

Ⅲ 「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化

～国土交通省成長戦略会議報告書(平成22年5月17日公表)(抜粋)～

1. 現状の課題・問題点(抜粋)

空港整備勘定(旧空港整備特会)は、空港の利用者である航空会社が負担する着陸料等の空港使用料や一般会計からの繰り入れ(いわゆる真水)を主な財源とし、国が管理する空港の整備、維持・運営を行うとともに、地方自治体が管理する空港の整備にも補助を行ってきた。この空港整備勘定によって、結果として利用実績が乏しい空港も含め整備を行い、全国で98の空港が供用されている。

国も最近になって空港政策を「整備」から「運営」へとシフトさせ、平成20年に「空港整備法」を「空港法」と改正したところである。この際、空港を整備の財布である空港整備勘定の在り方についても必要な見直しを行うべきであったが、実際には、空港政策のシフトが不完全な状態のままとなっている。

また、既に整備された空港の運営の効率化の観点からも課題が多い。特に、大部分の空港においては、航空インフラの構築・維持主体としての国や自治体等(着陸料等の航空系収入の受け手)と空港ビル等の空港関連企業(物販、テナント料、駐車場代等の非航空系収入の受け手)が別組織となっている(いわゆる上下分離)ことに加え、非航空系収入の受け手たる空港関連企業へのガバナンスの仕組みが十分とは言えない状況である。そのため、非航空系部分で十分な収益を上げ、これを原資として着陸料や施設利用料等の低廉化を図り、利用促進につなげるという、諸外国の空港で一般的なビジネスモデルが確立されていない。

こうした状況を改善するため、中期的には、諸外国の空港と同様に、空港関連企業と空港との経営一体化、民間への経営委託(コンセッション)ないし民営化を通じて、航空インフラの構築と維持の双方に、可能な限り「民間の知恵と資金」が投入されるような仕組みの構築を指向すべきと考える。

その上で、そこに至る具体的な道筋として、空港経営の効率化のためのガバナンス構築(2-1)を図るとともに、公租公課も含めた空港整備勘定の各歳入・歳出のあり方の見直し(2-2)を行う。

2. 課題に対応した政策案(抜粋)

2-1: 空港経営効率化のためのガバナンス構築

(1)ガバナンス構築の方向性・進め方

効率的なガバナンスの強化を図る観点からは、先述の通り、中期的には、①空港関連企業と空港との経営の一体化及び、②民間への経営委託(コンセッション)、ないし民営化を指向すべきである。

(2)課題に対応した政策案

①経営一体化、民間への経営委託・民営化に関する取組み

空港関連企業と空港との経営一体化及び民間への経営委託(コンセッション)ないし民営化については、平成22年度から有識者による検討会を立ち上げ、経営一体化等に向けた論点整理、ベストプラクティスの早期展開等に関して検討を開始し、おおむね1年程度を目処に結論を得る。

地方自治体等の関係者との調整が整い、経営一体化等に向けた環境が整備され次第、対応が可能な空港について先行的に経営の一体化等を実施していく。

これら先行事例の蓄積(戦略4に基づく関空・伊丹の成果等も検証)と課題抽出・解決策の検討を踏まえ、他の空港にも経営一体化等の取組みを広げていくこととしたい。

(3)留意点

現段階での初期分析によれば、ガバナンスの欠如もあり、空港そのものと空港関連企業とをあわせても、赤字状態にある空港が相当数存在。地方自治体の巻き込み、および適切な経営を行うことへのインセンティブスキームを構築することが、変革実行上の必要条件となろう。

民間への経営委託(コンセッション)か民営化のいずれを選択するのかについては、空港運営主体に対して国が航空政策の観点からどのように関与すべきか、国民の重要な資産である空港をどのように活用するのか等に関する国民の目線や広い視野に立った議論が必要。また、空港に対する国と地方自治体等の関与のあり方に関する検討も欠かせない。

