

国際拠点空港の民営化について

平成 1 4 年 1 1 月
国土交通省航空局

国際拠点空港の民営化について

1. これまでの議論と論点の整理

10月11日に行われた交通政策審議会第11回空港整備部会においては、各空港が民営化を進めるに当たって、以下の課題が明確化。

◎新東京国際空港（以下「成田空港」という。）

- ・民営化に当たっては、環境対策・共生策の確実な実施について、関係地方公共団体、地元の住民の方々の信頼が得られる仕組み作りが必要。

◎関西国際空港（以下「関西空港」という。）

- ・海上空港であり、巨額の用地造成費等を要したために過大な有利子債務を有しており、経営基盤の強化が必要。

◎中部国際空港（以下「中部空港」という。）

- ・供用開始前であり、営業実績がない中で、経営形態の変更について株主の理解を得て年内に意思決定を行うことは、事実上困難。
- ・開港直前の経営形態の変更は、プロジェクト全体に支障を与えるおそれ。

関係者の意見を総合すると、3空港一体で上下分離する案については、事実上、年内にすべての関係者が合意するのは困難との認識が示され、改めて各空港の課題を克服するような民営化の道筋を考えることとされた。

2. 民営化案の検討

第11回空港整備部会での総括を踏まえ、各空港について、以下の3つの案により民営化の妥当性、実現可能性について比較検討を実施。

(a) 個別一体民営化案

現行法人について、各空港ごとに、そのまま民営化を進めるもの。

(b) 個別上下分離案

各空港ごとに、基本施設と土地を保有する公的法人（以下、「公的法人」という。）と、ターミナル等を保有して空港を運営する空港運営会社を設立し、空港運営会社の民営化を図るもの。

(c) 地域統合案

東京、大阪の都市圏ごとに、それぞれの空港を統合して統一の運営会社を設立することにより、民営化を図るもの。

3. 比較検討の視点

個別の空港ごとに民営化を検討するに当たっての比較検討に必要な視点は、以下のとおり。

◎国の責任の確実な遂行の視点

- ・ 空港整備の着実な推進
- ・ 災害復旧時の対応
- ・ 緊急時における対応

◎民営化主体の円滑な経営の確保の視点

- ・ 財務面での経営基盤の確保
- ・ 経営責任の明確化
- ・ 新組織への移行
- ・ 環境対策・共生策の実施

◎空港整備財源の確保の視点

- ・ 株式売却益の確保

◎その他

- ・ 特殊法人等改革との関係

4. 各空港における民営化の基本方針

(1) 新東京国際空港

- ・ 成田空港の場合、経営責任の明確化、新会社の経営基盤の安定性、新会社への円滑な移行、株式売却益の確保等の観点から、成田公団を一体としてできる限り早期に特殊会社化し、早期の株式上場を目指すことが適切。

- ・ その際、以下の課題への対応については、公的法人を新設しなくても、成田公団を国出資の特殊会社とし、法規制等を措置することにより担保を図ることが可能。
 - i) 平行滑走路の2,500m化等の空港整備の推進
 - ・ 国出資の特殊会社の下で、平行滑走路の2,500m化等を推進。

 - ii) 環境対策・共生策の確実な実施
 - ・ 環境対策その他周辺対策の実施を法令上位置付けること等により、環境対策・共生策の確実な実施を確保。

 - iii) 災害復旧等の対応
 - ・ 大規模災害時の特別立法等国が適切な支援措置を実施。

 - iv) 緊急時における対応
 - ・ 緊急時における空港の使用については、法令の運用等により適切に対応。

(2) 関西国際空港

①経営形態のあり方に関する基本的考え方

- ・ 関空会社は、民間出資を含む株式会社（特殊会社）であり、既に民営化された経営形態。海上空港のため、用地造成等に係る過大な有利子債務が存在。
- ・ 個別上下分離案では、仮に航空需要が下振れした際には、施設使用料を引き下げないと運営会社の経営が不安定となる一方、公的法人の有利子債務の確実な償還に支障が生じる等から、債権者の理解を得られないほか、公的部門に多額の負担がかかるおそれ。
- ・ このため、現在の特殊会社としての経営形態を維持しつつ、将来の完全民営化に向け、安定的かつ円滑な債務の償還を確実なものとするための条件整備を行うことが適切。

