

講師のプロフィール

中村 徹（なかむら とおる）

新東京国際空港公団 総裁

[経歴]

1935年 生まれ

1958年 東京大学法学部卒業

同年 運輸省入省

1972年 航空局監理部国際課長

1981年	内閣参事官 ・内閣総理大臣官房人事課長
1984年	航空局監理部長
1987年	国際運輸・観光局長
1989年	運輸政策局長
1991年	運輸事務次官
1993年	運輸経済研究センター 国際問題研究所長
1994年	現職

運輸政策研究所
研究報告会2001年冬(第10回)

テーマ
「21世紀における世界の国際空港が直面する
課題とその対策」

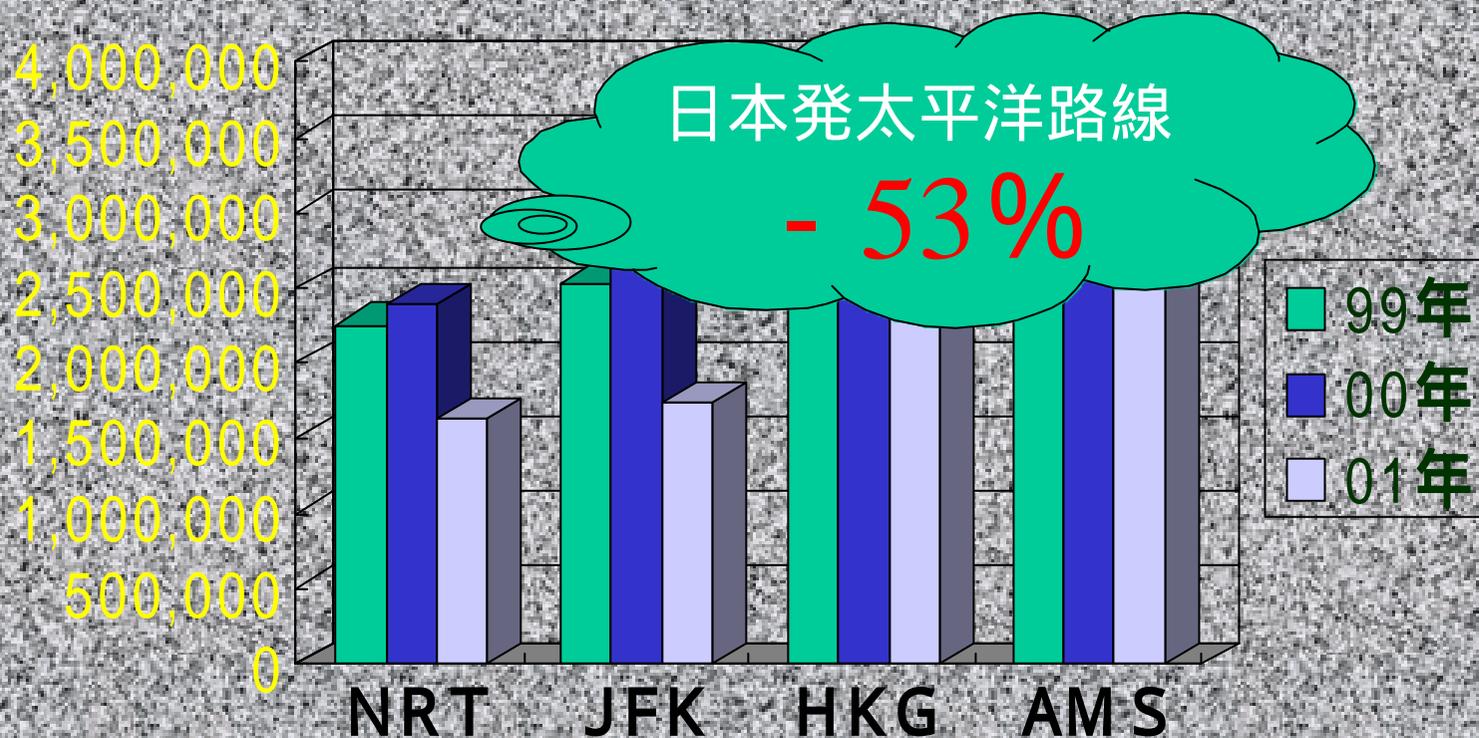
講演者 中村 徹
新東京国際空港公団総裁
国際空港評議会(ACI)太平洋地域部会会長

平成13年12月5日(水)
日本海運倶楽部

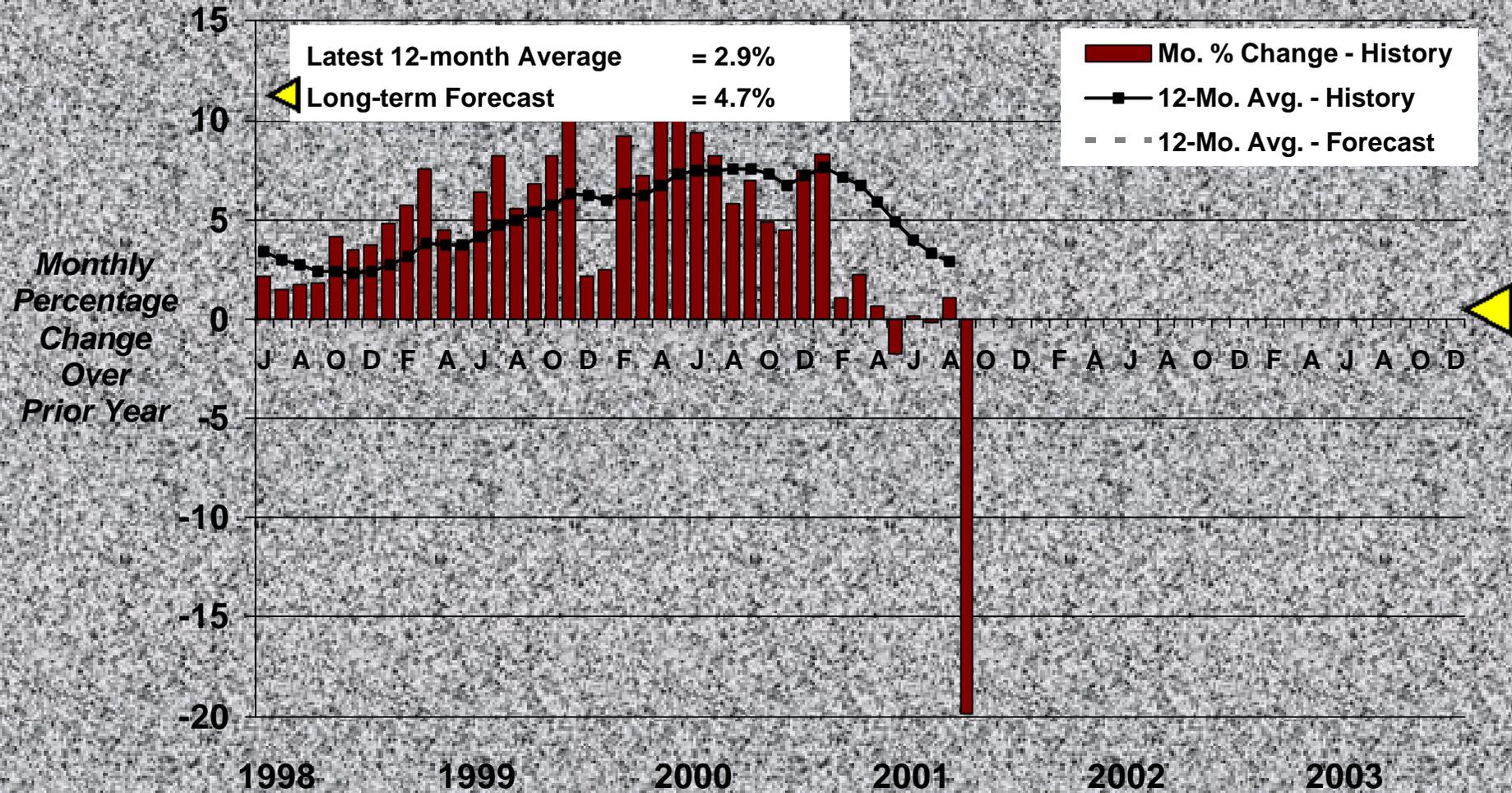
1. 今後の航空需要
2. 騒音対策による空港容量増強
3. ACIと地域空港同盟
4. 空港経営（民営化）
5. 日本の国際拠点空港の経営形態見直し
6. 成田空港の将来像

