

国際拠点空港の整備及び管理運営に関する 経営体制の民営化について

(資料編)

平成14年5月

国土交通省航空局

国際都市として世界と競争するためには、**国際拠点空港の整備**が急務。

我が国の国際空港は、諸外国と比較して**脆弱**。

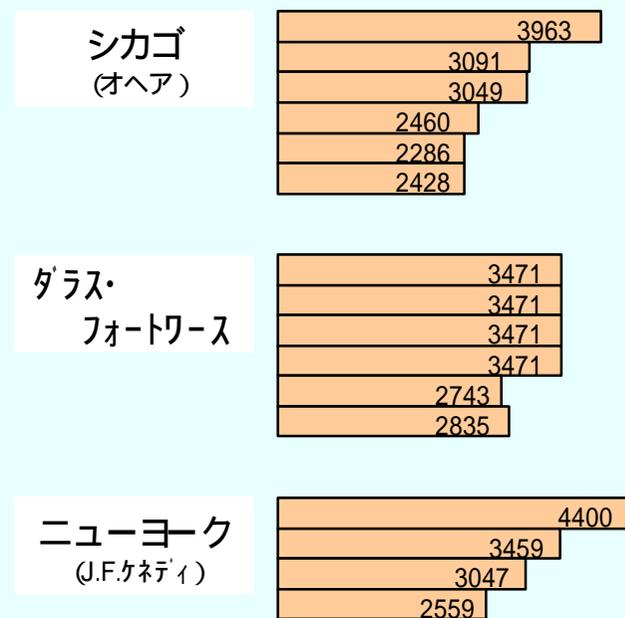
欧州



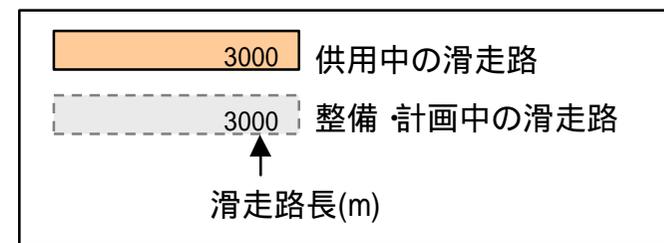
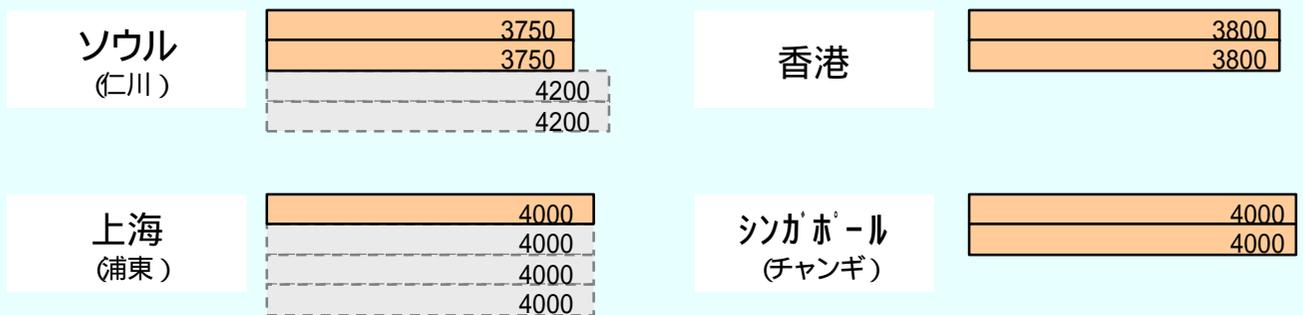
日本



北米



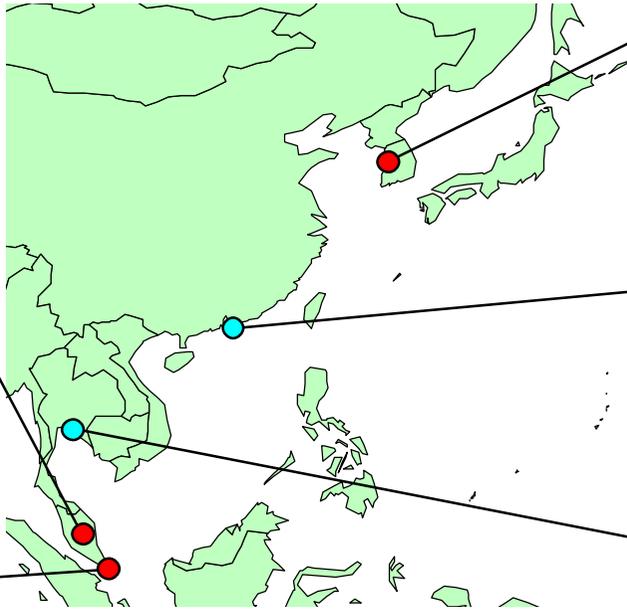
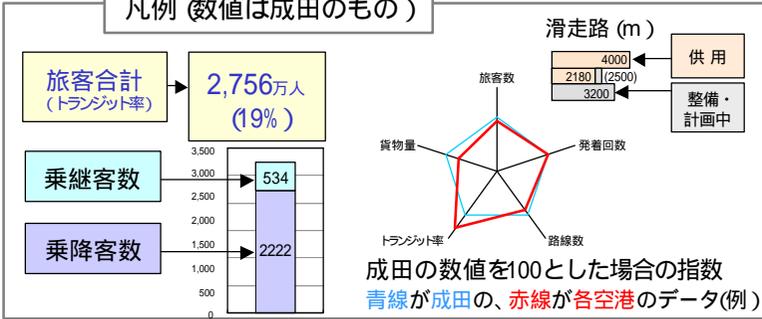
アジア



