

## 関西 3 空港の将来について

2013 年 5 月 7 日

(株) 航空経営研究所

主席研究員 稲垣 秀夫

国は、2012 年 4 月に新関西国際空港株式会社（以下、新関西会社）を設立し、同年 7 月に新関西会社の下に、関西国際空港（関空）と大阪国際空港（伊丹）の経営を統合した。新関西会社は、地元自治体などの所有する大阪国際空港ターミナル株式会社を 2013 年中にグループ内に置き、また、来年度末を目途に、関空と伊丹 2 空港を経営委託するといわれている。また、最近の報道によれば、政府はこれら 2 空港に加えて、神戸空港についても空港経営の統合対象として検討することを表明した。このレポートでは、利用者の視点から近畿地方の航空ネットワークの中心にあるこれら 3 空港の経営統合の意味と、今後望まれる施策について、基礎的なスタディーを踏まえて整理している。

### 1. 近畿地方の航空交通の現状

伊丹空港の潜在価値を検討するために日本における政治経済の中心である関東地方と、第 2 の中心である近畿地方の航空交通（国内線）を比較することによって、近畿地方の航空交通の現状、ならびに伊丹空港の現状を理解する。

関西圏を関東圏と比較すると、航空需要が経済規模のわりに小さい。伊丹空港を発着する機種は羽田や関空よりも客席数が少なく、需要が拡大しない。また、空港の運用時間帯が短いため、夜間帯は旅客の選択肢が鉄道、バスなどの他の交通機関に流れがちである。こういった関西地方を取り巻く現状は、これまでの関係者のご苦勞を将に物語るものであるが、今般の諸施策を好機として、今後更に需要は拡大できる余地があると思われる。

表 1 に示されるように、関東圏を 100 とすると、関西圏は実質 GDP で 41、人口で 47 の規模である。一方、国内線航空利用者数を比較してみると、経済規模（県内総生産）や人口での比較を 1

0ポイント程度下回り、航空需要の相対的な低さが見てとれる。

表2は2010年度に自動車、JR、航空、それぞれの商業交通手段でどのくらいの人員が近畿圏、関東圏から他の経済圏に移動したかを整理した表である。近畿圏の航空便移動は全体の14.1%を構成している。関東圏のそれと比較してみると、航空便移動は全体の22.3%である。

【表1】 関東、近畿経済圏のGDP、人口、国内線航空利用者数

	関東圏	近畿圏
県内総生産 (10億円)	181,848	75,459
人口 (千人)	44,645	20,880
航空利用者数 (千人)	28,034	9,464
	100	34

(注釈1) 関東圏は、東京、群馬、栃木、茨城、埼玉、千葉、神奈川の1都6県。

(注釈2) 関西圏は大阪、滋賀、京都、奈良、和歌山、兵庫の2府4県。

(注釈3) データは内閣府、国交省統計資料(GDP:2009年度、人口2011.10.1)

(注釈4) 航空利用者数は、表2と同じ国交省の府県間移動状況のデータ。

関東、近畿の地理的な位置の違いからくる要因もあると思われるが、航空移動の少なさが近畿地方の特徴的なポイントである。

【表2】 関東、近畿経済圏の交通手段別の年間地方間移動人員(千人)

(2010年度)		関東圏発		近畿圏発	
自動車	(関東圏:100)	14,033	100	14,175	101
【内訳】		11.2%		21.1%	
JR	(関東圏:100)	83,744	100	43,653	52
【内訳】		66.5%		64.8%	
航空	(関東圏:100)	28,034	100	9,464	34
【内訳】		22.3%		14.1%	
合計	(関東圏:100)	125,811	100	67,291	53
		100%		100%	

(注釈1) 「地方間移動人員」は、商業用移動手段を用いて、その経済圏の内側から外側に移動した人員。

(注釈2) ここで整理した移動手段は自動車、JR、航空の3つだが、その他民鉄や船舶がある。

(注釈3) ここで言う関東圏は、東京、群馬、栃木、茨城、埼玉、千葉、神奈川の1都6県。

(注釈4) ここで言う関西圏は大阪、滋賀、京都、奈良、和歌山、兵庫の2府4県。

(注釈5) データは国交省統計資料

また、近畿圏の国内線航空の様子を関東と比較してみると、1便当たりの座席数は69% (166

席)の規模であり、出発便数の規模は43%あるが、総旅客数は31%に留まる。因みに、旅客1人あたりの平均移動距離は75.9km (81%)と比較的短距離である。

同じ数字を、伊丹空港と羽田空港とで比較してみると、一層、その差は拡大する。便数は34%、航空機のサイズは64% (156席)、旅客数は23%、平均移動距離は羽田空港の93.7kmに対し、伊丹空港は63.3km (68%)しかない。

