

国際拠点空港の民営化方策の比較検討（案）

平成14年6月

国土交通省航空局

国際拠点空港の民営化方策の比較検討（案）

この資料は、第4回空港整備部会において提示した「上下分離案」、「現行法人個別民営化案」及び「地域統合案」の3方策について、一定の条件設定の下に収支試算を行い、各々の民営化法人の財務状況を比較するとともに、災害時等のリスク対応の迅速性を検証し、3方策のメリット・デメリットを分析したものである。

なお、収支試算については、今後、制度設計の深度化を踏まえたより精緻な条件設定をすることにより、今回提示した試算結果が変動し得ることに留意することが必要である。

1. 民営化法人の財務状況について

（1）収支試算の前提条件

1）収益の長期予測

国際拠点3空港については、現行法人の平成12年度決算額等をベースにし、需要予測試算結果（参考値）に基づく旅客数又は発着回数に係る伸び率を乗じて、各空港の営業収益を計上した。

羽田空港については、この試算においては、平成12年度の着陸料等収入をベースにし、とりあえず、平成21年度から4本目の滑走路を供用させるとの仮定を置き、需要予測試算結果（参考値）に基づく発着回数見合いで着陸料等収入を増加させた。国際線の発着枠については、とりあえず、昨年7月の首都圏第3空港調査検討委員会における試算に基づき年間3万回と仮定した。

伊丹空港については、平成12年度実績額で据置とした。

2）設備投資の計上

国際拠点3空港については、現在施行中の事業等に係る設備投資を計上した。羽田再拡張については、この試算においては、とりあえず、事業費を8,000億円と仮定して計上した。

3）金利水準の設定

既往債務については、各々の約定に定められた利子負担額を計上した。借換・新規債務については、過去20年間の長期プライムレートの推移を参考にし、平成13年度を1.8%とし、以後段階的に金利を上昇させ、平成23年度以降を5.0%とする想定金利に係る利子負担額を計上した。

4）試算対象期間

平成13年度から平成50年度までの期間について試算した。

上下分離案においては、平成16年度から成田公団及び関空会社の上下分離を実施し、中部会社は開港直後の平成17年度に上下分離に参加するものと仮定した。

地域統合案においては、上下分離案との比較を容易にするため、平成16年度から「成田＋羽田法人」、「関空＋伊丹法人」をスタートさせることとした。

(2) 収支試算の結果

1) 上下分離案（国土交通省案）

第4回空港整備部会に提示した制度設計に基づいて、収支試算を行った。なお、羽田再拡張事業の事業スキームについては、今後別途検討していくこととしたい。

【試算結果】

○ 特定債務等処理勘定による立地コストの平準化

	平準化措置を講じた場合	平準化措置を講じない場合	差額
成田上物法人	447億円／年	293億円／年	+154億円／年
関空上物法人	349億円／年	476億円／年	△127億円／年
中部上物法人	130億円／年	158億円／年	△28億円／年

○ 単年度黒字、繰越損失解消及び債務完済に要する年限

	単年度黒字	繰越損失解消	債務完済
成田上物法人	初年度から	初年度から	14年目
関空上物法人	3年目	3年目	27年目
中部上物法人	2年目	2年目	20年目

(注) 成田：平成16年度、関空：平成19年度、中部：平成17年度からの年数

○ 上物法人の投資・経営余力

	年間平均余剰資金（A）	年間平均収益（B）	A／B
成田上物法人	234億円	1,915億円	12%
関空上物法人	145億円	1,969億円	7%
中部上物法人	55億円	747億円	7%

(注) 年間平均余剰資金：更新投資を計上せず、配当を10%とした場合の余剰資金の年間平均額

2) 現行法人個別民営化案

成田公団、関空会社及び中部会社の現行3法人が存続する場合の各法人の財務状況及び債務償還の確実性を検証した。なお、羽田再拡張事業の事業スキームについては、今後別途検討していくこととしたい。

【試算結果】

○ 単年度黒字、繰越損失解消及び債務完済に要する年限

	単年度黒字	繰越損失解消	債務完済
成田法人（成田公団）	初年度から	初年度から	22年目
関空法人（関空会社）	3年目	17年目	30年目
中部法人（中部会社）	2年目	2年目	30年目

(注) 成田：平成16年度、関空：平成19年度、中部：平成17年度からの年数

○ 各法人の投資・経営余力

	年間平均余剰資金（A）	年間平均収益（B）	A／B
成田法人（成田公団）	285億円	1,915億円	15%
関空法人（関空会社）	69億円	1,969億円	3%
中部法人（中部会社）	36億円	747億円	5%

（注）年間平均余剰資金：更新投資を計上せず、配当を10%とした場合の余剰資金の年間平均額

3) 地域統合案

① 「成田＋羽田」法人

成田空港と羽田空港の資産、負債及び資本を「成田＋羽田」法人に承継させることとした。

羽田空港の資産額は、沖合展開事業及び再拡張事業の事業費をベースに簿価を試算し、負債額は沖合展開事業の元本残高等を計上した。また、羽田空港の業務運営費については、空港整備特別会計の空港等維持運営費のうち、羽田空港事務所の人数費で按分して得られる額を計上した。

