

第1回検討会説明資料

空港運営等の状況

国土交通省航空局

1. 国土交通省成長戦略会議報告書の概要
(及び行政刷新会議事業仕分けの概要)

【航空分野】我が国の成長に貢献する航空政策へ ～国土交通省成長戦略会議～

I 日本の空を世界へ、アジアへ開く（徹底的なオープンスカイの推進）

- 成田の30万回化に係る地元合意を前提に首都圏空港を含めたオープンスカイを推進。
- 国際航空物流の活性化のため、従来の枠組みを超えた抜本的な自由化を推進するとともに、フォワード・チャーター等に係る規制を緩和。
- 観光立国の実現、LCCはじめ新規参入促進のため、アジアの諸国・地域を最優先に新たな枠組みの合意を目指す。

II 首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化

- 羽田の24時間国際拠点空港化を進め、国際線枠を9万回とし、欧米・長距離アジアを含む高需要・ビジネス路線を展開。
- 成田は、30万回化を機に、更なる国際線ネットワークの強化とともに、国内フィーダー、LCCやビジネスジェットの受け入れ等の機能強化によるアジア有数のハブ空港化。

III 「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化

- 中期的には、空港関連企業と空港の経営一体化及び民間への経営委託ないし民営化により、空港経営を抜本的に効率化。
- 短期的には、空港整備に係る各歳入・歳出の在り方の見直しを通じ、小型機の優遇等、時代の要請に応じた着陸料体系を再構築。

V 真に必要な航空ネットワークの維持

- 地方が主体となった地方路線維持方策の実現。
- 市場メカニズムを活用した新たな手法による羽田の発着枠の配分。

IV バランスシート改善による関空の積極的強化

- 関空を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生するため、伊丹も活用しつつ、バランスシートを抜本的に改善。
- これにより、貨物ハブの実現やLCCの誘致等、関空の特色を活かした戦略的経営を実現。

VI LCC参入促進による利用者メリット拡大

- 拠点空港におけるLCC専用ターミナルの整備検討。
- 国際動向に迅速・的確に対応した技術規制の緩和等による航空会社の低コスト化支援。

利用者利便性の向上を通じた我が国の成長を実現

1. 現状の課題・問題点(抜粋)

空港整備勘定(旧空港整備特会)は、空港の利用者である航空会社が負担する着陸料等の空港使用料や一般会計からの繰り入れ(いわゆる真水)を主な財源とし、国が管理する空港の整備、維持・運営を行うとともに、地方自治体が管理する空港の整備にも補助を行ってきた。この空港整備勘定によって、結果として利用実績が乏しい空港も含め整備を行い、全国で98の空港が供用されている。

国も最近になって空港政策を「整備」から「運営」へとシフトさせ、平成20年に「空港整備法」を「空港法」と改正したところである。この際、空港を整備の財布である空港整備勘定の在り方についても必要な見直しを行うべきであったが、実際には、空港政策のシフトが不完全な状態のままとなっている。

また、既に整備された空港の運営の効率化の観点からも課題が多い。特に、大部分の空港においては、航空インフラの構築・維持主体としての国や自治体等(着陸料等の航空系収入の受け手)と空港ビル等の空港関連企業(物販、テナント料、駐車場代等の非航空系収入の受け手)が別組織となっている(いわゆる上下分離)ことに加え、非航空系収入の受け手たる空港関連企業へのガバナンスの仕組みが十分とは言えない状況である。そのため、非航空系部分で十分な収益を上げ、これを原資として着陸料や施設利用料等の低廉化を図り、利用促進につなげるという、諸外国の空港で一般的なビジネスモデルが確立されていない。

こうした状況を改善するため、中期的には、諸外国の空港と同様に、空港関連企業と空港との経営一体化、民間への経営委託(コンセッション)ないし民営化を通じて、航空インフラの構築と維持の双方に、可能な限り「民間の知恵と資金」が投入されるような仕組みの構築を指向すべきと考える。

その上で、そこに至る具体的な道筋として、空港経営の効率化のためのガバナンス構築(2-1)を図るとともに、公租公課も含めた空港整備勘定の各歳入・歳出のあり方の見直し(2-2)を行う。

2. 課題に対応した政策案(抜粋)

2-1: 空港経営効率化のためのガバナンス構築

(2)課題に対応した政策案

①経営一体化、民間への経営委託・民営化に関する取組み

空港関連企業と空港との経営一体化及び民間への経営委託(コンセッション)ないし民営化については、平成22年度から有識者による検討会を立ち上げ、経営一体化等に向けた論点整理、ベストプラクティスの早期展開等に関して検討を開始し、おおむね1年程度を目処に結論を得る。

地方自治体等の関係者との調整が整い、経営一体化等に向けた環境が整備され次第、対応が可能な空港について先行的に経営の一体化等を実施していく。

これら先行事例の蓄積(戦略4に基づく関空・伊丹の成果等も検証)と課題抽出・解決策の検討を踏まえ、他の空港にも経営一体化等の取組みを広げていくこととしたい。

なお、経営一体化等を円滑に進めるため、現在、国管理空港において公益法人が行っている環境対策事業とその原資としての駐車場事業についても、新たな空港運営主体が決定した段階で、遅滞なく移管するものとする。

(3)留意点

現段階での初期分析によれば、ガバナンスの欠如もあり、空港そのものと空港関連企業とをあわせても、赤字状態にある空港が相当数存在。地方自治体の巻き込み、および適切な経営を行うことへのインセンティブスキームを構築することが、変革実行上の必要条件となろう。

民間への経営委託(コンセッション)か民営化のいずれを選択するのかについては、空港運営主体に対して国が航空政策の観点からどのように関与すべきか、国民の重要な資産である空港をどのように活用するのか等に関する国民の目線や広い視野に立った議論が必要。また、空港に対する国と地方自治体等の関与のあり方に関する検討も欠かせない。

羽田空港のターミナル会社は、上場企業であり、上下一体型を志向するためには、TOB等の手段が必要となるが、実効性があるか検討が必要である。

また、経営一体化等を行う際には、環境対策に加え、既存の空港関連企業や公益法人、行政部局等の職員の雇用対策について懸念する声があるが、この点については、新たな空港運営主体に対し、一定の配慮を求めることにより対処すべきである。

空港整備・維持運営のあり方

評価者のコメント(抜粋)

- 「実施主体を民間・地方等に変更」と「予算要求の圧縮」を選択したが、直近では事業(予算)の圧縮。期限を区切り、将来的(中期)に民営化。
- 当面 現行の中で合理化 → 短期 空ビル等と空港の一体化 → 将来民営化。
- 段階的に一般会計からのお金をゼロにしていく。
- 最終的に民間運営への移行。

WGの評価結果

事業内容を見直し、予算要求を10%までの圧縮幅で見直す

とりまとめ内容

空港関連ビジネスについては、これを空港整備・運営との一体化を、情報公開を進めつつ行っていただく。特に、空港環境整備協会及び航空保安協会など空港関連法人の解散等については、早期に実現を図る。今後の民営化のためにも、空港本体のみならず関係公益法人等を一体化した会計を示していただく。需要予測については、抜本的に見直し、天下り団体への発注については原則として禁止するような措置を講じられないかどうか検討していただき、需要予測についての確なものとするよう刷新していただく。

制度のあり方

評価者のコメント(抜粋)

(特別会計の枠組みのあり方(主体・区分経理))

- 短期的には特別会計を維持しつつ、プール制を維持する。その中で上下一体化、民間委託等を進める。その上で利益の上がる空港からの利益によって借入金の返済が進んだところで一般会計化。
- 空港ごと採算、グループ管理の実態及び将来予測に基づき、先ず全体としての収支を均衡化するべく努力し、しかる後、民営化の方向について具体策を検討実現して欲しい。将来的には民営化。

(特別会計の財産と借金のあり方(負債))

- 上下一体化、民営化や羽田の(中期的な)利益によって返済を図る。
- 非航空系の収入のとりこみ、管制の民営化。
- 羽田空港の上下一体化(株式会社化)を通じて債務返済、株式上場をすることで債務返済に役立てる。

WGの評価結果

枠組みのあり方(主体・区分経理)

廃止(早急に民営化等を進めることとするが、当面は暫定的に区分経理)

特別会計の財産と借金のあり方(負債)

抜本的に見直す(歳出合理化、ガバナンスの強化等により、国民負担を生じさせないようにする)

とりまとめ内容

(特別会計の枠組みのあり方(主体・区分経理))

本勘定については廃止し、早急に民営化等を進めることとするが、それまでの間、当面は暫定的なものとして区分して経理。

(特別会計の財産と借金のあり方(負債))

上下一体化、歳出合理化努力等を行い、少しでも早く返済していく。今の計画よりもできるだけ早い償還計画を再度立てていただく。

2. 空港を取り巻く状況

2 - (1) 我が国空港の現状

空港の種別

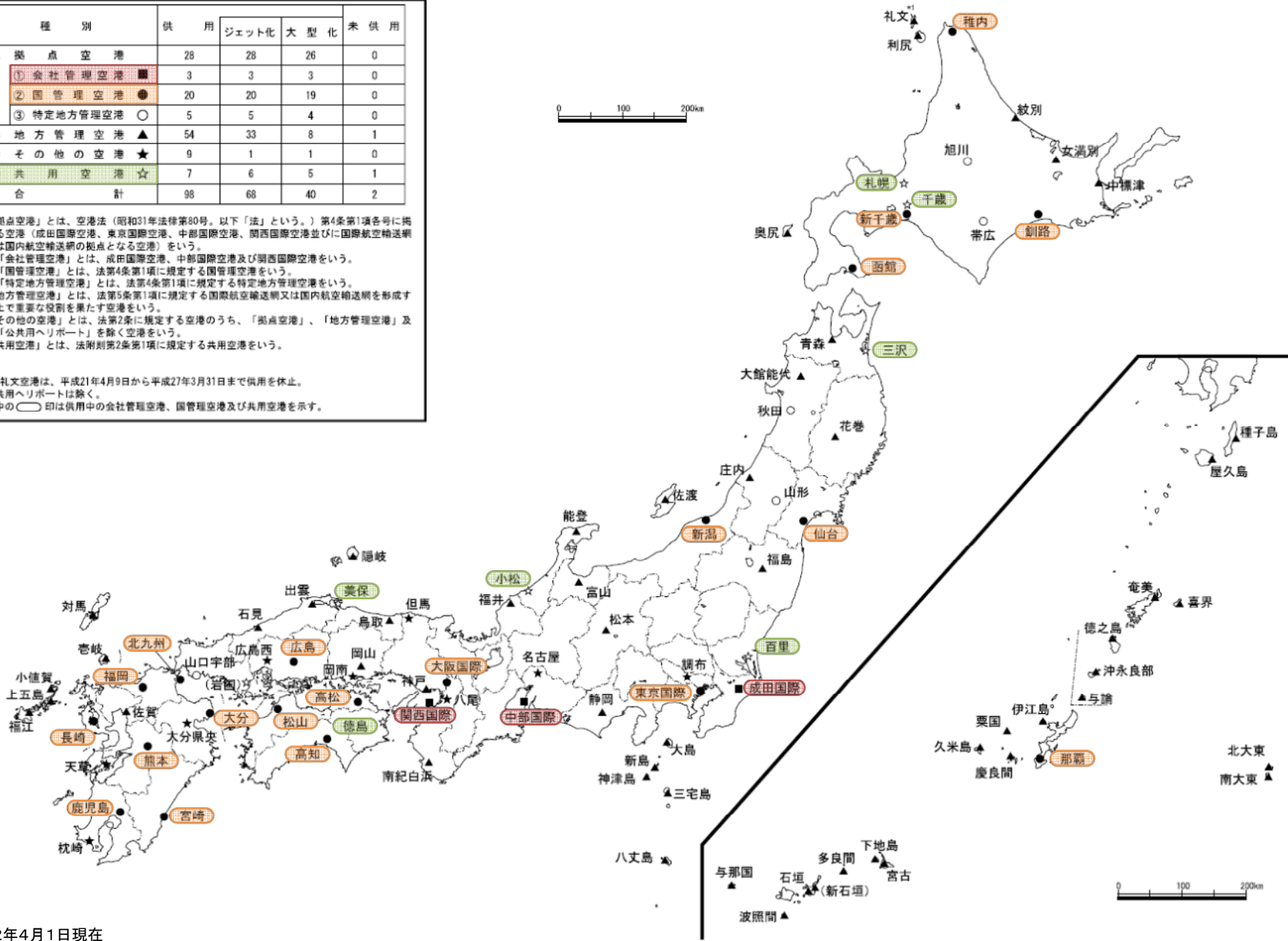
	空港会社管理	国管理	地方自治体管理
拠点空港(28) (国や空港会社が設置する拠点空港)	成田、関空、中部 (計3空港)	羽田、(伊丹)、新千歳、稚内、釧路、函館、仙台、新潟、広島、高松、松山、高知、福岡、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇 (計20空港)	旭川、帯広、秋田、山形、山口宇部 (計5空港)
地方管理空港(54) (地方自治体が設置する重要な空港)			中標津、紋別、女満別、青森、大館能代、花巻、庄内、福島、静岡、富山、能登、福井、松本、神戸、南紀白浜、鳥取、出雲、石見、岡山、佐賀 (計20空港) <離島空港> 利尻、礼文、奥尻、大島、新島、神津島、三宅島、八丈島、佐渡、隠岐、対馬、小値賀、福江、上五島、杵岐、種子島、屋久島、奄美、喜界、徳之島、沖永良部、与論、粟国、久米島、慶良間、南大東、北大東、伊江島、宮古、下地島、多良間、石垣、波照間、与那国 (計34空港)
その他の空港(16) (自衛隊等との共用空港、コミューター空港等)		札幌、千歳、百里、小松、美保、徳島、三沢、八尾 (計8空港)	調布、名古屋、但馬、広島西、岡南、大分県央、枕崎、天草 (計8空港)
合計 (98)	3	28	67