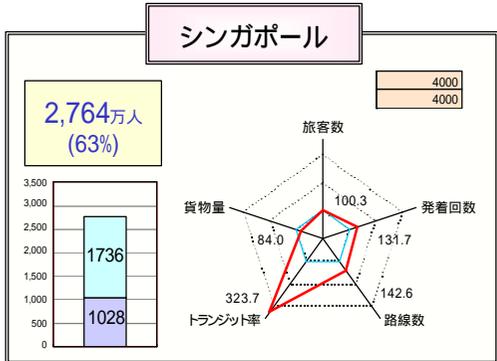
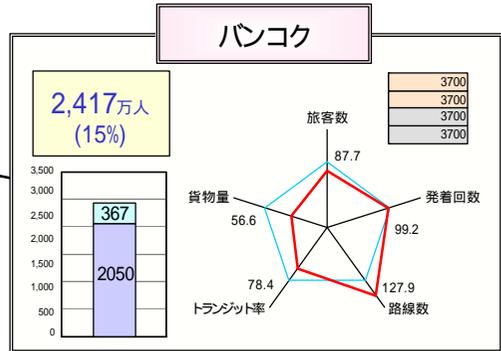
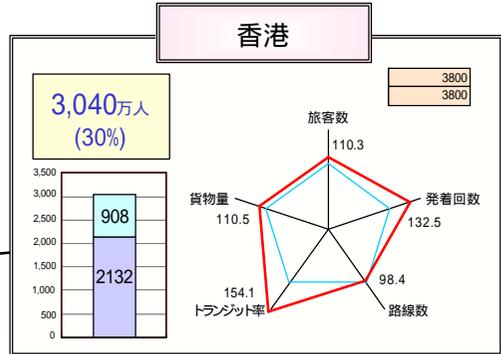
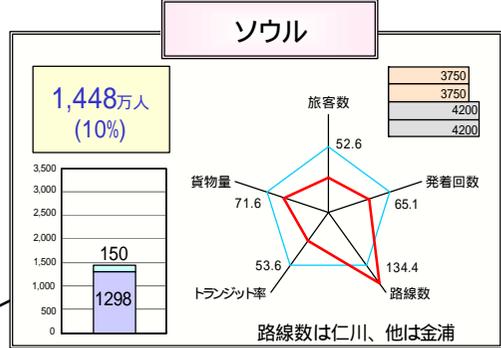
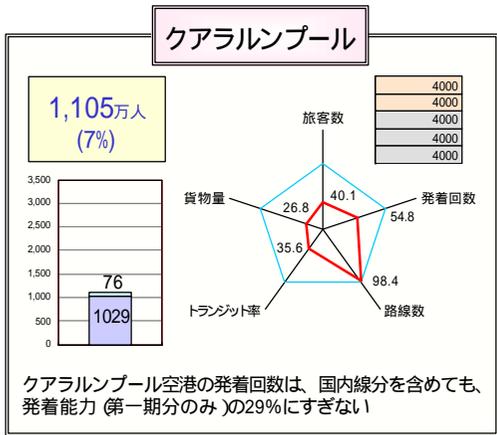
出典) 「エアポートハンドブック2002」(財)関西空港調査会 編集、(株)月刊同友社 発行) 等により航空局作成

アジアの主要空港の国際線旅客数等の比較

凡例 (数値は成田のもの)



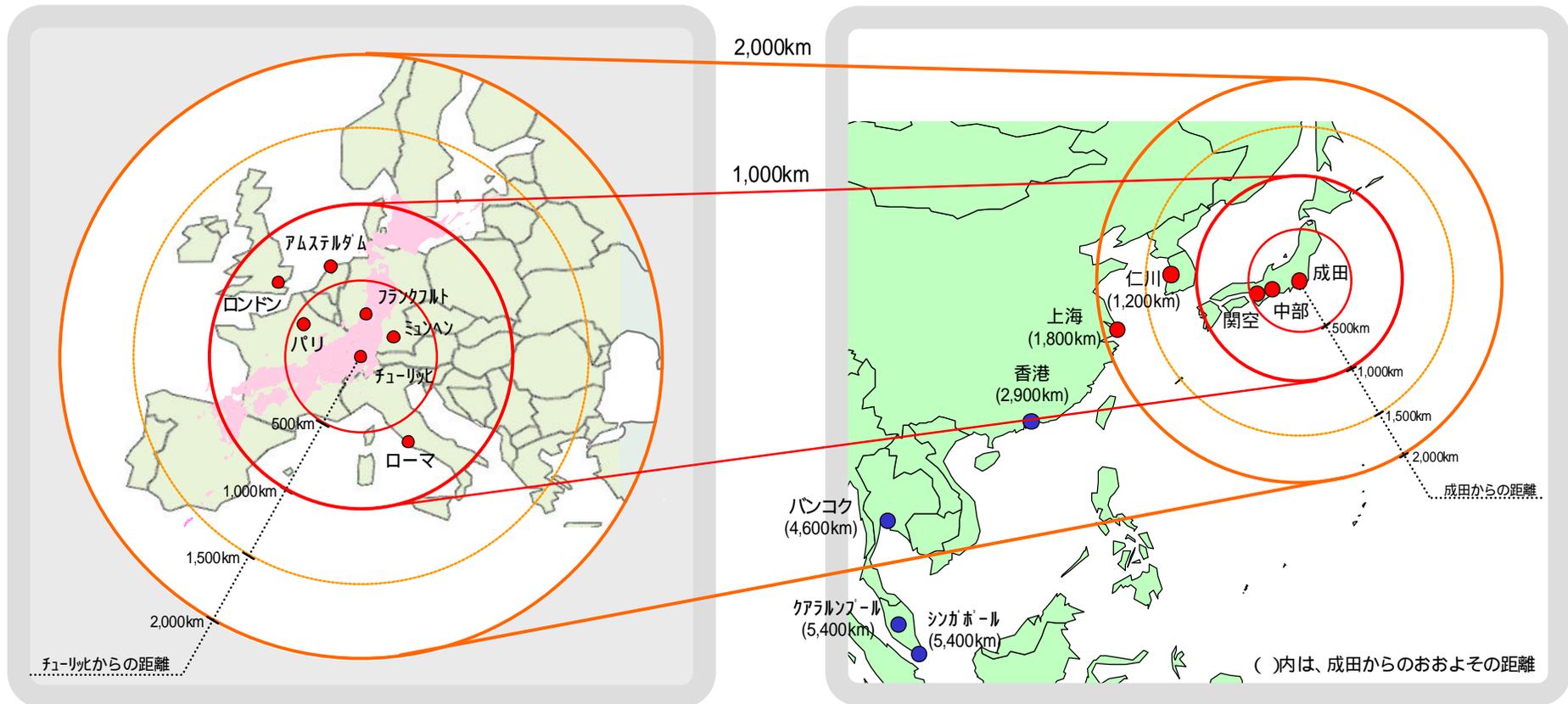
- 米国とオープンスカイ協定を締結している国
- 米国とオープンスカイ協定を締結していない国