②将来の完全民営化に向けた経営改善につながる条件整備

- ・ 将来の完全民営化に向けた経営改善につながる条件整備に当たっては、以下の視点から検討。
 - ・ 関空会社の抜本的な経営改善努力が必要。
 - ・ 関係地方公共団体や民間と一体となった、一層の利用促進が必要。
 - ・ 経営改善努力を前提としつつ、航空需要が相当程度下振れした場合であっても、安定的かつ円滑な債務の償還を確実なものとするための施策を検討すべき。
 - ・ 2期事業については、
 - ・ 我が国の国際航空需要に対応するために必要となる事業であり、早期の平行滑走路供用を目標として予定通り工事を推進する必要があるとの立場
 - ・ 需要動向、会社の経営状況等を十分見極めていく必要があるとの立場
- があり、これらの視点を踏まえて対応することが必要。

(3) 中部国際空港

◎経営形態のあり方に関する基本的考え方

- ・ 中部国際空港株式会社は、商法上の民間会社として設立された法人について、空港の整備及び管理を行うものとして国が指定した「指定法人」であり、既に民営化された経営形態である上、民間からの出資が半数を占める株式会社。
- ・ また、中部国際空港は現在建設中であり、開港直前に経営形態を変更した場合には、地元経済界、自治体、出資者等の関係者に多大なる影響を及ぼし、プロジェクト全体に支障を与えるおそれ。
- ・ このような状況を踏まえると、平成17年の供用開始に向けて、現在の経営形態のまま事業を推進し、供用開始後、経営状況を見つつ完全民営化に向けて検討することが適切。

国際拠点空港民営化 長期収支試算の概要

○成田空港（平成16年度からの試算）

（a）個別一体民営化案

| | 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

| | 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

| | 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 | | | |

○関西空港（平成19年度（2期供用開始想定年）からの試算）

（a）個別一体民営化案

| | 単年度黒字 | 繰越損失解消 | 債務完済 |
|---|-------|--------|------|
| 関空会社 | 3年目 | 17年目 | 30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

| | 単年度黒字 | 繰越損失解消 | 債務完済 |
|---|-------|--------|------|
| 空港運営会社 | 5年目 | 17年目 | 27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 | 13年目 | 30年目 |

（c）地域統合案

| | 単年度黒字 | 繰越損失解消 | 債務完済 |
|---|-------|--------|------|
| 「関空＋伊丹」会社 | 4年目 | 21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 | | | |

