

# 空港経営改革の推進に係る着陸料の提案割引制度 対象路線選定に当たっての論点

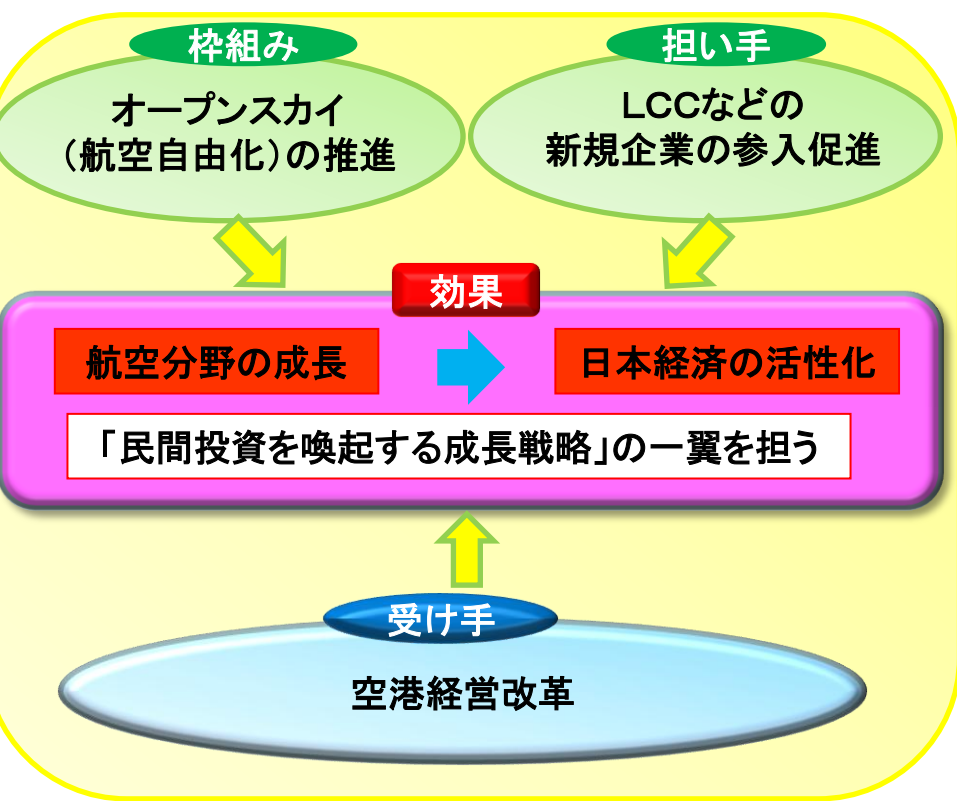
---

平成26年4月30日  
国土交通省 航空局

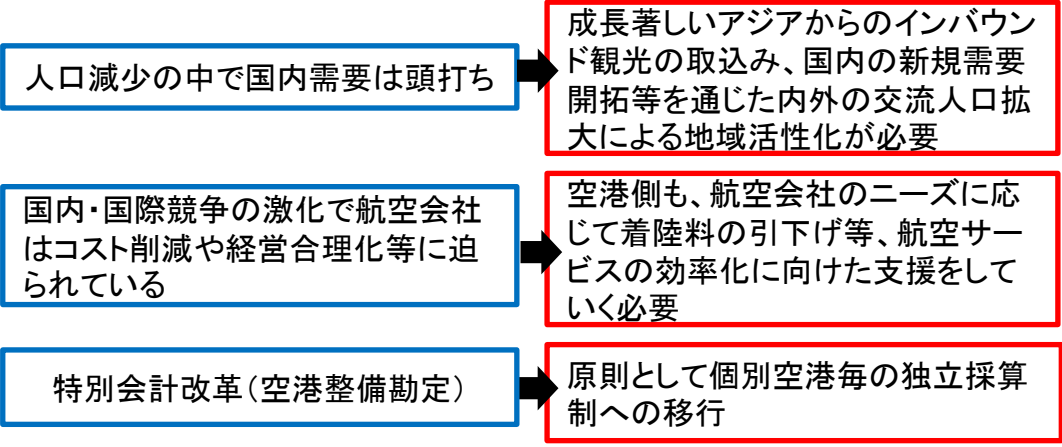
# 民生活空港運営法の背景

- 空港は「整備」の時代から「運営」の時代に入っている。
- 空港の「運営」を改善することにより、「オープンスカイ」の進展や「LCC」の台頭の効果を地域に早急に取り込むことが肝要。

