

空港管理者主導による GSE リースの
導入・共同使用ガイドライン

令和 7 年 7 月

国土交通省 航空局 航空ネットワーク部
航空ネットワーク企画課

Intentionally Blank

目次

1. 本ガイドラインの目的と位置付け	1
1.1 目的.....	1
1.2 位置付け.....	1
2. 空港管理者主導による GSE リースの意義・必要性	2
2.1 意義・必要性	2
2.2 仕組み	2
2.3 導入効果.....	3
3. リース及び転貸借契約の基礎知識	4
3.1 リースの仕組み.....	4
3.1.1 リースとは	4
3.1.2 リースの種類	5
3.1.3 リースの特徴	8
3.1.4 リース料金.....	14
3.2 転貸借の仕組み.....	16
4. GSE リースの導入・共同使用事業の意思決定	18
4.1 事業コンセプトの明確化.....	18
4.2 運営スキームの設計	18
4.3 市場調査と調達計画.....	18
4.4 財務計画の策定.....	19
4.5 技術仕様と整備運用の方針.....	19
4.6 協議体制の構築(関係者合意形成)	19
4.7 リスク管理の策定	19
4.8 実行スケジュールの立案	20
4.9 承認プロセス	20
5. GSE リースの導入・共同使用事業における検討・調整事項	21
5.1 車両調達時.....	22
5.1.1 調達車種・台数決定	22
5.1.2 車両整備方針	23

5.1.3	相見積取得	24
5.1.4	リース会社選定	24
5.1.5	リース契約条件確認・締結	24
5.1.6	車両運搬・納入	25
5.1.7	車両置場確保	25
5.1.8	空港車両登録	25
5.2	運用準備時	26
5.2.1	AOC 報告・調整	26
5.2.2	レンタル料金設定	27
5.2.3	レンタル契約条件確認・締結	34
5.2.4	保険契約条件確認・締結	34
5.2.5	運用・予約・精算ルール設定	36
5.2.6	車両訓練	36
5.3	運用時	38
5.3.1	予約	39
5.3.2	鍵受取り・返却	39
5.3.3	車両受取り	40
5.3.4	日常点検・週次点検	40
5.3.5	車両使用	40
5.3.6	給油	41
5.3.7	使用後点検・運行記録	41
5.3.8	車両返却	41
5.3.9	故障時・緊急時対応	41
5.3.10	定期点検委託	42
5.3.11	監査対応	42
5.4	終了時	43
5.4.1	リース契約終了手続き	43
5.4.2	車両返却	43
6.	おわりに ～持続可能な空港運営を目指して～	44

1. 本ガイドラインの目的と位置付け

1.1 目的

新型コロナウイルス感染症(COVID-19)による影響を経て、我が国の国際線航空需要は急速に回復しており、今後更にインバウンド受入れを円滑に実施するためには、持続可能な形で空港機能を維持していくことが不可欠である。

空港機能の維持に向けた課題の一つとして、特に地方空港では国際線就航における需要変動が著しく、また、GSE(地上支援機材)車両の調達・維持等に伴う設備投資の負担が事業者にとって大きいことが挙げられる。

こうした課題への対応として、現在グランドハンドリング業界では、社内資格の統一化やGSE車両・施設の仕様統一化に向けた検討が進められているほか、GSE車両のリース活用事例が登場している。

本ガイドラインは、持続可能な形で国際線航空需要の受入れ及び空港機能維持を達成するための一方策として、空港管理者主導によるGSEリースの導入・共同使用を検討する際に、空港管理者及びグランドハンドリング事業者が基本的な考え方や手順、留意事項を理解し、スムーズに導入できるよう支援することを目的とする。

なお、本ガイドラインは、2024年11月から2025年7月に実施した「リース事業導入検討委員会」(空港グランドハンドリング協会、航空会社、全国の空港管理者等の実務関係者により構成)及び「リース事業導入検討WG」(新千歳空港の実務関係者で構成)での検討・議論を参考に作成されたものである。

1.2 位置付け

本ガイドラインは、空港管理者主導によるGSEリースの導入・共同使用を構想又は検討している空港の空港管理者やグランドハンドリング事業者を主な読者として想定している。ただし、GSEリースの導入・共同使用が空港管理者主導でない場合も想定されるため、その場合は主体を適宜読み替える必要がある。

2. 空港管理者主導による GSE リースの意義・必要性

2.1 意義・必要性

空港管理者主導による GSE リースの導入・共同使用は、需要変動が著しい国際線の受入れに際し、GSE 車両の調達・維持に伴う事業者の設備投資負担を空港全体で分散・平準化することで、持続可能な形で空港機能を維持するための有効な方法となる。

2.2 仕組み

第三者(空港管理者、自治体等)が GSE 車両をリースで調達し、グラウンドハンドリング事業者にレンタルで転貸借する仕組みである(図 2-1)。レンタル期間は車種や特性に応じて最適化され、空港全体で GSE 車両の遊休化を防ぎ、稼働率が向上するよう工夫される。具体的な運用例は以下のとおりである：

- 利用頻度が少ない車種(例:PBL、汚水車、給水車等)は、事前予約によってハンドリング 1 回単位で予約・使用する。
- スポット周りで固定的に使用する車種(例:航空機牽引車、ベルトローダー、ハイリフトローダー、ステップ車等)は、オンスタンド方式での共同使用ルールを設定し、スポットでのハンドリング作業時に常時使用し、1 か月間の使用回数に応じて事後精算する。
- 一時的な GSE 不足時(例:車両故障、チャーター便受託等)は、事前予約によって 1 日単位で必要日数分をまとめて予約・使用する。
- 上記の運用に加え、空き時間帯であれば臨時的な予約・使用も可能とする。

なお、第三者が GSE 車両を調達する方法はリースに限られるわけではない。買取等による調達方法も選択肢として考えられており、導入目的や資金状況に応じて適切な調達方法を選定できる。

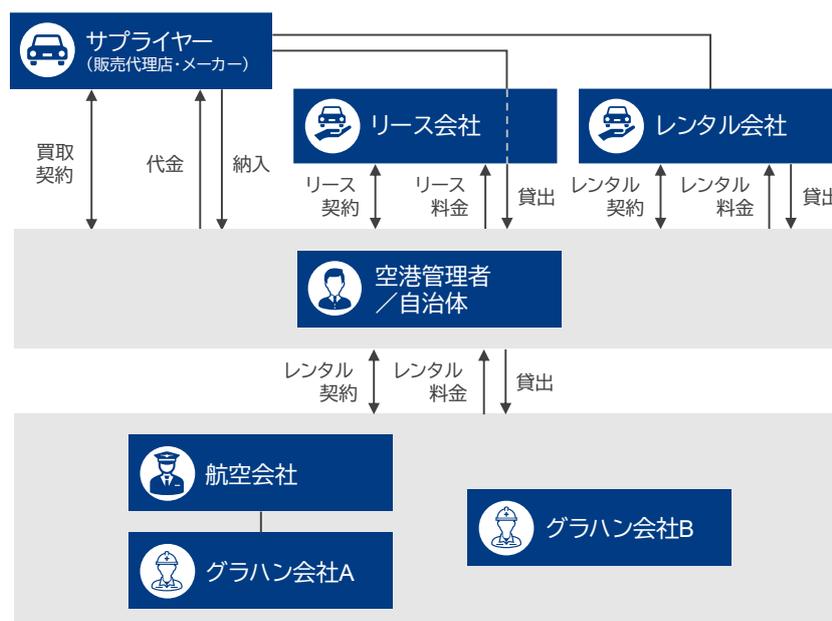


図 2-1 第三保有者(空港運営会社/自治体)による GSE 貸出事業イメージ

2.3 導入効果

空港管理者主導による GSE リース&レンタルの導入により、以下の効果が期待される：

- 使用頻度の少ない車両を自社保有せず、必要時のみレンタルで対応可能。
- 急な増便や車両故障時等短期的な車両不足時にレンタルで対応可能。
- 特定スポット専用の車両を固定配備し、複数社で共同使用するオンスタンド方式での運用が可能。
 - オンスタンド方式により、車両を探す手間や移動回数が減少し、移動時間の短縮や交通事故リスクの低下、燃料消費コスト削減、CO2 排出量の削減が期待できる。
 - 注意点として、ターンアラウンド数が少ないスポットでの採用等で稼働率が高まらない場合や、空港全体の車両総台数が変わらない場合は、コストメリットが発現しない可能性がある。
- 車両の調達・維持に係る総コストは通常、買取よりもリース&レンタルで上昇するが、複数社での共同使用により使用回数が増加すれば、総コストを買取よりも下回ることが可能。具体的には、共同使用による車両使用回数増加率が、リース&レンタルのコスト増加率を上回ればコストメリットが発現。
 - 効果を発現させるためには、空港全体で車両使用のピーク・オフピークを分散・平準化させ、車両 1 台あたりの使用回数・稼働率を高め、車両総台数を削減する工夫を行う必要がある。
- 空港全体の車両総台数の削減により、GSE 置場不足や車両整備士不足等の問題を緩和する効果が期待可能。

以上のような導入効果を最大化するためには、空港管理者と事業者が協力し、適切な運用体制を構築することが重要である。

3. リース及び転貸借契約の基礎知識

3.1 リースの仕組み

3.1.1 リースとは

リースという言葉は英語の「lease(賃貸)」を語源とする。リース取引は、モノの貸借を意味し、貸し手はリース会社が担い、借り手は主に企業や官公庁等のユーザーとなる。

ユーザーは事業活動を営む上で、様々なモノを必要とする。パソコンやプリンター等の IT 機器はもちろん、製造業では産業機械や工作機械等が事業遂行の上で欠かせない品目である。しかし、これらすべての機材や設備を購入するとなれば莫大な費用が必要となり、銀行等の金融機関から資金を借り入れる必要が生じる。このような場合に検討されるのが、初期費用を抑える方法、すなわち「モノを購入するのではなく借りる」という手法である。

しかし、モノを供給するサプライヤーとしては、モノを貸し出すことには消極的である。販売すれば即座に売上が発生するが、貸し出した場合、代金の回収には長期間を要し、加えて貸し倒れというリスクも伴うためである。この課題を解決するためにリース会社が登場する。

リース会社はユーザーが必要とするモノを購入し、それをユーザーに貸し出すことでリース料金を得る仕組みである。この仕組みにより、サプライヤーはリース会社に対してモノの代金を一括で受け取れるため、直接販売と同様の収益を確保できる。一方でユーザーは、必要なモノを所有することなく使用できるため、事業を円滑に進めることが可能となる。この場合、ユーザーは必要に応じてサプライヤーと直接、あるいはリース会社を経由して保守契約を締結できる。

このように、サプライヤー、リース会社、ユーザーの三者間の取引によって成立するのがリース契約である。このリース契約を実現する中心的役割を担うのがリース会社である。リース会社はユーザーの希望するモノをサプライヤーから購入するため、高い資金調達力を必要とする。加えて、貸し倒れを防ぐための与信管理能力、企業や官公庁との安定した取引基盤、会計及び財務に関する専門知識等が求められる。これらの要件に対応できる能力を備える金融機関系のリース会社が多い背景には、このような特性があることが理由の一つとなっている(図 3-1)。