空港分布図

種別	供用	供用		未供用
		ジェット化	大型化	
A 拠点空港	28	28	26	0
① 会社管理空港 ●	3	3	3	0
② 国管理空港 ●	20	20	19	0
③ 特定地方管理空港 ○	5	5	4	0
B 地方管理空港 ▲	54	33	8	1
C その他の空港 ★	9	1	1	0
D 共用空港 ☆	7	6	5	1
合計	98	68	40	2

- A 「拠点空港」とは、空港法（昭和31年法律第80号。以下「法」という。）第4条第1項各号に掲げる空港（成田国際空港、東京国際空港、中部国際空港、関西国際空港並びに国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる空港）をいう。
 ①「会社管理空港」とは、成田国際空港、中部国際空港及び関西国際空港をいう。
 ②「国管理空港」とは、法第4条第1項に規定する国管理空港をいう。
 ③「特定地方管理空港」とは、法第4条第1項に規定する特定地方管理空港をいう。
- B 「地方管理空港」とは、法第5条第1項に規定する国際航空輸送網又は国内航空輸送網を形成する上で重要な役割を果たす空港をいう。
- C 「その他の空港」とは、法第2条に規定する空港のうち、「拠点空港」、「地方管理空港」及び「公共用ヘリポート」を除く空港をいう。
- D 「共用空港」とは、法附則第2条第1項に規定する共用空港をいう。

(注)
 *1 礼文空港は、平成21年4月9日から平成27年3月31日まで供用を休止。
 ・公共用ヘリポートは除く。
 ・図中の○印は供用中の会社管理空港、国管理空港及び共用空港を示す。



平成22年4月1日現在

空港数の国際比較

- 人口あたりの空港数は、アメリカの7分の1程度、イギリス、フランスの3分の1程度、ドイツの6割程度。
- 国土面積あたりの空港数は、アメリカ、ドイツ、フランスと同数程度、イギリスの半数程度。

	日本	アメリカ	イギリス	ドイツ	フランス
空港数(※)	98 (1)	1971 (20.11)	124 (1.27)	100 (1.02)	136 (1.39)
人口(百万人)	127 (1)	391 (3.08)	61 (0.48)	82 (0.65)	64 (0.50)
人口あたり空港数 (空港数/人口[百万])	0.77	5.04	2.03	1.22	2.13
国土面積(千km ²)	378 (1)	9,628 (25.47)	244 (0.65)	357 (0.94)	544 (1.44)
国土面積あたり空港数 (空港数/面積[千km ²])	0.26	0.20	0.51	0.28	0.25
大都市圏空港数	東京圏 2	ニューヨーク 4	ロンドン 5	フランクフルト 2	パリ 3

※ 外国の空港数については、(財)日本航空機開発協会が、OAG Date(時刻表)から民間航空機の定期運行で供用されている空港を国ごとに抽出したもの。(2008年9月現在)

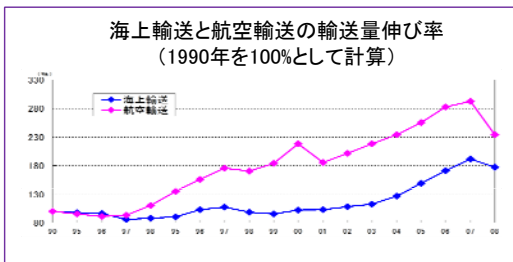
・()内の数字は日本を1とした指数

空港の果たす役割

国の成長の核としての役割

○ 国際ネットワークの展開により国際競争力を強化する。

- ・ 羽田・成田において42ヶ国・地域93都市とのネットワークを形成
(2010年10月現在)
- ・ インバウンド旅行者のうち94%が空港を利用。(平成21年)
(訪日外客数は平成21年で679万人)
- ・ 輸送量伸び率について、航空輸送は海上輸送を上回っている



ネットワークの拠点としての役割

○ 国際・国内ネットワークの展開により、地域交通の「結節点」として地域の活性化に資する。

- ・ 成田・羽田・関空・中部以外の24空港において週446便の定期国際旅客便が23都市に就航
(2010年11月現在)
- ・ 空港までのアクセス2時間圏内人口が95%
- ・ アクセス鉄道・道路等により地域交通の充実・発展に貢献
- ・ 離島空港は、日常生活における必要不可欠な移動の「足」としての役割を担う。



災害時の輸送拠点としての役割

○ 空港は、被災地域と外部地域を直接結ぶことの特徴を活かして、緊急物資輸送の拠点等として役割を果たす。

新潟県中越地震(H16・10)における空港の役割の例

- ・ 救急救命活動や自衛隊・米軍等による救援物資の輸送
 - 緊急物資等の輸送機が発生後1ヶ月間で3,800回の離発着
- ・ JAL・ANAによる羽田～新潟の臨時便を運航、約21万人を輸送

・ 上越新幹線は約2ヶ月間運休
・ 関越道 緊急車両以外通行止



情報発信・地域の賑わいの核としての役割

○ 空港は地域の交通結節点であるとともに地域の交流拠点として機能する。

- ・ 多数の人が往来することから、大規模な空港においては「空港都市」のような様相を呈している。また、それ以外の空港においても交流の拠点となっている。
- ・ 地域住民の情報交換や交流の機会をイベント等を通じて提供
- ・ 生鮮食品等の地域資源の輸出を実現すると共に直売所として地域産業を活性化



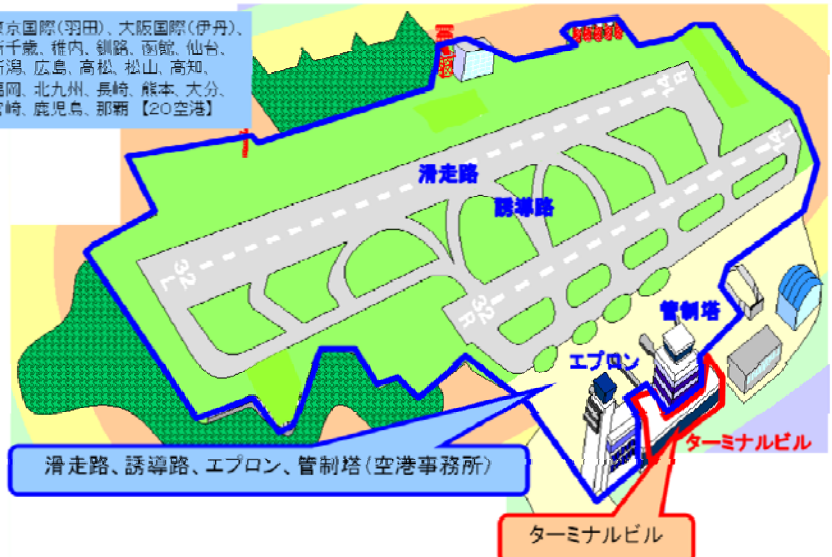
空港新鮮市

北九州空港・1階・イベント広場では、豊後・海・山、郷の恵みを販売する新鮮市を開催しています！皆様、ぜひお買いあわせのうえ、お越し下さいませ。

各種空港における管理区分

国(国土交通大臣)管理空港

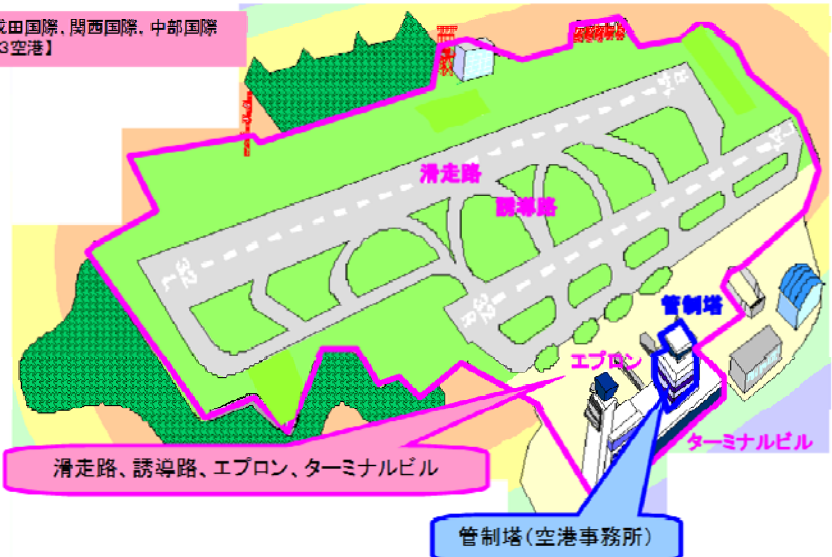
東京国際(羽田)、大阪国際(伊丹)、新千歳、稚内、釧路、函館、仙台、新潟、広島、高松、松山、高知、福岡、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇【20空港】



