

第160回運輸政策コロキウム
2024年8月20日

「米国空港における民間参画の取組と 今後の展望」 に対するコメント

東京工業大学
環境・社会理工学院 融合理工学系
教授 花岡伸也

空港民営化の目的と特徴

1980年代後半から2010年までの空港民営化の目的¹⁾

- (1) 効率性と実績の改善 improving efficiency and performance
- (2) 新しい投資資金の供給 providing new investment funds
- (3) 運営の質の改善と多角化の促進 improving the quality of management and encouraging diversification
- (4) サービスの質の改善 improving service quality
- (5) 公共部門の歳入増加 producing financial gains for the public sector
- (6) 公共部門の影響の縮小 lessening the public sector influence.

1. Graham, A. (2011) The objectives and outcomes of airport privatization, