

# 海外における空港民営化の動き



# 海外における空港民営化について

## 空港の民営化の背景

- イギリスにおける空港民営化を契機として、空港の民営化が世界的に注目
- 航空の規制緩和等の進展とともに、ヨーロッパを中心に空港の民営化が拡大
- 国家財政への貢献、政府財政に縛られない資金調達、民間のノウハウ・創意工夫の活用等の観点から、空港民営化が推進

## 期待される民営化の効果

- コストを意識した経営の効率化
- 利用者ニーズに対応したサービスの向上
- 創意工夫等による非航空系収入の拡大
- 地域特性を踏まえた空港マーケティングの実現

## 民営化における留意点

- 地域貢献の観点が確保されるのか。
- 公正・中立な空港運営が確保されるのか。
- 必要な整備や維持管理が確実になされるのか。
- 災害等、民間企業で対応できない場合はどうするのか。

# 空港民営化の手法

空港の民営化には、様々な手法があり、大きく以下の5つ(※1)に分類できる。

- ① 株式上場: 株式市場において株式を公開
- ② 特定の民間企業への売却(※2): 空港の一部又は全部を入札により売却
- ③ 長期独占営業権の売却等(※3): 一定期間の空港経営権を売却等
- ④ BOT方式: 民間企業が空港施設等を建設、運営し、事業終了後、施設を公共部門に譲渡
- ⑤ 管理委託契約: 公共部門側に所有権を残しつつ、受託企業が空港を管理

※1 アン・グラハム:「空港経営-民営化と国際化-」等を参照。

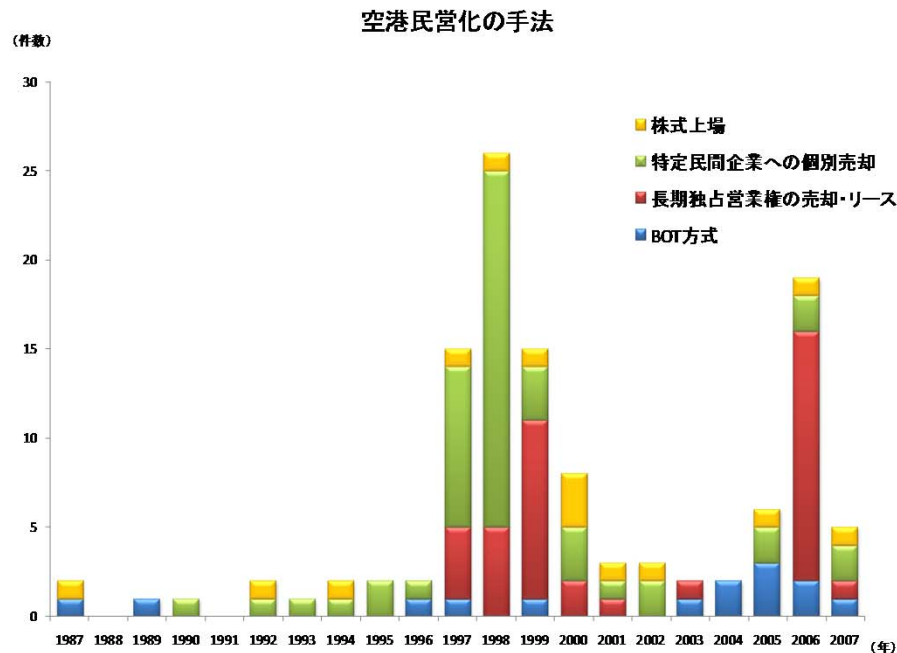
※2 「特定の民間企業への売却」は、トレードセールと言われる場合がある。

※3 「長期独占営業権の売却等」は、コンセッションと言われる場合がある。

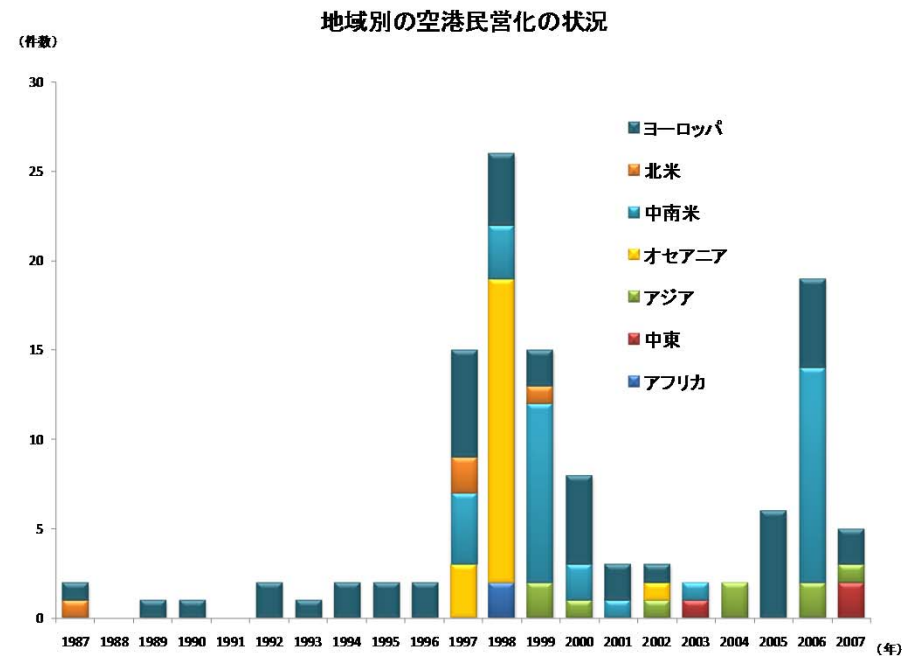
	株式上場	特定の民間企業への売却 (トレードセール)	長期独占営業権の売却等 (コンセッション)	BOT方式	管理委託
運営のリスク を取る主体	○基本的に民間株主	○基本的に民間企業	○基本的に民間企業	○基本的に民間企業	○官民で分担
メリットや 留意点等	○株式市場から柔軟に 資金調達が可能	○株式上場より、高値で売却 される例が多い	○土地等の所有者として行政 の関与が可能 ○適切な空港運営主体の選 択、運営委託後のルール の設定等の関与に合理的な根 拠となる ○制度設計が複雑	○土地等の所有者とし て行政の関与が可能 ○空港施設で導入事例 あり	○最も穏健な契約