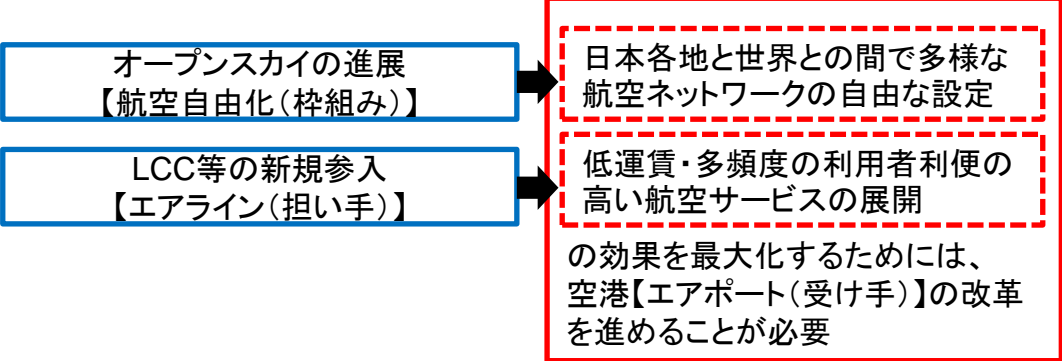
首都圏空港（羽田・成田）の発着枠の増加を背景に、三位一体の取組



1. 空港を活用した内外の交流人口拡大を図り、地域活性化の核となる空港への変革が必要



2. 航空政策の効果を最大化するためには空港側の取組が不可欠



# 空港経営改革の概要

## 空港経営改革の概要

**方向性** 地域の交通基盤としての空港を活用し、内外の交流人口拡大等による地域活性化を図る必要

### 現状と課題

特別会計のプール管理のもとで全国一律の着陸料等

国が運営することにより地元感覚、経営感覚が不足

滑走路等の航空系事業とターミナルビル等の非航空系事業で運営主体が分離

地元の意見・要望に基づく  
地方自治体と国による空港経営改革

地域の実情を踏まえた機動的な着陸料等設定

民間の知恵と資金の活用

航空系事業と非航空系事業の一体的経営

地域の実情を踏まえた民間による経営の一体化

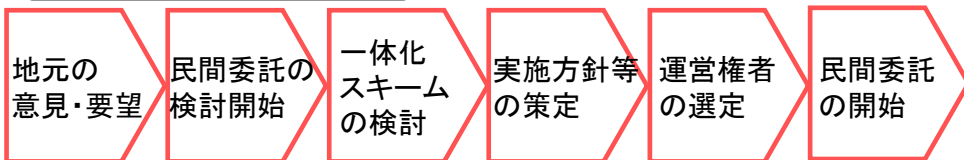
災害対応等において国が適切に関与できる民間委託手法の採用

民活空港運営法の成立(H25.7.25施行)

### 期待される効果

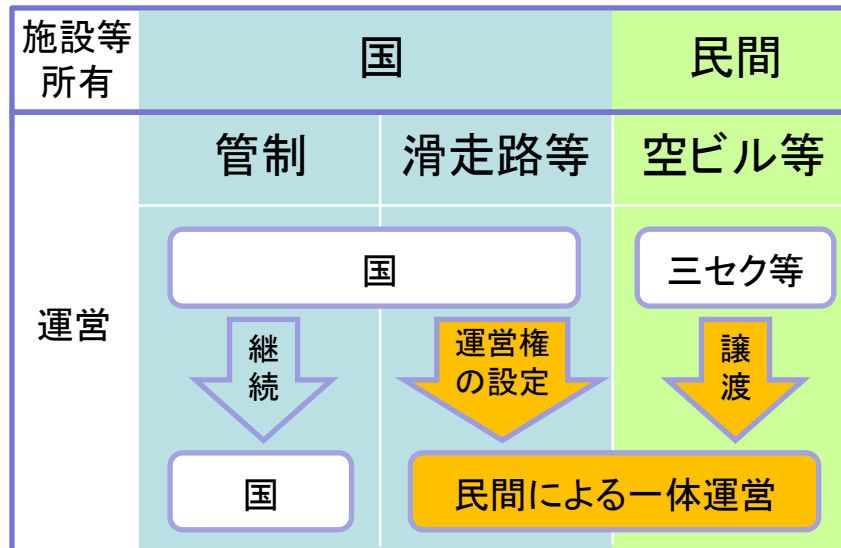
- 航空需要の拡大等による地域活性化
- 民間の資金と知恵等による利用者利便の向上
- 我が国の産業、観光等の国際競争力の強化

### 民間委託までのプロセス



### 民間委託手法

国が土地等の所有権を留保しつつ、民間に運営権を設定し、航空系事業と非航空系事業を一体経営



### 日本再興戦略 中短期工程表(抜粋)

	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度～
公共施設等運営権等の民間開放	概算要求 税制改正要望等 今後10年間のPPP/PFI活用のためのアクションプラン策定 <国管理空港等> 法案成立	アクションプランに基づく施策の着実な実施 国管理空港等における民間事業者への運営委託手法等を具体的に検討	仙台空港等における公共施設等運営権を設定した場合の運営権者の公募・選定手続 仙台空港等における運営権者の選定	仙台空港等における運営権者に対する業務の引継ぎ及び運営委託の開始

空港経営改革

# 空港経営改革に関する各地の動き

【北海道】  
 ・道の有識者懇談会から、空港経営の上下一体化等による道内空港の運営の効率化、複数空港の一体運営(バンドリング)の活用等が提言(H24.3)

【石川県】  
 ・2015年春の北陸新幹線の金沢延伸を背景に県において空港活性化策を取りまとめ(H24.3)

【福岡県】  
 ・県、市による「福岡空港運営検討協議会」の場で福岡空港について、空港運営の民間委託に関する検討を実施(H25.10)

【熊本県】  
 ・県において検討を実施

【佐賀県】  
 ・国交省の補助金を活用し、指定管理者制度や将来的な公共施設等運営権の活用について報告をとりまとめ(H24.3)

【青森県】  
 ・県の有識者検討会から公共施設等運営権制度の活用等について提言(H24.3)

【秋田県】  
 ・佐竹知事がマニフェストに秋田空港民営化を掲げ、当選。県においてコンセッションを軸に指定管理者制度も含め検討を実施(H25.4)

【兵庫県】  
 ・但馬空港について民間委託を前提に県において具体的な検討を実施(H25.7)

【宮城県】  
 ・「仙台空港等活性化検討会」の場で、官民関係者による仙台空港についてH26年度からの運営委託を目指し検討を重ね、県の基本方針を策定。(H24.10)  
 ・仙台空港の民間委託に向けて、関心のある民間事業者を集めたサポーター会議を実施(H25.7)

【静岡県】  
 ・県の有識者検討会から、指定管理の更新期限を迎えるH25年度末以降の空港経営について、短期的には指定管理者制度を活用しつつ将来的に公共施設等運営権制度を活用することを提言(H25.4)

【広島県】  
 ・国と協議しながら、運営委託手法について具体的な検討を実施(H25.7)

【香川県】  
 ・H25年度に国交省の「官民連携支援事業」を活用し、運営委託手法について具体的な検討を実施(H25.7)