9月11日テロ事件の影響

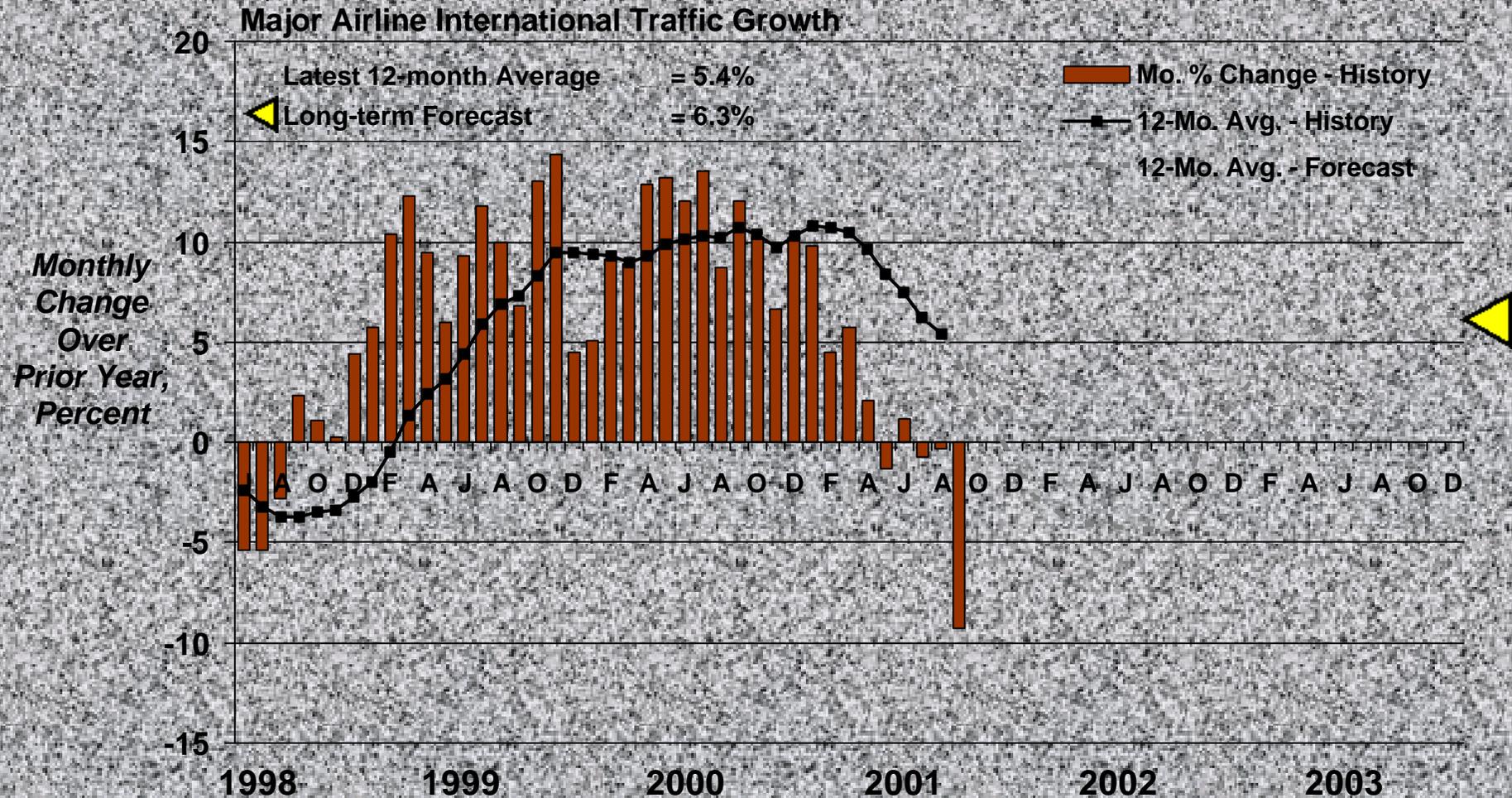
10月期の航空旅客実績比較表



World Air Traffic Growth is Falling



Asia Airlines' Traffic Reacts to the Crisis



Source: ROM Associates and AAPA

9月11日テロ事件の影響

世界全体のGDP予測の変化

IMF World Economic Outlook

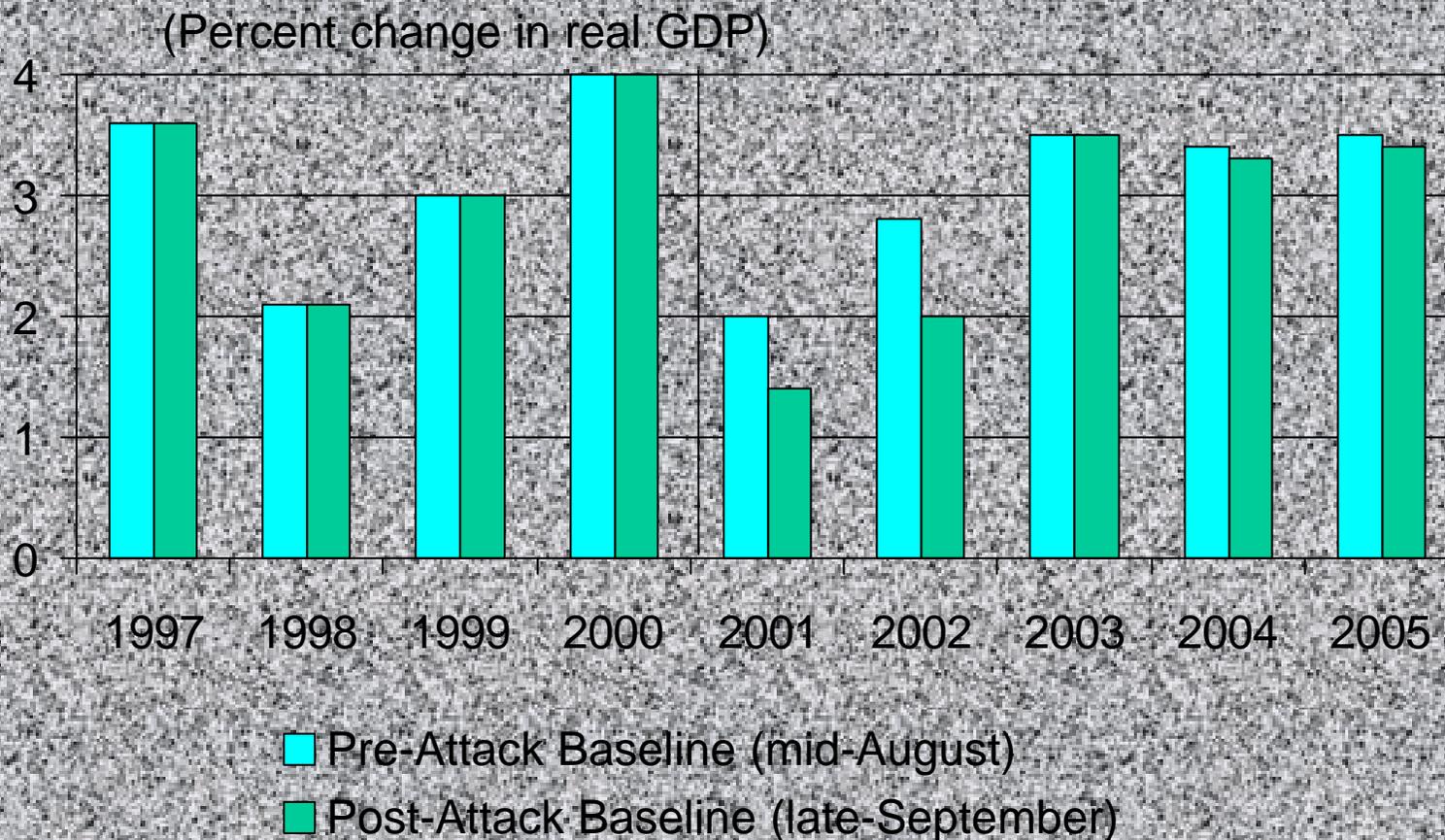
(5月時点と11月時点)