青...国土交通省 赤...民間または3セク

会社管理空港

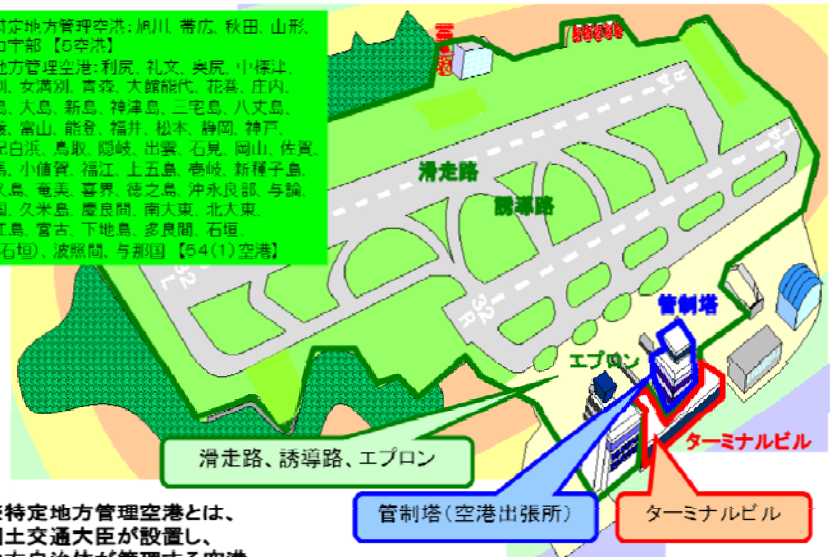
成田国際、関西国際、中部国際【3空港】



青...国土交通省 ピンク...会社

特定地方管理空港、地方管理空港

●特定地方管理空港: 浜川、帯広、秋田、山形、山口宇部【0空港】
●地方管理空港: 利尻、礼文、奥尻、小樽北、紋別、女満別、青森、大館船代、花巻、庄内、福島、大島、新島、神津島、三宅島、八丈島、佐渡、富山、能登、福井、松本、神岡、神戸、南紀白浜、鳥取、岡崎、出雲、石見、岡山、佐賀、対馬、小倉、福江、上五島、豊後、新種子島、屋久島、奄美、喜界、徳之島、沖永良部、与那国、久米島、鹿児島、南大東、北大東、伊江島、宮古、下地島、多良間、石垣(新石垣)、渡瀬間、与那国【54(1)空港】

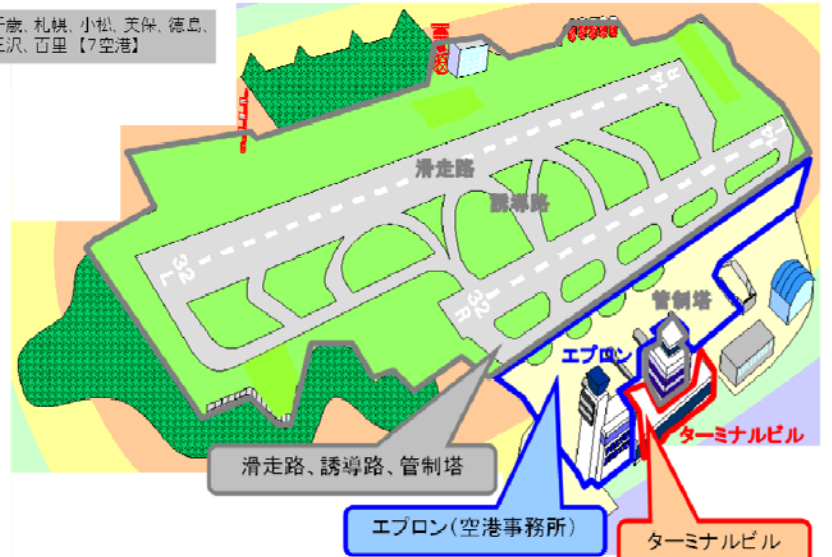


※特定地方管理空港とは、国土交通大臣が設置し、地方自治体が管理する空港。

青...国土交通省 緑...地方自治体 赤...民間または3セク

国(防衛大臣)管理空港(共用空港)

千歳、札幌、小松、天保、徳島、三沢、百里【7空港】



青...国土交通省 グレー...防衛省 赤...民間または3セク

国管理空港における施設の事業主体について

空港関連施設のうち、旅客ターミナルビルをはじめ民間事業者による管理運営が適当なものは、民間事業者が実施している。

国が管理運営している施設は、空港の管理者として管理責任を有する滑走路やエプロン（駐機場）等の空港基本施設など限定されている。

空港関連施設の事業主体

・空港内の多くの施設は、既に民間事業者が管理・運営を実施している。

空港関連施設

国

- ・滑走路
- ・エプロン等

民間

- ・旅客ターミナルビル
- ・貨物ターミナルビル
- ・駐車場事業
- ・空港アクセス
- ・航空燃料事業
- ・航空機整備事業
- ・エネルギー供給事業等

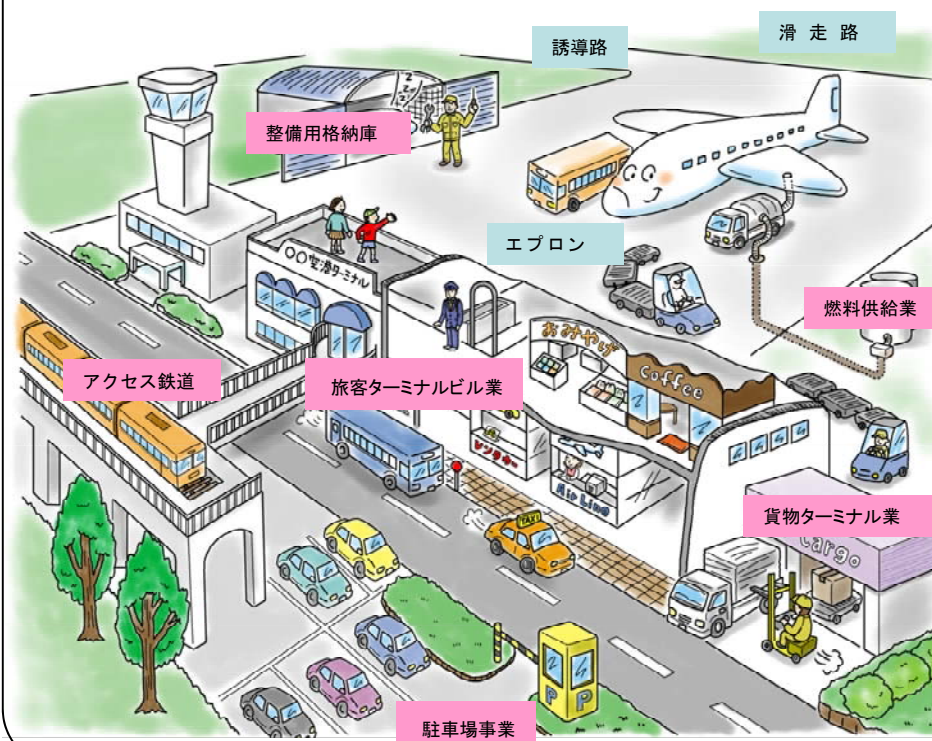
空港関連施設管理のイメージ



..... 国が事業主体



..... 民間が事業主体



航空法

航空機の航行の安全等の空港を含めた航空全般の安全を確保

- 空港等の設置許可(第38条)、施設変更の許可(第43条)
- 空港保安管理規程の届出(第47条の2)

空港法

空港の効果的かつ効率的な設置及び管理による空港利用者の便益増進を確保

- 空港の設置管理者に関する規定(第4条・第5条)

- 国際航空網・国内航空輸送網の拠点空港

- ・ 国管理空港
 - ・ 成田・関空・中部空港

- 地方管理空港

- 空港の工事費用の負担等(第6条～第11条)

- 着陸料の届出(第13条)

- 空港協議会(第14条)

- 国管理空港における空港機能施設事業者の指定(第15条)

- 国管理空港における旅客取扱施設利用料の上限認可(第16条) 等

それぞれ以下の法律により、各設置管理者の行う事業の適正性を確保

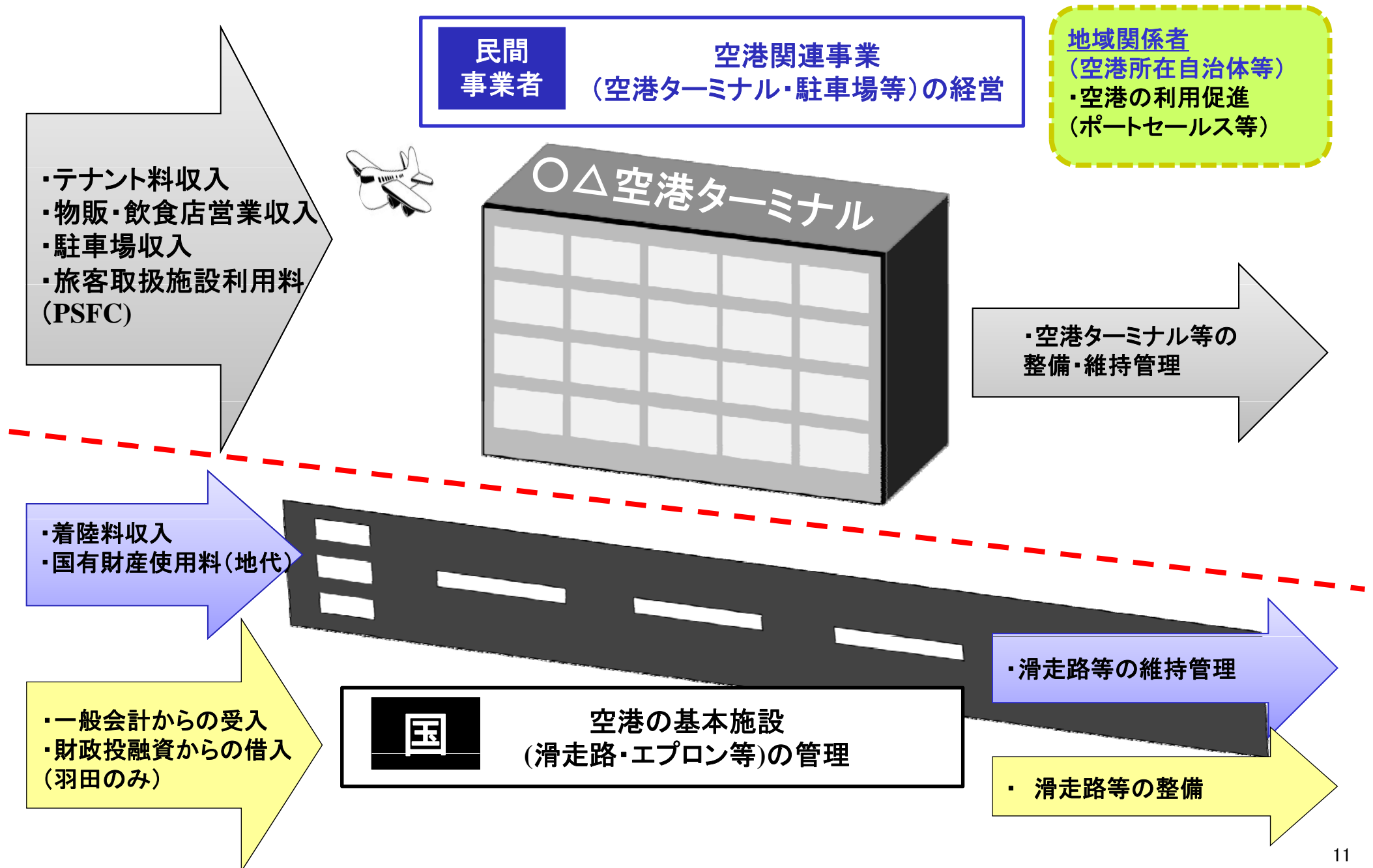
- 成田国際空港株式会社法
- 関西国際空港株式会社法
- 中部国際空港の設置及び管理に関する法律