## 中間とりまとめ（平成25年7月8日）

### ～バランスのとれた公租公課と安定的な航空ネットワークを目指して～

#### 3 柔軟でバランスが取れた公租公課等を目指して

##### 3.3 公租公課等の体系のあり方

##### 3.3.3 地方の創意工夫を反映した仕組みの検討

また、地方に所在する空港において創意工夫を生かし、国際航空需要を取り込む努力が各地で行われており、公租公課等の面でこれを後押しすることが考えられるが、そのような航空政策上の取組みとしては、まず、今般制定された民活空港運営法が挙げられる。この法律により、空港経営を上下一体化して民間委託した上で、地域ごとの実情に応じて公租公課等を設定することが可能となる。

一方、民間委託がされない空港についても、地方航空ネットワークの充実や、観光立国の推進等の観点から、地方における創意工夫をインセンティブとして反映できるような公租公課等に係る仕組みがあることが望ましい。現在、国管理空港の着陸料における支援の一つとして、国際チャーター便に対する着陸料の軽減措置が講じられているが、更に地域の創意工夫を促進する仕組みを検討すべきである。

# 国管理空港の着陸料体系の見直しについて

## ネットワーク維持のための地方路線に係る着陸料軽減

国内航空ネットワークの回復が未だ十分ではない状況に鑑み、平成27年3月31日までの間、着陸料の軽減措置を継続。

※那覇・離島路線を除く		到着空港		
		羽田	福岡、新千歳	その他の国管理・共用空港
出発空港	羽田、伊丹、福岡、新千歳	<b>本則</b>		<b>1/2</b>
	関空、広島、高松、松山、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、小松	<b>3/4</b>		
	釧路、函館、高知、米子(美保)、岩国、徳島	<b>1/2</b>		
	旭川、帯広、秋田、山口宇部、女満別、青森、庄内、富山、神戸、鳥取、出雲、岡山、佐賀	<b>2/5</b>		
	稚内、紋別、中標津、三沢、大館能代、山形、能登、南紀白浜、石見、その他	<b>1/5</b>		

※羽田・那覇(貨物)以外の国管理空港の国際定期便については、着陸料を7/10に軽減

## 沖縄・離島路線に係る着陸料軽減

沖縄発着路線(国内便・国際貨物便)に係る着陸料について、平成27年3月31日までの間、機材の種別等に応じて1/6~1/16に軽減。離島発着路線に係る着陸料について、機材の種別等に応じて1/6~1/16に軽減。

## 国際旅客チャーター便促進に係る着陸料軽減

羽田以外の国管理空港について、平成27年3月31日までの間、国際旅客チャーター便の着陸料を1/2に軽減。

## 空港経営改革推進に係る提案割引制度

**新規**

各空港からのプレゼンテーションを経て選定した路線に係る着陸料(新規就航・増便分に限り)について、1年目1/5、2年目1/2、3年目7/10に軽減。

## 旅客数を基準とした体系の導入

**新規**

航空会社が需要変動リスクを負担する構造の適正化等を図るため、航空機の重量等に応じて課されている国内線着陸料の約1割を旅客数に比例して課す。

### 本則単価

~ 25t : 850円 → **750円**  
 25t~100t : 1,330円 → **1,150円**  
 100t~200t : 1,650円 → **1,490円**  
 200t~ : 1,800円 → **1,610円**

### 旅客比例部分

**120円/人** ※座席利用率70%が上限

## 小型機材に係る着陸料軽減

**新規**

最大離陸重量50t以下の小型機材に係る着陸料について、平成27年3月31日までの間、10%軽減。

## 羽田空港発着の国内便に係る着陸料軽減

羽田に8:29以前に到着する便、羽田を20:30以降に出発する便については、当分の間、当該便の羽田又は相手先空港に係る着陸料を1/2に軽減(但し伊丹路線は除く)。

## 羽田空港着の国際貨物便に係る着陸料軽減

羽田空港に22:00~06:59までに着陸する国際貨物便の着陸料について、平成27年3月31日までの間、1/2に軽減。

## 羽田空港着の国際旅客便に係る着陸料軽減

**新規**

羽田空港に23:00~05:59の間に離着陸する国際旅客便の着陸料(新規就航・増便分に限り)について、1年目1/2、2年目7/10、3年目4/5に軽減。

# 提案割引制度の目的と軽減措置の内容

## 目的

空港経営改革に前向きな地域から、路線充実に向けた提案を募集し、創意工夫に優れた提案の路線について、着陸料の時限的な軽減措置を講ずることにより、

- ① 空港経営改革の推進（空港経営の一体化及び民間委託に対するインセンティブの付与並びに民間委託に向けた環境の整備）
- ② 路線充実や空港を核とした地域活性化に向けた地域の主体的な取組の促進、及び地域間競争を通じた取組の高度化

を図るものとする。

## 着陸料の軽減措置の内容

- 選定された路線に係る新規就航・増便分の着陸料について、1年目80%、2年目50%、3年目30%を軽減。  
※対象路線の相手方空港における着陸料の軽減措置はなし。  
※2013年冬ダイヤ及び2014年夏ダイヤとの比較で「新設・増便」を判断。
- すべての国管理空港が対象。  
※共用空港を含む。ただし、新規就航・増便に関する防衛省等との調整が整うことを前提。
- 選定路線数は1～2路線程度。  
※国内線・国際線を問わない。

## 軽減措置の適用時期

- 2014年冬ダイヤ～

# 提案割引制度に関する主な論点①

## 提案主体

- 地域が航空会社とのパートナーシップにより実施する取組を評価するとともに、提案の実現可能性を担保する観点から、提案にあたっては、地方公共団体又は当該地方公共団体が会員である協議会等の団体が、航空会社と共同で提案するものとしてはどうか。  
その際、地域との交渉状況等は航空会社の営業戦略において重要な情報であることから、その取扱いについては十分に配慮することが必要ではないか。