なお、民間会社である日本空港ビルデング(株)の統合については、経営者及び株主の判断が最優先されるべきであり、「成田＋羽田」法人への統合には解決すべき事項が多数存するため、今回の収支試算には反映させていない。

② 「関空＋伊丹」法人

関西空港と伊丹空港の資産、負債及び資本を「関空＋伊丹」法人に承継させることとした。

伊丹空港の資産額は、空港周辺の土地の公示地価とこれまでの空港整備費をベースに簿価を試算し、負債は存しないことから、資産額と同額を資本と仮定した。また、伊丹空港の業務運営費は羽田空港と同様の方法で試算し、環境対策費等は平成12年度実績額で据置くこととした。

なお、民間会社である関西国際空港ビルディング(株)の統合については、経営者及び株主の判断が最優先されるべきであり、「関空＋伊丹」法人への統合には解決すべき事項が多数存するため、今回の収支試算には反映させていない。

③ 中部法人

地域統合案の中部会社の試算結果と同じ。

【試算結果】

○ 単年度黒字、繰越損失解消及び債務完済に要する年限

	単年度黒字	繰越損失解消	債務完済
成田＋羽田法人	10年目	初年度から	完済せず(注2) 残高：1,224億円
関空＋伊丹法人	7年目	23年目	完済せず(注3) 残高：2,596億円
中部法人(中部会社)	2年目	2年目	30年目

（注1）年数は、成田＋羽田：平成16年度、関空＋伊丹：平成19年度、中部：平成17年度からの年数

（注2）羽田再拡張による4本目の滑走路が平成21年度から供用すると仮定して、30年後（平成50年度）の債務残高を示したもの

（注3）関空2期事業供用予定の平成19年度から30年後（平成48年度）の債務残高を示したもの

○ 各法人の投資・経営余力

	年間平均余剰資金（A）	年間平均収益（B）	A／B
成田＋羽田法人	0 億円	2, 6 7 3 億円	0 %
関西＋伊丹法人	0 億円	2, 0 8 6 億円	0 %
中部法人（中部会社）	3 6 億円	7 4 7 億円	5 %

（注）年間平均余剰資金：更新投資を計上せず、配当を10%とした場合の余剰資金の年間平均額

（3）3 方策の比較検討

（2）に示した収支試算結果の比較を容易にするため、1）成田空港及び羽田空港、2）関西空港及び伊丹空港、3）中部空港と空港、地域ごとに区分して、以下に試算結果を示した。

1）成田空港及び羽田空港

① 民営化法人が単年度黒字、繰越損失解消及び債務完済に要する年限

	単年度黒字	繰越損失解消	債務完済
上下分離案(成田上物法人)※	初年度から	初年度から	1 4 年目
現行法人個別民営化案(成田公団)※	初年度から	初年度から	2 2 年目
地域統合案(成田＋羽田法人)	1 0 年目	初年度から	完済せず(注2) 残高：1,224億円

（注1）民営化法人がスタートする平成16年度からの年数

（注2）羽田再拡張による4本目の滑走路が平成21年度から供用すると仮定して、30年後（平成50年度）の債務残高を示したもの

※ 羽田再拡張の事業スキームについては、今後別途検討していくこととしたい。

② 民営化法人の投資・経営余力

	年間平均余剰資金（A）	年間平均収益（B）	A／B
上下分離案(成田上物法人)	2 3 4 億円	1, 9 1 5 億円	1 2 %
現行法人個別民営化案(成田公団)	2 8 5 億円	1, 9 1 5 億円	1 5 %
地域統合案(成田＋羽田法人)	0 億円	2, 6 7 3 億円	0 %

（注）年間平均余剰資金：更新投資を計上せず、配当を10%とした場合の余剰資金の年間平均額

2）関西空港及び伊丹空港

① 民営化法人が単年度黒字、繰越損失解消及び債務完済に要する年限

	単年度黒字	繰越損失解消	債務完済
上下分離案(関西上物法人)	3 年目	3 年目	2 7 年目
現行法人個別民営化案（関西会社）	3 年目	1 7 年目	3 0 年目
地域統合案(関西＋伊丹法人)	7 年目	2 3 年目	完済せず(注2) 残高：2,596億円

（注1）関西2期事業部分が供用する平成19年度からの年数

（注2）関西2期事業供用予定の平成19年度から30年後（平成48年度）の債務残高を示したもの

② 民営化法人の投資・経営余力

	年間平均余剰資金（A）	年間平均収益（B）	A／B
上下分離案(関空上物法人)	1 4 5 億円	1, 9 6 9 億円	7 %
現行法人個別民営化案（関空会社）	6 9 億円	1, 9 6 9 億円	3 %
地域統合案(関空＋伊丹法人)	0 億円	2, 0 8 6 億円	0 %