路線数は平成13年7月 (OAG Flight Guide)、その他の項目は平成11年 (バンコク、クアラルンプールは平成12年)のデータ
 旅客数等は、成田については国土交通省資料に、諸外国の空港については ICAO AIRPORT TRAFFIC (1999)、各空港HP、各国政府観光機関等のデータに基づき航空局作成
 (旅客数は出入国者を各々1人、乗継客の到着/出発を各々1人としてカウント。)
 滑走路は、「エアポートハンドブック2002」(財)関西空港調査会 編集、(株)月刊同友社 発行 等により航空局作成 (バンコクは第2バンコク空港2004年完成時のもの)
 香港のトランジット率には、中国本土と外国との乗換需要も含む

アジアとヨーロッパにおける拠点空港の位置関係について

ヨーロッパでは、各国の拠点空港が半径約1,000km圏内に集中。
東アジアでは、各国の拠点空港間の距離が遠く、競合関係が成立するか否かは疑問。
(成田 - ソウル仁川間 = 約1,200km、関空 - ソウル仁川間 = 約800km)



出典) ICAO TRAFFIC BY FLIGHT STAGE より航空局作成

諸外国の拠点空港の民営化の状況

英国の例 (BAA)

- 昭和62年に公社組織を民営化、株式100%を上場。
- ・BAA (British Airport Authority)は、**英国の主要7空港 (ヒースロー、ガトウィック等)を所有・管理**。
- ・民営化の方式は「**上下一体方式**」。主要空港の**整備が基本的に終了**していることにより可能に。
- ・政府が黄金株 (拒否権発動が可能)を保有。
- ・中核となる3空港については、着陸料を含む空港料金 (着陸料、駐機料、旅客取扱料)に対して、**プライスカップ制**を導入。
- ・それ以外の**地方の空港**は、**地方公共団体** (61)、空軍 (49)等が所有・管理している。

オーストラリアの例 (上下分離方式)

- ・平成9年以降、**公社組織である連邦空港公社が所有・管理する空港の経営権を長期リース化**。
- ・長期リース化の対象となったのは、**シドニー、メルボルン、ブリスベン等の主要22空港**。
- ・民営化の方式は「**上下分離方式**」。土地は連邦政府が所有。管理権を99年間長期リース。
- ・中核となる13空港については、着陸料を含む空港料金 (着陸料、駐機料、旅客取扱料)に対して、**プライスカップ制**を導入。
- ・それ以外の地方の空港は、地方公共団体等が所有・管理している。

その他の国の状況

- ・オランダ 主要空港である**スキポール空港** (政府・地方出資の公団)の**民営化 (政府保有株式の一部上場 (50%未満))**を、土地は連邦政府が保有する形態での長期リース方式 (一種の上下分離方式)で実施。
- ・ドイツ 主要空港について、管理法人である**公団の株の一部を上場**。フランクフルト空港については、昨年株式の29%を上場したほか、ハンブルク空港でも株式の36%を上場。
- ・中国 北京首都空港の一部株式 (25%)を海外投資家向けに平成12年に上場。

特殊法人等整理合理化計画（抄）

（平成13年12月19日 閣議決定）

新東京国際空港公団	国際ハブ3空港の経営形態のあり方については、従来の航空行政を厳密に検討した上、上下分離方式を含め民営化に向け平成14年中に政府において結論を得ることとする。
関西国際空港株式会社	国際ハブ3空港の経営形態のあり方については、従来の航空行政を厳密に検討した上、上下分離方式を含め民営化に向け平成14年中に政府において結論を得ることとする。

国際拠点空港整備の財源スキーム

成 田 (公 団)		⇒	出資 20%	国 100%	有利子資金 80%					
関 空 (特 殊 会 社)	一 期		⇒	出資 30%	国 4 / 6	地方 1 / 6	民間 1 / 6	有利子資金 70%		
	二期	上物	従来スキーム	⇒	出資 30%	国 2 / 3	民間 1 / 3	有利子資金 70%		
		スキーム見直し後 (2007年まで)	⇒	出資 48%	国 2 / 3	民間 1 / 3	有利子資金 52%			
	下物	従来スキーム	⇒	出資 30%	国 2 / 3	地方 1 / 3	無利子貸付 25%	国 2 / 3	地方 1 / 3	有利子資金 45%
		スキーム見直し後 (2007年まで)	⇒	出資 38%	国 2 / 3	地方 1 / 3	無利子貸付 32%	国 2 / 3	地方 1 / 3	有利子資金 30%
	中 部 (指 定 法 人)		⇒	出資 13%	国 4 / 5	地方 1 / 5	無利子貸付 27%	有利子資金 60%		