## 対象路線

- 航空会社の自助努力では維持・充実が困難な低需要路線を支援する観点から、例えば、直前1年間の運航頻度が1日1便以下の路線(又は1日2便以下の路線)を対象を限定することとしてはどうか。
- 需要の季節変動等により、通年で運航することや定期便で就航することが困難な場合も想定されるが、そのような路線に関する提案の取扱いをどう考えるべきか。
- A社が運航する路線に新たにB社が就航し、路線としては増便する場合(既存路線のダブルトラック化による増便)が考えられるが、そのような路線を対象とすると競争の公正性を阻害することにならないか。
- より多くの空港で空港経営改革の推進を図る観点から、空港ごとに提案路線は1路線に限定するべきか。  
一方で、より意欲のある地方公共団体等の取組を支援する観点から、空港毎の提案数を限定しないとすべきか。



## 提案割引制度に関する主な論点②

## 評価の全体像

- 航空ネットワークの充実や空港の活性化に向けた(1)課題分析・目標設定等、(2)取組内容(空港経営改革、供給サイド(地域による航空会社の運航コストの削減)・需要サイド(需要の増進)への施策、実施体制)を評価するとともに、提案路線の当該地域における重要性等の観点から、(3)代替交通機関の影響等について考慮してはどうか。
- 空港経営の民間委託を進めるに当たって、空港ごとに置かれた環境・条件が異なるが、すべての空港を一律の評価項目で評価すると、収支状況が芳しくないなど、現時点で民間委託への環境が十分に整っていない小規模の国管理空港※や共用空港が競争上不利とならないか。評価項目等を変える、グループ別に評価・選考する等の必要はないか。

※例えば、年間乗降客数が概ね100万人以下の空港は、空港関連事業の収支を合算しても空港別収支が赤字

提案内容

(1)課題分析・目標設定等

(2)具体的取組内容

- ①空港経営改革
- ②需要喚起策・運航コスト削減策
- ③実施体制

+

(3)考慮事項  
(代替交通機関等)

# 提案割引制度に関する主な論点③

## 課題分析・目標設定等に関する評価基準

課題分析・目標設定等の評価に当たっては、以下の点を主に評価してはどうか。

- 本制度の活用により達成する目的が、路線の活用促進に留まらず地域全体の活性化に繋がるものか。
- これまでの取組の評価、社会経済状況の変化、今後の需要見込み等、当該路線の現状について具体的かつ定量的な分析が行われているか。また、現状分析を踏まえ、新設・増便に向けた課題が具体的かつ整合的に設定されているか。
- 課題分析に基づき、具体的かつ実現可能な目標設定がされているか。
- 目標達成に向け、取組全体の具体的かつ整合的な工程表が作成されているか。

## 取組内容(空港経営改革)に関する評価基準

空港経営改革に関する取組状況の評価に当たっては、以下の点を主に評価してはどうか。

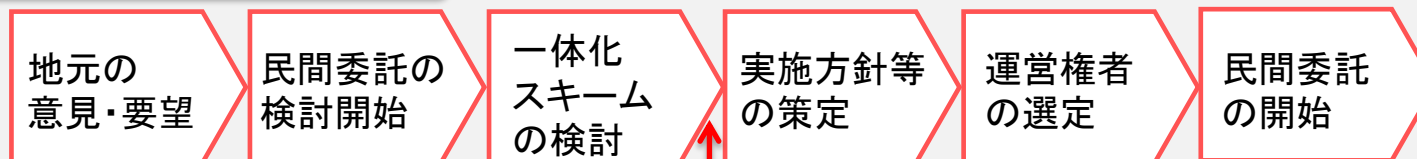
- 空港経営改革を進めることについて、地域全体として高い関心を有しているか。(地方自治体等における調査・検討にとどまらず、地域の関係者・住民の理解が醸成されているものを高く評価)
- 本制度の活用により得られた成果を今後の空港経営改革の推進にどう生かしていくか、具体的なビジョン(路線充実を契機とした非航空系事業の集客力・収益力強化や空港運営コスト低減等に関する取組による空港収支の改善、空港経営改革に関する地域の合意形成の促進 等)が示されているか。
- 航空系事業と非航空系事業の「経営の一体化」が空港経営の民間委託の最大の課題である現状を踏まえ、地域の関係者の間で「経営の一体化」に関する合意が得られているものを優先的に評価してはどうか。  
経営の一体化に関する合意としては、空港ビルの譲渡に関して、関係者に拘束力を有する行為(空港ビル株式の譲渡契約の締結、所有権移転の仮登記等)で必要十分かどうか。

※小規模の国管理空港(例えば、年間乗降客数が概ね100万人以下の空港)や共用空港は本項目(一体化合意)を評価対象外としてはどうか。

# 空港経営の民間委託の促進の観点からの検討①

- 運営権者の選定プロセスに移行する前提として、航空系事業と非航空系事業の経営の一体化に向けて、空港ビル会社の株主から株式譲渡の合意等を得ることが不可欠。株主は、地方公共団体、航空会社、民間企業、金融機関等の多様な主体で構成されており、その利害関係を調整することが民間委託の実現に向けた大きな課題。

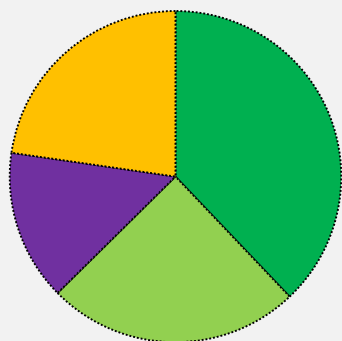
## 民間委託までのプロセス



空港ビル会社の株主から株式譲渡の合意等を得ることが必要

## 空港ビル会社の株主構成(例)

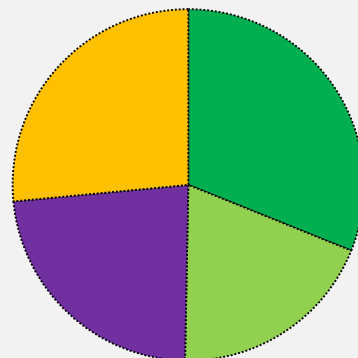
仙台空港ビル(株)