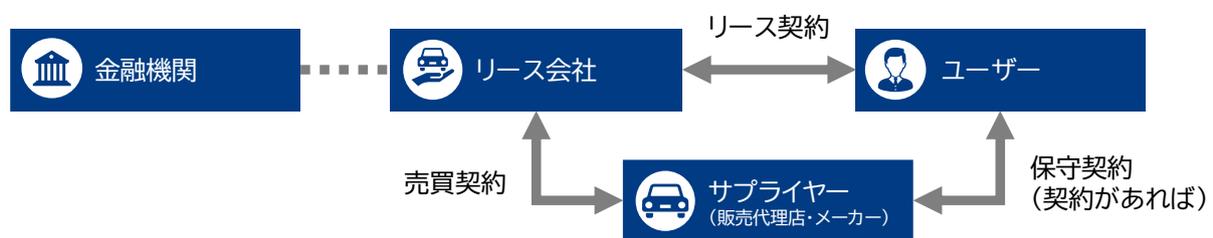


図 3-1 リース取引の仕組み

出所:各種資料を基に作成

3.1.2 リースの種類

オートリース、ソフトウェア・リース、エコリース等、多様なリースの種類が存在するが、ここでは GSE リースとの関係が深く、すべてのリース契約の基礎となるファイナンス・リースに加え、オペレーティング・リース及びメンテナンス・リースについて説明する。なお、すべてのリース契約はファイナンス・リース又はオペレーティング・リースのいずれかに分類される。

(1) ファイナンス・リース

ファイナンス・リースは日本国内のリース契約の大半を占めており、以下の二つの要件を満たす契約形態である：

- 中途解約不可(ノン・キャンセラブル)：リース期間中に契約を解除できないこと。
- 全額回収(フル・ペイアウト)：リース料金の総額がリース物件の取得価格と同額(正確には現在価値の 90%を超える額)であること。

これらの要件は、リース会社がユーザーの希望する物件を購入し、その調達費用、所有、管理費用、及びリース会社の利益が、リース期間全体を通じてユーザーによるリース料として全額回収されることを意味する。

ファイナンス・リースは主として金融的な側面を重視した契約であり、経済的にはユーザーが自ら資金を借り入れ、物件を購入した場合に近い性質を持つ。このため、法的にも金融的側面を重視した解釈が適用されることがあり、リース物件の維持管理や滅失リスク等が原則としてユーザーに負担される契約条件が設定されることが一般的である。

また、ファイナンス・リースは、所有権移転ファイナンス・リースと所有権移転外ファイナンス・リースの二つに分類される(表 3-1)。国内におけるファイナンス・リース契約では、所有権移転外ファイナンス・リースが所有権移転ファイナンス・リースよりも採用される例が多い状況にある。

また会計処理上、ファイナンス・リースは通常の賃貸借処理(資産として登録されない)ではなく、売買処理(資産として登録される)が必要とされている。この点は特に大企業等における適用要件として重要である。

表 3-1 ファイナンス・リースの種類

ファイナンス・リースの種類	内容
所有権移転 ファイナンス・リース	<p>リース契約の諸条件に基づき、リース物件の所有権がユーザーに移転すると認められる形式のファイナンス・リースである。具体的には、主に以下の三つの場合に該当する：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● リース契約書において、リース物件の所有権がユーザーに移転する旨が明記されている場合 ● ユーザーがリース物件を割安で購入する権利を有しており、その購入が実現する可能性が高いと見込まれる場合 ● リース物件がユーザーの特定の用途やニーズに対応した特注品であり、その物件がユーザー以外の第三者に利用されることを前提としない場合 <p>これらの条件を満たす場合では、リース物件の所有権がリース契約期間終了後にユーザーに移転することが想定され、法律上及び取引上の取り扱いは通常の所有権移転の性質に近いものと認識される。</p>
所有権移転外 ファイナンス・リース	<p>所有権移転ファイナンス・リース以外の形態を指し、リース契約の諸条件に基づき、リース物件の所有権がユーザーに移転しないと認められるファイナンス・リースである。この形式のリースでは、リース期間終了後もユーザーが物件の使用を継続する場合、以下の追加対応が必要となる：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 再リース契約を締結すること ● リース物件を買い取るための費用を別途支払うこと <p>このため、所有権移転外ファイナンス・リースでは、リース期間終了後も所有権移転が確実ではない点が特徴であり、契約条件による柔軟性が比較的高い形態である。物件を引き続き利用する場合には追加コストが発生する点に留意する必要がある。</p>

出所：西村あさひ法律事務所、弁護士有吉尚哉、弁護士原田伸彦「リース法務ハンドブック」、(一社)金融財政事情研究会を基に作成

(2) オペレーティング・リース

オペレーティング・リースはファイナンス・リース以外のすべての契約を指し、中途解約不可及び全額回収のいずれか、又は両方の条件を満たさない契約形態である。この契約では物件の残存価額が設定された状態で取引されるため、ユーザーにとってのリース料金が抑えられる。しかし、リース会社側にはリスクが伴い、中古品の販売や再リースによる回収が必要となる(図 3-2)。

オペレーティング・リースに適している物件は、確立された中古市場が存在する資産である。主に航空機、船舶、乗用車、医療機器等の高価な物件が対象となり、これらの市場での残存価値を基にリース取引が行われる。

会計処理上、オペレーティング・リースは現状では賃貸借処理(資産として登録されない)が基本的な扱いとなっている。

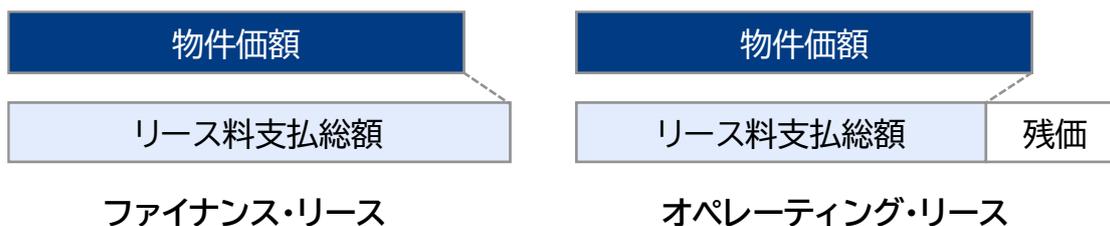


図 3-2 ファイナンス・リースとオペレーティング・リース

出所:各種資料を基に作成

(3) メンテナンス・リース

メンテナンス・リースは主に車両に適用されるリース契約であり、ファイナンス・リースやオペレーティング・リースに、保守・整備サービスが付加された形態である。契約内容によっては部品代や修理費が含まれる場合があり、ユーザーにとって高い利便性を提供する特徴がある。

ファイナンス・リースは物件の販売価格とリース料金総額がほぼ一致するため、リース会社による価格差は小さいが、メンテナンス・リースの場合はリース料金の差が大きな乖離を見せることが多い。これは特に大量の車両を扱うリース会社が、関係の深い整備会社や系列整備企業を活用し、大規模取引による価格競争上の優位性を確保するためである。

これらの3種類のリース契約はそれぞれ異なる特徴を持ち、用途や目的に応じてユーザーが選択するものとなる。視覚的な理解を補うため、これらの関係性をベン図で示す場合、リース形態の位置付けを明確にできる(図 3-3)。

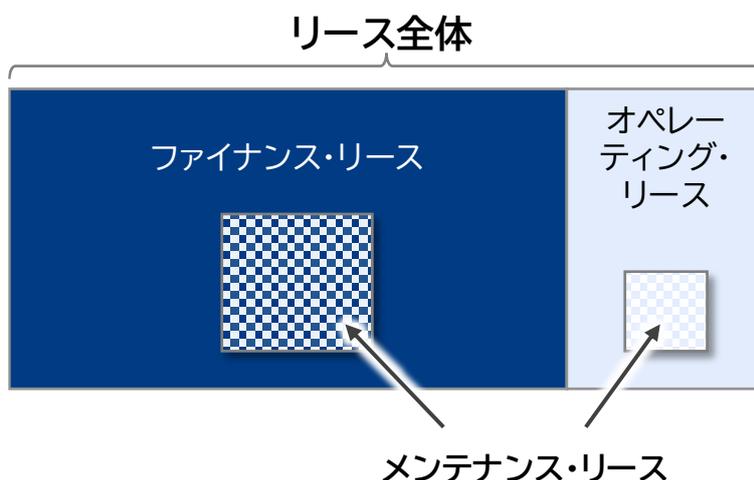


図 3-3 3種類のリース

出所:各種資料を基に作成

3.1.3 リースの特徴

(1) メリット

企業が存続するためには多額の資金を調達し、運用する必要がある。特に給与、仕入れ、賃料、保険料等の費用は定常的に発生するものであり、入金タイミングと支払いのタイミングがずれれば、資金不足に陥り、支払いが困難となる可能性がある。このような状況に備えるために必要な資金が運転資金であり、多くの企業は銀行等の金融機関からこの資金を調達している。つまり、多くの企業が金融機関からの借入等ギリギリの資金運営の中で経営を行っている状態といえる。

一方で、商品の陳腐化や競争環境の変化に伴い、企業は定期的に新規事業を立ち上げ、それに伴う設備投資を行う必要がある。この際、最も重要となるのは利用可能な資金の規模である。リースは初期投資に必要な資金を大幅に抑えられるため、企業にとって大きなメリットがある。

また、リースには初期投資を抑える以外にも様々な利点がある。例えば、買取の場合に必要な資産登録や減価償却等の複雑な事務処理が不要となり、事務管理の省力化やコスト削減につながる点である。さらに、リース物件を廃棄する際には、リース会社が廃棄物処理法に則った適切な廃棄作業を行うため、ユーザーにとって手間や負担が軽減される。

(2) デメリット

リースにはメリットがある一方で、デメリットも幾つか存在する。

一つ目のデメリットとして、多くの企業が指摘する点は、中途解約ができないことである。経済環境や市場の変化が激しい現代において、5年後、あるいは10年後の企業の状況を正確に予測することは困難である。設備が不要となった場合や、企業が倒産する場合でもリース料金の支払義務が継続する点は大きな負担となる。

二つ目のデメリットは、ユーザーが所有権を持たないことである。物件の所有権があれば、使いやすいよう改造や改修が可能となり、物件が不要になった際には中古市場で売却することもできる。しかし、リースの場合は、リース会社の承認を得ない限り改造や改修、売却を行えない。そのため、設備の使い方や柔軟性に制約が生じる。

以上のように、リースにはメリットとデメリットが存在し、それぞれの特徴を考慮した上で活用方法を検討する必要がある(表 3-2)。

表 3-2 リースのメリットとデメリット

項目	内容
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ● 初期費用の低減 <ul style="list-style-type: none"> ■ 買取に比べて初期費用が低く、資金を他の用途に回せる。 ● キャッシュフローの改善 <ul style="list-style-type: none"> ■ 資金を一度に大きく支出する必要がないため、月々の一定額の支払いでキャッシュフローが安定する。 ● 最新設備の導入 <ul style="list-style-type: none"> ■ 技術の進化に合わせて最新の機器や設備を利用できる。 ● 事務管理の省力化 <ul style="list-style-type: none"> ■ 資産登録の必要がなく、リース料は経費として処理することが可能であり、事務管理の省力化が図れる(ただし、ファイナンス・リースで大企業や上場企業等の場合には不可)。 ● 保守・メンテナンスの手間削減 <ul style="list-style-type: none"> ■ リース契約に保守・メンテナンスが含まれている場合は、故障や修理の手間が省略できる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ● 総費用の増加 <ul style="list-style-type: none"> ■ 長期的に見ると、リース料の総額が購入費用を上回ることが多い。 ● 所有権がない <ul style="list-style-type: none"> ■ リース会社の承認を得ずに、勝手にリース物件の改造や改修、あるいは売却ができない。 ● 中途解約ができない <ul style="list-style-type: none"> ■ リース契約の種別にもよるが、中途解約ができず、期間内に解約すると違約金が発生する場合がある。 ● 経費処理ができず資産扱い <ul style="list-style-type: none"> ■ 既にファイナンス・リースでは大企業の場合には経費処理が不可であり、近い将来にはすべてのリース物件が資産扱いとなる(ただし、中小企業や少額リースの場合には対象外)。 ● 使用制限 <ul style="list-style-type: none"> ■ リース契約には使用方法やメンテナンスに関する使用制限が設定されることがある。

