

欧州における国際航空ネットワークの動向に関する調査研究

2017 年 7 月

国土交通省 国土交通政策研究所

研究調整官 廣松 智樹

主任研究官 仲田 知弘

前研究官 小田 浩幸

要旨

近年、国際航空ネットワークは、オープンスカイ協定¹の進展や低費用航空会社（LCC：Low Cost Carriers）の事業拡大、空港の民営化や大都市圏空港の整備等を背景に急速に拡大し、国際線旅客数も増加傾向である。日本においても、2000年代に入ってから、オープンスカイの推進、LCC市場の成長、空港経営改革の推進等、航空・空港を巡る状況が大きく変化してきている。なかでも、欧州各国は、日本より先行して航空自由化や空港民営化等の取組を実施してきており、LCC市場の成長も進んでいると考えられる。

そこで、本調査研究では、今後の我が国の国際航空ネットワークの検討に寄与することを目的に、欧州における国際航空ネットワークに関して、統計データに基づく欧州の国際線の動向と英国でのヒアリング調査に基づく空港運営会社等の取組を把握した。

本調査研究で明らかになった主な事項は、以下の通りである。

① 欧州における国際線の動向

- ・ 欧州比較国の国際線便数は、1996年以降、域内外や方面を問わず概ね増加傾向にある。
- ・ 国際線フルサービス航空会社（FSA：Full Service Airline）の便数は、1996年以降、欧州比較国の中でドイツが最も多く、次いで英国、フランスの順となっており、その傾向に変動がない。
- ・ 国際線LCCの便数は、英国では1996年以降、他の欧州比較国に先行して増加し、他の欧州比較国では、2000年代に入ってから、増加している。英国やドイツでは、2008年以降、国際線LCCの便数が横ばいで推移し、2013年以降に再び増加に転じている。
- ・ 最大空港都市圏の空港における国際線便数は、堅調に増加している一方、その他の空港ではより顕著な増加傾向にある。

② 英国における空港運営会社等の取組

- ・ 空港運営会社は、事業環境から得られる強みや他空港との差別化を意識しながら、航空会社に対して、就航路線の需要予測や販売促進の支援等、積極的な提案を実施している。
- ・ 地方自治体と空港運営会社の2者が協力しながら企業誘致や航空会社への就航誘致を実施している。
- ・ 空港運営会社は、航空会社の勤務経験者や大学からのインターシップ等を受け入れ、データ分析及び就航誘致等に関わる人材獲得や人材育成に取り組んでいる。
- ・ 空港運営会社は、安定的な国際航空ネットワークを維持・拡大するため、空港機能の強化や、特定の航空会社と路線維持の長期契約、特定の航空会社に偏らない多様な航空会社への誘致等、様々な取組を行っている。
- ・ 空港運営会社が航空会社と個別に長期契約を結ぶと、空港使用料や着陸料等の割引情報が一切非公開になる可能性がある。
- ・ 特定の航空会社に依存すると、その航空会社の経営方針が空港運営に大きく影響を及ぼす可能性がある。
- ・ 空港運営会社の経営陣や株主が変更されると、これまでの空港戦略や方向性が大きく転換される可能性がある。

¹ オープンスカイ協定とは、二国間で制限していた航空会社や路線等の制限を撤廃すること。

Abstract

In recent years, network of international aviation service is rapidly expanding with the progress of Open Sky Agreement², the expansion of LCC (Low Cost Carriers) business, airport privatization and the improvement of airport in metropolitan areas, and additionally the number of passengers of international flights tends to increase. As well, since 2000, Japan's situation surrounding airlines & airports has also greatly changed due to the advance of Open Sky, the promotion of airport management reform and the growth of LCC market. In particular, European countries precede Japan in the efforts of airport privatization and aviation liberalization, thereby their LCC market is thought to have the advanced growth.

In this study, so as to contribute Japan's future international aviation service network, we have assessed the trend of international flights in Europe based on statistical data and also the efforts of airport companies which based on hearing survey held in England.

① Trend of international flights in Europe

- The number of international air flights in European countries compared here has a tendency to increase since 1996, regardless of inside and outside of the areas and destinations.
- Among the European comparison countries, Germany has been the most in the number of international air flights of FSA (Full Service Airline) since 1996, followed by England and France and this tendency does not have the change.
- As for the number of international flights of LCC, England started to increase from 1963 prior to other European comparison countries which started to increase from 2000s. England and Germany's international flights number of LCC had remained flat since 2008 and then, since 2013, they have increased again
- While the international flights number of airport in the largest airport metropolitan area tends to increase steady, other airports show a tendency to more remarkable increase.

② Efforts of airport companies in England

- Airport companies are working on proposing actively to airline companies the demand forecasting of flight route and the support of sales promotion, as considering the differentiation with other airports and a strength obtained from the business environment.
- Airport companies in cooperation with the local governments are working on attracting enterprises and airline companies to the region.
- Airport companies adopt experienced persons of airline company and internship of the university, and are engaged in talented person acquisition and human resources

² Open Sky Agreement - To abolish limits on flight routes and airline companies existing between two countries.

development who are related with data analysis and enticement of airline.

- In order to maintain and expand a stable international aviation service network, airport companies plan various strategies such as strengthening airport functions, making a long-term contract with specific airline company to sustain route, and attracting diverse airline companies without depending on a specific airline.
- In the case airport company make long term contract with airline company individually, the possibility of full non-disclosure of the information, such as discount of airport usage fee and landing fee, may increase.
- Relying exclusively on some specific airline may cause that the airline's management policy influences greatly the airport's management.
- It is possible that the existing strategy or direction of airport converts greatly when the management team or shareholders of airport company change.

目次

本編

第1章 調査研究の背景と目的	1
第2章 欧州における国際線の動向	2
第1節 世界に占める欧州国際線の推移	2
第2節 欧州における国際線の比較	4
第3節 第2章のまとめ	16
第3章 英国における空港運営会社等の取組	18
第1節 ヒアリング調査の概要	18
第2節 ヒアリング結果	29
第3節 第3章のまとめ	44
第4章 まとめ	45
参考文献	47

資料編

A. 国際線就航空港の現状	I
(1) 英国	I
(2) ドイツ	II
(3) スペイン	III
(4) フランス	IV
(5) イタリア	V
B. OAG に基づく区分の定義	VI

本編

第1章 調査研究の背景と目的

近年、国際航空ネットワークは、オープンスカイ協定³の進展や低費用航空会社（LCC：Low Cost Carriers）の事業拡大、空港運営の民営化や大都市圏空港の整備等を背景に急速に拡大し、国際線旅客数も増加傾向である。オープンスカイ協定やLCCの事業拡大等は、1980年代から2000年代にかけて欧州各国で実施され、航空自由化にともなう運賃競争が繰り広げられるとともに、LCCのビジネスモデルが形成されたと考えられている⁴。また、欧州における航空自由化は、1988年から10年かけて段階的に進められていたが、2004年の中欧・東欧のEU加盟により市場が拡大し、国際航空ネットワークが急速に拡大したとされている⁵。また、Copenhagen Economics(2012)では、過去20年間の欧州の航空自由化が与えた影響として、航空会社の経営や路線展開の流動化、航空旅客者の選択の多様化、空港の活性化の3点を挙げている。空港の活性化については、欧州の空港が民営化され、マーケティングや就航路線の誘致活動に力を注いでいることを明らかにした。このような航空自由化は、欧州に留まらず、現在、日本を含むアジア地域にも影響を与え始めている。

日本では、2009年12月に米国とオープンスカイ協定を締結し、2017年4月現在で32ヶ国・地域との締結にまで至っている。また、国際線LCCは、2007年にジェットスター・ジャパンが就航し、2012年をLCC元年と呼ぶようになった。さらに、空港に関しては、2008年の空港整備法から空港法への改正により、国の空港政策を「整備」から「運営」へとシフトした⁶。このように、日本も世界的な国際航空自由化の流れの中で、新たな国際航空ネットワークの発展を遂げようとしている。しかし、欧州各国が約20年以上かけて取り組んできた国際航空ネットワークが形成されてきたのに対して、日本はまだオープンスカイ協定から約10年しか経っていない状況にある。

そこで、本調査研究では、今後の我が国の国際航空ネットワークの検討に寄与することを目的に、欧州における国際航空ネットワークに関して、統計データに基づく欧州の国際線の動向と英国でのヒアリング調査に基づく空港運営会社等の取組を把握する。

³ オープンスカイ協定とは、二国間で制限していた航空会社や路線等の制限を撤廃すること。

⁴ 泉正史（2016）「空間革命と航空企業の戦略」『運輸と経済』第76巻第12号 2016年12月、運輸調査局

⁵ 花岡伸也(2012)「到来したLCCの波とわが国の行方」『ていくおふ』No.131 2012, ANA 総合研究所.

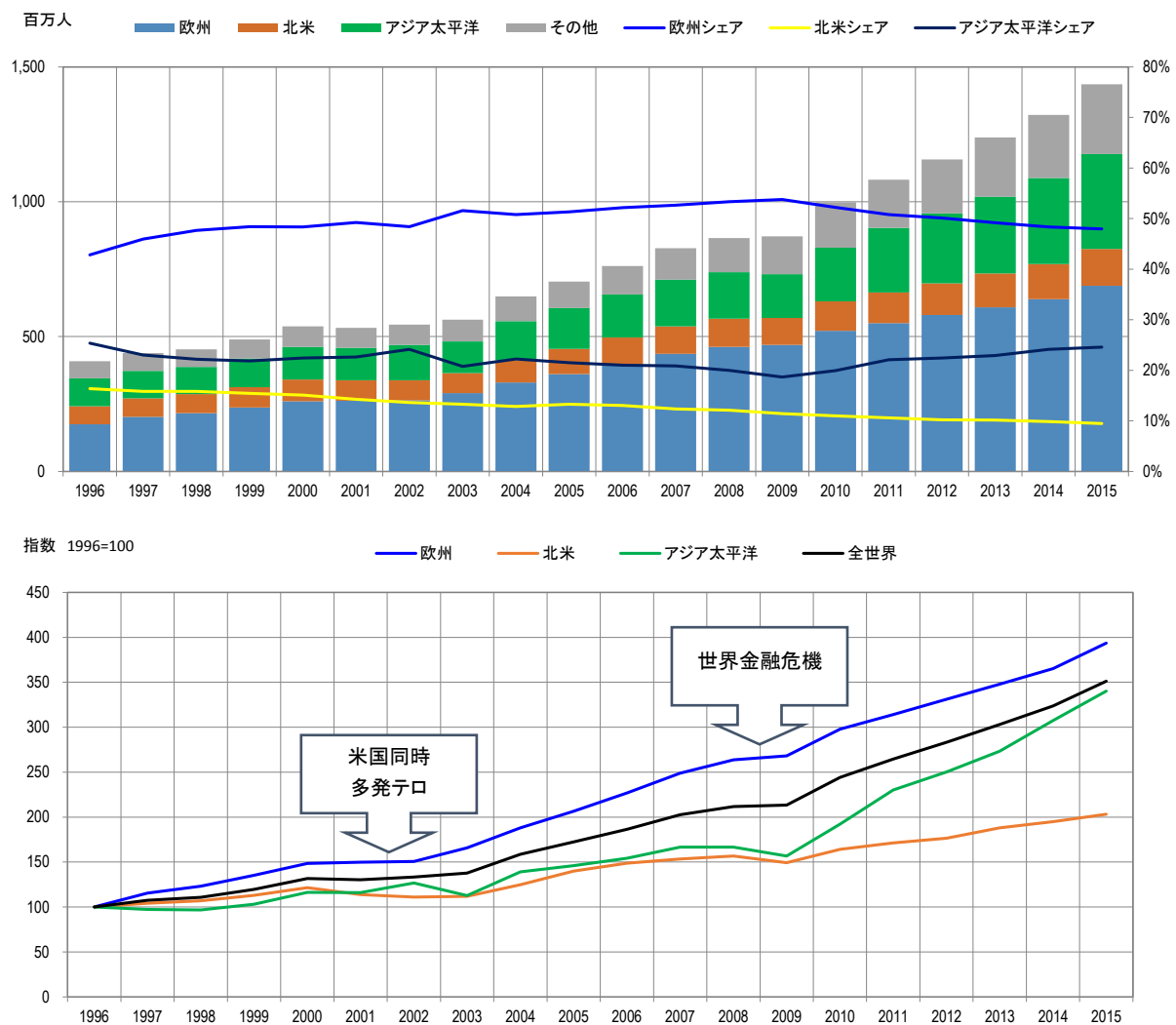
⁶ 国土交通省交通政策審議会航空分科会基本政策部会（2014）「新時代の航空システムのあり方～世界のダイナミズムの扉を開き、日本の明日を育む航空システム～」

第2章 欧州における国際線の動向

第1節 世界に占める欧州国際線の推移

第1項 国際線旅客数

国際線の旅客数は、ICAO⁷の年次報告書で公表されている（図 1）。これに基づく、全世界の国際線旅客数は、過去 20 年間増加傾向にあり、2015 年で年間約 14 億人となっている、そのうち、欧州地域を本拠地とする航空会社のシェアは約 48%、アジア太平洋地域を本拠地とする航空会社のシェアは約 25%である。北米は、シェアが低下傾向にあるが、欧州及びアジア太平洋地域は、シェアの大きな変化は見られないものの、近年、欧州は低下傾向であり、アジア太平洋地域は増加傾向にある。



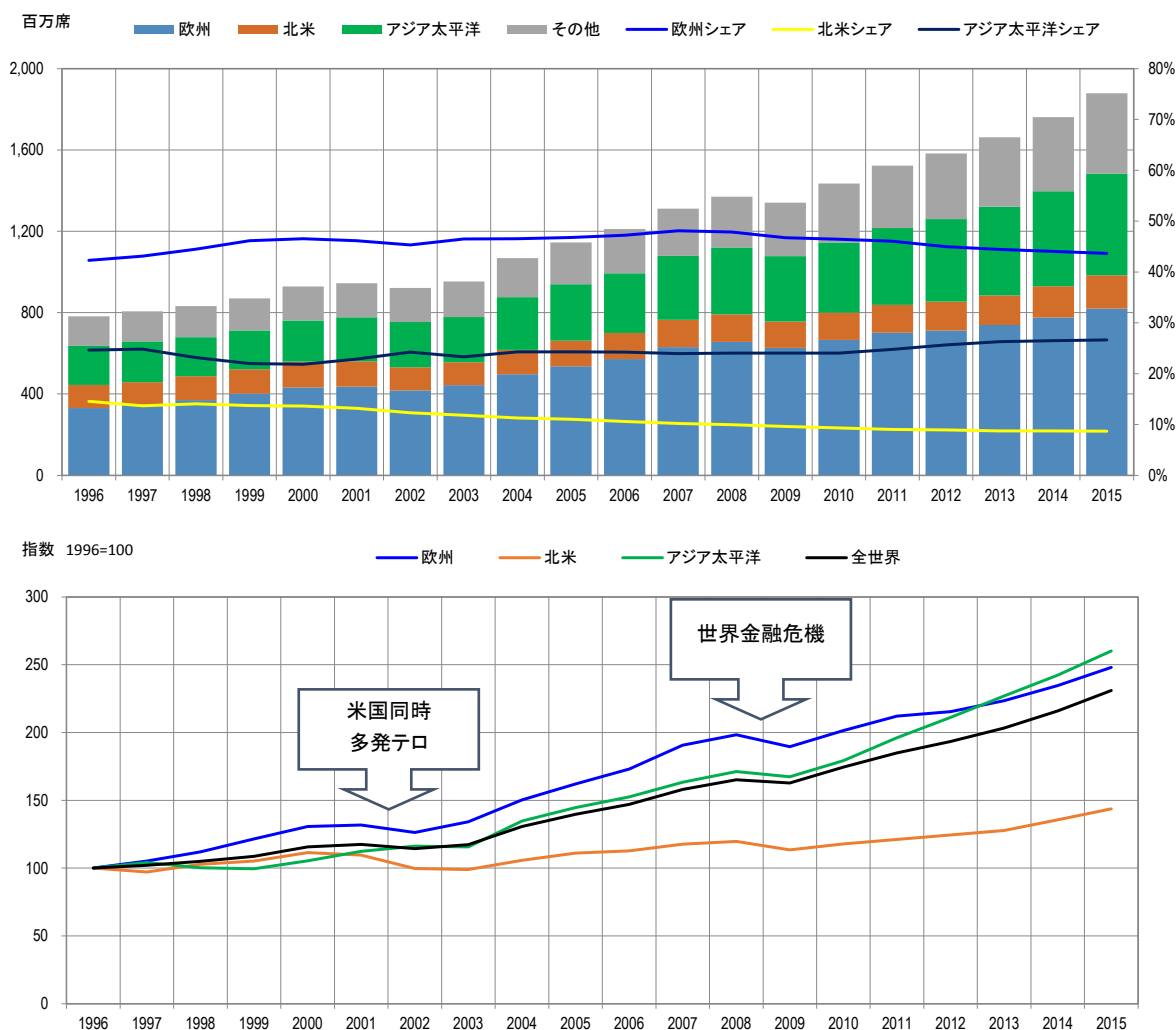
資料：Annual Report of the ICAO Council ※航空会社の輸送実績（出発と到着）の合計値
図 1 航空会社の本拠とする地域別の国際線旅客数の推移

⁷ ICAO とは、国際民間航空機関（International Civil Aviation Organization）の略で、国際連合経済社会理事会の専門機関の一つである。

第2項 国際線提供座席数

世界における国際線の提供座席数は、図 2 によると、2004 年頃から増加傾向にある。また、2016 年の全世界における国際線の提供座席数は、年間約 20 億席であり、そのうちの欧州を出発する便が約 44%、アジア太平洋地域を出発する便が約 27%、北米を出発する便が約 9%を占めている。北米は、シェアが低下傾向、欧州やアジア太平洋地域は、ほぼ一定のシェアで推移している。

国際線の提供座席数は、1996 年を基準年（100）とした時の 2015 年の指数が全世界で 231 となり、過去 20 年間で約 2.3 倍に増加している。この間、欧州は、一貫して全世界を上回る数値指標となっており、アジア太平洋地域は、2011 年から全世界を上回る指数となっている。また、前項の国際線の旅客数は、1996 年を基準年（100）とした時の 2015 年の指数が全世界で 351（約 3.5 倍）となり、国際線の提供座席数の増加（約 2.4 倍）以上に旅客数が増加している。



資料：OAG⁸ ※各地域の出発便を集計

図 2 地域別の国際線の提供座席数の推移

⁸ OAG とは、UBM Aviation 「OAG MAX 時刻表データベース」を意味し、このデータを元に集計。以下、本報告書の本文及び注釈では、省略形の OAG を用いる。

第2節 欧州における国際線の比較

第1項 欧州比較国の選定

表 1 は、欧州各国（EU 加盟 28 ヶ国を対象とした）について、国際線便数や国際線旅客数等の航空・空港分野の指標、GDP 等の経済・社会状況に関する指標を欧州と日本で比較したものである。表 1 の赤色部分は、各指標について、先進性または類似性の視点から、日本よりも上位国、または類似 5 ヶ国に該当するデータを示しており、これらの該当項目数を右端に示した。

本稿では、欧州各国の中から、航空・空港分野、経済・社会状況の先進性や類似性を総合的に勘案して、該当項目数の多い上位 5 ヶ国である英国、ドイツ、スペイン、フランス、イタリアを欧州比較国として選定し、次項以降において欧州と日本の国際線の現状や推移について比較を行った。

表 1 欧州と日本の比較

分野 指標	航空・空港				経済・社会				該当 項目数
	国際線便数 (出発便/月)	国際線旅客数 (十万人/年)	国際線LCC 便数の割合 (%)	民営化比率 (%)	国際線 就航空港数 (空港)	GDP (10億USD)	人口 (千人)	国土面積 (km ²)	
視点	先進性				類似性				
着色条件	日本より 上位国	日本より 上位国	日本より 上位国	日本より 上位国	類似5カ国	類似5カ国	類似5カ国	類似5カ国	上位5カ国
英国	69,052	20,944	45%	79%	36	2,849	65,097	241,930	7
ドイツ	64,285	17,078	28%	47%	31	3,358	81,900	348,540	8
スペイン	47,339	14,377	54%	98%	29	1,200	46,384	500,210	7
フランス	40,476	11,271	29%	65%	45	2,422	64,275	547,557	6
イタリア	34,892	9,801	44%	86%	33	1,816	60,796	294,140	8
オランダ	22,710	6,457	26%	75%	5	738	16,935	33,670	3
デンマーク	12,004	2,817	26%	67%	8	295	5,660	42,430	2
ポルトガル	11,681	3,234	42%	100%	7	199	10,411	91,600	2
ベルギー	11,152	3,093	34%	100%	5	455	11,337	30,280	2
オーストリア	10,753	2,622	19%	17%	6	374	8,556	82,531	1
アイルランド	10,499	2,948	41%	40%	6	238	4,635	68,890	2
スウェーデン	10,451	2,656	27%	14%	19	493	9,879	407,340	3
ギリシャ	10,266	3,461	36%	2%	21	195	10,812	128,900	2
ポーランド	10,256	2,732	44%	13%	14	475	38,006	306,210	3
フィンランド	5,623	1,488	10%	0%	14	230	5,472	303,890	1
ルーマニア	5,330	1,207	51%	27%	11	177	19,909	230,030	2
チェコ	4,986	1,256	25%	0%	4	182	10,538	77,230	1
キプロス	4,101	759	37%	100%	3	19	856	9,240	2
ハンガリー	3,798	1,023	52%	100%	3	121	9,856	90,530	2
クロアチア	2,858	610	34%	26%	8	49	4,221	55,960	2
ラトビア	2,675	515	16%	0%	1	27	1,986	62,190	0
ブルガリア	2,260	745	39%	50%	4	49	7,166	108,560	2
ルクセンブルク	2,013	265	4%	0%	1	57	563	2,590	0
リトアニア	1,945	423	41%	0%	3	41	2,904	62,675	1
マルタ	1,678	462	45%	0%	1	10	429	320	1
エストニア	1,365	214	8%	0%	2	23	1,313	42,390	0
スロベニア	891	144	7%	100%	1	43	2,063	20,140	1
スロバキア	614	192	67%	0%	3	87	5,417	48,088	1

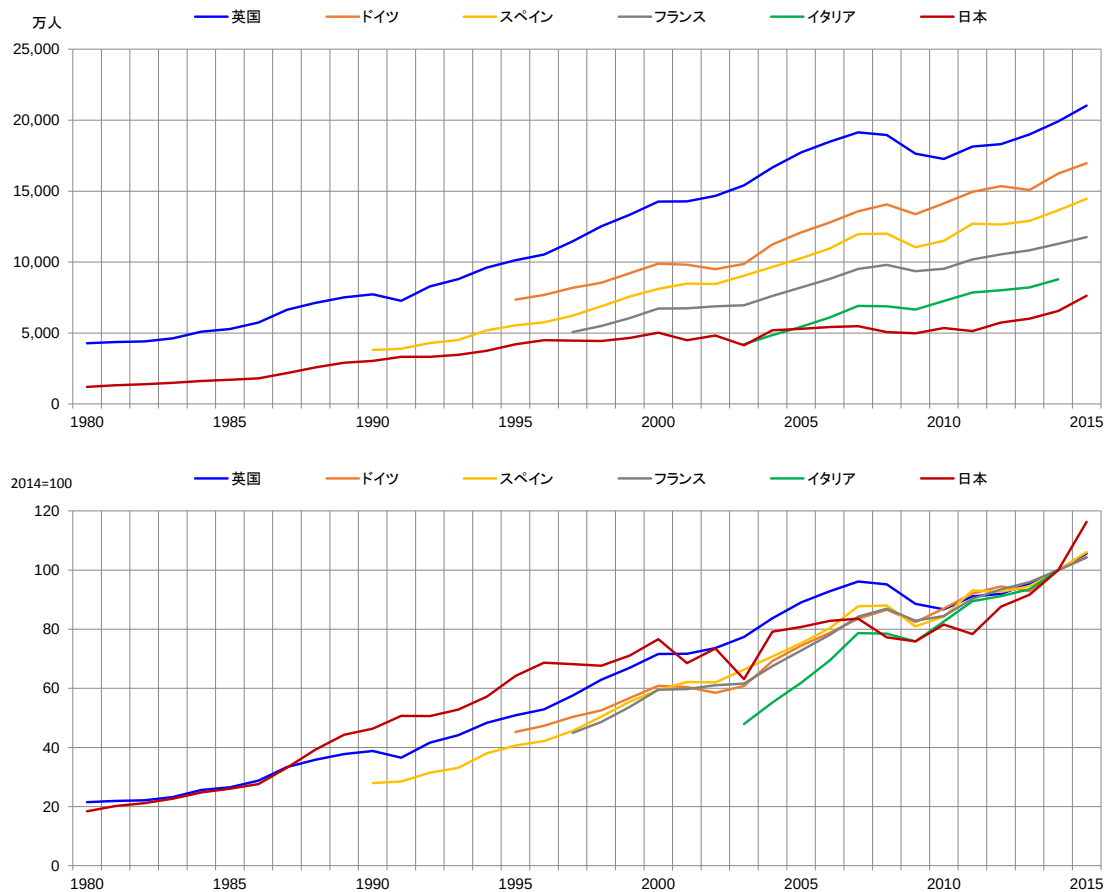
日本	20,505	7,628	22%	4%	29	4,123	126,926	364,560	
----	--------	-------	-----	----	----	-------	---------	---------	--

資料：国際線便数及び国際線 LCC 便数の割合は 2016 年 10 月 (OAG)。なお、国際線便数は出発便の集計し、降順で記載。国際線旅客数は 2015 年時点 (Eurostat)。国際線旅客数は、出発と到着の旅客数の合計である。民営化比率は、The ownership of Europe's airports 2016 (ACI EUROPE) の完全民間と官民混合の合計値である。経済・社会の指標は、IMF、World Bank による。

