

CLAIR REPORT No.406

英国における空港施策の現状及び空港の現状について

Clair Report No.406(Oct 21, 2014)

(一財)自治体国際化協会 ロンドン事務所



一般財団法人

自治体国際化協会

「CLAIR REPORT」の発刊について

当協会では、調査事業の一環として、海外各地域の地方行財政事情、開発事例等、様々な領域にわたる海外の情報を分野別にまとめた調査誌「CLAIR REPORT」シリーズを刊行しております。

このシリーズは、地方自治行政の参考に資するため、関係の方々に地方行財政に係わる様々な海外の情報を紹介することを目的としております。

内容につきましては、今後とも一層の改善を重ねてまいりたいと存じますので、ご意見等を賜れば幸いに存じます。

本誌からの無断転載はご遠慮ください。

問い合わせ先

〒102-0083 東京都千代田区麹町 1-7 相互半蔵門ビル

(一財)自治体国際化協会 総務部 企画調査課

TEL: 03-5213-1722

FAX: 03-5213-1741

E-Mail: kikaku@clair.or.jp

はじめに

日本の空港運営は、LCC（Low Cost Carrier）の進出、羽田空港への国際線乗入れの大幅な拡大、2013年の民活空港運営法の施行に伴う運営方法の多様化などにより、大きな変革期を迎えている。

また、我が国全体が人口減少時代に突入する中で、国際化や交流人口の拡大の担い手として、地方空港の果たす役割の重要性はこれまでにないほど高まっている。

一方、英国の空港運営はサッチャー政権時の改革等もあり、欧州のハブ空港とも言えるヒースロー空港などは既に民営化されて30年以上が経過するなど、地方空港も含め大半が民営化されており、多くの地方空港が欧州の各都市との路線を持ち、激しい競争の中でサービス向上や誘客にしのぎを削っている。

本調査は、我が国のニーズに応える上で、民間活力の導入という面で先進的な英国の事例を紹介すべく、ロンドン事務所の地の利を生かしつつも、日本とはかなり前提条件が異なり調査のアポイントメント等も一筋縄では行かない中、筆者が努力して積み上げた調査である。

奇しくも2013年の訪日外国人旅行者が初めて1,000万人を突破した。本レポートが空港の利活用を通じた地域の発展を目指す自治体職員の皆さんにとって参考となり、日本全体での誘客の更なる拡大と、これらを通じた地方の振興につながることを願ってやまない。

一般財団法人自治体国際化協会 ロンドン事務所長

目次

概要	1
第1章 英国における空港施策	2
第1節 民営化以前の状況	2
第2節 民営化	2
第3節 BAA plc のその後の経過	3
第4節 民営化の理念	3
第5節 航空自由化	4
第6節 空港の所有及び運営主体の流動性	5
第2章 英国における空港の現状	9
第1節 基礎情報	9
第2節 ロンドン5空港の現状	12
第3節 英国地方空港の現状	15
第3章 事例紹介	28
第1節 ブリストル空港 (Bristol Airport)	28
第2節 ロンドン・シティ空港 (London City Airport)	37
さいごに	41

概要

我が国の空港政策は、空港インフラ整備は概ね完了し、その重点は運営へとシフトしてきている。

平成 25 年 7 月、民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律が施行され、同法に基づき同年 11 月、国土交通省は「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する基本方針」を告示した。さらに同月にはこの法律や基本方針にのっとり民営化を目指す仙台空港に関して、実施素案である「仙台空港特定運営事業基本スキーム（案）」が公表され、平成 27 年 3 月までに民営化移行を目指すとされている。

日本の空港運営は大きな転換期を迎えており、我が国の自治体においても地域の重要なインフラである空港をどのように位置付け活用していくか今後さらに大きな議論となっていくことが予想される。

本レポートでは、先進的な空港及び航空施策を打ち出している英国に焦点をあて、その柱となる空港運営の民営化とオープンスカイ（航空自由化）という欧州全体をも巻き込む大きな流れの中で、増加基調にある航空需要をうまく取り込み、様々なかたちで展開している英国の空港の現状について、特に地方空港に重点を置きながら整理する。

なお、為替レートは特別な表記がない限り 1 ポンド＝約 170 円（平成 26 年 1 月 28 日現在）とする。

第1章 英国における空港施策

第1節 民営化以前の状況

英国中央政府は、1960年代半ばまで22の空港を直接運営していた。しかし、増え続ける航空需要と技術の進展に伴う複雑化にともない、1965年空港公団法（Airport Authority Act）により中央政府全額出資の法人としてBAA（British Airports Authority）が設立された。翌1966年には、BAAに対しヒースロー空港、ガトウィック空港、スタンステッド空港、プレストウィック空港が移管され、BAAによる運営が始まった。中央政府所有のその他空港の一部については、1965年空港白書により近郊の地方自治体に無償移管を実施した。中央政府はその後も、1971年にエジンバラ空港、1975年にアバディーン空港をBAAに移管した。また1975年にはグラスゴー市からグラスゴー空港を移管され、BAAは7つの空港を運営することとなった。

第2節 民営化

英国では1986年に制定された空港法（Airport Act、以下「1986年空港法」という。）¹から大きく空港の民営化へと舵を切ることになる。

その前年の1985年、当時の保守党サッチャー政権は空港政策白書（The airports policy White Paper）を発表し、そこで空港の民営化を明記した。民営化の実施にあたり大きな論点となったのは、巨大な空港運営主体となっていたBAAの民営化であった。BAA民営化の具体的方法については、①BAA全体として株式会社化する、②7つの空港ごとに株式会社化する、③ロンドンにある3つの空港（ヒースロー空港、ガトウィック空港、スタンステッド空港）とスコットランドにある4つの空港（プレストウィック空港、エジンバラ空港、アバディーン空港、グラスゴー空港）をそれぞれグループとして株式会社化する、④資産やフランチャイズ権の販売、アウトソーシングなどにより民間の資本や経営手腕を導入することなどが検討された。様々な議論が展開されたが、最終的にはBAAの資産、債権債務を新設するBAA plc（ビーエーエー公開有限責任会社；BAA public limited company）に一括継承させることを明記した1986年空港法が成立した。これをうけて中央政府は1987年6月にBAA plc株5億株を市場放出し、12億2,500万ポンド（当時のレートで約2,850億円）でロンドン株式市場に上場した。ただし、この時点では中央政府はBAA plcの黄金株を保持していた。

同時に、この1986年空港白書では地方自治体が運営する大規模空港についても公開有限責任会社等による民営化が求められた。1986年空港法では売上高が直近過去3年度のうち2回以上100万ポンド（当時のレートで約2億5千万円）を超える15の空港（バーミンガム；Birmingham、ブラックプール；Blackpool、ボーンマス；Bournemouth、ブリストル；Bristol、カーディフ；Cardiff、イーストミッドランズ；East Midlands、エクセター；Exeter、ハンバーサイド；Humberside、リーズ・ブラッドフォード；Leeds Bradford、リバプール；Liverpool、ルートン；Luton、マンチェスター；

¹ <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1986/31/contents>

Manchester、ニューカッスル；New Castle、ノーウィッチ；Norwich、ティーズサイド；Teesside）については関連会社の設立が求められ、財政的にも人材的にも完全に地方自治体から切り離すことが求められた。

しかし、1986年空港法においては株式の保有や売却については特に制限や規定がなかったため、現在でも様々な形態により所有及び運営されている。例えば、バーミンガム空港については1997年に株式の40%が民間に売却されたが、現在でもウエスト・ミッドランド地区の7つの自治体が合計で49%の株式を保有している。その他にも100%を売却し完全民営化を果たした空港、100%地方自治体が保有したまま運営だけを民間に任せるコンセッション方式²を採用した空港、いくつかの地方自治体が株式を保有する会社組織が空港を所有・運営をしている空港などいろいろな形態で空港運営及び経営が行われている。英国における空港民営化というと完全に民営化したものだけをイメージしがちであるが、地方空港にあっては程度の差こそあれ地方自治体が関与しているものが今なお多いと言える。

第3節 BAA plc のその後の経過

民営化された後、BAA plcは1990年にサウザンプトン空港を買収し、1992年にはプレストウィック空港を売却した。また中央政府は1992年に2.9%の株式を売却したが、なお黄金株は保有し続けていた。しかし、2003年に欧州連合司法裁判所³は英国中央政府による黄金株の保有はEUの単一市場における資本の自由な移動に基づく義務の不履行にあたりと判決した。これを受けて中央政府はBAA plc黄金株を償却した。その後、2006年にはスペインの建設大手フェロビアル（Ferrovial）に買収され、8月に上場廃止し、社名をBAA Limitedと変更した。その後、2012年10月には現社名のヒースロー・エアポート・ホールディングス（Heathrow airport Holdings Limited）とさらに変更している。

第4節 民営化の理念

1985年の空港白書に記載された民営化の方針は、空港機能の向上、環境対策、安全確保とともに民間資本導入による空港の企業性、効率性の向上を掲げており、そのための手段としてBAAの民営化が位置づけられている。BAA民営化の目的は公共部門の規模縮小、従業員の株式保有を通じた経営参加、経営の自由度の確保、効率性の顧客対応の向上、非航空事業の拡大が政府から正式発表されている。この民営化はサッチャー政権による民営化施策の推進の一環であり、国家財政改善の一環として語られることも多い。しかし、民営化によってもたらされるものは競争原理を導入されることで、空港利用者の利便性に寄与するという側面が最も重要な部分である。

事実、民営化後もBAA plcはヒースロー空港、ガトウィック空港、スタンステッド

² 料金徴収を伴う公共施設などについて、施設の所有権は公的機関に残したまま運営を特別目的会社として設立される民間事業者が行う方式

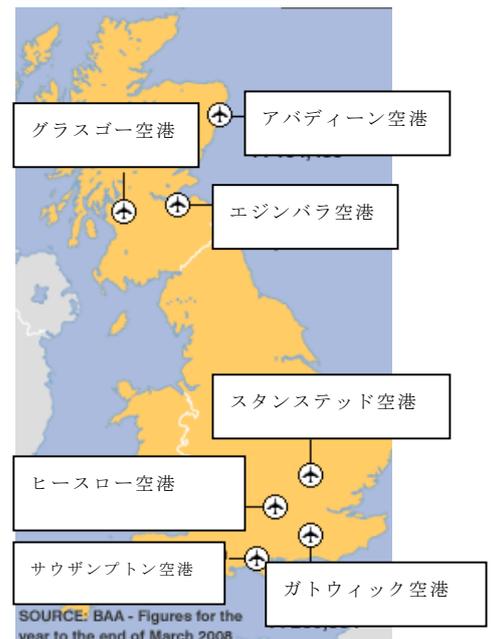
³ 欧州連合法体系の解釈等を行う欧州連合の裁判所

空港の3空港を所有し、ロンドンにおける独占的な地位を占めていたことから、この3空港に対しては、着陸料、駐機料、旅客取扱量に対してプライス・キャップ制⁴が導入され料金の無秩序な上昇に歯止めをかけ、空港利用料が不当に高騰しない仕組みとしている。また、1986年空港法では空港でのサービス基準が規定され（第39条第2項）、これに到達していない場合は制裁金等も含めた改善への手続きを規定し、民営化によって空港利用者全体にその利益がもたらされるよう配慮している。

また、近年では空港民営化に際し、当初から議論があったヒースロー空港、ガトウィック空港、スタンステッド空港、エジンバラ空港、グラスゴー空港、アバディーン空港の分割議論に決着がついた。2009年3月、英国競争委員会（Competition Commission）は、BAA Limited.に対してガトウィック空港、スタンステッド空港の両空港とエジンバラ空港、グラスゴー空港のどちらかの空港、合計3空港を今後2年以内に売却するよう命じた。これに対してBAA Limitedは大いに反発したが、2009年にガトウィック空港、2012年にエジンバラ空港、そして2013年にスタンステッド空港の売却を完了させた。この売却命令については様々な見解があるところではあるが、競争委員会が売却命令の主な理由として上げているのはBAA Limitedが航空会社や乗客の利益に対して十分に貢献していないというものであり、あくまでも公共の利益への貢献が不足しているところに力点を置いている。なお、スタンステッド空港の売却先はマンチェスター・エアポート・グループ（Manchester Airport Group; MAG、以下「M.A.G」という。）である。

【図1-1】

BAA Limited 所有の空港



（出典）BBC

第5節 航空自由化

中央政府は空港の民営化を進めると同時に、欧州連合（以下「EU」という。）内における航空自由化を1980年代後半から推進しながら航空需要を創出していく努力もあわせて行っている。なぜなら、民営化の実現は空港の買い手の存在なしには成立しない。市場において買い手にアピールするためには空港自体の収益性や競争力の向上が必要不可欠であり、そのためには航空需要の掘り起こしが課題になってくる。そのための政策が航空自由化であり、英国では空港の民営化と航空の自由化は一体として機能していったのである。なお、航空自由化の詳しい内容については第2章第3節にて後述する。

⁴ プライス・キャップ制はマンチェスター空港にも適用されている。

第6節 空港の所有及び運営主体の流動性

先述したとおり、現在、英国における空港は様々な主体によって所有、運営、経営されている。

コンセッション方式⁵を採用しているルートン（Luton）空港をみる。

1938年に開港したルートン空港は開港当初から地元自治体であるルートン市が所有、運営を行っていた。その後、1986年の空港法施行に伴い、ルートン市が100%株式を保有する有限会社となった。その後も1992年から1996年にかけてターミナルビルやアクセス道路、駐車場の改修など設備投資を実施し、1995年には当時まだ新しい取り組みであった低コスト航空会社（Low Cost Carrier。以下「LCC」という。）の拠点空港になるなど安定的な経営を続けていた。

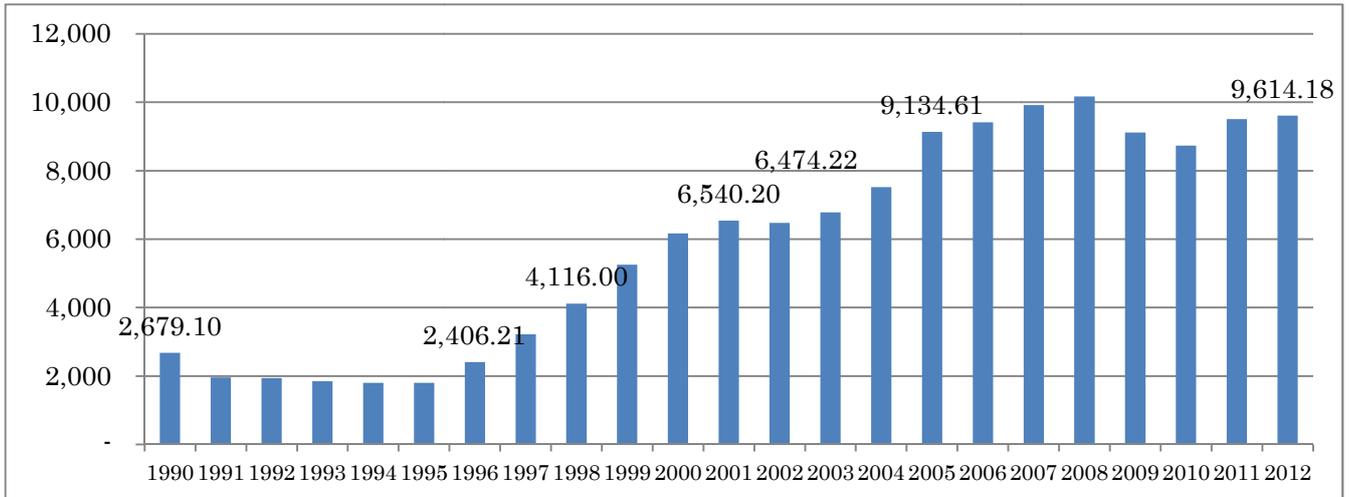
しかし、さらなる設備拡張資金調達のため、空港の運用について、1998年に民間のコンソーシアムである London Luton Airport Operations Limited と1999年から30年間のコンセッション契約を締結した。この London Luton Airport Operations Limited の株主はイギリスの企業である TBI Public Limited Company であったが、2005年に Airport Concessions & Development Ltd. に買収された。この Airport Concessions & Development Ltd. の株式をたどっていくと、スペインの空港公団である Aena と、同じくスペインの建設会社兼投資会社である Abertis とが株主となっている。2005年当時の Airport Concessions & Development Ltd. 株式保有割合は Aena が10%、Abertis が90%となっていた。その後、2013年には Abertis が株式の売却を発表し、現在の株式は Aena が51%、Aena とコンソーシアムを組むフランスの保険大手アクサの投資子会社 Axa Private Equity が49%保有となっている。

