

空港分野における海外展開

国土交通省 航空局 総務課 政策企画調査室
航空ネットワーク部 空港技術課

1. はじめに

人口減少、少子高齢化が進行する我が国において、世界の旺盛なインフラ需要を取り込むことは成長戦略の重要な柱であり、現在、政府を挙げて質の高いインフラの海外展開に取り組んでいるところです。

国土交通省航空局では、空港及び航空交通システム等に関連する我が国企業が有する質の高い技術やノウハウ、高度なシステム等の航空インフラの海外展開を推進するため、2013年4月、本邦企業、関係機関等からなる航空インフラ国際展開協議会を設立しました。以降、「未来投資戦略」や「インフラシステム輸出戦略」等の政府方針に基づきながら、本協議会による活動を主軸として、海外の航空インフラ市場における案件の獲得に向け、関係者間での情報の共有や案件の発掘・推進など官民一体となった取組を進めています。

2. 空港分野における海外展開の現状

我が国の国際航空需要は、2001年以降のテロ、景気後退、東日本大震災等の発生ごとに一時的な落ち込みは見られたものの、政府挙げてのイ

ンバウンド政策の効果により堅調な伸びを見せています。

また、国際民間航空機関（ICAO）が公表している国際旅客の長期的な需要予測においても、アジア地域をはじめとする新興国の旺盛な航空需要を中心として、全世界的には1995年から2015年の20年間で年平均5.4%の伸びを示すとともに、以降2035年までの20年間では同4.3%、2045年までの30年間でも同4.1%の伸びが見込まれており、今後も安定的に拡大するものと予測されています（図-1）。

このように旺盛な航空需要を背景として、世界の空港建設市場では、年によりバラツキは見られますが、計画・事業中のものでも今後5年間の事業規模は約4,762億US\$（表-1）に達する見込みであるとともに、近年においては、特に独立採算可能な大規模空港を中心として、既存空港の改修事業等に合わせた空港の民営化やPPP、コンセッション事業等が諸外国で拡大する動きが顕著に見られます。また、今後は、空港規模を問わず、民間企業による空港運営事業が世界的にも主流化することが見込まれます。これに伴い、様々な企業が空港の運営事業権を優良な長期投資案件として獲得できる機会が増加している反面、案件獲得に向けた諸外国企業との競合も激しさを増すことが容易に想像されます。

このような中、我が国企業による海外空港案件

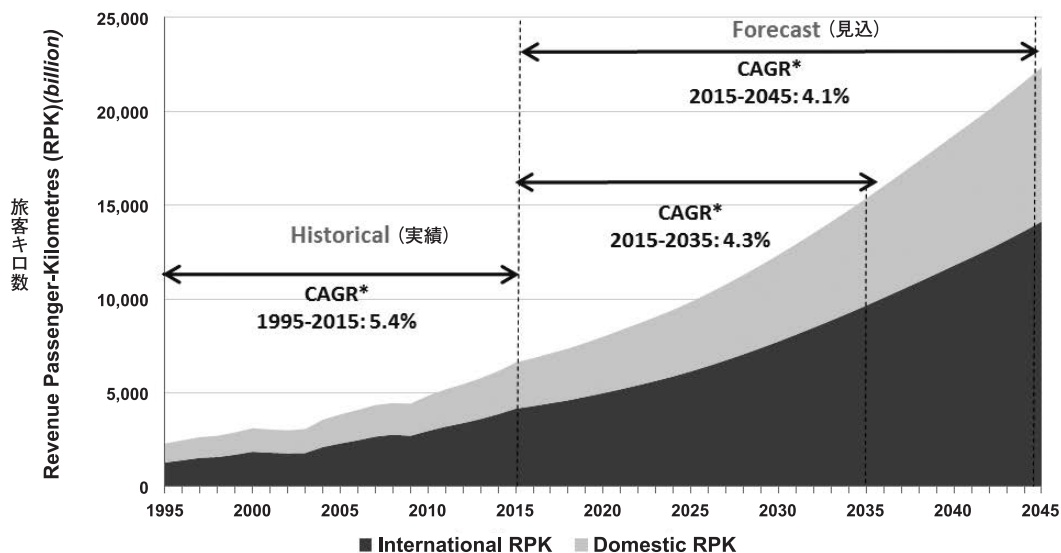


図-1 ICAO 長期需要予測

(出典：ICAO Long-Term Traffic Forecasts (April 2018))

※ CAGR：Compound Annual Growth Rate (年平均成長率)

表-1 今後見込まれる空港整備事業投資規模 (2019.10.24 現在) (単位：100万 US\$)

