

国際拠点空港の民営化に係る財務面での 検討結果について

平成14年11月
国土交通省航空局

財務面での検討結果について

この資料は、国際拠点空港における民営化方策を検討するため、

- ・各空港ごとに、現行法人についてそのまま一層の民営化を進める「個別一体民営化案」、
- ・各空港ごとに上下分離を行い、上物（空港運営会社）の民営化を図る「個別上下分離案」、
- ・都市圏ごとに空港を統合して民営化を図る「地域統合案」

の3方策について、一定の条件設定の下に行った収支試算結果を示したものである。

なお、この収支試算は、各案の比較検討のために一定の前提条件のもとに作成したものであり、第6回空港整備部会において示した収支試算をより具体化した。

今後、制度設計の具体化に当たり、試算結果が変動し得るものであることに留意することが必要である。

1. 収支試算の前提条件（詳細は参考資料2参照）

1) 収益の長期予測

成田、関空、中部の3空港については、現行法人の直近のデータ等をベースにし、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。

また、試算の前提として、成田空港の平行滑走路の2,500m化と関空2期事業が平成19年度までに完成・供用開始し、中部空港については平成17年度に供用開始することとし、空港容量がその時点で拡大することとした。

羽田空港については、この試算においては、直近の着陸料等収入実績をベースにし、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平成22年度から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、直近の実績額で据置とした。

2) 設備投資の計上

各空港について、現在施行中の事業等に係る設備投資に加え、各空港の機能維持等に必要な設備投資を計上した。

また、羽田再拡張事業については、この試算においては、とりあえず、事業費を9,000億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

成田空港の個別一体民営化案では、平成16年度に特殊会社化が行われると仮定した。

また、個別上下分離案においては、平成16年度から、各空港ごとに、空港運営を行う空港運営会社と基本施設及び土地を保有する公的法人が設立されるものと仮定した。

地域統合案においては、個別空港単体での運営民営化案との比較を容易にするため、平成16年度から「成田＋羽田」会社、「関空＋伊丹」会社を設立することとした。

成田空港は平成16年度から起算して30年後の平成45年度まで、関西空港は平成19年度から起算して30年後の平成48年度まで、中部空港は平成17年度から起算して30年後の平成46年度までの期間について試算した。

5) 評価方法

民営化の検討に当たっては、安定的に利益が計上されるか否か、繰越欠損が解消され、配当が可能となり、債務完済が可能となるか否かが重要であると考えられることから、

- ・単年度黒字が継続的に生じることとなる年、
- ・繰越損失が解消される年、
- ・債務完済可能年又は債務完済年

の3つの観点から、収支試算結果を比較することとした。

2. 収支試算の結果

1) 成田空港

a) 個別一体民営化案

第6回部会に提示した「現行法人個別民営化案」の成田法人の収支試算案をベースに、平成14年度予算等に基づいたデータの更新等を行った上で、民営化に伴う増収・コスト削減を見込み、再度収支試算を実施した。

【試算結果】

○単年度黒字、繰越損失解消及び債務完済可能年（平成16年度から）

	単年度黒字	繰越損失解消	債務完済可能
成田会社	初年度から	初年度から	30年目
	10年間の年平均当期利益（税引後）231億円 20年間の年平均当期利益（税引後）248億円		

b) 個別上下分離案

第6回部会の国土交通省案の制度設計のうち、公的法人部分の特定債務等処理勘定を設定しないこととしたうえで、同部会の収支試算案をベースとして、平成14年度予算等に基づいてデータを更新し、再度収支試算を実施した。なお、民営化に伴う増収・コスト削減については、個別一体民営化案同様、空港運営会社において見込んでいる。

【試算結果】

○単年度黒字、繰越損失解消及び債務完済可能年（平成16年度から）

	単年度黒字	繰越損失解消	債務完済可能
空港運営会社	初年度から	初年度から	20年目
	10年間の年平均当期利益（税引後）173億円 20年間の年平均当期利益（税引後）188億円		
公的法人	初年度から	初年度から	30年目

c) 地域統合案（「成田＋羽田」会社）

第6回部会において示した地域統合案同様、成田空港と羽田空港の資産、負債及び資本を「成田＋羽田」会社に承継させた。

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比で按分して得られる額を計上した。なお、民営化に伴う増収・コスト削減については、個別一体民営化案同様見込んでいる。

また、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」会社への統合には解決すべき事項が存するため、今回の収支試算には反映させていない。

【試算結果】

○単年度黒字、繰越損失解消及び債務完済可能年（平成16年度から）

	単年度黒字	繰越損失解消	債務完済可能
「成田＋羽田」会社	収支発散		
	10年間の年平均当期利益（税引後）▲ 92億円 20年間の年平均当期利益（税引後）▲201億円		

2) 関西空港

a) 個別一体民営化案

【試算結果】

○単年度黒字、繰越損失解消及び債務完済年（平成19年度から）

	単年度黒字	繰越損失解消	債務完済
関空会社	3 年目	1 7 年目	3 0 年目
	10年間の年平均当期利益（税引後） 47億円 20年間の年平均当期利益（税引後） 117億円		

b) 個別上下分離案

第6回部会の国土交通省案について、公的法人部分の特定債務等処理勘定を設定しないこととし、再度試算を実施した。

【試算結果】

○単年度黒字、繰越損失解消及び債務完済年（平成19年度から）

	単年度黒字	繰越損失解消	債務完済
空港運営会社	5 年目	1 7 年目	2 7 年目
	10年間の年平均当期利益（税引後） ▲17億円 20年間の年平均当期利益（税引後） 39億円		
公的法人	初年度から	1 3 年目	3 0 年目

c) 地域統合案（「関空＋伊丹」会社）

第6回部会に提示した地域統合案同様、関西空港と伊丹空港の資産、負債及び資本を「関空＋伊丹」会社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」会社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。

【試算結果】

○単年度黒字、繰越損失解消及び債務完済年（平成19年度から）

	単年度黒字	繰越損失解消	債務完済
「関空＋伊丹」会社	4 年目	2 1 年目	完済せず
	10年間の年平均当期利益（税引後） ▲13億円 20年間の年平均当期利益（税引後） 87億円		

3) 中部空港

a) 個別一体民営化案

【試算結果】

○単年度黒字、繰越損失解消及び債務完済年（平成17年度から）

	単年度黒字	繰越損失解消	債務完済
中部会社	2 年目	2 年目	3 0 年目
	10年間の年平均当期利益（税引後）		13億円
	20年間の年平均当期利益（税引後）		21億円