ルートン空港そのものは、開港当時から一貫してルートン市が保有しているものの、運営会社についてはその株主が国籍を超えてめまぐるしく変遷してきているが、ロンドンにおけるセカンダリー空港として確固たる地位を確立している。

⁵料金徴収を伴う公共施設などについて、施設の所有権は公的機関に残したまま運営を特別目的会社として設立される民間事業者が行う方式

【表 1 - 2】 ルートン空港における乗降客数の推移

(単位：千人)



次にマンチェスター (Manchester) 空港をみる。マンチェスター空港の所有及び運営は、マンチェスター市とその周辺地域 9 自治体が株式の 100% 保有する M.A.G によって実施されている。M.A.G の株式保有割合はマンチェスター市が 55%、残りの 45% を周辺 9 自治体がそれぞれ 5% ずつ保有しており、その収益は株主である自治体に配当されてきている。2012 年 6 月に公表された M.A.G の 2011 年度事業・収支年間報告をみると「M.A.G は 10 の地方自治体に所有されています。」と公営の企業であることが明記されている。

一方で、M.A.G は公営の企業でありながらも、マンチェスター空港に加え、イースト・ミッドランズ空港、ボーンマス空港、ハンバーサイド空港など所管外の地域に所在する空港も運営していた。最近では 2012 年 8 月にはハンバーサイド空港を売却し、続いて 2013 年 2 月にはロンドンのスタンステッド空港を買収するなど大きな動きを見せている。また株式についても、このスタンステッド空港買収と同じタイミングで 35.5% をオーストラリアの民間企業である IFM (Industry Funds Management ; 以下「IFM」という。) に売却している。

現在の株式保有割合はマンチェスター市が 35.5%、IFM が 35.5%、残りの 29% を周辺の 9 の自治体が保有している。2013 年 6 月に発表された 2012 年度の事業・収支年間報告には「M.A.G はマンチェスター市 (35.5%)、IFM (35.5%) … (中略)

…に株式を保有された民間企業である。」と明記しており、その運営方針に大きな変化

【図 1 - 3】 M.A.G 所有の空港



がみられる。

さらに、カーディフ（Cardiff）空港をみてもみる。カーディフ空港は 1995 年に空港所有・運営を行う英国籍の会社であった TBI plc に売却されたが、2005 年にはスペインの建設会社兼投資会社である Abertis にさらに売却された。しかし、カーディフ空港の乗降客数は 2007 年のピーク時では 200 万人程度であったのに対し 2012 年には 100 万人程度まで減少していた。ウェールズ政府⁶は、カーディフ空港はウェールズ地方の玄関口となる空港であり、将来に向けて持続可能なサービスが求められるとして、2013 年 3 月には 5,200 万ポンド（約 88 億 4 千万円）で空港を買い戻すことを発表した。これにより同空港は現在、ウェールズ政府が設立した株式会社により運営されている。ウェールズ政府は、①利用者及び航空会社に最高の体験を提供できるような高い水準での運営を行うこと、②航空会社やその他の商業的なパートナーの成長を促進できるような環境をつくりだすこと、③ウェールズにおける経済的、産業的な利益の機会を最大化すること、④空港運営における環境への影響をコントロールしていくこと、⑤財務的安定性と空港運営を達成すること、⑥ウェールズにおける接続を向上すること、⑦カーディフのエンタープライズ・ゾーン⁷をサポートすることを空港経営における鍵であるとしている。

また、現在、ウェールズ議会における野党であるウェールズ保守党も、当該買収は納税者一人当たり 38.50 ポンド（約 6,545 円）の負担になるとして、同年 5 月に「カーディフ空港の青写真（A Blueprint for Cardiff Airport）」⁸を発表し、カーディフ空港の長期及び短期の計画を独自に紹介し、長期的には再度民営化すべきとしており、地域全体で空港のあり方について活発な議論が行われていることがうかがえる。

⁶ 中央政府によるウェールズ政府及びスコットランド政府に対する分権については、「英国の地方自治」（概要版）-2013 年改訂版-第 7 章第 1 節を参照

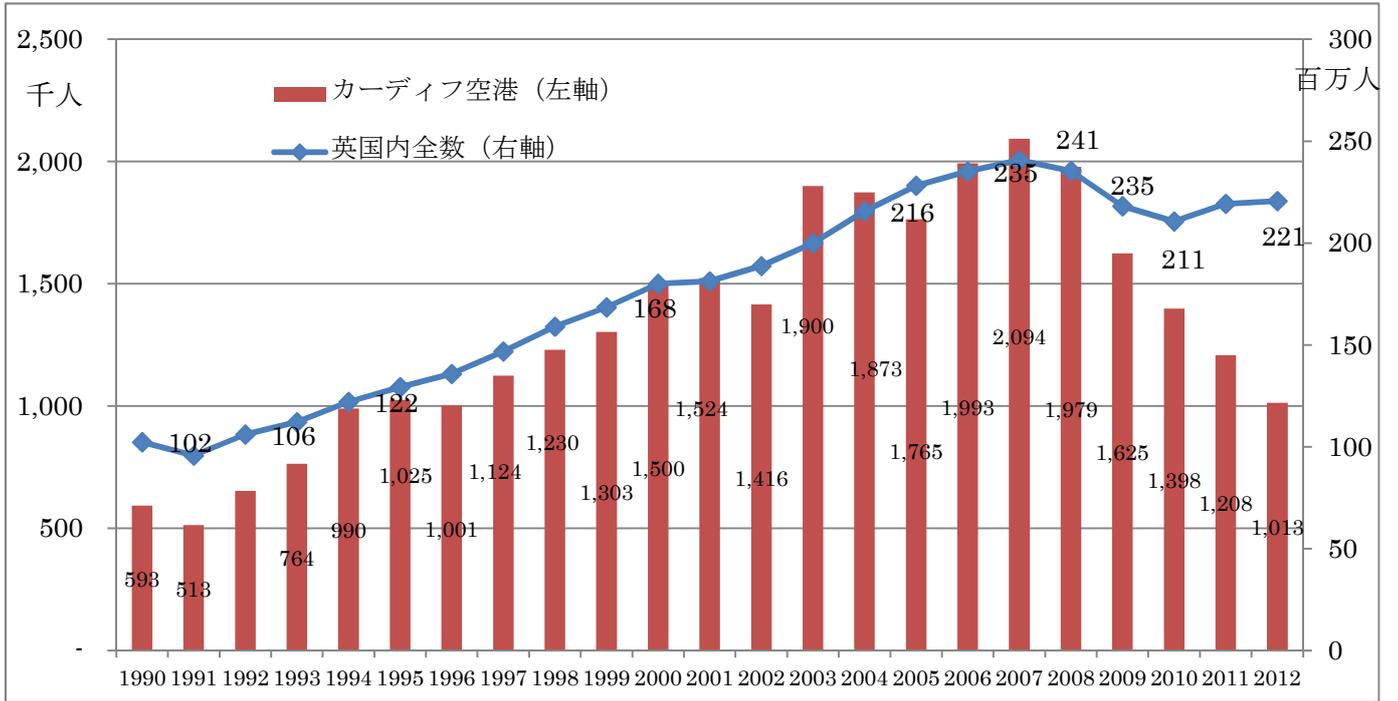
<http://www.clair.or.jp/j/forum/pub/docs/j47.pdf>

⁷ エンタープライズ・ゾーンについては、「英国の地方自治」（概要版）-2013 年改訂版-第 8 章第 3 節 6 を参照 <http://www.clair.or.jp/j/forum/pub/docs/j47.pdf>

⁸

<http://www.walesairforum.co.uk/Archive/A%20Blueprint%20for%20Cardiff%20Airport.pdf>

【表1-4】カーディフ空港の乗降客数推移



第2章 英国における空港の現状

第1節 基礎情報

日本には空港の数が多すぎるという議論があるが、表2-1をみてわかるとおり英国と比較して人口比、面積比からみると飛び抜けて日本における空港数が多いとは言い難い。また、英国の人口約70%の人が車で1時間以内に少なくとも1つの空港にアクセスすることができ、さらに2時間以内となると人口約75%の人が3つ以上の空港にアクセスできるとされており、英国における空港利用の地理的利便性は非常に高いと言える。

【表2-1】

	日本	英国
国土	377,955 km ² ⁹	241,752 km ²
人口	127,799 千人 ¹⁰	63,180 千人 ¹¹
空港数	97 ¹²	55 ¹³
乗降客数（2012年）	237,788,744 人 ¹⁴	220,643,651 人 ¹⁵

一方で、乗降客数については、人口の差にもかかわらずほぼ同数となっており、空の移動に対する需要量が日本と英国における大きな違いと言える。英国におけるこの需要の掘り起こし策やそれを支える空港及び航空施策について以下検討する。

ここでは、英国首都圏域内に設置された5つの空港、ヒースロー（Heathrow；LHR）空港、ガトウィック（Gatwick；LGW）空港、スタンステッド（Stansted；STN）空港、ルートン（Luton；LTN）空港、ロンドン・シティ（London City；LCY）空港の5つの空港を「ロンドン5空港」とし、それ以外の空港を「英国地方空港」として論じて行く。これは、周辺環境及び空港機能がロンドン5空港とそれ以外の空港（以下「英国地方空港」とする。）とでは大きく異なり、また英国における独立した航空交通規制組織であるCAA（Civil Aviation Authority；以下「CAA」という。）¹⁶においてもこの区分を使用していることを参考にしている。

なお、英国及び日本における空港ごとの利用者数を表2-2にまとめている。

⁹ 総務省統計局「日本の統計2013」第1章 1-1より

¹⁰ 総務省統計局「日本の統計2013」第2章 2-1より

¹¹ 2011 National Statics より（推計値含む）

¹² 国土交通省航空局（2013年4月1日現在）

¹³ CAA 'UK Airport Statics; 2013'より

¹⁴ 国土交通省「平成24年空港別乗降客数順位（国内線・国際線）」

¹⁵ CAA 'UK Airport Statistics: 2013 - 12'より

¹⁶ <https://www.caa.co.uk/>

【表2-2】2012年 空港ごとの乗降客数

	空港(英国)	乗客者数	割合	空港(日本)	乗客者数	割合
1	HEATHROW	69,983,139	31.7%	東京国際	66,720,445	28.1%
2	GATWICK	34,218,668	15.5%	成田国際	30,002,325	12.6%
3	MANCHESTER	19,654,100	8.9%	新千歳	17,463,051	7.3%
4	STANSTED	17,464,792	7.9%	福岡	17,416,567	7.3%
5	LUTON	9,614,175	4.4%	関西国際	15,906,012	6.7%
6	EDINBURGH	9,194,334	4.2%	那覇	15,042,959	6.3%
7	BIRMINGHAM	8,916,209	4.0%	大阪国際	13,218,471	5.6%
8	GLASGOW	7,150,095	3.2%	中部国際	9,102,000	3.8%
9	BRISTOL	5,916,258	2.7%	鹿児島	4,709,130	2.0%
10	LIVERPOOL (JOHN LENNON)	4,458,500	2.0%	熊本	2,912,028	1.2%
11	NEWCASTLE	4,354,648	2.0%	広島	2,691,361	1.1%
12	BELFAST INTERNATIONAL	4,312,441	2.0%	仙台	2,666,464	1.1%
13	EAST MIDLANDS INTERNATIONAL	4,067,915	1.8%	長崎	2,662,086	1.1%
14	ABERDEEN	3,328,533	1.5%	宮崎	2,660,584	1.1%
15	LONDON CITY	3,016,664	1.4%	神戸	2,476,634	1.0%
16	LEEDS BRADFORD	2,968,700	1.3%	松山	2,342,288	1.0%
17	BELFAST CITY (GEORGE BEST)	2,246,202	1.0%	小松	2,159,222	0.9%
18	SOUTHAMPTON	1,693,350	0.8%	石垣	1,620,164	0.7%
19	PRESTWICK	1,066,917	0.5%	函館	1,492,722	0.6%
20	CARDIFF WALES	1,013,386	0.5%	大分	1,484,014	0.6%
21	EXETER	694,963	0.3%	高松	1,412,791	0.6%
22	DONCASTER SHEFFIELD	693,129	0.3%	岡山	1,352,078	0.6%
23	BOURNEMOUTH	689,755	0.3%	宮古	1,272,774	0.5%
24	SOUTHEND	616,974	0.3%	北九州	1,262,236	0.5%
25	INVERNESS	601,550	0.3%	高知	1,215,073	0.5%
26	CITY OF DERRY (EGLINTON)	398,209	0.2%	秋田	1,156,586	0.5%
27	NORWICH	396,646	0.2%	旭川	1,063,264	0.4%
28	SCATSTA	304,426	0.1%	新潟	963,731	0.4%
29	BLACKPOOL	235,191	0.1%	富山	942,094	0.4%
30	HUMBERSIDE	233,589	0.1%	徳島	883,342	0.4%
31	NEWQUAY	166,272	0.1%	山口宇部	846,726	0.4%
32	DURHAM TEES VALLEY	164,826	0.1%	青森	824,818	0.3%
33	SUMBURGH	148,861	0.1%	女満別	718,374	0.3%
34	KIRKWALL	132,235	0.1%	出雲	691,654	0.3%
35	STORNOWAY	115,860	0.1%	釧路	637,603	0.3%
36	ISLES OF SCILLY (ST.MARYS)	97,012	-	帯広	565,524	0.2%
37	PENZANCE HELIPORT	61,747	-	奄美	535,372	0.2%
38	DUNDEE	54,642	-	名古屋	479,193	0.2%
39	LANDS END (ST JUST)	31,964	-	美保	463,252	0.2%
40	BENBECULA	30,849	-	静岡	439,811	0.2%
41	WICK JOHN O GROATS	24,920	-	百里	395,302	0.2%
42	ISLES OF SCILLY (TRESKO)	24,175	-	庄内	355,583	0.1%
43	ISLAY	21,230	-	佐賀	345,066	0.1%
44	GLOUCESTERSHIRE	15,245	-	花巻	327,564	0.1%
45	BARRA	11,414	-	鳥取	297,525	0.1%
46	CAMPBELTOWN	8,689	-	対馬	256,297	0.1%

(続き)

	空港(英国)	2012年乗客者数	割合	空港(日本)	2012年乗客者数	割合
47	MANSTON (KENT INT)	8,262	-	三沢	229,616	0.1%
48	TIRRE	7,317	-	福島	225,687	0.1%
49	OXFORD (KIDLINGTON)	6,577	-	久米島	222,501	0.1%
50	LERWICK (TINGWALL)	5,041	-	八丈島	196,608	0.1%
51	CAMBRIDGE	2,130	-	中標津	188,286	0.1%
52	SHOREHAM	480	-	稚内	175,969	0.1%
53	LYDD	445	-	屋久島	157,205	0.1%
54	COVENTRY	-	-	能登	151,890	0.1%
55	PLYMOUTH	-	-	徳之島	150,108	0.1%
56				札幌	136,464	0.1%
57				福江	127,751	0.1%
58				山形	119,097	0.1%
59				大館能代	106,761	-
60				南紀白浜	103,935	-
61				沖永良部	83,629	-
62				松本	78,517	-
63				種子島	73,399	-
64				与那国	72,288	-
65				喜界	68,487	-
66				石見	68,031	-
67				調布	66,317	-
68				与論	61,376	-
69				天草	58,852	-
70				隠岐	53,410	-
71				紋別	51,269	-
72				南大東	38,159	-
73				大島	35,284	-
74				壱岐	31,993	-
75				多良間	31,436	-
76				利尻	30,592	-
77				新島	27,110	-
78				但馬	24,795	-
79				岩国	20,780	-
80				神津島	20,345	-
81				北大東	15,906	-
82				粟国	9,452	-
83				奥尻	9,238	-
84				三宅島	6,225	-
85				佐渡	4,887	-
86				舞洲ヘリポート	1,946	-
87				慶良間	554	-
88				奈良県ヘリポート	409	-
89				伊江島	40	-
90				佐伯ヘリポート	10	-
	合計	220,643,651	100.0%		237,788,774	100.0%