第2項 国際線旅客数

欧州比較国と日本の国際線旅客数は、経年的に増加傾向にある（図 3）。日本の 2015 年の国際線旅客数は、英国の 1987 年、ドイツの 1996 年、スペインの 1999 年等の国際線旅客数とほぼ同じである。

また、2014 年の国際線旅客数を基準年（100）とした時の欧州比較国の伸びは、2010 年以前の英国が他国に比べて高かったが、2010 年を境に他国と同じような伸びになった。一方、日本は、1988 年から 2000 年にかけて英国よりも高い伸びであったが、2000 年から 2010 年までがほぼ横ばいとなり、2011 年以降、再び高い伸びを示している。

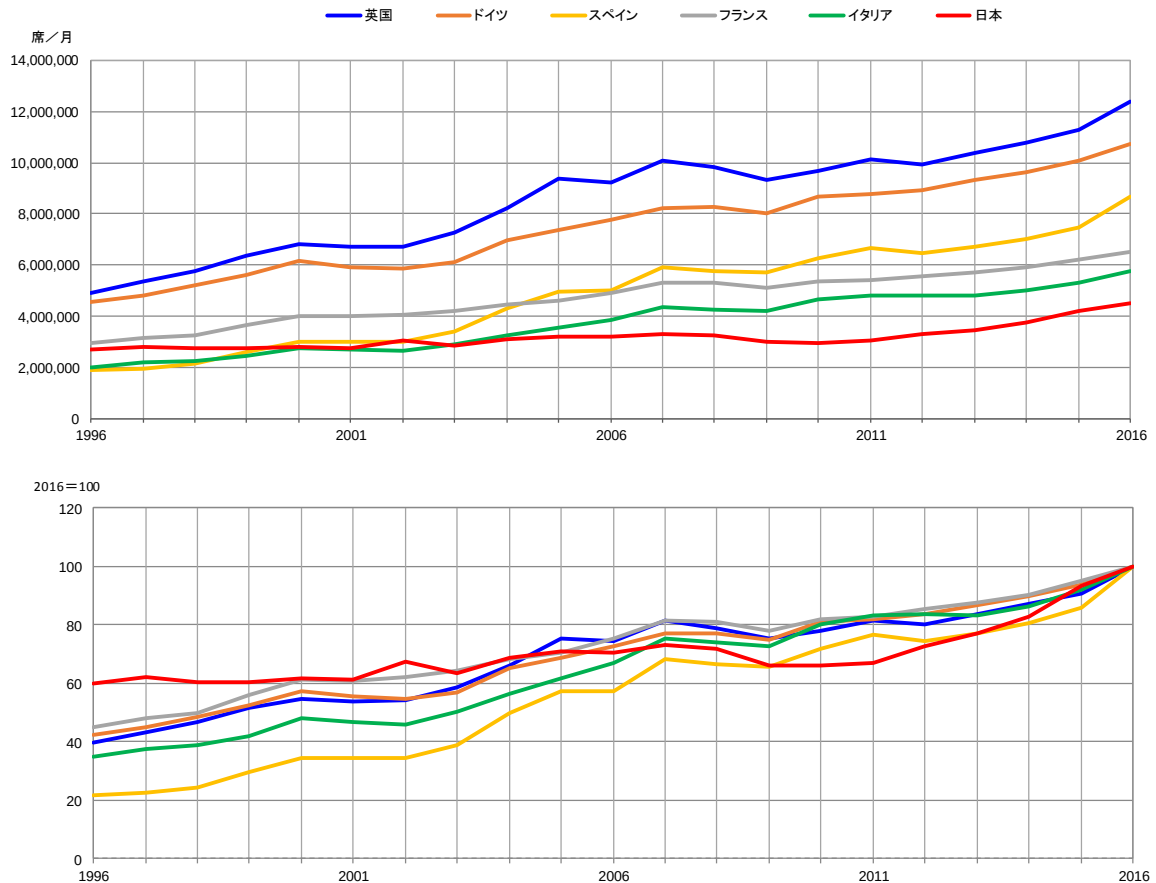


資料：英国：Civil Aviation Authority（CAA）ホームページ、ドイツ：Flughafenverband ADV（航空協会）ホームページ、スペイン：振興省ホームページ、フランス：環境・エネルギー・海洋省ホームページ、イタリア：統計局ホームページ、日本：国土交通省の空港管理状況調査を元に作成。

図 3 欧州比較国と日本の国際線旅客数の推移

第3項 国際線提供座席数

欧州比較国と日本の提供座席数は、図 4 によると増加傾向にある。また、2016 年の各国における国際線の提供座席数は、英国が約 12 百万（席／月）、ドイツが約 10 百万（席／月）、スペインが約 8 百万（席／月）であり、日本は約 4 百万（席／月）となっている。



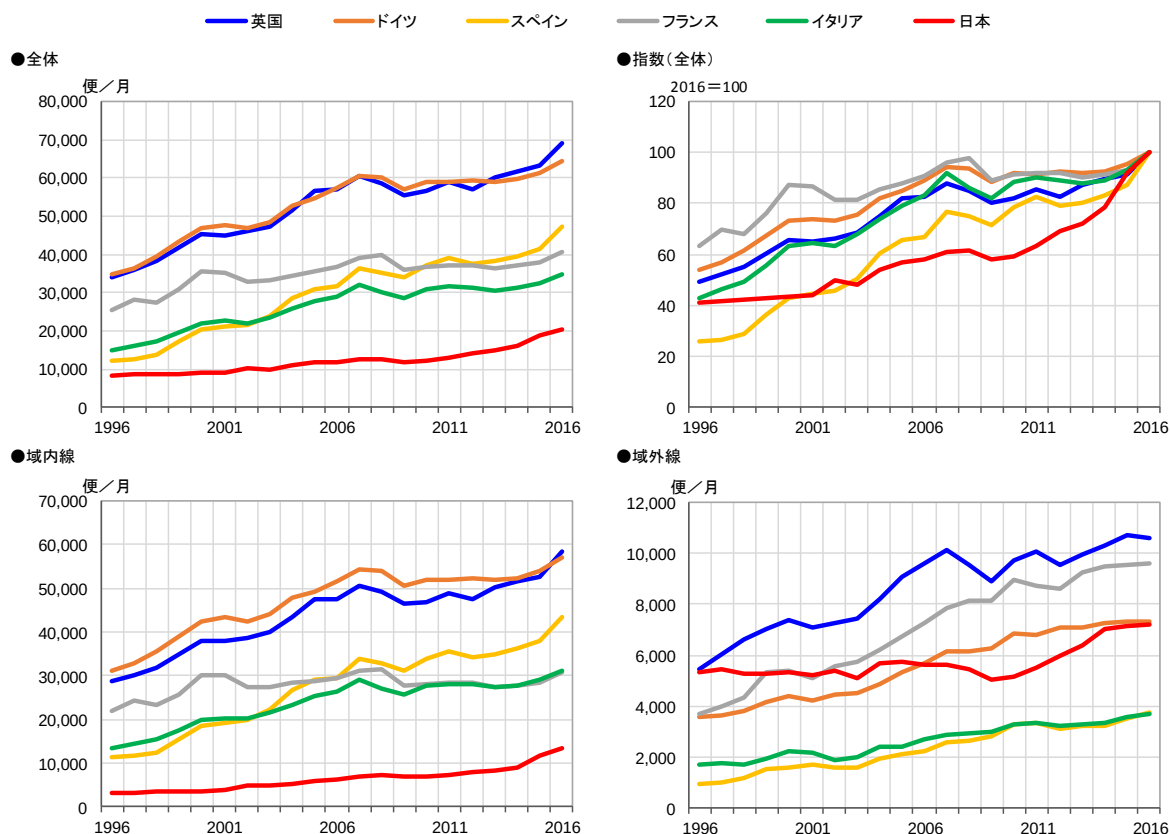
資料：OAG ※提供座席数は各地域の出発便の集計（各年 10 月）である。

図 4 欧州比較国と日本の国際線座席数の推移

第4項 国際線便数

(1) 就航地域

- 国際線便数は、過去 10 年間で日本が最も伸びている（図 5 の指数）。欧州比較国では 2007 年以降横ばいで推移していた国が多いが、2014 年ごろから増加に転じている。なお、欧州各国は欧州（西欧、中欧・東欧）を域内とし、日本は北東アジアを域内としている⁹。



資料：OAG ※国際線便数は、各国の国際線出発便の集計（各年 10 月）である。

図 5 就航地域別国際線便数の推移

- 日本は域内路線の便数の比率が約 65%であり、その割合は欧州に比べ低い。
- 域外線の便数は英国、ドイツ、フランスの順で多く、日本はそれに次ぐ規模となっている。

表 2 就航地域別国際線の便数

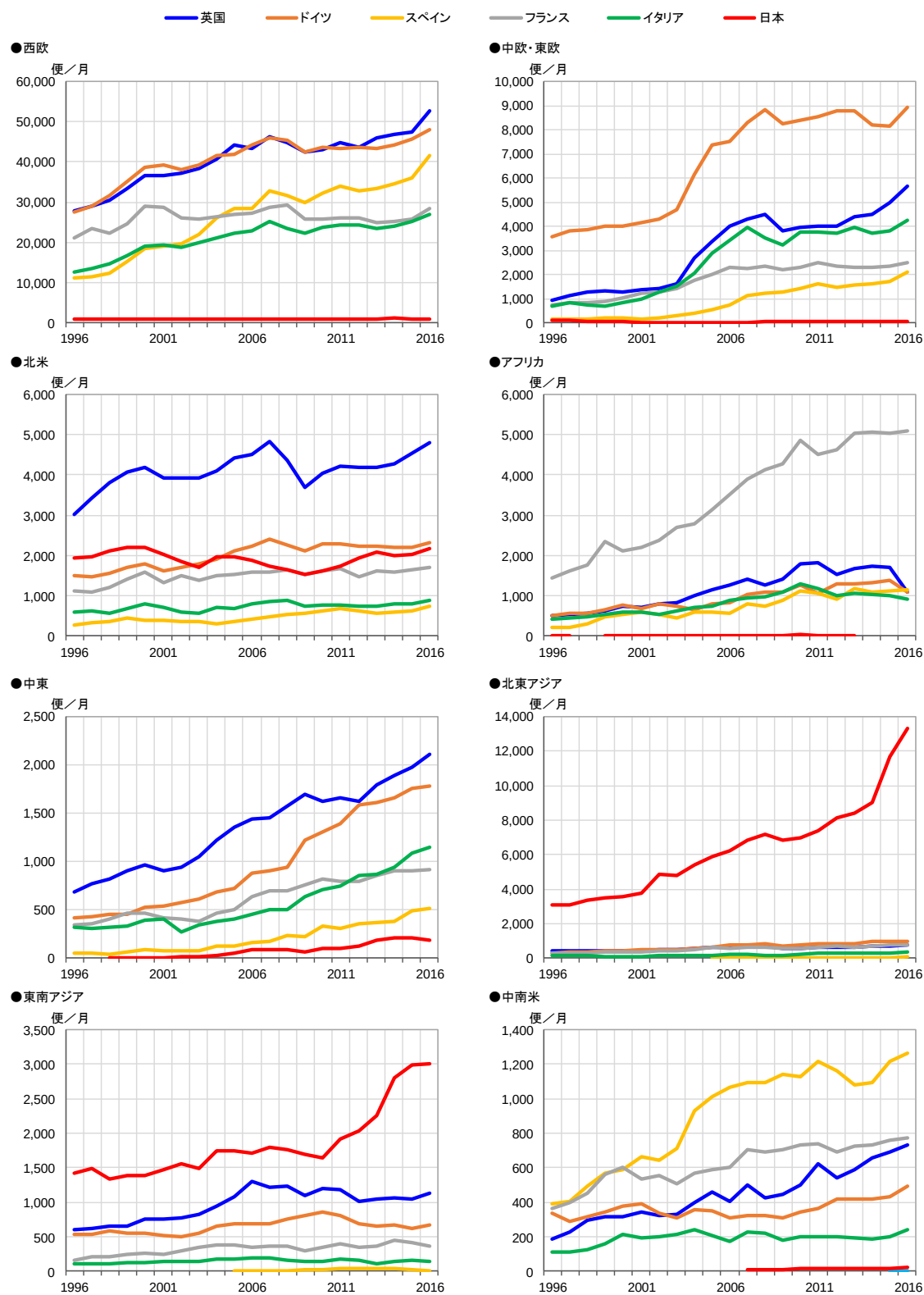
		英国	ドイツ	スペイン	フランス	イタリア	日本
就航地域							
出発便数 (便/月)	域内線	58,425	56,967	43,576	30,895	31,186	13,302
	域外線	10,627	7,318	3,763	9,581	3,706	7,203
	合計	69,052	64,285	47,339	40,476	34,892	20,505
構成比	域内線	85%	89%	92%	76%	89%	65%
	域外線	15%	11%	8%	24%	11%	35%
	合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%

資料：OAG 2016.10

⁹ 地域毎の国名は資料編に示す。

(2) 就航方面

- ・欧州比較国から各方面への就航は、概ね増加傾向である（図 6）。
- ・日本からの北東アジア方面等の就航は 2011 年を境に急速に便数が増加している。



資料：OAG ※各国の国際線出発便を集計（各年 10 月）

図 6 就航方面別国際線便数の推移

- ・欧州比較国は、表 3 のとおり、西欧方面に 70%以上の便が就航している。一方、日本では、北東アジア方面に 60%以上の便が就航し、西欧方面は 5%となっている。
- ・欧州比較国は西欧方面を除くと、英国、ドイツ等は、中欧・東欧、北米の順、スペインは、中欧・東欧、中南米の順、フランスは、アフリカ、中欧・東欧の順で便数が多い。

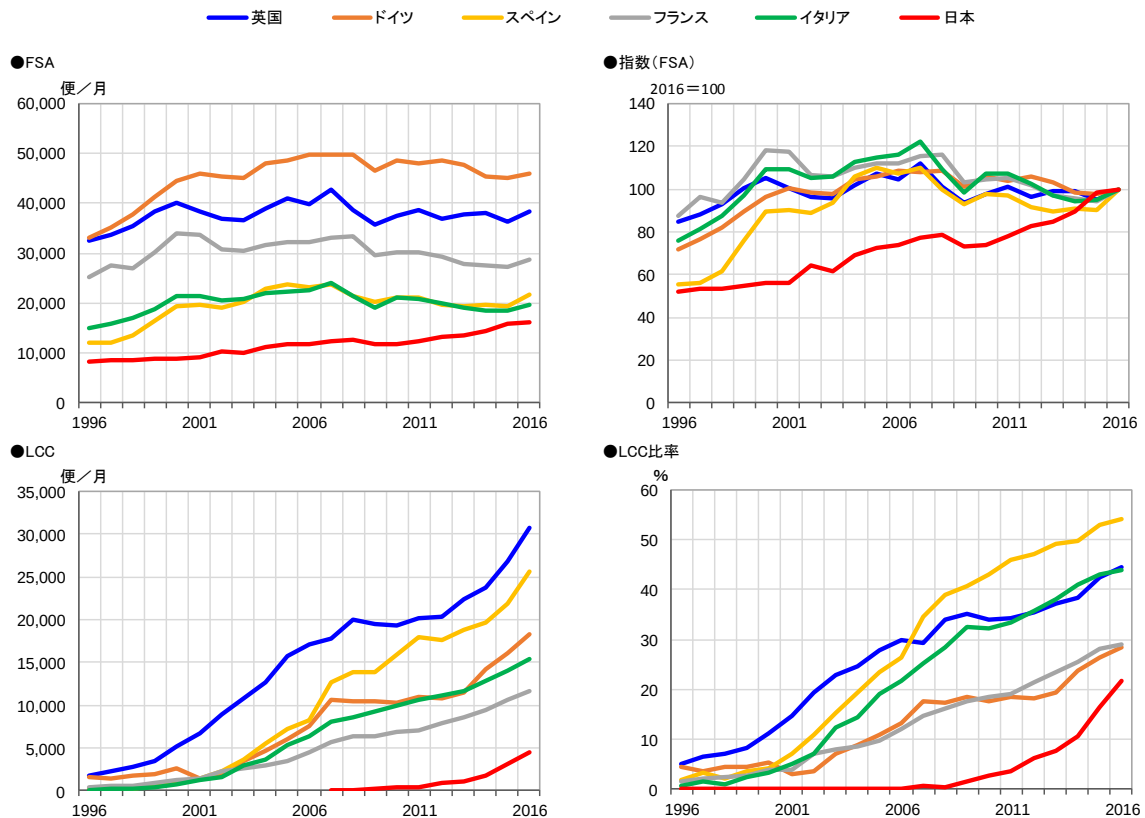
表 3 就航方面別の国際線便数

		英国	ドイツ	スペイン	フランス	イタリア	日本
就航方面							
出発便数 (便/月)	西欧	52,750	48,029	41,455	28,416	26,944	1,009
	中欧・東欧	5,675	8,938	2,121	2,479	4,242	67
	北米	4,789	2,310	741	1,694	887	2,165
	アフリカ	1,088	1,100	1,145	5,092	915	
	中東	2,105	1,787	510	915	1,148	186
	北東アジア	772	962	97	753	375	13,302
	東南アジア他	1,139	665	9	356	139	3,014
	中南米	734	494	1,261	771	242	23
	オセアニア						739
	合計	69,052	64,285	47,339	40,476	34,892	20,505
構成比	西欧	76%	75%	88%	70%	77%	5%
	中欧・東欧	8%	14%	4%	6%	12%	0%
	北米	7%	4%	2%	4%	3%	11%
	アフリカ	2%	2%	2%	13%	3%	
	中東	3%	3%	1%	2%	3%	1%
	北東アジア	1%	1%	0%	2%	1%	65%
	東南アジア他	2%	1%	0%	1%	0%	15%
	中南米	1%	1%	3%	2%	1%	0%
	オセアニア						4%
	合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%

資料：OAG 2016.10

(3) 航空会社類型

- ・欧州比較国の FSA(Full Service Airline)の便数は、2003 年ごろからほぼ横ばいで推移しているのに対して、日本は増加傾向にある（図 7）。
- ・英国の LCC の国際線便数は、1996 年以降、他の欧州比較国に先行して増加している。英国以外の比較国についても、2000 年代に入り、増加している。日本では、LCC 元年と言われる 2012 年以降、急速に LCC が増加している。
- ・LCC の便数の比率は、FSA の便数が横ばいで推移している一方、LCC の便数の増加に応じて各国で増加している。



資料：OAG ※各国の国際線出発便を集計（各年 10 月）。LCC は OAG の区分に基づく。

図 7 航空会社類型別国際線便数の推移

- ・LCC の国際線便数は英国、スペイン、ドイツの順で多い。割合でみるとスペイン、英国、イタリアの順となる。また、日本における LCC の国際線便数の割合は 22%である。

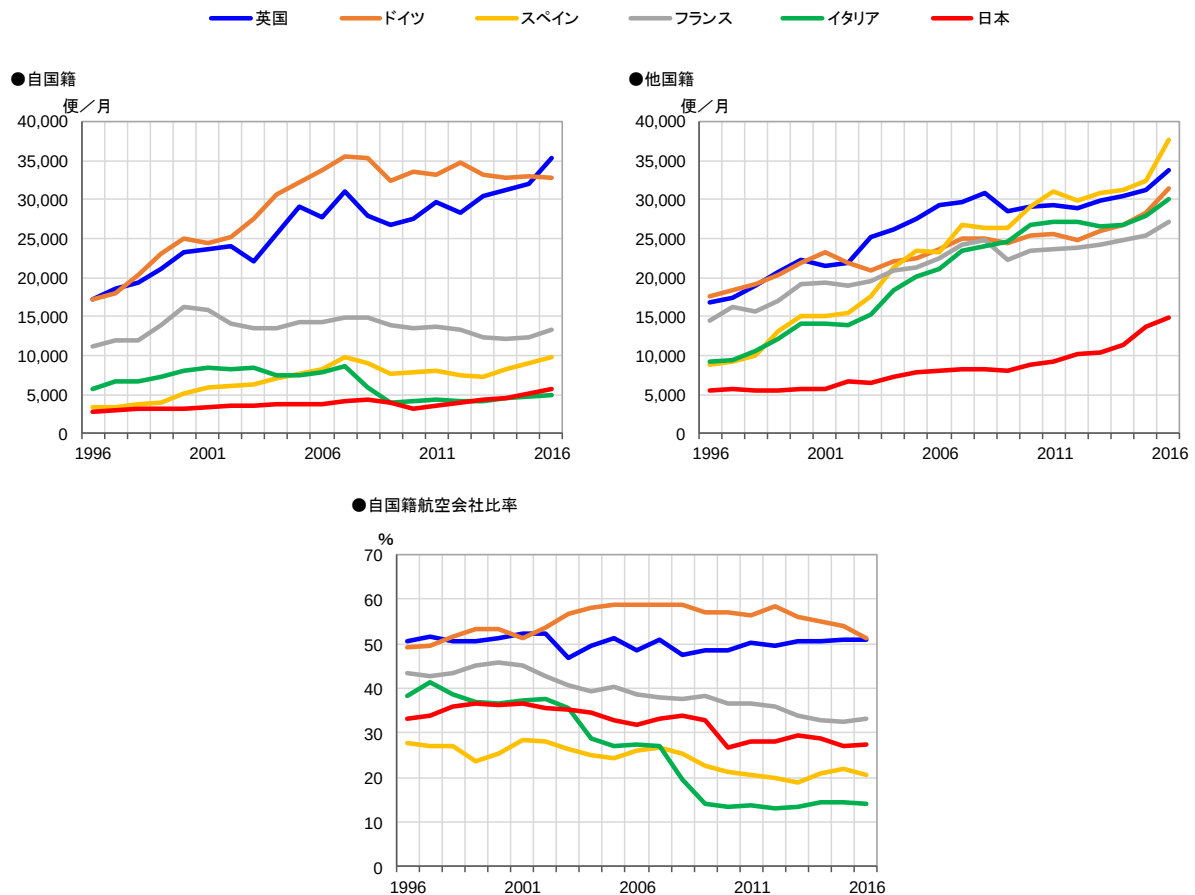
表 4 航空会社類型別国際線の便数

		英国	ドイツ	スペイン	フランス	イタリア	日本
航空会社類型							
出発便数 (便/月)	FSA	38,274	45,994	21,669	28,750	19,553	16,048
	LCC	30,778	18,291	25,670	11,726	15,339	4,457
	合計	69,052	64,285	47,339	40,476	34,892	20,505
構成比	FSA	55%	72%	46%	71%	56%	78%
	LCC	45%	28%	54%	29%	44%	22%
	合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%

資料：OAG 2016. 10.