	2019年	2020	2021	2022	2023	合計
新空港整備	26,246.49	57,383.98	3,068.20	11,669.66	21,932.00	120,300.33
既存空港整備	64,579.33	90,703.93	41,949.55	67,620.80	91,022.65	355,876.26
ターミナル (新規 / 拡張)	22,984.80	33,590.87	18,726.30	8,454.95	10,144.35	93,901.27
滑走路 (新規 / 延長)	24,519.85	37,987.36	17,275.05	39,934.68	72,657.80	192,374.74
その他施設	17,074.68	19,125.70	5,948.20	19,231.17	8,220.50	69,600.25
合計	90,825.82	148,087.91	45,017.75	79,290.46	112,954.65	476,176.59

(出典：CAPA-Centre for Aviation)

の受注実績に目を向けると、空港整備案件においては、特に東南アジアを中心に、受注しやすい環境の構築を主眼として、従来から円借款を活用し、とりわけ、STEP やスペックインといった我が国企業による受注を確かなものとする手法が一つのスタイルとして確立されています。これにより2016年の受注実績は約600億円(2010年は約500億円)に達し、今後は、PPPの手法を取り入れた案件も増加基調にあることから、更なる案件の獲得が期待されるところです。

その一方で、空港運営案件においては、フランスのADPやVINCI、ドイツのFraport、シンガポールのチャンギといった世界の大規模空港オペ

レータが、先んじて海外の空港運営事業市場に参入しており、アジア、中東、アフリカ、北米、南米等の様々な地域において、本格的な空港運営事業への参入をはじめ、エンジニアリングやアドバイザー業務等を通じ、多くの経験とノウハウを吸収・蓄積している実情があります。この間、我が国空港会社(以下、「空港オペレータ」という)も商社やコンサルタント等の我が国企業と連携しながら、海外空港案件への参画に向けて、案件の形成及び推進に向けた取組や技術協力等を実施してきたところです。特に成田国際空港株式会社や中部国際空港株式会社については、その設立趣旨から、法律上業務範囲の制約により海外空港への

技術支援等に留まり、これまで海外空港案件に対して本格的な参画ができない状況にありました。

しかしながら、2018年8月に施行された「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律（海外インフラ展開法）」により、当該空港オペレータによる海外空港案件への出資を含む積極かつ本格的な参画が可能となったことから、まずは着実に案件を獲得し、海外における空港運営事業への参画を通じたノウハウや経験の吸収・蓄積を図るとともに、将来的には、我が国企業連合の中核としての機能を確立し、海外空港運営事業の獲得に向けた取組が更に推進されることが期待されます。

3. 我が国空港の国際競争力

我が国の空港オペレータによる海外の空港運営事業に対する取組は、前述のとおり、世界の大規模空港オペレータに比べ遅れを取っている事実是否めないものの、決して競争力が劣っている訳ではありません。

特に、日本の3大都市圏空港（羽田空港、成田空港、中部空港及び関西空港）は、OAG（Official

Airline Guide）による世界の空港における定時制調査や、SKYTRAX社による世界の空港及びエアラインの格付調査においては常に上位にランクインしています。なかでも羽田空港は、滑走路とターミナルビルの位置関係から空港運用が複雑であるにもかかわらず、世界一の定時性を誇っており、当該空港を運用する空港オペレータは、管制サービスプロバイダやネットワークを結ぶ地方空港との連携により、過密ダイヤの確保に関する優れたノウハウを有していると言えます。

また、当該4空港は、安全性、清潔さ、スタッフサービス等の部門別においても常に高い評価を受けており（表-2）、各空港オペレータは、高品質なサービスの提供に関するノウハウを有するほか、空港の立地事情に応じた空港周辺環境対策への取組や、社会とのコミュニケーションを重視した環境マネジメントなど、空港周辺地域との共存・共栄を目指した空港運営ノウハウの優位性があると考えられます。

一方で、前述のとおり、これまで海外における空港運営事業の経験が不足しており、相手国政府や空港関係者からの高い信用を得るためにも、経験と実績の積み上げが喫緊の課題であることも事実です。

表-2 SKYTRAX社による評価

順位	総合評価	清潔さ	安全性	スタッフサービス
1	シンガポール/チャンギ(1)	羽田空港	スイス/チューリッヒ	成田空港
2	羽田空港(3)	中部空港	成田空港	韓国/インチョン
3	韓国/インチョン(2)	シンガポール/チャンギ	羽田空港	羽田空港
4	カタール/ハマド(5)	韓国/インチョン	中部空港	中部空港
5	香港/チェックラップコック(4)	成田空港	シンガポール/チャンギ	シンガポール/チャンギ
6	中部空港(7)	カタール/ハマド	香港/チェックラップコック	関西空港
7	ドイツ/ミュンヘン(6)	香港/チェックラップコック	韓国/インチョン	台湾/桃園
8	イギリス/ヒースロー(8)	台湾/桃園	台湾/桃園	香港/チェックラップコック
9	成田空港(11)	関西空港	関西空港	オーストリア/ウィーン
10	スイス/チューリッヒ(9)	スイス/チューリッヒ	イギリス/ヒースロー	ドイツ/ミュンヘン