【主な制度】

- ・ 事業範囲の規定
- ・ 新株、社債及び借入金の認可
- ・ 事業計画の認可

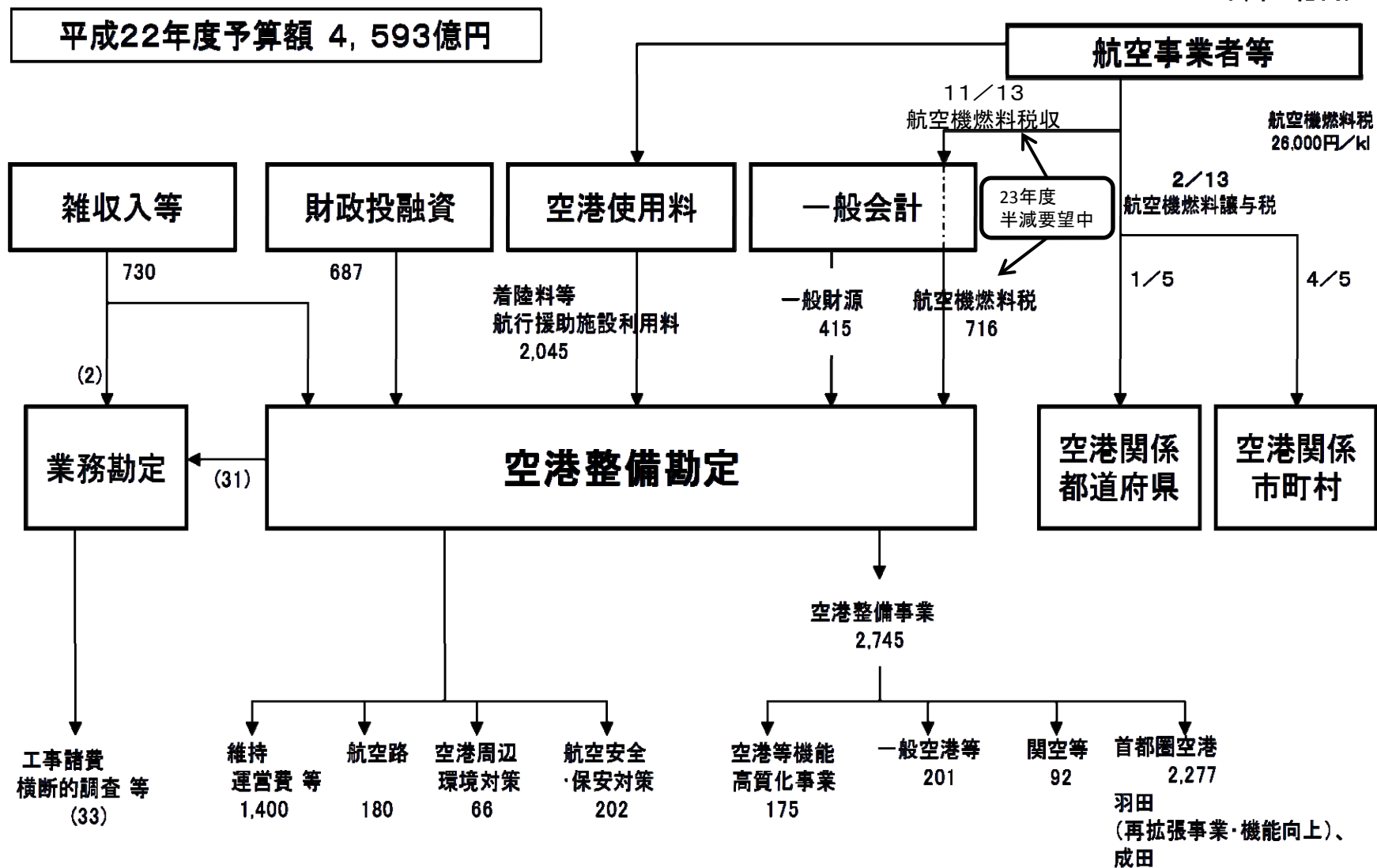
2 - (2) 空港整備等の仕組みの概要

国管理空港の運営に関連する資金のフロー図



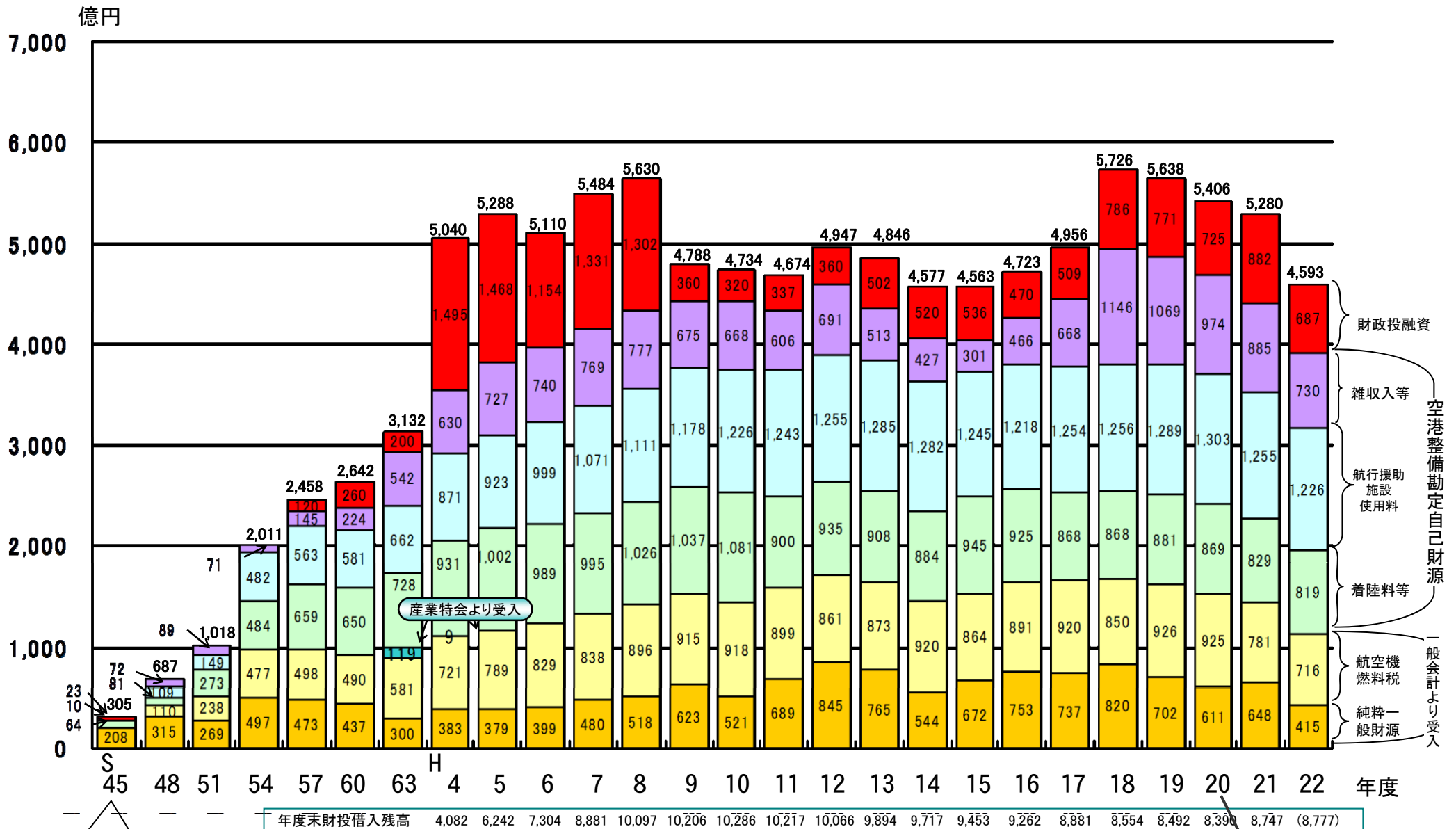
社会資本整備事業特別会計空港整備勘定のしくみ

(単位:億円)



(注) () 書きは再掲。

空港整備勘定の歳入の推移

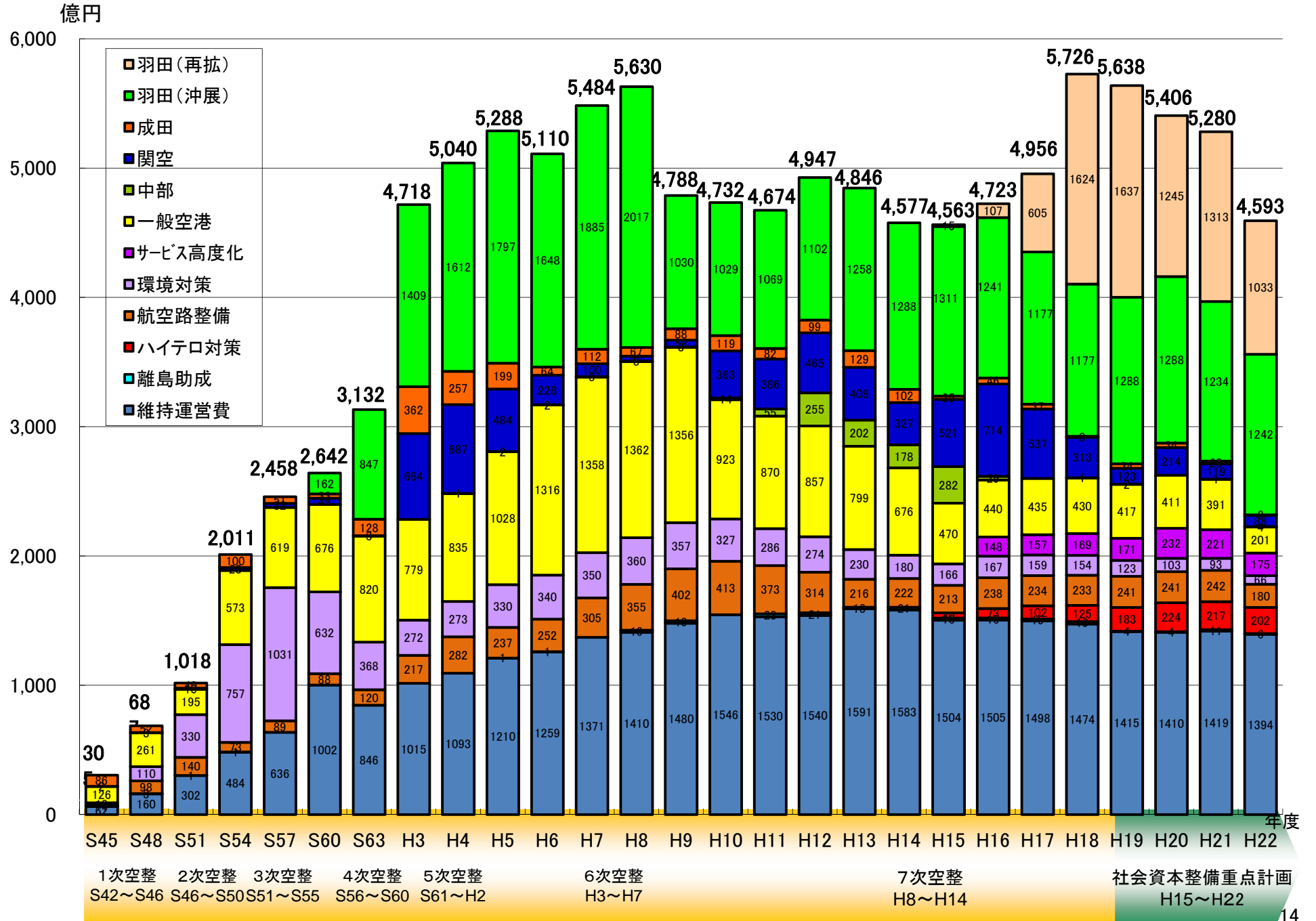


空港整備特別会計が創設(S45)

- 注1) 歳入額は当初予算ベース。45年度は現在の特別会計規模におきかえている。
- 注2) 財投借入残高は実績ベース。()内は見込額。
- 注3) 昭和45年、57年の財政投融资については、短期の借入金である。

特会改革により、社会資本整備特別会計空港整備勘定として計上(H20)