(4) 航空会社国籍

- ・自国籍の航空会社の便数は、欧州比較国の中では英国、ドイツが突出して多い（図 8）。
- ・他国籍の航空会社の便数が伸びているのは、自国籍の航空会社の便数が少ないスペイン、イタリアである。日本は 2009 年以降、他国籍の航空会社の便数が増加している。
- ・自国籍の航空会社の便数比率は、英国はほぼ横ばい、ドイツは 2006 年頃をピークに減少に転じて推移している。日本を含めそれ以外の国では、自国籍の航空会社の便数比率が減少傾向にあるが、近年は横ばいの国も見られる。



資料：OAG ※各国の国際線出発便を集計（各年 10 月）

図 8 航空会社の国籍別国際線便数の推移

- ・英国、ドイツでは自国と他国の割合がほぼ同じであるが、それ以外の国については自国の航空会社の割合が低く、特にイタリアは 14%、スペインは 21%に留まっている。

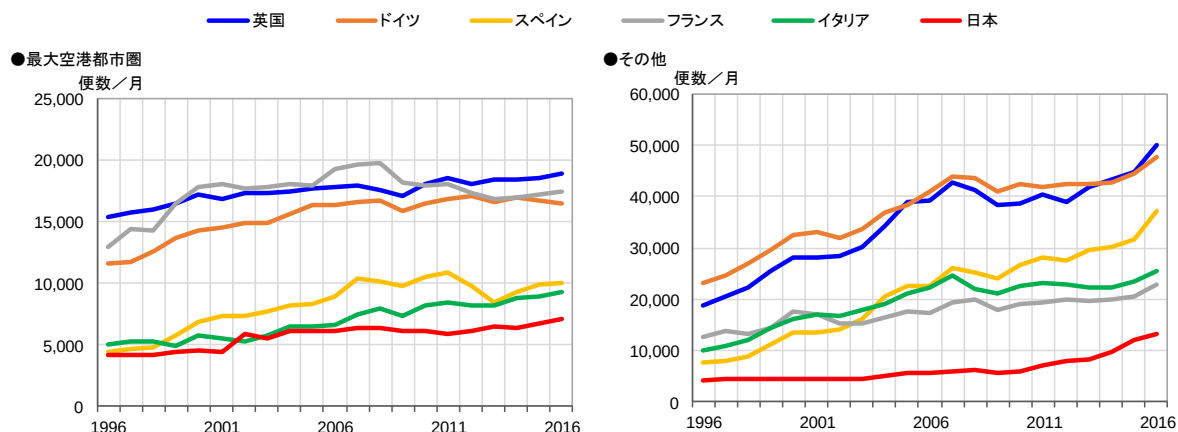
表 5 航空会社の国籍別国際線の便数

		英国	ドイツ	スペイン	フランス	イタリア	日本
航空会社国籍							
出発便数 (便/月)	自国	35,251	32,848	9,749	13,375	4,888	5,632
	他国	33,801	31,437	37,590	27,101	30,004	14,873
	合計	69,052	64,285	47,339	40,476	34,892	20,505
構成比	自国	51%	51%	21%	33%	14%	27%
	他国	49%	49%	79%	67%	86%	73%
	合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%

資料：OAG 2016. 10

(5) 空港立地都市

- ・図 9 は、最大空港が立地する都市圏の空港とその他の空港に分けた国際線便数である。なお、ここで最大空港とは、国際線旅客数及び便数が最も多い空港（各国の第 1 位）を言う。
- ・最大空港都市圏の空港における国際線便数は堅調に増加している一方、その他の空港ではより顕著な増加傾向にある。



資料：OAG ※各国の国際線出発便を集計（各年 10 月）

図 9 空港立地都市別国際線の便数

- ・表 6 は、各国の都市における最大空港（第 1 位）とその次の空港（第 2 位）が所在する都市圏空港とその他の空港に分けた国際線便数とその構成比の一覧である。

表 6 空港立地都市別国際線の便数

		英国	ドイツ	スペイン	フランス	イタリア	日本
空港立地都市							
出発便数 (便/月)	第1位	43,221	17,301	10,064	24,441	10,013	10,337
	第2位	6,776	13,084	9,584	5,741	7,762	4,841
	その他	19,055	33,900	27,691	10,294	17,117	5,327
	合計	69,052	64,285	47,339	40,476	34,892	20,505
構成比	第1位	63%	27%	21%	60%	29%	50%
	第2位	10%	20%	20%	14%	22%	24%
	その他	28%	53%	58%	25%	49%	26%
	合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%
都市名							
都市名	第1位	ロンドン	フランクフルト	マドリッド	パリ	ローマ	東京
	第2位	マンチェスター	ミュンヘン	バルセロナ	ニース	ミラノ	大阪
	第1位	ヒースロー ガトウィック スタンステッド ルートン ロンドン・シティ サウスエンド	フランクフルト ハーン	バラハス	シャルル・ド・ゴール オルリー ボーヴェ ヴァトリー	フィウミチーノ チャンピーノ	成田 羽田
	第2位	マンチェスター	ミュンヘン	バルセロナ	ニース	マルペンサ リナーテ	関西

資料：OAG 2016. 10 ※下線は各国の最大空港名である。

(6) 航空会社

- 表 7 は、欧州比較国と日本の国際線便数における上位 10 社の航空会社の一覧である。欧州比較国では、国際線便数における上位 10 社の航空会社のうち、LCC の航空会社が 4 社から 6 社を占めている。一方、日本では、上位 10 社内に LCC の航空会社はなく、ピーチ・アビエーションの 12 位が最上位である。
- 国際線便数における各国第 1 位の航空会社が FSA の国についてみると、その占める割合は、ドイツ (26%)、フランス (22%)、英国 (18%)、日本 (12%) の順が多い。なお、日本は、第 2 位も含めるとドイツに次ぎ 23% となる。

表 7 国際線便数における上位 10 社の航空会社

		英国	ドイツ	スペイン	フランス	イタリア	日本
航空会社 上位10社							
出発便数 (便/月)	第1位	ブリティッシュ・エアウェイズ 12,461	ルフトハンザドイツ航空 16,554	ライアンエア 8,234	エールフランス 9,094	ライアンエア 5,776	全日空 2,434
	第2位	ライアンエア 10,817	エアベルリン 6,119	イーゼージェット 4,527	イーゼージェット 4,129	イーゼージェット 4,088	日本航空 2,224
	第3位	イーゼージェット 10,714	ライアンエア 4,032	ブエリグ 4,099	ライアンエア 2,258	アリタリア航空 3,507	大韓航空 1,070
	第4位	フライビー 2,674	ジャーマンウイングス 3,881	イベリア 4,014	トランサビア 1,586	ルフトハンザドイツ航空 2,068	中国東方 1,028
	第5位	トムソン 2,491	イーゼージェット 2,476	エアベルリン 2,497	ブエリグ 1,534	ブエリグ 1,550	中華航空 777
	第6位	エアリンガス 2,198	ユーロウイングス 1,909	エアヨーロップ 1,376	フレックスフライト 1,428	ブリティッシュ・エアウェイズ 1,199	アジアナ 714
	第7位	KLMオランダ 2,000	コンドル 1,594	ノルウェー航空 1,349	ルフトハンザドイツ航空 1,327	エールフランス 1,110	中国国際 667
	第8位	モナーク 1,960	ブリティッシュ・エアウェイズ 1,477	トムソン 1,324	ヘリ セキュリテ 1,198	ウィズエア 1,026	デルタ 617
	第9位	Jet2 1,955	TUI 1,432	モナーク 1,153	ブリティッシュ・エアウェイズ 1,037	エアベルリン 953	ユナイテッド 607
	第10位	ウィズエア 1,685	トルコ航空 1,418	Jet2 1,079	アルジェリア航空 895	KLMオランダ 715	エバー 543
	その他	その他128社 20,097	その他122社 23,393	その他112社 17,687	その他133社 15,990	その他119社 12,900	その他78社 9,824
	第12位 (その他の内数)						ピーチ (513)
	合計	69,052	64,285	47,339	40,476	34,892	20,505
構成比	第1位	18%	26%	17%	22%	17%	12%
	第2位	16%	10%	10%	10%	12%	11%
	第3位	16%	6%	9%	6%	10%	5%
	第4位	4%	6%	8%	4%	6%	5%
	第5位	4%	4%	5%	4%	4%	4%
	第6位	3%	3%	3%	4%	3%	3%
	第7位	3%	2%	3%	3%	3%	3%
	第8位	3%	2%	3%	3%	3%	3%
	第9位	3%	2%	2%	3%	3%	3%
	第10位	2%	2%	2%	2%	2%	3%
	その他	29%	36%	37%	40%	37%	48%
	合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%

資料：OAG 2016.10

※LCC を着色し、自国籍の航空会社に対して下線を引いている。FSA 及び LCC は OAG における区分に基づく。

(7) 路線距離帯

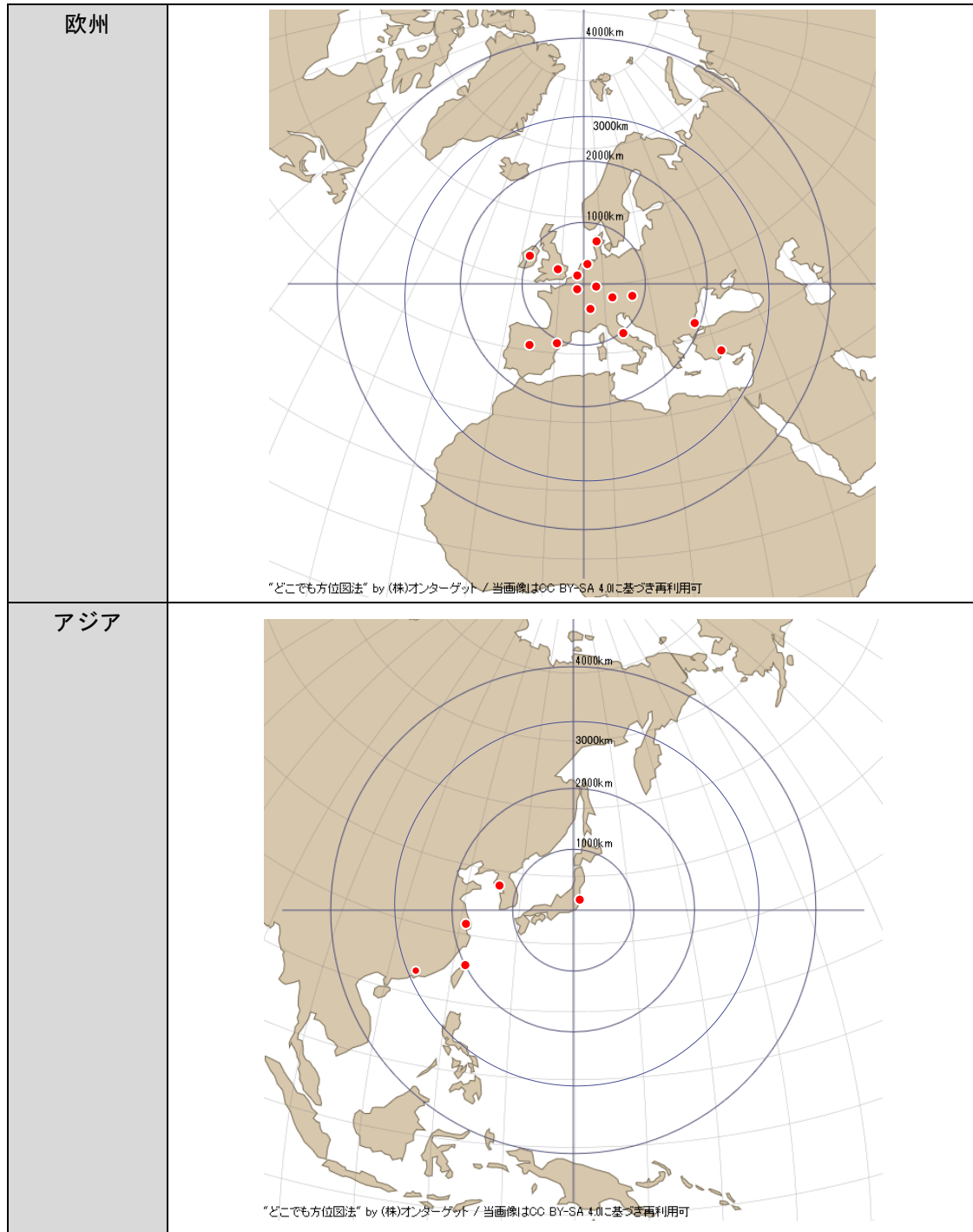
- 表 8 は、欧州比較国及び日本からの路線距離帯別の国際線便数や具体的な距離帯別の就航先例の一覧である。路線距離 2,000km 以下の国際線便数の割合は、欧州比較国が 72% から 87% を占めるのに対し、日本では 45% である。一方、路線距離 7,000km を超える国際線便数の割合は欧州比較国が 3~6% に対し、日本は 15% を占める。

表 8 路線距離帯別の国際線便数及び就航先

		英国	ドイツ	スペイン	フランス	イタリア	日本
路線距離帯							
出発便数 (便/月)	≤1,000km	25,204	30,954	7,023	20,352	15,719	2,901
	≤2,000km	24,163	19,673	27,451	12,354	14,668	6,370
	≤3,000km	7,186	6,000	6,113	2,341	1,966	4,619
	≤4,000km	2,837	1,876	3,975	561	210	754
	≤5,000km	448	1,070	404	567	635	1,115
	≤6,000km	3,890	317	504	1,083	74	1,006
	≤7,000km	1,587	1,279	392	939	542	691
	≤8,000km	1,231	890	357	470	305	680
	≤9,000km	1,136	1,091	520	599	326	746
	9,000km<	1,370	1,135	600	1,210	447	1,623
	合計	69,052	64,285	47,339	40,476	34,892	20,505
構成比	≤1,000km	37%	48%	15%	50%	45%	14%
	≤2,000km	35%	31%	58%	31%	42%	31%
	≤3,000km	10%	9%	13%	6%	6%	23%
	≤4,000km	4%	3%	8%	1%	1%	4%
	≤5,000km	1%	2%	1%	1%	2%	5%
	≤6,000km	6%	0%	1%	3%	0%	5%
	≤7,000km	2%	2%	1%	2%	2%	3%
	≤8,000km	2%	1%	1%	1%	1%	3%
	≤9,000km	2%	2%	1%	1%	1%	4%
	9,000km<	2%	2%	1%	3%	1%	8%
	合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%
具体的な 距離帯別の 就航先例 ※便数の多い 上位3都市	距離帯\起点	ロンドン	フランクフルト	マドリッド	パリ	ローマ	東京
	≤1,000km	アムステルダム ダブリン ミラノ	ロンドン ミラノ パリ	リスボン ポルト トゥールーズ	ロンドン ミラノ バルセロナ	バルセロナ フランクフルト ミュンヘン	-
	≤2,000km	バルセロナ マドリッド ローマ	バルマ・デ・マヨルカ イスタンブール マドリッド	ロンドン パリ ローマ	マドリッド ローマ リスボン	ロンドン パリ マドリッド	ソウル 上海 釜山
	≤3,000km	イスタンブール テネリフェ アテネ	モスクワ テルアビブ アンタルヤ	イスタンブール コペンハーゲン ブカレスト	イスタンブール モスクワ アテネ	テルアビブ モスクワ カイロ	台北 香港 北京
	≤4,000km	ラルナカ テルアビブ パフォス	アンマン グランカナリア フェルテVENTOURA	テルアビブ モスクワ ダカール	テルアビブ ペイルート カイロ	テヘラン クウェート リヤド	マニラ ハノイ セブ
	≤5,000km	クウェート リヤド ジェッダ	ドバイ アブダビ ドーハ	マラボ ジェッダ	ドーハ ダカール アビジャン	ドーハ ドバイ アブダビ	バンコク ホーチミン ブノンベン
	≤6,000km	ニューヨーク ドバイ トロント	モントリオール ボストン マスカット	ニューヨーク ドバイ ドーハ	ニューヨーク モントリオール ドバイ	デリー ザンジバル モンバサ	シンガポール ジャカルタ クアラルンプール
	≤7,000km	シカゴ デリー アトランタ	ニューヨーク トロント ワシントン	サントドミンゴ アトランタ シカゴ	ボワンタピートル フォールドフランス シカゴ	ニューヨーク モントリオール ボストン	ホノルル ムンバイ ヌーメア
	≤8,000km	マイアミ ムンバイ ヒューストン	北京 アトランタ シャーロット	マイアミ ハバナ カラカス	アトランタ マイアミ ブントカナ	トロント シカゴ フィラデルフィア	シドニー バンクーバー シアトル
	≤9,000km	ロサンゼルス サンフランシスコ ソウル	上海 ソウル バンコク	ボゴタ サンパウロ サンノゼ	北京 ソウル サンフランシスコ	ソウル アトランタ 北京	ロサンゼルス サンフランシスコ ドーハ
	9,000km<	香港 シンガポール ヨハネスブルク	東京 シンガポール サンフランシスコ	ブエノスアイレス リマ メキシコシティ	東京 上海 サンドニ	ブエノスアイレス サンパウロ 東京	パリ ニューヨーク シカゴ

資料：OAG 2016.10

- ・ 図 10 は、ACI¹⁰国際線旅客数（2015）ランキングの 30 位内の空港所在都市を赤い点で示している。欧州比較国では、路線距離 2000km 以下でランキング内の空港所在都市が 14 都市である一方、日本では 4 都市となっている。日本は、欧州に比べるとランキング内の空港所在都市数が少なく、国際線便数の割合にも影響があると考えられる。



●は ACI 国際線旅客数 (2015) ランキング 30 位以内の空港所在都市を示す。

図 10 欧州比較国と日本の路線距離帯の比較

¹⁰ 国際空港協議会（ACI : Airports Council International）の略で、国際空港の管理者団体である。

第3節 第2章のまとめ

本章では、主に国際線便数に着目して、欧州比較国について国際線の動向比較を行った。国際線旅客数や国際線便数は、世界的にも増加傾向であり、欧州比較国及び日本も同様に長期的な増加傾向にある。欧州比較国では 2007 年以降横ばいで推移していた国が多いが、2014 年ごろから増加に転じている。一方、日本は、直近 10 年間では最も便数が増加している。その状況の中で、欧州比較国や日本は、それぞれ異なる形態で展開しており、各国の国際線 LCC の便数や空港の民営化比率が異なることが、OAG 等のデータに基づいて明らかになった。

また、欧州比較国の国別特徴は、下記の通りである。国際線 LCC の便数の割合は、2016 年 10 月現在、英国：45%、ドイツ：28%、スペイン：54%、フランス：29%、イタリア：44%、日本：22%である。国際線 LCC の便数の傾向は、英国で 2001 年から 2006 年にかけて、他の欧州比較国に先行して増加している。英国やドイツでは、2008 年以降、国際線 LCC の便数が横ばいで推移し、2013 年以降に再び増加に転じている。日本では、近年、急速に国際 LCC の便数が増加している。これまでの内容を踏まえ、欧州比較国と日本における国別の特徴を整理すると、表 9 の通りである。

表 9 欧州比較国の国別特徴

国名	特徴
英国	➤ 国際線便数や国際線旅客数ともに欧州比較国の中で最も多い。 ➤ 就航方面別の国際線便数の割合は、西欧：76%、中欧・東欧：8%、北米：7%の順となっている。欧州比較国の中では、西欧・北米への便数が最も多い。 ➤ 国際線 LCC の便数が最も多い。国際線 LCC の便数の割合は約 45%であり、欧州比較国の中でスペインに次いで多い。 ➤ 国際線 LCC の便数が、2001 年から 2006 年に成長し、欧州比較国の中で最も早く発展している。 ➤ 自国籍の便数が欧州比較国の中で最も多く、自国籍航空会社比率は、ドイツに並んで 51%を維持しており、欧州比例国の中で最も高い。 ➤ ロンドン都市圏には、6 つの国際空港が立地し、6 空港で国際線便数のシェアは 63%を占め、欧州比較国の中で最も多い。
ドイツ	➤ 国際線便数や国際線旅客数は、欧州比較国の中で 2 番目に多い。 ➤ 就航方面別の国際線便数の割合は、西欧：75%、中欧・東欧：14%、北米：4%の順となっている。欧州比較国の中では、中欧・東欧への便数が最も多い。 ➤ 国際線 FSA の便数は、欧州比較国の中で最も多い。 ➤ 国際線 LCC の便数は、欧州比較国の中で英国、スペインに次いで 3 番目に多い。国際線 LCC の便数の割合は約 28%で、欧州比較国の中で最も低い。 ➤ 自国籍の便数が、2016 年に英国に逆転されるまでは欧州比較国の中で最も多かった。自国籍航空会社比率は、近年、低下傾向にあるが、英国と並んで欧州比較国の中で最も多い。

国名	特徴
	➤ ドイツ最大空港が立地するフランクフルトには、2つの国際空港が立地し、2空港での国際線便数のシェアは27%であり、欧州比較国の中でスペインに次いで低い。
スペイン	➤ 国際線便数や国際線旅客数は、欧州比較国の中で3番目に多い。 ➤ 就航方面別の国際線便数の割合は、西欧：88%、中欧・東欧：4%、中南米：3%の順となっている。欧州比較国の中では、中南米への便数が最も多い。 ➤ 国際線 LCC の便数は、欧州比較国の中で英国に次いで2番目に多い。国際線 LCC の便数の割合は約54%、欧州比較国の中で最も高い。 ➤ マドリッドに立地するスペイン最大空港のバラハス空港における国際線便数の割合は21%で、欧州比較国の中で最も低い。
フランス	➤ 国際線便数や国際線旅客数は、欧州比較国の中で4番目である。 ➤ 就航方面別の国際線便数の割合は、西欧：70%、アフリカ：13%、中欧・東欧：6%の順となっている。欧州比較国の中では、アフリカへの便数が最も多い。 ➤ 国際線 LCC の便数の割合は約29%であり、欧州比較国の中でドイツに次いで低い。 ➤ フランス最大空港が立地するパリ都市圏には、4つの国際空港が立地し、2空港で国際線便数のシェアは60%を占め、英国に次いで高い。
イタリア	➤ 国際線便数や国際線旅客数は、欧州比較国の中では最も少ない。 ➤ 就航方面別の国際線便数は、西欧：77%、中欧・東欧：12%の順となっている。 ➤ 国際線 LCC の便数は、欧州比較国の中ではフランスに次いで少ないが、国際線 LCC の便数の割合は約44%であり、スペイン、英国に次いで高い。 ➤ イタリア最大空港が立地するローマには、2つの国際空港が立地し、2空港での国際線便数のシェアは29%であり、欧州比較国の中でスペイン、ドイツに次いで低い。

第3章 英国における空港運営会社等の取組

第1節 ヒアリング調査の概要

第1項 ヒアリング調査先の選定

本稿では、欧州比較国の中で、最も国際線便数が多く、周囲を海に囲まれた日本と同様の地理的条件を有する英国のヒアリング調査を行った。また、本稿では、空港会社等の誘致側の視点から国際航空ネットワークの形成に関わる取組や地域との連携等を把握することを目的とした。

英国の年間旅客数が概ね 100 万人以上の空港は、表 10 の通り、18 空港あり、LCC の割合や所有形態等がそれぞれ異なる。そこで、ヒアリング調査では、空港の所在地や規模、所有形態等を考慮した上で、ヒアリング受け入れ可能となったガトウィック、サウスエンド、マンチェスター、リバプール、バーミンガムの 5 空港とその地域で活動する企業誘致機関等を対象（表 11 と図 11 を参照）とした。

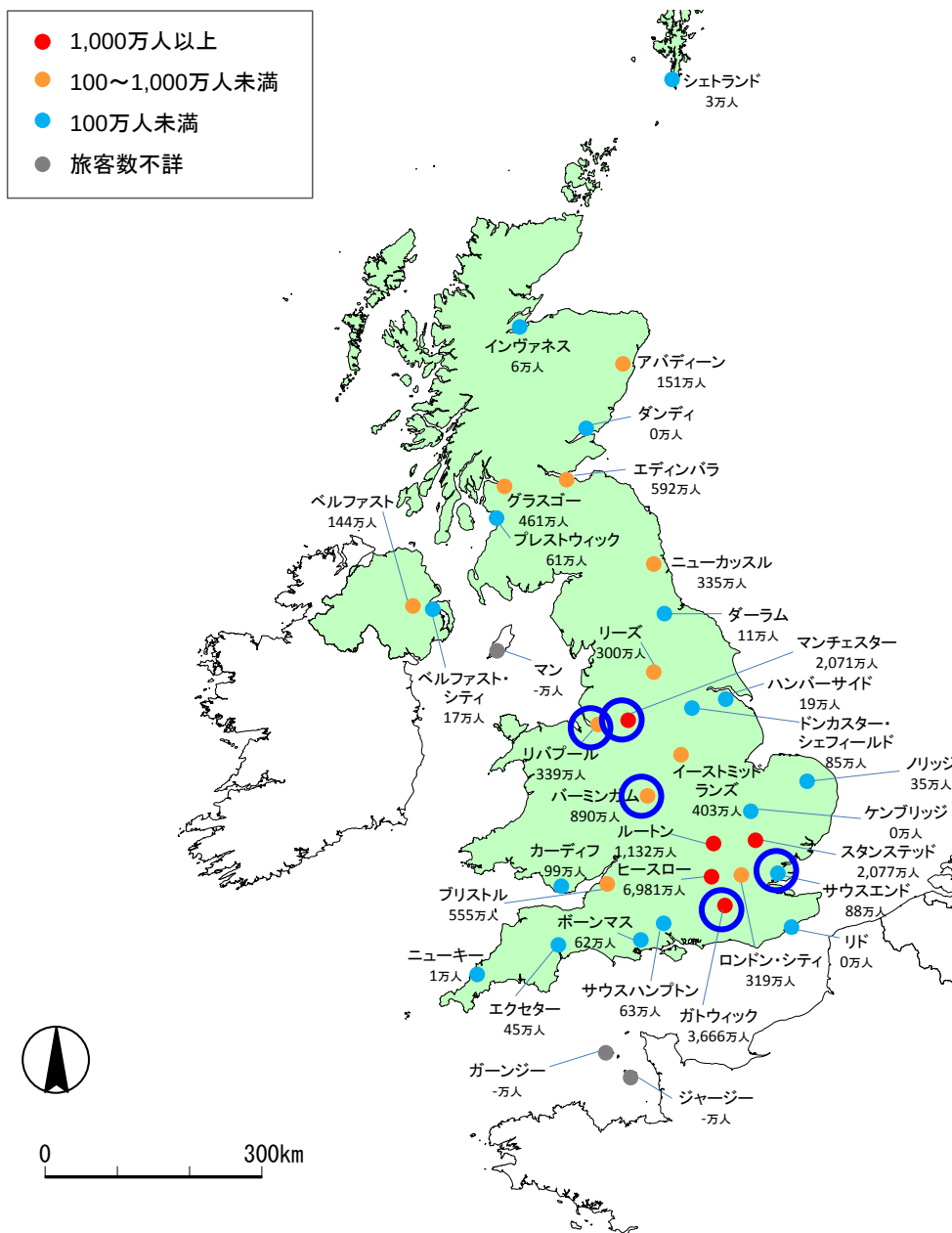
表 10 英国における主要空港の概要

	地区	空港	調査対象	年間国際線 旅客数 (万人)	国際線LCC の割合	最長 滑走路長	滑走路数	所有形態	株主の動向	複数空港の運営 または同一株主
1	ロンドン	ヒースロー		6,981	3%	3,902m	2本	民間	2012年までBAA	
2		ガトウィック	●	3,666	66%	3,316m	1本	民間	2009年までBAA	エディンバラ
3		スタンステッド		2,077	96%	3,049m	1本	官民混合	2012年までBAA	マンチェスター、イーストミッドランズ、ホーンマス
4		ルートン		1,132	95%	2,162m	1本	民間		
5		ロンドン・シティ		319	0%	1,508m	1本	民間	2016年までGIPが75%を所有	
6		サウスエンド	●	88	73%	1,856m	1本	民間		
7	北イングランド	マンチェスター	●	2,071	47%	3,050m	2本	官民混合	2012年まで公営	スタンステッド、イーストミッドランズ、ホーンマス
8		ニューカッスル		335	44%	2,329m	1本	官民混合		
9		リバプール	●	339	90%	2,285m	1本	官民混合	2016年に市が出資	ドンカスター・シェフィールド、ダーラム・ティーズ・ハレー
10		リーズ・ブラッドフォード		300	81%	2,250m	1本	民間		
11	ヨークシャー アンド ハンバー	ドンカスター・シェ フィールド		85	35%	2,893m	1本	官民混合		リバプール、ダーラム・ティーズ・ハレー
12	ウエスト ミッドランズ	バーミンガム	●	890	35%	3,052m	1本	官民混合		ブリストル
13	サウスウエスト	ブリストル		555	65%	2,011m	1本	民間	2014年までマッ コーリー	バーミンガム
14	北アイルランド	ベルファスト		144	85%	2,780m	2本	民間		
15	ウェールズ	カーディフ		99	13%	2,392m	1本	公共	2013年までアベル ティス	
16	スコットランド	エディンバラ		592	61%	2,556m	2本	民間	2012年までBAA	ガトウィック
17		グラスゴー		461	50%	2,665m	1本	民間	2014年までBAA	アバディーン、サウスハンプトン
18		アバディーン		373	3%	1,953m	1本	民間	2014年までBAA	グラスゴー、サウスハンプトン

