

中国の空港整備・管理制度

国土交通省国土技術政策総合研究所 正会員 ○千田 奈津子
 国土交通省国土技術政策総合研究所 正会員 杉村 佳寿
 国土交通省国土技術政策総合研究所 正会員 石倉 智樹

1. はじめに

中国の著しい経済成長の行方が、今後のアジア経済ひいては世界経済を予想する際の最も重要な要素の一つであるという見方はもはや常識といえるが、航空需要についても、IATA（国際航空運送協会）や大手航空機メーカーによる予測では、中国の成長が最も大きいと報じられている。このような背景を踏まえると、中国がいかなる空港・航空政策を採用しているかを把握することは有益と考えられる。本研究は、中国民用航空総局（民航総局）、上海国際空港株式会社等へのヒアリングを通じ、中国の空港整備・管理制度を整理したものである。

2. 中国における空港整備・管理制度の歴史

中国における空港整備は、軍用飛行場として国（軍）が一括して整備・管理を行っていた中国政府直轄時代から始まり、その後の市場開放政策時代を経て、現在に至っている。

中国政府直轄時代には、航空会社も国によって空港と一体管理されており、空港のみならず航空会社にも『経営』という概念は存在していなかった。すなわち、空港の整備・管理から航空便の就航に至るまでの全ての空港・航空政策が国によって一元管理されていた。その後、市場開放政策時代になると、市場開放に伴う商業ベースでの旅客輸送が急成長し始め、民用空港と軍用飛行場の機能分化が進み、1980年代後半から徐々に独立運営、自主発展に移行し始めた。現在では、空港の民営化も進んでいる。1996年に廈門国際空港が中国初の株式上場空港となった後、2003年末までに、北京、上海、深セン、広州、海口を加えた計6空港が上場空港となっている。このように中国の空港運営方式は、空港が軍の管轄を離れて以来様々な検討がなされ、徐々に変化を遂げてきた。現在では、中国の空港は、海外投資家の経営参入を認めるほど商業化されつつある。

法制度の整備については、会計制度の変更や各種資金調達方法の制度化が空港整備の進捗に伴って生じ、地方からの要請を受けて徐々に改定がなされていくといった形で、段階的に進められてきた。また、空港整備の長期計画については、公共事業全般の五箇年計画の中で他の事業とともに位置付ける形が採られている。

3. 中国の空港管理主体

日本では、空港整備法に基づく空港種別によって整備費用負担割合等を定めているため、種別が重要な役割を果たしているのに対し、中国においては、法律等で定められた空港分類が存在していない。また、中国においても補助金制度はあるものの、その割合や率などを定めた法律が存在しない。かつて中国では、一般的には民航総局（国）と地方人民政府（地方）が共同で空港管理を行うこととされていたが、地方の空港については、民航総局（国）から地方政府への権限の移譲が徐々に進められてきており、2003年末には、民航総局の傘下にあった92の民用空港の所有権が地方に移管されたと報告されている。¹⁾一方、北京やチベットの空港など、未だ国の管理下にある空港も存在している。地方移管に続き、空港会社も多く創設され、国の一元管理の時代から現在に至るまでに、管理主体も多様化してきている。また、我が国では株式会社管理の空港のみがエアサイド基本施設とターミナルビルとを一体管理しており、国や地方自治体管理の空港ではエアサイド基本施設のみが空港管理者により管理されるという、世界でも特異な体制になっている。一方、中国では全ての空港において、エアサイド基本施設からターミナルビル、駐車場に至る全ての施設を空港管理者が管理する体制となっている。

キーワード 空港整備事業制度、中国、アジア航空市場、空港管理

連絡先 〒239-0826 神奈川県横須賀市長瀬 3-1-1 国土交通省国土技術政策総合研究所 TEL046-844-5032

4. 中国の空港整備・管理財源

中国における空港整備・管理財源システムは、大きく二つに分類される。一つは国管理空港、具体的には北京とチベットの3空港（ラサ空港、レイシ空港、バタ空港）に適用されるシステムであり、もう一つが地方政府管理空港に適用されるシステムである。空港会社等による空港管理も、地方政府による資本出資が含まれるため地方政府管理の一形態であるとされ、後者のシステムが適用される。