○中部空港（平成17年度（供用開始想定年）からの試算）

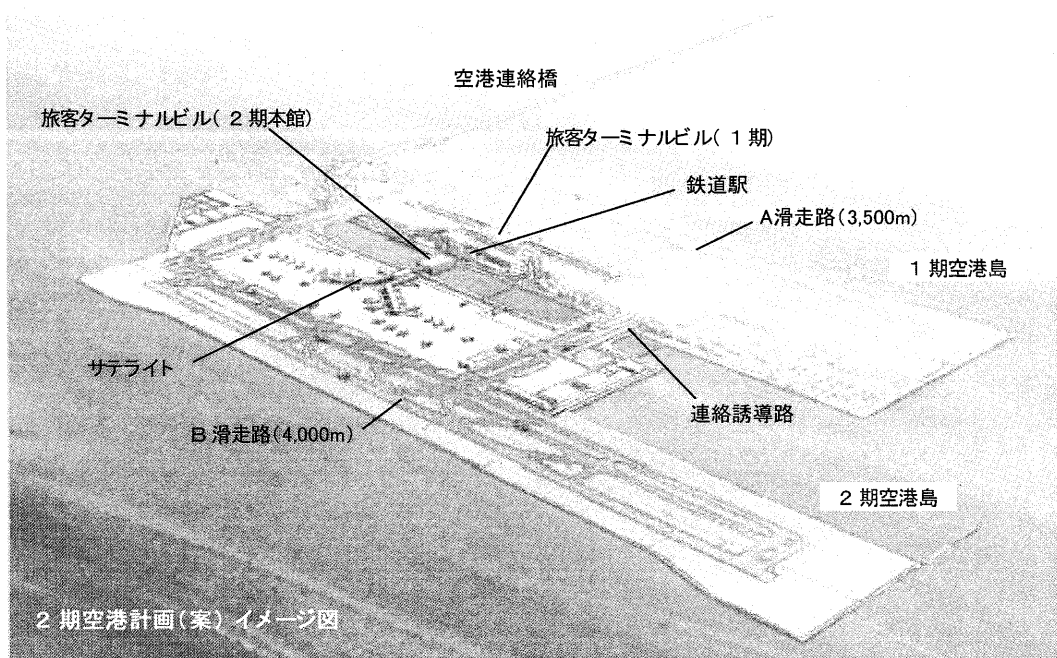
（a）個別一体民営化案

| | 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 | 30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 | | | |

関西国際空港 2 期事業について

平成 1 4 年 1 1 月
国土交通省航空局

関西国際空港 2 期事業概要



● 2期事業の内容

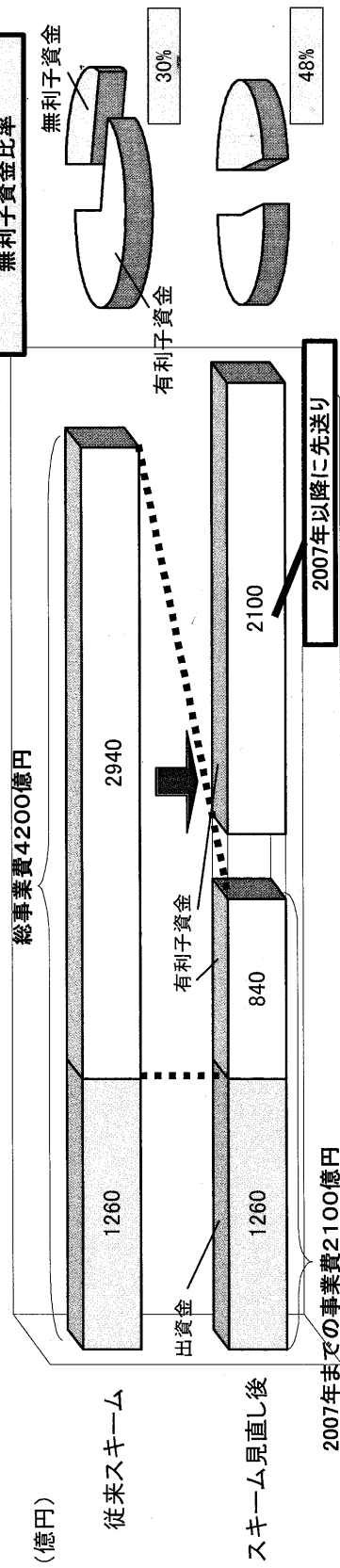
1. 整備内容 2期平行滑走路供用開始時には、必要最小限度の施設のみを整備に留め、残りの事業は、開港後、需要に応じて段階的に整備。
2. 埋立面積 約 540ha (用地造成の一部は、2007年以降段階的に実施)
3. 事業費 約1兆4,200億円 (うち2007年までの事業費 約1兆1,100億円)
(当初の事業費 1兆5,600億円を削減)