（出典：SKYTRAX World airport Awards 2019）

※総合評価における（ ）は、2018におけるランキング

このように、我が国の空港オペレータは、海外における空港運営事業の実績を除けば、世界の大規模空港オペレータと比較しても遜色ない空港運営能力や各種ノウハウを有しており、これらの強みを活かした海外空港運営事業への本格的な参画が期待されるところです。

また、国内空港コンセッションの推進により、空港運営事業に多種多様な企業が出資者として参入することで、空港運営ノウハウを吸収・蓄積することが可能となり、これにより我が国企業の海外空港運営案件への対応能力の強化が期待されるとともに、海外空港運営事業から得られる知見や経験等が国内空港運営事業にも還元され、好循環を生むシナジー効果も期待されるということです。

4. 空港分野における主要プロジェクト

空港分野のインフラ展開においては、2008年以降、8空港、12件、合計約3,410億円の円借款案件を獲得しており、我が国企業の受注につながっています。なお、2019年においては、円借款案件以外も含め、新たに4件の大型プロジェクトを合計約2,800億円で、我が国企業が受注することになりました。

また、空港運営案件では、ラオスにしかなかった我が国企業の運営参画の事例が、現政権成立以降、特に、今年度に入ってから次々と実現しており、官民挙げた取組が進められているところです。下記に代表的な事例を紹介します。

(1) モンゴル：新ウランバートル国際空港運営事業

モンゴルの首都ウランバートルの近郊に位置するチンギスハーン国際空港は、地理的制約から遅延・欠航が多く、増大する旅客需要に対する拡張整備等も実施が困難な状況にあるため、新国際空港を整備し、機能移転を行う事業が進められています。同空港は滑走路3,600m、年間200万人対応の旅客ターミナル（延床面積35,300m²）を備えたものとなる予定です（写真-1）。

新国際空港の整備については、2008年5月及び2015年4月に円借款（657億2,000万円）に関する交換公文の署名が行われ、現在、2020年夏供用に向けて空港建設が進められているところです。また、2018年12月に行われた日蒙首脳会談での共同声明においては、同空港の早期かつ確実な供用に向けた両国政府の取組内容が確認されました。

また、運営事業については、2019年7月に成田国際空港株式会社（NAA）を含む我が国企業連合（三菱商事（株）、日本空港ビルデング（株）、（株）JALUX）が、モンゴル国政府との合弁で設立したNew Ulaanbaatar International Airport LLC社を通じて、モンゴル国政府国家開発庁との間で15年間の事業権契約を締結し、空港運営に参画することとなりました。これは、海外インフラ展開法の施行後、NAAによる初の海外空港運営への参画であり、新空港の運営事業を通じて、モンゴルの経済・社会の持続的な発展に貢献することが期待されています。

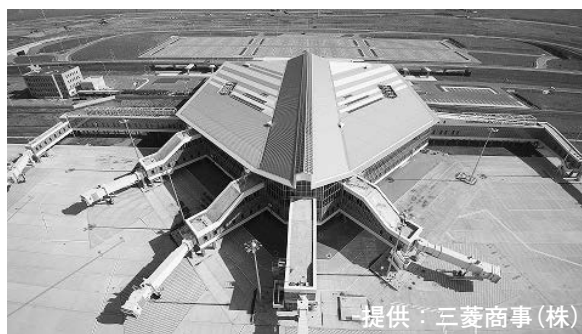


写真-1 旅客ターミナル全景

(2) ロシア連邦：ハバロフスク国際空港運営事業

ロシア連邦のハバロフスク国際空港へも、我が国企業が参画しています。ロシア極東地域における政治経済の重要拠点であるハバロフスク市に位置する同空港では、新国内線ターミナルの建設・運営事業、既存国際線ターミナルの運営事業に対して我が国企業連合（双日（株）、日本空港ビルデング（株）、（株）海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN））が出資するため、ハバロフスク空