- 宮城県 (37.9%)
- 県内市町村 (仙台市(17.3%)等)
- 航空会社
- 民間企業・金融機関等

株主数：22名

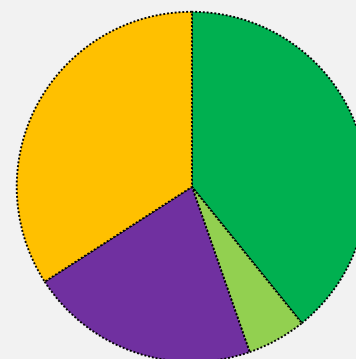
高松空港ビル(株)



- 香川県 (31.1%)
- 県内市町村 (高松市(19.2%)等)
- 航空会社
- 民間企業・金融機関等

株主数：62名

広島空港ビルディング(株)



- 広島県 (39.2%)
- 県内市町村 (三原市(2.54%)、東広島市(2.54%)等)
- 航空会社
- 民間企業・金融機関等

株主数：60

出典：事業報告書等を元に作成  
(H25.3.31時点)

# 空港経営の民間委託の促進の観点からの検討②

- 本制度を通じて、空港経営の民間委託に向けた関係者の合意形成の後押しや、航空ネットワークの充実が期待される。
- 一方で、運営権の受託に関心のある民間事業者等からは、運営権受託後の料金戦略への影響の可能性や、コンセッションフィーへの影響の可能性が指摘されている。

航空ネットワークの充実

運営権委託後の運営権者による料金戦略への影響

- ▶ 運営権委託後の料金設定の自由度を奪いかねないのではないかと懸念

本制度の応募を契機とした民間委託  
に向けた関係者の合意形成の促進

コンセッションフィーへの影響

- ▶ 路便数・旅客数の増加により空港ビル買取価格の上昇が予想。一方で、運営権者候補者が、本制度の適用期間経過後の路線減少リスクを織り込んで収益力を判断する可能性もあり

以上を踏まえ、以下の視点で制度設計することとしてはどうか。

- ▶ 「本制度の適用期間後も安定的に路線を確保することができる持続的な取組となっているか」重点的に評価し、将来的な路線減少リスクを最小化
  - ▶ 民間委託の最大の課題が「経営の一体化」にあることを踏まえ、一体化合意をとりつけた空港に対するインセンティブの付与として本制度を積極的に活用（一体化合意がなされた空港を優先的に評価することとし、調査・勉強段階にとどまり関係者の合意形成が進まない空港については、提案路線の相手方空港となる場合も含めて、消極的に評価）
- ※一方で、民間委託への十分な環境が整っていない小規模の国管理空港（例えば、年間乗降客数が概ね100万人以下の空港）や共用空港については、空港経営の民間委託以外の取組（需要喚起策等）を中心に評価することとしてはどうか。

# 提案割引制度に関する主な論点④

## 取組内容(需要喚起策・運航コスト低減策)に関する評価基準

具体的施策の評価に当たっては、以下の点を主に評価してはどうか。

### 【共通の観点】

- 他地域における良例となるような**先進性**を有しているか。
- 過去の実績も踏まえ、**実現可能な取組**となっているか。
- 本制度の適用期間後も路線を安定的に確保する観点からの**持続的な取組**が想定されているか。また、地域における取組と連携して、航空会社としても路線を持続的に維持する意思を有しているか。

### 【航空需要の開拓に向けた施策について】

- ターゲット(観光・ビジネス、インバウンド・アウトバウンド、季節等)が明確に設定され、**ターゲット毎に具体的に利用者の増加に結びつく施策**が行われるか。

### 【運航コストの低減に資する施策について】

- **具体的に航空会社の運航コスト低減に資する施策**(施設使用料の低減 等)が行われるか。

## 実施体制に関する評価基準

実施体制の評価に当たっては、以下の点を主に評価してはどうか。

- 地方公共団体が主体的に取り組みつつ、地域企業、経済団体、NPO等の**多様かつ広域的な関係者と連携する体制**が取れているか。
- **持続的かつ具体的な推進体制**(組織体制・役割分担等)が確保できているか。

# 提案割引制度に関する主な論点⑤

## 評価に当たって考慮すべき事項

提案内容の評価に加え、以下のような提案路線の特性等についても考慮してはどうか。

- 本制度の活用による新規路線の開設又は増便を通じて、より利用者の利便性を向上させる提案について優先的に評価してはどうか。(特に、単なる路線の付け替えではなく、新設・増便により当該空港全体として利用者の利便性が向上する取組を評価することが必要ではないか)
- 提案路線が結ぶ地域間の旅客流動において、航空の重要性がより高いものを高く評価してはどうか。
- 経路便によってもアクセス困難な地域間を結ぶ路線の提案を高く評価してはどうか。

## 提案の評価手法について

- 本制度においては、羽田発着枠政策コンテストと比較して、多種多様な路線に係る提案が寄せられることが想定されるが、同コンテストと同様の評価形式(委員による採点等)を取ることが妥当か。
- どの評価項目を重視することが適当か。

# 参考資料

# 低頻度運航路線の例

1日1便未満の国内線(季節運航等)

路線	航空会社	旅客数(人)
羽田 - 大島	ANA	9,637
羽田 - 三宅島	ANA	5,994
羽田 - 久米島	JTA	10,158
成田 - 鹿児島	SKY	20,395
伊丹 - 釧路	ANA	10,337
関西 - 稚内	ANA	13,203
新千歳 - 利尻	ANA	16,181
新千歳 - 紋別	ANA	10,156
新千歳 - 岡山	ANA	49,601
中部 - 稚内	ANA	14,418
福岡 - 石垣	ANA	15,421
那覇 - 新潟	ANA	35,385
那覇 - 茨城	SKY	16,256
神戸 - 熊本	SKY	24,714