# 世界の空港民営化の動き

- 空港民営化の手法としては、「特定の民間企業への売却」が多い。
- 各国の主要空港（ヒースロー、シャルル・ド・ゴール、ローマ等）においては、株式上場が多い。
- 「長期独占営業権の売却等」については、中南米の事例が多い。
- 空港民営化の動きは、当初、ヨーロッパが中心であったが、近年、アジアや中南米など、世界各地で見られる。



※BAA(英国空港公団)やADP(パリ空港公団)等は1件とカウント



資料: アン・グラハム:「空港経営 -民営化と国際化-」等を参照

# ケース・スタディ

## イギリス(ロンドンシティ空港) 【創意工夫の事例】

- ロンドンにおける5番目の規模の空港で、都心部に位置するため空港アクセスは良いが、拡張の余地が乏しく、周辺環境対策が必要
- 利用客の7割はビジネス客でビジネスジェットも多数
- GIP (Global Infrastructure Partners) 投資前の経営者は業容拡大意欲に乏しく、旅客数は2002年で約150万人
- 2006年10月、GIPがロンドンシティ空港を取得
- GIPがBA社に働きかけて、2009年9月、ニューヨーク便の就航が実現
- 機材はエアバス318を使用。座席は32席のみで全席ビジネスクラス・フルフラットシート
- 滑走路が短い(=大西洋を渡りきるだけの燃料積み込みが不可能)という課題解決のため、
  - ・アイルランド・シャノン空港へ給油のために着陸
  - ・搭乗客は、給油時間中に米国税関・入管手続
  - ・待ち時間にショッピングや食事などを楽しむスキームを導入
- 現在はBA社のドル箱路線に
- 2009年の旅客数は、約280万人と2002年から倍増

・市街地に近いという特性を活かして、  
ビジネス客に特化したマーケティングを展開

## アルゼンチン 【失敗事例】

- 1998年1月、33空港を一括して30年間のコンセッションで事業権を売出
- ミラノ空港会社を含む企業連合(AA2000)が空港収入の36.9倍で落札
- 過大な需要予測に基づく高額落札
  - 規制されていないチェックインカウンター等の料金への転嫁
- 民営化後の政治・経済危機によるアルゼンチンの国内外航空需要は低迷
- さらに、全国規模での空港間内部補助に対する航空会社の不満
- 整備計画が予定どおり実施されず、サービス水準も低下
  - コンセッション契約違反で政府と法定論争
- 事業権料は最初の5年間は毎年1.71億ドルを支払うことになっていたが、実行されず、2007年以降は収益の15%の支払いに変更

・外部環境の変化に対するリスクヘッジの欠如  
・市場環境の変化等のリスクを十分に反映した契約内容ではなかった

# 海外における空港民営化等の事例

国名		イギリス	フランス	ドイツ	オーストラリア	韓国	アメリカ
空港の運営主体	国	—	—	—	—	—	—
	自治体	○(地方空港)	○(地方空港等)	—	—	—	○
	公社	—	—	—	—	○	○
	株式会社等(※)	○(BAA等)	○(ADP等)	○	○	—	—
航空系と非航空系の経営一体化の有無		一体運営	一体運営	一体運営	一体運営	一体運営	一体運営

※国、自治体等が株式の一部を所有している場合も含む

## 1. 各国主要空港の民営化事例

運営主体	BAA	ADP	Fraport AG	Sydney Airport Co.,Ltd	仁川国際空港公社	ニューヨーク・ニュージャージー港湾公社
対象空港	当初はヒースロー空港、ガトウィック等7空港	シャルド・ゴール空港、オルリー空港等、14空港	フランクフルト空港等、12空港	シドニー空港、シドニー近隣小空港	仁川国際空港	JFK、ラガーディア、ニューアーク・リバティ空港
民営化時期(上場・売却時期)	1986年に株式会社化(1987年に株式上場)	2005年に株式会社化(2006年に株式上場)	2001年に株式会社化(2001年に株式上場)	1998年に株式会社化(2002年に株式売却)	2001年に空港公社設立(株式上場予定)	—
民営化形態	「株式会社化」	「株式会社化」	「株式会社化」	「株式会社化」及び「長期リース」(50年+49年の延長オプション)	「株式会社化」及び「無償長期リース」	Port Authority(民営化形態はとっていない)

## 2. 各国主要空港以外の民営化事例

運営主体	BAA以外の空港においては、100%自治体所有である空港(マンチェスター空港)や一部の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模様。(詳細不明)	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	有限会社ミュンヘン空港	空港毎のコンソーシアム出資会社	韓国空港公社	シカゴ市
対象空港		ニス・リヨン・トゥールーズ等主要12地方空港	ミュンヘン空港	ブリスベン・メルボルン・アデレード等18空港	金浦、清州等14空港(仁川以外の空港)	シカゴ・ミッドウェー空港
民営化形態		「株式会社化」及び「長期リース」	有限会社	「長期リース」(50年+49年延長オプション)	「株式会社化」及び「無償長期リース」	コンセッションによる民営化を予定。(現在中断している模様)

※国土交通省の資料を編纂して作成