出所:各種資料を基に作成

(3) カーリース業とレンタカー業

カーリース業とレンタカー業は、いずれも車両を貸し出す事業であり、双方とも貸し出す車両の所有権を有する点で共通している。しかし、以下のような違いが存在する(表 3-3):

- 車両の使用者:カーリース業では、原則としてユーザーが車両の使用者となるが、場合によってはリース会社が使用者として登録されることもある。一方で、レンタカー業では、貸し出す車両の使用者は常にレンタカー会社が担う。
- 事業の許認可:カーリース業は道路運送法の規制緩和により、基本的には許認可が不要とされる。ただし、リース会社が特定の規制を受ける業種(銀行業、保険業等)の企業グループに属している場合、当該規制が適用される場合がある。一方、レンタカー業は道路運送法第 80 条に基づ

き、自家用自動車有償貸渡業の許認可が必要とされる。

- 義務と責任:カーリース業では、リース料に物件の保守修繕や瑕疵担保、危険負担に係る費用が含まれていないため、ユーザーが保守契約を結ぶ必要がある。逆に、レンタカー業では、レンタル料にこれらの費用が含まれており、レンタカー会社が車両の保守修繕や瑕疵担保義務を負うため、ユーザーは特別な対応を要しない。

以上のように両者には明確な違いがあり、リースとレンタルを併用したサービスを展開している企業も存在するが、一般的に金融系のリース会社がレンタカー業を行うことは少ない。

表 3-3 カーリース業とレンタカー業の比較

項目	カーリース業	レンタカー業	
分類	自動車賃貸業(自動車リース業) (分類番号:7041) ^{※1}	自動車賃貸業(レンタカー業) (分類番号:7041) ^{※1}	
許認可	基本的には不要 ^{※2}	道路運送法第 80 条に基づき、「自家用自動車有償貸渡業」として国土交通省の許可が必要	
所有者 (車検証上の記載)	カーリース会社	レンタカー会社	
使用者 (車検証上の記載)	ユーザー(通常 ^{※3})	レンタカー会社	
実際の利用者	ユーザー	ユーザー	
義務と責任	基本的には、リース料に物件の保守修繕、瑕疵担保、危険負担の費用は含まれていない。 車両の保守修繕義務はユーザーが負い、ユーザーがサプライヤー(又はメンテナンス会社)と保守契約を結ぶ。カーリース会社は車両の品質や性能に欠陥があった場合の責任を負わないため、ユーザーは直接サプライヤーに瑕疵を原因とした損害を請求する。カーリース会社は偶発的な天災や事故(地震、落雷、盗難等)を原因とする損失を負担せず、これらはユーザーの負担となる ^{※4} 。	レンタル料に車両の保守修繕、瑕疵担保、危険負担に係る費用が含まれているため、レンタカー会社が車両の保守、修繕を行い、車両に瑕疵があった場合や滅失、毀損があった場合は、レンタカー会社の負担で代替物を提供、又は、レンタル料を減額する。	
企業例	オリックス(株)	○	○
	ニッポンレンタカーサービス(株)	○	○
	三井住友ファイナンス&リース(株)	○	× ^{※5}
	みずほリース(株)	○	×

※1:総務省・日本標準産業分類(2023年7月告示)

※2:カーリース会社が特定の許認可規制を受ける業種の企業グループに属する場合には、当該業種に適用のある規制を受けることがある。

※3:取引によっては、カーリース会社が使用者の場合もあり、この場合にはカーリース会社が「自家用自動車有償貸渡業」の許可を取

得する必要がある。

※4:メンテナンス・リースの場合には、ユーザーがカーリース会社に保守修繕の業務を委託する契約を締結し、カーリース会社がサプライヤー(又はメンテナンス会社)と保守契約を結ぶ。

※5:PC や計測器のレンタルは対応

出所:西村あさひ法律事務所、弁護士有吉尚哉、弁護士原田伸彦「リース法務ハンドブック」、(一社)金融財政事情研究会を基に作成

(4) 他の調達方法(買取、レンタル)との比較

物品の調達方法としてリース以外に買取やレンタルが存在する。これらの各方法は、それぞれの利用目的や資金状況、必要な使用期間に応じて選択することが望ましい。

リースと買取の主な違いは、取引に関与するリース会社の存在である。一方、レンタルでは、通常、レンタル会社がユーザーへの貸出物品を保有しているが、リースや買取の場合はユーザーが選択した物品が基準となる。この点において、レンタルはリースや買取と異なり、柔軟性が低い場合がある(図 3-4)。

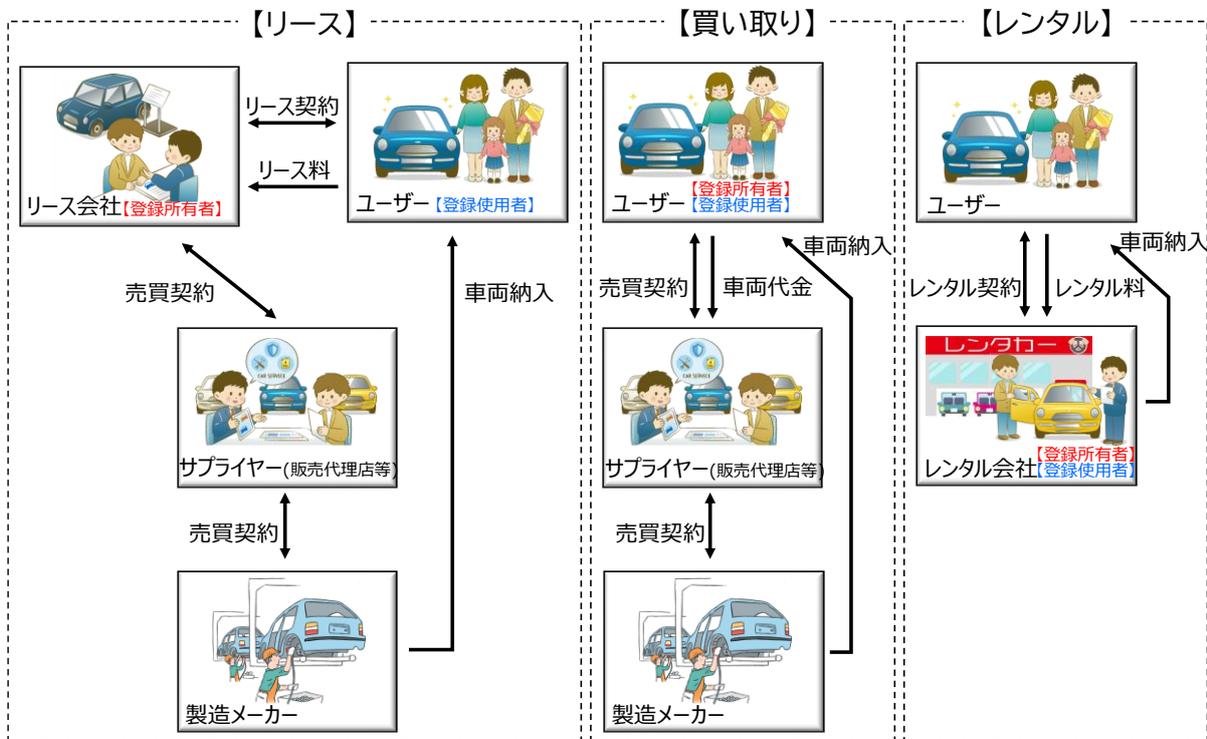


図 3-4 リース、買取、レンタルの取引イメージ

出所:各種資料を基に作成

また、一般的なリース、買取、レンタルについて、それぞれの取引方法の比較を表 3-4 に示す。

表 3-4 リース、買取、レンタルの比較

No	比較項目	リース	買取	レンタル
1	所有権	リース会社	ユーザー	レンタル会社
2	契約者種別	法人が大半(通常)	法人、個人	法人、個人
3	中途解約	基本は不可(ただし、リース種別によっては可)	不可	可能
4	商品選定	ユーザーが選定可能	ユーザーが選定可能	ユーザーが選定不可(レンタル会社の保有物件)
5	利用期間	比較的長期	自由設定	比較的短期
6	納税・保険の付保	リース会社	ユーザー	レンタル会社
7	物件の管理責任	ユーザー(メーカーとの保守契約等)	ユーザー(メーカーとの保守契約等)	レンタル会社
8	初期費用	低い	高い	低い
9	支払料金	物件価格+リース料率+その他(リース種別に依存)	物件価格	一定の料金
10	経費処理	可能又は不可(リース種別に依存)	不可	可能
11	固定資産上の扱い	不要又は必要(リース種別に依存)	必要	不要
12	減価償却	不要又は必要(リース種別に依存)	必要	不要
13	保守・整備	ユーザー又はリース会社(リース種別に依存)	ユーザー	レンタル会社
14	契約終了後の物件処理	リース会社に返却、再リース、又はユーザーが引き取り	ユーザーが保有又は廃棄処理等	レンタル会社に返却

出所:各種資料を基に作成

(5) リースに係る会計基準の変更

かつて、ファイナンス・リース物件の会計処理は、毎月のリース料金を経費として計上する方式を採用していた。この方式は事務処理が簡易であるため、ユーザーにとって大きなメリットであった。しかし、2007 年度に日本の会計基準^{※1} が変更され、2008 年 4 月以降、リース物件を資産としてバランスシート（貸借対照表^{※2}）に計上し、減価償却することが求められるようになった（オンバランス方式）（図 3-5）。これにより、リース物件の取扱量が減少する事態が生じた^{※3}。

また、2016 年には IFRS 及び米国会計基準において、オペレーティング・リースも含むすべてのリース契約をバランスシートに計上することが求められるようになり、2019 年 1 月 1 日より国際的な適用が開始された。日本では、2027 年からこの基準が適用予定となっており、再びリース離れが懸念されている（表 3-5）。

※1: 日本で使用されている会計基準は 4 種類存在する。IFRS（主に EU で使用）、米国会計基準、日本会計基準、JMIS（修正国際基準：日本会計基準と IFRS の中間に位置付けられる）であり、企業は自社に最適な会計基準を選定している。

※2: 貸借対照表は、損益計算書、キャッシュフロー計算書とともに企業等の財務状況や経営成果を把握するための重要な資料であり、この三つは財務諸表（決算書）と呼ばれる文書である。リース物件が財務諸表の中で最も関係が深いのは貸借対照表である。

※3: この変更は会計法上の大企業や上場会社等、会計監査が義務付けられている会社を対象である。また、オペレーティング・リースや少額リースは従来どおりの経費処理（バランスシートに計上しなくてよい賃貸借処理（オフバランス））のままである。