1日およそ1便の国内線

路線	航空会社	旅客数(人)
羽田 - 奄美大島	JAL	79,574
羽田 - 山形	JAL	25,661
羽田 - 中標津	ANA	83,305
羽田 - 紋別	ANA	41,618
羽田 - 石見	ANA	62,480
成田 - 新潟	ANA	16,620
新千歳 - 富山	ADO	54,508
新千歳 - 小松	ADO	68,501
新千歳 - 静岡	ANA	69,819
新千歳 - 那覇	ANA	53,431
福岡 - 花巻	JAL	20,467
那覇 - 仙台	ANA	139,995
那覇 - 小松	JTA	67,276
那覇 - 静岡	ANA	66,109
那覇 - 岡山	JTA	90,389
那覇 - 高松	ANA	113,118
那覇 - 松山	ANA	60,679
那覇 - 長崎	SNA	56,076
那覇 - 熊本	SNA	71,331
那覇 - 宮崎	SNA	68,683

1日およそ1便超~2便の国内線

路線	航空会社	旅客数(人)
羽田 - 稚内	ANA	100,518
羽田 - 大館能代	ANA	96,501
羽田 - 能登	ANA	148,376
羽田 - 宮古	JTA	72,044
羽田 - 石垣	JTA	126,759
成田 - 小松	IBX	45,579
成田 - 広島	IBX	49,347
関西 - 函館	ANA	91,641
関西 - 長崎	APJ	173,523
新千歳 - 稚内	ANA	37,694
新千歳 - 函館	ANA	44,290
新千歳 - 福島	ADO	99,586
新千歳 - 茨城	SKY	148,345
中部 - 函館	ANA	92,270
中部 - 新潟	ANA	52,330
中部 - 長崎	ANA	123,669
福岡 - 新潟	ANA	120,773
福岡 - 小松	ANA	127,218
福岡 - 高知	JAL	52,784
福岡 - 福江	ANA	93,409
福岡 - 宮崎	ANA	426,120
那覇 - 広島	ANA	146,764
那覇 - 久米島	JTA	209,347
神戸 - 茨城	SKY	143,882
神戸 - 鹿児島	SKY	133,045

- ※ 運航頻度はH24年度ダイヤを元に作成。旅客数は航空輸送統計年報(H24年度)を元に作成。
- ※ 少なくとも一方の空港が国管理空港又は共用空港である路線のみを抽出。
- ※ シングルトラック路線のみを抽出。
- ※ H24年度の実績値であることから、実際に提案割引制度の対象となる路線とは必ずしも一致しない。



