

区分	対象空港
モデルケースとなるような主要空港等 (A)	<p>新千歳※、羽田、成田、中部、関空※、伊丹※、福岡、宮崎</p> <p>※一括して運営している空港を含めた課題整理も必要。</p>
A以外の国管理・共用空港 (a)	<p>札幌、三沢、新潟、百里、小松、徳島、美保、高知、松山、岩国、北九州、大分、長崎、鹿児島、那覇</p>
コンセッション空港 (B)	<p>仙台、広島、高松、熊本 (コンセッション空港の先行事例 (新千歳、福岡) を踏まえて、順次移行)</p> <p>関空、伊丹、神戸 新千歳、稚内、釧路、函館、旭川、女満別、帯広 (関西エアポート、北海道エアポートそれぞれが運営している空港については、空港毎の収入・コストによらず一体的な運用を想定した検討を進める)</p>
その他地方管理空港等 (C)	<p>上記以外の空港</p>

・先行事例の創出に向けて優先的に検討を進め、移行に向けたロードマップを令和7年度中に策定し、先行事例については令和8年4月1日から移行。(先行事例以外については令和10年度までの移行を目指す。)

・国管理空港の先行事例 (羽田、宮崎) を踏まえて、順次移行 (令和11年度までの移行を目指す。)
・空港規模を踏まえた移行時の課題を整理

・コンセッションの契約期間や運営形態を考慮しつつ、令和11年度までの移行を目指す。
・空港規模を踏まえた移行時の課題を整理。

・個別の事情を踏まえつつ、早期の移行に向けて働きかけ。地方管理空港の先行事例の創出を目指す。
・空港規模を踏まえた移行時の課題を整理。

※ 実施主体移行にあたっては、中間とりまとめにおいて、「各空港ごとの実情に応じて、ターミナルごと・保安検査場ごとの単位で、段階的に移行を進めていくことも含めて検討することが適当」となっており、空港によっては国内・国際を分けて移行を進めるといったことも想定される。

【論点①：損害賠償・保険】

- 主に会社管理空港やコンセッション空港におけるテロやハイジャックなどの重大事案が発生した際の巨額の損害賠償への対応（保険対応を含む。）についてどのように取り扱うか。

＜対応の方向性（案）＞

実施主体移行後における損害賠償や保険の関係について、関係者間で検討を進めるための勉強会を令和8年3月から開始。課題の整理をした上で、今後の実施主体の移行が円滑に進むよう、具体的な対応策を整理することを目指す。

【論点②：コスト回収】

- コンセッション空港や地方管理空港の小規模の空港が単独で収支の均衡を図るには、出発旅客から数千人/人 規模で料金を徴収しないと成り立たない可能性がある。

＜対応の方向性（案）＞

料金が高額にならないよう、国は初期投資（機器購入）の一部を補助するとともに、運営会社は独自の料金を設定して初期投資の一部と維持管理費を賄える収入を確保するような形としてはどうか。複数の空港を運営する運営会社においては、複数の空港で収支を均衡するような料金の設定を前提に検討することとしてはどうか。また、地方管理空港（単独で運営している）においては、複数空港で収支を均衡させるような料金設定が難しいことから別途検討が必要。

【論点③：地方管理空港に係る移行の進め方】

- 地方管理空港の進め方は、全空港を細かく精査できないことから、分類するなどして同じように方向性を整理することが必要。

＜対応の方向性（案）＞

地方管理空港（特定地方管理空港を含む。）は約60空港あるが、総旅客数の多寡、コンセッションか否かといった点で違いがあるが、これらをまとめて移行するというのは現実的ではないため、グルーピングした上で、旅客数の多い（旅客収入の多い）空港から計画的に実施主体移行を進めていくこととしてはどうか。