資料：年間国際線旅客数は 2015 年時点（CAA）。国際線 LCC の割合は 2016 年 10 月（OAG）、最長滑走路線と滑走路数は AIP UK、所有形態は The ownership of Europe's airports 2016（ACI EUROPE）及び各空港ホームページ。 ※国際線 LCC の割合は上位 5 空港を網掛けしている。滑走路長は 2,500m 以上の空港を網掛けしている。

表 11 英国におけるヒアリング調査先

地区	空港	分類	ヒアリング調査先	ヒアリング日
ロンドン	ガトウィック空港	空港運営会社	ガトウィック空港会社	2016 年 11 月 22 日
	サウスエンド空港	空港運営会社	サウスエンド空港会社	2016 年 11 月 23 日
	ガトウィック空港	企業誘致機関	ガトウィック・ダイヤモンド・イニシアティブ	2016 年 11 月 23 日
マンチェスター	マンチェスター空港	空港運営会社	マンチェスター・エアポーツ・グループ	2016 年 11 月 24 日
	マンチェスター空港	企業誘致機関	マンチェスター投資開発公社	2016 年 11 月 24 日
リバプール	リバプール空港	空港運営会社	リバプール空港会社	2016 年 11 月 25 日
	リバプール空港	企業誘致機関	リバプールビジョン	2016 年 11 月 25 日
バーミンガム	バーミンガム空港	空港運営会社	バーミンガム空港会社	2016 年 11 月 21 日



資料：国際線旅客数は 2015 年時点（CAA）。※国際旅客定期便が就航する空港（ヒアリング調査先を青丸）で示す。

図 11 英国の主要空港の配置図及びヒアリング調査先の空港

第2項 ヒアリング調査先の概要

(1) 各地区の空港位置関係

① ロンドン周辺

- ・ロンドン周辺は、ヒースロー空港をはじめとして6つの空港がある（図 12）。

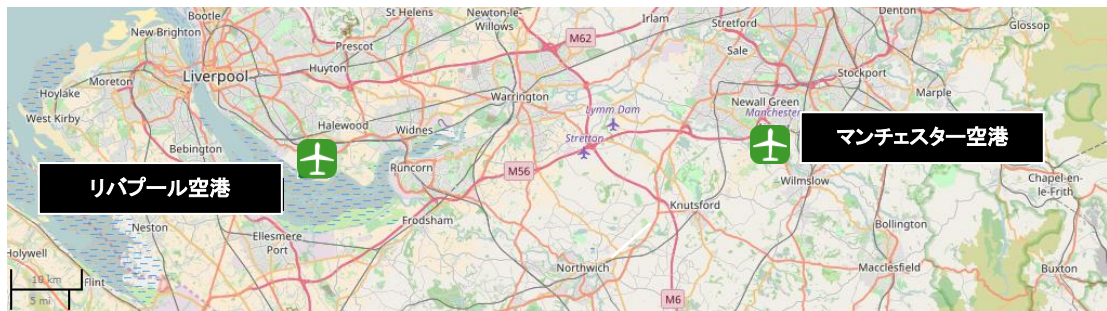


©OpenStreetMap contributors. ※背景黒で白抜き of 空港名は、ヒアリング調査先である。

図 12 ロンドン周辺の空港

② マンチェスター及びリバプール周辺

- ・マンチェスター周辺にはマンチェスター空港、その西にはリバプール空港がある（図 13）。



©OpenStreetMap contributors. ※背景黒で白抜き空港名は、ヒアリング調査先である。

図 13 マンチェスター周辺の空港

③ バーミンガム周辺

- ・バーミンガム周辺には、バーミンガム空港のほか、その北西にはリバプール空港、南東にはロンドン周辺のヒースロー空港等の空港がある（図 14）。



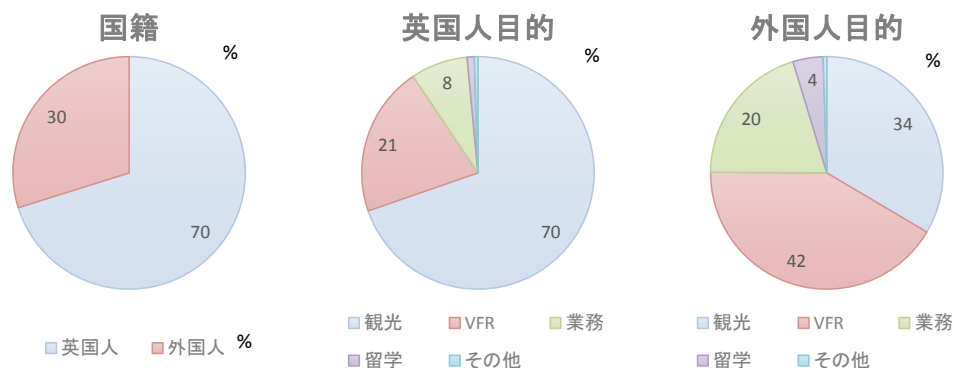
©OpenStreetMap contributors. ※背景黒で白抜き空港名は、ヒアリング調査先である。

図 14 バーミンガム周辺の空港

(2) 各空港の概要

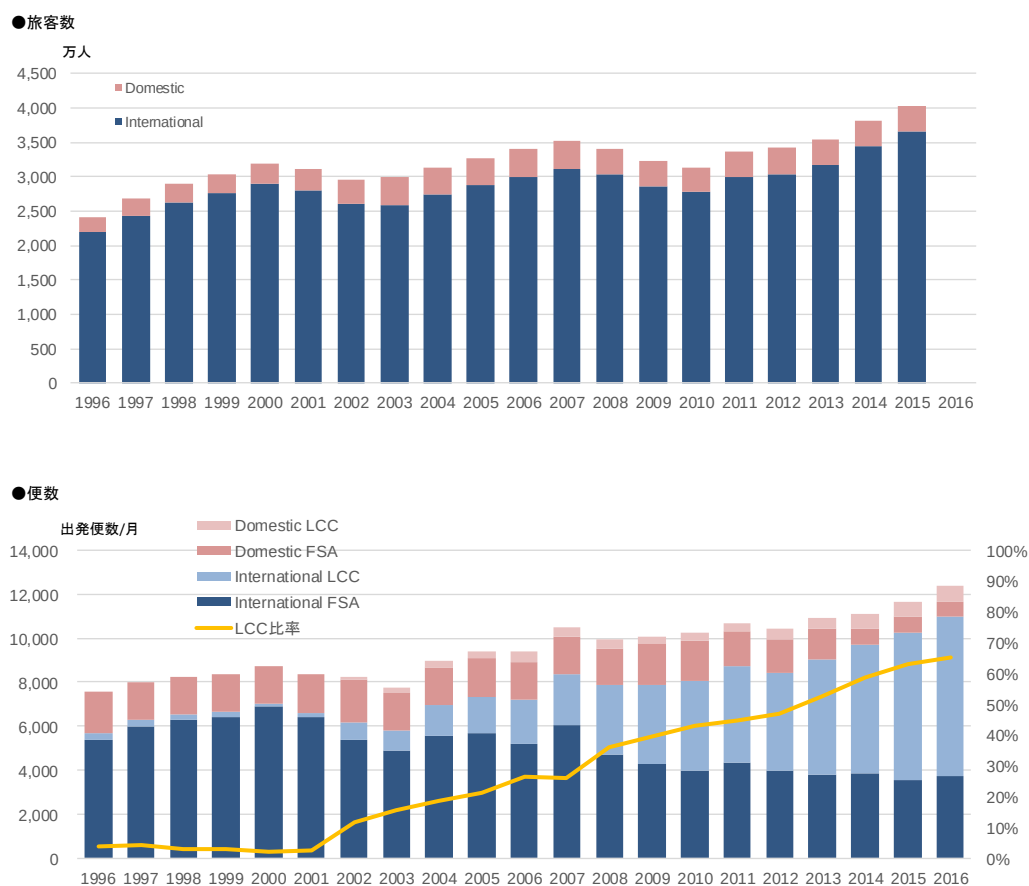
① ガトウィック空港

- ・ロンドン・ビクトリア駅から電車で 30 分程度に位置するロンドンの第 2 空港である。国際旅客数や国際便数は、ロンドンのヒースロー空港に次いで多い。



資料：CAA 旅客調査 2014 ※VFR (Visiting Friends and Relatives) とは友人や親族の訪問を目的した旅行。

図 15 ガトウィック空港の利用者

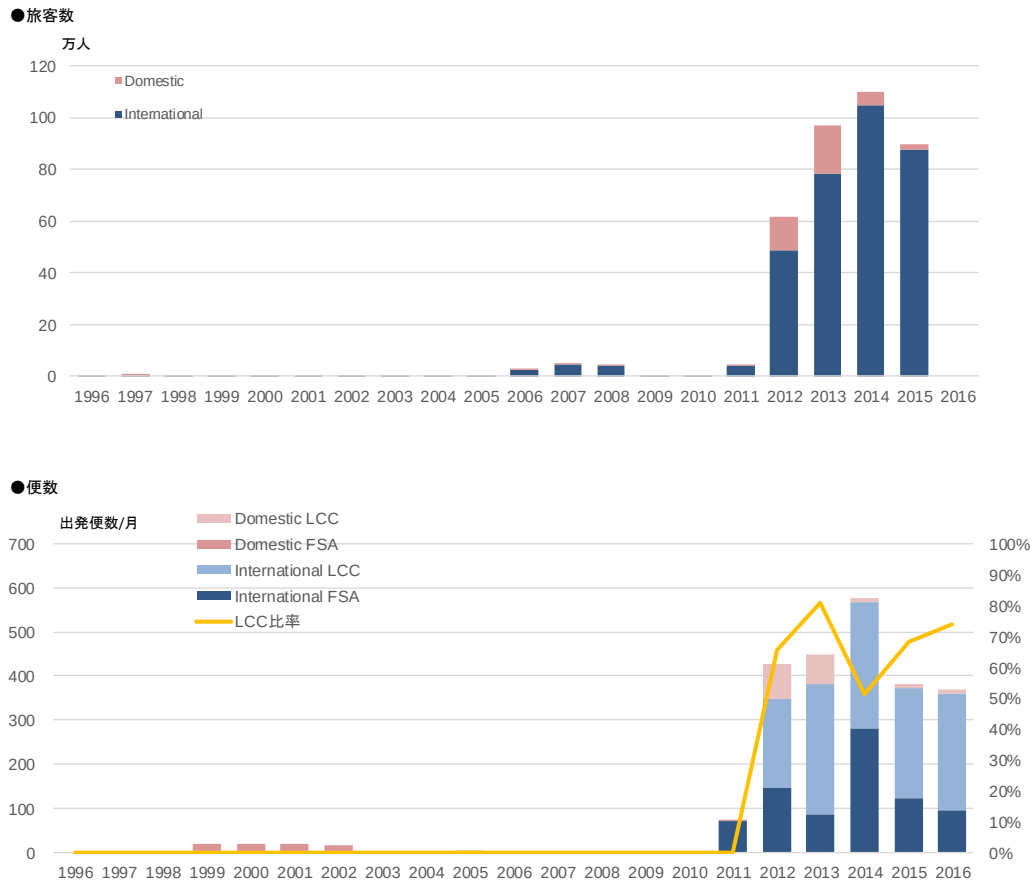


資料：CAA、OAG 時刻表（各年 10 月） ※LCC 比率は国際線便数ベース。

図 16 ガトウィック空港における旅客数・便数の推移

② サウスエンド空港

- ・ ロンドン・リバプール・ストリート駅から電車で 55 分程度に位置するロンドン都市圏の空港の 1 つである。

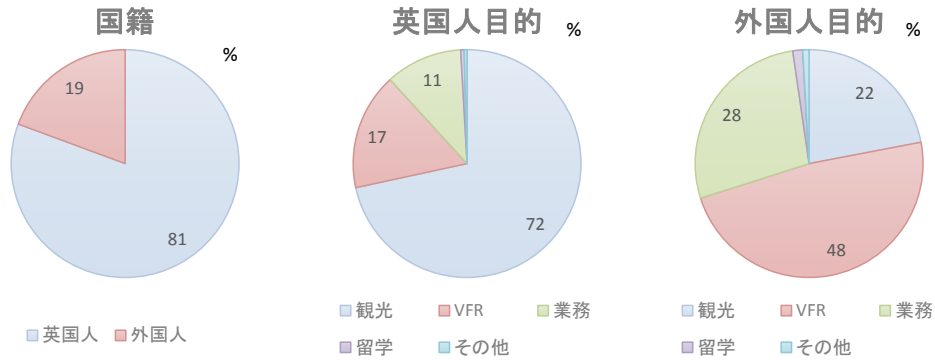


資料：CAA、OAG 時刻表（各年 10 月） ※LCC 比率は国際線便数ベース。

図 17 サウスエンド空港における旅客数・便数の推移

③ マンチェスター空港

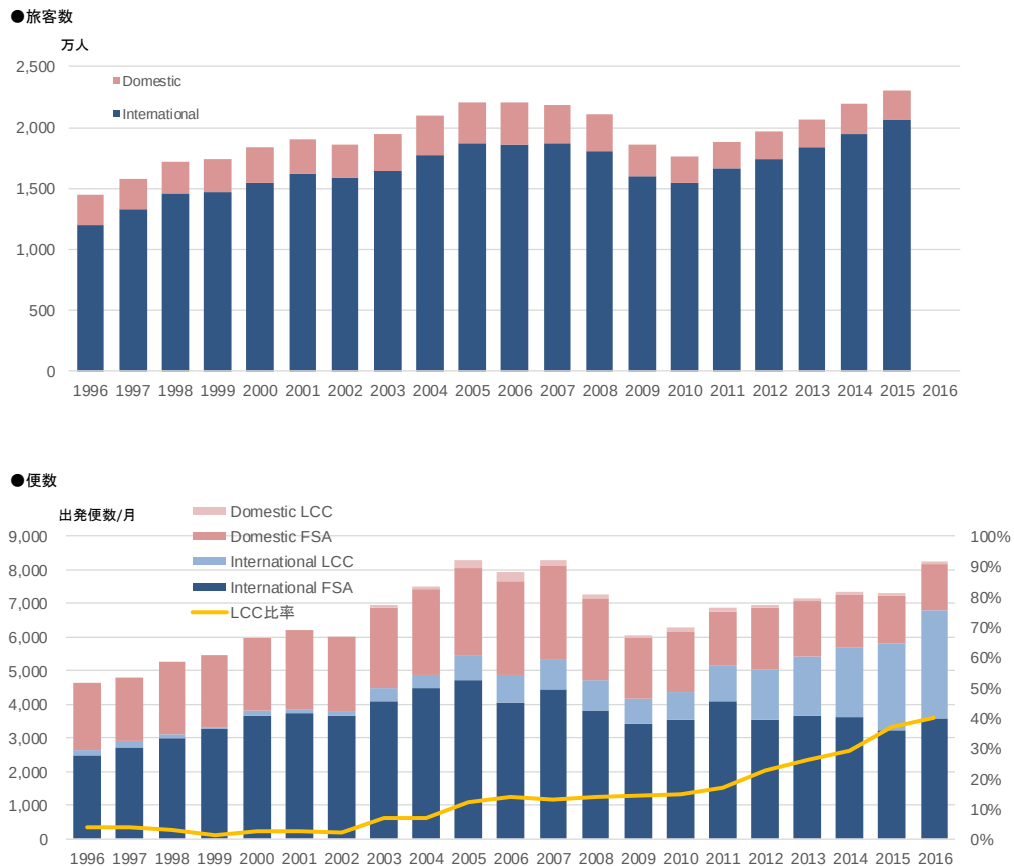
- ・北イングランドの中心都市であるマンチェスターを背後圏とし、マンチェスター・ピカデリー駅から電車で 20 分程度に位置する。
- ・マンチェスター空港は、ヒースロー空港、ガトウィック空港に次ぐ英国で 3 番目に旅客数が多い空港である。



資料：CAA 旅客調査 2014

※VFR (Visiting Friends and Relatives) とは、友人や親族の訪問を目的した旅行。

図 18 マンチェスター空港の利用者

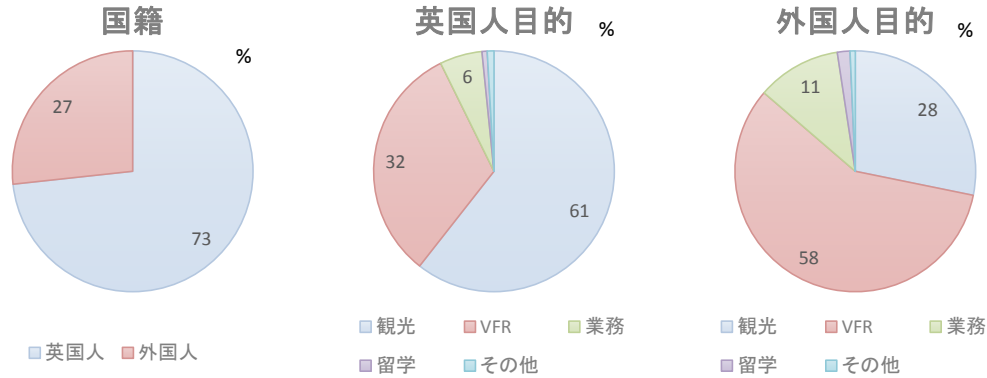


資料：CAA、OAG 時刻表（各年 10 月） ※LCC 比率は国際線便数ベース。

図 19 マンチェスター空港における旅客数・便数の推移

④ リバプール空港

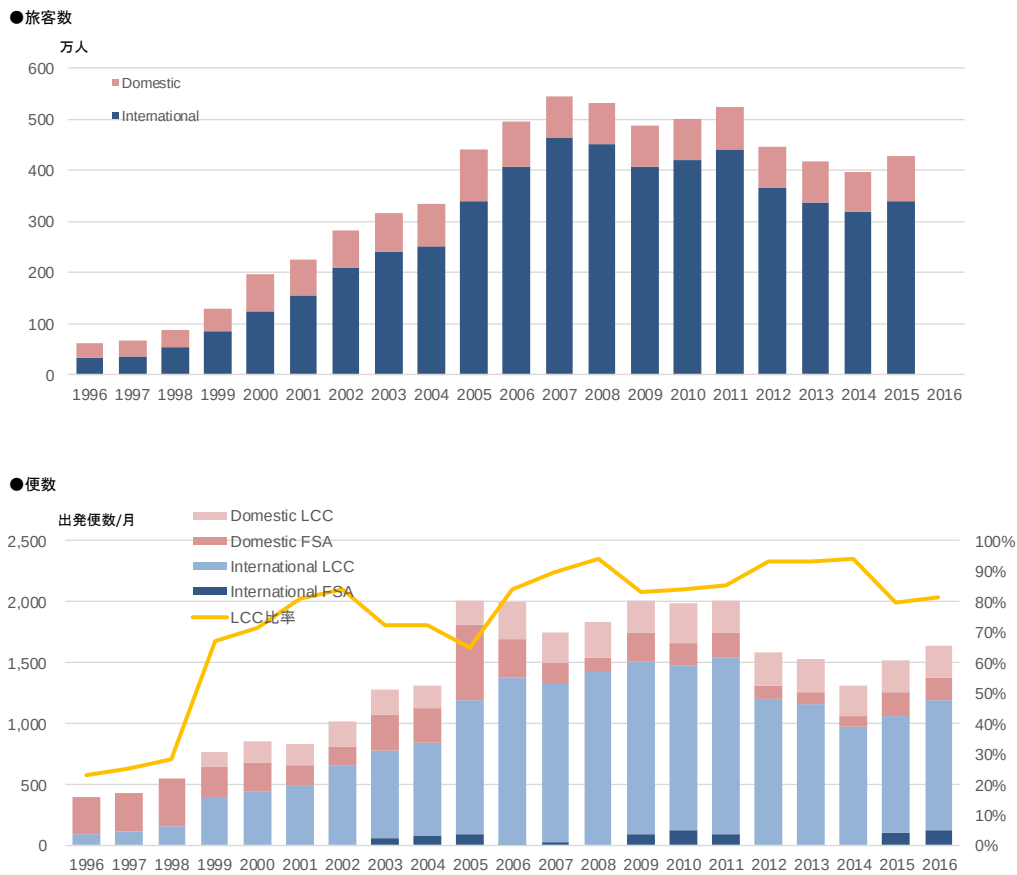
- ・ 空港は、北イングランドの港湾都市であるリバプール中心部の南東 12km に立地する。空港には鉄道の直接乗り入れはないが、最寄りのリバプールサウスパークウェイ駅から連絡バスを運行（所要時間は全体で約 40 分）している。
- ・ マンチェスター空港は、リバプール中心部から直通電車で所要時間が約 1 時間 10 分のため、リバプール空港と競合関係にある。



資料：CAA 旅客調査 2014

※VFR (Visiting Friends and Relatives) とは、友人や親族の訪問を目的した旅行。

図 20 リバプール空港の利用者

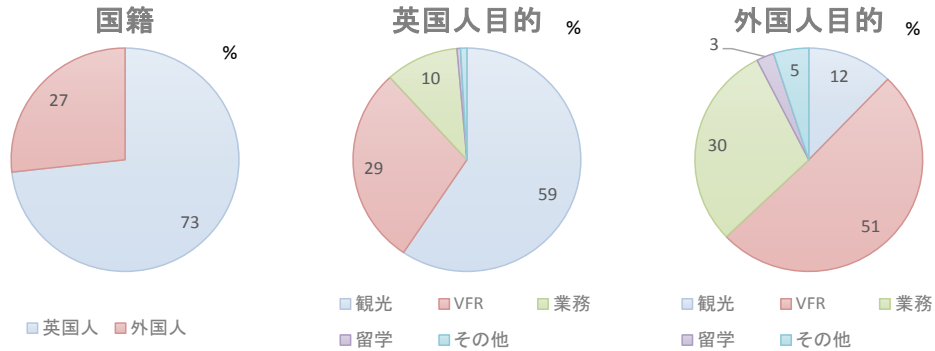


資料：CAA、OAG 時刻表（各年 10 月） ※LCC 比率は国際線便数ベース。

図 21 リバプール空港における旅客数・便数の推移

⑤ バーミンガム空港

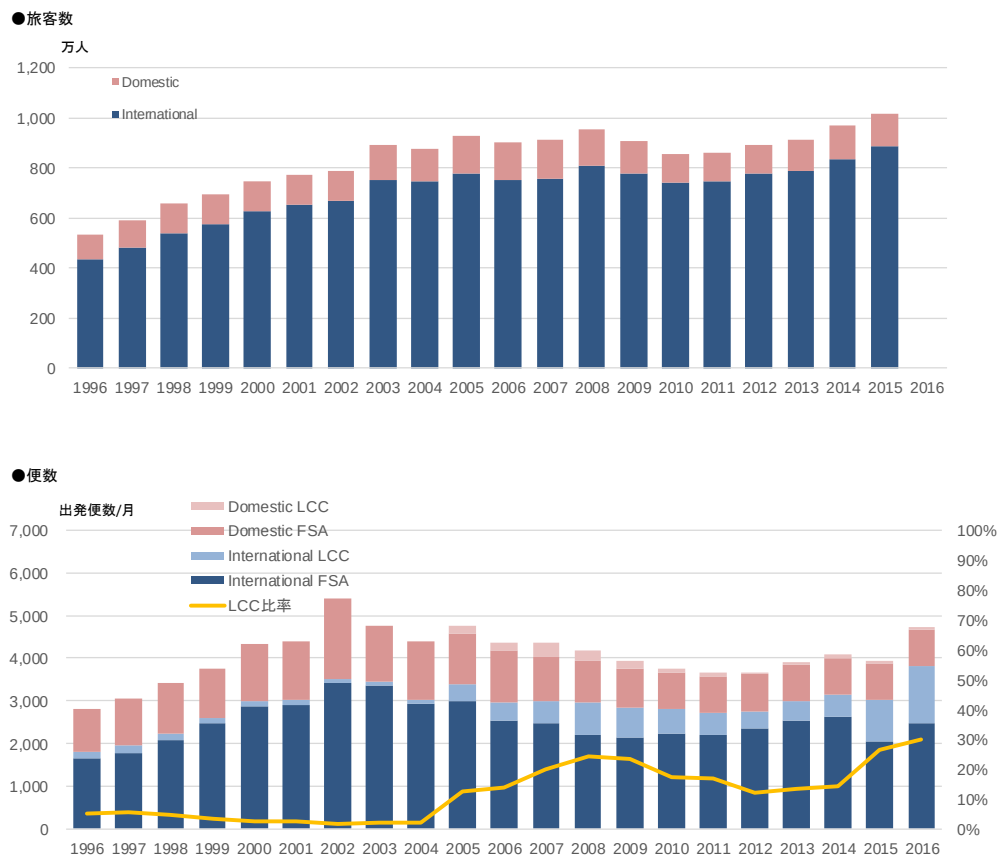
- ・バーミンガム空港はロンドンとマンチェスターの中間地点に位置し、ロンドン・ユーストン駅及びマンチェスター・ピカデリー駅からそれぞれ1時間30分を要する。
- ・バーミンガム空港の背後圏には、交通、航空宇宙、防衛、機械産業の高付加価値製品を製造する英国の製造業が集積している。
- ・バーミンガム空港はバーミンガムの中心駅から鉄道で約 15 分の距離に位置する。