(出展)

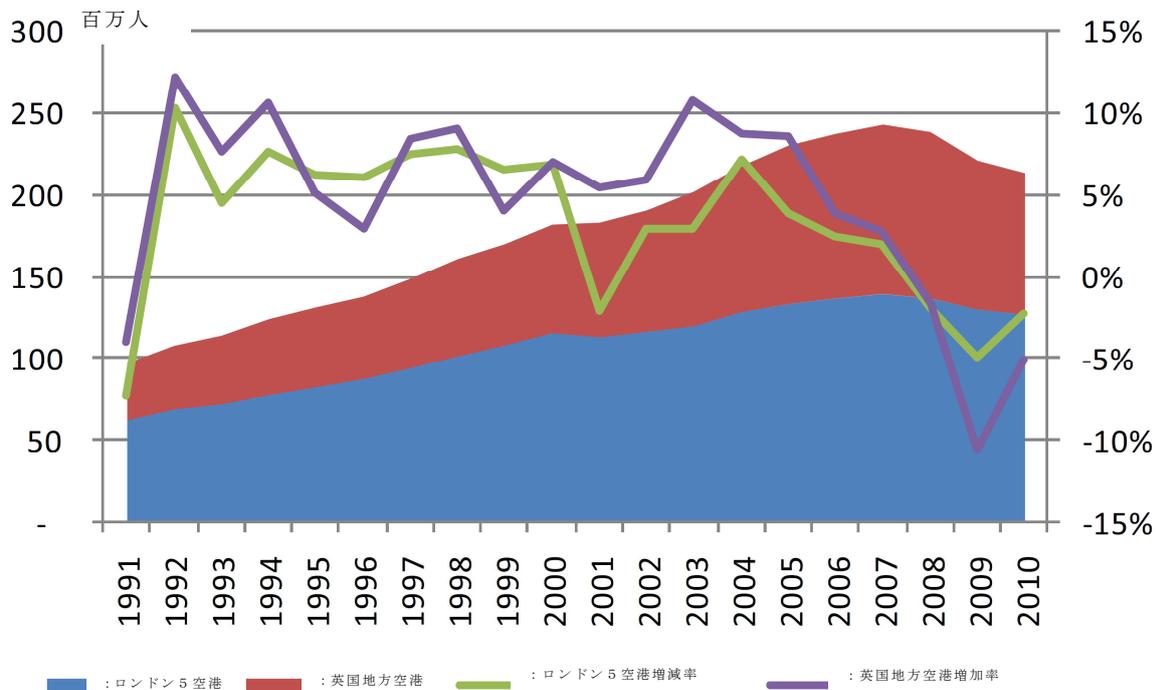
※英国データ：CAA 'UK Airport Statistics: 2013 - 12'

※日本データ：国土交通省「平成24年空港別乗降客数順位（国内線・国際線）」ただし、2012年現在供用していない等の空港はデータ掲載なし。

第2節 ロンドン5空港の現状

1990年には約1億200万人であった英国全空港における乗降客数は、2007年に約2億4,072万人とピークを迎え、その後リーマンショック以降の経済危機による需要の低下はあったものの、2010年には約2億1,065万人、2013年には約2億2,838万人と過去約20年間で倍増してきている。ロンドン5空港の英国全体の乗降客数に占める利用割合は1990年では65%、2012年では60%とその割合は若干低下してきているものの、その果たす役割は依然として大きい(図2-3)。事実、増加傾向にある航空需要に対応すべく、現在英国ではロンドンにおける滑走路の拡張を検討しており、具体的にはヒースロー空港に3本目の滑走路建設又は既存の滑走路の延伸、ガトウィック空港に2本目の滑走路建設案などの大きな関心事項となり続けている。現キャメロン政権はこの問題の検討を空港委員会(Airports Commission)に依頼しており、2015年夏までにその最終報告を受けることとしている¹⁷。

【図2-3】ロンドン5空港と英国地方空港における乗降客数の推移



出典：Civil Aviation Authority 'UK Airports Market – General Context

この安定的で巨大な需要を背景にして、ロンドン5空港は非常に大きな成功を収めているといえる。これは、ロンドンという地理的・経済的な優位性もさることながら、それに加えて5つの空港が相互に明確な機能分担を実現していることがその要因としてあげられる。

英国で最大の空港であるヒースロー空港は、英国のみならず欧州におけるハブ空港であり、世界でも有数の国際空港として機能している。就航都市は200を超え、2013年の乗

¹⁷ <https://www.gov.uk/government/news/airports-commission-publishes-interim-report>

降客数が約 7,233 万人、発着回数は 47 万回／年を超えている。ヒースロー空港からロンドン市内へのアクセスは、ロンドン中心部にあるパディントン（Paddington）駅をノン・ストップで結ぶヒースロー・エクスプレス（Heathrow Express、所要時間片道 15 分、15 分毎に運行、料金は大人片道 21 ポンド、往復 34 ポンド。）、同じくパディントン駅とヒースロー空港をいくつかの駅に停車しながら結ぶヒースロー・コネクト（Heathrow Connect、所要時間片道約 30 分、30 分ごとに運行、料金は大人片道 9.90 ポンド、往復 19.8 ポンド。）、地下鉄であればロンドン市街地にある様々な駅と約 1 時間（料金については購入方法や乗車時間帯によるが、大人片道約 5 ポンド。）など、様々な公共交通機関を利用することができる。

このヒースロー空港とともにロンドンにおけるハブ機能の一翼を担っているのがガトウィック空港である。発着回数は約 25 万回／年、就航都市は英国最大の約 250 都市となっている。就航航空会社はフルサービスを提供するレガシー・キャリアから LCC まで約 70 社にのぼり幅広いニーズに対応するマルチな空港として機能している。ロンドン市内へのアクセスは、ガトウィック空港とロンドン市内のビクトリア（Victoria）駅とをノン・ストップで結ぶガトウィック・エクスプレス（Gatwick Express、所要時間片道 30 分、15 分毎に運行、料金は大人片道 19.90 ポンド、往復 34.90 ポンド。）、更にはヒースロー空港と同じくロンドン市街地の様々な駅とを結ぶ鉄道（所要時間や料金については、乗車時間帯や利用路線により異なる。）がある。

一方、ルートン空港は LCC 大手の拠点空港であり、その本社機能も併設、2012 年乗降客数の 85%以上が LCC 便を利用するなど、スタンステッド空港とともにロンドンにおけるセカンダリー空港として乗降客数を順調に伸ばしてきている。ルートン、スタンステッド両空港へのロンドン市内からのアクセスは鉄道であれば約 1 時間であるが、そのセカンダリー空港という特徴からロンドン市内からバスで安価に移動する選択肢が充実している。ロンドン市内から両空港へはこの空港に就航している LCC が運営する直通バスを利用することができる。標準所要時間はルートン空港で 60 分、スタンステッド空港であれば 75 分となっており、運賃は最も安い場合であれば大人片道わずか 2 ポンドで利用できる。

以上の 4 つの空港とはまったく異なり、独自の特色を打ち出しているのがロンドン・シティ空港である。ロンドン市街地から最も近い空港であり、またロンドンにおける新たな金融街として成長著しいカナリー・ワarf（Canary Wharf）に近いという絶好の立地から時間単価の高いビジネス客をターゲットとし、出発時間の正確さと高級感を売りとした独自の空港づくりを行っている。ロンドン市街地（ウエストミンスター）からの所要時間は、地下鉄とドックランズ・ライト・レイルウェイ（Docklands Light Railway: DLR）を利用し約 30 分程度、料金は利用方法にもよるが約 3 ポンドである。市街地に近いという立地であるがゆえに運用時間の制限や特別な離着陸方式を採用するなど安全・環境対策にも重点を置かざるを得ないながらも、発着回数を現行の 7 万回から 12 万回まで、また乗降客数を現行の 300 万人から 600 万人まで増加させるため地上施設の改装を発表する（2013 年 9 月）など、着実にその存在感を増してきている。

以上のように、巨大な需要が見込める首都圏の場合、空港の所有者や運営者の経営努力

により、ターゲットとする市場がほぼ同一であっても空港ごとの機能によるすみ分けが可能と言える。

なお、ロンドン5空港の位置関係と所有者等は以下のとおりのである。

【図2-4】ロンドン5空港の位置関係



※赤い円はロンドン市街を中心として半径 50km をさす

【表2-5】ロンドン5空港の主な株主

	主な株主	備考
ヒースロー空港	Heathrow Airport Holdings	1987年民営化
ガトウィック空港	Global Infrastructure Partners (以下「GIP」という。)	2009年 GIP が株式取得。
ロンドン・シティ空港		1987年開港当時より民営。 2006年 GIP が株式取得。
スタンステッド空港	M.A.G	
ルートン空港	Luton Borough Council	

第3節 英国地方空港の現状

1 欧州における航空自由化

英国地方空港の現状を把握するうえでは、欧州、特に EU 域内における航空自由化を理解しておくことが重要である。

国際法上、国家は自国の領空主権を持つ。つまり、国家は領域の空において国際法に基づく一定の制限を除き、その国家の完全かつ排他的な権利を有しており、当該国の承諾なしにその国の領空は飛行できないとされている。この原則に基づきながら、各国は他国と条約を締結することによって自国の領空における自由を相互に認め合っていくのである。この自由には様々な段階があり、最も基本的な自由である自国の領空を無着陸で横断する権利（上空通過権）から、最大限の自由を認め、国内を運行する自由を与える（カボタージュ撤廃、国内営業権）まで様々な分類される。

EU 域内では、1987 年から段階的に領空における自由を相互に認め合いながら、1993 年に合意した「パッケージⅢ」ではカボタージュを撤廃し、ほぼ制限のない航空市場の統合、つまり航空自由化を実現し、EU における巨大な単一航空市場を誕生させた。その結果、EU 内の国籍をもつ航空機は、その国籍に縛られることなく EU 内を自由に飛行し、様々な国の空港に就航することが可能となった。このことにより、EU の国籍をもつ航空会社にとってはルート設定の自由が大幅に高まったのである。

それと同時に、航空自由化の申し子ともいわれる LCC も急激に成長していった。LCC はコスト削減のため、機材の運航頻度を上げ稼働時間を長期化するなどして機材活用の最大化が求められる。これを実現するためには多くの拠点空港を持つことが必要不可欠であることから、航空自由化によりその効果の最大化が実現する。LCC は低価格運賃を提供することで今までは航空機を利用していなかった潜在的な需要層を掘り起こしながらその乗降客数そのものを拡大させている。ELFAA¹⁸（The European Low Fares Airline Association）に加盟する 10 の LCC により、2013 年には約 2 億 1,600 万人の欧州内の空路による移動が担われており、ELFAA によればこの数はレガシーキャリアも含めた全体の約 43%を占めるとされている。

この航空自由化による状況の変化をうまく追い風にしているのが英国地方空港といえる。1990 年以降、英国地方空港における国際線の乗降客数は順調に増加してきており、1990 年と比較すると 2012 年で約 320%増加している。ロンドン 5 空港における同時期の増加率約 210%と比較しても大きな成長を遂げていることがわかる（表 2-6）。2012 年度における英国地方空港における国際線の乗降客数は全体の約 70%を占めており、日本の空港における国際線利用率は約 24%という状況と比較するとその割合の高さを物語っている。

また、英国地方空港では LCC の利用も大きく伸びてきており、2012 年における英国地方空港乗降客数の約 56%が LCC を利用するなど（図 2-7）、現在の英国地方空港は欧州における単一航空市場をそのエンジンとしながら経営向上を図っているといえる。

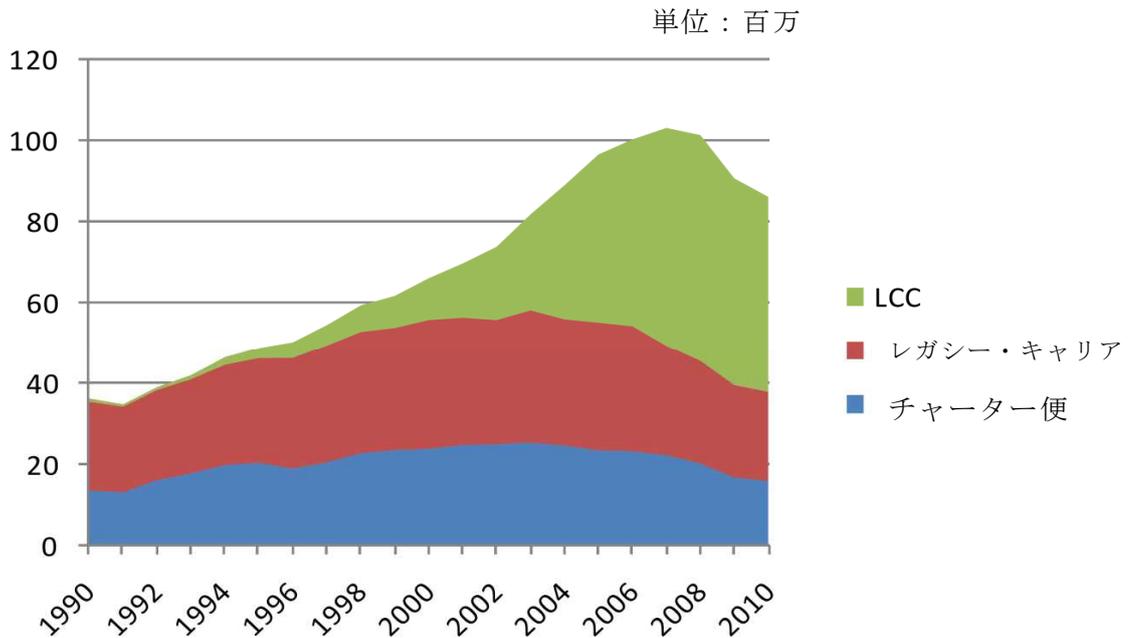
¹⁸ <http://www.elfaa.com/index.php>

【表 2 - 6】乗降客数及び割合の推移

単位：百万人

	国際線						国内線					
	1980	1990	2000	2004	2007	2012	1980	1990	2000	2004	2007	2012
ロンドン5空港 (A)	34.5	58.7	102.1	112.3	125.1	123.4	5.2	9.1	13.8	15.7	14.5	11.5
英国地方空港 (B)	8.4	18.6	40.6	54.0	66.9	59.7	9.7	15.9	23.5	32.5	33.8	25.7
全乗降客数(C) (A+B)	42.9	77.3	142.7	166.3	192.0	183.1	14.9	25.0	37.3	48.2	48.3	37.2
地方空港割合 (B/C)	20%	24%	28%	32%	34%	33%	65%	64%	63%	67%	70%	69%

【図 2 - 7】英国地方空港における航空会社種別による乗客数推移



(出典) CAA UK Airports Market – General Context

2 英国地方空港における国際線

1980年には国内線の利用者数を下回っていた国際線利用者であるが、2012年においてはその数は国内線利用者の2倍以上に膨れ上がってきており（表 2 - 6）、英国地方空港において国際線振興は運営上非常に重要な鍵であると言える。

具体的に英国地方空港における国際線のルート設定をしてみると、ポイント・ポイントをつなぐ短・中距離線と、乗継を前提としたハブ空港間をつなぐ長距離線とが、

また航空会社についても LCC とレガシー・キャリアとがそれぞれ複合的に就航しており、幅広い利用者を獲得することができるようバランスのとれた路線設定に努めている。