	テロ前	テロ後
2001年	3.2%	2.4%
2002年	3.9%	2.4%

9月11日テロ事件の影響

アジア開発銀行 11月26日発表	2001年		2002年	
東アジア全体	4.4	3.9(0.5)	5.7	4.7(1.0)
シンガポール	0.6	2.6(2.0)	4.7	1.7(3.0)
韓 国	2.9	2.0(0.9)	4.7	3.2(1.5)
マレーシア	0.7	0.0(0.7)	4.5	2.9(1.6)
タ イ	1.9	1.1(0.8)	3.4	2.3(1.1)
インドネシア	3.0	2.9(0.1)	3.9	2.9(1.0)
フィリピン	2.5	2.4(0.1)	3.4	2.8(0.6)
中 国	7.6	7.4(0.2)	7.9	7.4(0.5)

World GDP Growth Dips Towards Recession Range



9月11日テロ事件の影響

状況は楽観を許さないが、
長期的な航空需要に大きな影響は与えない模様

長期航空需要予測

世界の需要予測

地域別需要予測(2010年)

世界平均	5.3%
アジア太平洋地域	7.2%
欧州地域	5.4%
北米地域	4.0%

IATA予測97

路線別需要予測(2014年)

欧州 - 北東アジア	5.2%
欧州 - 南アジア	5.0%
欧州 - 東南アジア	5.8%
欧州 - 南太平洋	5.2%
北米 - 北東アジア	4.7%
北米 - 南アジア	5.4%
北米 - 東南アジア	6.3%
北米 - 南太平洋	4.7%

IATA予測01

長期航空需要予測

アジアの需要予測

国別需要予測

ベトナム	10.5%
中国	7.8%
香港	6.2%
インドネシア	6.1%
シンガポール	5.9%
韓国	5.3%
マレーシア	5.2%
台北	4.5%
日本	2.3%

アジアにおける国際空港の整備

空港名	関西	
開港	1994年9月	
実施中の事業	平行滑走路の建設	
	現状	将来計画
面積	510ha	1055ha
滑走路	3500m	4000m, 3500m
取扱い力	2700万人/年	4200万人/年
完成予定	-	2007年

空港名	中部	
開港	2005年3月	
実施中の事業	新空港建設	
	事業完成時	将来計画
面積	470ha	700ha
滑走路	3500m	4000m × 2
取扱い力	2000万人/年	-
完成予定	2005年3月	-

空港名	成田	
開港	1978年5月	
実施中の事業	暫定平行滑走路の建設	
	現状	事業完成時
面積	710ha	1065ha
滑走路	4000m	4000m, 2180m
取扱い力	2700万人/年	3400万人/年
完成予定	-	2002年4月

空港名	香港	
開港	1998年7月	
実施中の事業	-	
	現状	将来計画
面積	1248ha	1248ha
滑走路	3800m × 2	3800m × 4
取扱い力	4500万人/年	8700万人/年
完成予定	-	-

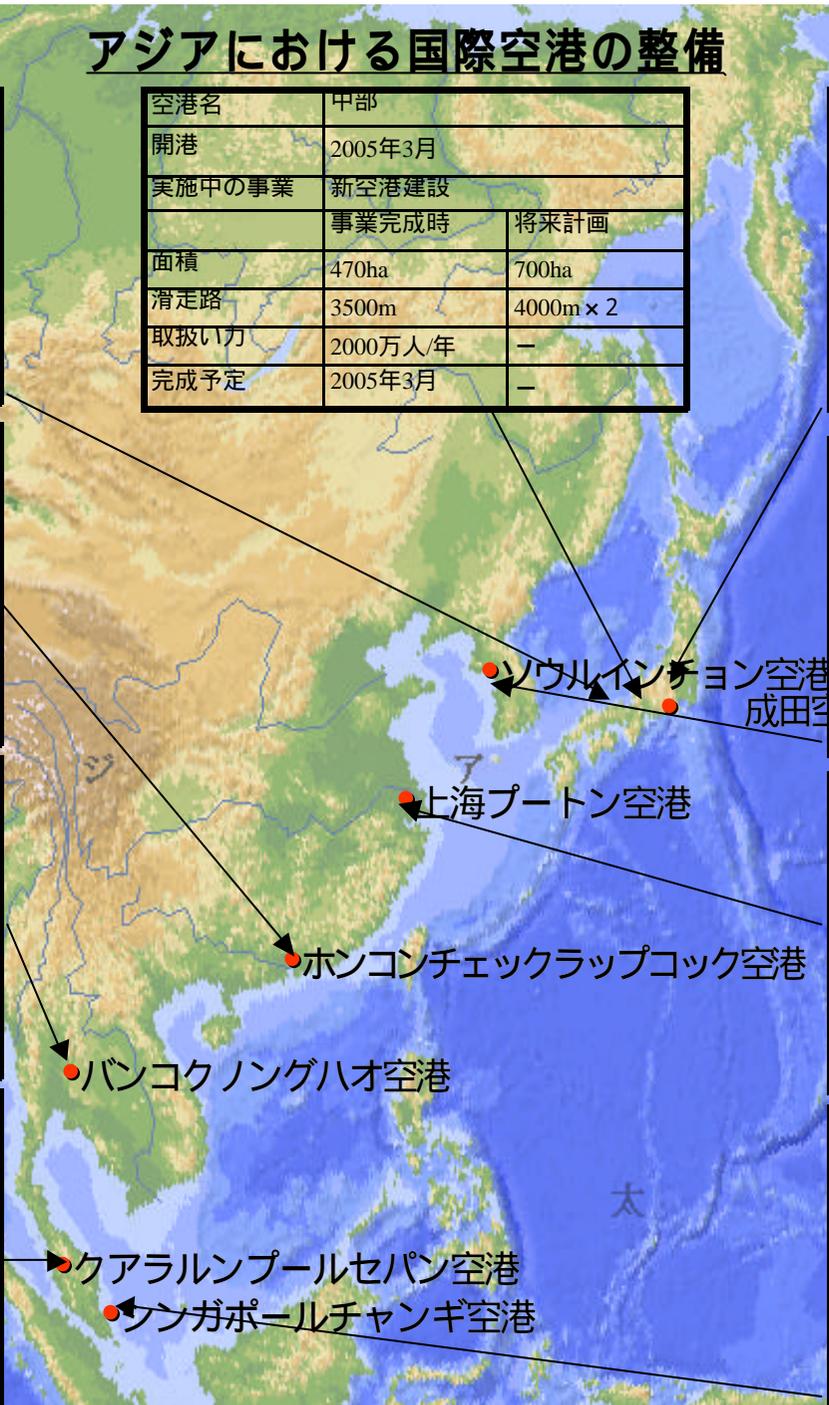
空港名	ソウル	
開港	2001年3月	
実施中の事業	-	
	現状	将来計画
面積	1174ha	4744ha
滑走路	3750m × 2	3750m × 4
取扱い力	2700万人/年	10000万人/年
完成予定	-	-

空港名	バンコク	
開港	2004年	
実施中の事業	新空港建設	
	事業完成時	将来計画
面積	3200ha	3200ha
滑走路	3700m × 2	3700m × 4
取扱い力	3000万人/年	10000万人/年
完成予定	2004年	-