資料：CAA 旅客調査 2014

※VFR (Visiting Friends and Relatives) とは、友人や親族の訪問を目的した旅行。

図 22 バーミンガム空港の利用者



資料：CAA、OAG 時刻表（各年 10 月） ※LCC 比率は国際線便数ベース。

図 23 バーミンガム空港における旅客数・便数の推移

(3) 空港運営会社の概要

① ガトウィック空港会社

- ・1933年に開業し、1965年に国管理空港からBAA (British Airports Authority : 英国空港運営公団)に移行された。その後、2009年に英国競争委員会により「BAA傘下で十分な投資・事業改善施策が行われていない」との理由により、GIP (Global Infrastructure Partners) に売却された。

② サウスエンド空港会社

- ・1935年に軍用空港として建設され、1960年代まではロンドンの第3空港として活用されたが、スタンステッド空港やルートン空港の開港に伴い定期便がなくなった。その後、2008年にストバートグループ (Stobart Group) が、空港を購入し、滑走路の延長、誘導路・エプロン・管制塔・ターミナルビル・駐車場・ホテル・鉄道駅の整備を行い、2010年に定期便を再開させた。

③ マンチェスター・エアポーツ・グループ (MAG : Manchester Airports Group)

- ・1938年に開業。開業当初からマンチェスター市等が出資する公有企業で運営されている。2016年現在、マンチェスター市や他の10自治体、及びオーストラリアの資産運用会社が株主となっている。
- ・マンチェスター・エアポーツ・グループは、マンチェスター空港をはじめ、ロンドン・スタンステッド空港、イーストミッドランズ空港、ボーンマス空港の4空港を運営している。

④ リバプール空港会社

- ・1933年に空軍基地として開港し、歴史的には英国の中でも古い空港である。1990年に民営化され、所有者が自治体からブリティッシュエアロスペースへ移った。その後、1997年にマンチェスターのインフラ企業であるピール (Peel) が株式の全部を取得した。2010年から2014年までは、カナダのヴァンテージグループ (Vantage Group) が株式の一部を所有していたが、2014年にピールが買い戻した。リバプール市は、空港が地域に及ぼす効果を重視し、空港と地域の連携を強めるために株式の20%を2016年に取得した。

⑤ バーミンガム空港会社

- ・2001年にマッコリー (Macquarie Airports Group : オーストラリアの資産運用会社) とエアリアンタ (Aer Riant : アイルランドの空港運営会社) が株式の一部を取得しているが、周辺自治体も49%の株式の保有を継続している。2007年にマッコリーとエアリアンタは、保有する株式全てをカナダの年金基金 (Ontario Teachers Pension Plan) 等に売却した¹¹。

¹¹ 株式会社日本政策投資銀行産業調査部、「英豪の先進事例にみる空港民営化の効果と影響」、No.236-1 (2015年) を元に作成

(4) 空港運営会社以外の調査先の概要

- ① ガトウィック・ダイヤモンド・イニシアチブ (GDI: The Gatwick Diamond Initiative)
 - ・ガトウィック空港の周辺の 9 自治体とガトウィック空港会社が出資者となっている。
 - ・ガトウィック・ダイヤモンド・イニシアチブは、ガトウィック空港周辺の新規投資や既存企業への投資等を支援している。
- ② マンチェスター投資開発公社 (MIDAS: Manchester Investment and Development Agency Service)
 - ・1997 年に設立された企業誘致機関であり、マンチェスター都市圏の自治体が出資するマンチェスターグロースカンパニー (MGC: The Manchester Growth Company) の子会社となっている。
 - ・誘致対象は、ライフサイエンス、高付加価値製品の製造業、クリエイティブ・デジタル、金融・プロフェッショナルサービス産業としている。
- ③ リバプールビジョン (Liverpool Vision)
 - ・リバプールビジョンは、リバプール市が全額出資する子会社であり、リバプールに対する雇用創出、投資促進を行うことも目的としている。業務範囲としては、マーケティングや投資促進、国際的なイベント誘致等を行っている。

第2節 ヒアリング結果

第1項 各空港における取組

(1) ガトウィック空港

① 事業環境

強み	弱み（課題）
- 多様な航空会社（FSA、LCC、チャーター）が就航 - 安い空港使用料 - 人口・ビジネス等の集積するロンドンを背後圏とする - 優れた鉄道ネットワーク	- 施設の老朽化 - 乗り継ぎ利便（Gatwick Connect による改善） - 空港における発着頻度の混雑（IATA の混雑空港 LEVEL3）¹² - 滑走路は 1 本のみで、1 本の滑走路の空港としては世界で最も混雑している。
機会	脅威
2010 年に運営主体が BAA から GIP に変わり、計画の策定が可能になった。	近隣空港（特にヒースロー）との競争

② ネットワーク戦略

- ・長距離路線の重視： 長距離路線は新興市場が多く、今後の成長が見込まれることから、重点対象として位置付けている。過去 1 年間で 20 の新たな航空会社による路線が就航した。新たな航空会社の例としては天津航空、キャセイ、メッドビュー航空（ナイジェリア）、ウェストジェット（カナダ）などである。
- ・発着枠の効率的な利用促進： ガトウィック空港は IATA の混雑空港に指定されているため、効率的な輸送ができるように機材の大型化を促進している。また、ピーク時とオフピーク時では混雑状況に差があるため、オフピーク時の就航を促進して混雑状況の平準化を目指している。ただし、深夜早朝においては、騒音の関係で、オフピークであってもこれ以上発着枠を増やすことができず、ほぼ満杯の状態である。新たに就航した航空会社は、時間帯がそれほど良くないが定期運航を提供している。季節や時間帯の変動を平準化するため、空港使用料を柔軟に設定している。
- ・乗り継ぎのネットワーク構築： 2013 年から「Gatwick Connect」（乗り継ぎを確約するサービス）を提供している。LCC は、ポイント・トゥー・ポイントのビジネスモデルであり、航空会社としては乗り継ぎ客をターゲットとしてあまり考えていないが、個々の航空会社と空港が連携することで「Gatwick Connect」を構築した。具体的には、仮に遅延した場合、空港運営会社が別のルートを紹介し、代替経路を保証することで利用者に安心感を与えている。
- ・既存の航空会社の重視： 従来は新規航空会社の誘致に重点を置いていたが、近年はガトウィックの発着枠の制約から既存の就航会社との関係を重視している。

¹² 国際航空運送協会（IATA : International Air Transport Association）では、空港の発着枠における混雑の割合を 3 段階に分け、最も混雑している事を LEVEL3 としている。

③ 航空サービス拡充のための取組

- ・市場分析： 航空券の予約データ、CAA による旅客調査の結果をもとに拡充の可能性がある路線の選定を行っている。旅客の住所がデータにより把握できるため、他空港の利用状況が把握でき、広告戦略などマーケティングにも活用しているため、空港経営には必要不可欠なデータである（CAA の調査は有料）。
- ・航空会社への提案： IATA スロット会議やルーツ（Routes）といった世界各地で開催されている航空会社と空港会社が直接面談できる機会を利用しており、新規航空会社を誘致する際には有効な機会であると捉えている（年間 10 回ぐらい参加している）。最近ではガトウィックでは発着枠の制約があることから、既存航空会社に機材の大型化を勧めるなどのサービス改善に注力しており、個別の航空会社を訪問して、直接交渉することに重点を置いている。
- ・航空会社の関心が高いマーケティング情報： 乗継需要、需要の成長性、あるいは CAA データに基づく他空港の利用状況に関するデータ提供を行っている。これらのデータに関する航空会社の関心は非常に高く、航空会社の路線計画、オペレーション、マーケティングの各チームとそれぞれ密接に連携し、良い関係を保っている。
- ・航空会社に対する支援や長期契約： 2 年前から航空会社との個別契約を結んでおり、その中で航空会社が提供するサービスや旅客数の目標値を設定し、それに応じた料金設定等のインセンティブを付与している。個別契約は、ガトウィック空港を利用する旅客数の約 90%に相当する航空会社と締結している。その他、ガトウィック空港の認知度を向上させるために、SNS やメディアでの広告、ファミトリップ（旅行会社やメディアの招待旅行）、イベントの開催をしている。例えばノルウェジアンがガトウィックからニューヨーク路線を開設したが、ロンドン在住者にとっては、第一に選ぶような路線ではないため、ガトウィック空港がマーケティングサポートなどを行って認知度を上げるなどしている。

④ 取組体制

- ・空港運営会社の全体組織： 職員数は、全体で約 2700 人、そのうちセキュリティ関係者が約 2,000 人である。組織は、空港運営、商業、駐車場、不動産、財務・法務、カスタマーセンターで構成されている。運営主体が 2010 年に BAA から GIP に変わり、取締役等の経営層が入れ変わった。その他の従業員は、変わらずに継続勤務している。
- ・路線誘致の取組体制： 路線誘致の担当者は、管理職を含めて 5 人体制で行っている。5 人の内訳は管理職、ビジネス開発、エアライン関係、データ分析、マーケティングである。データ分析を行い、航空会社への提案を行っている。

⑤ 空港と地域との連携

- ・路線誘致については、基本的には空港運営会社が行っている。ただし、英国大使館や英国投資開発庁から就航先の情報を得ている。またマーケティングにおいては英国政府観光庁（Visit Britain）と連携している。

⑥ その他

- ・運営主体の変更（2010年）： ガトウィック空港は、2010年に運営主体がBAAからGIPに交代した。これ以前は、BAAが、ロンドンのヒースロー空港、ガトウィック空港、スタンステッド空港の3空港を運営しており、国際拠点空港のヒースロー空港やLCCの拠点であるスタンステッド空港への投資が中心となっていた。また、就航する航空会社との交渉は、全てBAAが実施していた。このため、ガトウィック空港として直接航空会社と協議する機会がなかった。また、BAAはヒースロー空港を中心として航空会社と協議しており、ガトウィック空港としての戦略をほとんど持っていなかった。一方、2010年にGIPによる運営に変わると、ガトウィック空港は航空会社と直接協議ができるようになった。
- ・航空会社との契約体系の変更（2014年以降）： 2014年から個別の航空会社と直接契約ができるようになり、長期契約を通じて料金設定等を柔軟に行うことができるようになった。それまでは、ヒースロー空港とガトウィック空港の2空港に限った制約であったが、CAAが航空会社の意見を空港会社に伝える方法であった。CAAは、空港と航空会社が直接契約したほうが、利便性が向上すると判断し改善された。航空会社との長期契約は、航空会社と空港会社の双方にとって有益である。長期契約により航空会社は空港使用料の割引を受けることができ、空港としても安定経営につながる。これがないとLCCなどは事業計画の転換により撤退してしまうリスクがある。航空会社にとっては、空港からより良い条件を引き出すことで、投資上のメリットがある。例えば、イーजीジェットはガトウィックの北ターミナルにおいて大規模な自動手荷物受託システム（図24）を2015年に導入したが、これも長期契約がなかったら実現しなかったと思われる。

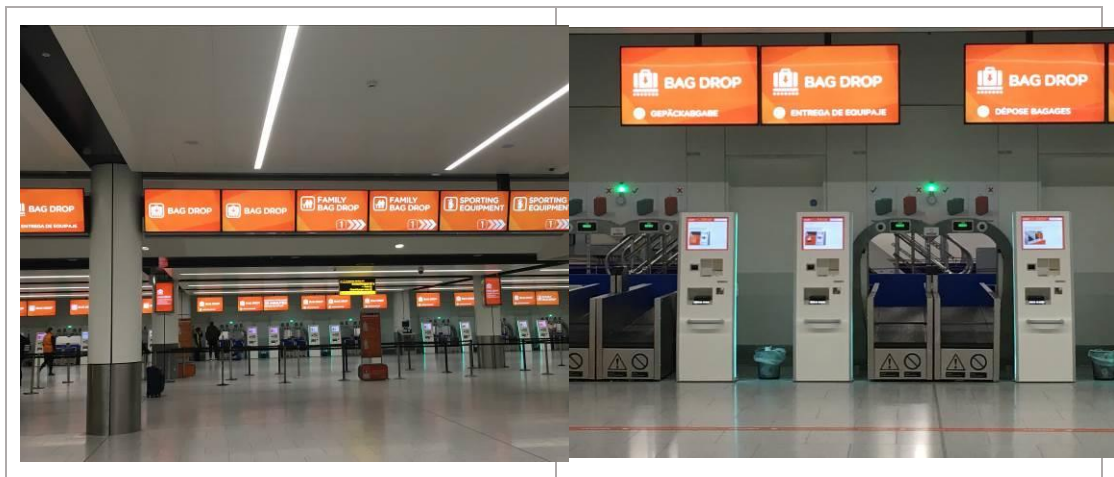


図 24 イーजीジェットの自動手荷物受託システム

- ・近隣空港への影響： ヒースロー空港に第三滑走路を建設する決定がなされたが、英国では、関係者からの意見聴取や合意形成等を必要とするため、プロジェクトの実施までには長い時間を要する。このため、ヒースロー空港における滑走路増設計画は、現在、ガトウィック空港が行っている路線誘致の取組には直接的な影響があるものとは捉えられていない。
- ・空港施設の改善： 今後、5年間で総額120億ポンド（約1兆8000億円）をかけ

てターミナルビルを改善する。

(2) サウスエンド空港

① 事業環境

強み	弱み（課題）
・ 近代的でコンパクトなターミナル ・ ロンドン中心部へのアクセスの良さ（空港が鉄道駅に隣接） ・ 空港が混雑しておらず、希望する時間帯に就航可能 ・ ビジネスジェット専用ターミナル ・ 安定した気候 ・ 航空会社からの運航委託が可能な組織（アビエーション事業）	・ 認知度不足 ・ ロンドンから遠いというイメージ
機会	脅威
・ ロンドンの主要空港における混雑	

② ネットワーク戦略

- ・ 将来目標： 現在の 95 万人の旅客数を 2018 年までに 250 万人にすることを目標としている。長距離路線の運航は、滑走路長の制約により難しい状況のため、アムステルダム空港を長距離便のハブ空港として活用することで、長距離路線の需要を取り込みたいと考えている。
- ・ 航空会社の絞り込み： 幅広く多くの航空会社を誘致するというよりは、4～5 の航空会社に絞って就航や事業拡大に向けた具体的な話をしている。また、スタンステッド空港を競合と位置付けており、同空港に就航していない航空会社を中心に話をしている。

③ 航空サービス拡充のための取組

- ・ 市場分析： 通信会社からスマートフォンのビックデータ（ログデータ）を購入し、サウスエンド空港の後背圏の居住者がどこの空港を利用して、どの方面へ旅行をしているかについて、外部委託により分析している。ビックデータを分析した結果によると、サウスエンド空港の後背圏の居住者が最も利用している空港は、スタンステッド空港（38%）であり、次いでガトウィック空港が多い（30%）、そして、サウスエンド空港の利用率は約 5%であった。サウスエンド空港利用者の内訳は、サウスエンド空港周辺の利用者が 50%、ロンドン市内の利用者が 50%であった。ビックデータには、国籍情報が含まれていないため、推計であるが約 80%がアウトバウンドであると考えている。また、国勢調査のデータを用いて、サウスエンド空港周辺の居住者の国籍の分析を行ったところ、中欧・東欧からの住民が多い事を知り、東欧を基盤とする航空会社へ情報提供を行った。
- ・ 航空会社への提案： ビックデータの分析結果や航空会社の特性に基づいて、就航可能性のある航空会社を絞り込み、各航空会社の関心事を踏まえてビジネスケース

を作成し、個別に提案を行っている。

- ・航空会社に対する支援や長期契約： 航空会社とは、基本的に個別の契約や協定を結び、様々な支援を行っている。なお、個別の契約や協定内容は公表していない。例えば、サウスエンド空港に、機材の常駐を条件にして、航空会社への一定の利益を保証する支援を行っている。これにより、航空会社が積極的に営業努力をしなくなるリスクはあるが、空港を運営するために必要な措置である。

④ 取組体制

- ・空港会社の全体組織： 空港運営会社の職員数は約 350 人である。業務範囲は、空港運営、鉄道駅、管制サービス、消防、グランド資産運用会社リング、給油等である。管制業務は、CAA の研修や実務研修 (OJT : On-the-Job Training) を受け、ライセンスを取得している。
- ・路線誘致の取組体制： 路線誘致担当者は 2 名である。うち 1 名は航空会社の勤務経験者であることから、航空会社の考え方を理解している。

⑤ 空港と地域との連携

- ・空港周辺の自治体から財務やマーケティングの支援を受けたり、商工会議所を通じて地元企業からの情報を得ている。路線誘致に関しては、空港運営会社が主体的に実施しているが、エセックス大学に「地域のビジネス需要に関する調査業務」を委託し、旅客需要の把握を行っている。また、サウスエンド空港から、車で約 20 分の所にフォード社の工場があり、ヨーロッパ本社があるケルンとの間で定期的な出張需要がある。さらに、車で約 20 分の所にオリンパスの工場があるため、ハンブルグのある研修センターとの間で一定の需要がある。路線誘致に関しては、このような情報を含めて、航空会社に提供している。

⑥ その他

- ・ロンドン都市圏内の空港： 英国の CAA は、サウスエンド空港をロンドン都市圏の空港として位置付けていたが、IATA ではロンドンの空港として認めていなかった。しかし、2012 年 8 月に、IATA はサウスエンド空港をロンドン都市圏内の空港として分類することに変更した。これにより、航空予約端末等によりフライトを検索する場合には、サウスエンド空港が他のロンドン 5 空港とともにロンドン発着便の選択肢として提示されることになり、サウスエンド空港の認知度を高めた。
- ・路線誘致部門の要員拡充： サウスエンド空港では、航空会社の路線誘致と旅客増加を促進するため、2015 年に航空会社の勤務経験者が入社した。
- ・複数空港の運営： イングランド北部のカーライル空港を所有・運営している。同空港はビジネスジェットや自家用機が使用しており、定期便が就航していない。将来的には、定期便によるサウスエンド空港とカーライル空港間の運航を期待している。

(3) マンチェスター空港

① 事業環境

強み	弱み（課題）
・ 英国北部へのゲートウェイ ・ 多様なネットワーク（LCC、FSA、チャーター） ・ ロンドン都市圏と後背圏（2 時間圏）が重ならない ・ 複数空港の運営 ・ 後背圏に中国、インド系コミュニティが存在	・ マンチェスターを拠点空港とする航空会社がない。 ・ 乗り継ぎ需要が少ない（3～4%） ・ 空港の混雑（IATA の混雑空港 LEVEL3）
機会	脅威
・ 政府によるノーザンパワーハウス政策（英国北部の振興策）¹³の推進	・ ロンドン都市圏の空港容量拡張

② ネットワーク戦略

- ・ 多様なネットワーク構成の維持： マンチェスター空港の路線誘致の戦略は、現在の多様なネットワーク構成（LCC、FSA、チャーター）を維持することであり、以前よりも長距離路線の拡充に重点を置いている。その結果、過去 24 か月で北京、香港、ロサンゼルス、サウジアラビアなどの路線が開設された。現在、優先順位が高い路線は、バンコク、デリー、ムンバイ、東京である。
- ・ 乗り継ぎ需要の取り込み： マンチェスター空港は、地理的に欧州の端に位置しているため、中東のドバイのように大陸間の中間に位置し、大陸間のハブとして機能するようなことはできず、近距離路線の需要が中心となる。乗継需要を拡大させるため、コードシェア便の設定を増やすなど今後の課題としている。
- ・ 路線誘致： マンチェスター空港には、英国の航空会社（FSA）が拠点空港としていないため、長距離路線の開設には就航先の航空会社に頼る必要があり、交渉が難しい。ブリティッシュ・エアウェイズはヒースロー空港に経営資源を集中させていることから、ヒースロー空港で乗り継ぎする便を運航している。

③ 航空サービス拡充のための取組

- ・ 市場分析： 航空券の予約データ、CAA による旅客調査の結果をもとに路線誘致の優先順位を判断している。潜在需要は、空港間だけではなく、乗り継ぎ需要についても分析している。また、各企業に直接連絡し、出張需要の調査を行っている。
- ・ 航空会社への提案： IATA スロット会議やルート（Routes）といった世界各地で開催されている航空会社と空港会社が直接面談できる機会を利用している。この会議を利用することで、相手国を基盤とする航空会社の路線誘致担当者と効率的に商

¹³ ノーザンパワーハウス政策とは、英国政府と英国北部の地方自治体が協力し、北部地域の経済成長に関する投資等を行うことである。

談を行うことができる。ルーツでは、面談時間が 20 分と決まっているため、商談内容を期待しているというよりも、航空会社との関係維持が主な目的である。

- ・航空会社の関心に応じた情報提供： 航空会社に提供している航空会社の関心のある情報は大きく 2 つある。1 つ目の情報は、データ分析に基づく需要予測、路線開設を目指している区間の需要の内訳や類似路線の開設時に創出された需要等である。二つ目の情報は、長距離路線の場合、マンチェスターのことを知ってもらう必要があるため、立地条件（アクセス、競合空港）、人口、企業立地、観光情報、今後の施設改善の計画等を示している。既に就航している航空会社に対しては、これらの情報提供は必要ないため、より具体的な就航時間帯、施設面、料金面の交渉等をしている。料金面の交渉（インセンティブを含む）は交渉の初期段階では行わない。特に長距離路線の場合はまず情報提供により相手に関心を持ってもらうことが重要である。
- ・航空会社に対する支援や長期契約： 航空会社とは、基本的に個別の契約や協定を結び、様々な支援を行っている。航空会社との契約は、大きく 3 つに分類できる。1 つは、基本料金の契約である。2 つ目は、一定の成長を条件とした料金の割引。3 つ目は、航空会社との個別の長期契約である。長期契約の内容は様々であるが、料金面は包括的に扱うことが多い。契約期間は 10 年間とすることが多いが、航空業界は環境の変化が激しいため、契約内容は固定的なものではない。長期契約をすることで、空港側も航空会社側も長期の見通しを立てることができる。

④ 取組体制

- ・空港運営会社の全体組織： マンチェスターグループの職員数（4 空港合計）は、約 2,500 人であり、そのうち、マンチェスター空港は 1,500 人である。マンチェスター空港の業務範囲は、保安、空港運営（消防・除雪）を含んでいる。
- ・路線誘致の取組体制： 路線誘致は、マンチェスター空港、スタンステッド空港、イーストミッドランズ空港とボーンマス空港の 3 チームで行っている。マンチェスター空港のチームは 4 人であり、LCC、FSA（欧州、極東）、FSA（北アメリカ、中東）、チャーターで担当者を分けている。路線誘致のチームは、それぞれの空港で勤務し、航空会社のニーズを把握し、それぞれの航空会社に対する資料作成を行っている。また、空港間を横断的に支援する戦略計画チームは、6 人が所属している。このうち、1 名が空港間の調整を図るとともに、空港周辺のビジネス需要のニーズの把握を行っている。その他の 5 人は、データアナリストであり、そのうち 1 人は地元大学からのインターンである。

⑤ 空港と地域との連携

- ・観光向けのキャンペーンやマーケティングで行政の外郭団体であるマーケティングマンチェスターや英国政府観光庁（Visit Britain）と連携している。また、企業誘致機関であるマンチェスター投資開発公社（MIDAS）とも連携している。路線誘致に関しては、MAG の株主である自治体から強い要望はなく、MAG に一任されている。

⑥ その他

- ・株主構成の変化： マンチェスター空港グループ（MAG）は、従来、マンチェスター周辺の自治体が 100%を出資する公企業であったが、2012 年にスタンステッド空港を購入する資金を調達するため、株式の一部を長期的な利益を期待するオーストラリアの資産運用会社（IFM：Industry Funds Managemet）に売却し、事業全体が商業的になった。
- ・地域間の関係強化・投資促進策との連携： マンチェスター都市圏は、欧州の中でも大規模な中華系人口を抱える都市圏である。英国では、対外投資促進において特に中国の投資誘致を重視しており、マンチェスター空港も中国路線の開設を長年の重点目標としてきた。マンチェスター空港と北京首都空港は、2011 年に姉妹空港の覚書を締結し、極東地域との貿易と観光の促進に関する連携強化を図った。さらに、MAG は、整備したエアポート・シティに、中国企業に提供する事業所として「チャイナ・クラスター」を整備した。このような取組により、2014 年 12 月にマンチェスターと香港路線が就航し、2016 年 6 月にマンチェスターと北京路線が就航した。
- ・路線誘致体制の変化： MAG は、マンチェスター空港以外に、スタンステッド空港、イーストミッドランズ空港、ボーンマス空港も運営している。そのため、路線誘致は、最初、空港単位で分けず、LCC 担当、FSA 担当、チャーター担当に分けて実施してきた。しかし、MAG は、経営戦略として、空港単位での収益管理を重視するようになり、2015 年 5 月から空港毎の課題解決に重点を置くような組織へ変化した。この結果のマイナス効果として、空港間の調整・情報共有が以前よりも円滑にできなくなったため、2 週間に 1 回、各空港関係者とのミーティングを開催している。
- ・複数空港の運営： MAG は、商談会に出席する場合、一つの組織として参加し（空港単位では出席していない）、航空会社に対して複数の空港に関する情報提供を行っている。
- ・空港施設の改善： 今後、5 年間で第 2 ターミナルを中心として総額 10 億ポンドの投資を行う予定である。技術革新に伴い、航空会社にとって、チェックインカウンターの役割が以前ほど重要でなくなり、空港施設のスペースの使い方が変化している。そこで、航空会社の意見を聞きながら計画し、航空会社との良好な関係を築いている。

(4) リバプール空港

① 事業環境

強み	弱み（課題）
・ LCC のビジネスモデルに対応した空港運営 ・ 20 分以内に乗り降りできるコンパクトかつ充実した施設をもつターミナルビル ・ 高い定時性 ・ 利便性の高い駐車場の料金体系	・ 特定の航空会社のフライトに依存
機会	脅威
・ 政府によるノーザンパワーハウス政策（英国北部の振興策）の推進	・ マンチェスター空港と競合