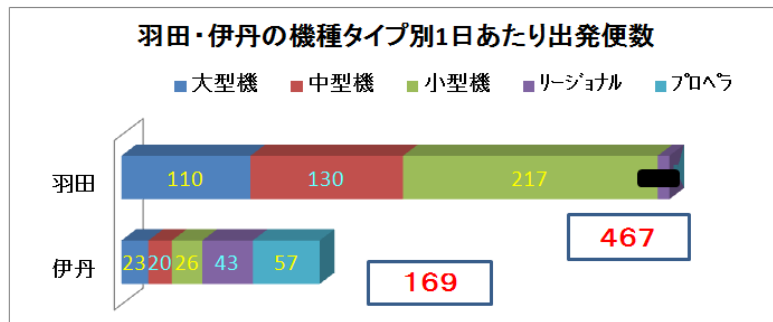
別のデータを使って、羽田と伊丹それぞれの空港の出発便数を航空機サイズ別に整理したものが3つのグラフである。データは今年(2013年)3月の大手3社の羽田空港、伊丹空港の出発ダイヤである。

近畿圏の国内線航空の関東圏との比較

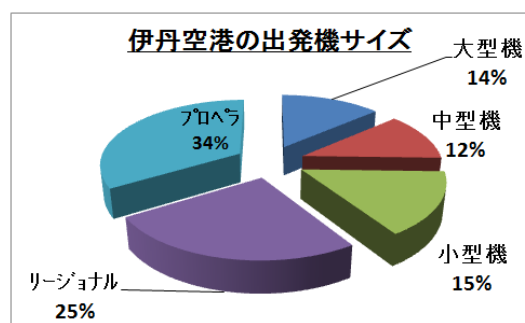
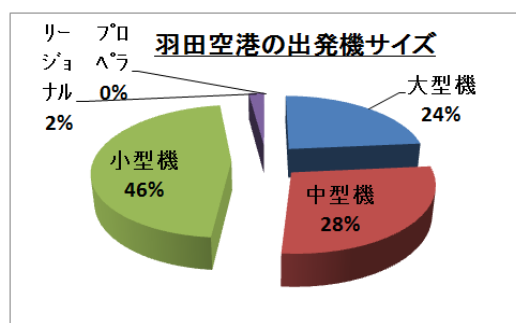
	関東:100
便数規模	43
1便当たり旅客	72 (108人)
1便当たり座席数 (ロードファクター) (+1.9)	69 (166席)
旅客数規模	31
移動距離	81 (759km)

伊丹空港の羽田空港(国内線)との比較

	羽田:100
便数規模	34
1便当たり旅客	65 (101人)
1便当たり座席数 (ロードファクター) (+1.1)	64 (156席)
旅客数規模	23
移動距離	68 (633km)



(データ: ANA, JAL, SKY3社の2013年3月ダイヤ)  
 機種タイプ: 大型機(777,747)、中型機(767,787)、小型機(737,A320,MD90)、リージョナル(CRJ等地域航空用ジェット)、プロペラ(ボンバルディア等プロペラ旅客機)



これら2空港の出発便数の規模を比較すると、羽田3に対し伊丹は1であり、それぞれの空港を出発する便の航空機のサイズを見ると、羽田空港は98%の便が737クラスの小型機以上のサイズの航空機であるのに対して、伊丹空港では59%の便が、それらより更に小型のリージョナル・ジェット旅客機やプロペラ機の便である。出発総便数が1/3規模であることに加えて、航空機サイズが小型であることから、伊丹空港からの年間旅客数は羽田空港と比較すると23%しかない。