空港名	上海	
開港	1999年10月	
実施中の事業	-	
	現状	将来計画
面積	1252ha	3200ha
滑走路	4000m	4000m × 4
取扱い力	2000万人/年	7000万人/年
完成予定	-	-

空港名	クアラルンプール	
開港	1998年6月	
実施中の事業	-	
	現状	事業完成時
面積	3000ha	10000ha
滑走路	4000m × 2	4000m × 4
取扱い力	2500万人/年	10000万人/年
完成予定	-	-

空港名	シンガポール	
開港	1981年	
実施中の事業	第3旅客ターミナルビル建設	
	現状	事業完成時
面積	1663ha	1663ha
滑走路	4000m × 2	4000m × 2
取扱い力	4400万人/年	6400万人/年
完成予定	-	2006年



世界の人口密集地 (2010年)

ヨーロッパ
7億2千万

北米
5億3千万

アジア
41億4千万
世界68億人の6割

アフリカ
9億7千万

南米
3億9千万

今後10年間で人口が5億人増加するアジアにおいて、
空港の供給状況が不足する

新空港建設又は空港拡張

航空需要と空港容量 (2010)

アジア主要空港

IATA 各国別需要 予測による推計	2000年 実績	2010年 空港容量	2010年 需要予測	空港余力
成田	27MAP	32MAP	34MAP	2MAP
インチョン	-	27MAP	25MAP	2MAP
香港	32MAP	45MAP	58MAP	13MAP
上海	18MAP	27MAP	38MAP	9MAP
シンガポール	28MAP	64MAP	50MAP	14MAP
クアラルンプール	15MAP	25MAP	25MAP	0MAP
バンコク	29MAP	30MAP	50MAP	20MAP