# 主要機材の本則着陸料について

## ERJ

代表機材：ERJ170  
 最大離陸重量：37t  
 乗客数：70-78人乗り  
 本則料金：60,710円



## B737

代表機材：B737-500  
 最大離陸重量：53t  
 乗客数：126人乗り  
 本則料金：86,190円



## A320

代表機材：A320-211  
 最大離陸重量：67t  
 乗客数：166人乗り  
 本則料金：108,910円



## B767

代表機材：B767-300  
 最大離陸重量：131.0t  
 乗客数：289人乗り  
 本則料金：202,200円



## B777

代表機材：B777-200  
 最大離陸重量：203t  
 乗客数：380人乗り  
 本則料金：331,650円



## B747

代表機材：B747-400D  
 最大離陸重量：272t  
 乗客数：568人乗り  
 本則料金：469,450円



## &lt;代表例①&gt;

B767-300型(国内線)  
最大離陸重量 131トン  
座席数 288席

着陸料単価 206,150円/回

※ネットワーク維持のための地方路線の割引  
(軽減率1/2)が適用されている路線の場合

着陸料支払額 103,075円/回

○本制度による3年間の軽減合計額  
※年間365回着陸と仮定

**約65百万円**

## &lt;代表例②&gt;

B737-800型(国内線)  
最大離陸重量 71トン  
座席数 165席

着陸料単価 109,630円/回

※ネットワーク維持のための地方路線の割引  
(軽減率1/2)が適用されている路線の場合

着陸料支払額 54,815円/回

○本制度による3年間の軽減合計額  
※年間365回着陸と仮定

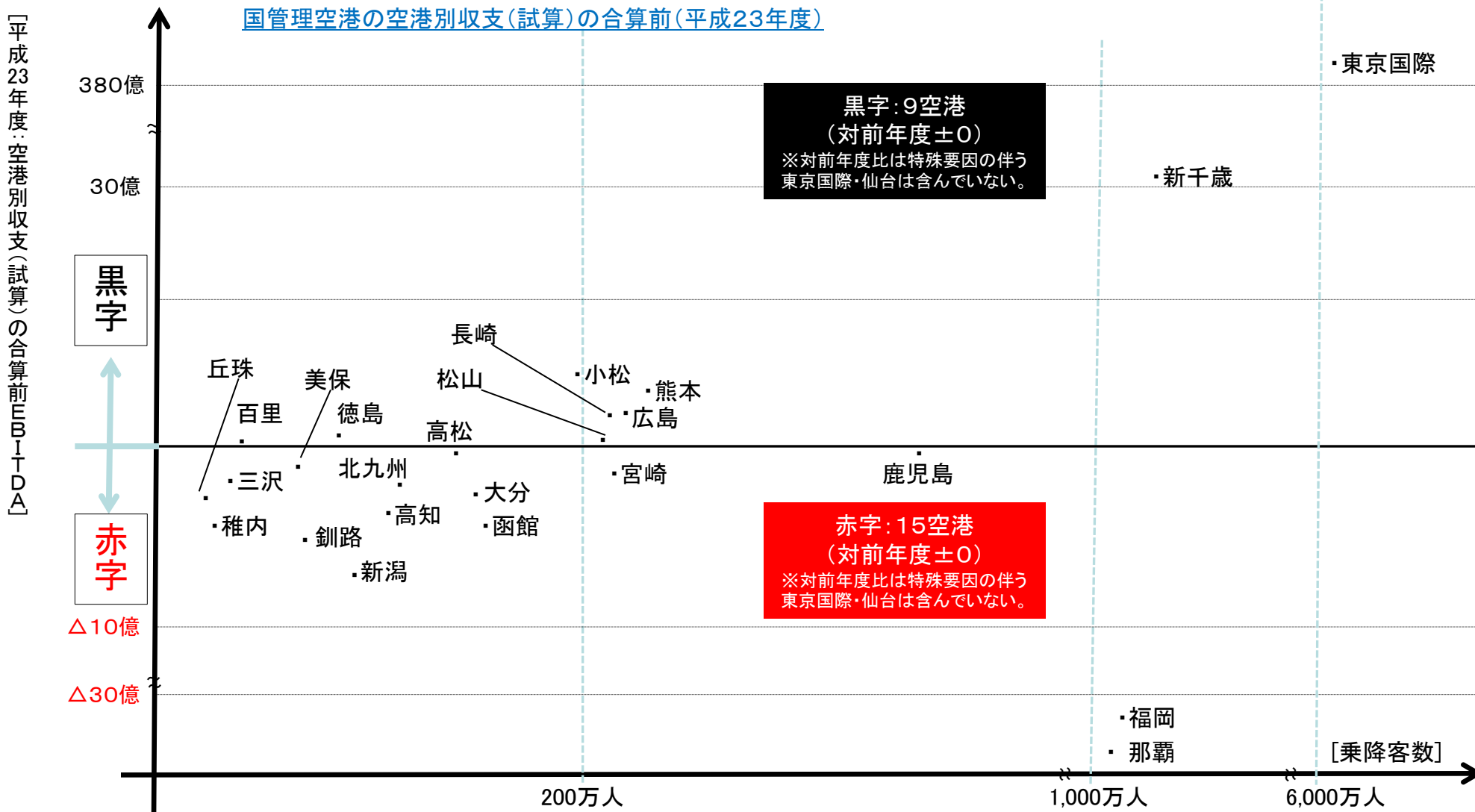
**約35百万円**

## 空港経営改革の対象空港(国管理28空港)

	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・伊丹、中部(計4空港)	羽田、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19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、佐渡、隠岐、対馬、小値賀、福江、上五島、壱岐、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、新石垣、波照間、与那国(計34空港)
その他の空港(15) (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、岩国(計9空港)	調布、名古屋、但馬、岡南、大分県央、天草(計6空港)
合計(97)	4	28	65

※ 地方管理空港等についても、公共施設等運営権の活用が可能となるよう法制上措置。

# 空港毎の収支状況(EBITDA<sup>注1</sup> 試算) 合算前



※注1:「EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (利払前税引前償却前営業利益) ≡ 経常損益 + 支払利息 + 減価償却費」。各空港が1年間の営業を通じて得られるキャッシュフロー(実質的な利益水準)を表す指標であり、投資家等が企業分析をする際によく使用されるもののひとつ。平成23年度に開催された「空港運営のあり方に関する検討会」において経営状態を適切に把握するための資料として提案された指標。

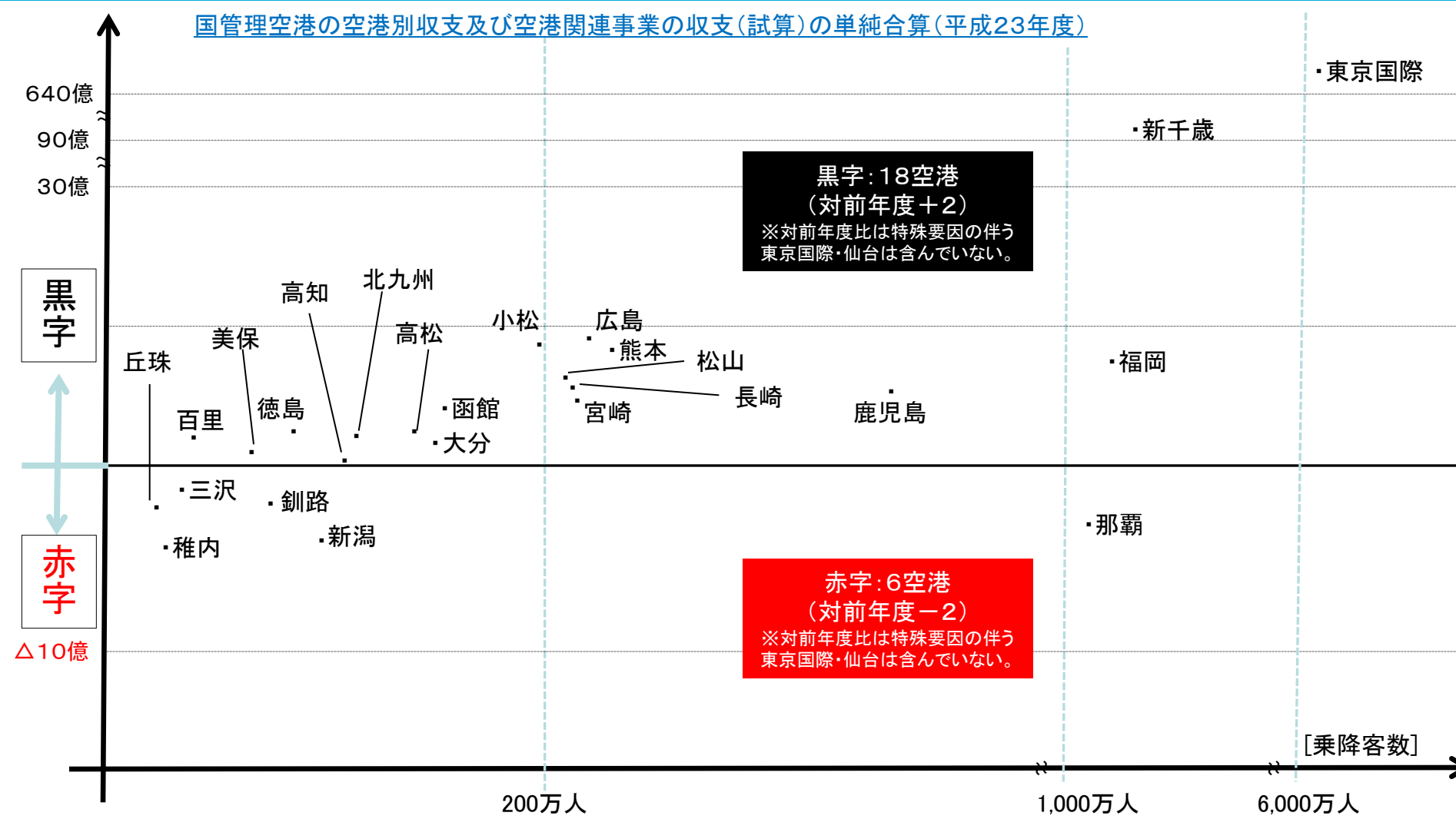
※注2: 試算パターン③(空港整備に係る経費を費用に計上するとともに、純粋一般財源も含めた一般会計受入を収益に計上)に基づいて作成したもの。