② ネットワーク戦略

- ・ 路線誘致： 路線誘致は、後背圏がマンチェスター空港と重なるため、LCC を誘致しつつ、中欧・東欧を重要視する事で差別化を図っている。リバプール空港では、その利用の大部分を占めるイーजीジェットやライアンエアが、金融危機以降、便を減らし、マンチェスター空港で便を増やしている。特定の航空会社に依存することは、空港経営のリスクが高くなるため、新たな航空会社の誘致を必要としている。
- ・ 空港使用料低減のための商業収入の重視： LCC の誘致や路線拡大にあたっては、航空会社が負担する着陸料等を安く抑えるため、航空系収入の減った分を非航空系収入（商業収入）で補填する必要がある。特に駐車場は、重要な収入源であり、駐車場のスペースを拡大しつつ、駐車場の予約システムを継続的に改良している。現在のシステムは、3～4 年前に導入されたものである。料金はピーク・オフピーク期、予約時期、曜日によって異なり、予約なしの料金が一番高い。このため、多くのリバプール空港利用者は、航空券の予約と同時に駐車場の予約も行う人が多い。また、駐車場料金は、マンチェスター空港までの交通費用を考慮しながら設定している。

③ 航空サービス拡充のための取組

- ・ 市場分析： 航空券の予約データ、CAA による旅客調査の結果をもとに拡充可能性のある路線の選定を行っている。
- ・ 航空会社への提案： 個別に航空会社を 3～4 ヶ月毎に訪問して、新規の路線開設により見込まれる利用者数や航空会社の利益についてのシミュレーション結果を提示している。LCC の就航は、新しく需要を創出するため、類似路線の事例を用いて評価している。英国では空港間の競争が激しいため、様々なデータを活用し、客観的な提案が求められている。また、リバプール空港のスタッフが 3 人と少ないため、世界各地で開催されている航空会社と空港運営会社の商談会では交渉する航空会社を絞って参加している。
- ・ 航空会社の関心が高い情報： LCC は、特に定時性や駐機時間を極力短縮するこ

とを目指しているため、航空会社やハンドリング会社と共有の指標を確認しながら協議している。また、各航空会社に対して、リバプールへの関心を継続してもらうため、毎月、リバプールに関する地域情報を提供している。

- ・航空会社に対する支援や長期契約： リバプール空港では、新規就航の航空会社に対して手厚い支援が行われているが、同じ路線を運航する既存の航空会社への支援は少ない（もしくはない）。航空会社との協定では、空港運営会社としての収益性を確保しつつ、航空会社の路線維持のため、追加の支援（広告等）を行うこともある。また、航空会社との長期契約による関係強化は、路線誘致をする上で重要な要素である。しかし、特定の航空会社に偏るとリスクが高くなるため、多様性も必要となる。

④ 取組体制

- ・空港運営会社の全体組織： 空港の運営主体である **Peel** 社は、船舶のドック、ショッピングセンター、エネルギー、交通関係の事業を北部イングランドで展開している。**Peel** 社は、リバプール空港のほか、ドンカスター・シェフィールド空港、ダーラム・ティーズ・バレー空港も運営しているが、個別に空港会社を設立しており、マンチェスター空港の組織構造とは異なる。リバプール空港会社の職員数は、約 **250** 人である。組織としては、総務・法務、路線誘致、オペレーション、消防、航空管制がある。その他セキュリティやホテル、商業施設の運営は、外部委託している。
- ・路線誘致の取組体制： 2014 年以前の就航路線は航空会社の経営方針によるものであったが、就航本数の減少に伴い、新たに路線誘致チームを設置し、新規航空会社を誘致する戦略へ転換した。現在、路線誘致の担当者は、**3** 人である。路線誘致担当の人数は他の空港と比べると少ない人数である。路線誘致の重要性は増しており、今後スタッフを増員することを予定している。

⑤ 空港と地域との連携

- ・リバプール市やリバプールビジョン（**Liverpool Vision**）と、地域の宣伝活動、プロモーションで連携している。航空会社への直接的な財務支援は行っていない。また、相手国の情報収集では現地事務所がある英国観光庁（**Visit Britain**）と連携している。空港と地域の連携をより強化するため、2016 年、リバプール市が空港運営会社の **20%** の株式を保有することとなった。この活動は、マンチェスター空港と地域の間を参考としている。自治体としてはインバウンドを期待しており誘致を目指したい路線もあるが、どの路線を誘致するかは決定権は空港にある。地元商工会議所は、ビジネス界における路線需要調査を空港と共同で行っている。商工会議所では、企業の支援が路線誘致の鍵であると認識しており、産業界の渡航ニーズを空港と共有しようとしている。

⑥ その他

- ・マンチェスター空港との競合： リバプール空港は、近くに立地するマンチェスター空港と競合関係にある。特に、マンチェスター空港が、2010 年代以降にリバプール空港の **LCC**（イージージェットやライアンエア）に対して路線誘致し始めて

から、リバプール空港はシェアを奪われ旅客数を減少させている。そして、リバプール空港の発着回数は、2013年に英国で10位圏外に転落した。今後、マンチェスター空港の拡張が、リバプール空港にとって脅威となる可能性がある。

- ・ イージージェットとの長期契約： リバプール空港は、2013年7月にイージージェットとの新たに9カ年契約を結んだ。この契約により、イージージェットはラナルカ（キプロス）、ニューキー（英国）、ナント（フランス）等への新規路線を開設することを表明した。
- ・ 路線誘致の取組体制の変化： リバプール空港は、2014年に路線誘致のチームが創設された。2014年以前は、路線誘致のチームはなく、イージージェットやライアンエアの事業展開に依存していた。リバプール空港は、2014年以降、データ分析に基づいた提案を航空会社へすることで、新規航空会社の誘致に繋げた。さらに、データ分析では、航空会社への路線誘致だけではなく、今後の空港会社の利益やマーケティング費用についても検討している。
- ・ 株主の変化： リバプール空港の株主は、2010年から2014年にVantage（カナダ資本）が出資することによって非航空系収入を拡大させ、空港の経営改善に貢献した。しかし、路線誘致に関するノウハウが乏しく、金融危機の後に就航本数が減少した影響もあり、空港運営から撤退することとなった。リバプール空港は、Vantageの撤退により、Peel社の単独所有に戻ったことで経営の意思決定が早くなった。さらに、2016年1月からリバプール市が株主に加わり、より地域との連携が期待されている。
- ・ 複数空港の運営： リバプール空港は、ドンカスター・シェフィールド空港等の複数空港と航空会社への提案に用いる各種データベースを共有している。しかし、戦略の立案や航空会社への提案は、個別に行っている。

（５） バーミンガム空港

① 事業環境

強み	弱み（課題）
・ 優れた道路や鉄道ネットワークのハブ ・ 独占的に使用している航空会社がない ・ 定時性に優れる	・ ヒースローへの近接（年間270万人がヒースローに流出） ・ 歴史的にリージョナル空港と認知されており、国際線サービスのイメージが低い ・ 空港の混雑（2017年よりIATAの混雑空港LEVEL3指定の予定）
機会	脅威
・ ロンドンの空港の容量不足 ・ 背後圏地域の経済（多様性・成長） ・ 空港周辺にコンベンションセンターやコンサートホールが立地	・ 周辺空港の動向（マンチェスター、イーストミッドランズ、ブリストル）

② ネットワーク戦略

- ・戦略の策定： 路線誘致の戦略は、空港経営の予算編成、運営体制、整備計画等の様々な分野に関わるため、短期や中期の事業計画で定めているが非公表である。
- ・就航航空会社のバランス重視： バーミンガム空港の路線の特徴としては、LCC、長距離路線、リージョナル (Flybe)、チャーター、その他定期便 (欧州域内線) がバランスよく就航していることである。バーミンガム空港は、2006 年まで一定のシェアを有していたブリティッシュ・エアウェイズ (BA) が、同社の経営方針の転換 (拠点空港への集約) に伴い、撤退したことがある。そのため、バーミンガム空港の経営層は、特定の航空会社に依存することは、経営リスクが高いとみている。航空会社の経営方針の転換による撤退リスクを回避するためには、1 社に依存しない航空会社のネットワーク形成が大切である。
- ・ターゲットとする路線・航空会社： 長距離路線、ワンワールド、LCC の 3 つのキーワードに基づいて取組を行っている。長距離路線は、2014 年の滑走路延長 (3,052m) に伴い誘致することが可能となった。ワンワールドに注力しているのは、就航先からの接続性を重視しているからである。近年では、アメリカン航空、カタール航空、イベリアエクスプレスを誘致した。LCC のブエリングは、ワンワールドではないが、BA とコードシェアを行っている。コードシェア便により BA のプレゼンスは残されている。2017 年の夏ダイヤから LCC の Jet2 が、バーミンガム空港を拠点空港とすることが決定している。
- ・航空会社の絞り込み： 空港運営会社から誘致をすると、空港使用料の割引等のインセンティブを提供しなければならないため、誘致対象は絞り込んでいる。既存路線への新たな航空会社の就航や増便は、航空会社の経営判断によるものが大きい。経路便利用者が多い場合には誘致対象となることもある。長距離路線については誘致をしないと開設することは難しい。

③ 航空サービス拡充のための取組

- ・市場分析： 航空券の予約データ、CAA による旅客調査の結果を独自に組み合わせて拡充可能性のある路線の選定を行っている。これらのデータを用いた分析により、どの程度の旅客が他空港を利用しているのかが把握できる。
- ・航空会社への提案： IATA スロット会議やルーツ (Routes) といった世界各地で開催されている航空会社と空港運営会社が直接面談できる機会を利用しており、航空会社の路線誘致担当と効率的に商談を行うことができる。新規航空会社だけではなく、既存就航会社とも面談を行い関係強化に努めている。商談会では、バーミンガム空港を印象付けるため、空港のロゴを刷新し、イメージカラーをブルーとして、ターミナルビルや資料を統一している。
- ・航空会社以外への提案： 旅行会社との関係強化 (主に観光需要) を図っている。また、周辺企業の渡航担当者にバーミンガム空港の利用促進を直接働きかけている。
- ・航空会社の関心に応じた情報提供： バーミンガム空港の立地上の特性から掲げる強みや弱み (課題) に関する各種資料を提供している。他空港との競争が激しいことから、バーミンガム空港の優位性 (地域の人口・企業の集積、定時性、遅延発生率の低さ)、大学の数、欧州以外からの学生の多さなどを強調している。空港料金はヒースロー空港に比べて 1/3 以下である。

- ・航空会社に対する支援や長期契約： 支援内容は、航空会社、就航路線、利用者特性（空港での消費単価等）によって、個別の交渉により決めている。就航する航空会社とは、長期契約等の協定を結んでいる。空港使用料については、公表している料金表はあるが、実際には航空会社や就航路線によって柔軟に設定している（個別の協定は公表していない）。

④ 取組体制

- ・空港運営会社の全体組織： 空港運営会社の職員数は、約 700 人である。そのうち、セキュリティ関係が約 300 人。業務範囲は、消防、ランプバス、航空管制も空港運営会社が行っている。バーミンガム・インターナショナル駅と空港を結ぶモノレールは、空港運営会社が所有し、外部に運営委託している。
- ・路線誘致の取組体制： 路線誘致の担当者は、管理職を含めて 6 人体制で行っている。6 人の内訳は、管理職、航空開発、戦略・予測担当、ビジネス開発（3 人）である。

⑤ 空港と地域との連携

- ・バーミンガム空港の株主は、周辺自治体が 49%を占めている。そのため、空港会社の CEO は、マーケティングバーミンガム（観光客・企業誘致機関）の代表と商工会議所の会長を兼務している。よって、それぞれの機関とは、情報共有し、連携をしている。但し、路線誘致の決定権は、空港運営会社にある。中国路線のような長距離路線は、英国大使館、英国投資開発庁、英国観光庁とも連携をしている。

⑥ その他

- ・経営者の変化： 2010 年の CEO の交代に伴い、空港のブランド化（水色を基調としたコーポレートカラーやキャッチコピー “Hello World” の導入）が進められた。
- ・空港施設の改善： 2014 年の滑走路の延長に伴って、中東、アジア、北米路線などのネットワークを拡充することが可能となった。また、航空会社を利用する旅客特性（受託手荷物が多いチャーター系航空会社と、受託手荷物が少ない LCC）を考慮しながら、チェックインカウンターの配置を工夫している。今後、ターミナルビルの拡張を予定している。
- ・航空会社との関係構築： 路線誘致には、継続的な航空会社との関係構築が重要である。2015 から 2016 年の新規就航や増便は、特別な取組や施策を実施したのではなく、これまでの商談会で粘り強く情報提供や交渉してきた成果と捉えている。
- ・複数空港の運営： ブリストル空港とは情報共有を図る等、よい関係を保っている。
- ・周辺空港との競合： バーミンガム空港は、ロンドンとバーミンガム間的高速鉄道（HS2：2026 年開業予定）が供用され、約 40 分で結ばれる。これにより、ロンドンの郊外空港になることから、この点を積極的に宣伝活動していく予定である。

第2項 ヒアリング結果のまとめ

ヒアリング調査を実施した中で、特徴的な事例をまとめると、以下の通りである。また、ヒアリング結果をまとめると、表 12 の通りである。

(1) 空港運営会社における経営者の交代

ヒアリング調査を実施した英国の空港運営会社の中には、株主の変更等による経営者の交代により、商業施設の充実や航空会社への就航路線の提案、地方自治体との連携強化等に繋がった事例があった。

(2) 航空会社との長期契約

ヒアリング調査を実施した英国の空港運営会社の中には、各航空会社と長期契約を結んだ事例があった。空港運営会社にとっては、長期契約を結ぶことにより、就航路線を確保し、その空港からの撤退リスクを軽減できる。一方、航空会社にとっては、長期契約を結ぶことにより、空港運営会社からの設備投資や広告等の支援を受けることができる。

空港運営会社は、一つの航空会社よりも複数の航空会社と長期契約を結ぶことが、航空会社による撤退のリスクを抑え、安定的な経営ができると考え、その方針を掲げている空港運営会社の事例もあった。

(3) 近隣空港との競合

ヒアリング調査を実施した英国の空港運営会社の中には、近隣に国際線就航の空港があり、空港間競争が起きている事例があった。空港運営会社は、路線誘致の競争のため、市内から空港までの交通や空港の使用料、その他の地域情報（人口、観光、企業等に関する情報等）をまとめた資料を作成し、航空会社に提供している。また、近隣空港に就航していない航空会社の路線誘致を目指す等の差別化を図っている。

(4) 複数空港の運営

ヒアリング調査を実施した英国の空港運営会社の中には、複数空港の運営を担っている空港がある。複数空港の運営は、路線誘致等の商談会で一つの航空会社に対して複数空港の提案ができたり、旅客需要を分析するデータベースの共有ができるメリットがある。ただし、複数空港の運営を行っていても、個々の空港運営会社の特徴が異なることもあり、各空港の連携を限定し、各空港運営会社内で路線誘致担当を設ける場合もあった。

(5) 路線開発の体制

空港にとって、航空会社への効果的な情報提供や提案に当たり空港運営会社の路線開発体制が重要となっている。リバプール空港やサウスエンド空港では業界経験者を路線開発担当として採用し、航空会社の関心を捉えた提案を行っている。

表 12 ヒアリング結果のまとめ

		ガトウィック	サウスエンド	マンチェスター	リバプール	バーミンガム
事業環境	強み	・多様な航空会社（FSA、LCC、チャーター）が就航 ・安い空港使用料 ・人口・ビジネス等の集積するロンドンを背後圏とする ・優れた鉄道ネットワーク	・モダンでコンパクトなターミナル ・ロンドンへのアクセスの良さ（空港が鉄道駅に隣接） ・空港が混雑しておらず、希望する時間帯に就航可能 ・ビジネスジェット専用ターミナル ・安定した気候 ・航空会社からの運航受託が可能な組織	・英国北部へのゲートウェイ ・多様なネットワーク（LCC、FSA、チャーター） ・複数空港の運営 ・後背圏に中国、インド系コミュニティが存在	・LCCのビジネスモデルに対応した空港運営 ・20分以内に乗り降りできるコンパクトな充実した施設をもつターミナルビル ・高い定時性 ・利便性の高い駐車場の料金体系	・優れた道路や鉄道ネットワークのハブ ・独断的に使用している航空会社がない ・定時性に優れる
	弱み・課題	・施設の老朽化 ・乗り継ぎ利便（Gatwick Connectによる改善） ・空港の混雑（IATAの混雑空港LEVEL3） ・滑走路は1本のみで、1本の滑走路の空港としては世界で最も混雑している。	・認知度不足 ・ロンドンから遠いというイメージ	・マンチェスターを基地空港とする航空会社が少ない。 ・乗り継ぎ需要が少ない（3～4%） ・混雑（IATAの混雑空港レベル3）	・特定の航空会社のフライトに依存	・ヒースローへの近接（年間270万人がヒースローに流出） ・歴史的にリージョナル空港と認知されており、国際線サービスのイメージが低い ・混雑（2017年より混雑空港LEVEL3指定の予定）
	機会	・2010年に株主がBAAからGPIIに変化	・ロンドンの主要空港における混雑	・政府による Northern Powerhouse 政策（英国北部の振興策）の推進	・政府による Northern Powerhouse 政策（英国北部の振興策）の推進	・ロンドンの空港の容量不足 ・背後圏地域の経済（多様性・成長） ・空港周辺にコンベンションセンターやコンサートホールが立地
	脅威	・近隣空港（特にヒースロー）との競争		・ロンドン都市圏の空港容量拡張	・マンチェスター空港と競合	・周辺空港の動向（マンチェスター、イーストミッドランズ、ブリストル）
ネットワーク戦略		・長距離路線の重視 ・離着陸の効率的な利用促進 ・乗り継ぎネットワーク構築 ・既存航空会社の重視	・近隣ハブ空港への路線（アムステルダム）の強化 ・航空会社の絞り込み（4～5の航空会社に絞った具体的な提案）	・多様なネットワーク構成の維持 ・乗継需要の取り込み ・就航先をベースとする航空会社の誘致	・LCCにフォーカスした路線誘致。 ・中欧・東欧の新規LCCを重視。 ・空港使用料低減のための商業収入の重視。	・就航航空会社のバランス重視（過去BAのフライトに偏っていたことの教訓） ・LCC、長距離路線、ワールドゲートキーワード ・航空会社の絞り込み
取り組み	市場分析	・航空券の予約データ、CAAによる旅客調査の結果をもとに拡充可能性のある路線を選定。	・ビックデータを活用した背後圏の需要分析	・航空券の予約データ、CAAによる旅客調査の結果に基づく需要分析（乗継需要も考慮）	・航空券の予約データ、CAAによる旅客調査の結果に基づく需要分析。	・航空券の予約データ、CAAによる旅客調査の結果をもとに拡充可能性のある路線を選定。
	航空会社への提案	・商談会を活用。但し、発着枠の制約があることから、既存航空会社に機材の大型化を勧めるなどのサービス改善（大型化等）に注力しており、個別の航空会社を訪問して、直接交渉することを重視。	・航空会社の特性や関心毎に応じた提案、交渉	・商談会を活用。	・個別に航空会社を訪問、商談会はターゲットを絞って参加。	・商談会を活用。商談会の面談時間は各社20分と短いため、ロゴやキャッチコピーを統一化するなど印象付けることに注力している。 ・旅行会社との関係強化
	航空会社の関心が高い情報	・乗継需要、需要の成長性、CAAデータに基づく他空港の利用状況に関するデータ	・海外LCCの場合：地域の需要、アクセス利便性、機材性能と空港施設関連 ・自国のリージョナル航空会社の場合：現在就航している空港との料金や気象条件の優位性	・各社共通：想定される需要規模、及びその内訳 ・既存航空会社：就航時間 ・空港施設、料金 ・新規航空会社：背後圏の情報（立地、企業、観光等）	・新規開設により見込まれる利用者数、及びそこから得られる航空会社としての利益をシミュレーションした結果を3～4か月ごとに提示。 ・航空旅客の満足度、効率的な空港の運用。	・他空港との競争が激しいことから、他空港への流出需要、他空港との優位性（地域の人口・企業の集積、定時性、遅延発生率の低さ）、大学の数、EU外からの学生の多さなどを強調している。
	航空会社に対する支援等	・個別契約に応じたインセンティブの提供 ・SNSやメディアでの広告 ・ファミトリップやイベントの開催	・個別契約に応じたインセンティブの提供。	・個別契約に応じたインセンティブの提供。契約内容は大きく次の3種類。1) 料金表ベース、2) 成長を条件とした割引、3) 長期契約	・個別契約に応じたインセンティブの提供。 ・成長に応じたインセンティブの提供が基本。	・空港使用料の割引と広告（空港内、Web、雑誌、ラジオなど）に大別される。 ・航空会社、路線、利用者特性（空港での消費単価等）を考慮し、個別の交渉に基づき提供している。
取り組み体制		・管理職を含めて5人体制。	・1名は業界のエキスパート。	・マンチェスター、スタンステッド、イーストミッドランズ&ボーンマス3チーム。マンチェスター担当は4人。 ・横断的に支援する戦略チームを配置（6人）。	・3人体制。2014年に設置（それまでは既存航空会社との関係を重視していたため組織がなかった）。	・6人体制。
地域との連携		・路線誘致は基本的には空港会社が実施。ただし、英国大使館や英国投資開発庁から就航先の情報を得ている。またマーケティングは観光局と連携。	・自治体の経済チームと連携し、財務やマーケティング支援を実施。 ・地元大学と連携し、地域のビジネス需要を把握。	・自治体が株主であるため、地元の観光局、企業誘致機関と密接に連携。路線誘致の方針について、自治体側からの強い要望等はない。路線展開の専門家であるMAGを信頼している。	・リバプール市や観光・企業誘致機関と、地域のPR、プロモーションで連携。 ・空港と地域の連携をより強化するため、2016年リバプール市が空港会社の20%の株式を取得。	・自治体が49%を出資するため、空港会社のCEOは観光客・企業誘致機関、商工会議所のトップを兼務。 ・中国路線のような長距離路線になると英国大使館、英国投資開発庁、英国観光庁とも連携。
その他		・運営主体の変化 ・ロンドン圏の空港容量の拡張 ・航空会社との契約形態の変更	・航空会社からの運航委託（株主が航空機を保有） ・IATAによるロンドン都市圏としての位置付け ・路線誘致部門の要員拡充（航空会社出身者） ・空港施設の改善：2012年の事業開始に先立ち大規模な投資を実施。	・株主構成の変化（2012年に民間資本が導入されたことでより商業化が進展） ・路線誘致体制の変化（空港単位でのチーム編成） ・地域間の関係強化・投資促進策との連携（中国路線） ・LCCの拠点の誘致 ・複数空港の運営	・マンチェスター空港との競合 ・イーージェットとの長期契約 ・路線誘致の取り組み体制の変化（データ分析に基づいた提案） ・株主の変化	・経営者（CEO）の変化（ブランドイメージの刷新） ・空港施設の改善（滑走路の延長） ・航空会社との関係構築（2015～2016年で新規就航や増便が相次いでいるのは、特別な取り組みや施策を実施しただけではなく、これまでの商談会で粘り強く情報提供や交渉してきた成果）

第3節 第3章のまとめ

英国における空港運営会社や地域（地方自治体や企業誘致機関等）、航空会社との関係は、ヒアリング調査の結果に基づいて図 25 を作成した。英国では、図 25 の通り、空港会社の運営権の所有形態に関係なく、空港運営会社が地域と連携し、航空会社へ国際線の路線誘致を提案する仕組みがある。その中でも、空港運営会社の役割は重要であり、その取組は以下の通りである。

英国の各空港運営会社は、国際線旅客の需要等の市場分析を行い、航空会社に対して就航路線の提案や個別契約に基づく空港使用料や広告等の支援を行っている。市場分析に関しては、航空券の予約データ及び CAA が実施する航空旅客へのアンケート調査データを用いて、直行便の旅客需要や他空港への流出した旅客需要の把握等を行い、空港運営会社が空港の戦略や方向性を定めている。ただし、空港運営会社の経営陣や株主変更により、これまでの空港戦略や方向性が転換され、各航空会社との個別商談を積極的に進め、商業的な事業や地域との連携に向かう場合もあれば、航空会社への就航誘致のノウハウがなく株主が空港運営から撤退した場合もある。

また、空港運営会社は、就航してくれる航空会社を待つのではなく、航空会社を選び、積極的に就航誘致を行っており、商談会や各航空会社に訪問し、各航空会社の特徴を踏まえた新規や増強の就航路線や個別の支援策（空港使用料や広告）の提案を行っている。そのため、空港運営会社は、航空会社の勤務経験者等の人材獲得や大学からの研修生を受け入れ、人材育成に取り組んでいる。

さらに、空港運営会社は、政府機関や地方自治体、企業誘致機関等の様々な機関と連携しながら航空路線の誘致を行っている。このような連携は、今回、ヒアリング調査した空港運営会社においては、運営権の所有形態（空港運営会社の民営化比率等）の違いには影響はなく、空港以外の周辺地域の情報提供を可能とし、就航誘致のプロモーション活動支援に繋がっている。