出資金の割合 国:地方:民間 = 4:1:5

完全民営化するに当たっては、以下の国の役割があり、これを放棄することは不適切。

国際拠点空港における国の役割

我が国のゲートウェイたる国際拠点空港の戦略的整備

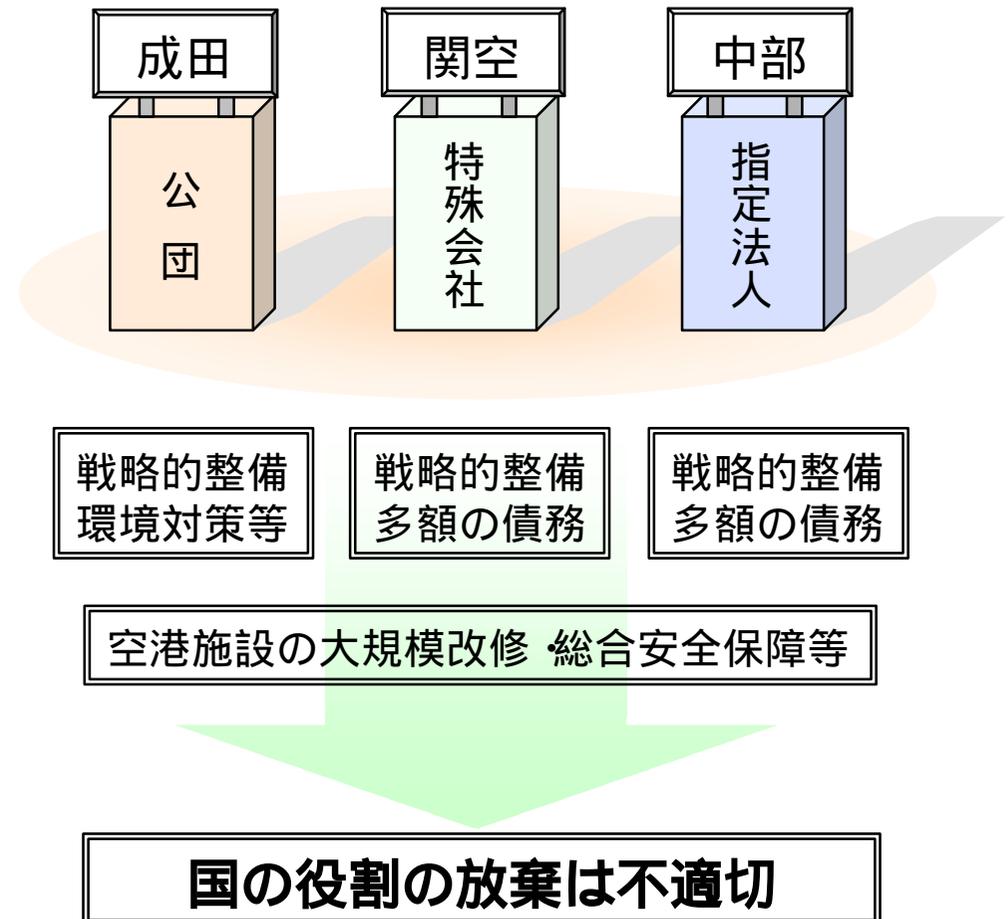
環境対策、共生策

設置管理者の責任

債務を抱えつつ空港運営を可能とするための公的負担、資金調達における信用補完

空港施設の大規模改修等

総合安全保障（災害復旧等）