以上を要約すると、経済の規模や人口、他の交通手段による輸送の需要規模から見ると、近畿圏の国内線航空需要は関東圏のそれに比べて、明らかに小さい。 地理的な要因も考えられるが、発着規模、空港運用時間、使用機種制限など、伊丹空港の規制が大きな要因となっていると考えられる。一言でいえば、これまでの歴史の結果ということではあるが、この機会に、地元が中心となって伊丹空港の運用に関する規制緩和を実現することが、近畿圏の航空需要の増加、ひいては近畿圏の経済喚起につながることを期待できるものとする。

## 2. 伊丹空港の存続

国交省の過去の資料を読むと、国は「伊丹存続」の方針を明確にしていた。しかし、地元関係者の多くは未だに伊丹空港の将来に懐疑的である。昨年7月の空港経営の統合方針の中では、国土交通省のスタンスは「廃止も含めた検討」に傾いている。(後述)

### 大阪国際空港の歴史

- ・ 1939年：大阪の第二民間飛行場として建設
- ・ 1941年：軍用飛行場に転用
- ・ 1945年：(第二次世界大戦後)米軍が接収
- ・ 1958年：返還。大阪空港として開港。再民間用空港化
- ・ 1959年：国際線開設。大阪国際空港と改称
- ・ 1964年：ジェット旅客機就航。騒音問題が深刻化
- ・ 1994年：関西国際空港が開港

### 大阪国際空港の存廃決定の経緯 ～国交省資料を要約

1. 1969年空港周辺住民が国を相手に夜間飛行差し止め訴訟を開始。
2. 1973年空港周辺住民が公害等調整委員会に空港廃止の調停申請開始。
3. 1973年航空局より大阪国際空港騒音対策協議会(11市協)に対し、「関空開港時の伊丹撤去も含め検討する」旨文書提出。
4. 1974年航空審議会答申で「関空は伊丹の廃止を前提として、位置及び規模を決める」旨明記。  
(この表現は伊丹廃止を決定したものではなく、「仮に伊丹を廃止しても、その役割を十分果たす新空港を建設する」と解釈されている。)
5. 1980年公害等調整委員会から、上記2申請に基づく伊丹の存廃問題については、必要な手順を経て処理すべき旨の調停。
6. 1990年調停団の存続容認、11市協及び両府県の存続要望意見提出。
7. 地元意見を踏まえ、航空審議会は「伊丹については、利用者利便向上と周辺地域との調和を図り、存続。」とまとめる。
8. 1990年運輸省は存続を前提とした伊丹の空港運用について地元と協定、11市協とも調印。
9. これらの手順を踏まえ、運輸大臣は伊丹について、関空開港後も存続することを決定(1990年末)。

### 大阪国際空港の「存続協定」(1990年)のキーポイント

当事者：大阪国際空港騒音対策協議会と運輸省

- ・ 伊丹空港は関西国際空港開港後も存続。
- ・ 伊丹空港は関空の開港後も大臣直轄運営の国内線基幹空港。
- ・ 関空との適切な機能分担。
- ・ ジェット機を含む発着回数は現行程度。
- ・ プロペラ機は、現行騒音影響区域の範囲内で低騒音機材へのジェット化。
- ・ 当面、午後9時以降翌日午前7時までに発着するダイヤ設定を認めない。
- ・ 現在の大阪国際空港の飛行ルート及び騒音軽減運航方式を今後とも徹底。

## 3. 関空と伊丹、神戸 3空港の新たな棲み分け(機能)

国の指針に基づき、3空港の機能分担を整理すると以下のとおりとなる。

(関西国際空港)

- ① 近畿エリアにおける唯一の国際線空港としての機能
- ② 国際線への国内線乗り継ぎ機能
- ③ ローコストキャリアの国内・国際路線の中心空港としての機能
- ④ 近畿地方における航空貨物の集積基地としての機能

(大阪国際空港)

- ① 幹線および地方路線で構成する国内航空路線ネットワークの中心とする機能

(神戸空港) = 政府案のように神戸を含めた一体経営とする場合

- ① 伊丹の発着(便数・運用時間帯)を補う国内線の補完空港機能

国土交通省が示した関西3空港の役割分担(2005年11月)

1. 関西空港は西日本を中心とする国際拠点空港であり、関西圏の国内線の基幹空港である。国際線が就航する空港は今後も関西空港に限定することが適当である。現在、関西空港の利用促進に向けた取り組みがなされているところであるが、引き続き、地元経済界、自治体、関空会社が一体となって、関西空港の集客・利用促進を実施する。