ここではそうした面で成功している一つの例としてイングランドの北東部に位置するニューカッスル国際空港をみている。

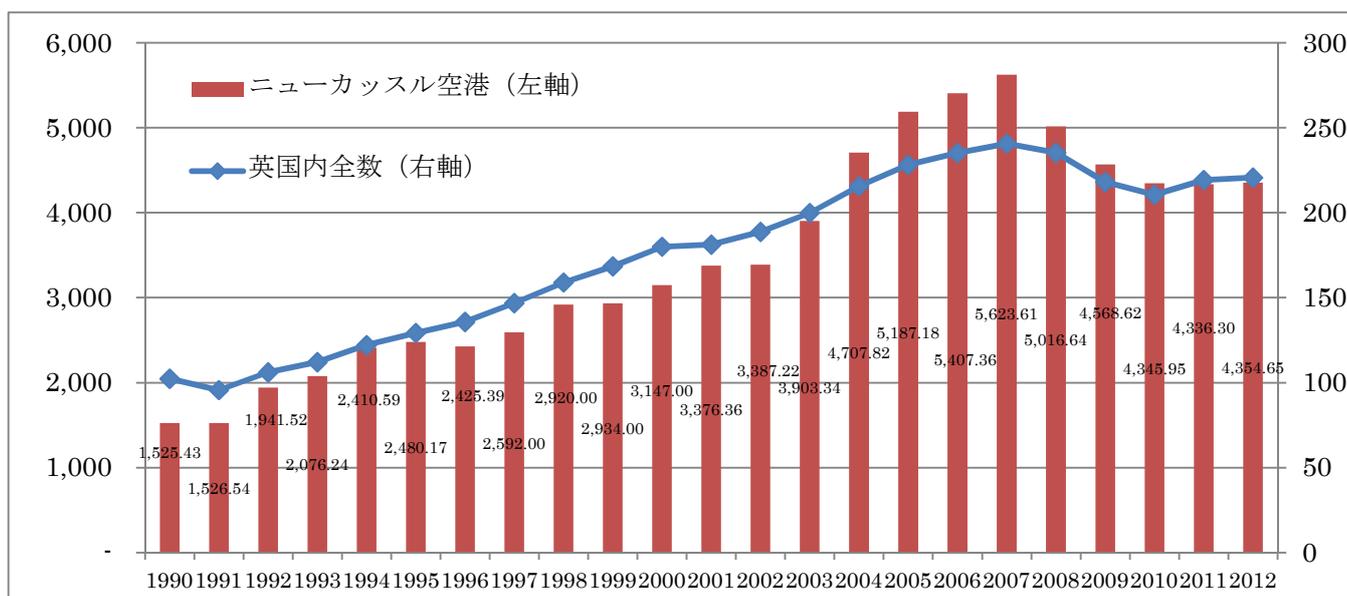
ニューカッスル空港があるニューカッスル・アポン・タイン (Newcastle upon Tyne) はイングランド北部の最大の街のひとつでありサッカー名門チームの本拠地として有名ではあるが、人口 25 万人ほどの小都市である。19 世紀には造船業が盛んであったが、第二次世界大戦後は衰退し、現在は産業転換の変換に取り組みながら外国企業の誘致などに取り組んでいる。観光資源の面にあっても、歴史的建造物などは多く残っているものの、世界遺産指定されているような世界的に有名な資源に恵まれているというわけではない。

しかし、ニューカッスル空港の乗降客数は 2012 年で 4,354,648 人、2013 年で 4,415,262 人の英国 10 位の乗客数を誇っており、順調な成長を遂げている空港と言える。ニューカッスル空港からの就航都市数は 80 にのぼる (2014 年 1 月現在)。就航都市の地図と空港会社による就航都市を表 2-8, 2-9 にまとめた。

【図 2-8】ニューカッスル国際空港



【表 2 - 9】 ニューカッスル空港の乗降客数



2014年3月現在、ニューカッスル国際空港に就航している航空会社は21であり、そのうちLLCは6社¹⁹（イージージェット：easyJet、フライビー：Flybe、ジェットワードドットコム：Jet2.com、トーマスクック：Thomas Cook、トムソン：Thomson、ライアンエア：Ryanair。表2-11中では赤字で表示している。）と割合としては少ないものの、路線数で見るとニューカッスル空港からの全80路線のうち、LCCが就航している路線数は65となっておりこれは全体の80%を超える。LCCによる就航先を具体的にみてみると、各国の主要空港というよりはリゾート地の最寄りの空港など各国の地方空港に就航しているものが多い。LCCによる移動は、ポイントからポイントに向けた短・中距離移動の直行便を前提にした就航となっていることがわかる。

これと同時に、ニューカッスル国際空港には従来からのレガシー・キャリアも就航している。レガシー・キャリアのみが運行している路線は15路線と数こそ少ないものの、その就航都市は国内であればロンドン・ヒースロー空港やロンドン・ガトウィック空港、国外であればパリ・シャルルドゴール空港（フランス）やスキポール空港（オランダ）、コペンハーゲン空港（デンマーク）などのハブ空港や首都空港となっている。この路線があることで、ニューカッスルという地方空港から直接ハブ空港へ移動してそこでトランジットを行い最終目的地まで到着することを可能にするという長距離移動に対する需要に即した路線であり、その重要性は非常に高い。例えば、ニューカッスル空港からKLMを利用しスキポール空港へ移動し、そこで1回トランジットを行えば東京はもちろんのこと、福岡などの日本の地方都市にも容易にアクセスが可能となるのである。

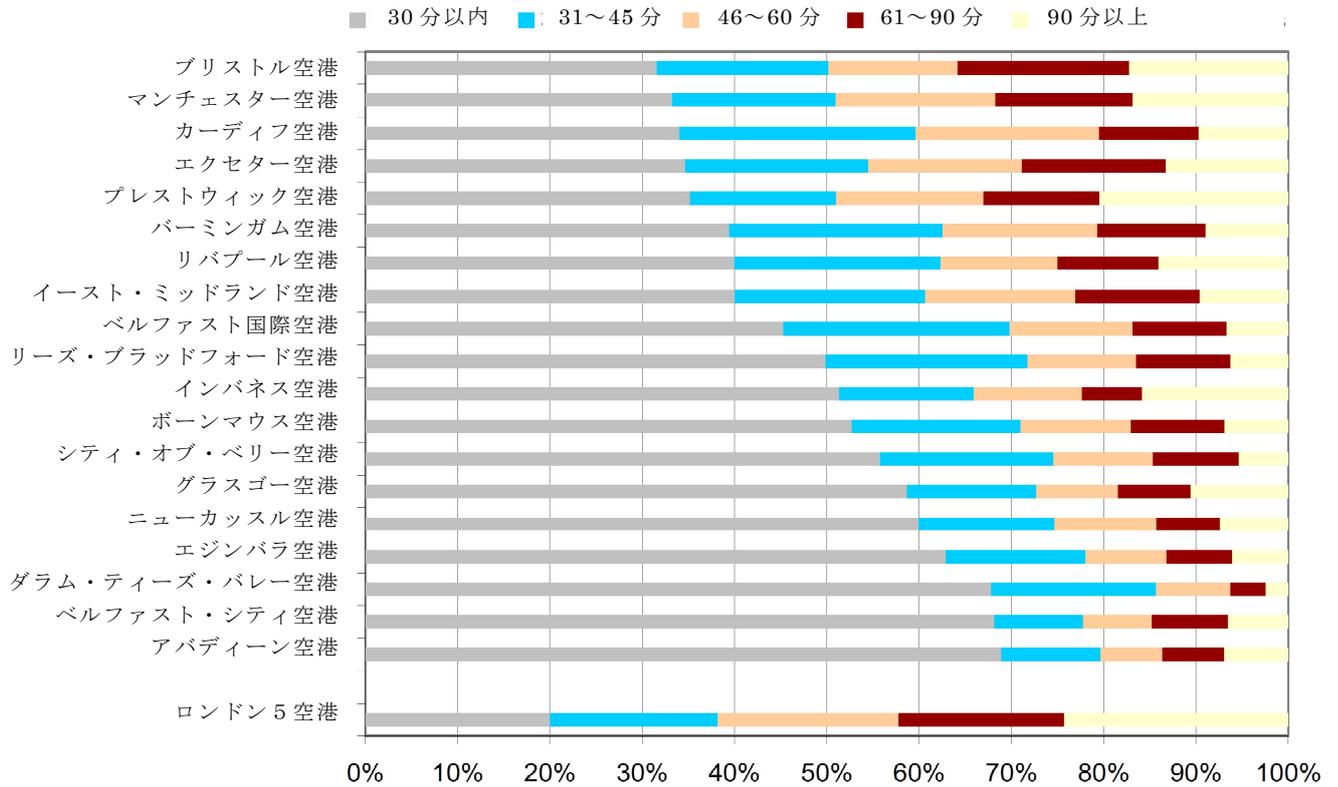
¹⁹ LCCの分類については、CAA UK Airports Market – General Context Table 4に基づく

もちろん、LCCでハブ空港もしくはそのセカンダリー空港まで安価に移動し、そこからレガシー・キャリアに乗り換え長距離を移動することも可能ではある。しかし、その際は異なる航空会社を利用することになる場合が多く、チェックイン・ラゲッジを預けなおしたり、空港を移動する必要がある。そのためにはチェックインさせた荷物を一旦引き取りゲートアウトした上で、再度新しい航空会社で荷物を預けなおす手間が出てくる。一方で、長距離運航を行っているレガシー・キャリアの場合、出発の際に英国地方空港で一旦荷物を預ければ、最終目的地の空港まで荷物を引き取る必要がなく、乗継ぎの手間は大幅に軽減される。加えて、フライトの遅延等によるトラブルについても同一の航空会社での乗継ぎであれば、柔軟な対応が期待できるなど、特に時間単価の高いビジネス目的の利用に優れているといえる。

以上のように、英国地方空港ではLCCが数多く就航することで就航都市が多様性の確保、利用しやすい料金設定が可能になるとともに、短・中距離間におけるポイント・ポイントの直行便による移動も実現する。一方で、レガシー・キャリアにより、国内及び周辺国のハブ空港への乗り入れを実現することで、わざわざロンドンの空港まで移動することなく、利用者にとってよりアクセスが容易な英国地方空港から長距離の移動が可能となっている。

このように、英国地方空港では、存在する多様な需要を確実に取り込めるよう、バランスのとれた路線づくりを行っている。同時に、地方空港が元来持っている魅力、つまり空港までの移動距離・時間が短いこと、空港における様々な場面で待ち時間が短いこと、発着時間が比較的正確であること、駐車場からターミナルビルまで近いことなどによってその利便性を担保することで、ロンドン5空港や周辺空港との差別化を図りながら運営を行っているのである。

【図 2-10 利用者の各空港までの移動時間】



出典：CAA - Air Services at UK Regional Airport

【表 2-11 ニューカッスル空港からの就航先リスト】

空港会社	目的地
Air Lingus Regional (アイルランド)	ダブリン (アイルランド)
Air France (フランス)	パリ・シャルル・ド・ゴール空港 (フランス)
Air Malta (マルタ)	マルタ
BH Air (ブルガリア)	ブルガス (ブルガリア) ソフィア (ブルガリア) ヴァルナ (ブルガリア)
British Airways (英国)	ロンドン・ヒースロー空港 (英国)
bmi regional (英国)	ブリュッセル (ベルギー：2014年4月～)
Eastern Airways (英国)	バーミンガム (英国) アバディーン (英国) カーディフ (英国) スタバンゲル (ノルウェー)
easyJet (英国)	アリカンテ (スペイン) アムステルダム (オランダ)

	バルセロナ (スペイン) ベルファスト (英国) ブリストル (英国) ファロ (ポルトガル) ジュネーブ (スイス) ジャージー島 (英国) ロンドン・ガトウィック空港 (英国; 2014年4月～) マヨルカ島 (スペイン) マラガ (スペイン) マルタ (マルタ) メノルカ (スペイン) ニース (フランス) テネリフェ (スペイン)
Emirates (アラブ首長国連邦)	ドバイ (アラブ首長国連邦)
Flybe (英国)	ベルファスト (英国) エクセター (英国) ロンドン・ガトウィック (英国) ジャージー島 (英国) リモージュ (フランス) ニュークアイ (英国) サウスハンプトン (英国)
Jet2.com (英国)	アリカンテ (スペイン) ボドルム (トルコ) シャンベリ (フランス) コルフ (ギリシャ) ヨーク (アイルランド) クレタ (ギリシャ) ダラマン (トルコ) ドブロブニク (クロアチア) ファロ (ポルトガル) グラン・カナリア (カナリア諸島) イビザ (スペイン) クラクフ (ポーランド) ランサローテ (スペイン) マヨルカ (スペイン) マラガ (スペイン) メノルカ (スペイン) ムルシア (スペイン)

Jet2.com (英国)	ニューヨーク・ニューアーク空港 (アメリカ) (※2014年1月現在就航なし。2014年4月～) パフォス (キプロス) ピサ (イタリア) プラハ (チェコ) プーラ (クロアチア) レウス (スペイン) ロードス島 (ギリシャ) ローマ・フィウミチーノ空港 (イタリア) ソフィア (スペイン) ベネチア (イタリア) ウィーン (オーストリア)
KLM (オランダ)	アムステルダム (オランダ)
Lufthansa (ドイツ)	デュセルドルフ (ドイツ)
Onur Air (トルコ)	ダラマン (トルコ)
Citywing (英国 ; マン島)	マン島 (イギリス)
SAS (デンマーク、ノルウェー、スウェーデン)	コペンハーゲン (デンマーク)
Syphax Airlines (チュニジア)	エンフィダ (チュニジア)
Thomas Cook (英国)	アリカンテ (スペイン) アンタルヤ (トルコ) ボドルム (トルコ) ブルガス (ブルガリア) コルフ島 ダラマン (トルコ) フェルテベンツラ島 (スペイン) ジュネーブ (スイス) グラン・カナリア (カナリア諸島) ヘラクリオン (ギリシャ) イビザ (スペイン) ケファロニア (ギリシャ) コス島 (ギリシャ) ランサローテ (スペイン) ラルナカ (キプロス) マヨルカ (スペイン) マルタ (マルタ) メノルカ (スペイン) パフォス (キプロス)
Thomas Cook (英国)	パフォス (キプロス)

	<p>レウス (スペイン) ローデス (ギリシャ) ロバニエミ (フィンランド) シャルムエルシェイク (エジプト) スキアトス島 (ギリシャ) テネリフェ (スペイン) アンフィダ (チュニジア) ザギントス (ギリシャ)</p>
<p>Thomson (英国)</p>	<p>アlicant (スペイン) アンタルヤ (トルコ) バルバドス (バルバドス) ボドルム (トルコ) ブルガス (ブルガリア) カンクン (メキシコ) (※2014年1月現在就航なし。2014年4月～) シャンベリ (フランス) コルフ (ギリシャ) ダラマン (トルコ) ファロ (ポルトガル) オーランド・サンフォード (アメリカ、フロリダ) (※2014年1月現在就航なし。2014年4月～) フェルテベンツラ島 (スペイン) フンシャル (ポルトガル) ジュネーブ (スイス) グラン・カナリア (カナリア諸島) ヘラクリオン (ギリシャ) イビザ (スペイン) インスブルック (オーストリア) ケファロニア (ギリシャ) キティーラ (ギリシャ) コス島 (ギリシャ) ランサローテ (スペイン) ラルナカ (キプロス) マヨルカ (スペイン) マラガ (スペイン) マルタ (マルタ) メノルカ (スペイン) ナポリ (イタリア)</p>

Thomson (英国)	パフォス (キプロス) レウス (スペイン) ローデス (ギリシャ) ロバニエミ (フィンランド) ザルツブルグ (オーストリア) シャルムエルシェイク (エジプト) テネリフェ (スペイン) アンフィダ (チュニジア) チュリン (イタリア) ヴェローナ (イタリア) ザギントス (ギリシャ)
Ryanair (アイルランド)	ダブリン (アイルランド) ヘロナ (スペイン)
Wideroe (ノルウェー)	スタバンゲル (ノルウェー)

出典:ニューカッスル国際空港のホームページより。※印は執筆者注記。赤字はLCC。
(<http://www.newcastleairport.com/flight-info-airlines>)