※注3: 仙台空港は東日本大震災の影響による、復旧のための空港整備経費の約19億円増や被災から運航再開までの間の着陸料収入減等、特殊要因が伴うため上表には記載していないが、仙台空港の合算前EBITDAは△約26億円。(なお、平成22年度収支においても、東京国際空港に特殊要因が伴っていたため、本表には記載しなかった。)

※注4: 八尾空港は前年度に引き続き乗降客数がゼロのため、記載していない。

# 空港毎の収支状況(EBITDA<sup>注1</sup> 試算) 合算後

〔平成23年度：空港別収支及び空港関連事業の収支(試算)を単純合算したEBITDA〕



※注1:「EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization(利払前税引前償却前営業利益)≒経常損益+支払利息+減価償却費」。各空港が1年間の営業を通じて得られるキャッシュフロー(実質的な利益水準)を表す指標であり、投資家等が企業分析をする際によく使用されるもののひとつ。平成23年度に開催された「空港運営のあり方に関する検討会」において経営状態を適切に把握するための資料として提案された指標。

※注2:「合算前」については、試算パターン③(空港整備に係る経費を費用に計上するとともに、純粋一般財源も含めた一般会計受入を収益に計上)に基づいたものであり、「合算後」については、「合算前」に空港関連事業(旅客、貨物ターミナルビル事業者及び駐車場事業者)の収支に基づいたものを単純合算して作成したものである。

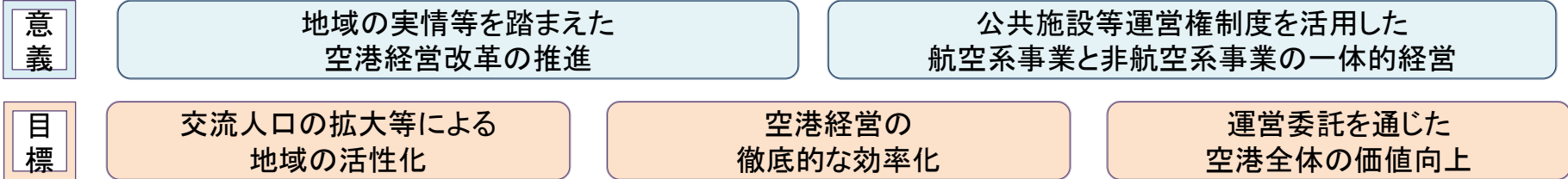
※注3: 仙台空港は東日本大震災の影響による、復旧のための空港整備経費の約19億円増や被災から運航再開までの間の着陸料収入減等、特殊要因が伴うため上表には記載していないが、仙台空港の合算後EBITDAは△約21億円。(なお、平成22年度収支においても、東京国際空港に特殊要因が伴っていたため、本表には記載しなかった。)

※注4: 八尾空港は前年度に引き続き乗降客数がゼロのため、記載していない。

# 民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する基本方針

## 基本方針の概要

### 民間の能力を活用した国管理空港等の運営等の意義及び目標に関する事項



### 国管理空港特定運営事業による国管理空港の運営等に関する基本的な事項

以下の事項に係る基本的な考え方を記述(最終的には実施方針において具体的内容を決定)

- 運営権の存続期間  
(30～50年間程度を目安とする)
- 運営権者による適正な空港運営の確保  
(運営権者は関係法令等を遵守し安全を最優先に取り組む、国はモニタリングを実施)
- 施設整備に係る国と運営権者の役割分担  
(運営権者は契約及び自らの経営判断に基づく施設整備を実施、国は公益上の理由を吟味し必要な整備を実施)
- 大規模災害等発生時の国と運営権者の役割分担  
(運営権者は通常想定される範囲の損害を負担、国はそれを超える損害を負担)
- 運営権者が提供するサービス水準  
(利便性向上・コスト削減等の改善策を総合的に推進、着陸料等は運営権者が自由に設定\*)  
(\*ただし航空会社等の負担が大幅に増大しないよう留意)
- 運営権者の選定  
(地域活性化等の実現に資する運営権者を選定、着陸料等の料金施策に係る提案を評価、適正な対価を收受)
- 運営権者による円滑な事業開始  
(運営権者に対し空港運営を円滑に承継するため必要な人的・技術的支援等を実施)
- 事業継続が困難となった場合の措置  
(空港運営が中断することはないよう国又は国が指定する第三者に円滑に事業を承継)

### 空港の運営等と空港機能施設等の運営等との連携に関する基本的な事項

- ・ 航空系事業と非航空系事業の一体的実施を基本とし、SPCが運営権者として事業を実施
- ・ 国が空港機能施設事業者を指定する際には、空港経営改革への協力を条件とする

# 運営権者の選定プロセス

○ 国管理空港の民間委託における運営権者の選定プロセスは「PFI事業実施プロセスに関するガイドライン」(H25.6.6内閣府)に沿って進めることを想定

運営権者の選定プロセスのイメージ  
 ～「PFI事業実施プロセスに関するガイドライン」(H25.6.6内閣府)より抜粋～