2. 伊丹空港は国内線の基幹空港である。環境と調和した都市型空港とするという観点から、16年に運用見直しの方針を決定した。これにより、発着回数は総枠370(1日あたり、うちジェット機発着枠については200)を上限とし、運用時間は7時から21時までの14時間とする。また、空港整備法上の位置づけに関しては、国際航空路線に必要な飛行場としての第1種空港から主要な国内航空路線に必要な飛行場としての第2種A空港への変更について、次期社会資本整備重点計画の中で、交通政策審議会航空分科会において検討を行う。

3. 神戸空港は150万都市神戸及びその周辺の国内航空需要に対応する地方空港であり、運用時間は15時間とする。3空港間の役割分担を踏まえつつ、安全かつ円滑な航空機の運航の観点から、1日の発着回数は60回、年間の発着回数は2万回程度が上限となる。

#### 4. 伊丹空港の騒音対策について

一般的に、混雑空港の最重要課題は、飛行騒音と旅客輸送能力の調和をいかに保つかという点にある。すなわち、「地元住民への配慮」と「航空利用者の利便向上」をバランスよく保つことにある。

伊丹空港も騒音の問題が大きく、空港の運用に制限を加えざるをえないという見方が一般的に多い。

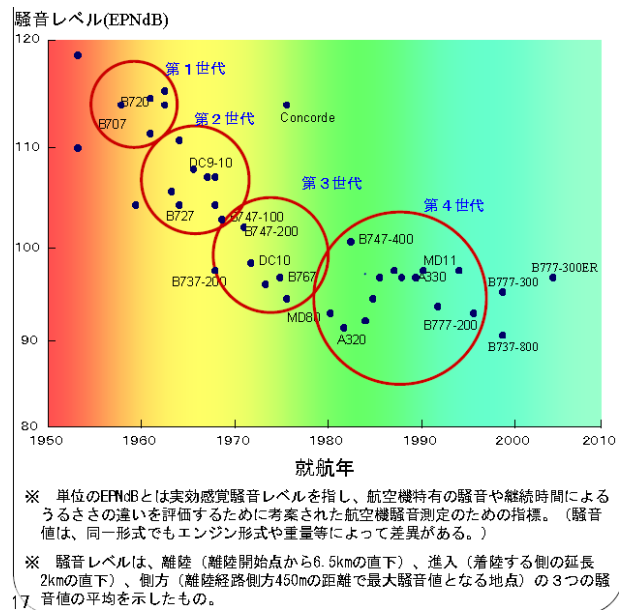
ところが、過去の経緯はともかく、現状を見る限りは、伊丹空港の騒音レベルはすでに低く、騒音問題の地元窓口となっている「10市協」(大阪国際空港周辺都市対策協議会)も現在は、空港と地元の共存をテーマに、如何に伊丹空港を活かして周辺地域を活性化させるかという点に意識を移している。現在でも空港存廃の議論がくすぶり続ける背景には、騒音の問題ではなく、関空の建設に関連して、現在でもバブルの後遺症で財政破たんの危機にさらされ

大阪国際空港の第1種騒音指定区域の時代変化



ている、大阪府南部自治体の財政健全化問題があるものと思われる。

右のグラフに示されるように、伊丹空港で騒音問題が起こった当時、伊丹空港に飛来したのはダグラス DC-8 等の第 1 世代のジェット機で 110EPNdB の騒音レベルであった。現在、就航している中大型旅客機、ボーイング 777 型機や 767 型機は 90EPNdB 程度の騒音レベルである。また近年就航したボーイング 737 の新型機や、787 型機は 85 EPNdB の水準にまで騒音レベルが低下している。「EPNdB」で、110 から 90 への 20 の低下は、実際の音のエネルギーでは 10 分の 1 の水準への低下となる。現在、開発過程にある航空機は燃費向上により、更に小さなエンジン出力で飛行が可能となるため、同時に騒音低減も進むことになる。