空港整備勘定の歳出の推移



2 - (3) 空港の収支状況について

平成19年度空港別収支の試算結果（総括表及び試算結果一覧）

〈総括表〉 黒字:赤字 ()は前年度

		パターン①	パターン②	パターン③	パターン④
CF		9:17(7:19)	10:16(12:14)	13:13(17:9)	14:12(16:10)
PL	営業利益	6:20(4:22)	6:20(4:22)	6:20(4:22)	14:12(16:10)
	経常利益	6:20(6:20)	10:16(11:15)	12:14(14:12)	15:11(17:9)

〈各空港毎の試算結果〉

単位:百万円

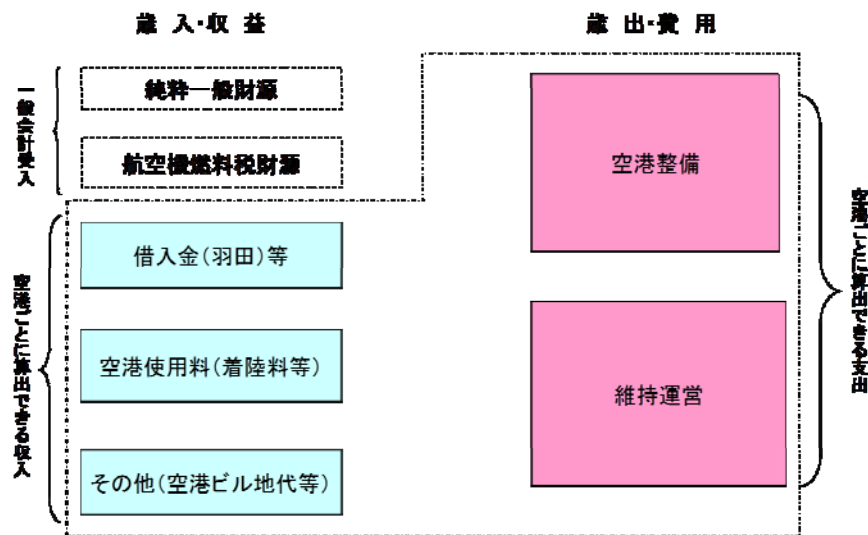
		合計	羽田	伊丹	新千歳	福岡	那覇	稚内	釧路	函館	仙台	新潟	広島	高松	松山	
パターン①	CF	-147,261	-134,686	4,304	2,458	-6,989	-4,688	-702	-783	-911	-146	-1,432	209	-210	-423	
	PL	営業利益	-9,789	9,076	3,714	2,266	-5,770	-5,268	-990	-1,575	-1,272	-773	-2,074	-284	-309	-334
		経常利益	-27,934	-14,493	3,747	2,678	-4,626	-5,155	-945	-1,509	-1,140	-501	-1,050	62	-290	-220
パターン②	CF	-97,109	-97,086	5,988	4,043	-3,787	-3,773	-560	-606	-462	121	-1,126	548	-74	-12	
	PL	営業利益	-9,789	9,076	3,714	2,266	-5,770	-5,268	-990	-1,575	-1,272	-773	-2,074	-284	-309	-334
		経常利益	22,217	23,106	5,431	4,263	-1,424	-4,240	-803	-1,332	-691	-234	-744	402	-154	191
パターン③	CF	-57,171	-67,144	7,329	5,306	-1,237	-3,045	-447	-465	-105	334	-882	820	34	315	
	PL	営業利益	-9,789	9,076	3,714	2,266	-5,770	-5,268	-990	-1,575	-1,272	-773	-2,074	-284	-309	-334
		経常利益	62,156	53,049	6,772	5,525	1,126	-3,511	-690	-1,191	-333	-21	-500	672	-46	518
パターン④	CF	56,946	41,503	11,570	5,484	-875	-2,941	-431	-445	-54	364	-847	858	50	362	
	PL	営業利益	60,415	41,797	11,806	6,128	-639	-2,891	-416	-433	-65	444	-154	875	100	547
		経常利益	61,563	41,872	11,839	6,162	-606	-2,857	-411	-424	-57	462	645	885	106	553

		高知	北九州	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島	八尾	丘珠	小松	美保	徳島	三沢	
パターン①	CF	-622	-970	309	511	75	349	508	-272	-602	628	-1,753	-1,231	-192	
	PL	営業利益	-734	-2,031	-82	137	-419	-407	315	-405	-610	686	-1,484	-924	-238
		経常利益	-712	-1,870	-30	199	-369	-323	451	-398	-545	847	-1,077	-430	-235
パターン②	CF	-476	-782	419	624	139	519	712	-268	-438	797	-880	-500	-189	
	PL	営業利益	-734	-2,031	-82	137	-419	-407	315	-405	-610	686	-1,484	-924	-238
		経常利益	-566	-1,683	80	312	-306	-154	655	-394	-381	1,017	-204	302	-232
パターン③	CF	-360	-633	507	714	189	653	875	-265	-308	932	-184	83	-187	
	PL	営業利益	-734	-2,031	-82	137	-419	-407	315	-405	-610	686	-1,484	-924	-238
		経常利益	-450	-1,533	168	402	-256	-19	818	-391	-251	1,151	492	885	-230
パターン④	CF	-344	-612	519	727	196	673	898	-264	-289	951	-85	165	-187	
	PL	営業利益	-96	-355	531	747	243	707	1,141	-261	-243	1,003	-81	166	-186
		経常利益	-89	-348	538	755	250	713	1,161	-258	-241	1,006	-78	168	-183

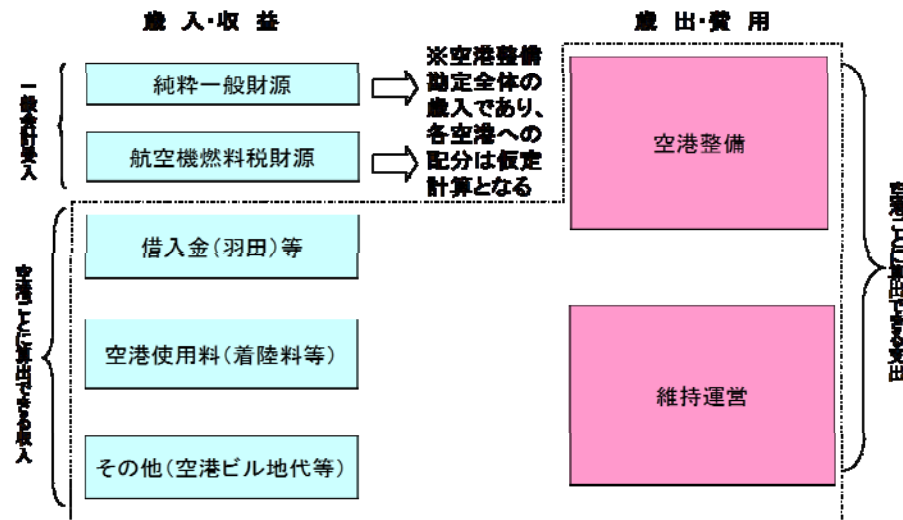
各試算パターンにおける計上対象収入・支出の相違について（イメージ図） 〈参考〉

凡例：
 各空港収支において計上対象とする収入・支出
 計上対象外

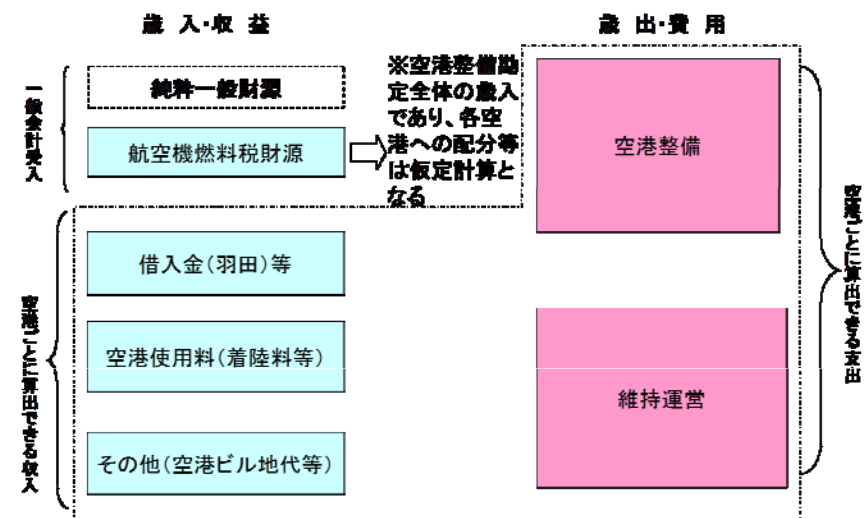
試算パターン①



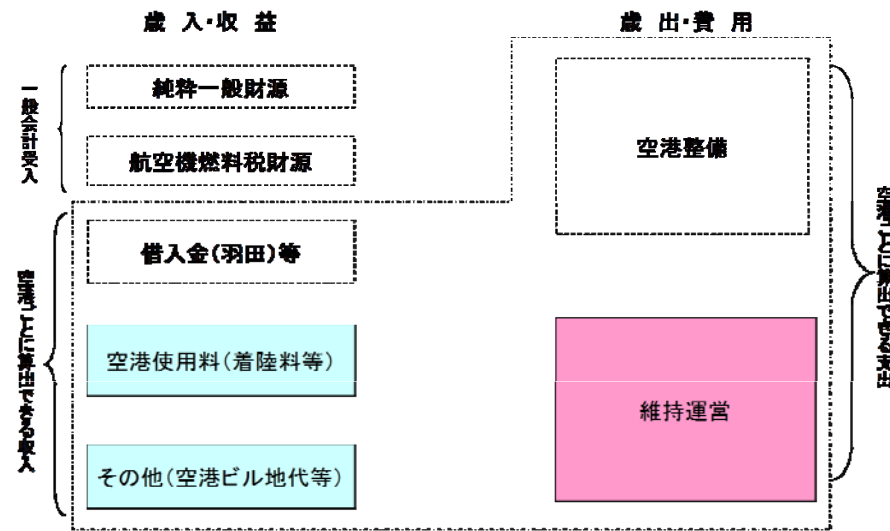
試算パターン③



試算パターン②



試算パターン④



平成19年度 国管理空港の空港別収支及び空港関連事業の収支（試算）

【国管理空港(伊丹空港を除く)の空港別収支 (A)】

(単位:百万円)