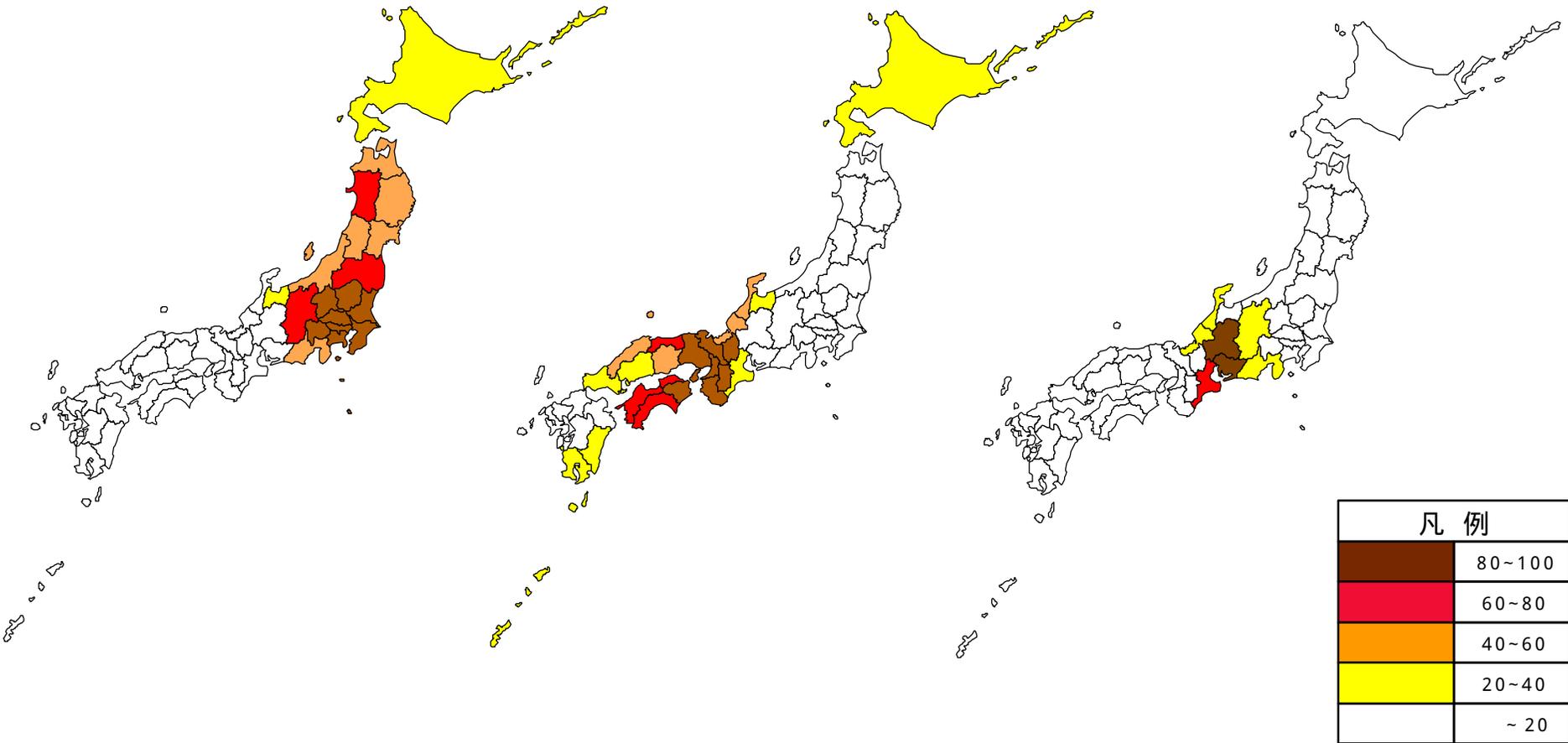
国際拠点空港の利用圏について

成田、関空、中部 (名古屋) の三空港で、我が国全体の国際航空需要をカバー。

成田

関空

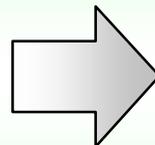
名古屋



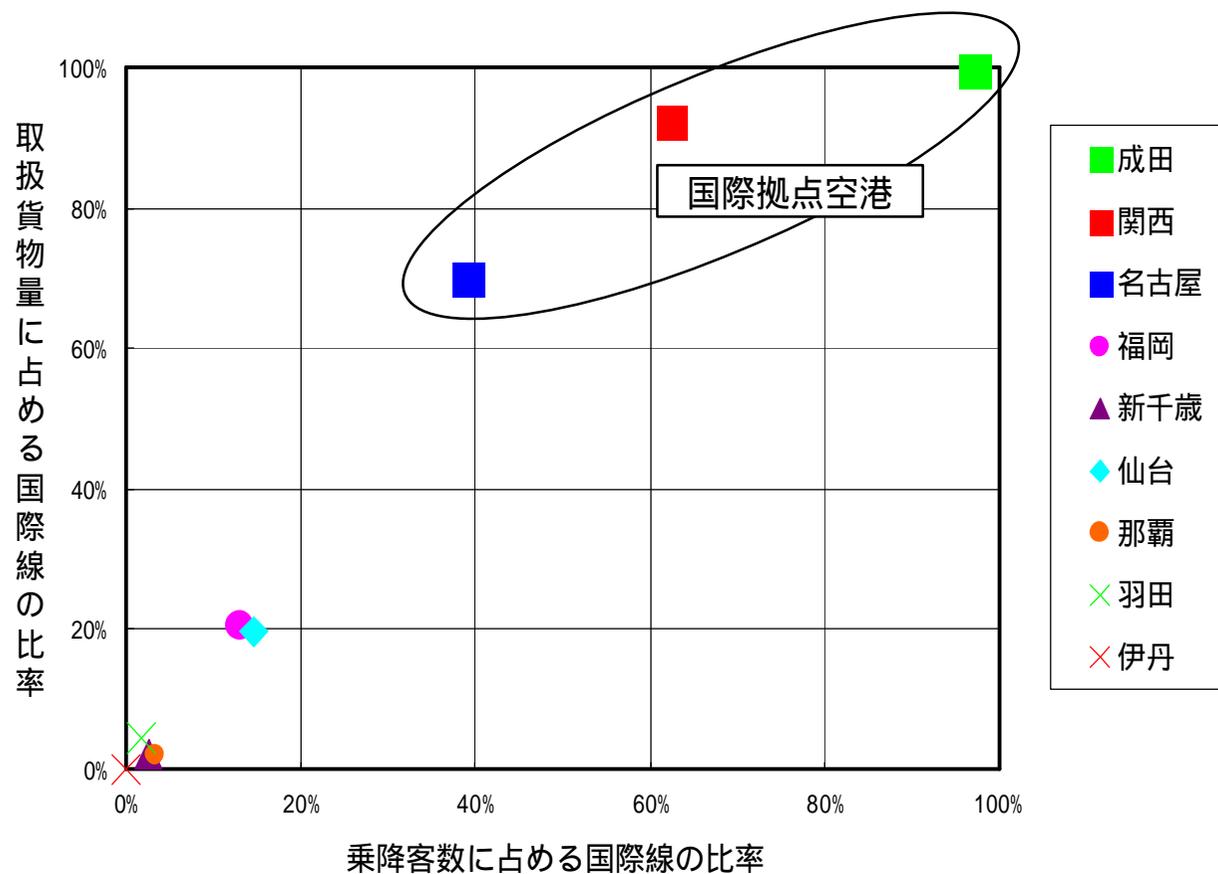
出典) 平成11年度「国際航空旅客動態調査」より航空局作成

(単位 :%)