## 5. 関西地域の空港経営の統合

国は2012年7月、関空・伊丹の統合方針を示した。項目の内、重要と思われる箇所をピックアップし、補足すると、以下のとおりである。

- ① 「伊丹空港の『都市型空港』の特性を活かす」としている。伊丹空港の経営の基本を決めている事項であるが、「都市型空港」という言葉は一般に定着したものではないので、「その特性を活かす」の意味も含めて、正確に把握しておく必要がある。
- ② 「津波等の自然災害への対策に万全を期す」としている。関空に関しては、過去に地盤沈下を経験し、また、阪神大震災時の被災経験や台風による島内での出水経験もある。一方、関東地区では東日本大震災の際に、埋め立て地の大規模液状化を経験した。今回想定する自然災害は東南海・南海地震であるが、関空における新たな対応については一定の範囲に限定し、最悪ケースでは、航空インフラは内陸空港の伊丹で対応するなど、専門家の判断により想定的前提、および対応の幅を明確にして、受託者の責任関係を明らかにしておく必要があると思われる。また、工事等の所要資金を受託会社が捻出するという前提であれば、工事の仕様についても予め明確にしておく必要がある。
- ③ 運用時間、発着便数、機種制限など、伊丹空港の運用に関する基本事項は現状を踏襲することとしている。伊丹空港の増収により関空島の債務償還の原資を確保し、あわせて伊丹空港周辺地域の経済活性化を進める方策として、航空機騒音の総量の低下

を反映した、運用枠の拡大による伊丹空港の生産性向上策・航空需要の拡大策などが  
必要である。地元 10 市協等と共に検討を開始することが望ましいと思われる。

- ④ 「土地保有会社による債務の早期、確実な返済」とあるが、具体的な方策を必要とする。
- ⑤ 基本方針を 3 年後に見直すこととしているが、このことは経営受託にあたっての事業計画を曖昧にするものと思われる。
- ⑥ 3 空港をとりまく状況変化への対応として、「空港運営事業者は・・・中央リニア新幹線の開通など・・・、その廃港も含め、将来のあり方を今後検討」としているが、伊丹の存続に関する検討を民間の受託者に委ねるのは難しいものと思われる。このことが受託候補者を遠ざけることになるのではないかと危惧される。

関空及び伊丹の一体的設置・管理基本方針骨子 == 注視すべき箇所《抜粋》	
2012年7月 国土交通省	
第一	両空港の一体的かつ効率的な設置及び管理の意義及び目標に関する事項
2	目標
②	伊丹空港は環境負荷の低減に努めるとともに、 <b>都市型空港</b> としての特性を活かし運用
第二	両空港の一体的かつ効率的な運営に関する基本的な事項
2	関西空港の運用に関する基本的な事項
(4)	海上空港としての安全・安心の確保
	-津波等の自然災害への対策に万全を期する等、安全・安心の確保に十分配慮
3	伊丹空港の運用に関する基本的な事項
(1)	伊丹空港の基本的運用方針
	-当面、現在の騒音対策区域の範囲内で、次に掲げる枠内で運用
①	運用時間は、7時から21時までの14時間
②	1日の総発着回数370回
③	②のうち、低騒音機以外の機材の発着回数は1日200回を上限
	-モニタリング等により騒音値の変化の状況を把握し、段階的にプロペラ機枠を低騒音機枠へ転換
5	関西空港に係る特定空港用地保有管理事業に関する基本的な事項
	-関空土地保有会社は、債務を早期に確実に返済
第四	その他
3	両空港を取り巻く状況変化への対応
	-本基本方針の見直し(概ね3年後を目途)
	-空港運営事業者は、伊丹空港について、中央リニア新幹線の開通など 周辺状況の抜本的な変化を見直し、その廃港も含め、将来のあり方を今後検討

## 6. 伊丹空港の経営の現状

次ページの上の表は国土交通省が発表している空港別の収支などの試算結果に基づき、伊丹をはじめとして、主要な空港のデータをまとめたものである。2008年度以降は伊丹空港が調査対象から外れたため、2007年度のデータを用いている。表示した4空港を見ると、空港ごとの収支は空港ごとに、それぞれの性格を持っていることがわかる。伊丹の特徴は、建物、構築物の資産評価額が小さい、すなわち施設の償却が進んでいる(古くなっている)こと、環境対策費が大きいこと、無借金であること、土地の資産価値が大きいことなどである。更にその下の表は、2010-2011年度の伊丹と羽田のターミナル会社の経営実績である。対象年次が上下の表で異なるため、厳密な比較は難しく、概数を知るに留まるが、それぞれの規模は知ることができる。