空港の運営収入は、航空系収入としては空港使用料収入、航行援助施設使用料収入、及びPFC（空港施設使用料）収入が中心となる。さらに非航空系収入として、賃貸料等がある。それぞれの収入の仕組みは、図-1、図-2に示すとおりである。PFCについては、中国では空港管理建設費と呼ばれており、料金は国際線が90元、国内線が50元（一部の小型機では10元への軽減措置あり）となっている。国管理空港ではその全てが民航総局にプールされるのに対し、地方政府管理空港では民航総局に50%、地方政府に50%プールされる。プールされた額は、空港管理者からの申請により最終的には各空港管理者の収入となるが、一部の航路管制該当分は民航総局の地方管理局へと配分される。空港使用料、航行援助施設使用料については、エアラインから直接空港管理者に支払われる。つまり、中国では日本の空港整備特別会計のような内部補助の仕組みはなく、各空港が独立した会計を持っている。

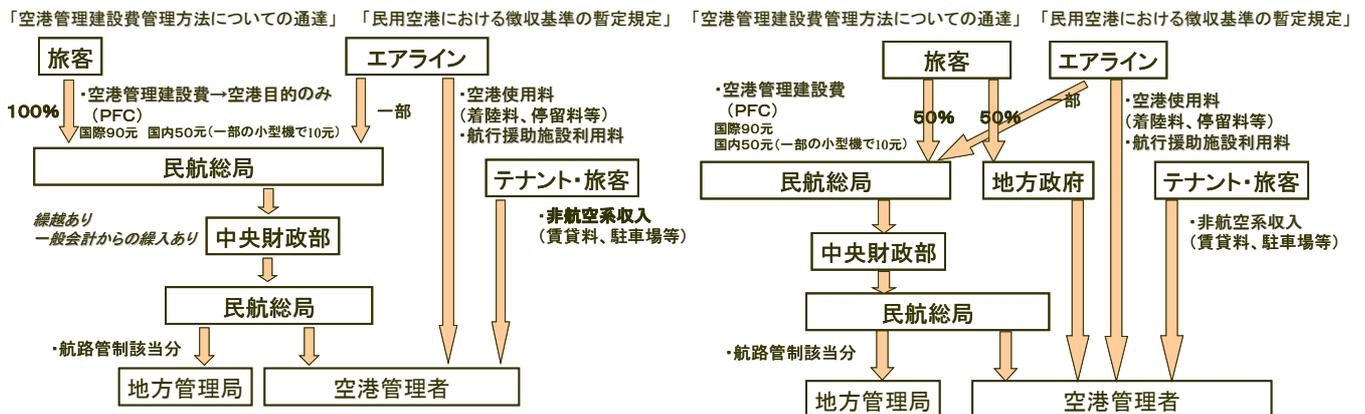


図-1 空港管理者収入の仕組み（国管理）

図-2 空港管理者収入の仕組み（地方管理）

5. まとめ

今後のアジアの経済成長の鍵を握る中国は、現在急激な発展を遂げている最中であり、同国における空港整備・管理制度についても、社会情勢に適した制度の構築が進められてきている。

中国の空港整備・管理は、国による一括管理から地方への権限移譲が進み、現在に至っては民営化も進んでいる。また、空港整備・管理財源には、我が国の空整特会や米国のAIP補助にみられるようなプール制を採用した補助金システムは存在せず、各空港が独立した会計を持っており、我が国と比べ、より分権化したシステムであると言える。

参考文献

- 1) 覃章高, 趙洪元: 中国の民間空港規制監視事情, 国際空港シンポジウム 2004 論文集, 2004
- 2) 杉村佳寿, 石倉智樹, 広瀬宗一: 米国における空港整備事業制度と 21 世紀に向けた空港整備に関する議論, 国土技術政策総合研究所資料 No.112, 2003
- 3) 杉村佳寿, 石倉智樹: 韓国の航空政策と仁川国際空港の競争力についての二, 三の分析, 国土技術政策総合研究所資料 No.128, 2003