我が国において、国際線の占める比率が高いのは、下グラフの通り 成田・関西・中部 (名古屋) の三空港



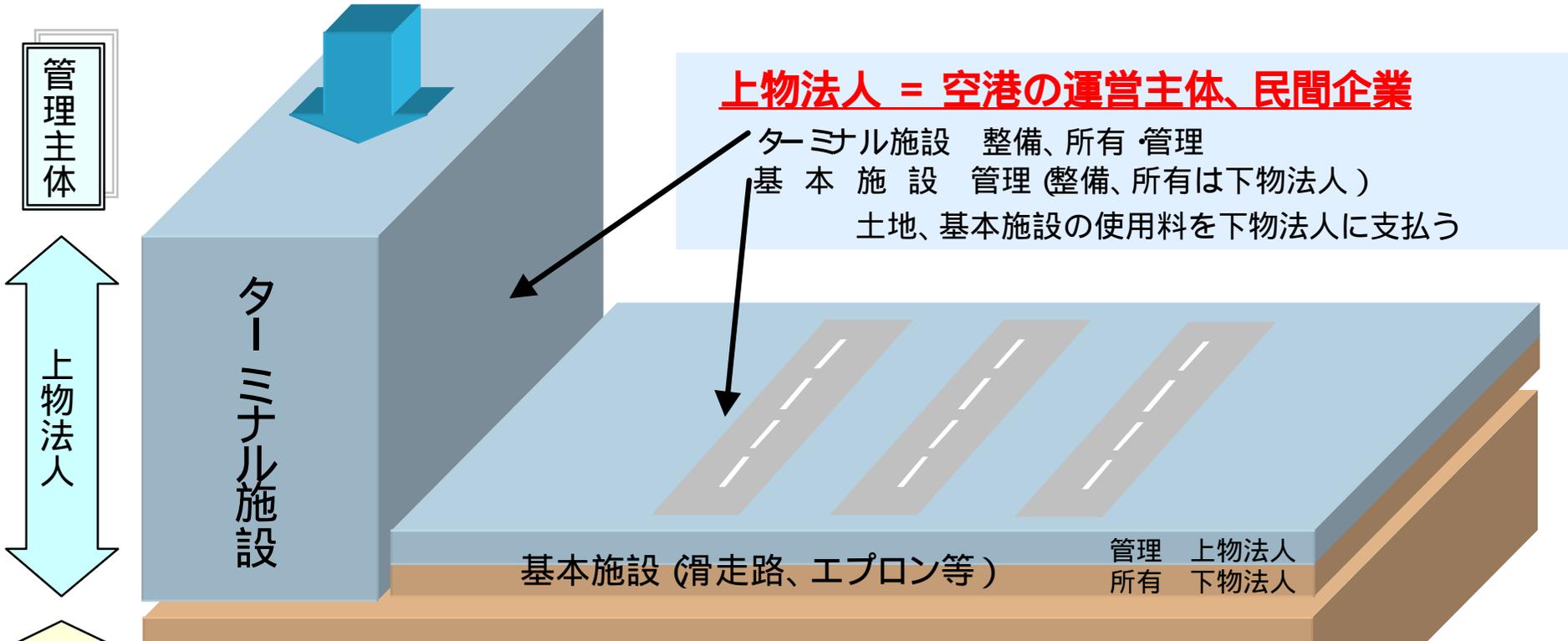
成田・関西・中部の三つが 国際拠点空港」



出典)「平成12年分 空港監理状況調査」(編 航空局飛行場部管理課)より航空局作成

国際拠点空港の民営化 (上下分離方式) のイメージ

着陸料、ターミナル等施設使用料
(基本施設を管理する上物法人が自由に決定)



上物法人 = 空港の運営主体、民間企業
ターミナル施設 整備、所有・管理
基本施設 管理 (整備、所有は下物法人)
土地、基本施設の使用料を下物法人に支払う

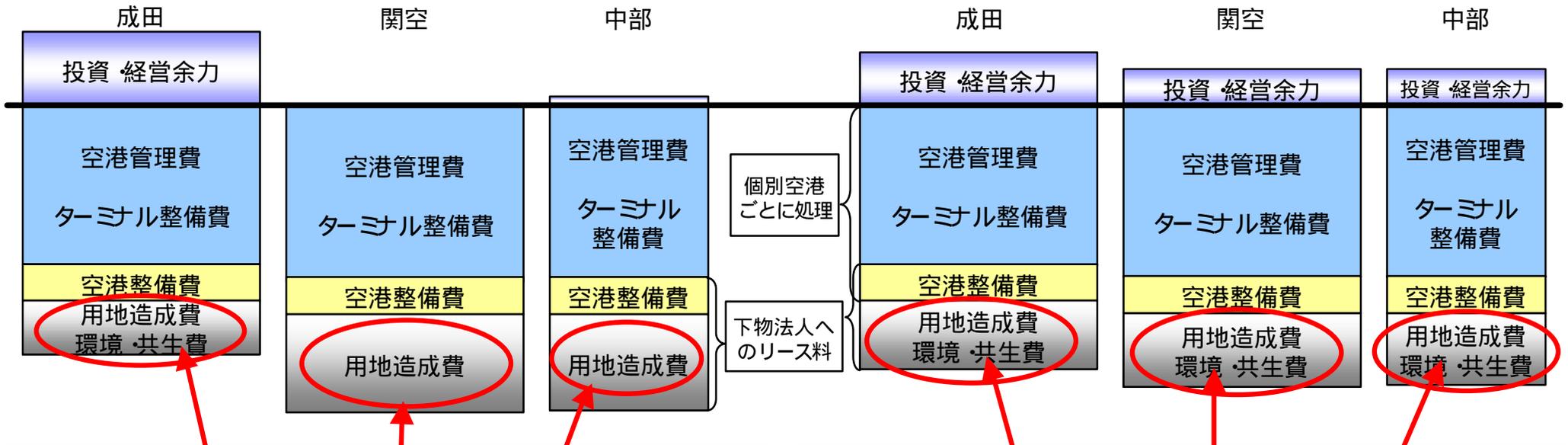
下物法人 = 基盤の整備 保全、公的法人
基本施設 整備、所有、保全 } 上物法人に貸与
土地 整備、所有、保全 }
設置管理者の義務である環境対策、共生策も担当