空港の供給能力不足

アジアは新空港建設又は空港拡張

欧米の空港は？

欧米空港

慢性的なスロット不足！

慢性的混雑

欧州空域の
狭隘化

ヨーロッパの
空港

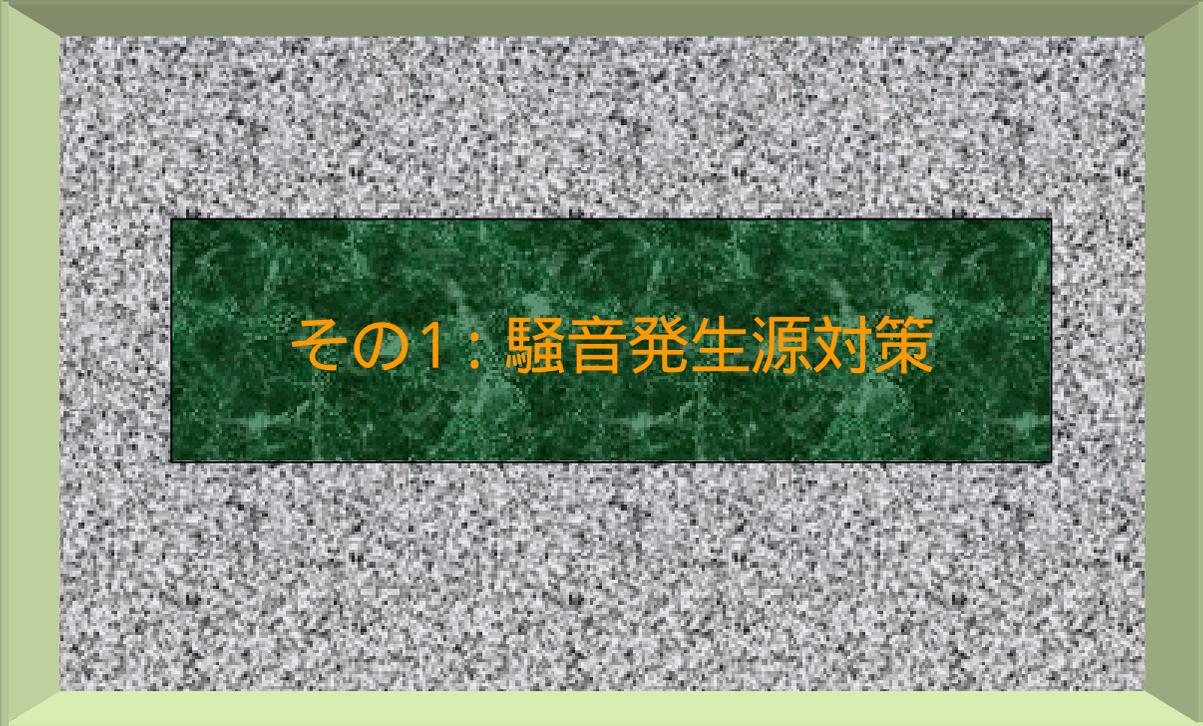
リージョナル
ジェット等の
増加

北米の
空港

施設増強による空港能力増強は困難

騒音対策による空港容量増強！！

ICAO及びACIが取り組む騒音対策



その1: 騒音発生源対策

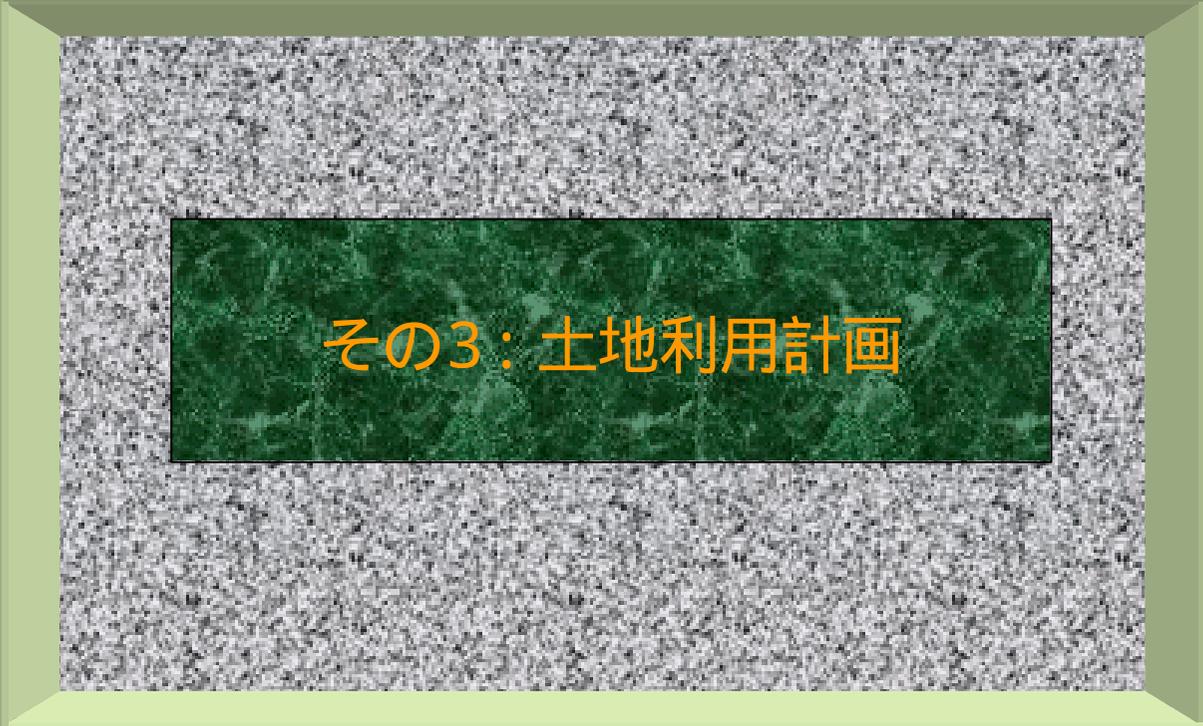
チャプター4航空機は現行のチャプター3航空機より - 10db

ICAO及びACIが取り組む騒音対策

その2：騒音低減対策

チャプター 2 航空機の早期退役(2002年まで)
チャプター 3 航空機に関してはフェーズアウトなし

ICAO及びACIが取り組む騒音対策



その3: 土地利用計画

騒音の低減に伴い確保された土地の有効活用

ICAO及びACIが取り組む騒音対策

その4：運航制限

チャプター 2 航空機退役後のチャプター 3 航空機
への運航制限 **最後の手段** 欧米の対立

ICAO及びACIが取り組む騒音対策

その1：騒音発生源対策

その2：騒音低減対策

その3：土地利用計画

その4：運航制限

バランスアプローチ

欧米、アジアとも空港の抱える問題は共通

共通問題を話し合う場

ACI & 地域空港同盟

ACIと地域空港同盟

1: ACIの概要

- 世界169カ国、550空港運営者、1400空港の集まり
- ICAO,IATAと並ぶ航空業界の3本の柱の一つ

2: ACI活動参加の意義

- 空港に共通な問題を、地域を超えて解決を図れる
- 最新の情報を常に把握できる
- 世界の空港とのネットワークが構築できる
- 世界の空港をリードできる

3: ACIが現在取り組んでいる問題

- 環 境 = 騒音、大気汚染防止対策等
- 保 安 = バイオ技術によるハイジャック防止対策等
- 経 営 = 空港民営化、空港の効率経営等
- 技術安全 = NLA、空港の運用安全基準等
- サービス = IT技術によるSPT,CS向上対策等