科 目	合 計	国管理空港																共用空港									
		羽田	新千歳	福岡	那覇	稚内	釧路	函館	仙台	新潟	広島	高松	松山	高知	北九州	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島	八尾	札幌	小松	美保	徳島	三沢	
パターン①	営業収益	94,140	52,000	9,562	10,436	3,440	107	362	857	1,716	651	1,717	804	1,267	625	662	1,317	1,551	906	1,446	2,290	97	64	1,403	222	497	143
	営業損益	-13,504	9,076	2,266	-5,770	-5,268	-990	-1,575	-1,272	-773	-2,074	-284	-309	-334	-734	-2,031	-82	137	-419	-407	315	-405	-610	686	-1,484	-924	-236
	経常損益	-31,883	-14,493	2,678	-4,826	-5,155	-945	-1,509	-1,140	-501	-1,050	62	-280	-220	-712	-1,870	-90	199	-369	-323	451	-398	-645	847	-1,077	-430	-235
パターン②	営業収益	94,140	52,000	9,562	10,436	3,440	107	362	857	1,716	651	1,717	804	1,267	625	662	1,317	1,551	906	1,446	2,290	97	64	1,403	222	497	143
	営業損益	-13,504	9,076	2,266	-5,770	-5,268	-990	-1,575	-1,272	-773	-2,074	-284	-309	-334	-734	-2,031	-82	137	-419	-407	315	-405	-610	686	-1,484	-924	-236
	経常損益	16,784	23,106	4,263	-1,424	-4,240	-903	-1,332	-891	-234	-744	402	-154	191	-566	-1,683	80	312	-308	-154	655	-394	-381	1,017	-204	302	-232
パターン③	営業収益	94,140	52,000	9,562	10,436	3,440	107	362	857	1,716	651	1,717	804	1,267	625	662	1,317	1,551	906	1,446	2,290	97	64	1,403	222	497	143
	営業損益	-13,504	9,076	2,266	-5,770	-5,268	-990	-1,575	-1,272	-773	-2,074	-284	-309	-334	-734	-2,031	-82	137	-419	-407	315	-405	-610	686	-1,484	-924	-236
	経常損益	55,382	53,049	5,525	1,126	-3,611	-990	-1,191	-333	-21	-500	672	-46	518	-450	-1,533	168	402	-256	-19	818	-391	-251	1,151	492	885	-230
パターン④	営業収益	94,140	52,000	9,562	10,436	3,440	107	362	857	1,716	651	1,717	804	1,267	625	662	1,317	1,551	906	1,446	2,290	97	64	1,403	222	497	143
	営業損益	48,808	41,797	6,128	-639	-2,891	-418	-433	-65	444	-164	875	100	547	-96	-356	531	747	243	707	1,141	-261	-243	1,003	-81	186	-186
	経常損益	49,724	41,872	6,162	-606	-2,657	-411	-424	-57	462	645	885	106	553	-89	-348	538	755	250	713	1,161	-258	-241	1,008	-78	188	-183

注1: 営業収益は、着陸料等収入(着陸料・特別着陸料・停留料・保安料収入)及び貸付料収入等(空港の土地・建物の貸付料収入)を合算したものの。

【空港関連事業の収支 (B)】

(単位:百万円)

科 目	合 計	国管理空港																共用空港									
		羽田	新千歳	福岡	那覇	稚内	釧路	函館	仙台	新潟	広島	高松	松山	高知	北九州	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島	八尾	札幌	小松	美保	徳島	三沢	
空港関連事業	売上高	248,866	138,050	43,637	17,867	11,400	182	732	2,048	2,308	2,467	2,586	928	1,999	1,278	1,032	5,071	1,787	3,630	4,984	2,899	0	133	2,656	421	579	172
	営業損益	21,678	10,895	2,097	2,449	1,688	36	84	442	385	334	722	186	257	216	160	168	423	55	296	320	0	-1	404	5	55	2
	経常損益	20,355	11,008	1,801	2,435	1,302	33	23	275	414	201	638	178	256	222	172	196	438	33	215	196	0	7	429	19	61	3

注2: 空港関連事業の収支は、旅客及び貨物ターミナルビル事業者の単体決算(当該事業以外の事業収支を含む。)並びに当該空港の駐車場事業者の収支(旅客、貨物ターミナルビル事業者の決算を除く。)を単純合算したものの。

注3: 羽田空港の収支は、公表データに基づき羽田空港以外の事業を含めた値。公表資料から羽田空港内の事業の比率を推計し、それを基に羽田空港内の収益として試算した場合、売上高は750億円程度、営業利益、経常利益はそれぞれ50億円程度となる。

【空港別収支及び空港関連事業の収支(単結合算)(C) = (A)+(B)】

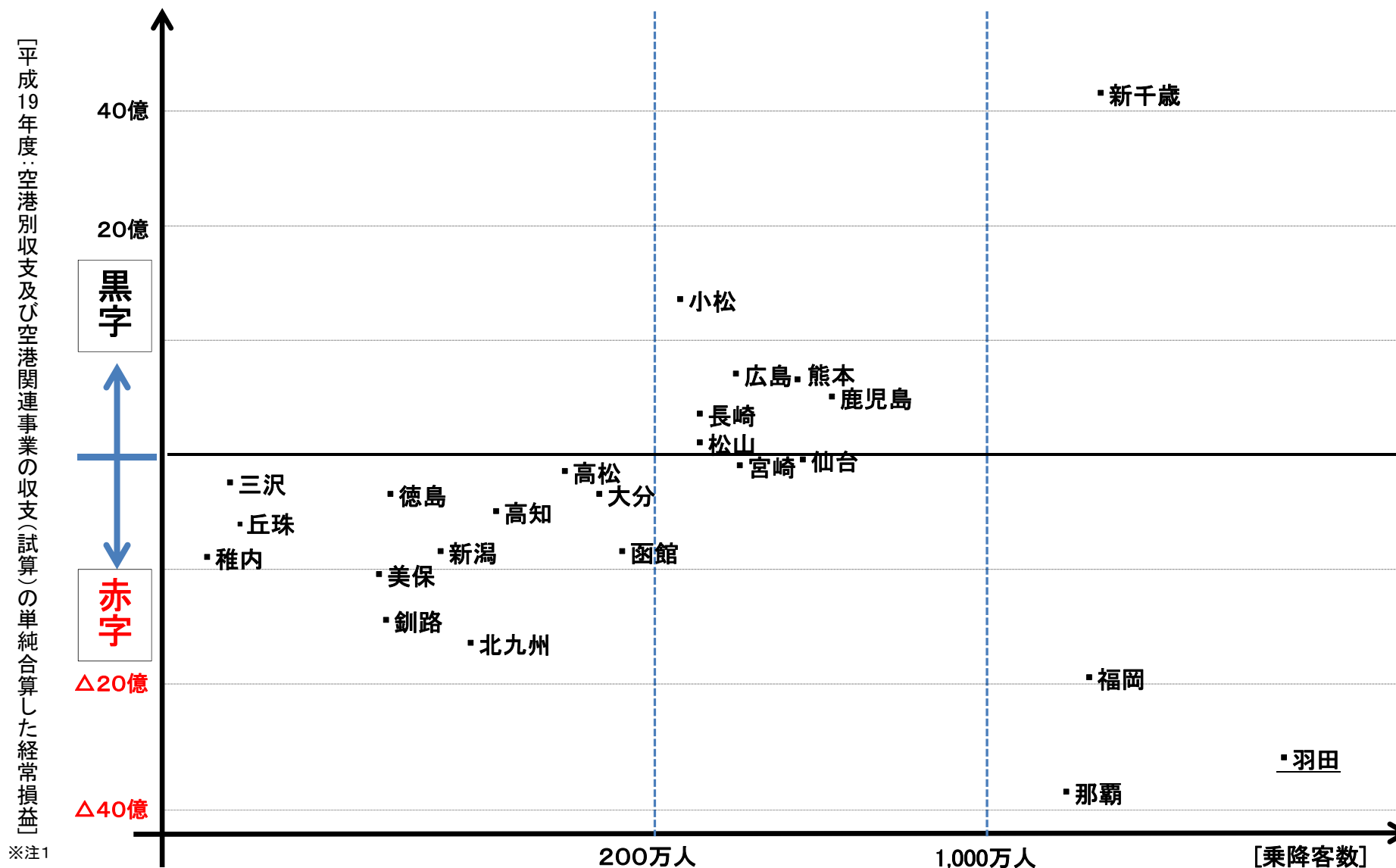
(単位:百万円)

科 目	合 計	国管理空港																共用空港									
		羽田	新千歳	福岡	那覇	稚内	釧路	函館	仙台	新潟	広島	高松	松山	高知	北九州	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島	八尾	札幌	小松	美保	徳島	三沢	
パターン①	営業収益	343,006	190,050	53,199	28,303	14,840	289	1,094	2,905	4,024	3,138	4,303	1,732	3,266	1,903	1,694	6,388	3,338	4,536	6,430	5,189	97	197	4,059	643	1,076	315
	営業損益	8,174	19,971	4,363	-3,321	-3,580	-954	-1,491	-830	-388	-1,740	438	-123	-77	-518	-1,871	86	560	-364	-111	635	-405	-611	1,090	-1,479	-869	-236
	経常損益	-11,328	-3,485	4,279	-2,191	-3,853	-912	-1,486	-865	-87	-849	700	-112	36	-490	-1,698	166	637	-336	-108	647	-398	-538	1,276	-1,058	-369	-232
パターン②	営業収益	343,006	190,050	53,199	28,303	14,840	289	1,094	2,905	4,024	3,138	4,303	1,732	3,266	1,903	1,694	6,388	3,338	4,536	6,430	5,189	97	197	4,059	643	1,076	315
	営業損益	8,174	19,971	4,363	-3,321	-3,580	-954	-1,491	-830	-388	-1,740	438	-123	-77	-518	-1,871	86	560	-364	-111	635	-405	-611	1,090	-1,479	-869	-236
	経常損益	37,139	34,114	5,664	1,011	-2,938	-770	-1,309	-416	180	-543	1,040	24	447	-344	-1,511	276	750	-273	61	851	-394	-374	1,446	-185	363	-229
パターン③	営業収益	343,006	190,050	53,199	28,303	14,840	289	1,094	2,905	4,024	3,138	4,303	1,732	3,266	1,903	1,694	6,388	3,338	4,536	6,430	5,189	97	197	4,059	643	1,076	315
	営業損益	8,174	19,971	4,363	-3,321	-3,580	-954	-1,491	-830	-388	-1,740	438	-123	-77	-518	-1,871	86	560	-364	-111	635	-405	-611	1,090	-1,479	-869	-236
	経常損益	75,737	64,057	7,126	3,561	-2,209	-657	-1,168	-58	393	-299	1,310	132	774	-228	-1,361	364	840	-223	196	1,014	-391	-244	1,580	511	946	-227
パターン④	営業収益	343,006	190,050	53,199	28,303	14,840	289	1,094	2,905	4,024	3,138	4,303	1,732	3,266	1,903	1,694	6,388	3,338	4,536	6,430	5,189	97	197	4,059	643	1,076	315
	営業損益	70,286	52,692	8,225	1,810	-1,203	-380	-349	377	829	180	1,597	286	804	120	-195	699	1,170	298	1,003	1,461	-261	-244	1,407	-76	221	-184
	経常損益	70,079	52,880	7,783	1,829	-1,555	-378	-401	218	876	846	1,523	284	809	133	-176	734	1,193	283	928	1,357	-258	-234	1,435	-59	229	-180

注4: 営業収益は空港別収支(A)の営業収益及び空港関連事業の収支(B)の売上高を合算したものの。

- ＜参考＞ ・(A)も(C)も赤字の空港数【パターン①】の経常損益・・・18空港
 ・(A)が赤字で(C)で黒字となる空港数【パターン①】の経常損益・・・2空港
 ・(A)も(C)も黒字の空港数【パターン①】の経常損益・・・5空港