土地・基本施設の使用料
コスト見合いを原則として、今後算定方法
について検討

上物法人の経営のイメージ

経営体力の均等化をしない場合

経営体力の均等化をした場合



立地条件等により 負担割合が異なる
負担割合の差が生じるのは、国の空港立地政策による

アンバランス部分のみを三空港で共通処理
全国民がほぼ同じ負担水準でサービスを楽しむ

投資 経営余力 : 需要増、施設更新等のための投資や経営環境の変化に対応し得る財務余力のこと

・立地条件等による負担のアンバランスは、国の空港立地政策に起因。
上物法人の経営努力により回復させるのは不適切。

・このアンバランスを放置すれば、関空、中部の上物法人が成田と同様の経営努力をしても、成田の旅客サービスのみが向上。

・空港間のアンバランスが解消すると、全国民がほぼ同じ負担水準で、国際航空サービスを楽しむことが可能に。

特定債務等の処理について

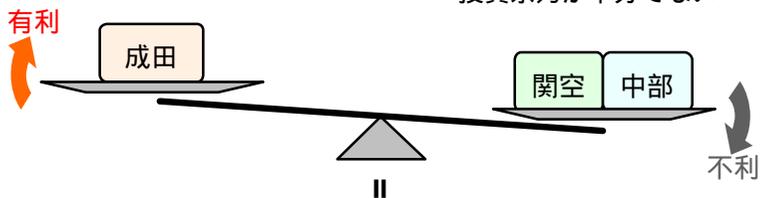
3空港の経営体力のアンバランス

成田

陸上空港
十分な投資余力

関空・中部

海上空港
・多大な用地造成債務により
投資余力が十分でない



||
国の空港立地政策から生じた
立地条件等によるアンバランス

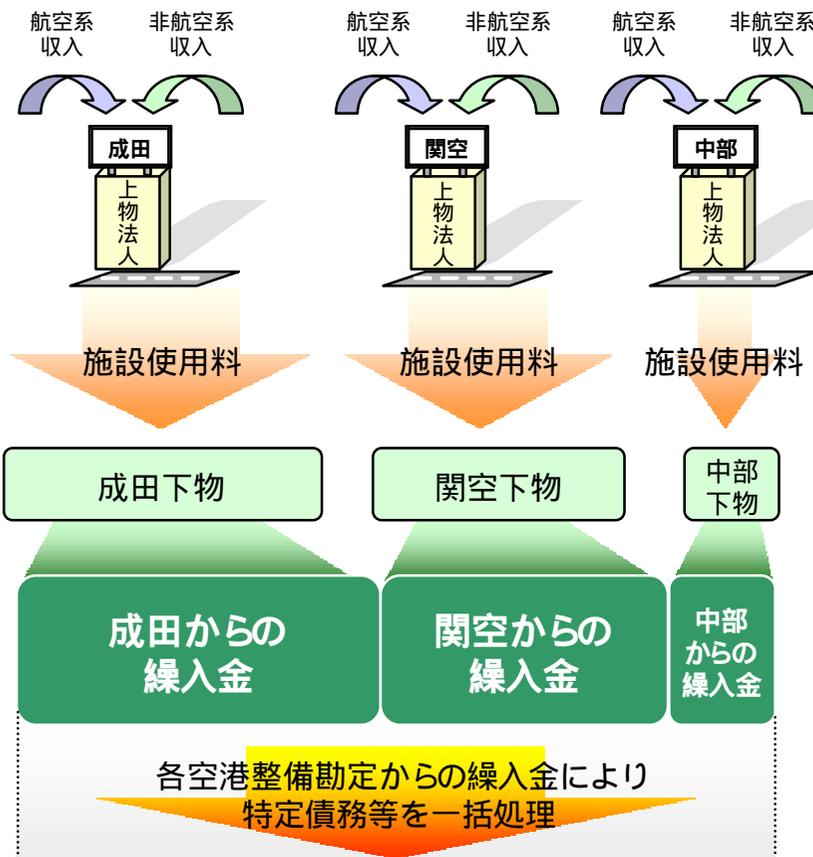
立地条件等による経営体力のアンバランスは、
国の空港立地政策に起因

各空港の経営体力に応じた繰入金により 特定債務等
を一括処理することで、空港間のアンバランスを解消

特定債務等の範囲

これまでの空港整備と、現在整備を進めている部分 (関空 2期、中部等) の用地造成に係る有利子債務及び環境対策、共生策等に係る費用に限定

特定債務等の処理イメージ

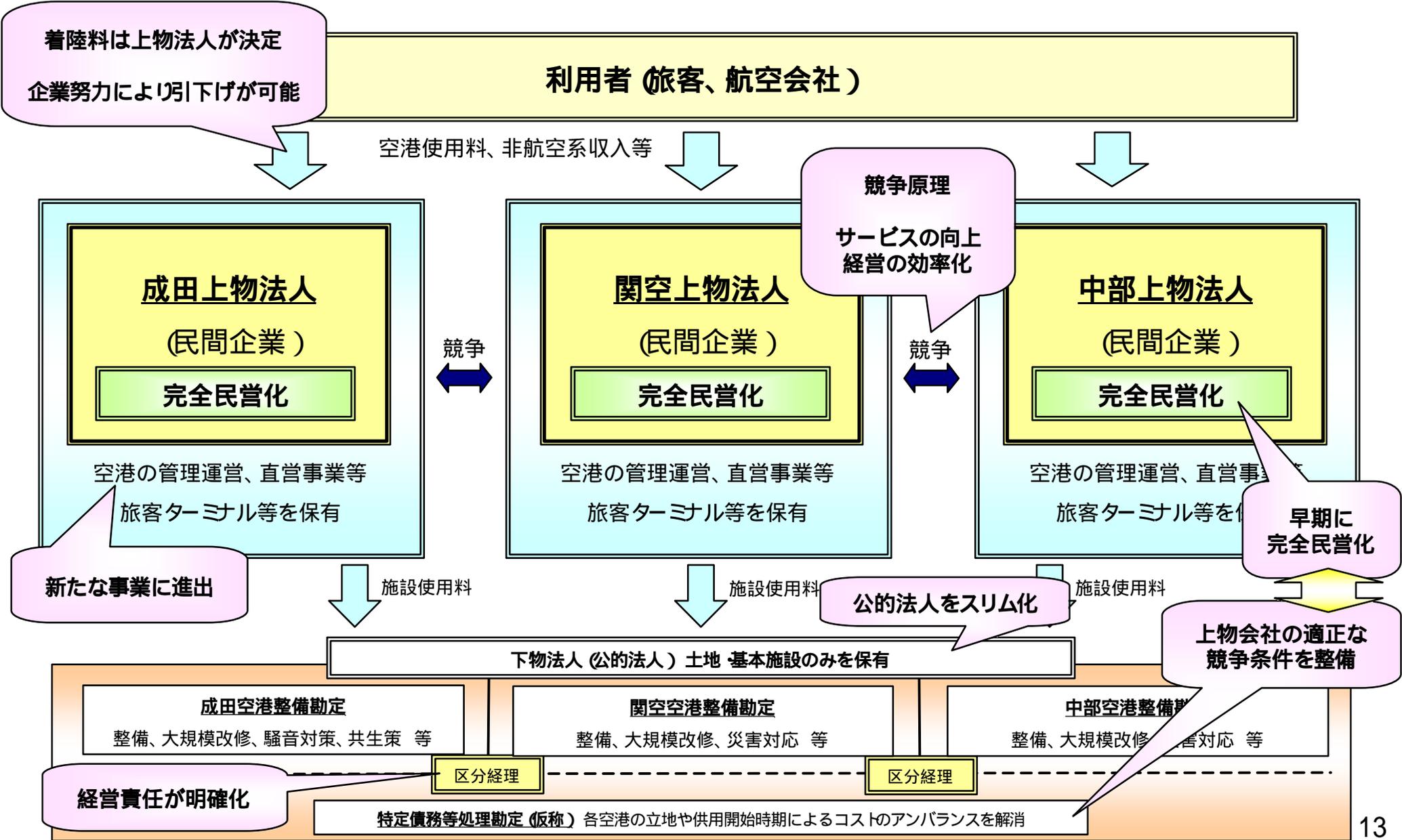