ACI組織

ACI本部
事務局：ジュネーブ

アフリカ地域部会
事務局：カイロ

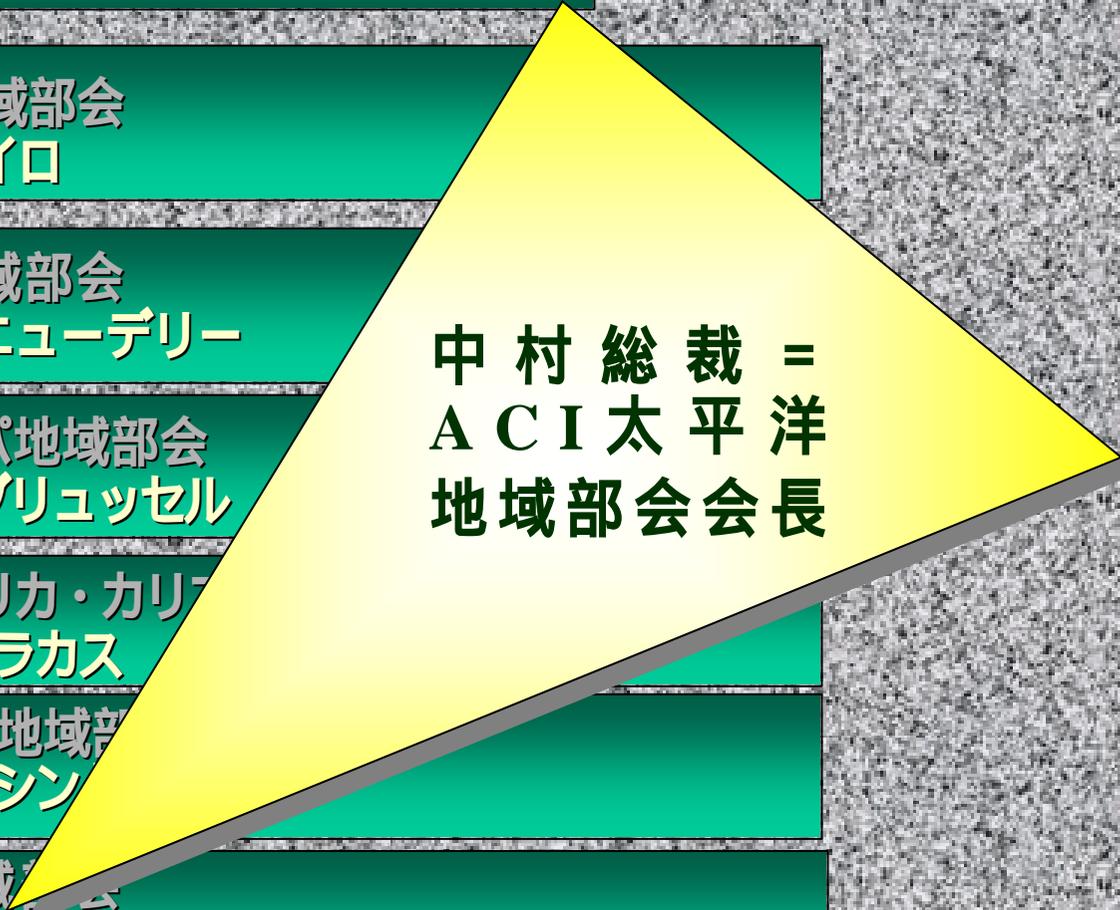
アジア地域部会
事務局：ニューデリー

ヨーロッパ地域部会
事務局：ブリュッセル

ラテンアメリカ・カリブ地域部会
事務局：カラカス

北アメリカ地域部会
事務局：ワシントン

太平洋地域部会
事務局：バンクーバー



中村総裁 =
ACI太平洋
地域部会会長



ACI太平洋地域部会



ACIと地域空港同盟

地域のもつ利害関係 空港の地域内アライアンス

欧州はE U、北米はNAFTA等が母体

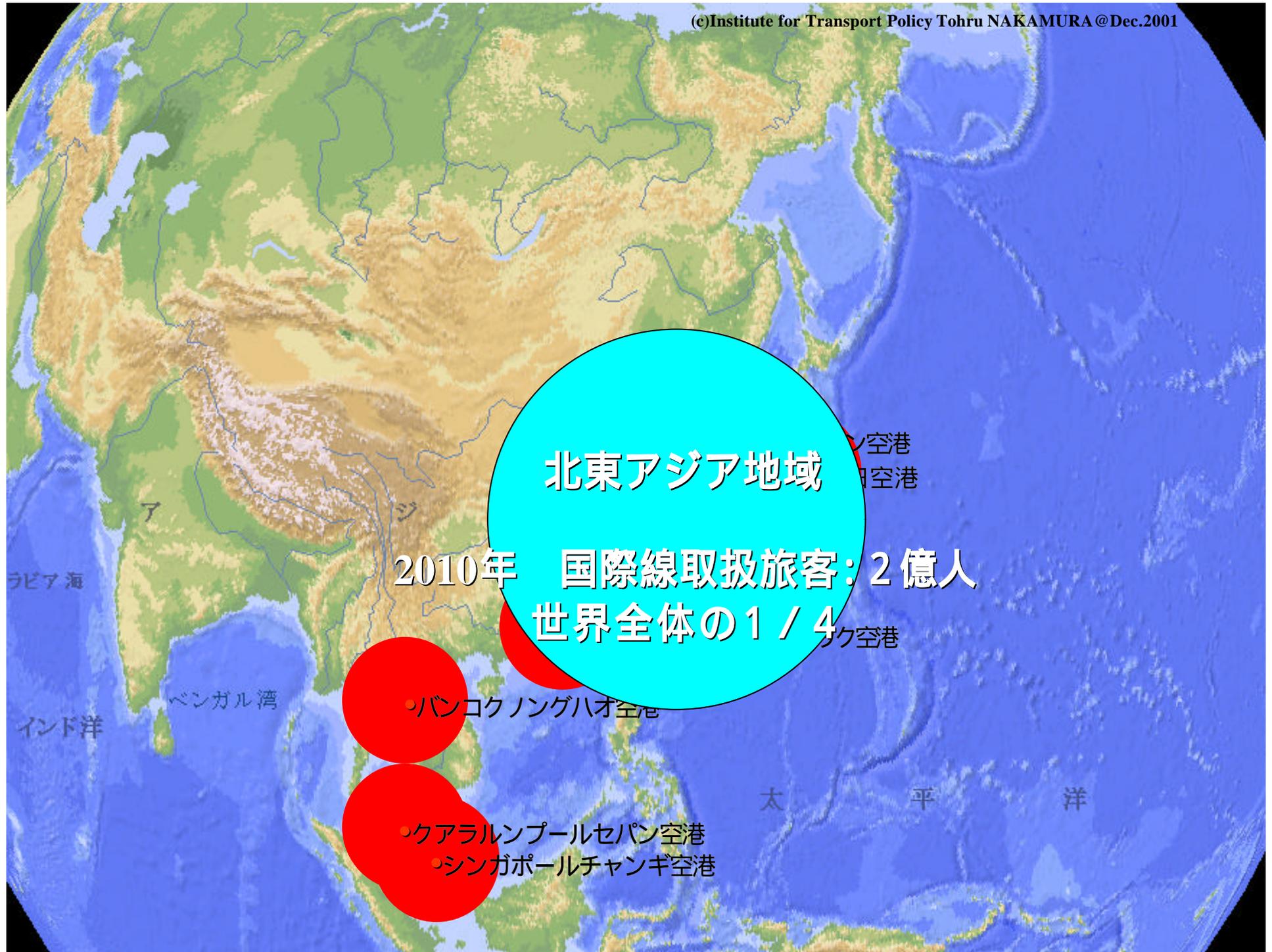
アジアは？

AAA

ASEAN加盟国の
空港同盟

北東アジア圏空港同盟
12月7日に調印式

中国、韓国、日本の
主要空港同盟



地域内空港の協調、協力 そして競争へ

激化する競争、どうなる空港経営？

米国の規制緩和

航空会社の競争激化

料金価格競争へ

運賃低下 イールド減少

運賃は下がるが旅客が増えてコストが増加

空港経営者

着陸料金の値上げは将来期待できない

非航空収入を増やすしかない！

先進空港の空港ビジネス
BAA, FraPort
ブランドとして海外事業展開

総合企業としての
世界的な空港
ビジネスの展開



空港の民営化は
世界的に構造的
なトレンド！

空港の民営化

民営化 (Privatization)

規制緩和 (Deregulation)

自由化 (Liberalization)

非国有化 (Denationalization)

民営化の手法

IPO (Initial Public Offering) 方式: BAA方式

トレードセール (リース) 方式: オーストラリア方式

マネージメント方式: ミラノ空港方式 (SEA)

経営権の選択枝

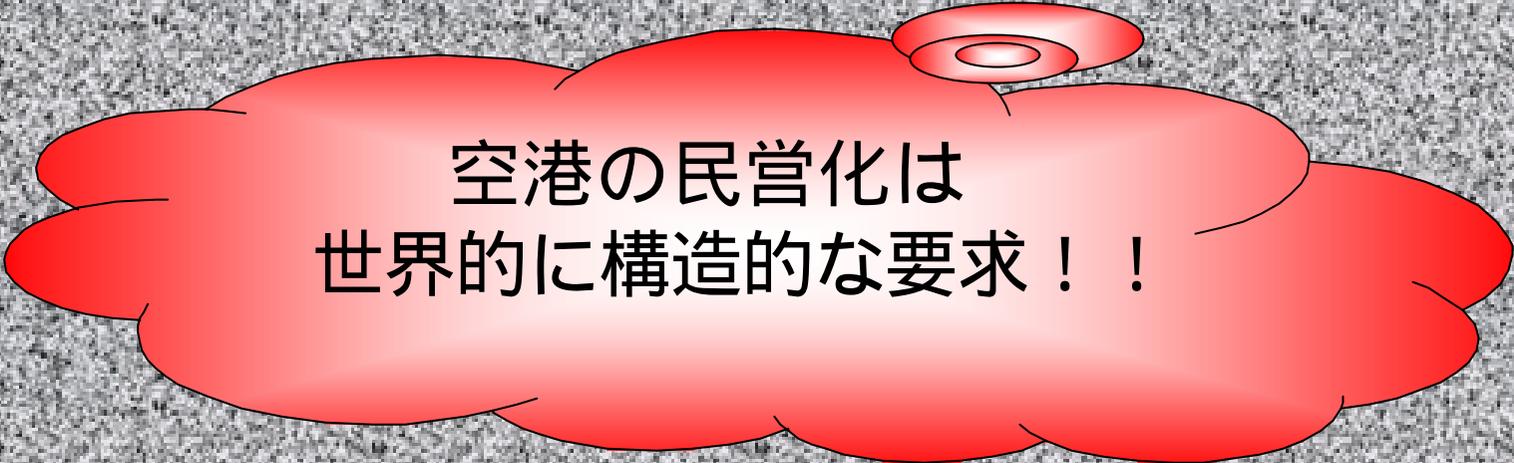
完全売却 or 部分売却

完全営業権譲渡 or 部分営業権譲渡

所有権営業権確保

オーストラリアの空港の教訓

- 非完全独立: 営利事業への国の関与
- 単独民営化: 複数空港による安定経営システム構築なし
- 民営化のタイミング: アジア経済危機
- シドニー空港の決断: 営業権譲渡先が見つからなかったため、結果的に将来安定経営可能なレベルまで着陸料金値上げ (2倍)