2008 年4月以前



2008 年4月以降



図 3-5 2008 年前後でのファイナンス・リースのバランスシート

出所: 各種資料を基に作成

表 3-5 ファイナンス・リースとオペレーティング・リースにおける会計基準の変更

企業種別	リース種別	～2008年3月31日	2008年4月1日～ 2027年3月31日	2027年4月1日～
上場企業、未上場 (大企業等)	ファイナンス・リース	貸借処理 (オフバランス)	2008年4月1日 現在 売買処理 = 【資産、負債計上】 (オンバランス)	
	オペレーティング・リース	貸借処理 (オフバランス)		2027年4月1日 売買処理 (オンバランス)
未上場 (中小企業等)	ファイナンス・リース ／オペレーティング・リース	貸借処理 = 【経費処理】 (オフバランス)		

出所：東洋経済「リースの新常識」、東洋経済新報社、2018年7月12日発行を基に作成

3.1.4 リース料金

(1) 計算式と構成要素

リース料金(月額)及びリース料率(月額)は、以下の計算式によって算出されるのが一般的である。

【リース料金(月額)とリース料率(月額)の算出式】

$$\text{リース料(月額)} = \frac{(\text{リース物件の購入代金} - \text{見積残存価値}) + \text{資金コスト(金利)} + \text{固定資産税} + \text{保険料} + \text{手数料等}}{\text{リース期間(月数)}}$$

$$\text{リース料(月額(\%))} = \frac{\text{リース料(月額)}}{\text{リース物件の購入代金}} \times 100$$

出所：井上雅彦「この1冊でわかるリースの税務・会計・法律」、榊中経出版、2011年11月15日第1冊発行を基に作成

上記の計算式における各構成要素は、下表のように定義される(表 3-6)。

表 3-6 リース料金の計算式での構成要素

No	項目	内容
1	リース物件の購入代金	● リース会社がユーザーに代わり、サプライヤー(メーカー/ディーラー等)から購入する物件の代金
2	見積残存価値	● リース期間終了時にリース会社がリース物件を回収し、売却する際の予想残存価値。その売却見込み分をリース料金から控除する。 ● 残存価値が見込まれるのは、中古市場のある工作機械、コンピュータ、航空機、船舶、自動車等が主である。
3	資金コスト(金利)	● リース会社が物件購入時の資金調達で発生する借入金利息や社債発行コスト。調達条件は金利動向やリース会社の信用力等によって変動する。
4	固定資産税	● リース物件に対して課される市町村税で、リース物件の所有者であるリース会社が負担する。
5	保険料	● リース物件に火災や盗難等の事故リスクを補償するために、リース会社が支払う保険料。
6	手数料等	● リース会社の人件費や一般管理費用。税金計算、減価償却計算、リース料請求手続き等の間接費用が該当する。
7	リース期間(月数)	● ユーザーとリース会社が合意して設定するリースの契約期間(月単位)。リース期間が他の構成要素の金額に影響を与える重要な要素である。

出所:井上雅彦「この1冊でわかるリースの財務・会計・法律」、中経出版、2011年11月15日第1冊発行を基に作成

(2) リース料金の計算例

例えば、企業や官公庁で利用されるコピー機や複合機(物件価格:100万円)のリースを想定した場合、それぞれのリース期間におけるリース料率(月額)及びリース料金(月額)、リース料金の総額等は以下のとおりとなる(表 3-7)。

表 3-7 各リース期間に対するリース料率(月額)、リース料(月額)、リース料総額の具体例

No	リース期間	リース料率(月額)【%】	リース料金(月額)【千円】	リース料金(総額)【千円】
1	3年	3.2	32	1,152
2	4年	2.6	26	1,248
3	5年	2.0	20	1,200
4	6年	1.7	17	1,224
5	7年	1.4	14	1,176

注:リース料率は複合機のリース料金相場及び計算方法を参考に設定し、リース物件の価格を1,000千円(100万円)として想定した。
出所:コピー機価格診断ドットコムウェブサイト:「【複合機のリース料率相場】リース料率の計算方法も開設」、<https://suguhosyucopyki.com/>, 2024.12.5 取得 を基に作成

上記表から分かるように、リース期間が短い場合(3年)、リース料金の総額はリース物件価格の約1.15倍となり、リース期間が長くなると総額はリース物件価格の約1.20倍(5年)、約1.18倍(7年)となる。

一般的に、リース期間が短くなるとリース料率は高くなり、支払総額が増加する。一方で、リース期間

が長くなるとリース料率が低下し、月々の負担額が抑えられる代わりに総支払額が増加する傾向にある。

なお、リース料率はあくまで参考値であり、以下の要素に応じて大きく異なる場合がある：

- リース物件の種類
- 契約条件(メンテナンス費用の有無、契約の柔軟性等)
- リース期間
- 借り手(ユーザー)の信用力
- 市場金利の動向
- 残存価値の見込み

これらの要因を勘案して、リース料金が決定されることを理解する必要がある。

3.2 転貸借の仕組み

転貸借とは、賃貸借契約の借主が、賃貸物件又は賃借権を第三者に貸し出す契約のことを指す。ここでは、賃貸借の対象を「車両」に限定した転貸借契約について解説する。転貸借契約は元々の賃貸借契約の存在を前提としており、車両を借り受けた借主が更に第三者(転借人)に貸し出すことで成り立つ。

(1) 転貸借の成立要件

車両における転貸借契約を締結するには、元の賃貸借契約の貸主(車両所有者やリース会社)の承諾が必要である。この承諾は、車両が借主以外の者によって利用されるリスクを考慮して設定される。貸主の承諾を得ずに転貸行為をした場合、賃貸借契約の違反となり、契約解除や損害賠償の原因となる可能性がある。

(2) 元の賃貸借契約との関係

転貸借契約は、元の賃貸借契約に依存しており以下のようなルールが存在する：

- 元の賃貸借契約が終了すると、転貸借契約も当然に終了する。
- 元の賃貸借契約で定められた条件(車両の保管場所、用途、走行距離の制限等)を転借人にも適用しなければならない。
 - 例えば、業務用にしか使用できない契約の車両をプライベート用として転貸することは認められない。
- 賃貸時に附帯する保険契約も影響を受ける場合があり、転借人が保険の対象となるのか留意する必要がある。

(3) 当事者の関係性と責任

車両の転貸借契約では、以下の3者が関与する：

- 貸主(元の車両所有者又はリース会社):元の賃貸借契約によって車両の所有権及び管理権を有する者。
- 借主(転貸人):元の賃貸借契約で車両を借り受けて、転貸借契約を通じて第三者に再度貸し出す者。
- 転借人:転貸借契約に基づき、転貸人から車両の使用権を借り受ける者。

転借人は貸主と直接契約関係が存在しないため、通常貸主は転借人に直接的な要求を行えない。しかし、責任問題が発生した場合、貸主は転貸人(借主)に対して問責を行う形になる。

(4) 注意すべきポイント

車両の転貸借契約において注意すべき点は以下のとおり:

- 貸主の承諾の取得:貸主(元の車両所有者又はリース会社)から書面等により転貸の承諾を明示的に取得することが必須である。
- 契約条件の明確化:転貸借契約を結ぶ際には、車両の使用目的、保険の有無、責任範囲、返却時の状態について明確にする必要がある。
- 車両の保険とリスク管理:転借人が使用中に事故や損傷を起こした場合、元の契約上でカバーされる保険が適用されるか確認する必要がある。また、転借人に損害補償の義務を課す条項を設けておくことが望ましい。
- 規制や制限の遵守:車両に関わる使用目的や運行エリアに制限がある場合、これを守らせるための管理体制を整える必要がある。

(5) 転貸借のメリットとリスク

- メリット:転貸人にとって、契約期間中使用しない車両を再度貸し出すことで、収益を得る手段となる。また、転借人にとっては、自分自身の所有車両を持たずに必要なタイミングで車両を利用する柔軟性を享受できる。
- リスク:転貸人が貸主の承諾を得ずに契約を結んだ場合、元の貸主との契約解除リスクや損害賠償の対象となる。また、転借人の利用方法に問題があれば、車両の毀損やメンテナンスコスト増加の可能性もある。

(6) 法的な位置付け

車両の転貸借においても民法が適用される。転貸人には、借り受けた車両を所有者である貸主の権利を侵害しない範囲で利用させる義務がある。また、各自治体や国の規制(例えば白ナンバー車と緑ナンバー車の用途規制)にも注意が必要であり、これを守らない場合は法的責任を負う可能性もある。

車両の転貸借契約は、車両の効率的な利用や収益アップを目指す手法として有効である一方、元の契約や法的制約への配慮が不可欠である。契約条件を十分に整えてから運用に入ることが望ましい。

4. GSE リースの導入・共同使用事業の意思決定

空港管理者等が GSE リースの導入・共同使用事業を実施するにあたっては、関連する関係者の合意形成や財務・運用面の詳細な検討を通じて、適切かつ持続可能な運営方針を確立する必要がある。本検討項目は、意思決定及び導入プロセスを体系化し、実効性の高い事業計画を策定するための指針となるものである。各項目には具体性を持たせるとともに、空港管理者の検討を支援する構成となっている。本ガイドラインを参考に、導入計画を円滑に進めるための基礎資料として活用されたい。

《意思決定に係る検討項目(例)》

- 事業コンセプトの明確化
- 運営スキームの設計
- 市場調査と調達計画
- 財務計画の策定
- 技術仕様と整備運用の方針
- 協議体制の構築(関係者合意形成)
- リスク管理の策定
- 実行スケジュールの立案
- 承認プロセス

4.1 事業コンセプトの明確化

- 目的の定義:GSE リースの導入・共同使用事業を導入する目的を定義し、具体的な課題(例:設備投資負担の軽減、資源の効率利用)の解決策を示す。
- 事業方針の設定:空港管理者主導でリースを導入する際の方向性(例:持続可能性、事業者間協調性を促進する枠組み)の明確化。
- 目標成果:事業導入後に期待される具体的な成果(例:コスト最適化、稼働率向上、環境負荷削減)を設定。

4.2 運営スキームの設計

- リース形態の選定:ファイナンス・リース又はオペレーティング・リース等の具体的な契約形態を検討。
- 転貸借の条件明確化:グランドハンドリング事業者への転貸借に伴う契約条件(例:レンタル期間、レンタル料金、使用制限)の設定。
- 車両の共同使用ルール設計:車両の利用回数に応じた料金精算方法、スポットごとの使用ルール、事前予約の運用政策。

4.3 市場調査と調達計画

- 調達車種の選定:使用用途、稼働率予測、耐久性に基づいた調達対象車種の選定(例:牽引車、

ハイリフトローダー、給水車等)。

- 調達台数の算定:国際線・国内線の需要予測や空港全体の稼働状況を考慮した必要台数の算定。
- 参考見積の取得:複数のリース会社から見積を収集し、比較検討を行い、費用的合理性を確認。
- 保険契約内容の検討:リース車両の損害保険、盗難保険等に係る条件と保険料の見積取得。

4.4 財務計画の策定

- 収益・費用分析:稼働率や共同使用ルールに基づくレンタル収益予測とリース料支出の試算。
- コスト配分設計:車両全体の維持費用(例:整備費用、保険料、固定資産税)の割合の策定。
- キャッシュフロー分析:リース導入による収益性、設備投資負担軽減効果、期間ごとの収支シミュレーション。

4.5 技術仕様と整備運用の方針

- 車両仕様の統一化:空港内で仕様が異なる車両による運用コスト増加を防ぐために、標準化を検討。
- 整備スキームの検討:維持管理責任の所在(リース会社又は空港側)の明確化、整備体制の計画。
- 長期耐用性評価:リース車両の長期的な性能維持と交換時期の予測。中古市場や廃棄物処理を含むライフサイクルコストの検討。