3 英国地方空港間の競争

就航路線の拡大と路線本数の確保は空港運営の鍵であることから、各空港は様々なサービスを航空会社に対して提供している。一方で、航空会社も利益最大化を目指して常に新たな市場やより条件の良い空港を模索し続けているため、英国の地方空港は空港利用者のみならず航空会社の満足度を高めることで国内の他空港のみならず欧州内の空港との競争にも打ち勝ち、経営を安定化していかなければならない。

特にLCCのような航空会社は、その特性上、比較的短期間で就航路線の廃止や変更を行うことができる身軽さがある。英国地方空港は、このような不安定さを補完するために、航空機体及び乗務員やサポートスタッフの拠点となることで長期間の収益を確保する努力も同時に行っている。

4 公共サービス義務 (PSOs; Public Service Obligations) 制度

航空自由化に伴い、競争が促進され空港利用者に大きなメリットがもたらされた一方、その反動として不採算路線はさらに厳しい状況に晒され路線が確保できない危険性が高まった。このような事態を憂慮したEUでは航空自由化の導入の際に、これら地域における経済的・社会的な成長の要となる空の輸送を適切に確保すること及び国家としての一体性を保つことを目的として公共サービス義務 (PSOs; Public Service Obligations) 制度 (以下「PSOs」という。) を導入した。この制度は営利上からは不採算路線ではあるが、地域の経済発展や住民生活上欠くことができないと判断された場合、最終的には中央政府や地方自治体等が補助金を交付しながら定期路線を確保するための手段である。この制度はEU加盟国に共通して導入されているものであり、

手続きなどの大枠は欧州委員会²⁰の規則（European Regulation）²¹によって定められている。具体的には、PSOsを導入した路線については、加盟国は3年²²を上限にして就航航空会社を1社のみ限定することができるが、その際は欧州委員会の官報

（Official Journal of European Communities）で入札参加者を募集すること、入札締め切りは官報掲載から1カ月以上とすること、入札や契約の際には①PSOs導入に際し求める基準、②特に予測不可能な事態が発生した場合を考慮した契約内容の修正や終了のルール、③契約有効期間、④契約不履行時の罰則等を明記しなければならないことが規定されている。

ただし、PSOsの導入の判断は各国の実情に合わせて加盟各国で規定されており、当該規則の中でも、①公共の利益、②特に離島地域において他の交通手段を持てる可能性やそれが需要を満たす能力、③利用者に適用される料金や条件、④（PSOsを導入する予定の）路線を運営しているもしくは運営予定の航空会社に対する複合効果については加盟国が自身で評価することが求められている。

具体的に英国のケースをみても、英国では、以下3つの主な基準を満たす場合にPSOsの適用を受けることができるとしている。第一に（1）末梢地域であること、（2）開発地域であること、（3）いかなる空港に対しても路線が少ないことのいずれか一つに該当すること、第2に該当の路線が地域の経済的、社会的な発展にとって必要不可欠であること、第3に公共の利益、その他の交通手段、航空運賃、条件、指定路線に就航中または就航を検討している航空会社に対する複合的な効果等を考慮に入れて「適正（adequate）」であること、という3点である。

英国では、このPSOsの導入に関しては、一義的な責任は地方公共団体等が負い、申請書の提出から補助金の支出まで地方自治体で行うこととされている。中央政府が補助金を支出するのはロンドンと地方を結ぶ路線のみであり、補助金を伴うPSOsが導入されたとしてもそれが地方間を結ぶものであれば中央政府は地方自治体等や航空会社に対して助成を行うことはない。

PSOsが適用されている英国路線は、2005年には16路線（全てがスコットランド内）、2007年は26路線、2014年2月現在では22路線²³となっている。しかし、これらの路線は離島と本島を結ぶものなど地方間の路線であり、地方からロンドンへ乗り入れる路線はなかった。この理由としては、ロンドンにある空港は、ただでさえ混雑しており、発着スロットが不足していたということが挙げられていた。

²⁰ EU法案の作成・提出、EU法の遵守監視、行政機能を有するEU機関

²¹ ‘on access for Community air carrier to intra-Community air route’ (COUNCIL REGULATION (EEC) No 2408/ 92 of 23 July 1992)。なお、PSOs制度は航空だけではなく、その他の公共交通機関に導入されている。

²² 当該上限年数については、後に4年（特定地域の場合は5年）と変更されている。

²³

http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/doc/pso_-_eu_and_eea_-_feb_2013.pdf

しかし、この状況は 2013 年 3 月に中央政府が発表した現在の英国における航空政策の基礎となる「航空政策の枠組み」(The Aviation Policy framework)²⁴により大きく方向転換した。中央政府は航空政策の枠組みの中で「当該 PSO 制度について、特にスコットランドや北アイルランドそしてイングランドのいくつかの地域からの問い合わせをうけており、ロンドン路線の確保が地域経済、そして国家としての統一にも重要だと主張している。政府としてもその重要性を認識し、PSO 制度の利用について助成していくこととする。」ということをも明記した。これを受けて発表された 2013 年支出見直し (Spending Review 2013²⁵) では 2,000 万ポンドの予算が確保され、実際に 2014 年 4 月から 2018 年 3 月の 4 年間、スコットランド北部にあるダンディー(Dundee)空港からロンドン 5 空港にサウスエンド(Southend)空港を加えた 6 空港への路線に PSO が適用され、補助金の交付が前提となる段階に入ってきている²⁶。

5 路線開発補助金 (Route Development Funds)

地方空港にとって就航路線の充実を経営上重要な課題であり、空港利用料の割引やマーケティング・サポートなど様々なサービスを提供しながら航空会社に就航アピールを行っている。これに加えて、地方自治体等の公的部門が地域経済をさらに発展させることに寄与すると判断した路線について、公的部門が新規就航に際して助成を行う路線開発補助金 (Route Development Funds。以下「RDFs」という。)がある。これは新規就航の際に発生するリスクを関係者で共有するというシステムであると言える。

英国政府は、2003 年に①英国国内や欧州内の空港との接続を向上させ、この補助金を活用している地域の経済を改善する、②地方空港の既存の又は潜在的な処理能力を最大限活用する、③ロンドンにある空港における既存の又は将来的に発生し得る障害を取り除くことを目的とし、ウェールズとイングランドの一部を対象として RDFs 制度を創設した。また、多くの離島や辺境地を抱えるスコットランドでは 2002 年 11 月からスコットランドへの直行便を確保するためスコットランド政府は独自に RDFs 制度を実施し、着陸料を最大 3 年間減額していた。2007 年 11 月現在で 46 の路線に対して補助を行いながら 640 万ポンド (当時のレートで約 15 億 3,600 万円) の支出を行っており、スコットランドの基幹産業である観光産業は 30% 増加した。

しかし、公的部門が助成を行うことで市場の競争原理が不当に妨げられるとの議論をうけて、2005 年 12 月に欧州委員会は RDFs 等の公的部門が支出する補助金に関する方針を²⁷発表した。RDFs (当該指針の中では'START-UP AID'と呼ばれている。)に

²⁴ <https://www.gov.uk/government/publications/aviation-policy-framework>

²⁵ <https://www.gov.uk/government/topical-events/spending-round-2013>

²⁶

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2014:023:0009:0009:EN:PDF>

²⁷

http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2005/c_312/c_31220051209en00010014.pdf

についてはその目的をヨーロッパ経済から隔離されることのないように地方空港の路線を拡充し、空港の競争力や地域の一体性を向上させることとし、公的部門が助成を行うことができるケースについて限定的に規定した。具体的には、空港のカテゴリーを4つ（カテゴリーA；年間の乗降客数が1,000万人超の空港、カテゴリーB；年間乗降客数が500万人から1,000万人の空港、カテゴリーC；年間乗降客数が100万人から500万人の空港、カテゴリーD；年間乗降客数が100万人未満の空港）に区分し、対象をカテゴリーC、Dの空港に就航する路線とし²⁸、加えて新規就航もしくは新しく定期便となる路線のみとした。さらに、その他の補助制度との併用を認めない、当該補助制度の適用をする際には適宜公表する義務を課すなど様々な条件が付けられている。この補助制度が限定的に運用されている背景には空港運営は航空会社はじめとしてその他様々な事業者から空港管理運営主体が自由に設定する料金を徴収しながら設備を提供しているものである。その活動は経済活動であると判断した欧州裁判所の判例²⁹が存在し、経済活動であるならば市場の競争原理に委ねるべきとの考え方がある。

これを受けて、英国中央政府は2009年にRDFsについての新たなガイドラインを発表し、欧州委員会の枠組内となるように制度改正を行い、2011年5月17日以降の適用はないことを明示した。

しかし、民間による路線改善に対する経営努力は現在も続いている。例えばスコットランドの大都市エジンバラ空港の所有者であるGIPでは、2013年1月に路線改善に関する就航路線の拡大が空港の発展の核となるとして、1,500万ポンド（約25億5千万円）の補助金を創設すると発表した。

6 EUにおける公的部門からの補助に対する指針の改訂

2014年2月、欧州委員会は公的部門が空港や航空会社に支出する補助金に関する方針の改訂を発表した³⁰。改訂は2005年以来となるが、この改訂が欧州における航空産業が競争力を保つための鍵となり、ビジネスモデルに関わらず公正な競争を確保するとしている。この指針によれば、公的部門が補助を行うことができるのは①真に需要がありかつ地域におけるアクセスの確保を確実にするための空港施設や設備に対する補助（State aid for investment in airport infrastructure）、②年間乗降客数が300万人以下の地方空港に対する10年間を上限とした運営補助（Operating aid to regional airports）、③新規就航路線に対する補助（Start-up aid to airlines）となっている。

²⁸ カテゴリーBの空港であっても辺境地から隣国への路線であれば例外的に認められることもあるとされている。

²⁹

<http://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?jsessionid=9ea7d2dc30dcdbaee80b35e041abb5478f6c12bb1719.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxuMc3v0?text=&docid=45456&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=409531>

³⁰ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-172_en.htm

第3章 事例紹介

以下、イギリスにおける具体的な空港の運営について、ロンドンのような巨大な需要背景はないながらも順調に乗降客数を伸ばしているブリストル空港を、また正確性と高級感というコンセプトを打ち出し特色ある空港づくりで人気を集めているロンドン・シティ空港をみていく。

第1節 ブリストル空港 (Bristol Airport)

【図3-1】ブリストル空港と周辺空港位置関係



ブリストル空港はイングランドの南西にある中規模都市のブリストル市(人口約43万人; 2012年)³¹に位置する。2012年には乗客数が600万人を超え、順調な成長を遂げている空港である。

(左)
ブリストル空港配置図
赤円はブリストル空港から半径100km圏内

2012年におけるブリストル空港の利用目的別乗客数割合は、「休暇 (Holiday)」が全体の48.7%を占め、次に「友人や親戚を訪問 (Visiting Friends and Relatives)」が35.4%、「ビジネス (Business)」が13.6%と続いている。³²

なお、ブリストル空港の現在の株式保有者は以下の3者となっている。

- ・ Macquarie European Infrastructure Fund (MEIF) : 50%

³¹ Bristol City Council [The Population of Bristol August 2013]

³² Bristol Airport に対するインタビュー資料より

- ・ Ontario Teachers' Pension Plan (Teachers') : 49%
- ・ Sydney Airport : 1%

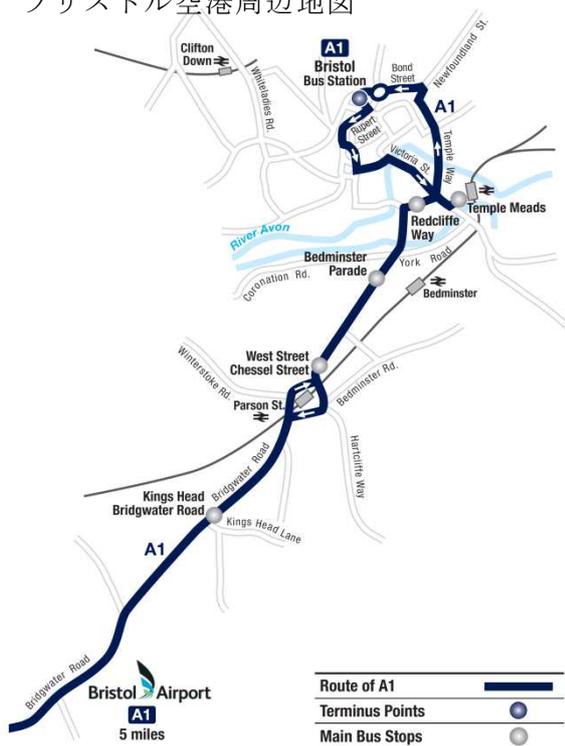
1 ブリストル空港の歴史と所有者の変遷

年代	内容
1930年5月	公式開港
第2次世界大戦中	英国空軍により徴用
1955年	ブリストル市役所が 55,000 ポンドで買収
1965年	ターミナルビル拡張
1968年	464.52 m ² (500 平方フィート) の貨物上屋を新設
1984年	免税店を含む国際線出発ラウンジを新設
1994年5月	ターミナル新設について国務大臣承認
1997年11月	株式の 51% を FirstGroup 社が取得。49% はブリストル市役所が保持
2000年3月	新ターミナル開設。乗客数が初めて 200 万人を突破
2001年1月	Macquarie European Infrastructure Fund (MEIF) 社と Cintra 社が株式取得
2008年	320 万ポンドをかけて保安検査場の改修
2009年	年間乗客数 1000 万人を目指した増改築計画を発表
現在	この計画に基づく工事が続いている

2 ブリストル空港へのアクセス

【図3-2】

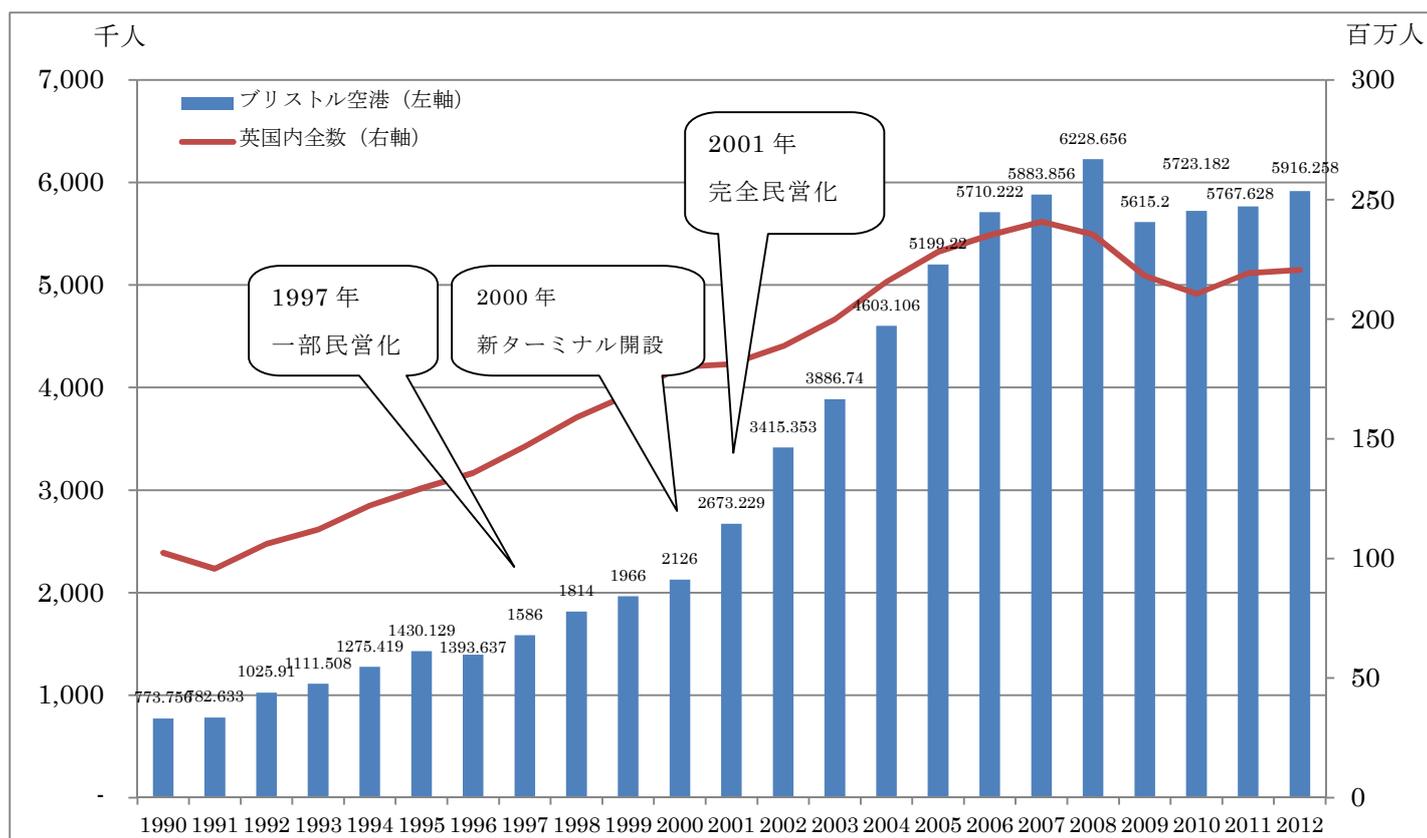
ブリストル空港周辺地図



最寄り主要駅はブリストル・テンプル・ミーズ駅 (Bristol Temple Meads) であり、そこからバスで 20 分のところに位置する。

ロンドン市内からアクセスする場合は、ロンドン市内のパディントン (Paddington) 駅から電車で約 100 分のブリストル・テンプル・ミーズ駅に移動し、そこからバスで空港まで移動することになる。ロンドンからの電車運賃は予約の時期や方法、また電車の時間帯にもよるが 50 ポンド程度以上となる。ブリストル・テンプル・ミーズ駅から空港までのバス運賃は片道 7 ポンド、往復 11 ポンド、家族往復 (大人 2 名、16 歳以下のこども 2 名) 23 ポンドとなっている。この他、ブリストル空港では広大な駐車場を整備している。