関空2期事業スキーム見直しについて

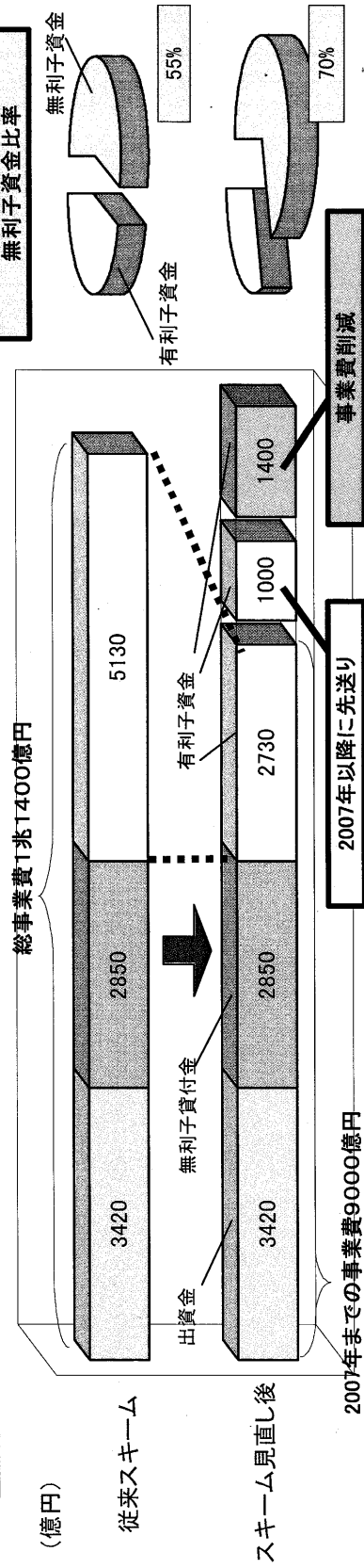
事業スキーム見直しの内容

- ・ 2007年平行滑走路供用開始までの事業費を4,500億円（約3割）を削減
- ・ 予定されていた無利子資金は、2007年（一部2011年）までに全額拠出

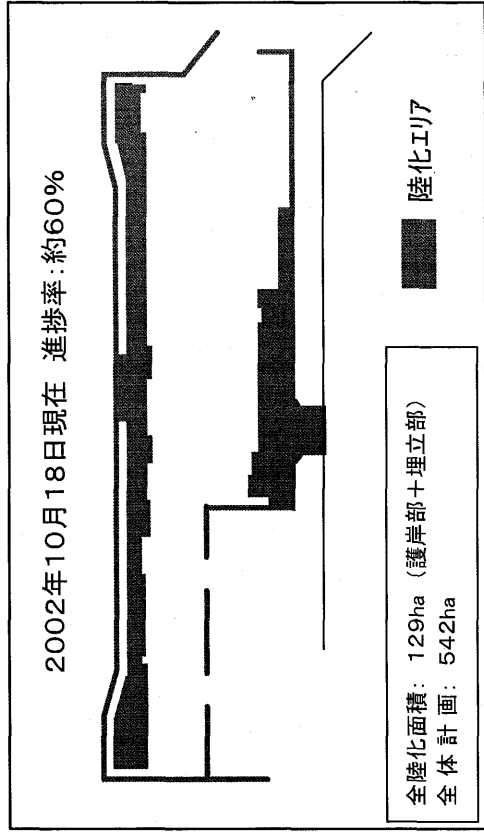
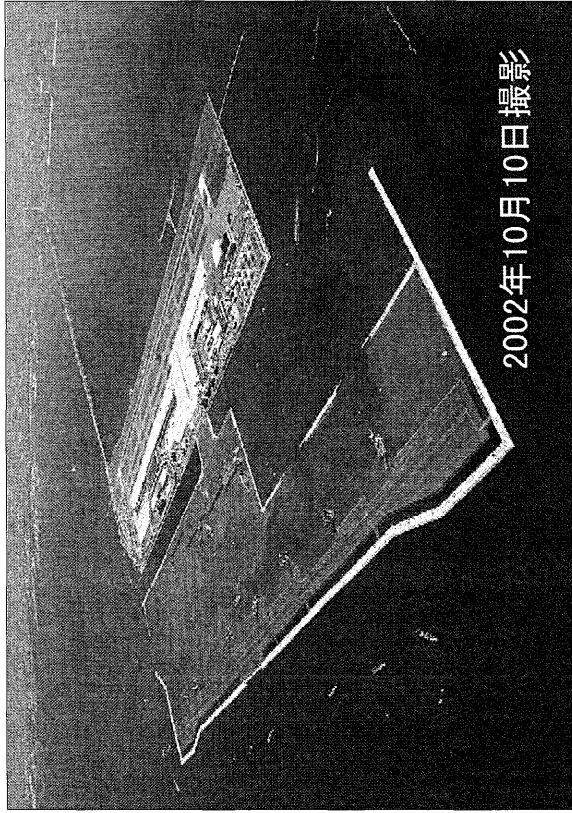
施設整備