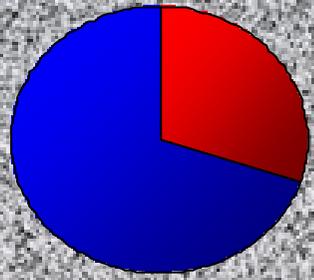
空港の民営化は
世界的に構造的な要求！！

航空収入と非航空収入

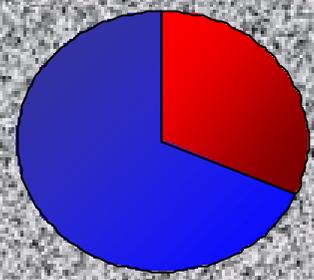
■ 空港使用料
■ 非航空系収入

出典：添田慎二著「空港経営」

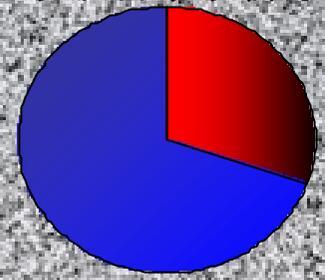
BAA



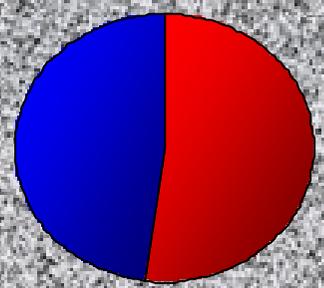
パリ



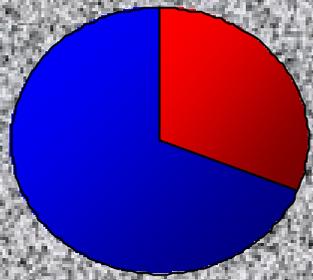
フランクフルト



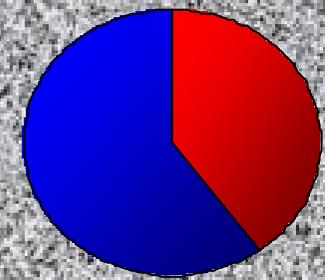
NYNJ



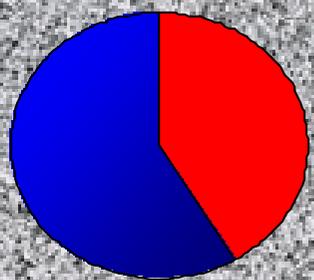
香港



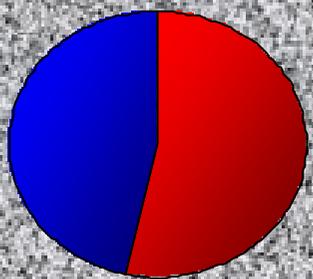
シンガポール



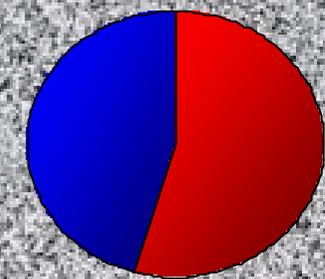
韓国



タイ



NAA



空港整備における日本の特徴

国土
人口

カリフォルニア州と同程度、居住可能面積は35%
米国の半分
居住可能地域における人口密度が極めて高い
首都圏（国土のわずか4%）に3000万人が集中

都市圏での空港スペース確保が困難

海上空港の建設 国土の創造

建設費の増大
関西空港1期工事（水深18m）、インチョン4～6m

国土の創造である海上空港埋め立てによる巨額な建設費
利用者負担 **国際競争力喪失**

社会資本部分と経済資本部分の負担者は？（Tax or Charge?）

日本の国際空港整備の現状

国家プロジェクトとして多額の公的資金を投入し
狭い国土において難航する用地買収や
海上空港島建設などゼロからの空港づくり。

公的担保の確保
民間企業に
馴染まず！

空港整備は
道半ば！

成田空港も土地の購入、内陸空港として必要な
環境対策、共生対策が不可避！

経営形態見直しのキーポイント

我が国における国際拠点空港の経営形態見直しを考える上でのキーポイント

国際拠点空港としての公共性の担保
国家の戦略的社会資本で第一種空港は本来国が設置

途上にある空港整備の确实性の担保

環境対策・地域共生の担保
内陸空港たる成田にとって、地域からの信頼は空港整備・運営のアキレス腱

民間企業経営による経営の効率化とサービス向上
民業分野の規制緩和による収益事業拡大、着陸料金の引き下げによる利用者還元

国家財政への貢献
特殊法人改革への対応、出資などの公的資金投入の抑制、成田による空港行政への財政的貢献

各種経営形態の比較

一括特殊会社

- 環境対策・地域共生の担保に懸念
- 民間企業経営による経営の効率化とサービスの向上が不完全

- 環境対策・地域共生の担保に懸念
- 途上にある空港整備の确实性に懸念

一括完全民営会社

時代の要請に合わせて、
どのように公共性と企業性を追求するか？

企業性発揮が期待できる管理運営

上下分離

公共性の強い基本施設整備・保有や環境対策

成田空港の将来像

都心から
遠い

NAAは民営化
に耐えられる？

機能充実

国内線羽田
乗り継ぎが不便

- 来年春暫定滑走路供用開始
将来は3500m超級の滑走路2本へ

暫定滑走路も
3,500m超級
へ延長

本格滑走路2
本を備えた
国際空港へ

暫定滑走路

暫定滑走路(2,180m)

平行滑走路(2,500m)



800m 北側にシフト

A 滑走路 4,000m

空港
5,000

成田空港の将来像

都心から
遠い

NAAは民営化
に耐えられる？

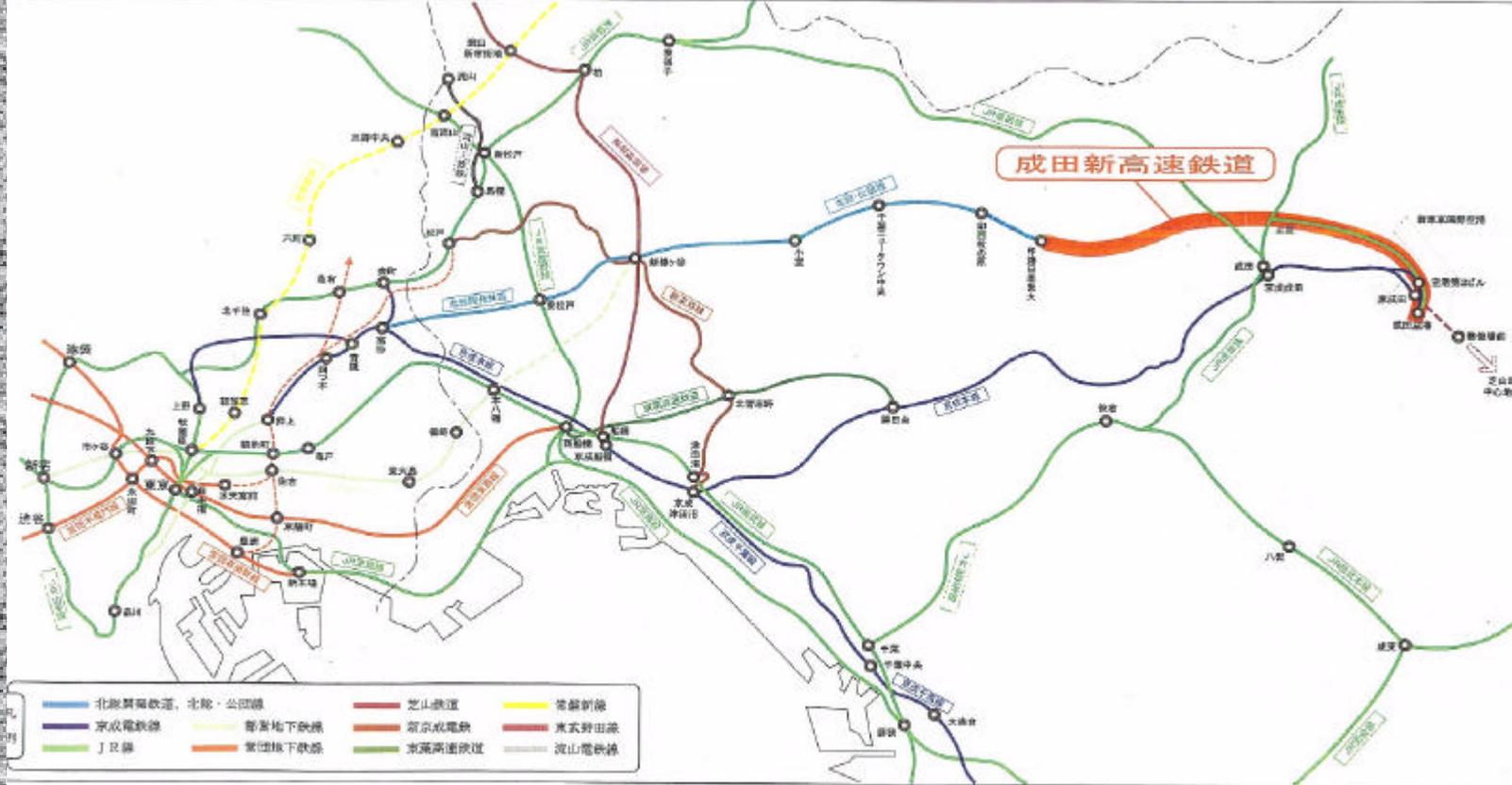
機能充実

国内線羽田
乗り継ぎが不便

- 来年春暫定滑走路供用開始 将来は本格滑走路2本へ
- アクセス改善 日暮里駅(将来は東京駅へ)から30分台で接続へ

成田空港へのアクセス機能強化

- 首都圏における航空需要は今後とも順調に増加すること等を踏まえ、成田空港へのアクセスに係る所要時間、乗換回数等の改善を図る
- 印旛日医大～新東京国際空港間の19.1Kmの延長（新線建設10.5Km）
- 日暮里～空港第2ビル間 所要時間36分台



成田新高速鉄道の位置

成田空港の将来像

都心から
遠い

NAAは民営化
に耐えられる？

機能充実

国内線羽田
乗り継ぎが不便

- 来年春暫定滑走路供用開始 将来は本格滑走路2本へ
- アクセス改善 日暮里駅（将来は東京駅へ）から30分台で接続へ
- 国内線充実し、年間発着回数は2万回へ
国際線・国内線のハブ&スポークの確立
周辺の住民の方が国内線を利用
第1PTBに国内線施設建設