=

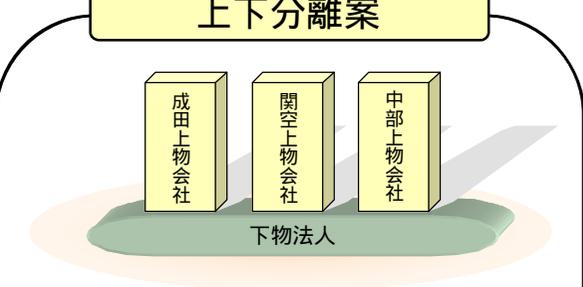
成田 環境・共生費等 成田 用地造成費	関空 用地造成費	中部 用地 造成費
------------------------------	-------------	-----------------

用地造成費 … 用地造成に係る有利子債務

国際拠点空港民営化 (上下分離方式) のメリット



国際拠点空港の民営化によるメリット・デメリット

	現行法人個別民営化案	地域統合案	上下分離案
			
形態 →	各空港ごとに上下一体で民営化	三大都市圏ごとに空港を統合（成田+羽田、関空+伊丹、中部）、上下一体のまま民営化	各空港ごとに上下分離 上物はそれぞれ民営化、下物を統合（公的主体）
早期完全民営化の可否 →	成田は環境・共生策、関空・中部は債務により 早期民営化は困難	多額の債務により 極めて困難	上物法人の早期完全民営化は 三空港とも可能
環境・共生策 →	成田の環境対策・共生策について 地元・周辺住民の不安を招くおそれあり	成田の環境対策・共生策について 地元・周辺住民の不安を招くおそれあり	公的主体が着実に実施
災害等への対応 →	民営企業に対しては 十分な支援を行うことが可能か？	民営企業に対しては 十分な支援を行うことが可能か？	公的な下物法人に対して 国等からの支援が可能
債務償還 →	確 実	大幅に遅延 (特に成田・羽田)	確 実
独立採算制 →	確 保	確 保	区分経理が原則 用地造成債務等に関り共通勘定で一括処理
	国の空港立地政策により生じた 三空港の立地条件の差異により 適正な競争環境が実現せず	国の空港立地政策により生じた 三空港の立地条件の差異により 適正な競争環境が実現せず	経営体力の均等化を図ることにより 全国民がほぼ同じ負担水準で 国際航空サービスを楽しむ