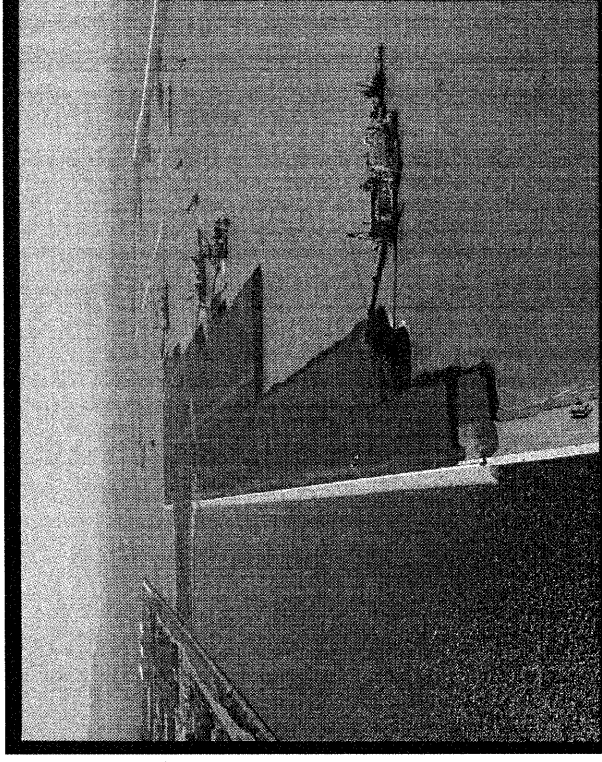
用地造成



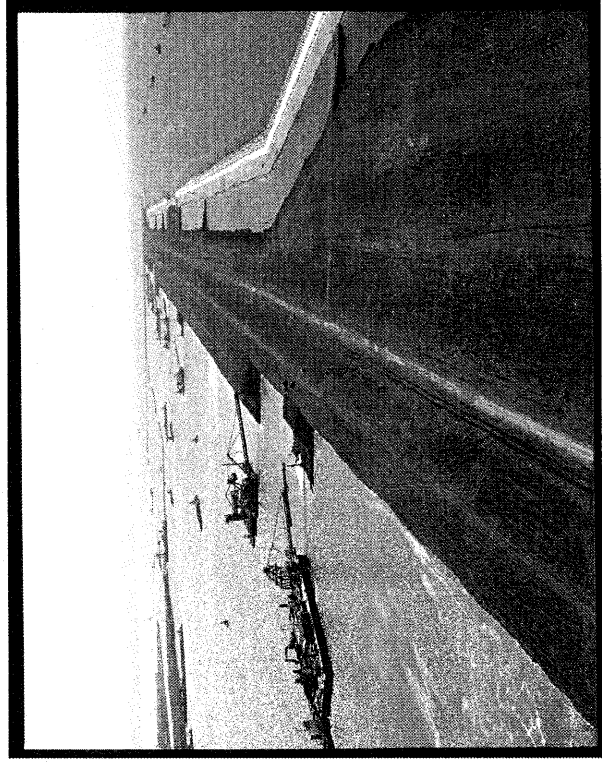
2期用地造成工事の進捗状況



南側連絡誘導路付近埋立状況



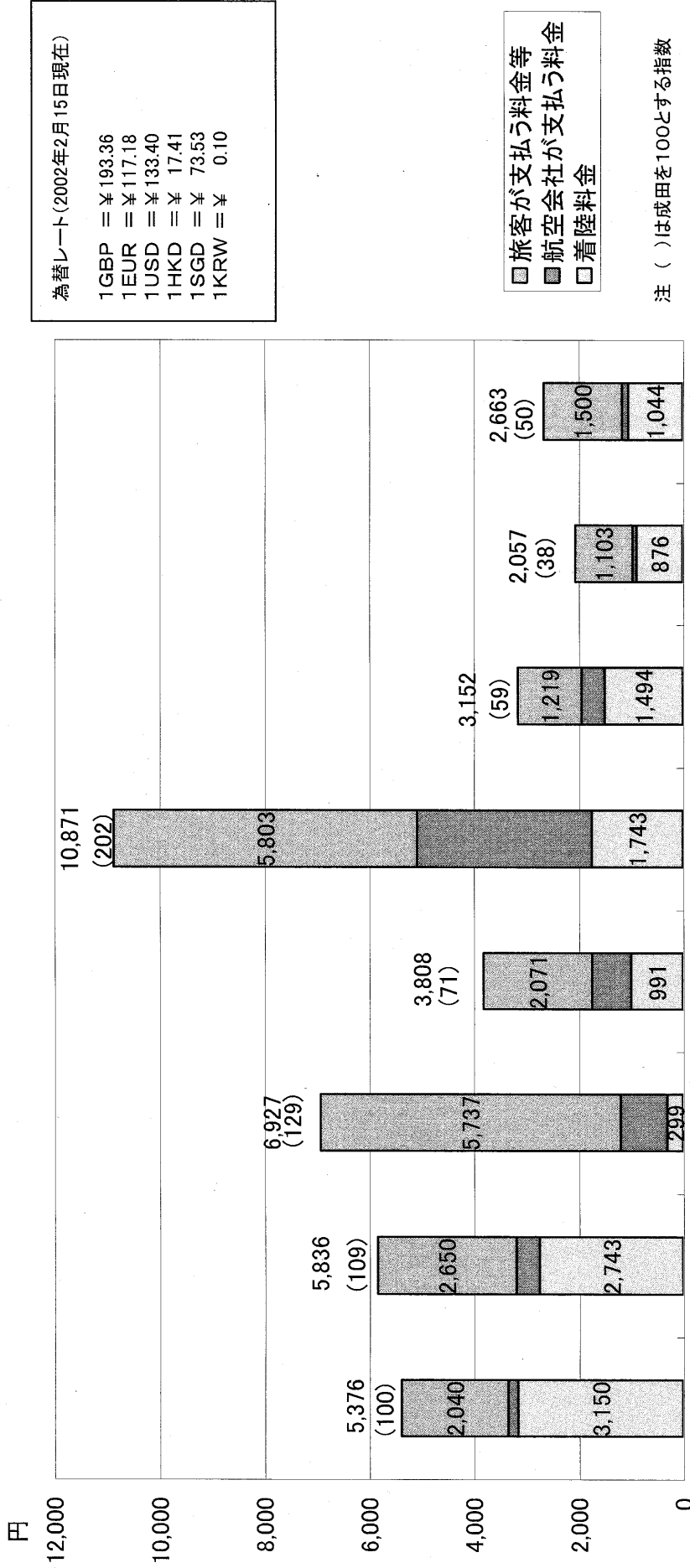
平行滑走路付近埋立状況



空港における利用者負担の現状と 今後の方向性について

平成 1 4 年 1 1 月
国土交通省航空局

世界主要空港の空港利用料金比較(国際線:旅客1人当たり)



* IATA AIRPORT & EN ROUTE AVIATION CHARGES MANUALに基づき作成

成田 (NRT) (100)
 羽田 (HND) (109)
 関西 (KIX) (71)
 中部 (NAG) (59)
 札幌 (CTS) (50)

民営化後の利用者負担の軽減等に対する 現行法人の考え方について