4.6 協議体制の構築(関係者合意形成)

- 空港関係者との協議:航空会社、グランドハンドリング事業者との事前協議を通じて、意思疎通を図り、運用上の合意形成を得る。
 - 車種・台数に関するニーズ確認。
 - 車種、スポットごとの運用ルールの共有。
 - 長期的な運用計画に対する意見集約。
- 社内関係部署との協議:法務、財務、整備部門等、内部関係部署との調整と承認プロセス。
- 自治体・その他の関係者との協議:空港所在地の自治体や規制当局との連携を確保し、必要な許認可の確認。

4.7 リスク管理の策定

- 需要変動リスクへの対応:国際線・国内線需要の急激な変動に対応するための運用柔軟性の確保。
- 車両故障リスク:GSE 車両の故障時に代替車両を確保するための予備計画。
- 財務リスク:収益が予測を下回った場合の対応戦略及び長期的な負債管理。
- 規制変更リスク:リース方式や転貸借に関連する規制が変更された場合への備え。

4.8 実行スケジュールの立案

- 準備フェーズの設定:市場調査、仕様設計、関係者協議を含む前段階の計画作成。
- 導入フェーズの詳細化:リース契約締結、車両納入、初期運用試験のタイムライン。
- 運用段階の計画:稼働率評価、収益分析、整備状況の定期確認と最適化。

4.9 承認プロセス

- 稟議書の作成:事業背景、目的、計画概要、財務試算、リスク評価を含む稟議書の作成。
- 承認プロセスの明確化:空港管理者の意思決定プロセスに従い、関係者間での正式合意を得る。

5. GSE リースの導入・共同使用事業における検討・調整事項

空港管理者主導による GSE リースの導入・共同使用における調整事項は、事業の円滑な実施を保証し、空港の運用効率の向上と持続可能な運営を実現するために慎重に設計される必要がある(図 5-1)。以下では、導入から運用、終了時に至るまでのプロセスを体系的に整理し、考慮すべき具体的なポイントを示す。これらの調整事項は、関係者間の協力と合意形成を通じて、実際の運用で発生し得る課題を未然に防ぎ、最適な運営を可能にすることを意図している。

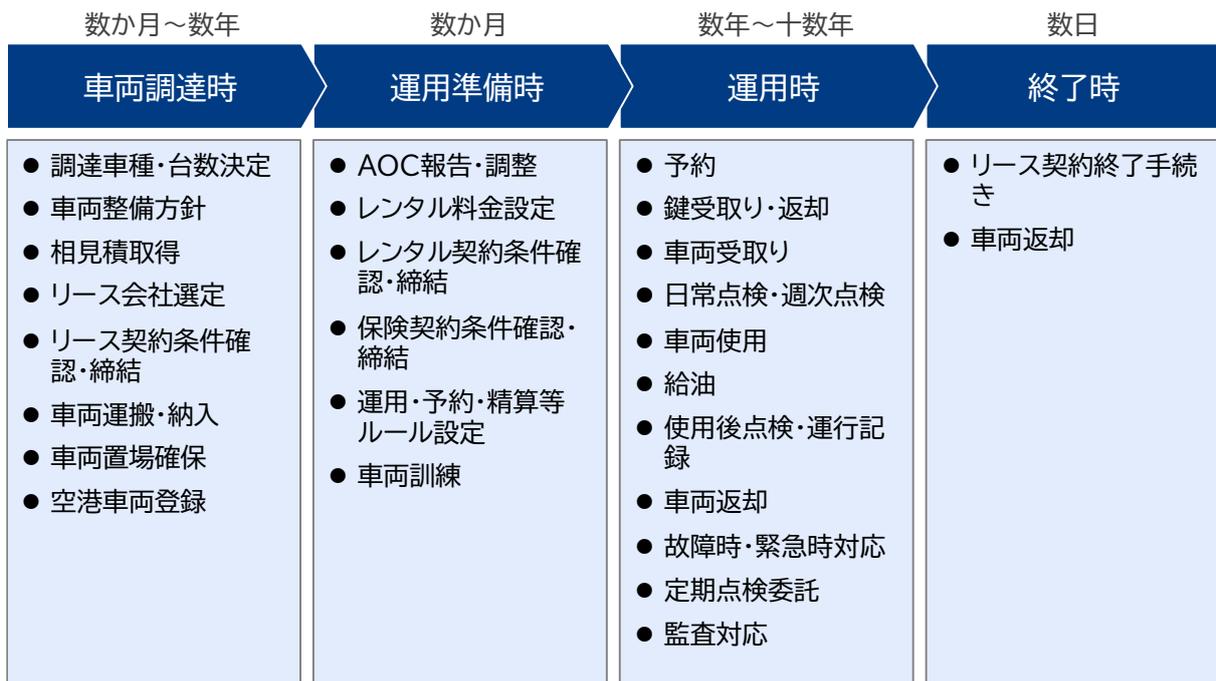


図 5-1 空港管理者主導による GSE リースの導入・共同使用に関する検討・調整事項

5.1 車両調達時

車両調達時には、調達の計画から契約締結、納入までの各ステップにおいて、関係者間の協議を行うとともに、必要な条件設定を明確化し、手続きの効率化を図る。調整事項は表 5-1 のとおりである。

表 5-1 GSE リース&レンタル導入・共同使用の手順及び調整事項[車両調達時]

No	項目	実施主体	支援主体	内容	ポイント
1	調達車種・台数決定	空港管理者等	グラハン各社	調達する車種・型式・仕様・台数を関係者で協議し、決定する。	<ul style="list-style-type: none"> ● 車種・台数はピーク・オフピークを分散し、稼働率を高める。 ● 電動車両や先進技術車両、補助金活用を念頭に置いた選定を行う。
2	車両整備方針	空港管理者等	整備会社、リース会社	運用時の車両整備方法を検討し、自社委託又はリース会社委託(メンテナンス・リース)を決定する。	<ul style="list-style-type: none"> ● 自社委託は迅速性の確保、リース会社委託はスケールメリット等を考慮。 ● 定期点検のみを契約対象とするのが現実的。
3	相見積取得	空港管理者等	－	複数のサプライヤー(メーカー/販売代理店)やリース会社から見積を取得する。	<ul style="list-style-type: none"> ● 適正価格を見極めるため、買取も含めた相見積取得が望ましい。
4	リース会社選定	空港管理者等	グラハン各社	見積金額、型式・仕様を基に総合的観点でリース会社を選定する。	<ul style="list-style-type: none"> ● グラハン各社の意見を反映し買取も選択肢に含めて判断する。
5	リース契約条件確認・締結	空港管理者等	－	リース契約条件を確認し「リース会社－空港管理者等」間で契約を締結する。	<ul style="list-style-type: none"> ● 必要に応じてミラー契約の調整を行う。 ● 関係者協議に要する時間確保が重要。
6	車両運搬・納入	サプライヤー	整備会社	車両納入元から空港納入先までの運搬を実施する。	<ul style="list-style-type: none"> ● 整備会社経由での引き渡すと効率的。
7	車両置場確保	空港管理者等	－	車両登録に向けて運用時の置場を確保する。	<ul style="list-style-type: none"> ● 必要があれば場所の改修や整備を検討。
8	空港車両登録	空港管理者等	整備会社	車両検査証を取得しランプステッカー登録をする。	<ul style="list-style-type: none"> ● 登録完了後に使用可能。

5.1.1 調達車種・台数決定

実施主体:空港管理者等

支援主体:グラハン各社

実施内容:調達する車種・型式・仕様・台数を関係者で協議し、決定する。

詳細解説:

- 調達車種及び台数は、空港全体の運用計画を踏まえ、ピーク・オフピークによる使用頻度の変動を考慮して決定する。これにより稼働率を高め、車両総台数を最適化する。
- 車種や型式、仕様については、実際に使用するグラハン各社や航空会社の運用ニーズを十分に反映させ、合意を得ることが重要である(図 5-2)。
- 環境負荷削減の観点から電動車両や先進技術対応車両の導入を検討する。また、国や地方自治体が発行する補助金制度を積極的に活用し、調達コストの最適化を図ることを推奨する。

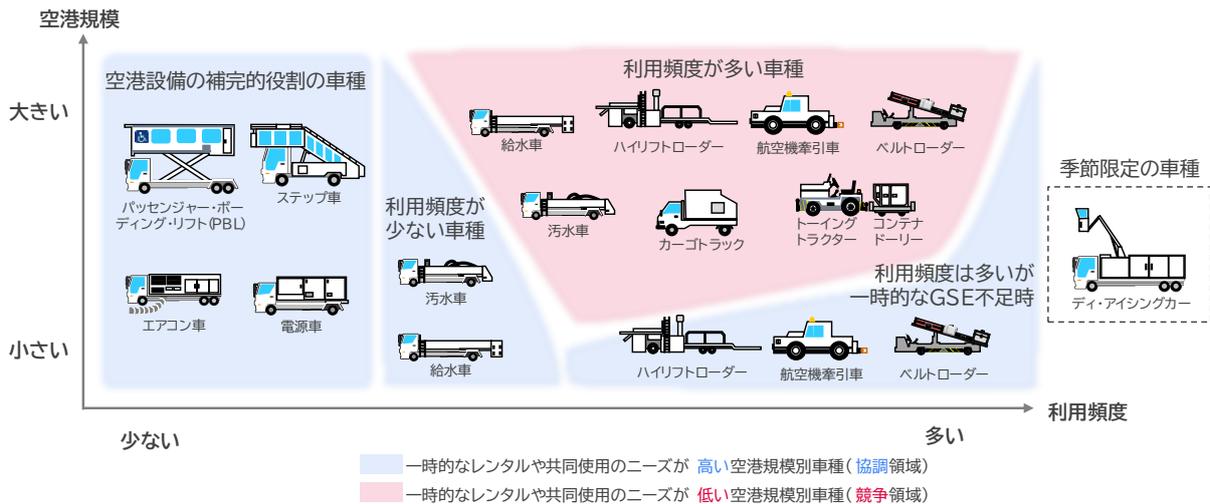


図 5-2 一時的なレンタルや共同使用のニーズが高い GSE 車種

5.1.2 車両整備方針

実施主体: 空港管理者等

支援主体: 整備会社、リース会社

実施内容: 運用時の車両整備方法を検討し、自社委託又はリース会社委託(メンテナンス・リース)を決定する。

詳細解説:

- 整備方法の選定にあたっては、迅速な対応を重視するなら自社委託、事務負担の削減を図るならリース会社委託を選択する等、事業環境に応じた柔軟な判断を行うことが必要である。一般乗用車の場合、リース会社に委託することでスケールメリットによるコスト削減が期待されるが、GSE の場合、整備会社が限られるためコスト削減は期待しにくい。
- メンテナンス・リースを採用する場合でも、突発的な事故対応を含む契約形態はリース料金が高額となりやすいため、費用対効果を十分精査することが求められる。
- 現実的には、費用変動リスクの小さい定期点検のみをリース会社委託とし、緊急時対応は除外する形で契約することが効果的である。

5.1.3 相見積取得

実施主体:空港管理者等

支援主体:ー

実施内容:複数のサプライヤー(メーカー/販売代理店)やリース会社から見積を取得する。

詳細解説:

- 見積取得は価格だけでなく、サービス内容、契約条件、及び保証制度を比較できる資料として機能する。複数のサプライヤーやリース会社から相見積を取ることが適正価格を見極める上で不可欠である。
- リースと買取の選択肢を両方視野に入れ、両者のコスト試算を基に合理的な意思決定を進めることが望ましい。