空港経営とターミナル経営の間の取引（地代など）を捨象して、それぞれの収入を一表にすると、右のようになる。あえてこういった試算を試みたのは、空港の着陸料収入他と、ターミナルの施設使用料収入、物品販売収入それぞれの収入の規模感を掴むためである。表からわかるように、羽田空港ではターミナル収入が空港収入の3倍近くある。空港経営で滑走路・ランプエリア経営とターミナル経営を一体化した後に空港の収益・収益性を高めるにはターミナル経営が大きなポイントとなることがここからわかる。

	伊丹	羽田
空港収入(百万円)	15,000	52,000
ターミナル収入(百万円)	20,000	130,000
合計	35,000	182,000

空港の収入を着陸回数で、ターミナルの収入を旅客数で除して作った係数を、それぞれ伊丹と羽田間

	伊丹	羽田	伊丹/羽田	千円
空港収入/着陸回数	230	310	0.74	
ターミナル収入/乗客数	1250	1940	0.64	円

で比較すると、伊丹空港の着陸回数あたりの空港収入は、羽田の74%であり、同様に、旅客人数あたりのターミナル収入は64%である。1着陸あたりの空港収入の違いは着陸機の平均的サイズの違いからきており、乗客数あたりのターミナル収入の違いは、国際線経営の影響も考えられるが、主として物品販売やレストラン飲食の売上高の違いからきていると思われる。

【国土交通省試算】2007年度 空港別収支一覧表

	大阪国際	東京国際	新千歳	福岡	全国計
損益計算書					
着陸料収入	13,151	38,268	8,774	8,209	87,622
貸付料収入等	1,678	13,732	788	2,226	21,348
営業収益	14,829	52,000	9,562	10,435	108,970
空港整備事業費	1,428	13,603	751	1,748	23,436
減価償却費	1,997	19,039	3,111	2,049	40,292
環境対策費	4,667	79	0	1,334	6,477
土地建物借料	4	22	0	8,371	12,488
その他	3,019	10,181	3,435	2,703	36,067
営業費用	11,115	42,924	7,297	16,205	118,760
営業収支	3,714	9,076	2,265	-5,770	-9,790
(航空機燃料税)	1,684	37,600	1,585	3,202	50,152
その他	33	75	412	1,144	5,498
営業外収益	1,717	37,675	1,997	4,346	55,650
支払い利息	0	23,643	0	0	23,643
営業外費用	0	23,643	0	0	23,643
経常収支	5,431	23,108	4,262	-1,424	22,217

【国土交通省試算】2007年度 空港別収支一覧表 (BS)

	大阪国際	東京国際	新千歳	福岡	全国計
貸借対照表					
土地	121,056	240,337	6,971	151,495	792,927
建物	2,550	26,434	1,426	895	44,339
構築物等	11,177	223,213	21,334	15,967	384,837
建設仮勘定	2,716	224,014	144	757	251,770
*有形固定資産	137,499	713,998	29,875	169,114	1,473,873
*無形固定資産	3	58	3	3	87
*流動資産	222	462	341	211	2,940
**資産	137,724	714,518	30,219	169,328	1,476,900
*借入金	0	922,153	0	0	922,153
*退職金引当額	1,316	3,310	1,182	1,175	12,610
*その他負債	42	3,321	45	45	3,923
**負債	1,358	928,784	1,227	1,220	938,686
資産負債差額	136,366	-214,266	28,992	168,108	538,214

※金額単位：百万円、四捨五入  
 ※本省・地方航空局の人員費等、空港全体に係るものは除いている。  
 ※企業会計の考え方を取り入れた空港別収支  
 ※一般会計財源(航空燃料税財源配分を空港収支に繰り込み)  
 ※大阪国際空港は2008年度以降収支は公表されていない。