（注）年間平均余剰資金：更新投資を計上せず、配当を10%とした場合の余剰資金の年間平均額

3) 中部空港

① 民営化法人が単年度黒字、繰越損失解消及び債務完済に要する年限

	単年度黒字	繰越損失解消	債務完済
上下分離案(中部上物法人)	2 年目	2 年目	2 0 年目
現行法人個別民営化案（中部会社）	2 年目	2 年目	3 0 年目
地域統合案（中部会社）	現行法人個別民営化案に同じ		

（注）中部空港が供用する平成17年度からの年数

② 民営化法人の投資・経営余力

	年間平均余剰資金（A）	年間平均収益（B）	A／B
上下分離案(上物法人)	5 5 億円	7 4 7 億円	7 %
現行法人個別民営化案（中部会社）	3 6 億円	7 4 7 億円	5 %
地域統合案（中部会社）	現行法人個別民営化案に同じ		

（注）年間平均余剰資金：更新投資を計上せず、配当を10%とした場合の余剰資金の年間平均額

2. 災害時等の対応について

(1) 災害復旧事業における国の助成

我が国では、施設の維持・管理はその所有者の負担で行われており、災害復旧事業についても同様である。

公共的な施設の災害復旧においては、法令、予算上の根拠に基づき、国の助成措置が講じられる一方、純粋な民間の財産については、災害を受けた場合においても原則として国の助成はない。

国際拠点空港の民営化の制度設計に当たっては、災害等のリスク対応の観点からの検討が必要であり、以下、現行制度と3つの民営化案を比較検討する。

(2) 想定される災害復旧に係る国の助成のあり方

1) 現行法人の場合

成田公団については、現行の法人設置法に国の出資規定があり、関西・中部会社については出資規定と無利子貸付規定がある。このため、各法人とも、出資、無利子貸付を受けることは可能であるが、補助金の根拠規定は存在しないため、特別立法、法律改正がない限り、補助金を受けることは困難である。

①成田公団

成田公団については、現在、国が事業費の2割を出資しており、仮に大規模な災害が発生した場合、災害復旧に要した費用の2割が出資されることが想定される。

②関西会社、中部会社の場合

関西・中部会社については、現在の事業が継続していれば、仮に大規模災害が発生した場合、災害復旧に要した費用に対しては、事業スキームと同様の割合で出資・無利子貸付を行われることが想定される。

継続中の事業がない時期に大規模災害が発生した場合、国は、各会社法の出資・無利子貸付の規定に基づいて出資・無利子貸付を行うことが想定されるが、その具体的な割合については災害復旧後に調整することとなると考えられる。

なお、出資の場合、国のみが出資を行うと各会社の資本構成を変えることにもなりかねず、事実上各会社に対して行われるのが無利子貸付のみとなってしまう懸念がある。

2) 3民営化案の比較検討

①上下分離案の場合

ア) 上物法人について

上物法人は純粋な民間企業であり、機能利便施設であるターミナルビル等上物法人が保有する施設については、国の助成制度は特に存在しないという事態が想定される。

この場合、新たな助成制度を創設する余地はあり得るものの、

i) 現在、空港のターミナルビルに対する災害復旧に対する助成措置が存

在しないこと

- ii) 純粋な民間企業が保有する交通施設に対する災害復旧に係る助成措置は、鉄道の線路等の基本的施設についてしか存在せず、機能利便施設である鉄道駅のターミナルビルには存在しないこと

から、上物法人に対する国の助成は認められない可能性が高いものと考えられる。

イ) 下物法人について

下物法人が独立行政法人であると想定すると、保有する基本施設等について災害復旧事業を行う場合は、国は、独立行政法人通則法に基づいて、出資し、又は補助金を交付することができる。補助金については、業務に必要な範囲の全額について要求が可能である。

また、関西・中部については、個別の独立行政法人設置法に基づき、無利子貸付を行うことも可能である（注）。

なお、補助の場合の具体的な割合については、災害が起こって以降に調整することとなるが、第二種・第三種空港の基本施設については、空港整備法上8割の補助が認められている。

（注）現行の事業スキームを継続させるためには、個別法に無利子貸付の根拠規定を置くことが必要

②現行法人単独民営化案・地域統合案を実施した場合

両案ともに、空港全体の施設を保有する各法人はすべて民間企業となることとなっている。このため、原則としては災害復旧に関する補助は極めて困難であると考えている。

具体的には、ターミナル等の施設に係る災害復旧については、上記2)①の上物法人の場合と同様の取扱いになると考えられる。

また、土地、基本施設等の空港の基本的な施設については、鉄道の場合と同様の新たな助成制度を創設する余地があるが、その場合であっても、補助率は鉄道の場合（1/4以内）を超えることは困難である可能性が高いと考えられる。

3) まとめ

以上のことから、国際拠点空港の災害復旧は、上下分離案を実施した場合に、国の助成が最も手厚く、かつ迅速に行われる可能性が高いものと考えられる。