5.1.4 リース会社選定

実施主体:空港管理者等

支援主体:グラハン各社

実施内容:見積金額、型式・仕様を基に総合的観点でリース会社を選定する。

詳細解説:

- 総合的な観点には、価格だけでなく車両の品質、アフターサービスの充実度、リース会社の信頼性、緊急時対応の迅速性等も考慮する。
- 実際に車両を使用し、コストを負担するグラハン各社の意見を十分に取り入れて、利用者目線で選定プロセスを進めることが望ましい。

5.1.5 リース契約条件確認・締結

実施主体:空港管理者等

支援主体:ー

実施内容:リース契約条件を確認し「リース会社ー空港管理者等」間で契約を締結する。

詳細解説:

- リース契約条件の多くは「空港管理者等ーグラハン各社」間のレンタル契約条件にミラー契約(上流契約の条件を下流契約の条件に反映させ一貫性を保つ契約方式)として反映されるため、事前にグラハン各社と条件を共有し、調整を行う必要がある。
- 契約条件には、リース期間、料金、車両修繕責任の分界点、解約条件、保険契約の範囲等を明確に記載する。
- 新たな契約形態を導入する際は、各種調整に多くの時間を要するため余裕を持ったスケジュールで計画することが望ましい。

5.1.6 車両運搬・納入

実施主体:サプライヤー

支援主体:整備会社

実施内容:車両納入元から空港納入先までの運搬を実施する。

詳細解説:

- 車両納入後には車両検査・登録等の手続きが必要となるため整備会社等で引き渡すと効率的である。

5.1.7 車両置場確保

実施主体:空港管理者等

支援主体:—

実施内容:車両登録に向けて運用時の置場を確保する。

詳細解説:

- 車両置場の確保については、台数や車両の大きさ、使用スポット、運用ルートを考慮して合理的な場所を選定する必要がある。

5.1.8 空港車両登録

実施主体:空港管理者等

支援主体:整備会社

実施内容:車両検査証を取得しランプステッカー登録をする。

詳細解説:

- 車両検査後に車両検査証を取得しランプステッカー登録をする。

5.2 運用準備時

運用準備時には、具体的なルール設定や契約条件調整を行い、実際の運用開始に向けた体制を整備する。調整事項は表 5-2 のとおりである。

表 5-2 GSE リース&レンタル導入・共同使用の手順及び調整事項[運用準備時]

No	項目	実施主体	支援主体	内容	ポイント
1	AOC 報告・調整	空港管理者等	グラハン各社	共同使用に伴うエアラインの車両使用許可を取得する。	● 空港全体として AOC に報告し、理解を得る。
2	レンタル料金設定	空港管理者等	グラハン各社	レンタル料金を公平性・透明性を担保した形で設定する。	● 使用実績型変動料金方式等の柔軟性がある方式を検討。
3	レンタル契約条件確認・締結	空港管理者等	—	「空港管理者等—グラハン各社」間で契約条件を確認し締結する。	● ミラー契約を前提とした条件設定が望ましい。
4	保険契約条件確認・締結	関係者一同	保険会社	責任分界点を明確化した適切な保険契約を締結する。	● 使用者、所有者、管理者に応じた契約条件を準備。
5	運用・予約・精算ルール設定	空港管理者等	グラハン各社	組織ごとの特性を踏まえた運用ルールを設定する。	● デジタル技術の活用による効率化や公平性の確保。
6	車両訓練	グラハン各社	サプライヤー	実車を用い訓練を実施。	● 使用経験のない型式は訓練期間が長期化する場合がある点に留意。

5.2.1 AOC 報告・調整

実施主体：空港管理者等

支援主体：グラハン各社

実施内容：共同使用に伴うエアラインの車両使用許可を取得する。

詳細解説：

- 通常、エアラインの車両使用許可の取得は、グラハン—エアライン個社間での調整事項ではあるが、空港全体で共同使用 GSE を導入する際は、空港管理者等が AOC (Airline Operators Committee、航空会社運営協議会) に説明・報告し、大筋の理解を得ることが望ましい。
- 報告には、共同使用 GSE 導入の趣旨、目的、共同使用する車両の仕様、点検項目・方法、整備状況、使用者の訓練状況等を含めることで、関係者間の合意形成を円滑に進められる。

- ただし、最終的な使用許可は、グラハン－エアライン個社間での決定事項となる点に留意が必要である。個社間での調整が難航する場合は、エアライン個別の事情を理解し、柔軟に対応策を協議することが重要である。

5.2.2 レンタル料金設定

実施主体：空港管理者等

支援主体：グラハン各社

実施内容：レンタル料金を公平性・透明性を担保した形で設定する。

詳細解説：

- レンタル料金の設定方式は幾つか存在し、料金発生単位、料金設定の根拠、貸し手・借り手間の損益調整といった観点から分類できる(表 5-3)。
- 料金発生単位には、定額制と従量制がある。これらは、レンタルが必要となる期間、使用頻度等の車種ごとの使用特性に応じて適切な方式を設定する。利用頻度が少ない車種(例：PBL、汚水車、給水車等)や、スポット周りでのオンスタンド方式により共同使用する車種(例：航空機牽引車、ベルトローダー、ハイリフトローダー、ステップ車等)は、従量制が適している。一方、車両故障等による GSE 不足時に一定期間連続で使用する車種は定額制が適することもある。
- 料金設定の根拠には、コストベース、市場指標ベース、需要ベースがある。一般的なレンタル事業のようにビジネスとしての収益確保が見込まれる場合は、経済性の観点から市場指標ベース、需要ベース等を採用できる。しかし、収益確保が見込まれない場合は(その可能性が高いと想定されるが)、公平性や透明性の観点からコスト及び料金設定根拠を開示・共有するコストベースを採用することが適していると考えられる。コストベースを採用した場合には、事後的に貸し手・借り手間の損益調整といったことも可能となる。
- 貸し手・借り手間の損益調整には、実績共通精算型方式と損益分担型方式がある。いずれも貸し手と借り手が収益や損失を事後的に分担する仕組みであるが、損益分担型方式ではインセンティブによる使用回数促進効果が期待できる。
- 一般的なレンタルサービスのように貸し手側の収益性を重視した料金設定方式を採用した場合、レンタル料金が高額となりやすく、本取組みの目的である GSE の設備投資負担を空港全体で分散・平準化するという点に反する懸念がある。
- そのため、レンタル料金の設定に当たっては、経済性だけでなく、公平性や透明性の観点も踏まえて複数の方式を比較検討し、貸し手・借り手の双方に過度な負担を強いることのない、柔軟かつ実効性のある方式を採用することが望ましい。

表 5-3 レンタル料金設定方式

分類	方式	内容	利点	課題	他分野での適用事例
料金発生単位	定額制 Fixed Pricing	一定期間の料金を固定で支払う方式。使用頻度や使用量に関係なく料金が一定。	予測可能性が高く収益が安定、管理が簡単。	使用頻度の低い利用者には割高感、多頻度利用者には割安感が生じる。	スポーツジムの月会費、Netflix等のサブスクリプション型料金。
	従量制 Pay-as-You-Go	使用実績(例:回数、時間、距離)に基づき料金を支払う方式。	使用量に応じた公平性が高い、費用対効果が高い。	収益が利用量に依存し安定性が低い、管理負担が増加する可能性。	タクシー運賃、レンタカー料金。
料金設定の根拠	コストベース Cost-Based Pricing	総コストを合算し、想定利用回数や期間で均等に割り算して料金を設定。	コスト基準で透明性が高く計算が簡単。	実績乖離による収益不足リスクがある。	業務用コピー機のリース契約、建設機械のレンタル。
	市場指標ベース Market-Based Pricing	業界や地域の相場に基づき料金を設定する方式。	業界競争力を活かした柔軟な料金設定が可能。	空港特性が反映されにくい、価格変動による収益不安定性。	スキー用品レンタル、レンタカーの競争力基準料金。
	需要ベース Demand-Based Pricing / Dynamic Pricing	需要・供給の変動に応じて料金を調整する方式。	ピーク時に収益最大化が可能、柔軟性が高い。	料金変動による心理的負担、調整費用が増加する可能性。	航空券の価格設定、ホテルの動的料金。
損益調整	実績共通精算型方式 Pool Settlement Pricing	使用実績に基づく収益をプールし、利用者全体で公平に分割する方式。	公平性が高く特定利用者への負担集中を回避可能。	精算処理が複雑化、収益共有に関する合意形成が必要。	タクシードライバーの協同組合型売上分配制度、Tip Pooling制度。
	損益分担型方式 Profit-Sharing Pricing	貸し手と借り手が収益や損失を事後的に分担する方式。インセンティブにより使用回数を促進。	使用実績増加促進、リスク分担による公平性向上。	計算が複雑化する可能性、実績データの集積コストが必要。	スポーツ選手の収益分配契約、ベンチャー企業のストックオプション制度。

参考: レンタル料金の設定方式

レンタル料金の設定方式は、料金発生単位、料金設定の根拠、貸し手・借り手間の損益調整といった観点から分類できる。空港管理者主導による GSE リース&レンタルの導入・共同使用の目的に照らし、各方式の詳細を提示し、経済性、公平性及び透明性を重視した料金設定の指針を提供する。

(1) 料金発生単位による分類

料金が発生するタイミングに基づく分類。利用者の使用頻度や利用量に応じた料金計算方法を提示する。

1) 定額制(Fixed Pricing)

一定期間(例:1 か月、1 日)の料金を固定で支払う方式。使用頻度や利用量に関わらず料金が一定。

《料金設定方法例》

- 月額料金:1 か月あたり 20 万円(固定)。
- 日額料金:1 日 2 万円(固定)。

《収益計算》

- 収益は固定料金に依存し、使用頻度や実績に影響されない。

《利点》

- 使用者が支払額を事前に把握できるため、予測可能性が高い。
- 空港管理者にとって収益が安定し、予測値と実績値の乖離によるリスクがない。
- 料金管理が簡単で、精算業務の負担が少ない。

《課題》

- 使用頻度が低い利用者にとっては割高に感じる可能性がある。
- 多頻度利用者にとっては割安となり、公平性が課題となる場合がある。

《他分野での適用事例》

- スポーツジムの月会費(利用頻度に関係なく固定料金)。
- 動画配信サービス(Netflix 等のサブスクリプション型料金)。

2) 従量制(Pay-as-You-Go Pricing)

使用実績(例:回数、時間、距離等)に基づき、利用者の使用量に応じた料金を支払う方式。

《料金設定方法例》

- 回数あたり:1万円/回(回数基準)。
- 時間あたり:5,000円/h(時間基準)。
- 距離あたり:1,000円/km(距離基準)。

《収益計算》

- 収益は使用実績に完全依存し、利用量によって変動する。

《利点》

- 使用量に応じた公平性が非常に高い。
- 短期利用者や少量利用者にとって費用対効果が高い。
- 車両稼働率の最大化につながるインセンティブ効果が働く。

《課題》

- 使用量に収益が依存するため収益の安定性が低い。
- 使用実績を確認するモニタリングや精算業務の管理負担が増加する可能性がある。

《他分野での適用事例》

- タクシーの運賃(距離・時間に基づく料金)。
- レンタカーの短期借用(時間単位料金)。

(2) 料金設定の根拠による分類

単位を問わず、料金をどのような指標や計算方法で設定するかに基づき分類する方式。

1) コストベース(Cost-Based Pricing)