2 ブリストル空港の乗客数推移



3 運営方針

(1) 乗客について

イングランド南西部及びウェールズ等をキャッチメントエリア（集客対象地域）とし、エリア内の需要は1,000万人と推計している。ロンドンからの乗客を誘致するのではなく、現在のキャッチメントエリアからロンドン5空港に流れている乗客を確実にブリストル空港に取り込んで行くことを目標としている。

(2) 航空会社と就航路線について

レガシー・キャリア、LCCが合計で15社³³ブリストル空港に乗り入れている。これらの空港会社が提供している就航都市は15の首都を含む107都市であり、そのうち84が定期便である。

就航都市については今後も英国内を含めて拡大していくことを目指しており、現在はレガシー・キャリアによる乗継便が就航しているニューヨークについては直行便の就航を目指している。

(3) 航空収入と非航空収入について

ブリストル空港における2012年の航空収入と非航空収入との割合は4対6となっており、航空収入だけでは空港運営は成り立たない状況である。非航空収入の内訳は

³³ 2013年12月現在

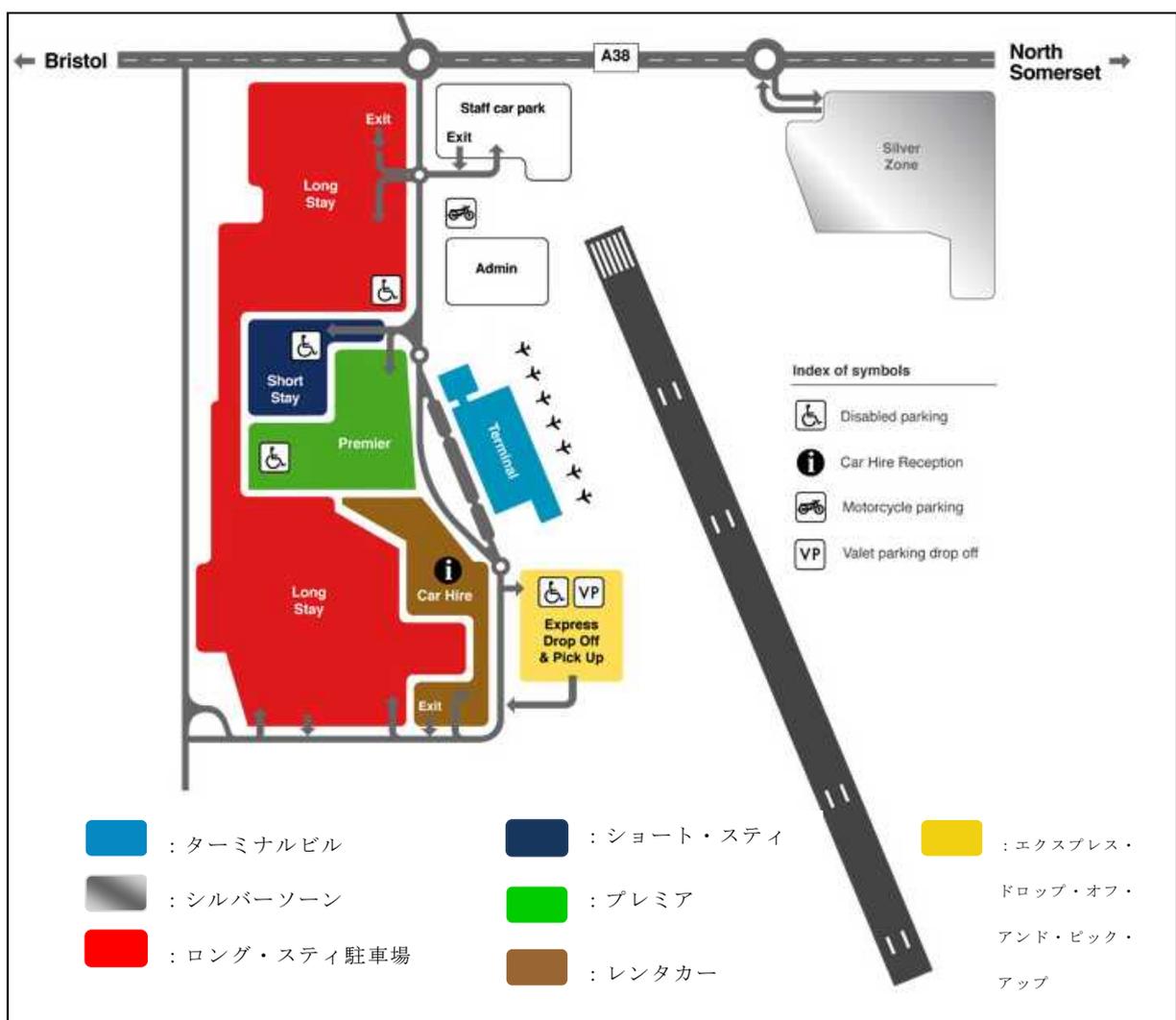
駐車料金収入が約 50%を占めており、小売の販売収入が約 30%となっている。今後も非航空収入の強化に力を入れていく必要がある。

なお、ブリストル空港における国際線就航都市の年代ごとの推移を参考資料に添付している。

(4) 駐車場料金設定

非航空収入の重要な柱となっている駐車場料金については、ターミナルからの距離やサービス内容により細かな料金設定となっている。ターミナルビルと駐車スペースの配置は以下のとおりである。

【図 3-3】ブリストル空港における駐車場配置図



(出典) ブリストル空港ウェブサイト

ア 駐車場種別と料金

(ア) 長期間駐車向け

1 日以上の駐車を前提にした駐車場であり、以下 2 種類がある。

a シルバーゾーン (Silver Zone)

4 日以上の駐車を前提としておりターミナルビルから最も離れた駐車スペースである。受付で車と鍵を預け、ターミナルビルまでシャトルバスで移動する。ターミナルビルまでの所要時間は5～6分であり、徒歩での移動は想定されていない。

利用についてはオンラインでの事前予約が必須となっており、予約時点での支払いが必要となっている。予約内容について変更及びキャンセル不可能なコースと、変更及びキャンセル可能なコースとが設定されており、前者の方が安い料金が設定されている。

b ロング・ステイ (Long Stay)

シルバーゾーン駐車場よりもターミナルビルに近い。ターミナルビルまでシャトルバスで3～4分であり、徒歩で移動することも可能。鍵を預ける必要はなく、また事前予約なしでも利用できるがその場合は事前予約に比べ割高の料金設定となっている。支払いはいずれの場合も駐車場で行う。

【表3-4】ブリストル空港における駐車料金目安

期間	シルバーゾーン 駐車場	ロング・ステイ (事前予約)	ロング・ステイ (当日)	ミート・アンド・ グリート (事前予約)
1日	-	£17.99	£23.00	£49.99
2日	-	£21.99	£34.00	£49.99
3日	-	£28.99	£42.00	£49.99
4日	-	£34.99	£50.00	£59.99
5日	£31.99	£40.99	£58.00	£64.99
6日	£31.99	£41.99	£62.00	£69.99
7日	£31.99	£42.99	£67.00	£69.99
8日	£31.99	£42.99	£74.00	£74.99
9日	£38.99	£46.99	£80.00	£79.99
10日	£42.99	£52.99	£87.00	£84.99

(出展) ブリストル空港ウェブサイトより

※予約時期や方法、空き状況により料金は変動する可能性がある

(イ) ショート・ステイ (Short Stay)

短時間駐車を想定した駐車スペース。ターミナルビルへ徒歩で移動であり、213台駐車可能となっている。料金は一時間以内 3.5 ポンド、2時間以内 6.5 ポンド、3時間以内 9 ポンド、4時間以内 11 ポンド、4時間以上 12時間以内 16 ポンド、12時間以

上 24 時間以内 25 ポンド、3 日間が上限となっている。事前予約の必要はないが、事前予約することもできる。鍵を預ける必要はない。

(ウ) プレミア (Premier)

ターミナルビルまで徒歩 3～4 分の 495 台の駐車スペースであり、1 日から 15 日までの駐車が可能である。上記ショート・ステイよりもターミナルビルに近い。事前予約の場合は 1 日 23.99 ポンド、2 日 34.99 ポンド、3 日 43.99 ポンドとなる。事前予約がない場合の料金は 24 時間で 25.00 ポンドとなっている。鍵を預ける必要はない。

(エ) エクスプレス・ドロップ・オフ・アンド・ピック・アップ

(Express Drop Off & Pick Up)

空港利用者の乗り降りを想定した駐車スペースであり、ターミナルビルの横に設置されている。利用料金は 20 分以内 1 ポンド、40 分以内 3 ポンド、60 分以内 5 ポンド、2 時間以内 12 ポンド、2 時間以上 24 時間以内 50 ポンドとなっており、40 分以上駐車する場合はショート・ステイの駐車場を利用の方が安価となっている。

(オ) その他のサービス

a ミート・アンド・グREET (Meet and Greet)

利用者がエクスプレス・ドロップ・オフ・アンド・ピック・アップのスペースに車を置き、専門の業者スタッフに鍵を渡す。その後は業者スタッフが空港敷地内の駐車スペースに車を移動させ、保管する。利用者が戻ってきた際には同じスペースに車が戻されているサービスである。

b 洗車サービス

駐車期間中に洗車を行うサービスであり、事前予約もその場での予約も可能である。3 種類のサービス内容がある。

(5) 地域コミュニティー助成金 (Local Community Fund)

空港周辺の地域コミュニティーに敬意を払い、また空港が持続可能的に発展していくため、ブリストル空港は地域活動や環境問題の活動に対して周辺地域に助成を行っている。年間の助成額は 10 万ポンド (約 1,700 万円) となっており、四半期ごとに決定される。申請様式やガイドラインについてはホームページにて公開されている³⁴。

(ア) 対象事業基準

助成対象事業は次のようになっており、2012 年における助成事業を表 3-5 に記している。

A 騒音の影響が出ている地域内の学校や住宅における追加的な防音対策及びその地域内の学校における修学旅行

B 空港運営に際して周辺地域に出ている影響を減少させるような取組中のブリストル空港を起点とした交通インフラ改善策 (道路の改修、公共交通機関対策、地域分断を減少させるような対策等)

³⁴ ブリストル空港が公表している申請様式を参考資料として P43 以降に掲載

C 自然保護、教育的プロジェクト、地域に存在する空港の持続可能性に対する取組である。

(イ) 助成対象者

A 空港近郊の6つのパリッシュ³⁵（具体的には Winford, Wrington, Backwell, Brockley, Cleeve, Barrow Gurney）で行われるプロジェクトであること（ただし、それ以外であっても対象となることはあるが6つのパリッシュでの活動が優先される。）

B 政治団体や営利団体は対象外

C 地方自治体や医療機関等の法定義務に関する活動については対象外であるが、学校については対象事業であれば対象となる。

D 個人についても対象者となるが、対象事業であること及びその他の条件に合致していなければならない。

E 教会やその他宗教施設については対象者とはなるが、信者以外に対してもその使用を許可していることを示す必要がある。

(ウ) その他

A 5,000ポンド（約850,000円）未満の事業であること。ただし、それ以上の額の事業であっても地域にもたらすメリットが非常に高い事業については対象となる場合もある。少額経費や他の助成を受けている事業を優先する。

B 会員グループやクラブ、協会、スポーツクラブ等については、その規則や財政状況等を鑑み検討する。優先順位は排他的な性質を持たない団体の地域に利益をもたらすような取組とする。

C 個人宅の防音対策に対する助成は、空港諮問委員会による決定に基づく。

D 事業が終了しているものについては助成対象としない。

E 運営費、人件費、一般的な維持改修費、一般的な助成金、事務費、事務用品、管理費、一般的な医療費、制服費、個人用のスポーツ用品、不動産購入費については対象経費から除く。

F 助成金は3カ月以内に使用し、請求書や領収書期間内に提出しなければならない。またこの3カ月の間に事業を実施しない場合には返金しなければならない。

G 申請が認められない場合、その理由についてできる限り提供する。

【表3-5】2012年地域コミュニティー助成事業

事業内容	対象
社会見学、ソーラーパネル設置、学校農園設置、遊び場設置、教育的プロジェクト、芸術プロジェクト、壁に囲まれた庭の設置	学校
屋根裏防音設備、公共道路改修、メモリアル・ホールの窓取り替え、乗馬用安全看板設置、ホール改修、二重窓設置、ドアの取り	パリッシュ等

³⁵ Parish ; 準自治体のことを指す。詳細については、「英国の地方自治」(概要版) -2013年改訂版 - 第2章第5節を参照

替え、横断歩道改修、遊具設置、道路標識設置、環境プロジェクト、(農業関係) 教育的取組、非常時エコライト設置、歩行者道改修、道路標識及び道路標示改修、市民菜園看板、散歩道整備、手すり設置、記念樹植樹プロジェクト、レクリエーション広場排水プロジェクト	
地域の学校における教育プロジェクト、ビジネス研修、教育的持続可能性プロジェクト、地域イベントにおける教育的取組、エコライト設置、ホール改修、教育的プロジェクト、遊具設置、駐車スペース再舗装、ペット教育、サッカーセット購入、	その他

(5) 空港諮問委員会 (Airport Consultative Committee)

英国では 1982 年民間航空法 (the Civil Aviation Act 1982) セクション 35 により飛行場は諮問機関を設置しなければならないことが規定されている。この法律を受けて政府機関である交通省 (Department for Transport) がガイドライン (Guidelines for Airport Consultative Committees) を示している。この諮問委員会は①飛行場に関わる全ての人々が情報や考えを交換することを可能にし、②利害関係者が運営者に対して懸念を表明し運営者側がその検討を行うことができるようにすること、③法制度を補完すること、を目的としているが、この諮問委員会が飛行場の所有者や運営者に何らかの責任を強要するものではなく、また利害関係者が飛行場に対して直接またはその他の手段によって何らかの懸念を表明することを妨げるものではないとしている。

ブリストル空港にあっては諮問委員会を設置しており、年に 4 回開催されている。設置目的は国のガイドラインが示す設置目的に加え、諮問委員会は紛争解決の場ではないこと、空港に関してなんら決定権はないことが明記されている。