羽田空港のターミナル会社は、上場企業であり、上下一体型を志向するためには、TOB等の手段が必要となるが、実効性があるか検討が必要である。

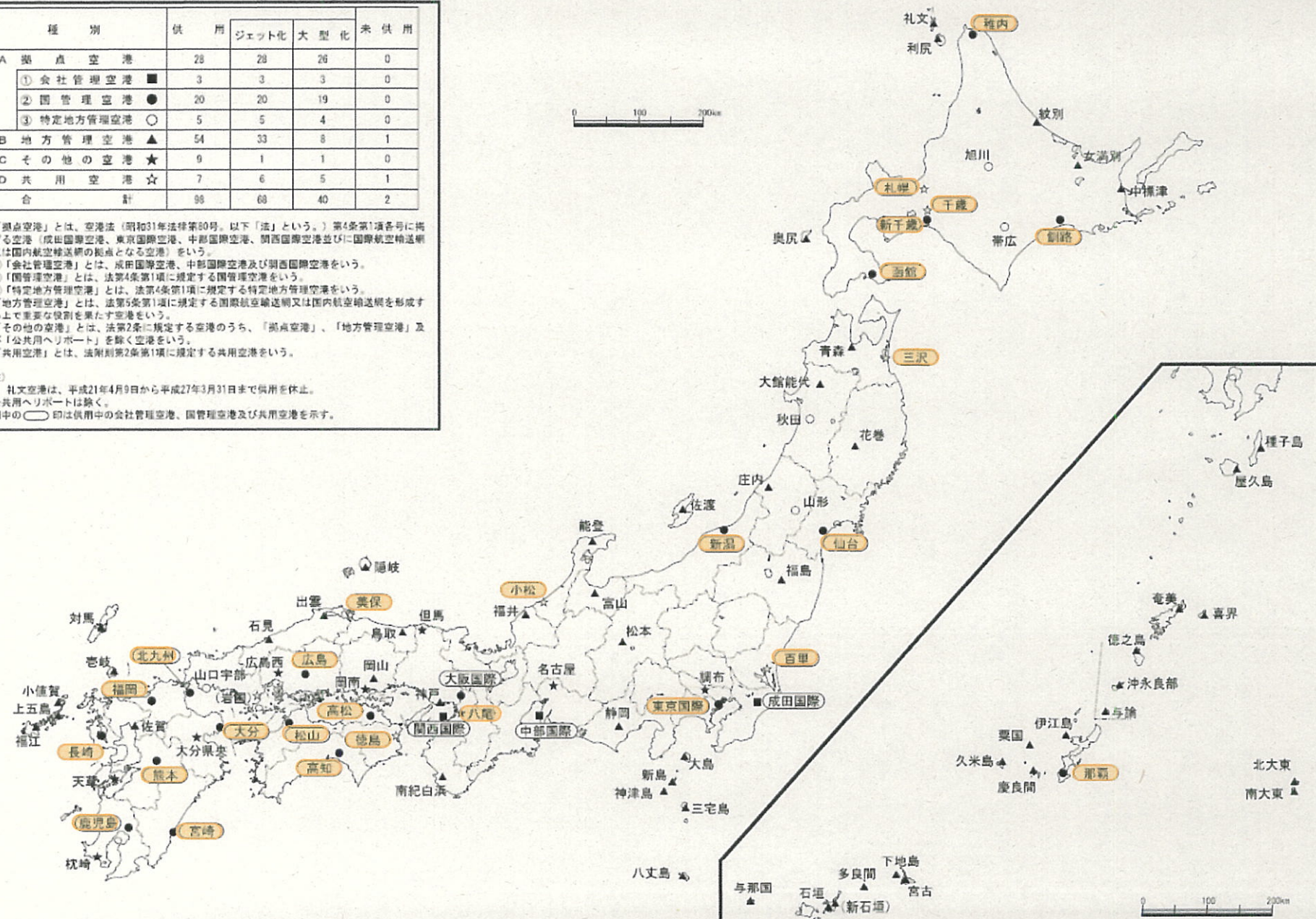
空港分布図

種別	供用	ジェット化		未供用
		大型化	小型化	
A 拠点空港	28	26	2	0
① 会社管理空港 ■	3	3	0	0
② 国管理空港 ●	20	20	0	0
③ 特定地方管理空港 ○	5	5	0	0
B 地方管理空港 ▲	54	33	21	1
C その他の空港 ★	9	1	8	0
D 共用空港 ☆	7	6	1	0
合計	98	68	30	2

- A 「拠点空港」とは、空港法（昭和31年法律第80号。以下「法」という。）第4条第1項各号に掲げる空港（成田国際空港、東京国際空港、中部国際空港、関西国際空港並びに国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる空港）をいう。
 ①「会社管理空港」とは、成田国際空港、中部国際空港及び関西国際空港をいう。
 ②「国管理空港」とは、法第4条第1項に規定する国管理空港をいう。
 ③「特定地方管理空港」とは、法第4条第1項に規定する特定地方管理空港をいう。
 B 「地方管理空港」とは、法第5条第1項に規定する国際航空輸送網又は国内航空輸送網を形成する上で重要な役割を果たす空港をいう。
 C 「その他の空港」とは、法第2条に規定する空港のうち、「拠点空港」、「地方管理空港」及び「共用ヘリポート」を除く空港をいう。
 D 「共用空港」とは、法附則第2条第1項に規定する共用空港をいう。

(注)

- ・1 礼文空港は、平成21年4月9日から平成27年3月31日まで供用を休止。
- ・公共用ヘリポートは除く。
- ・図中の○印は供用中の会社管理空港、国管理空港及び共用空港を示す。



平成23年4月1日現在

○ 本検討会の対象空港

空港の種別

	空港会社管理	国管理	地方自治体管理
拠点空港(28) (国や空港会社が設置する拠点空港)	成田、関空、中部 (計3空港)	羽田、(伊丹)、新千歳、稚内、釧路、函館、仙台、新潟、広島、高松、松山、高知、福岡、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇 (計20空港)	旭川、帯広、秋田、山形、山口宇部 (計5空港)
地方管理空港(54) (地方自治体が設置する重要な空港)			中標津、紋別、女満別、青森、大館能代、花巻、庄内、福島、静岡、富山、能登、福井、松本、神戸、南紀白浜、鳥取、出雲、石見、岡山、佐賀 (計20空港) <離島空港> 利尻、礼文、奥尻、大島、新島、神津島、三宅島、八丈島、佐波、隠岐、対馬、小値賀、福江、上五島、奄岐、種子島、屋久島、奄美、喜界、徳之島、沖永良部、与論、粟国、久米島、慶良間、南大東、北大東、伊江島、宮古、下地島、多良間、石垣、波照間、与那国 (計34空港)
その他の空港(16) (自衛隊等との共用空港、コミュニター空港等)		札幌、千歳、百里、小松、美保、徳島、三沢、八尾 (計8空港)	調布、名古屋、但馬、広島西、岡南、大分県央、枕崎、天草 (計8空港)
合計 (98)	3	28	67