レンタルサービス全体の総コスト(例:リース料、保険料、整備費)を合算し、事前に想定される利用回数や期間で均等に割り算して設定する方式。

《料金設定方法例》

- 総コスト:1,200万円/年(想定)。
- 想定使用回数:1,200回/年。
- 1回あたりの料金:1万円/回(総コスト ÷ 想定使用回数)。

《収益計算》

- 収益は実績使用回数に基づき変動する。

《利点》

- コスト基準で料金を設定するため透明性が高く、計算が簡単。
- 貸し手側の事前収支計画が立てやすい。

《課題》

- 使用回数の予測精度が低い場合、収支計画が不安定になる。
- 実績回数が予測値を下回る場合、収益不足が発生する可能性がある。

《他分野での適用事例》

- 業務用コピー機のリース契約(コストに基づく設定)。
- 建設機械のレンタル(総原価方式を採用)。

2) 市場指標ベース(Market-Based Pricing)

レンタル業界内や地域の相場を基準に料金を設定する方式。市場価格に応じた柔軟な料金設計を特徴とする。

《料金設定方法例》

- 市場基準料金:1回あたり1万5,000円(他社調査結果による設定)。

《収益計算》

- 収益は市場基準料金と実績使用回数に基づいて変動。

《利点》

- 業界水準を活用するため、競争力ある料金設定が可能。
- 市場基準に基づく料金設定で利用者の納得感が得られやすい。

《課題》

- 空港固有の事情が反映されにくい場合がある。
- 市場価格の変動による収益予測の不安定性が発生する可能性がある。
- GSEのレンタル市場は十分に形成されておらず当初段階では市場価格が不明。

《他分野での適用事例》

- スキー用品のレンタル料金(他施設との相場比較に基づく設定)。
- レンタカーの料金(地理的・季節的な市場調査結果に基づく設定)。

(3) 貸し手・借り手間の損益調整による分類

貸し手(空港管理者)と借り手(グランドハンドリング事業者)の間で、公的な目的を考慮した損益調

整を行う方式。

1) 実績共通精算型方式(Pool Settlement Pricing)

貸し手と借り手全体で、使用実績に基づく収益を共同精算し、最終的な収益額を利用者全体で分割する方式。公平性の高い収益分配を実現する。

《料金設定方法例》

- 実績収益：
 - 合計使用回数：1,200 回/年。
 - 合計収益：1 万円 × 1,200 回/年 = 1,200 万円/年。
- 精算ルール：
 - 使用回数 ÷ 合計回数に基づく分割。

《利点》

- 使用実績に基づく公平性の高い料金分配が可能。
- 特定の使用者が過度な負担を負うリスクを回避できる。

《課題》

- 精算処理が複雑化する可能性がある。
- 使用者間で収益分配に関する合意形成が必要となる。

《他分野での適用事例》

- タクシードライバーの協同組合理型売上分配制度。
- 飲食業界のチップ共有制度(Tip Pooling)。

2) 損益分担型方式(Profit-Sharing Pricing)

貸し手と借り手が収益や損失を事後的に分担する方式。事業者別の実績回数が想定回数を超えた場合には収益を分配し、想定回数を下回った場合には損失を分担する仕組みを設けることで、実績使用回数の増加を促進する。

《料金設定方法例》

- 事前料金設定：
 - 想定使用回数：1,200 回/年。
 - 設定料金：1 万円/回(固定)。
 - 損益分担割合：貸し手：借り手 = 30:70

● 実績回数による調整の例(損失の場合):

- 空港全体:想定 1,200 回、実績 1,120 回、▲80 回
→ 全体で▲80 万円(=1 万円×80 回)の損失。
- 貸し手:▲24 万円(=▲80 万円×0.3)分担。
- 事業者 A:想定 400 回、実績 340 回、▲60 回
→ 損失の 60%(=▲60/(▲60+▲40))、▲33.6 万円(=▲80 万円×0.7×0.6)分担。
- 事業者 B:想定 500 回、実績 460 回、▲40 回
→ 損失の 40%(=▲40/(▲60+▲40))、▲22.4 万円(=▲80 万円×0.7×0.4)分担。
- 事業者 C:想定 300 回、実績 310 回、+10 回
→ 損失分担なし。

● 実績回数による調整の例(収益超過の場合):

- 空港全体:想定 1,200 回、実績 1,300 回、+100 回
→ 全体で+100 万円(=1 万円×100 回)の収益超過。
- 貸し手:+30 万円(=+100 万円×0.3)分配。
- 事業者 A:想定 400 回、実績 460 回、+60 回
→ 超過の 60%(=60/(60+30+10))、42 万円(=+100 万円×0.7×0.6)分配。
- 事業者 B:想定 500 回、実績 530 回、+30 回
→ 超過の 30%(=30/(60+30+10))、21 万円(=+100 万円×0.7×0.3)分配。
- 事業者 C:想定 300 回、実績 310 回、+10 回
→ 超過の 10%(=30/(60+30+10))、7 万円(=+100 万円×0.7×0.1)分配。

《利点》

- 使用実績の増加を促すインセンティブ効果を含む。
- 貸し手と借り手双方がリスクを共同分担する公平性の高い方式。

《課題》

- 損益調整の計算が複雑化する可能性がある。
- 実績データの集積が必要であり、運用コストが発生する。

《他分野での適用事例》

- スポーツ選手のスポンサー契約の収益分配方式。
- ベンチャー企業のストックオプション制度。

(4) まとめ

空港管理者主導による GSE 共同使用時のレンタル料金の設定方式を検討・整理した。レンタル料金の設定方式は幾つか存在するが、特に「損益分担型方式」は、公的な目的を考慮した公平性と透明性、インセンティブ効果を備えており、収益の偏りや負担格差を解消する仕組みとして推奨される。

5.2.3 レンタル契約条件確認・締結

実施主体：空港管理者等

支援主体：－

実施内容：「空港管理者等－グラハン各社」間で契約条件を確認し締結する。

詳細解説：

- 契約条件は原則として「リース会社－空港管理者等」間の契約条件(ミラー契約)が基本となる。
- 契約対象車両ごとに使用条件、保守責任、突発故障時の対応分界点、解約条件等を明記した契約書を作成する。
- 多くの関係者が関与するため、契約内容の調整作業には十分な時間を確保し、事前に協議を重ねることが必要である。

5.2.4 保険契約条件確認・締結

実施主体：関係者一同

支援主体：保険会社

実施内容：責任分界点を明確化した適切な保険契約を締結する。

詳細解説：

- 責任分界点を明確にするため、保険契約範囲を以下の事由に応じて設定する：
 - 車両事由：車両自体に起因する被害には、リース会社又はサプライヤーによる車両保険や生産物賠償責任保険(PL 保険)を適用。
 - 空港施設事由：空港内の車両移動中や駐機場での事故には、空港管理者の賠償責任保険を適用。
 - 使用者事由：使用者による損害発生時には、使用者が加入する賠償責任保険(例：空港管理者賠償責任保険)を適用。
- 保険内容の協議では、車両故障や事故時の対応スキームを事前に互いに共有し、円滑な対応策を確立することが望ましい。

参考:関連保険の種類

《自動車保険》

自動車保険は、交通事故等による損害を補償するための保険である。主要な保険の種類とそのカバー範囲は以下のとおりである。

なお、航空機に損害を与えた場合、損害補償は高額になることが予想されるが、その際には空港管理者やグラハン各社が加入する後述の空港管理者賠償責任保険でカバーしている。

- | | |
|--------|---|
| 対人賠償保険 | 対人賠償保険は、交通事故で他人を死傷させた場合の損害賠償をカバーする。これは法律上の損害賠償責任を負った場合に適用され、自賠責保険(強制保険)でカバーしきれない部分を補う。 |
| 対物賠償保険 | 対物賠償保険は、交通事故で他人の財物(車両、建物、ガードレール等)に損害を与えた場合の損害賠償をカバーする。 |
| 人身傷害保険 | 人身傷害保険は、契約者や同乗者が交通事故でケガをした場合に、実際にかかった治療費や休業損害、精神的損害等を補償する。過失割合に関係なく、全額が支払われるため、示談交渉を待たずに補償を受け取れる。 |
| 車両保険 | 車両保険は、自分の車両に対する損害を補償する。例えば、事故で自分の車が壊れた場合や、盗難、火災、自然災害による損害が対象である。 |

《PL 保険》

PL 保険(Product Liability Insurance;生産物賠償責任保険)は、企業が製造又は販売する製品や商品が原因で消費者や第三者に事故や損害を与えた場合に発生する損害賠償責任を補償する保険である。この保険は、製造業や販売業、工事業等幅広い業種で利用されている。PL 保険の補償対象は以下のとおりである。

- 製品の欠陥や不適切な警告表示による損害
- 商品の誤使用による負傷や財産の損失

《空港管理者賠償責任保険》

空港管理者賠償責任保険は、空港の管理者が空港施設内で発生する事故や損害に対する賠償責任を補償する保険である。この保険は、空港の運営に伴うリスクを軽減し、管理者が負う可能性のある法的責任をカバーする。空港管理者賠償責任保険の補償対象は以下のとおりである。

- 空港施設内で発生した事故による人身傷害
- 空港施設内で発生した財物損害
- 空港の運営に関連する法的責任

5.2.5 運用・予約・精算ルール設定

実施主体:空港管理者等

支援主体:グラハン各社

実施内容:組織ごとの特性を踏まえた運用ルールを設定する。

詳細解説:

- 車両運用全般にかかる以下の項目について、実際の運用状況や空港特性を踏まえてルールを策定する:
 - 車両置場・管理
 - 予約・変更・キャンセル手続き
 - 鍵受取り・返却
 - 車両受取り・返却
 - 日常点検・週次点検
 - 車両使用
 - 給油
 - 使用後点検・運行記録
 - 故障時・緊急時対応
 - 定期点検委託
 - 監査対応
- これらの運用ルールは、効率性、公平性、安全性、及び合意への柔軟性を考慮した内容とする。
 - 事前に関係者間で協議し、安全性担保を前提に空港ごとの特性・状況等も踏まえた効率性・公平性確保等の観点で運用ルール等を設定する(例:寒冷地では雪下ろしの運用ルールが必要等)。
 - 運用ルールが定着するまでの間は、必要に応じて関係者間で協議を行い、柔軟に運用ルールの改善を図る。
- 特に予約や精算の仕組みには、デジタル技術の活用を取り入れることで、効率性向上と公正な利用ルールの可視化を図ることが望ましい。

5.2.6 車両訓練

実施主体:グラハン各社

支援主体:サプライヤー

実施内容:実車を用い訓練を実施。

詳細解説:

- サプライヤーが提供する車両の基本操作、日常チェック項目、使用中の留意点を含むトレーニング

グプログラムを作成する。

- 各グラハン事業者の指導担当者を対象に、サプライヤーが初期訓練を実施し、その後、グラハン各社内での波及訓練を実施する構成とする。
- 使用経験がない特定の型式や車両は、運用リスクを考慮し、必要に応じて長期的な訓練計画を組み込むことが重要である。

5.3 運用時

運用時には、予約、鍵の受取り・返却、車両の受取り、日常点検・週次点検、車両使用、給油、使用後点検・運行記録、車両返却、故障時・緊急時対応、定期点検委託、監査対応といった各項目について実施し、運用全体の安全性と効率性を確保する必要がある。調整事項は表 5-4 のとおりである。

表 5-4 GSE リース&レンタル導入・共同使用の手順及び調整事項[運用時]