諮問委員会への諮問事項については中央政府のガイドラインに従い、①地域コミュニティに影響を及ぼすような空港運営に関する事項について検討すること、②地域の利益を促進させるような提案を行うこと、③空港を発展させながら地域住民の利益を促進させること、④飛行場の運営に際し生じる環境への影響、特に気候変動の一因となると認識できるようなものを監視し、騒音や炭素ガス放出その他全ての公害を最小化させるための運営方法について助言を行うこと、⑤空港利用者の利益を保護し、また増進すること、⑥飛行機の騒音やその他空港の有害な影響に関する苦情記録について正式な手続きで空港と議論すること、⑦地元、地域、そして国家経済に対して貢献できるように検討すること、としている。また、諮問委員会からの勧告が空港の最高経営責任者にとって受け入れられない内容だった場合、話し合い後も諮問委員会が望めば最高経営責任者はブリストル空港の運営会社の役員会にその勧告を持ちこむこととしている。

諮問委員会のメンバーについては、どの機関の代表者でもない独立した立場の委員長 (任期は 3 年、再選可能) が 1 名、ブリストル空港会社を含む関係機関からの代表者 7 名、周辺の自治体から選出された委員が 10 名で構成されている。副委員長につい

ては、総会時に関係機関からの代表者7名のうちから1名が選出され、任期は1年となっている。

ブリストル空港のホームページでは、諮問委員会設置規則や委員メンバー表だけでなく、開催日程、議題（開催前のものを含む）、議事録全てが公表³⁶されており、情報公開を積極的に行っていることが伺える。

なお、空港諮問委員会の制度については中央政府発表の「Aviation Policy Framework」（2013年3月）でも触れられており、先述のガイドラインについて法的拘束力を持たないものという扱いは保持しつつも、諮問委員会の機能強化のために改訂を予定しているとしている。

【表3-6】空港諮問委員会委員

関係機関からの代表者である委員の所属（7名）
<ul style="list-style-type: none"> ・ブリストル空港会社：2013-2014年は最高経営責任者が就任） ・イギリス産業連盟 サウス・ウエスト地区 （Confederation of British Industry South Western Region） ・GWE ビジネス・ウエスト（GBE Business West） ・イギリス旅行業協会及び公認ツアーガイド協会 （The Association of British Travel Agents: ABTA/ The Guild of Registered Tourist Guides: GTMC） ・ブリストル空港に就航している航空会社（2013-2014年は空席） ・イギリス労働組合会議 ブリストル、サウス・ウエスト地区 （Trades Union Congress Bristol and South West Region） ・地方自治体観光担当者
周辺自治体からの選出委員の自治体名（10名）
<ul style="list-style-type: none"> ・ブリストル市 ・ノース・サマセット市 ・バース・アンド・ノース・イースト・サマセット市 ・ウエストン・スーパー・メア・タウン・カウンスル （他6名については13の周辺パリッシュから選出される。）

³⁶

<http://www.bristolairport.co.uk/about-us/management-and-governance/airport-consultative-committee.aspx>

第2節 ロンドン・シティ空港 (London City Airport)

ロンドン5空港のひとつでありロンドン東部のテムズ川沿いのウォーターフロント再開発地区であるドックランズ (Docklands) というロンドン市街地に最寄りの空港であるロンドン・シティ空港は、その立地の良さ (図2-4参照) を活かした特色ある取り組みを行っている。

1 ロンドン・シティ空港の歴史³⁷

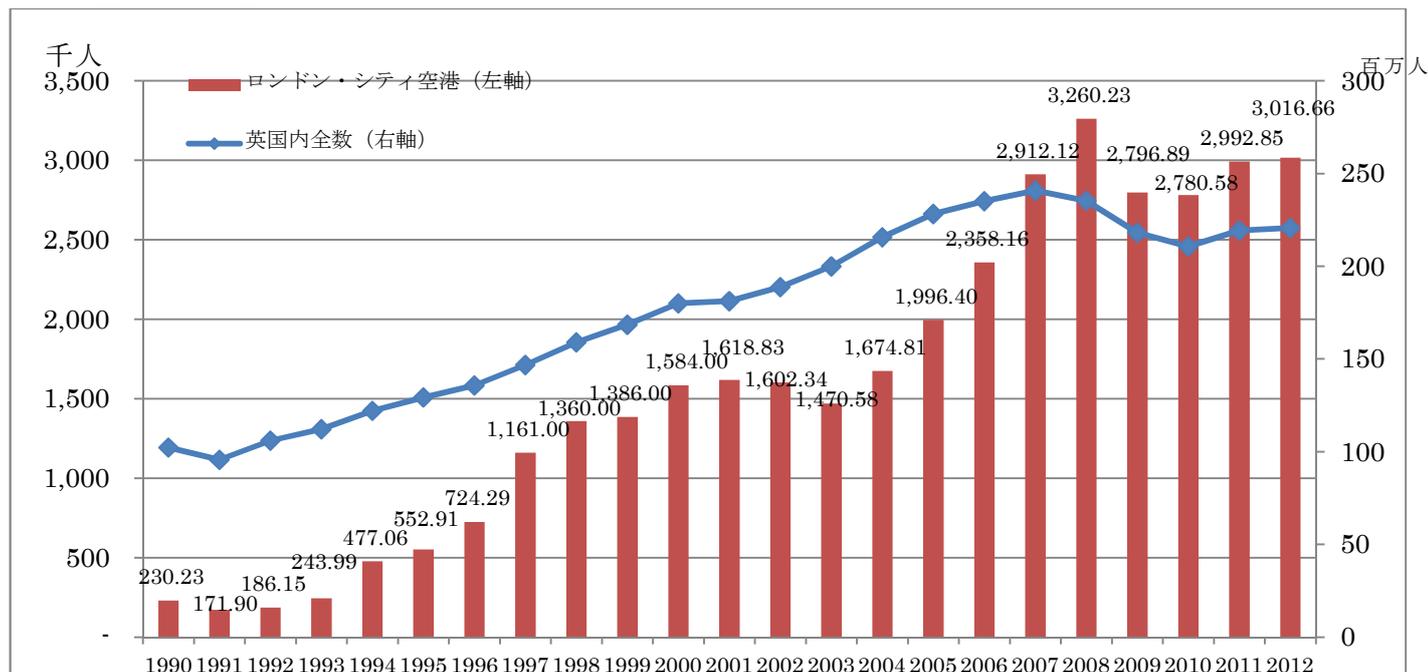
ロンドン・シティ空港のあるドックランズ地区はもともと港湾・造船所・倉庫が立ち並ぶ世界最大規模の港であったが、河川港ということもあり世界第二次大戦後からの船舶の大型化などに対応できず衰退していき、1970年には全ての埠頭の閉鎖が発表された。その後、1981年にはロンドン・ドックランズ開発公社が設置され、ドックランズ地区の再開発が本格化されていく。この再開発の大きな事業のひとつが1987年に開港したロンドン・シティ空港の設置であった。空港設置者は当初から民間企業であり、その後所有者の変遷を繰り返しながらも現在も民営の空港として運営されている。2005年には主にドックランズ地区を走りかつロンドン市街地を走る地下鉄とも接続するDLRにロンドン・シティ空港駅が設置、運行開始された。このことにより、ロンドン市街地からロンドン・シティ空港へのアクセスは格段に改善した。2008年にはエプロン (駐機スペース) 改修工事により滑走路の発着機能を強化し、2010年には利用者の拘束時間を最短化することを目的として保安検査場、小売店等のターミナルビルの改修を行った。さらに2013年には2億ポンド (約340億円) を投じる地上施設の改修を発表している。

2 ロンドン・シティ空港の乗降客

乗降客数も順調に増加傾向にあり、安定した運営を行っている。

³⁷ <http://www.jlgc.org.uk/jp/information/monthly/mtopic201110.pdf>

【表 3 - 7】



3 特徴と制限

ロンドン・シティ空港はその立地場所もあってビジネス客の利用が多いことから、定刻出発や利便性の向上を中心とした取り組みを行っている。定刻出発に関しては、2012年の平均遅延時間³⁸は7分であり、ヒースロー空港及びガトウィック空港の13分、ルートン空港の12分、スタンステッド空港の9分を下回っている。2013年7月から9月における定刻出発（定刻から15分以内の出発も含む）は89%³⁹と高い水準を維持している。同空港のピークタイムは午前7時から10時までと午後4時から8時までであるが、保安検査場通過のための所要は最長で20分と想定しており、前日のチケット販売状況により8つあるセキュリティーレーンの稼働数を決め、また、現場の状況により増減できるようなシステムを構築し定刻運行に努めている。また、同空港のfacebook公式アカウント⁴⁰にフライトの遅延情報はもちろんのこと、空港までのアクセスに問題が生じる可能性がある場合や実際に生じた場合に、これらの情報をいち早く投稿し、利用者に注意喚起を促すなど利便性向上に努めている。また、その立地からプライベート・ジェットの発着も増加傾向にある。

³⁸ http://www.caa.co.uk/docs/33/Annual_2012_Punctuality_Statistics.pdf

³⁹ <http://www.londoncityairport.com/News/ReadPressRelease/1427>

⁴⁰ <https://www.facebook.com/LondonCityAir>



無料の靴磨きサービスコーナー

保安検査場を通過した後の待合室は各航空会社によるラウンジはないものの全スペースをラウンジとしてとらえ、コンセント等の設備はもちろんのこと高級な雰囲気づくりを行っている。また、静かなスペースを提供するという取り組みも行っており、緊急時や悪天候などの場合以外は一切の館内放送を行わないなど、ビジネス客向けの空間づくりを徹底している。

また、待合室には平日のピークタイムに合わせるかたちで月曜日から金曜日の午前6時30分から9時30分、午後4時から7時の時間帯で無料の靴磨きサービスを提供している。これは、空港利用者から直接生の声を聞くために空港運営者側が専門店で依頼しスタッフを派遣してもらいながらサービス提供を行っているもので、空港運営者はこのスタッフにいくつかの想定質問を事前に渡し、それに対する回答を定期的に空港運営者側に報告させ、その意見をもとに空港運営者は空港内の施設の改善を行ったり、場合によっては航空会社に改善を申し入れる根拠として使用することもある。

一方で、市街地に近いという特性上、空港運営に様々な制限もある。その一つが運用時間の制限である。地元との合意により、現在、当該空港の滑走路については平日は午前6時30分から午後9時35分まで、土曜日は午前6時30分から午後12時30分まで、日曜日は午後12時30分から午後9時35分までの運用となっている⁴¹。また、唯一の滑走路が1,500mであるため重量機や大型機の使用はできず、また5.5度の急角度でのアプローチが必要である。この問題を解決するため、当該空港は英国籍の航空会社と共同して路線や機体の開発に取り組んでいる。その一つがロンドン・シティ空港発ニューヨーク・ジョン・F・ケネディ空港着の就航便である。当該空港の滑走路の長さゆえに、ロンドンーニューヨーク間の直行便は燃料重量の問題から離陸すること

⁴¹ ただし、遅延が発生した場合、平日及び日曜日は午後10時30分まで、土曜日は午後1時まで延長することができる。なお、平日の延長に関しては航空会社に料金請求が行われる場合がある。

が不可能であった。しかし、同空港の利用者層からはニューヨーク便の要望が非常に多かったため、英国籍の航空会社とともに小型機ではあるが、一旦アイルランドのシャノン空港を給油のために経由することで当該空港からのニューヨーク・ジョン・F・ケネディ空港への就航を可能にした。経由するシャノン空港では給油時間を利用して同空港で米国への入国検査を行い、世界中からフライトが集中し混雑の多いジョン・F・ケネディ空港での国際線ではなく国内線の扱いを受けられるようになった。このため、ジョン・F・ケネディ空港到着後、長い列に並ぶことなく次の目的地に移動することが可能なのである。また、機体を全てフルフラットのビジネスシートとすることで席単価を高めているが、路線は時間単価の高いビジネス利用者に非常に強い訴求性を持ったものとなっており、割高な料金にも関わらず高い搭乗率を保っている。

さらに、当該空港は地元住民に対する理解促進にも力を入れている。現在空港では2,000人以上が働いているが、そのうち空港運営会社が500名を直接雇用している。この500人の従業員のうち、27%が空港所在地であるニューハム区からの雇用であり、さらにその61%が5マイル（約8km）以内に居住している。また、現在進行中の改修工事が完了すれば、2023年までに追加で1,500名の雇用を創出するとしており、地元経済に及ぼす経済的効果を強調している。この他にも、運営会社の役員が積極的に地元のボランティア活動に参加し、草刈りやホスピスにおける本の読み聞かせ、地元教会の壁の塗り替えなど日常の活動を共にすることで、空港運営への理解を促進している。

さいごに

英国では空港は利益を生み出す産業、または投資対象となる事業としての認識が広がっており、それぞれの空港が所有・運営主体に関わらず、その特性を活かしながらしのぎを削り、顧客満足度を高め合っている。そのきっかけとなったのは、空港の民営化であり、それと同時期に進められたオープンスカイという規制緩和が両輪としてうまく機能したためである。また、英国における文化背景として競争を導入することにより利用者満足度や効率性が最大化されるという社会的な意識があることも影響している。

一方、日本国内は LCC が次々と開業し注目を集めている。LCC の誕生により航空会社は既存の利用者を奪い合う状況ではなく、いままで飛行機を利用して来なかった客層の需要を掘り起こし、全体として空港需要を増大させる効果を生み出していくだろう。加えて、空港の民営化への動きも目に見えるかたちで始まった。

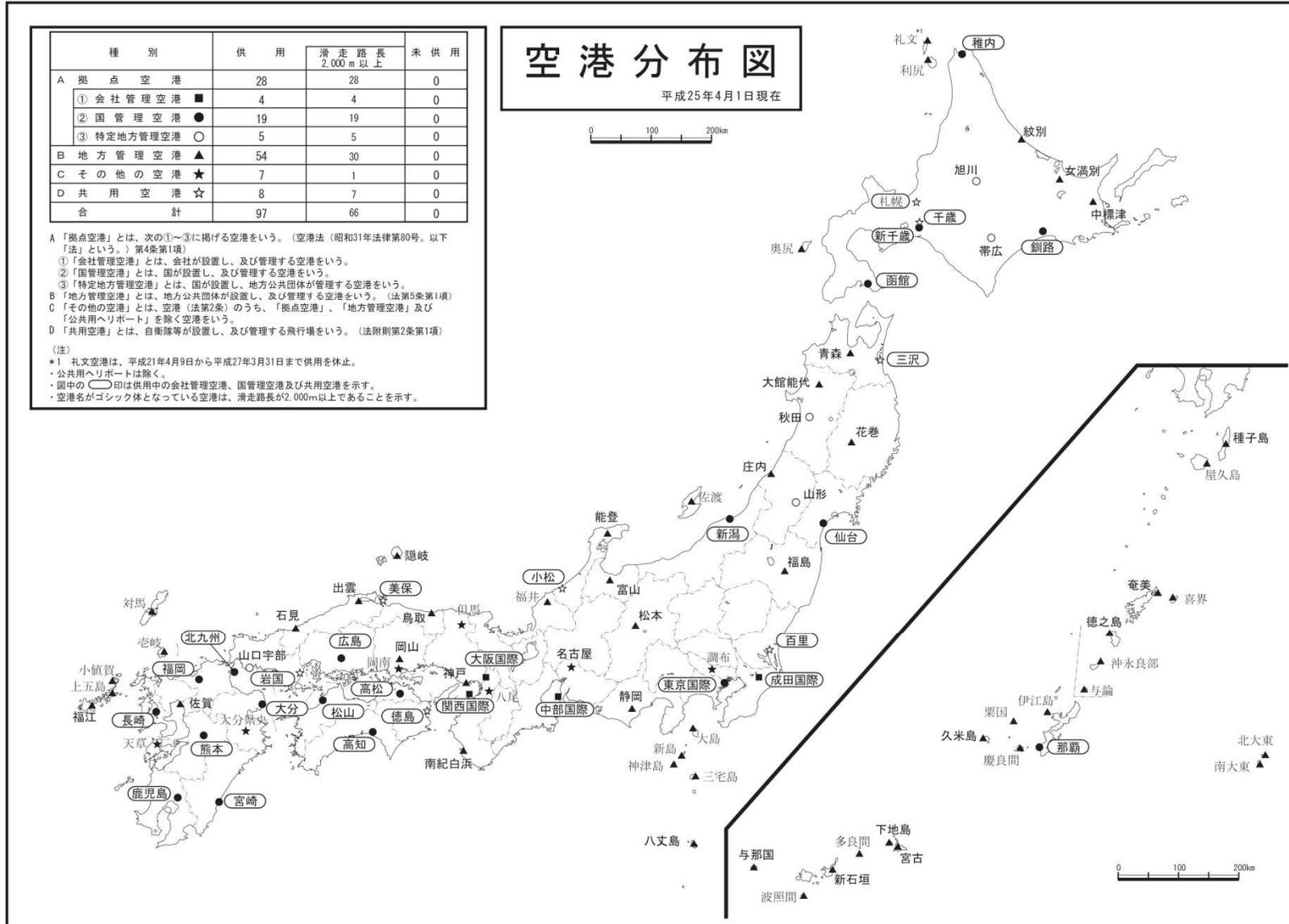
しかし、日本国内の空港にあっては滑走路などの基本施設とターミナルビルなどの商業施設との所有者が異なっており、産業としてその効率性を最大化する仕組みがまだ整っておらず、オープンスカイという規制緩和もこれからさらに取り組みを強化していくという状況である。