国管理空港の空港別収支及び空港関連事業の収支（試算）の単純合算（空港別収支パターン①）



※注1

※注1: 平成19年度空港別収支(パターン①)と空港関連事業(旅客、貨物ターミナルビル事業者及び駐車場事業者)の収支(試算)を単純合算した経常損益。

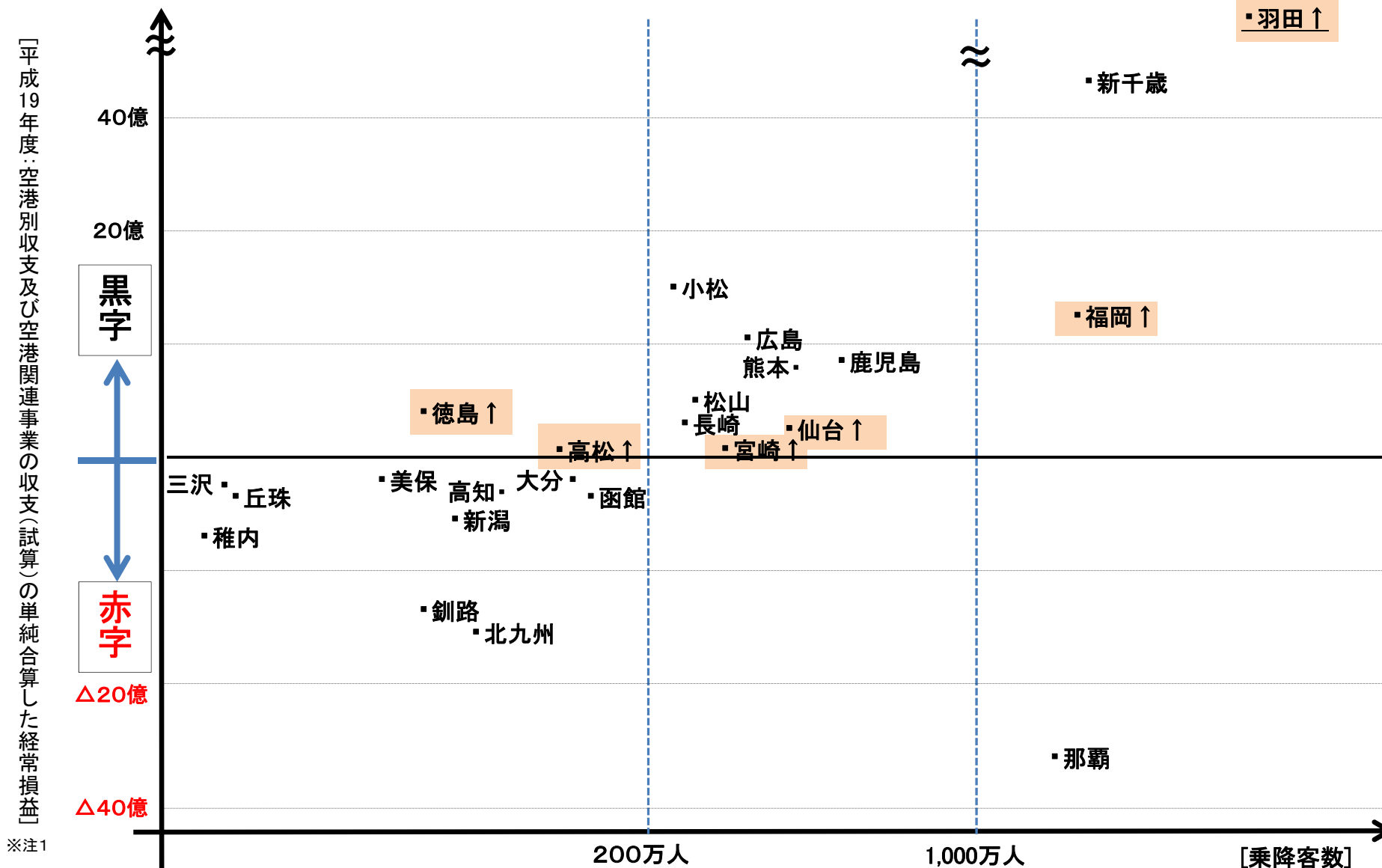
※注2: 八尾空港、千歳空港は乗降客数がゼロのため記載していない。

※注3: 平成19年時点で百里空港は開港していないため記載していない。

※注4: 羽田空港は、当該空港関連事業以外の事業についても単体決算に含まれているため、その状況により変動がある。

本表は精緻なものではない。

国管理空港の空港別収支及び空港関連事業の収支（試算）の単純合算（空港別収支パターン②）



※注1

※注1: 平成19年度空港別収支(パターン②)と空港関連事業(旅客、貨物ターミナルビル事業者及び駐車場事業者)の収支(試算)を単純合算した経常損益。

※注2: 八尾空港、千歳空港は乗降客数がゼロのため記載していない。

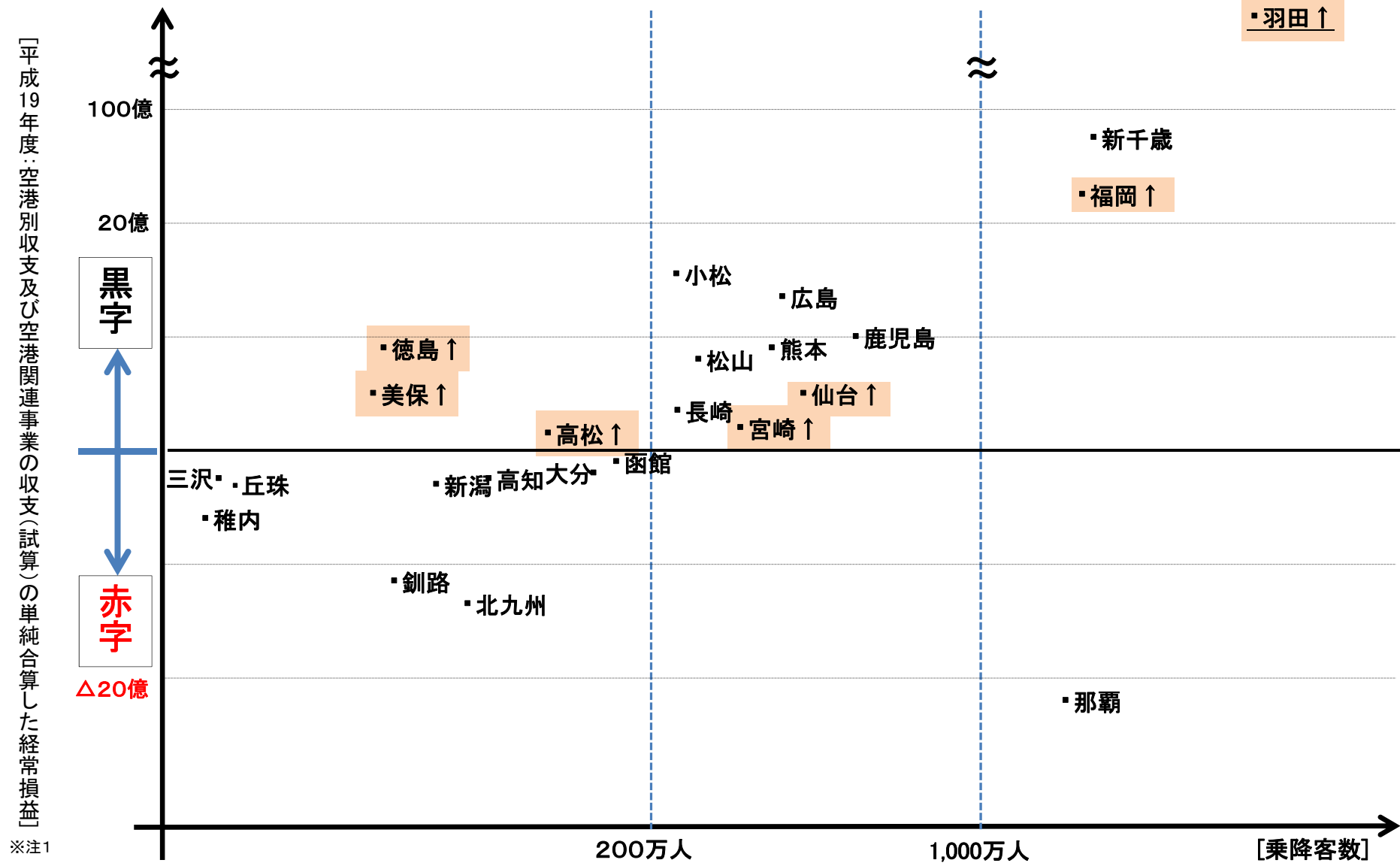
※注3: 平成19年時点で百里空港は開港していないため記載していない。

※注4: 羽田空港は、当該空港関連事業以外の事業についても単体決算に含まれているため、その状況により変動がある。

※注5: はパターン①において赤字のものが、黒字に転換した空港。

本表は精緻なものではない。

国管理空港の空港別収支及び空港関連事業の収支（試算）の単純合算（空港別収支パターン③）



※注1

※注1: 平成19年度空港別収支(パターン③)と空港関連事業(旅客、貨物ターミナルビル事業者及び駐車場事業者)の収支(試算)を単純合算した経常損益。

※注2: 八尾空港、千歳空港は乗降客数がゼロのため記載していない。

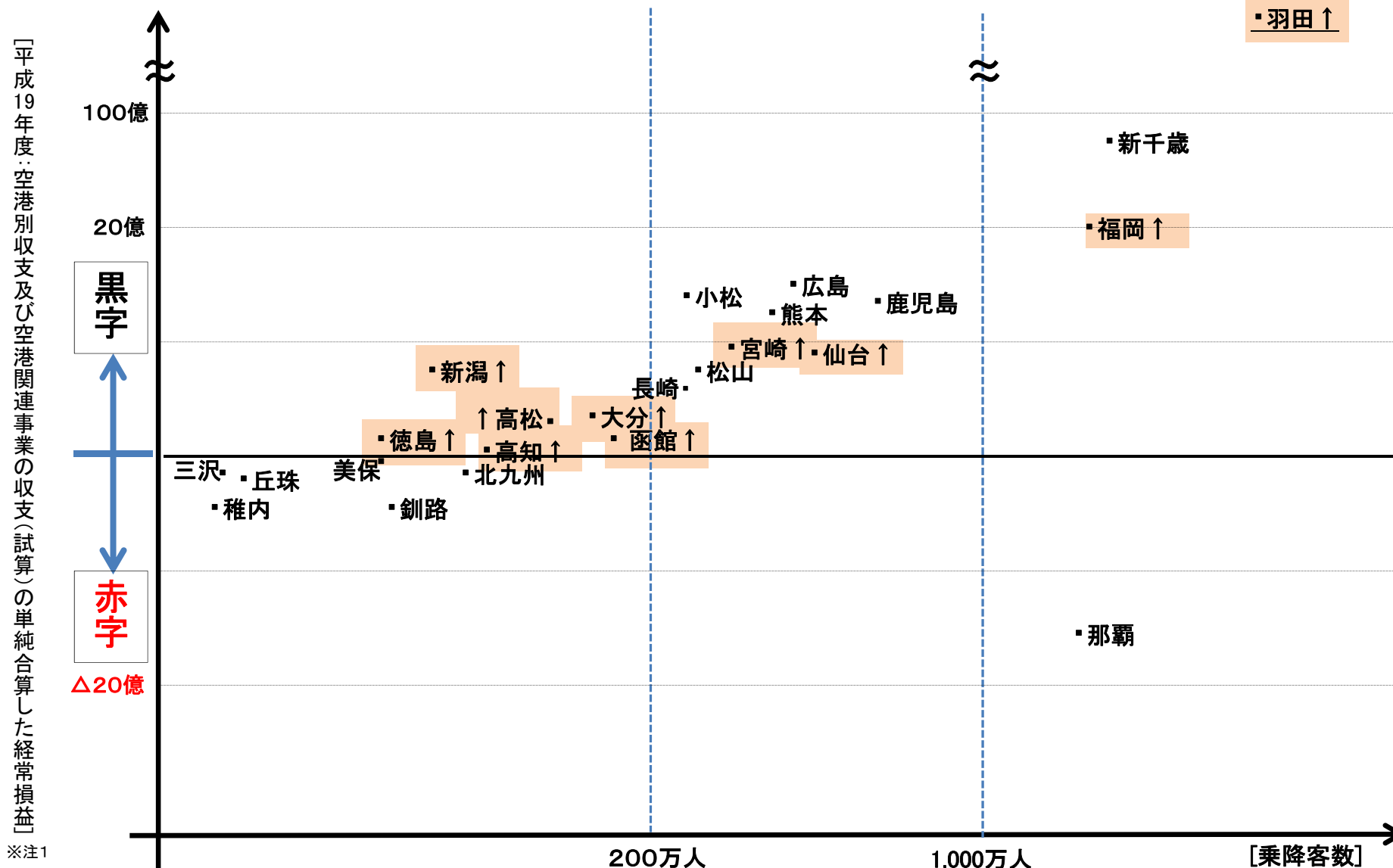
※注3: 平成19年時点で百里空港は開港していないため記載していない。

※注4: 羽田空港は、当該空港関連事業以外の事業についても単体決算に含まれているため、その状況により変動がある。

※注5: 黒字のものが、赤字に転換した空港。

本表は精緻なものではない。

国管理空港の空港別収支及び空港関連事業の収支（試算）の単純合算（空港別収支パターン④）



※注1: 平成19年度空港別収支(パターン④)と空港関連事業(旅客、貨物ターミナルビル事業者及び駐車場事業者)の収支(試算)を単純合算した経常損益。
 ※注2: 八尾空港、千歳空港は乗降客数がゼロのため記載していない。
 ※注3: 平成19年時点で百里空港は開港していないため記載していない。
 ※注4: 羽田空港は、当該空港関連事業以外の事業についても単体決算に含まれているため、その状況により変動がある。
 ※注5: 〇 パターン①において赤字のものが、黒字に転換した空港。