No	項目	実施主体	支援主体	内容	ポイント
1	予約	グラハン各社	空港管理者等	運用ルールに基づき、車両使用の事前予約を行う。	<ul style="list-style-type: none"> ● 予約システムのデジタル化を図り、効率的な予約管理を可能にする。 ● 使用実績のモニタリングと料金精算の連動が望ましい。
2	鍵受取り・返却	グラハン各社	—	運用ルールに基づき、車両使用前に鍵を受取り、使用後に返却する。	<ul style="list-style-type: none"> ● 鍵の保管場所・方法について安全性と効率性を両立させる必要がある。 ● 便宜的な車両残置は避けることが望ましい。
3	車両受取り	グラハン各社	—	運用ルールに基づき、指定置場で車両を受取る。	<ul style="list-style-type: none"> ● 車両受取り手順は通常どおりで実施。
4	日常点検・週次点検	グラハン各社	—	車両運用ルールに基づき、最初の使用者や定期的な担当者が点検を行い、その結果を記録する。	<ul style="list-style-type: none"> ● 点検項目は安全性や効率性を重視して設定。 ● エアラインや関係者の合意を得た点検項目設定が必要。
5	車両使用	グラハン各社	—	運用ルールに従い、必要な車両を安全かつ適切に使用する。	<ul style="list-style-type: none"> ● 車両の使用時、規定に基づいた操作を徹底する。
6	給油	グラハン各社	給油会社	車両の使用時に燃料不足を認識した場合、規定に基づき給油を実施する。	<ul style="list-style-type: none"> ● 給油作業の負担が特定の企業に集中しないよう配慮する。 ● 給油実施回数に応じた料金インセンティブの導入検討を推奨。
7	使用後点検・運行記録	グラハン各社	—	車両使用後に使用者が点検を実施し、運行記録を作成する。	<ul style="list-style-type: none"> ● 点検にはエンジン、ライト、主電源のオフ確認等を含む。 ● 記録作成にデジタル技術の活用を推奨し、精算との連動を図る。
8	車両返却	グラハン各社	—	指定されている車両置場に使用後の車両を返却する。	<ul style="list-style-type: none"> ● 手続きは通常どおりで実施。
9	故障時・緊急時対応	グラハン各社	空港管理者等 整備会社/ サプライヤー/ リース会社	故障や緊急事態が発生した際に、事前に定められた連絡体制・手順に基づき迅速に対応を行う。	<ul style="list-style-type: none"> ● 一次連絡窓口は空港管理者とし、関係者間で役割を明確化する。 ● 必要であれば代替車両の使用ルールも事前に整備する。

表 5-4 GSE リース&レンタル導入・共同使用の手順及び調整事項[運用時](つづき)

No	項目	実施主体	支援主体	内容	ポイント
10	定期点検委託	リース会社／空港管理者等	整備会社	リース契約条件に基づき、整備会社に委託して定期点検を実施する。	● 契約条件に基づいた点検と状況報告を継続的に実施する。
11	監査対応	グラハン各社	空港管理者等	エアラインの監査に対応するため、必要に応じて整備記録や運用記録を提供する。	● 使用者(グラハン各社)が主体となるが、空港管理者も協力する必要がある場合がある。

5.3.1 予約

実施主体:グラハン各社

支援主体:空港管理者等

実施内容:運用ルールに基づき、車両使用の事前予約を行う。

詳細解説:

- 運用ルールに基づき、車両使用の事前予約、必要に応じて変更、キャンセルを行う。
- 車両使用の予約方法はシステムを活用してデジタル化することで、効率的な予約管理の実現が望ましい。
- 予約の内容(車両種類、使用日、使用時間帯)は使用実績データと連動させて記録・モニタリングし、料金精算プロセスと統合することが推奨される。
- 特定の利用者に予約が偏る場合は、公平性を確保する観点から予約制限や調整措置を導入することを検討することが必要である。

5.3.2 鍵受取り・返却

実施主体:グラハン各社

支援主体:—

実施内容:運用ルールに基づき、車両使用前に鍵を受取り、使用後に返却する。

詳細解説:

- 鍵の受け渡しにおいて、便宜的に車両内に鍵を残置する方法はセキュリティ上不適切とされるため、鍵の保管場所を指定し、安全性を確保する制度を導入する必要がある。
- 鍵の受取り・返却手続きの効率化を図るため、鍵の紛失防止策(例:鍵管理者の明確化等)を講じることが推奨される。

5.3.3 車両受取り

実施主体:グラハン各社

支援主体:ー

実施内容:運用ルールに基づき、指定置場で車両を受取る。

詳細解説:

- 車両の受取り時に、車両に対する簡易チェックを行い、万が一の初期不具合を確認する仕組みを設けることが望ましい。
- 受取り業務の手順書を作成し、新任担当者でもスムーズに対応できる仕組みを整備する。

5.3.4 日常点検・週次点検

実施主体:グラハン各社

支援主体:ー

実施内容:車両運用ルールに基づき、最初の使用者や定期的な担当者が点検を行い、その結果を記録する。

詳細解説:

- 点検項目は、関係者間の合意を得た標準的な点検項目を作成し、運用の一貫性を図ることが重要である。
- 具体的にはブレーキ、ライト、タイヤの状態、燃料レベルの点検等が想定される。
- 点検記録はデジタル化することで効率性を高めるとともに、エアライン監査時に即応できる体制を構築することが望ましい。

5.3.5 車両使用

実施主体:グラハン各社

支援主体:ー

実施内容:運用ルールに従い、必要な車両を安全かつ適切に使用する。

詳細解説:

- 車両使用中は安全運行を徹底し、例えば制限区域内での適切な速度の遵守や車両の荷重制限を守る必要がある。
- 使用中の事故防止策として、事前に関係者間で講じるべきルールと訓練を設定する。

5.3.6 給油

実施主体:グラハン各社

支援主体:給油会社

実施内容:車両の使用中に燃料不足を認識した場合、規定に基づき給油を実施する。

詳細解説:

- 給油作業の負担が特定の事業者に偏らないよう、実施回数に基づく料金割引やインセンティブ制度を導入することが推奨される。

5.3.7 使用後点検・運行記録

実施主体:グラハン各社

支援主体:—

実施内容:車両使用後に使用者が点検を実施し、運行記録を作成する。

詳細解説:

- 使用後点検には、エンジンの切断確認、燃料の補充チェック、電源スイッチ及びライトの OFF 確認を含む。
- 運行記録は精算プロセスに連動するため、記録の正確性を確保し、デジタル化の活用を検討することが推奨される。

5.3.8 車両返却

実施主体:グラハン各社

支援主体:—

実施内容:指定されている車両置場に使用後の車両を返却する。

詳細解説:

- 返却プロセスにおいて車両の外観や基本機能の確認を行い、不具合の有無を記録する仕組みを整える。

5.3.9 故障時・緊急時対応

実施主体:グラハン各社

支援主体:空港管理者等/整備会社/サプライヤー/リース会社

実施内容:故障や緊急事態が発生した際に、事前に定められた連絡体制・手順に基づき迅速に対応を

行う。

詳細解説:

- 故障発生時には一次連絡窓口を空港管理者とし、即時対応が可能な体制を事前に設定する。
- 代車の手配や継続的な運用を保証するプロセスを明示し、関係者間で共有する。

5.3.10 定期点検委託

実施主体:リース会社／空港管理者等

支援主体:整備会社

実施内容:リース契約条件に基づき、整備会社に委託して定期点検を実施する。

詳細解説:

- 定期点検項目はリース契約条件に従い作成され、整備会社による点検結果はレポートとして記録・共有される。
- 必要に応じて点検結果を基に、車両の運用計画や整備計画を見直す。

5.3.11 監査対応

実施主体:グラハン各社

支援主体:空港管理者等

実施内容:エアラインの監査に対応するため、必要に応じて整備記録や運用記録を提供する。

詳細解説:

- エアライン監査の際には、関連する記録を迅速かつ正確に提供することで、信頼性の向上を図る。
- 空港管理者は必要に応じて監査を円滑に進めるための支援を行う。

5.4 終了時

終了時には、リース契約の終了手続き及び車両返却を実施し、契約の円滑な完了及び次回利用を想定した管理体制の整備を行う必要がある。調整事項は表 5-5 のとおりである。

表 5-5 GSE リース&レンタル導入・共同使用の手順及び調整事項[終了時]

No	項目	実施主体	支援主体	内容	ポイント
1	リース契約終了手続き	空港管理者等	リース会社	リース契約の終了条件を確認し、必要な手続きを実施する。	● 契約終了に伴う手続き、費用精算、書類整理等を通常どおり実施する。
2	車両返却	空港管理者等	リース会社／整備会社	車両点検後、リース会社に所有車両を返却する。	● 整備会社による点検を経て適切な状態で返却する。

5.4.1 リース契約終了手続き

実施主体:空港管理者等

支援主体:リース会社

実施内容:リース契約の終了条件を確認し、必要な手続きを実施する。

詳細解説:

- 契約終了時には、費用精算、書類整理、車両状態の最終確認等を実施し、契約条件に基づく手続きを完了させる。
- 契約終了後の参考記録として、車両の使用履歴や整備記録を保管する体制を整える。

5.4.2 車両返却

実施主体:空港管理者等

支援主体:リース会社／整備会社

実施内容:車両点検後、リース会社に所有車両を返却する。

詳細解説:

- 整備会社による最終点検を経て、車両を適切な状態でリース会社に返却する。
- 必要に応じてリース会社との確認会議を実施し、返却内容の合意を文書化して残すことが推奨される。

6. おわりに ～持続可能な空港運営を目指して～

本ガイドラインは、空港管理者主導による GSE リースの導入・共同使用の具体的な仕組み、運用例、期待される効果、そしてその重要性について解説し、空港運営に関わる関係者がその導入を円滑に進めることを目的として作成されたものである。この取り組みは、空港運営の効率化と持続可能性の向上を目指し、特に需要変動が激しい国際線の受入れへの柔軟な対応を可能にする一方策として位置付けられている。

航空需要が急速に回復する中、空港機能を維持しつつ、新たな課題に対応する必要性がますます高まっている。都市部の大規模空港から地方の中小規模空港まで、空港運営の実態はそれぞれ異なるが、GSE リースを活用した共同使用は、資源の効率的な分配、設備投資負担の平準化、環境負荷の軽減に向けた共通課題を解決する可能性を秘めている。

本ガイドラインが示すリース&レンタルの仕組みは、車両の共同使用による稼働効率の向上を目指すとともに、コストの削減、環境への配慮、そして安全性の向上を促進するものである。これらの取り組みは、空港全体の運営効率を最大化するだけでなく、空港利用者である航空会社や旅客、貨物事業者にとっても便益を提供するものである。また、関連事業者が本ガイドラインを参考に運用方針を見直し、実践することで、日本の空港機能全体の発展と競争力の強化が期待される。

持続可能な空港運営は、単なる設備や制度導入にとどまらず、関係者同士の協力と連携によって達成されるものである。本ガイドラインがその第一歩となり、空港管理者、グランドハンドリング事業者、航空会社、自治体等が一丸となって取り組むことで、将来にわたり安定した空港運営を実現する力強い基盤となることを願っている。

最後に、本ガイドラインを活用し、今後の検討や実施にあたり、地域や空港ごとの課題解決につながる具体的な取り組みが促進されることを期待するとともに、日本の空港運営がさらなる向上を遂げる新たなステージへと進むことを祈念する。

空港管理者主導による GSE リースの導入・共同使用ガイドライン

令和 7 年 7 月

国土交通省 航空局 航空ネットワーク部 航空ネットワーク企画課