日本国内の地方空港は、空港自体が地域のインフラとして重要な機能を果たしており、空港運営に関する収支バランスに着目しその改善により一層注力すべきことは当然であるが、しかし収支バランスだけで空港の存在価値を議論すべきではない。

グローバル社会へのゲートウェーとして、観光立国としての基本インフラとして、各地域の地元空港が果たすべき役割を冷静に見据え、激動の時期を乗り越えていく戦略を立てながらそれぞれの地域の特色にあった空港づくりが行われるべきである。

【執筆者】 一般財団法人自治体国際化協会 ロンドン事務所 所長補佐 山口 敦子

【参考資料】日本における空港分布図



【参考資料】 ブリストル空港における国際線就航都市の推移

1993年6月			2004年6月			2007年6月			2014年2月1日						
時間	到着都市	到着国	運行会社	時間	到着都市	到着国	運行会社	時間	到着都市	到着国	運行会社	時間	到着都市	到着国	運行会社
				610	マラガ	スペイン	イージージェット	600	アムステルダム	オランダ	KLM シティホッパー	615	アムステルダム	オランダ	KLM
				625	アムステルダム	オランダ	KLM シティホッパー	615	マラガ	スペイン	イージージェット	620	ブリュッセル	ベルギー	ブリュッセルエアライン
				635	ブリュッセル	ベルギー	SNブリュッセル	640	アリカンテ	スペイン	イージージェット	630	マラガ	スペイン	イージージェット
				640	アリカンテ	スペイン	イージージェット					630	グダニスク	ポーランド	ライアンエア
												630	ダブリン	アイルランド	ライアンエア
700	アムステルダム	オランダ	KLM シティホッパー	705	パリ(シャルルドゴール空港)	フランス	BA シティエクスプレス	700	ニース	フランス	イージージェット	700	ハンブルグ		bmiリジョナル
755	パリ(シャルルドゴール空港)	フランス	ブリティッシュエアウエイズ	720	アムステルダム	オランダ	イージージェット	715	バルンシア	スペイン	イージージェット				
				740	バルマ	イタリア	イージージェット	720	ピサ	イタリア	イージージェット				
								730	パリ(シャルルドゴール空港)	フランス	イージージェット				
								735	ブリュッセル	ベルギー	SNブリュッセル				
								740	バルマ	イタリア	イージージェット				
								755	ダブリン	アイルランド	ライアンエア				
830	ブリュッセル	ベルギー	サベナ	820	ダブリン	アイルランド	ライアンエア	805	ハンブルグ	ドイツ	OLT航空	800	バフオス	キプロス	イージージェット
				840	パリ(シャルルドゴール空港)	フランス	BA シティエクスプレス	820	クラクフ	ポーランド	イージージェット	800	ジュネーブ	スイス	イージージェット
								850	ミラノ(マルペンサ国際空港)	イタリア	イージージェット	815	フェルテVENTOURA島	スペイン	イージージェット
												825	ダブリン	アイルランド	エアリンガス
900	ダブリン	アイルランド	エアリンガス									920	フェルテVENTOURA島	スペイン	トーマスクック
935	パリ(シャルルドゴール空港)	フランス	エアフランス									930	アリカンテ	スペイン	ライアンエア
1020	アムステルダム	オランダ	KLM シティホッパー	1025	バルセロナ	スペイン	イージージェット	1030	バルセロナ	スペイン	イージージェット	1015	バルセロナ	スペイン	イージージェット
				1035	アムステルダム	オランダ	KLM シティホッパー	1030	ニューヨーク	アメリカ	コンチネンタル	1020	アムステルダム	オランダ	KLM
				1035	ニース	フランス	イージージェット	1055	アムステルダム	オランダ	KLM シティホッパー	1020	アリカンテ	スペイン	イージージェット
				1050	ブリュッセル	ベルギー	SNブリュッセル					1025	コペンハーゲン	デンマーク	イージージェット
				1050	ミュンヘン	ドイツ	BA シティエクスプレス					1030	ブリュッセル	ベルギー	ブリュッセルエアライン
				1055	プラハ	チェコ	イージージェット								
								1110	トゥールーズ	フランス	イージージェット				
				1140	パリ(シャルルドゴール空港)	フランス	BA シティエクスプレス	1210	ボルドー	フランス	イージージェット	1205	ミュンヘン	ドイツ	bmiリジョナル
				1150	ベルジュラック	フランス	フライデー	1220	コルツウェイ	アイルランド	エアアラシ	1220	ピサ	イタリア	イージージェット
								1250	ファロ	ポルトガル	イージージェット	1225	ダブリン	アイルランド	ライアンエア
												1250	ジュネーブ	スイス	イージージェット
				1310	ベニス	イタリア	イージージェット	1300	プラハ	チェコ	イージージェット	1250	ローマ	イタリア	イージージェット
				1340	ダブリン	アイルランド	ライアンエア	1310	ジュネーブ	スイス	イージージェット	1305	ダブリン	アイルランド	エアリンガス
								1315	アムステルダム	オランダ	KLM シティホッパー	1310	コーク	アイルランド	エアリンガス
								1315	ローマ(チャンピーノ空港)	イタリア	イージージェット	1315	ファロ	ポルトガル	イージージェット
1435	ブリュッセル	ベルギー	サベナ	1400	ダブリン	アイルランド	エアリンガス								
				1410	コペンハーゲン	デンマーク	イージージェット	1400	パリ(シャルルドゴール空港)	フランス	イージージェット				
				1450	ベルリン(シェネフェルト空港)	ドイツ	イージージェット	1420	マドリッド	スペイン	イージージェット				
				1455	ビリバオ	スペイン	イージージェット	1455	ワロシエル	フランス	イージージェット				
1500	フランクフルト	ドイツ	フライモン	1525	フランクフルト	ドイツ	BA シティエクスプレス					1545	カウナス	リトアニア	ライアンエア
1505	アムステルダム	オランダ	KLM シティホッパー	1530	アムステルダム	オランダ	KLM シティホッパー								
1505	パリ(シャルルドゴール空港)	フランス	ブリティッシュエアウエイズ												
1635	ダブリン	アイルランド	エアリンガス	1600	パリ(シャルルドゴール空港)	フランス	BA シティエクスプレス	1620	コーク	アイルランド	エアアラシ	1630	フランクフルト	ドイツ	bmiリジョナル
				1630	ブリュッセル	ベルギー	SNブリュッセル	1645	ダブリン	アイルランド	ライアンエア	1650	ハンブルグ	ドイツ	bmiリジョナル
				1635	ファロ	ポルトガル	イージージェット	1645	マニシャ	スペイン	イージージェット				
				1645	トゥールーズ	フランス	フライデー								
				1700	アムステルダム	オランダ	KLM シティホッパー	1730	ヴェニス	イタリア	イージージェット	1710	パリ(シャルルドゴール空港)	フランス	エアフランス
				1715	パリ(シャルルドゴール空港)	フランス	BA シティエクスプレス	1735	バルリン(シェネフェルト空港)	ドイツ	イージージェット	1715	ブリュッセル	ベルギー	ブリュッセルエアライン
								1745	アムステルダム	オランダ	KLM シティホッパー	1715	アムステルダム	オランダ	KLM
												1725	アムステルダム	オランダ	イージージェット
												1750	パリ(シャルルドゴール空港)	フランス	イージージェット
1855	ブリュッセル	ベルギー	サベナ	1850	ダブリン	アイルランド	ライアンエア	1810	ニース	フランス	イージージェット	1805	ダブリン	アイルランド	イージージェット
1855	パリ(シャルルドゴール空港)	フランス	エアフランス					1820	シャブン	アイルランド	ライアンエア	1850	ダブリン	アイルランド	エアリンガス
								1825	ハンブルグ	ドイツ	OLT航空				
								1830	バルセロナ	スペイン	イージージェット				
								1855	アムステルダム	オランダ	イージージェット				
1950	ダブリン	アイルランド	エアリンガス	1900	アムステルダム	オランダ	イージージェット	1905	マラガ	スペイン	イージージェット				
				1930	マラガ	スペイン	イージージェット	1945	アリカンテ	スペイン	イージージェット				
				1940	アリカンテ	スペイン	イージージェット								
								2015	ブリュッセル	ベルギー	SNブリュッセル	2005	ジローナ	スペイン	ライアンエア
								2035	ジローナ	スペイン	ライアンエア	2045	エジンバラ	アイルランド	イージージェット
								2210	ダブリン	アイルランド	ライアンエア				

【参考資料】

「Bristol Airport Local Community Fund」申請書



Airport Environmental Improvement Fund
(known as the Bristol Airport Local Community Fund)

Application Form

Important

Please complete all of this form.
Contact the Fund Administrator if
you need advice.

Please type or use black ink and complete all sections of the application form. Provide additional supporting information where necessary.

1. Applicant details

Name of person making application 【申請書作成者氏名】

Name of organisation (if applicable) 【団体名（必要に応じて）】

Position in organisation 【役職名】

Contact address for correspondence 【代表連絡先】

Post code 【郵便番号】

Telephone, daytime 【電話番号（日中）】

Evening 【電話番号（夕方）】

Email

Are you part of a larger organisation? If so please provide details. Priority will be give to local groups rather than national organisations.

【大規模な組織からの申請であれば、組織について詳細を記入してください。
全国組織よりも地元の団体を優先します。】

How much money are you requesting from us?

【助成申請額】

2. Your project 【事業について】

Please provide the location of your project including the name of the parish and postcode.

【事業実施場所についてパリッシュ名と郵便番号を記載してください。】

Please describe your project and what you would like to do. Supporting information should be provided as a separate attachment.

【プロジェクトで実施する内容について記載してください。サポートを受ける場合は、別添にて添付してください。】

Please explain how it meets the funding criteria set out on page 6 and who it will benefit.

【助成対象事業の基準にどう合致するのか、また誰に利益をもたらすのか説明してください。】

Does your organisation have any statutory responsibilities for the provision and maintenance of facilities or services associated with this project? If yes, please explain below.

【貴団体は申請事業について提供する施設やサービスについての維持について法定の責任がありますか。もしあれば、それについて説明してください。】

What approvals or permissions do you need for your project and have these been received? If not, when will permission be received?

【申請事業に関し必要な承認や許可がありますか？また既にそれを習得していますか？もしまだ取得していれば取得予定を記載してください。】

What is the project timescale?

【事業期間はどれくらいですか？】

3. Funding 【財源】

Please provide a detailed itemised estimate of the cost of your project. Please provide written back up in the form of quotations, estimates etc.

【事業経費について項目別の詳細な見積もりを記入してください。また、見積書等を添付してください。】

Which other organisations, funds or trusts have you approached or applied to for funding? Please provide details and amounts secured.

【他機関からの助成について、どのようなものに相談もしくは申請しましたか？その詳細と決定した額について記入してください。】

Do you have any confirmed funding?

Yes/No. Please provide details.

【その他に決定している助成はありますか？】【はい/いいえ 詳細を記入してください。】

If not, please confirm why the project has not been funded by other organisations.

【ない場合、なぜ他機関からの助成が受けられないのか記入してください。】

How do you plan to raise additional funding for the project?

【この事業の追加的な財源をどのようにして集める予定ですか？】

Have you received a grant from the Bristol Airport Local Community Fund before? If yes please provide details.

【これまでにブリストル空港地域助成金を受けたことがありますか？もし受けたことがあれば詳細を記入してください。】

If your application is successful, to whom should the cheque be made payable?

【申請が認められた場合、小切手の名義はどうしますか？】

4. Organisation details 【組織概要】

In the case of applications from organisations, please provide the full details of your organisation, including membership details and fees.

【団体からの申請の場合、会員や料金等含めて組織概要についてすべての詳細を記入してください。】

Does your group have a constitution or set of rules? If yes please attach a copy to this application.【あなたの組織は規約や規則がありますか？もしあれば、その写しを添付してください。】

Yes/No

Copy attached

【添付書類】

If you are a registered charity please provide charity registration number.

【登録されたチャリティー団体であれば、登録番号を記入してください。】

【収支報告書はありますか？】
Do you have an annual report or financial statement?

Yes/No

Copy attached Yes/No

Publicity 【公共性】

Bristol Airport may publicise grants that are made. Please confirm that this is acceptable to you.

【ブリストル空港は助成について公表する場合があります。この点についてご了解ください。】

How will you recognise any contribution from the Bristol Airport Local Community Fund?

【ブリストル空港からの助成金がどのように役に立つと考えますか？】

5. And finally

Please tell us where you heard about the Bristol Airport Local Community Fund.

【どのようにしてブリストル空港地域助成金のことを知りましたか？】

【参考文献等】

- ・ 上村敏之、平井小百合『空港の大問題がよくわかる』株式会社光文社、2010年
- ・ 佐竹真一『EUにおける航空自由化とLCC－欧州航空市場の統合過程とLow Cost Carrierの展開』
- ・ 三輪英生、花岡伸也『国際航空輸送の自由化の動向と輸が国の自由化に向けた考察』
- ・ 橋本悟、深山剛、越智成基、山内弘隆『イギリス・オーストラリアの民営化に関する国内外の論文紹介』
- ・ 国土交通省航空局 『各国の空港運営法人の民営化について』
- ・ 国土交通省航空局 『(補足説明) 公租公課のあり方及び地方空港ネットワークの維持方策について』
- ・ 小熊仁 『EUの航空分野における公共サービス輸送義務(Public Service Obligation)と空港運営に対する効果』
- ・ 小熊仁 『EUにおける航空自由化とLCCの展開』
- ・ 遠藤伸明 『EUにおけるPSO制度と生活路線補助』
- ・ CAA ‘UK Airports Market – General Context’
- ・ CAA ‘CAP 754 UK Regional Air Services’
- ・ CAA ‘CAP 775 Air Services UK Regional Airports’
- ・ The Secretary of State for Transport ‘Aviation Policy Framework’
- ・ House of Commons Library, Reference sheet ‘airports bill (bill 60 of 1985/86)’
- ・ House of Commons Library, ‘Aviation: regional airports’
- ・ ICAO Case Study on Commercialization, Privatization and Economic Oversight of Airports and Air Navigation Service Providers
- ・ M.A.G ANNUAL REPORT AND ACCOUNTS 2011-2012
- ・ M.A.G ANNUAL REPORT AND ACCOUNTS 2012-2013
- ・ Department for Transport ‘Public service obligation’ regional air access to London’
- ・ Scottish Executive ‘SCOTTLAND’S NATIONAL transport STRATEGY’

【参考ホームページ】

- ・ <http://www.caa.co.uk/homepage.aspx>
- ・ <http://www.japanwater.co.jp/concession/>
- ・ <http://www.london-luton.co.uk/en/>
- ・ <http://www.stanstedairport.com/>
- ・ <http://www.heathrowairport.com/>
- ・ <http://www.gatwickairport.com/>
- ・ http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/pso_en.htm
- ・ <http://www.edinburghairport.com/>
- ・ <http://www.londoncityairport.com/>