10月11日の交通政策審議会航空分科会空港整備部会（部会長：杉山武彦一橋大学教授）で行われたヒアリングにおいて、現行の空港管理法人からは、以下のとおり、経営の効率化の推進を図った上で、着陸料等の利用者負担を軽減したいとの意向を示されたところである。

1. 新東京国際空港公団

- ・ 早期に完全民営化し、投資や運営コストの削減などにより事業の効率化を進め、非航空系収入の拡大により収益性を高め、サービス向上や料金の値下げをはかる必要がある。

2. 関西国際空港株式会社

- ・ 国際競争力の強化の観点からのコスト削減、着陸料引き下げ等の収入拡大といった諸施策も実施しているところであり、今後も引き続き、利用者本位のサービス向上を図っていく所存。
- ・ 立地コストのアンバランスが是正され、完全民営化が実現された暁には、海外の主要空港水準の着陸料等の空港利用料を目指したい。
- ・ 空港後背地からのアクセス料金低減等の施策を加えることで、内外物流拠点としての一層の機能強化を図る。

3. 中部国際空港株式会社

- ・ 引き続き建設コスト削減に努めるとともに、開港後の効率的な運営を徹底することにより、できる限り低廉な料金設定を実現し、利用者により多く当空港を利用いただけるよう努力。