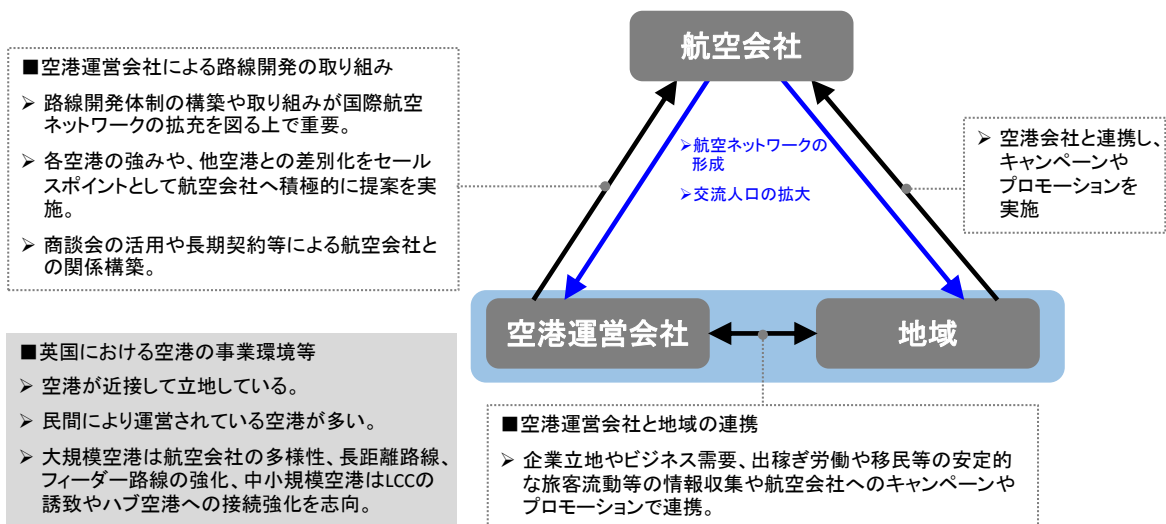


図 25 英国における空港運営会社と地域等の関係

第4章 まとめ

本調査研究は、欧州における国際航空ネットワークに関して、統計データに基づく欧州の国際線の動向と英国でのヒアリング調査に基づく空港運営会社等の取組を把握した。

国際線の動向では、国際線旅客数や国際線便数が世界的にも増加傾向にある中で、OAG MAX 時刻表データベース等のデータに基づいて、欧州比較国や日本の国際線 LCC の便数の割合（ドイツ：28%～スペイン：54%）等を明らかにした。欧州比較国における国際線の動向は、下記の通りである。

- ・欧州比較国の国際線便数は、1996 年以降、域内外や方面を問わず概ね増加傾向にある。
- ・国際線 FSA の便数は、1996 年以降、欧州比較国の中でドイツが最も多く、次いで英国、フランスの順となっており、その傾向に変動がない。
- ・国際線 LCC の便数は、英国では 1996 年以降、他の欧州比較国に先行して増加し、他の欧州比較国では、2000 年代に入ってから、増加している。英国やドイツでは、2008 年以降、国際線 LCC の便数が横ばいで推移し、2013 年以降に再び増加に転じている。
- ・自国籍の航空会社の便数は、欧州比較国の中では、英国、ドイツが突出して多く、両国とも約 50%のシェアを占める。
- ・最大空港都市圏の空港における国際線便数は、堅調に増加している一方、その他の空港ではより顕著な増加傾向にある。
- ・欧州比較国では、国際線便数における上位 10 社の航空会社のうち、LCC の航空会社が 4 社から 6 社を占めている。
- ・欧州比較国における国際線便数を路線距離帯別に分けると、2,000km 以下が 72%から 87%を占める。

英国でのヒアリング調査では、空港運営会社は、運営権の所有形態（完全な民間管理や完全な公共管理、官民混合等）に関係なく、地域と連携し、航空会社へ国際線の路線誘致を提案する仕組みがあることが分かった。具体的には、空港運営会社は、国際線旅客の需要等の市場分析を実施し、航空会社に対して分析結果に基づいた就航路線の提案や、個別契約に基づいた空港使用料の設定や広告の支援を行っている。このように、就航路線の決定権を持つ航空会社に対する空港運営会社の誘致戦略が重要となっており、空港間の競争が激しい状況にあることが確認できた。こうした状況は、英国に限らず、日本も例外ではないと考えられる。

また、空港運営会社は、政府機関や地方自治体、企業誘致機関等の様々な機関と連携しながら航空の路線誘致を行っている。このような連携は、地域情報を含めた就航路線のプロモーション活動を可能とし、その地域の発展に繋げようとしている。

英国でのヒアリング調査によって得られた空港運営会社等の取組のポイントは、下記の通りである。

- ・空港運営会社は、事業環境から得られる強みや他空港との差別化を意識しながら、航空会社に対して、就航路線の需要予測や販売促進の支援等、積極的な提案を実施している。
- ・地方自治体と空港運営会社の 2 者が協力しながら企業誘致や航空会社への就航誘致を実施している。
- ・空港運営会社は、航空会社の勤務経験者や大学からのインターシップ等を受け入れ、データ分析及び就航誘致等に関わる人材獲得や人材育成に取り組んでいる。
- ・空港運営会社は、安定的な国際航空ネットワークを維持・拡大するため、空港機能の強

化や、特定の航空会社と路線維持の長期契約、特定の航空会社に偏らない多様な航空会社への誘致等、様々な取組を行っている。

- ・空港運営会社が航空会社と個別に長期契約を結ぶと、空港使用料や着陸料等の割引情報が一切非公開になる可能性がある。
- ・特定の航空会社に依存すると、その航空会社の経営方針が空港運営に大きく影響を及ぼす可能性がある。
- ・空港運営会社の経営陣や株主が変更されると、これまでの空港戦略や方向性が大きく転換される可能性がある。

上記の点を踏まえ、ヒアリング調査した英国の空港では、空港運営会社が市場分析等に基づき、空港の戦略や方向性を定め、地方自治体等と連携しつつ、航空会社への積極的な航空路線の誘致や様々な提案を行っていることが明らかになった。今後、日本の航空・空港業界が変化していく中で、各関係機関の連携した取組や国際航空ネットワークのデータ分析や就航誘致に関わる人材育成が重要になってくると考えられる。

最後に、本調査研究にご協力いただいた、東京海洋大学遠藤伸明教授、東京工業大学花岡伸也准教授ほか多くの関係者の方々に謝意を表す。

参考文献

1. 石田哲也(2012)「交通社会資本整備・運営におけるインフラ資産運用会社の可能性」,『運輸と経済』第 72 巻第 1 号 2012 年 1 月,運輸調査局.
2. イタリア統計局「IL TRASPORTO AEREO IN ITALIA」,
<[http://www.istat.it/en/Transport Analysis](http://www.istat.it/en/Transport%20Analysis)>.
3. 岩見宣治・渡邊正己(2008)『空港のはなし(改訂版)』成山堂書店.
4. 遠藤伸明(2013)「国際航空の自由化ーオープンスカイとイノベーションー」,『ていくおふ』No.132 2013,ANA 総合研究所.
5. 遠藤伸明(2016)「航空規制緩和後における英国地方空港の成長から学ぶこと」,『運輸と経済』第 76 巻第 1 号 2016 年 1 月,運輸調査局.
6. 小熊仁(2015)「欧州における航空自由化と航空政策の共通化に向けた課題」,『運輸と経済』第 75 巻第 5 号 2015 年 5 月,運輸調査局.
7. 小澤康彦ら(2015)「LCC 参入による地域への経済波及効果に関する調査研究」(国土交通政策研究 第 122 号).
8. 木村琢磨(2012)「フランスにおける空港管理の動向ー港湾管理との比較および判例分析を交えてー」,『千葉大学法学論文集』第 26 巻第 4 号.
9. 国土交通省航空局(2010)「これまでの航空政策について(前半)」.
10. 国土交通省航空局(2010)「これまでの航空政策について(後半)」.
11. 国土交通省航空局(2015)「空港管理状況調書」.
12. 国土交通省航空局(2015)「国際航空旅客動態調査」.
13. 国土交通省交通政策審議会航空分科会基本政策部会(2014)「新時代の航空システムのあり方ー世界のダイナミズムの扉を開き、日本の明日を育む航空システムー」
14. 国土交通省国土政策局(2010-2015)「各国の国土政策の概要」,
<<http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/international/spw/>>.
15. 佐竹真一(2011)「EU における航空自由化と LCCー欧州航空市場の統合過程と Low Cost Carrier の展開ー」,『大阪観光大学紀要』第 11 号 2011 年 3 月.
16. スペイン振興省「Aviacion civil」,
<<http://www.fomento.gob.es/BE/?nivel=2&orden=030000000>>.
17. 駐日欧州連合代表部(2012)「EU 域内の「移動の自由」とは?」,
<<http://eumag.jp/question/f0412/>>.
18. ドイツ空港協会「Verkehrszahlen」,<<http://adv.aero/service/downloadbibliothek/>>.
19. 野村宗訓(2012)「北欧における空港民営化の進展ーPPP(官民連携)に基づく改革の意義」,『公営企業』第 44 巻第 7 号,財団法人地方財務協会.
20. 野村宗訓(2013)「英国における空港再編成の進展ー複数一括経営のもとでの競争創出ー」,『KANSAI 空港レビュー』2013.A 宣伝活動,関西空港調査会.
21. 長谷知治ら(2014)「LCC の参入効果分析に関する調査研究」(国土交通政策研究 第 118 号).
22. 花岡伸也(2012)「到来した LCC の波とわが国の行方」,『ていくおふ』No.131 2012,ANA 総合研究所.
23. "フランス 環境・エネルギー・海洋省「BULLETIN STATISTIQUE
24. TRAFIC AÉRIEN COMMERCIAL」,<<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Bulletin-Statistique-annuel.html>>."
25. 真子和也(2015)「EU における航空分野の国家補助規制」,『国立国会図書館調査及び立法考査局』レファレンス 2015.8.
26. ACI EUROPE(2016)「The ownership of Europe's airports」.

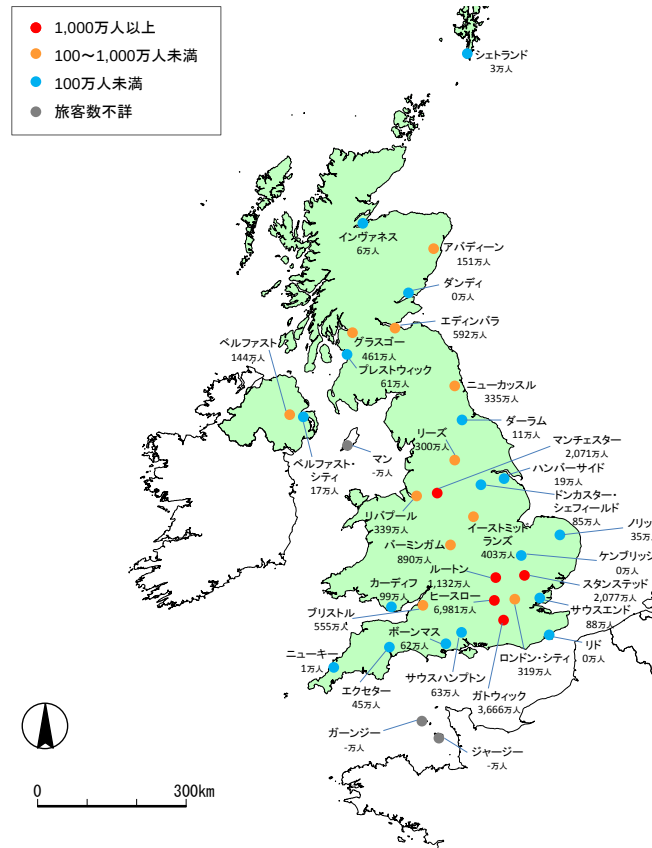
27. Civil Aviation Authority(2014) 「Passenger Survey Report 2014」 .
28. Civil Aviation Authority 「UK airport data」 , <<https://www.caa.co.uk/Data-and-analysis/UK-aviation-market/Airports/Datasets/UK-airport-data/>>.
29. Copenhagen Economics(2012) 「Airport Competition in Europe」 ,Report for ACI Europe.
30. European Commission 「European Civil Aviation Handbook」 ,
<https://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/handbook_en>.
31. Eurostat(1993-2015) 「Eurostat database transport」 ,
<<http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>>.
32. ICAO(1980-2015) 「Annual Report of the ICAO Council」 .
33. ICAO(2006) 「Manual on Air Traffic Forecasting」 .
34. IMF(2016) 「World Economic Outlook October 2016」 .
35. N. Halpern, A. Graham, N. Dennis(2016) 「Low cost carriers and the changing fortunes of airports in the UK」 , 『Research in Transportation Business & Management』 21 (2016), pp.33-43.
36. Nigel Halpern, Anne Graham(2015) 「Airport route development: A survey of current 宣伝活動 actice」 , 『Tourism Management』 46 (2015), pp.213-221.
37. Nigel Halpern, Anne Graham(2016) 「Factors affecting airport route development activity and performance」 , 『Journal of Air Transport Management』 56 (2016), pp.69-78.
38. OAG(1996-2016) 「Schedules Analyser」 .
39. World Bank (2015) 「Land area (sq. km)」 ,
<<http://data.worldbank.org/indicator/ag.lnd.totl.k2>>.

資料編

A. 国際線就航空港の現状

(1) 英国

英国の国際線就航空港及び空港別国際線旅客数は下記の通りである。



資料：CAA ホームページ（2015 年）の国際旅客数を元に作成

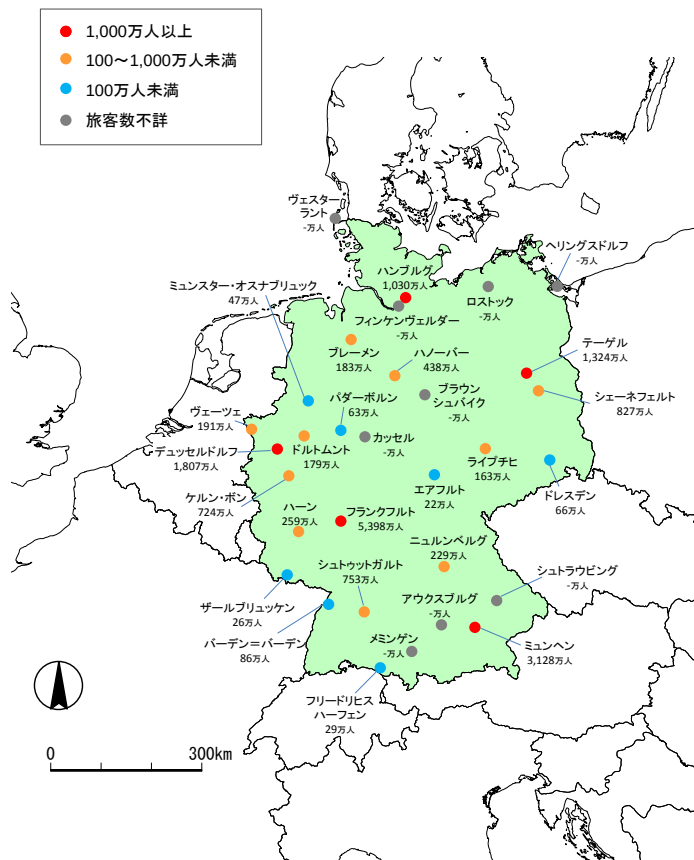
図 26 英国における国際線就航空港及び空港別国際線旅客数

英国の FSA 航空会社で国際線便数が最も多いブリティッシュ・エアウェイズは、航空連合の一つであるワンワールドの設立時（1998 年）からの主要メンバーである。同社は 2011 年にはスペインのイベリア航空と経営統合している。また、LCC のイーजीージェットはロンドンのスタンステッド空港を主な拠点として、1990 年代後半以降に勢力を拡大させている。

英国の空港は、1985 年の空港政策白書で空港民営化が明記され、1987 年には首都圏空港を運営する BAA 等の株式上場が行われたほか、ブリティッシュ・エアウェイズも同年に株式上場されるなど、早くから民営化の取組が行われている点に特徴がある。首都圏のロンドンにはヒースロー、ガトウィック、スタンステッド、ルートン、シティ、サウスエンドといった複数の空港が存在して、それぞれ空港の立地や役割等に応じた航空需要を担っている。過去には BAA がヒースロー、ガトウィック、スタンステッドの 3 空港を一括して運営していたものの、2008 年に英国競争委員会がロンドン 3 空港のうち 2 空港を売却するよう命じ、その後 3 空港は異なる主体によって運営されるようになり、空港間での競争が促進されている。

(2) ドイツ

ドイツの国際線就航空港及び空港別国際線旅客数は下記の通りである。



資料：ドイツ空港協会ホームページ（2015 年）の国際旅客数を元に作成

図 27 ドイツにおける国際線就航空港及び空港別国際線旅客数

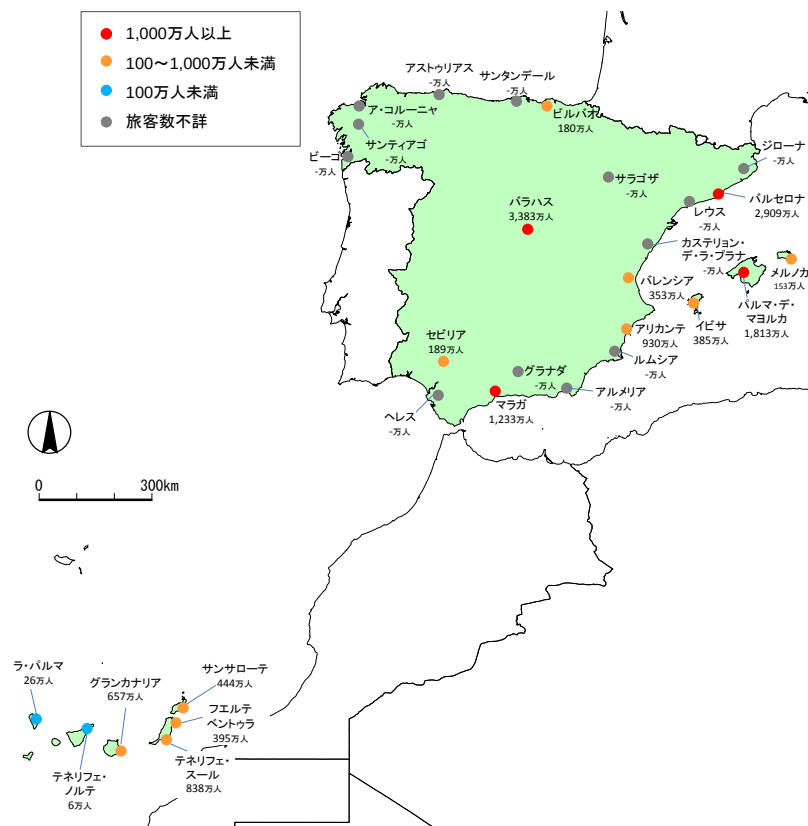
ドイツでは、首都圏（西ドイツ時代：ボン、東西ドイツ統一後：ベルリン）の空港ではなく、フランクフルト空港がハブ空港として、ドイツの FSA 航空会社で国際線便数が最も多いルフトハンザドイツ航空の拠点となっており、国内外に幅広い航空ネットワークを広げている点に特徴がある。なお、フランクフルト空港は発着枠の制約があることから、ルフトハンザドイツ航空はミュンヘン空港もハブ空港として活用している。

ルフトハンザドイツ航空は、航空連合の一つであるスターアライアンスの設立時（1997年）からの主要メンバーである。同社はドイツ国外のオーストリア航空、スイスインターナショナル、ブリュッセル航空等も傘下に収め、欧州内でサービスを拡充させている。

ドイツにおける空港整備については、州の権限が大きい連邦制という統治体制を背景に、従来からフランクフルト空港などのハブ空港も含めて、州が中心となって進められてきた。連邦政府は、国際的な航空交通網におけるドイツの地域の強化、空港と他の交通機関とのネットワークの形成といった観点から空港政策に関与しているが、個別空港の整備は基本的には州の主体で行われている。また東西冷戦後に民間空港に転用された空港が存在する点も特徴である。

(3)スペイン

スペインの国際線就航空港及び空港別国際線旅客数は下記の通りである。



資料：スペイン振興省ホームページ（2015 年）の国際旅客数を元に作成

図 28 スペインにおける国際線就航空港及び空港別国際線旅客数

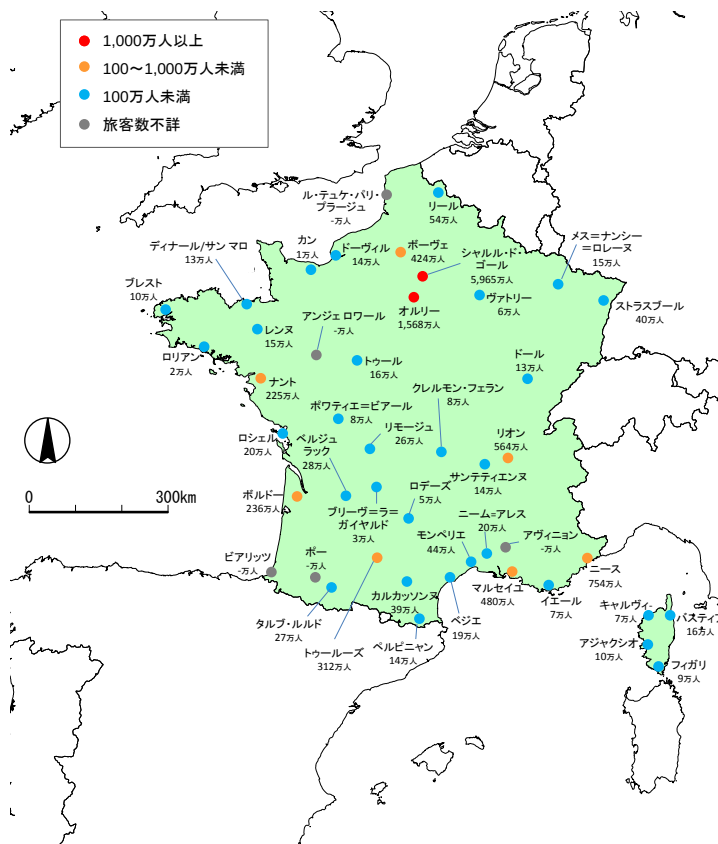
スペインは観光業が盛んで、温暖な気候と海岸沿いのビーチリゾートがバカンス客の人気を集め、ピークシーズンには多数のチャーター便が欧州各地から運航される点が特徴である。

イベリア航空は国有企業であったが 2001 年には民営化している。2004 年よりブリティッシュ・エアウェイズとの業務提携を強化し、2011 年には同社と経営統合している。スペインでは他に地域航空会社のエア・ノストラム、LCC のブエリング等の航空会社がある。

スペインの空港は、従来はほぼすべての空港が国営であったが、1991 年に国営のスペイン空港公団（現在の AENA）に移管された。また、スペイン政府は 2010 年債務削減策の一環として空港事業の一部民営化（株式の売却）することを発表し、2015 年に ANEA の株式の 49%を上場している。

(4) フランス

フランスの国際線就航空港及び空港別国際線旅客数は下記の通りである。



資料：フランス環境・エネルギー・海洋省ホームページ（2015 年）の国際旅客数を元に作成

図 29 フランスにおける国際線就航空港及び空港別国際線旅客数

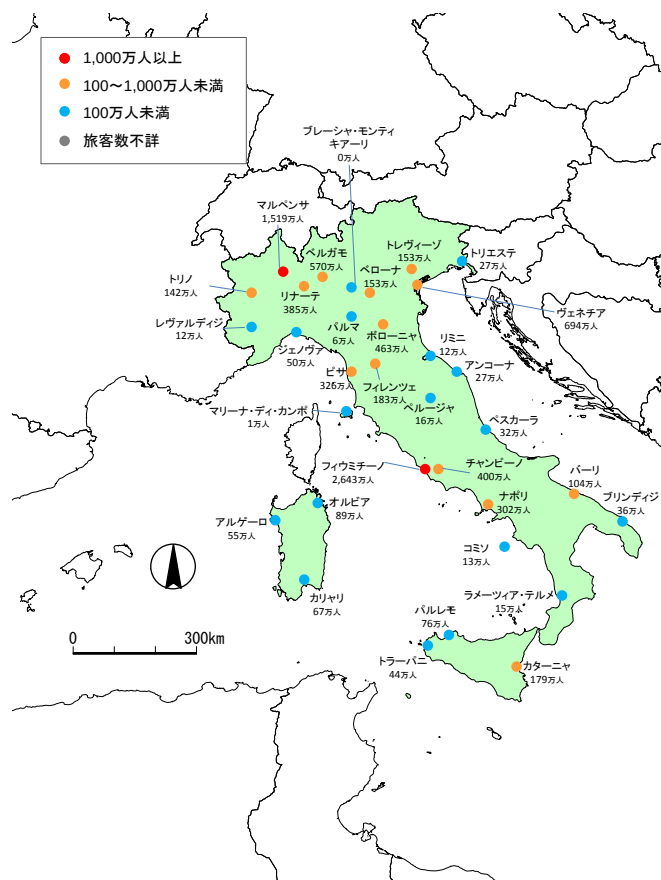
フランスの FSA 航空会社で国際線便数が最も多いエールフランス航空は、航空連合の 1 つであるスカイチームの設立時（2000 年）からの主要メンバーである。同社は 2004 年にオランダの KLM と合併し、持ち株会社のエールフランスを設立している。

パリにはシャルル・ドゴール空港のほか、オルリー空港があり、小型機用のブルジェ空港とともに ADP (Aéroports de Paris) によって一括運営されている。ADP は国営の公団であったが、2005 年に会社化され、2006 年には株式の一部が民間に売却されている。ADP はオランダのスキポール空港を運営するスキポールグループと提携関係を結んでいる。

フランスの地方主要空港（リヨン、ボルドー、トゥールーズ等）は従来、国や地方自治体から各地の商工会議所に管理が委託されていたが、事業範囲の制約、意思決定プロセス、法人格がないことに伴う問題が生じていた。これを解決するため、**2005** 年の法改正を行い、商工会議所の発意により、空港会社が設立できるようになった。その後、各地で空港会社が設立され、運営権が移転されている。新たに設立された空港会社の株式の比率は国 60%、商工会議所 25%、地方公共団体 15%となっている。