港会社との間で2018年12月に株主間契約が締結されました(写真-2)。

その後、2019年10月に年間300万人対応の新国内線ターミナル(延床面積26,000m²)が供用されたことで、同企業連合の強み(双日(株)の航空関連ビジネスやロシア市場での知見、日本空港ビルデング(株)が羽田空港で長年にわたり培ってきた世界一流の空港旅客サービス、JOINの日本の「質の高いインフラ」展開のための支援)が活かされた空港運営が開始されることとなりました。

同空港への我が国企業の運営参画は、日露間で進められる経済交流の促進に向けた8項目の「ロシアの生活環境大国、産業・経済の革新のための協力プラン」の内、「極東における産業振興、アジア太平洋地域に向けた輸出基地化」の一つの成果として挙げられています。現在、同空港新国際線ターミナルの建設・運営事業についても検討されており、日露間の人とモノの流れの拡大をはじめとして、ロシア極東地域の更なる発展に寄与し、更には日露間の経済協力関係の強化に裨益^{ひえき}することが期待されています。



写真-2 新国内線ターミナル

(3) パラオ共和国：パラオ国際空港拡張・運営事業

パラオ共和国では、観光業が外貨収入の多くを占める基幹産業となっており、観光客は近年増加傾向にある一方、パラオ唯一の国際空港であるパラオ国際空港の旅客処理能力は限界を迎えていることから、年間100万人対応の新ターミナル(延床面積12,180m²)の整備、既存旅客ターミナル

の施設を改修及び、運営・維持管理を行う事業が進行中です。2016年にJICAによる事業準備調査が完了し、2017年8月に日本企業連合(双日(株)、日本空港ビルデング(株))とパラオ政府の間で事業権譲渡契約が締結され、2019年3月に国土交通大臣がJOINによる本事業への出資を認可しました。工事は2019年4月に着手されており、2020年8月の新旅客ターミナル供用に向け、建設が進められています(写真-3)。

JOINの出資支援を通じ、日本企業の有する旅客ターミナルビル運営の経験とノウハウが同空港で活用されることで、パラオ共和国における観光等の産業振興や日本との貿易・投資促進が期待されます。



写真-3 旅客ターミナル整備後イメージ

5. 航空インフラ国際展開協議会

2013年4月に設立した航空インフラ国際展開協議会は、設立当時、民間企業59社、関係機関6機関からスタートし、これまで年1回の総会をはじめ、外国政府要人や空港関係者とのネットワークの構築・強化を目的として、相手国を訪問または、相手国キーパーソンを日本へ招聘し、航空セミナーの開催や空港視察等をメインに官民連携ミッションを継続的に実施してきました。近年においては、案件の上流からの関与を強化し、海外空港案件の早期発掘と情報共有を目的とした案件発掘調査にも取り組んでおり、相手国関係者の

みならず協議会メンバー間での情報共有と更なる連携強化に注力しています。

現在、民間企業 86 社、関係機関 11 機関が参加し、協議会メンバー間のネットワークの拡大・強化が図られており、直近では、2019 年 6 月に開催した第 7 回航空インフラ国際展開協議会総会において、新たにインドネシア運輸省との連携によるインドネシア空港における PPP 共同研究や、外国企業との補完的連携による第三国への展開等の新たな取組について情報共有を図った他、2020 年 2 月頃を目途に、官民連携ミッションを実施する予定です。

引き続き、我が国企業による更なる案件の獲得につながるよう、航空インフラ国際展開協議会の活動として、これらの取組を継続的に実施し、我が国企業による航空インフラの海外展開を強力に支援していきます。

6. おわりに

これまで述べてきたとおり、空港分野における国際展開は、空港の建設・拡張等の整備案件につ

いては、我が国企業による案件獲得が着実に進むよう、今後も ODA 等の魅力的なファイナンススキームを活用した案件形成に取り組むとともに、PPP 案件へも積極的に関与するなど案件獲得に向けた取組の推進を図ります。

また、増加基調にある空港運営案件については、これまでの我が国の支援により結びつきが強い国等において、ODA スキームとも連携し整備案件のみならず、その後の運営案件の獲得を目指すとともに、JOIN や国際協力機構（JICA）、国際協力銀行（JBIC）等の政府系機関との連携も強化し、相手国のニーズを踏まえた魅力的な総合ファイナンスパッケージの提案や、我が国空港オペレータが有する強み、知見、ノウハウを最大限に活用し、空港オペレータを中軸として、我が国企業連合による官民一体となった取組の強化を図り、更なる案件の獲得を進めてまいります。

航空インフラの国際展開については、国際入札における競合国との熾烈な競争を勝ち抜く必要があります。そのためには、これまで以上の官民による連携強化が必要不可欠であることから、引き続き、皆さまのご支援、ご協力のほどよろしくお願いいたします。