## 大阪国際空港ターミナル(株)の経営実績【日本空港ビル(羽田)との比較】

	伊丹		羽田	
	大阪国際空港ターミナル		日本空港ビルディング	
	百万円		百万円	
	2010年度	2011年度	2010年度	2011年度
<b>損益計算</b>				
営業収益	20,350	18,848	134,776	129,391
営業費用	19,065	17,546	130,587	128,514
営業利益	1,285	1,302	4,189	877
営業外損益	-1	-29	-1,087	-700
経常利益	1,284	1,272	3,102	177
税引前純利益	1,214	1,142	2,469	-357
当期純利益	640	510	935	-2,614

BS	2011/3/31	2012/3/31	2011/3/31	2012/3/31
(資産の部)				
流動資産	9,581	10,295	40,410	36,760
固定資産	23,036	21,780	158,634	152,403
(構築物・構築物)	(11,937)	(10,590)	(112,084)	(106,442)
(土地)	(1,909)	(1,793)	(10,575)	(10,476)
＊＊資産合計	32,617	32,075	199,044	189,163
(負債の部)				
流動負債	3,048	2,285	28,354	26,985
固定負債	6,157	5,963	68,128	62,745
＊＊負債合計	9,205	8,248	96,482	89,730
(純資産)				
資本金	1,200	1,200	17,489	17,489
利益剰余金	21,933	22,627	84,236	81,889
＊＊純資産合計	23,133	23,827	101,727	99,378
【負債・純資産合計】	32,338	32,075	199,044	189,163

## 7. 経営委託を成功させるための方策

今回の経営委託にあたってのキーポイントは、受託会社の収益・収益性向上の前提となる、空港としての競争力を高めるための「生産性向上」をどのように実現するかという点である。空港の生産性を高め、収入を極大化するための有力な方法は、基本は運用時間、発着便数、機種制限など、運用規制の緩和により空港を活性化して集客力を高め、加えて、乗客にとって魅力的な空港施設を展開することである。

すなわち、航空会社に対しては、着陸回数の増加や乗り入れ航空機の平均サイズの大型化を誘導して、着陸料などの収入増と乗客数の増加を行うとともに、増加旅客に対応できる商業施設を展開し、同時に旅客一人当たりの売り上げの増加を目指すことである。

## 大阪国際空港の発着規制

- ・発着回数1日370回 (ジェット200+700機170\*)
- ・AM7-PM9 の14時間運用
- ・1時間枠36、3時間枠93回
- ・長距離便 (1,000km超) の就航制限
- ・エンジン3・4発機の就航禁止
- ＊700機枠の一部は低騒音ジェット機に転用している。

そのためには、航空機の低騒音化、航空管制の技術革新等を反映した空港発着の規制緩和に加えて、長期的に見た乗降数の拡大に対応できる空港施設、すなわち航空機および乗客の円滑なハンドリングのための、給油他のランプエリアのサービス設備の近代化やターミナル

施設の充実、空港周辺機能の再開発など、現状の古くなった空港施設を総合的にリニューアルすることで空港の能力向上を図り、生産性やサービス性を高めることが必要である。

国は今回の経営委託により、関西圏における航空需要を喚起して関西経済圏の発展に結びつけるとともに、国の大切な資産である関空・伊丹の両空港を最大限活用して、受託会社の安定した経営と関空建設資金の円滑な回収を進めることとしている。地元とともに、新しい伊丹空港づくりを進めて、空港周辺地域の活性化に取り組み、乗降客の増加や空港における商業の興隆を近畿圏全体の経済興隆につなげていく発想が今回の施策を成功につなげるキーとなろう。

尚、空港に関する施策の遂行にあたっては、加えて以下の3点にも留意することが望まれる。

- ① 空港経営に関する市場独占に伴う弊害の排除のしくみ
- ② 航空会社間の「自由競争維持」（＝航空業の寡占化排除）【オープンスカイ】
- ③ 着陸料における、自由価格設定

以 上

**\*\* 本レポートに関連するデータ、詳細資料をお求めの方は JAMR までご連絡ください。**



当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては、すべてを閲覧者ご自身でご判断くださいますよう、よろしくお願い申し上げます。

当資料は、この資料の作者が信頼できると判断した情報に基づいて作成されていますが、当研究所としての見解ではなく、また当研究所はその正当性を保証するものではありません。内容は予告なく変更することがありますので、予めご了承ください。また、当資料は著作物であり、著作権が保護されます。全文もしくは一部を転載される場合には出所を明記されるようお願いいたします。