(5) イタリア

イタリアの国際線就航空港及び空港別国際線旅客数は下記の通りである。



資料：イタリア統計局（2014年）の国際旅客数を元に作成

図 30 イタリアにおける国際線就航空港及び空港別国際線旅客数

アリタリア航空は、イタリアの国営であったが、テロなどの影響や労使問題等から 2000 年代には赤字が続き、経営再建が模索されてきた。現在はアブダビのエティハド航空が株式の 49%を取得し、エティハド航空の傘下にある。

イタリアの主要な空港は、首都ローマにあるフィウミチーノ空港とミラノにあるマルペンサ空港とリナーテ空港である。首都ローマにはフィウミチーノ空港があり、アリタリア航空の拠点の一つとなっている。そして、フィウミチーノ空港は、施設整備やハンドリングサービス、ターミナルビル運営等をローマ空港株式会社が担っている。

また、経済拠点のミラノには、ミラノ空港運営会社が管理しているマルペンサ空港とリナーテ空港がある。ミラノ空港運用会社は、現在もこれらの 2 空港を管理し、イタリア政府より 2041 年までの運営管理の許可を得ている。

B. OAGに基づく区分の定義

■世界の地域区分

本調査研究における区分	OAGによる地域区分	国名
西欧	西欧	オーストリア共和国
		ベルギー王国
		キプロス共和国
		デンマーク王国
		フェロー諸島
		フィンランド共和国
		フランス共和国
		ドイツ連邦共和国
		ジブラルタル
		ギリシャ共和国
		アイスランド共和国
		アイルランド共和国
		イタリア共和国
		ルクセンブルク大公国
		マルタ共和国
		モナコ公国
		オランダ王国
		ノルウェー王国
		ポルトガル共和国
		スペイン王国
		スウェーデン王国
		スイス連邦
		トルコ共和国
		英国
中欧・東欧	中欧・東欧	アルバニア共和国
		アルメニア共和国
		アゼルバイジャン共和国
		ベラルーシ共和国
		ボスニア・ヘルツェゴビナ
		ブルガリア共和国
		クロアチア共和国
		チェコ共和国
		エストニア共和国
		ジョージア
		ハンガリー
		ラトビア共和国
		リトアニア共和国
		マケドニア共和国
		モルドバ共和国
		モンテネグロ
		ポーランド共和国
		ルーマニア
		ロシア連邦
		セルビア共和国
		スロバキア共和国
		スロベニア共和国
		ウクライナ
北米	北米	カナダ
		グリーンランド
		サンピエール島・ミクロン島
アフリカ	中央・西アフリカ	アメリカ合衆国
		ベナン共和国
		ブルキナファソ
		カメルーン共和国
		カーボベルデ
		中央アフリカ共和国
		チャド共和国
		コンゴ共和国
		コンゴ民主共和国
		コートジボワール共和国
		赤道ギニア共和国
		ガボン共和国
		ガンビア共和国
		ガーナ共和国
		ギニア共和国
		ギニアビサウ共和国
		リベリア共和国
		マリ共和国
		モーリタニア・イスラム共和国
		マヨット
		ニジェール共和国
		ナイジェリア連邦共和国
		サントメ・プリンシペ民主共和国
		セネガル共和国
		シエラレオネ共和国
		トーゴ共和国

本調査研究における区分	OAGによる地域区分	国名
アフリカ	東アフリカ	ブルンジ共和国
		コモロ連合
		ジブチ共和国
		エリトリア国
		エチオピア連邦民主共和国
		ケニア共和国
		マダガスカル共和国
		モーリシャス共和国
		レユニオン
		ルワンダ共和国
		セーシェル共和国
		ソマリア連邦共和国
		南スーダン共和国
		タンザニア連合共和国
		ウガンダ共和国
	北アフリカ	アルジェリア民主人民共和国
		エジプト・アラブ共和国
		リビア
		モロッコ王国
		スーダン共和国
	南アフリカ	チュニジア共和国
		アンゴラ共和国
		ボツワナ共和国
		レソト王国
		マラウイ共和国
		モザンビーク共和国
		ナミビア共和国
		南アフリカ共和国
		スワジランド王国
		ザンビア共和国
		ジンバブエ共和国
中東	中東	バーレーン王国
		イラン・イスラム共和国
		イラク共和国
		イスラエル国
		ヨルダン・ハシメット王国
		クウェート国
		レバノン共和国
		オマーン国
		カタール国
		サウジアラビア王国
		シリア・アラブ共和国
		アラブ首長国連邦
		イエメン共和国
北東アジア	北東アジア	中華人民共和国
		台湾
		香港
		日本国
		北朝鮮
		大韓民国
		マカオ
東南アジア等	東南アジア	モンゴル国
		ロシア連邦
		ブルネイ・ダルサラーム国
		カンボジア王国
		クック諸島
		インドネシア共和国
		ラオス人民民主主義共和国
		マレーシア
		ミャンマー連邦共和国
		フィリピン共和国
		シンガポール共和国
		タイ王国
	南アジア	東ティモール民主共和国
		ベトナム社会主義共和国
		アフガニスタン・イスラム共和国
		バングラデシュ人民共和国
		ブータン王国
		インド
		モルディブ共和国
		ネパール連邦民主共和国
中央アジア	中央アジア	パキスタン・イスラム共和国
		スリランカ民主社会主義共和国
		カザフスタン共和国
		キルギス共和国
		タジキスタン共和国
		トルクメニスタン
		ウズベキスタン共和国

本調査研究における区分	OAGIによる地域区分	国名
中南米	カリブ	アンギラ
		アンティグア・バーブーダ
		アルバ
		バハマ国
		バルバドス
		バミューダ諸島
		ボネール、シント・ユースタティウスおよびサバ
		ケイマン諸島
		キューバ共和国
		キュラソー島
		ドミニカ国
		ドミニカ共和国
		グレナダ
		グアドループ
		ハイチ共和国
		ジャマイカ
		マルティニーク
		モントセラト
		プエルトリコ自治連邦区
		サン・バルテルミー島
		セントクリストファー・ネイビス連邦
		セントルシア
		サン・マルタン
		セント・マーチン島
		セントビンセント及びグレナディーン諸島
		トリニダード・トバゴ共和国
		タークス・カイコス諸島
		イギリス領ヴァージン諸島
		アメリカ領ヴァージン諸島
	中央アメリカ	ベリーズ
		コスタリカ共和国
		エルサルバドル共和国
		グアテマラ共和国
		ホンジュラス共和国
		メキシコ合衆国
		ニカラグア共和国
		パナマ共和国

本調査研究における区分	OAGIによる地域区分	国名
中南米	南部南米	アルゼンチン共和国
		ブラジル連邦共和国
		チリ共和国
		フオークランド諸島
		パラグアイ共和国
		ウルグアイ東方共和国
	北部南米	ボリビア多民族国
		コロンビア共和国
		エクアドル共和国
		フランス領ギアナ
		ガイアナ共和国
		ペルー共和国
		スリナム共和国
		ベネズエラ・ボリバル共和国
オセアニア	オセアニア	アメリカ領サモア
		オーストラリア連邦
		クリスマス島
		クック諸島
		フィジー共和国
		フランス領ポリネシア
		グアム
		キリバス共和国
		マーシャル諸島共和国
		ミクロネシア連邦
		ナウル共和国
		ニューカレドニア
		ニューギニア
		ニュージーランド
		ニウエ
		ノーフォーク島
		北マリアナ諸島自治連邦区
		パラオ共和国
		バプアニューギニア独立国
		サモア独立国
		ソロモン諸島
		トンガ王国
		ツバル
		バヌアツ共和国
		ウォリス・フツナ

※ロシアにおける地域区分別の都市名

国名	地域区分	都市名
ロシア	北東アジア	アバカン
		バルナウル
		ブラゴヴェシチェンスク
		チェリャピンスク
		チタ
		イルクーツク
		ハバロフスク
		ハンティ・マンシースク
		クラスノヤルスク
		ニジネヴァルトフスク
		ノヴォシビルスク
		オムスク
		スルグト
		ウラン・ウデ
		ウラジオストク
		ヤクーツク
		エカテリンブルク
		ユジノサハリンスク

国名	地域区分	都市名
ロシア	中欧・東欧	アストラハン
		ベルゴロド
		チェレボヴェツ
		グロズヌイ
		カリニングラード
		カルーガ
		カザン
		キーロフ
		クラスノダール
		マハチカラ
		ミネラーリヌイエ・ヴォードィ
		モスクワ
		ムルマンスク
		ナリチク
		ニジネカムスク
		ニジニ・ノヴゴロド
		オレンブルク
		ペンザ
		ベルミ
		ロストフ
		サマール
		サラトフ
		ソチ
		サンクトペテルブルク
		スタヴロポリ
		チュメニ
		ウファ
		ヴォルゴグラード
		ヴォロネジ
		ジュコーフスキー

■FSA・LCC（欧州発着） 2016.10月時点

区分	航空会社	航空会社の国籍
LCC	ブルー・エア	ルーマニア
	アルパウイングス	アルバニア共和国
	エア・アラビア・モロッコ	モロッコ王国
	ジャーマンウイングス	ドイツ連邦共和国
	オヌール・エア	トルコ共和国
	アズール・ブラジル航空	ブラジル連邦共和国
	コバルト・エア	キプロス共和国
	ノルウェー・エア・インターナショナル	アイルランド共和国
	ボベータ	ロシア連邦
	ノルウェー・エアシャトル	ノルウェー王国
	ユーロウイングス	ドイツ連邦共和国
	ライアンエア	アイルランド共和国
	フライ・ドバイ	アラブ首長国連邦
	エア・アラビア	アラブ首長国連邦
	ニキ航空	オーストリア共和国
	トランサヴィア	オランダ王国
	ジェット・ツー	英国
	ベガス・エアラインズ	トルコ共和国
	ジェットエアフライ	ベルギー王国
	トランサヴィア・フランス	フランス共和国
	イージー・ジェット	英国
	ポロテア	スペイン王国
	ブエリング航空	スペイン王国
	ウイズエア	ハンガリー
	ウエストジェット航空	カナダ
	WOWエア	アイスランド共和国
	TUIフライ	ドイツ連邦共和国
	サンエクスプレス・ジャーマニー	ドイツ連邦共和国
	サンエクスプレス	トルコ共和国
	フライナス	サウジアラビア王国
	モナーク・エアラインズ	英国
	エアマナス	キルギス共和国
FSA	ヘルベティック・エアウェイズ	スイス連邦
	ネクストジェット	スウェーデン王国
	四川航空	中華人民共和国
	トラベルサービスポルスカ	ポーランド共和国
	ベルエア	スイス連邦
	フライワン	モルドバ共和国
	ASLエアラインズ・フランス	フランス共和国
	トワイフライ・ノルディック	スウェーデン王国
	ベリタ・エア・サービス	スロバキア共和国
	プリメーラ・エア・ノルディック	ラトビア共和国
	イスラエア	イスラエル国
	オーベスト航空	ポルトガル共和国
	アルロサ航空	ロシア連邦
	サラトフ・エアラインズ	ロシア連邦
	タジキスタン航空	タジキスタン共和国
	トラベルサービス・ハンガリー	ハンガリー
	ラスライン	ロシア連邦
	ウインド・ローズ・アビエーション	ウクライナ
	STP航空	サントメ・プリンシペ民主共和国
	バルカンホリデイズ	ブルガリア共和国
	アフリキヤ航空	リビア
	モルドバ航空	モルドバ共和国
	ジェットエアウェイズ	インド
	エーゲ航空	ギリシャ共和国
	オップ!	フランス共和国
	ジョージアン・エアウェイズ	ジョージア
	アメリカン航空	アメリカ合衆国
	エア・ベルリン	ドイツ連邦共和国
	エア・カナダ	カナダ
	エールフランス航空	フランス共和国
	アルジェリア航空	アルジェリア民主人民共和国
	エア・インド	インド
	アエロメヒコ航空	メキシコ合衆国
	アルゼンチン航空	アルゼンチン共和国
	ロイヤル・エア・モロッコ	モロッコ王国
	アビアンカ航空	コロンビア共和国
	フィンランド航空	フィンランド共和国
	アリタリア・イタリア航空	イタリア共和国
	ラ・コンパニー	フランス共和国
	ペラヴィア	ペラルーシ共和国
	イランエアツアーズ	イラン・イスラム共和国
	ブリティッシュ・エアウェイズ	英国
	フライビー	英国
	フレンチブルー	フランス共和国
	バングラディッシュ航空	バングラデシュ人民共和国
	ロイヤルブルネイ航空	ブルネイ・ダルサラーム国

区分	航空会社	航空会社の国籍
FSA	スーペルエア	チュニジア共和国
	Bmiリージョナル	英国
	エバー航空	台湾
	エア・バルティック	ラトビア共和国
	ブルー・バノラマ航空	イタリア共和国
	セイバ・インターコンチネンタル	赤道ギニア共和国
	中国国際貨運航空	中華人民共和国
	シヤレール航空	フランス共和国
	チャイナエアライン	台湾
	クバーナ航空	キューバ共和国
	キャセイパシフィック航空	香港
	中国南方航空	中華人民共和国
	セバスタル	ロシア連邦
	ダート	ウクライナ
	コンドル航空	ドイツ連邦共和国
	トーマス・クック航空スキャンジナビア	デンマーク王国
	デルタ航空	アメリカ合衆国
	TAAGアンゴラ航空	アンゴラ共和国
	SCAT航空	カザフスタン共和国
	デーニッシュ・エア・トランスポート	デンマーク王国
	エヴェロップ・エアラインズ	スペイン王国
	ウモス・エア	スペイン王国
	エアリギス	アイルランド共和国
	エミレーツ航空	アラブ首長国連邦
	エリニア	ギリシャ共和国
	エア・ドロマティ	イタリア共和国
	イラン・アーセマーン航空	イラン・イスラム共和国
	エチオピア航空	エチオピア連邦民主共和国
	エティハド航空	アラブ首長国連邦
	ダーウィン・エアライン	スイス連邦
	ブルガリア航空	ブルガリア共和国
	アリアナ・アフガン航空	アフガニスタン・イスラム共和国
	Icelandair	アイスランド共和国
	ロシア航空	ロシア連邦
	ガルーダ・インドネシア航空	インドネシア共和国
	ガルフ・エア	バーレーン王国
	エア・グリーンランド	グリーンランド
	ジャーマニア・フルーク	スイス連邦
	APG航空	フランス共和国
	オーリーニー・エア・サービス	英国
	天津航空	中華人民共和国
	タロン アビヤ	アルメニア共和国
	ターバーン航空	イラン・イスラム共和国
	セーシェル航空	セーシェル共和国
	トーマス・クック・エアラインズ・ベルギー	ベルギー王国
	ハーネンエア	ドイツ連邦共和国
	ヘリ・セキュライト・ヘリコプター	フランス共和国
	海南航空	中華人民共和国
	ウズベキスタン国営航空	ウズベキスタン共和国
	ATA航空	イラン・イスラム共和国
	イラク航空	イラク共和国
	イベリア航空	スペイン王国
	メリディアン・フライ	イタリア共和国
	イカル航空	ロシア連邦
	イラン航空	イラン・イスラム共和国
	アルキア・イスラエル航空	イスラエル国
	アゼルバイジャン航空	アゼルバイジャン共和国
	ジャジーラ航空	クウェート国
	北京首都航空	中華人民共和国
	マラジ・エアラインズ	イラン・イスラム共和国
	LATAM ブラジル	ブラジル連邦共和国
	日本航空	日本国
	アドリア航空	スロベニア共和国
	エア・セルビア	セルビア共和国
	エア・アスタナ	カザフスタン共和国
	大韓航空	大韓民国
	アトラス・ジェット	トルコ共和国
	KLMオランダ航空	オランダ王国
	マルタ航空	マルタ共和国
	コムビア・アトラス	ロシア連邦
	ケニア航空	ケニア共和国
	クウェート航空	クウェート国
	アトラス・アトランティック・エアラインズ	フランス共和国
	モーリタニア航空インターナショナル	モーリタニア・イスラム共和国
	LATAM航空グループ	チリ共和国
	エクアドリアル・コンゴ・エアラインズ	コンゴ共和国
	ルクスエア	ルクセンブルク大公国
	ルフトハンザ	ドイツ連邦共和国

区分	航空会社	航空会社の国籍
FSA	リビア航空	リビア
	LOTポーランド航空	ポーランド共和国
	スイス インターナショナル エアラインズ	スイス連邦
	エル・アル航空	イスラエル国
	ノースフライング	デンマーク王国
	ミストラル・エア	イタリア共和国
	モーター・シッチ・エアラインズ	ウクライナ
	マダガスカル航空	マダガスカル共和国
	ミドル・イースト航空	レバノン共和国
	アモイ航空	中華人民共和国
	マレーシア航空	マレーシア
	モーリシャス航空	モーリシャス共和国
	エジプト航空	エジプト・アラブ共和国
	トーマス・クック航空	英国
	中国東方航空	中華人民共和国
	全日本空輸	日本国
	VIMアヴィア	ロシア連邦
	ネオス	イタリア共和国
	ナイル航空	エジプト・アラブ共和国
	アル・ナセル航空	イラク共和国
	ビンテル・カナリアス	スペイン王国
	エア・アイランド	アイスランド共和国
	ニュージーランド航空	ニュージーランド
	オレンブルク航空	ロシア連邦
	ボリビアーナ航空	ボリビア多民族国
	チェコ航空	チェコ共和国
	MIATモンゴル航空	モンゴル国
	TUIエアラインズ・ネーデルラント	オランダ王国
	オーストリア航空	オーストリア共和国
	クロアチア航空	クロアチア共和国
	アジアナ航空	大韓民国
	スモール・プラネット・エアラインズ	ポーランド共和国
	スプリントエア	ポーランド共和国
	ビーブルズ・ウィー・ナライン	オーストリア共和国
	ブリメラ航空	デンマーク王国
	パキスタン国際航空	パキスタン・イスラム共和国
	フィリピン航空	フィリピン共和国
	ウクライナ国際航空	ウクライナ
	ブルス・ウルトラ	スペイン王国
	スリナム航空	スリナム共和国
	カメルーン航空	カメルーン共和国
	カンタス航空	オーストラリア連邦
	キルギス航空	キルギス共和国
	カタール航空	カタール国
	スマートウィングス	チェコ共和国
	ヤクーツク航空	ロシア連邦
	アトランティック・エアウェイズ	フェロー諸島
	ロイヤル・ヨルダン航空	ヨルダン・ハシェミット王国
	エアカンパニー・アルメニア	アルメニア共和国
	タロム航空	ルーマニア
	SATA インターナショナル	ポルトガル共和国
	S7航空	ロシア連邦
	南アフリカ航空	南アフリカ共和国
	XL航空	フランス共和国
	タッシリ航空	アルジェリア民主人民共和国
	スカンジナビア航空	スウェーデン王国
	カイロ航空	エジプト・アラブ共和国
	ブリュッセル・エアラインズ(旧サベナ)	ベルギー王国
	シンガポール航空	シンガポール共和国
	コルセール	フランス共和国
	ゲルマニア	ドイツ連邦共和国

区分	航空会社	航空会社の国籍
FSA	アエロフロート・ロシア航空	ロシア連邦
	サウジアラビア航空	サウジアラビア王国
	ナミビア航空	ナミビア共和国
	スカイワーク航空	スイス連邦
	サモンエア	タジキスタン共和国
	トルクメニスタン航空	トルクメニスタン
	ツインジェット	フランス共和国
	タイ国際航空	タイ王国
	ターキッシュ エアラインズ	トルコ共和国
	エア タヒチ スイ	フランス領ポリネシア
	TAPポルトガル航空	ポルトガル共和国
	タンデム・エアロ	モルドバ共和国
	エア・トランザット	カナダ
	チュニスエア	チュニジア共和国
	エア・カライベス	グアドループ
	ウラル航空	ロシア連邦
	TUS航空	キプロス共和国
	ユナイテッド航空	アメリカ合衆国
	チュニスエア・エクスプレス	チュニジア共和国
	アトラスグローバル・ウクライナ	ウクライナ
	アルマシーラ・ユニバーサル航空	エジプト・アラブ共和国
	スリランカ航空	スリランカ民主社会主義共和国
	UTエア	ロシア連邦
	エール・オーストラル	レユニオン
	エア・ヨーロッパ	スペイン王国
	ブラク航空	リビア
	コンビアサ航空	ベネズエラ・ボリバル共和国
	メッド・ビュー航空	ナイジェリア連邦共和国
	ベトナム航空	ベトナム社会主義共和国
	TACVカーボベルデ航空	カーボベルデ
	ヴァージン・アトランティック航空	英国
	フレックスフライト	デンマーク王国
	アリクエア	ナイジェリア連邦共和国
	マー・ハーネン航空	イラン・イスラム共和国
	ヴィデロー航空	ノルウェー王国
	エーデルワイス航空	スイス連邦
	ヨーロッパカスターエアライン	クロアチア共和国
	シティジェット	アイルランド共和国
	オマーン・エア	オマーン国
	レッドウィング航空	ロシア連邦
	コレンドン航空	トルコ共和国
	エール・コルシカ	フランス共和国
	ノルドスター航空	ロシア連邦
	ボラジェット	トルコ共和国
	ヤマル航空	ロシア連邦
	ヤンエア	ウクライナ
	アヴィア・トラフィック・カンパニー	キルギス共和国
	リビアン・ウィングス	リビア
	モンテネグロ航空	モンテネグロ
	ヘリ・エア・モナコ	モナコ公国
	ユーロアトランティック航空	ポルトガル共和国
	ザガロスジェット	イラク共和国
	ドニプロアヴィア	ウクライナ
	グロズヌイアヴィア	ロシア連邦
	エーグル・アズール	フランス共和国
	トムソン航空	英国
	コレンドン・ダッチ・エアラインズ	オランダ王国
	リミットレス・エアウェイズ	クロアチア共和国
	ウクライナ地中海航空	ウクライナ
	リド航空	英国
	ノーランドエア	アイスランド共和国

■FSA・LCC（日本発着） 2016.10月時点

区分	航空会社	航空会社の国籍
LCC	ジェットスター・アジア航空	シンガポール共和国
	セブパシフィック航空	フィリピン共和国
	チェジュ航空	大韓民国
	ラッキー・エア	中華人民共和国
	春秋航空	中華人民共和国
	エアブサン	大韓民国
	エアアジアX	マレーシア
	ジェットスター・ジャパン	日本国
	春秋航空日本	日本国
	タイガーエア台湾	台湾
	ジェットスター	オーストラリア連邦
	パニラエア	日本国
	ジンエアー	大韓民国
	ピーチ・アビエーション	日本国
	エアソウル	大韓民国
	tway航空	大韓民国
	スクート	シンガポール共和国
	香港エクスプレス	香港
	タイ・エアアジアX	タイ王国
	イースター航空	大韓民国
	Vエア	台湾
FSA	四川航空	中華人民共和国
	アメリカン航空	アメリカ合衆国
	エア・カナダ	カナダ
	マンダリン航空	台湾
	エールフランス航空	フランス共和国
	エア・インディア	インド
	アエロメヒコ航空	メキシコ合衆国
	フィンランド航空	フィンランド共和国
	アリタリア・イタリア航空	イタリア共和国
	ブリティッシュ・エアウェイズ	英国
	奥凱航空	中華人民共和国
	エバー航空	台湾
	中国国際貨運航空	中華人民共和国
	チャイナエアライン	台湾
	キャセイパシフィック航空	香港
	中国南方航空	中華人民共和国
	デルタ航空	アメリカ合衆国
	エミレーツ航空	アラブ首長国連邦
	エチオピア航空	エチオピア連邦民主共和国
	エティハド航空	アラブ首長国連邦
	上海航空	中華人民共和国
	ガルーダ・インドネシア航空	インドネシア共和国
	トランスアジア航空	台湾

区分	航空会社	航空会社の国籍
FSA	天津航空	中華人民共和国
	ハワイアン航空	アメリカ合衆国
	アジアアトランティックエアラインズ	タイ王国
	上海吉祥航空	中華人民共和国
	海南航空	中華人民共和国
	香港航空	香港
	ウズベキスタン国営航空	ウズベキスタン共和国
	オーロラ航空	ロシア連邦
	イベリア航空	スペイン王国
	北京首都航空	中華人民共和国
	日本航空	日本国
	香港ドラゴン航空	香港
	大韓航空	大韓民国
	KLMオランダ航空	オランダ王国
	ルフトハンザ	ドイツ連邦共和国
	LOTポーランド航空	ポーランド共和国
	スイス インターナショナル エアラインズ	スイス連邦
	アモイ航空	中華人民共和国
	マレーシア航空	マレーシア
	中国東方航空	中華人民共和国
	全日本空輸	日本国
	マカオ航空	マカオ
	ニュージーランド航空	ニュージーランド
	MIATモンゴル航空	モンゴル国
	アジアナ航空	大韓民国
	パキスタン国際航空	パキスタン・イスラム共和国
	フィリピン航空	フィリピン共和国
	ニューギニア航空	バプアニューギニア独立国
	カンタス航空	オーストラリア連邦
	カタール航空	カタール国
	ヤクーツク航空	ロシア連邦
	S7航空	ロシア連邦
	エア・カレドニア・インターナショナル	ニューカレドニア
	山東航空	中華人民共和国
	スカンジナビア航空	スウェーデン王国
	シンガポール航空	シンガポール共和国
	アエロフロート・ロシア航空	ロシア連邦
	タイ国際航空	タイ王国
	ターキッシュ エアラインズ	トルコ共和国
	エア タヒチ スイ	フランス領ポリネシア
	ユナイテッド航空	アメリカ合衆国
	スリランカ航空	スリランカ民主社会主義共和国
	ベトナム航空	ベトナム社会主義共和国
	深セン航空	中華人民共和国