成田空港国内線需要創出方策の概略

1. 国内線需要創出の目的

国内線の充実による
空港機能の向上

国際線・国内線乗り継ぎ機能の向上
東関東地域の国内々移動の拠点と
しての機能の向上

国内線の充実による
地域の振興

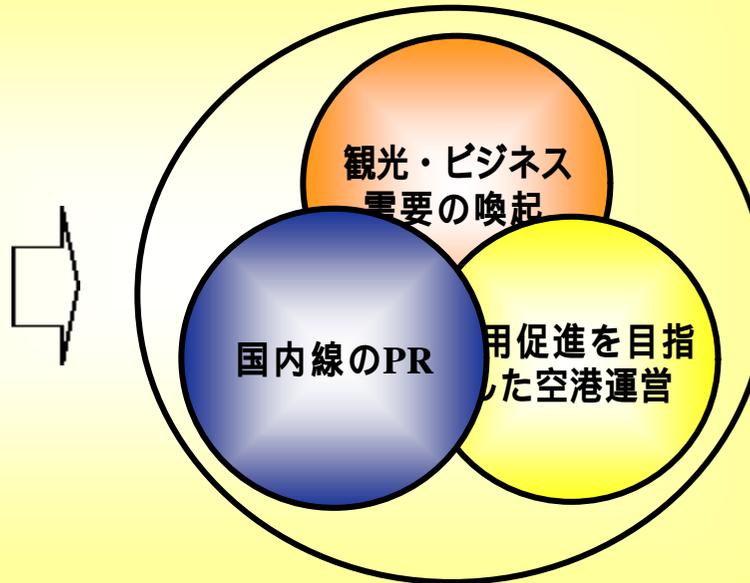
空港周辺地域の観光振興
地域間交流の拡大

2. 国内線需要創出方策

主な課題

観光資源等の充実
と活用
国内線の周知徹底
や利用啓蒙
便数の充実やダイ
ヤ設定の工夫
アクセスの充実
インバウンド・アウト
バウンドに応じた的
確な方策の実施
等

需要創出方策イメージ



成田空港の将来像

都心から
遠い

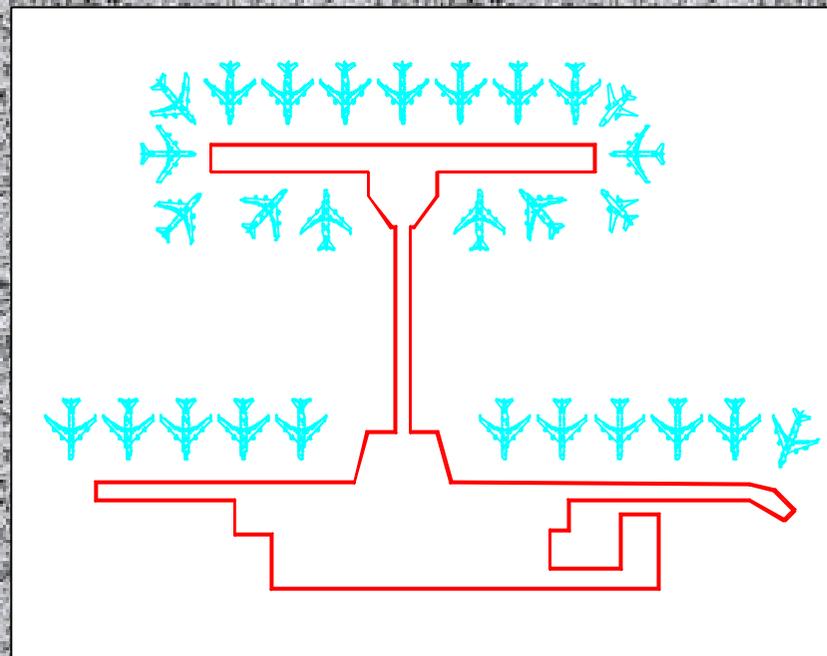
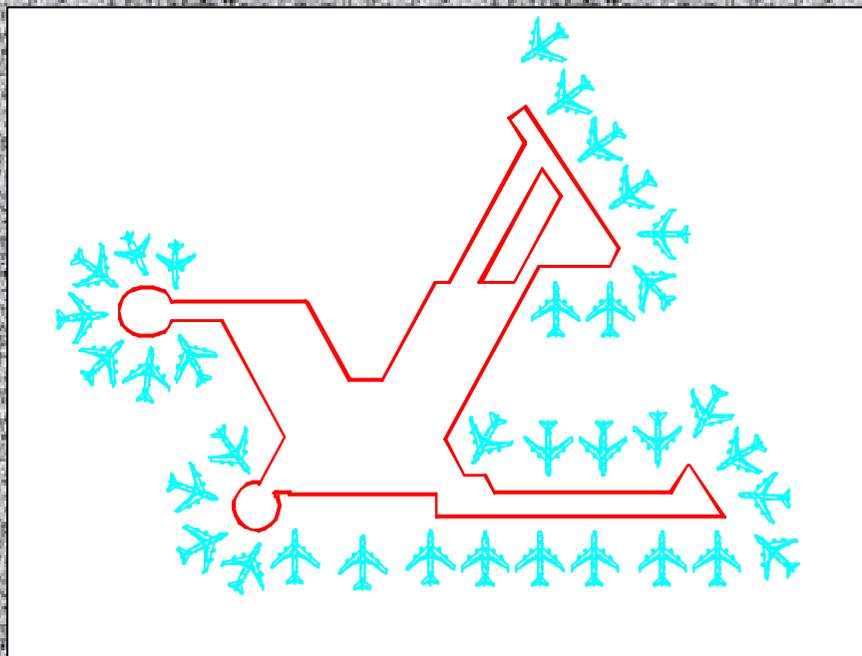
NAAは民営化
に耐えられる？

機能充実

国内線羽田
乗り継ぎが不便

- 来年春暫定滑走路供用開始 将来は本格滑走路2本へ
- アクセス改善 日暮里駅（将来は東京駅へ）から30分台で接続へ
- 国内線充実し、年間発着回数は2万回へ
国際線・国内線のハブ&スポークの確立
周辺の住民の方が国内線を利用
第1PTBに国内線施設建設
- 同一アライアンスパートナー航空会社を同一ターミナルへ
アライアンスを組む便の乗り継ぎ大幅改善
アライアンス内国際線・国内線のハブ&スポークの確立

航空会社の再配置計画



第1旅客ターミナルビル北棟	
JAS	32
Wings	380
Sky Team	158
Non-alliance	10
計	580 / 週
13 会社	28.2%

第1旅客ターミナルビル南棟	
ANA	182
Star Alliance	376
Non-alliance	28
計	586 / 週
13 会社	28.5%

第2旅客ターミナルビル	
JAL	522
Oneworld	176
Non-alliance	94
計	892 / 週
23 会社	43.3%

国内線	34 / 週
-----	--------

国内線	42 / 週
-----	--------

第1、第2旅客ターミナルビル間移動 19 会社

第1旅客ターミナルビル内移動 4 会社

成田空港の将来像

都心から
遠い

NAAは民営化
に耐えられる？

機能充実

国内線羽田
乗り継ぎが不便

民営化への助走

- 来年春暫定滑走路供用開始 将来は本格滑走路2本へ
- アクセス改善 日暮里駅（将来は東京駅へ）から30分台で接続へ
- 国内線充実し、年間発着回数は2万回へ
国際線・国内線のハブ&スポークの確立
周辺の住民の方が国内線を利用
第1PTBに国内線施設建設
- 同一アライアンスパートナー航空会社を同一ターミナルへ
アライアンスを組む便の乗り継ぎ大幅改善
アライアンス内国際線・国内線のハブ&スポークの確立
- NAAへの市場評価
財投機関債発行に際、格付け機関から“AA-”の評価
格付けのプロセスを通じて、情報公開等民間企業の考
え方を輸入 民営化への助走

成田空港の未来へ

- 本格滑走路を2本備える空港へ
- アクセス改善 日暮里駅（将来は東京駅？）から30分台で接続できる空港へ
- 国内線を充実し、国内線と国際線のハブ&スポークの確立へ
- 民営化し、空港の効率経営とサービスの向上を図り、お客様から喜ばれる空港へ

成田空港の未来へ

御清聴ありがとうございました。
今後ともNAA一同
皆様に愛される空港づくりを目指し
努力して参ります。

新東京国際空港公団 総裁 中村 徹