本表は精緻なものではない。

3. 海外における空港民営化等の事例

	会社設立型	会社設立及び設立会社への長期リース型	民間会社への長期リース型
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・政府が出資する空港運営会社を設立し、株式を保有。 ・土地や基本施設は空港運営会社が保有。 ・政府保有株式の売却については各国で差異有り。 	<ul style="list-style-type: none"> ・政府は土地および基本施設を保有したうえで、空港運営会社を設立し、当該空港会社の株式についても保有。 ・政府保有株式の売却については、各国で差異有り。 	<ul style="list-style-type: none"> ・政府は土地（および基本施設）を保有。 ・民間の運営会社に対し、長期リース契約（コンセッション契約）を締結。
代表例	<ul style="list-style-type: none"> ○BAA（ヒースロー空港等、イギリス） ○ADP（シャルルドゴール空港等、フランス） 	<ul style="list-style-type: none"> ○仁川空港公社（仁川国際空港、韓国） ○韓国空港公社（金浦空港等14空港、韓国） ○フランスの主要地方空港（ニース、リヨン等） ○シドニー空港会社（シドニー空港、豪州）（過渡期） 	<ul style="list-style-type: none"> ○ブリスベン空港・アデレード空港等、オーストラリアの空港会社
イメージ図			
備考	<p>(註1)BAAは、イギリス政府が保有する株式を株式上場により全株売却(当初はイギリス政府が黄金株を保有)。</p> <p>(註2)ADPは、フランス政府が保有する株式を株式上場により売却。但し、全株式の売却ではなく、政府の51%以上の株式保有方針有り。</p>	<p>(註3)仁川空港公社及び韓国空港公社は、土地及び基本施設は国が保有し、空港運営会社は無償貸付。現時点で韓国政府は100%の株式を保有しているが、仁川空港においては、保有する株式を売却する方針。但し、全株式の売却ではなく、韓国政府は51%以上の株式を保有する予定。</p> <p>(註4)シドニー空港会社は中央政府が土地を保有し、空港運営会社を設立したが、最終的に保有株式の全てを、コンソーシアムに売却。結果としては、長期リース型と同じ。</p>	<p>(註5)ブリスベン、アデレード等のオーストラリアの18空港は、空港の運営権を長期リース契約(50年+49年の延長オプション)により民間の空港運営会社に売却。のリース料を一括で支払い。</p> <p>(註6)オーストラリアの基本施設(滑走路、空港ビル等)の所有形態は調査中。</p>

○BAAの民営化の経緯

- ・ 空港公団法に基づき、中央政府保有の4空港で英国空港公団(British Airport Authority)を設立(1966年)。(なお、同時期に当時中央政府が保有していた空港のうち、上記以外の18空港をそれぞれの地方自治体に移管)
- ・ 1986年に英国空港公団（この当時7空港を所有）を株式会社化することが決定され、1987年に株式上場。
- ・ 7空港を有するBAA Limitedが誕生。
【ロンドン】：ヒースロー、ガトウィック、スタンステッド 【スコットランド】：グラスゴー、エディンバラ、アバディーン、プレストウィック
(BAAの株式会社化と同時に一部の地方自治体の空港を株式会社化することを決定。)

【BAA Limitedの民営化(1987年)】

- 一 空港運営会社 : BAA Limited
- 一 保有空港 : 当初はヒースロー空港、ガトウィック空港等7空港
- 一 民営化形態 : 「株式会社化」（1987年に株式上場を実施）
- 一 中央政府の所有 : [株 式] : 当初:100% → 現状:0%（株式上場により売却）
 [土地及び基本施設]: 保有せず
- 一 その他 : 当初中央政府が黄金株を保有(2003年にEUの指摘を受け、中央政府は黄金株を償却)

【株式上場以降の経緯】

- ・ 欧州司法裁判所が、イギリス政府によるBAAの黄金株の保有が、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、イギリス政府はBAA Limitedの黄金株を償却(2003年)。
- ・ フェロビアル(スペインの建設会社のコンソーシアム)に買収され、2006年8月上場廃止。
- ・ 英国競争委員会からの勧告を受け、ガトウィック空港をBAAから分割し、2009年12月に売却。

※BAA以外の空港においては、100%自治体所有にある空港(マンチェスター空港)や一部公的主体が所有している空港、100%民間が所有している空港等、様々な形態が混在している。

○ADP及び主要12地方空港の民営化の経緯

- ・2005年4月にパリ空港公団を株式会社化。
（株式会社化に伴い、空港の土地もフランス中央政府から移管）
- ・フランスの地方空港においては、伝統的に中央政府や地方自治体が空港施設を保有し、商工会議所等が管理・運営を行う形態をとっていたが、地方空港においても比較的規模の大きい12空港（国が関与）とそれ以外の空港に分けられ、12空港においては民営化することとされた。

【ADP（パリ空港株式会社）の民営化】

- －空港運営会社 : ADP
- －保有空港 : シャルル・ド・ゴール空港、オルリー空港等14空港
- －民営化形態 : 「株式会社化」（2006年に株式上場を実施）
- －中央政府の所有 : [株 式] : 当初:100% → 現状:63.4%（株式上場により売却）
[土地及び基本施設]: 保有せず

- ・2006年に上場したが、法令によりフランス中央政府が株式の51%以上の株式保有維持を規定。
（2008年末時点でフランス中央政府が63.4%を保有）
- ・長期的な提携を目的として、スキポール空港と8%の株式の相互持合いを実施中。

【主要12地方空港の民営化】

- －空港運営会社 : フランス中央政府・商工会議所・州等の公的セクターが出資する株式会社
- －対象空港 : ニース・リヨン・トゥールーズ・マルセイユ・ボルドー・モンペリエ・ナント等12空港
- －民営化形態 : 「株式会社化」（今後、株式の売却可能性有り^(注1)）
- －中央政府の所有 : [株 式] : フランス中央政府の保有割合は空港毎に差異有り^(注2)
[土地及び基本施設]: 土地の所有権（基本施設（滑走路、空港ビル等）の所有形態は調査中）^(注3)

（注1）フランス中央政府は保有株式の取扱い（売却or保有）について検討中。

（注2）フランス中央政府が出資した空港は、ニース、リヨン、トゥールーズ、ボルドー、モンペリエの5空港

（注3）土地の所有権は引き続きフランス中央政府が保有し、空港運営会社が運営を実施。

○オーストラリアの空港民営化の経緯

- ・1986年に連邦空港公社(Federal Airport Co.,Ltd : FAC)を設立し、連邦政府運営の23空港を移管。
- ・1994年に連邦政府が民営化方針を決定、具体的な方式を発表。
 - －長期リース契約によるコンセッション方式、個別空港毎の売却(同一事業者による主要複数空港所有を制限)、過半数はオーストラリア資本、等

【シドニー空港以外の民営化(第1段階及び第2段階)】

- －空港運営会社 : 空港毎にコンソーシアムが出資する株式会社
- －対象空港 : [第1段階(1997年)] : ブリスベン空港、メルボルン空港、パース空港の長期リース^(注1)
 : [第2段階(1998年)] : 15空港(8カ所の主要空港(アデレード等)及び7カ所の地方空港)の長期リース^(注2)
- －民営化形態 : 長期リース契約(50年+49年の延長オプション)の締結により、各空港の運営権を売却
- －政府の所有 : [株 式] : [当初]0.0% → [現状]0.0% (当初より政府は株式を所有せず)
 [土地及び基本施設] : 土地の所有権(基本施設(滑走路、空港ビル等)の所有形態は調査中)

(注1) 第1段階は独立した運営が可能かつ比較的好採算の空港を対象。(当該3空港の同一事業者による重複所有は制限)

(注2) 第2段階の対象空港は、契約当時、過半数が赤字。

【シドニー空港の民営化(第3段階)】

- －空港運営会社 : シドニー空港会社(Sydney Airport Co.,Ltd : SAC)
- －民営化形態 : 「長期リース(50年+49年の延長オプション)」^(注3)
- －政府の所有 : [株 式] : 当初:100% → [現状]0.0% (トレードセールにより売却)
 [土地及び基本施設] : 土地の所有権(基本施設(滑走路、空港ビル等)の所有形態は調査中)

(注3) 最終的には長期リース契約を実施したシドニー空港会社の株式を相対売買によりマッコリー関連のコンソーシアムに売却(2002年)

- ・シドニー空港の騒音問題と第2空港建設が未解決であったことから、シドニー空港は当初の民営化から除外。
- ・民営化移行準備のため、シドニー空港会社(SAC)を設立し、シドニー空港及び近隣小空港の土地はオーストラリア政府が保有したまま、運営権をシドニー空港会社(SAC)に譲渡して運営を開始。(1998年、FACはこの時に廃止)
- ・第2空港建設計画が少なくとも10年間棚上げが決定。(2000年)

【仁川空港公社（IIAC）の民営化に向けた取り組み】

- － 空港運営会社 : 仁川空港公社（IIAC）
- － 保有空港 : 仁川国際空港
- － 民営化形態 : 「株式会社化」及び「国有財産の無償貸付」（株式上場予定）
- － 政府の所有 : [株 式] : 100%
[土地及び基本施設] : 土地及び基本施設（滑走路・空港ビル等）の所有権^{（注1）}

（注1）法令により、土地及び施設は国家に帰属され、政府は土地と施設の無償貸付が可能である旨、規定。

- ・政府は保有する仁川空港公社の株式を売却する方針（51%の株式を引き続き保有する方針）。
- ・当初は2010年初め頃に売却を予定していたが、昨今の経済状況を見極めながら慎重に売却時期を検討中。
- ・売却にあたり、外資の保有に一定の制限を検討中。
- ・韓国においては公企業民営化法に基づき1主体による15%以上の株式保有を制限。

【韓国空港公社（KAC）の民営化に向けた取り組み】

- － 空港運営会社 : 韓国空港公社（KAC）
- － 保有空港 : 韓国国内の14空港を管理（金浦・釜山・済州・清州空港 等）
- － 民営化形態 : 「株式会社化」及び「国有財産の無償貸付」
- － 政府の所有 : [株 式] : 100%
[土地及び基本施設] : 土地及び基本施設（滑走路・空港ビル等）の所有権^{（注2）}

（注2）法令により、土地及び施設は国家に帰属され、政府は土地と施設の無償貸付が可能である旨、規定。

- ・韓国政府は、赤字空港について経営改善の取り組みが不十分と認識しており、経営の是非を判断するための材料として、コスト構造の比較を実施することを目的に、モデルケースとして1空港の運営権を売却し、成果が出れば更に他空港に展開することを検討している模様。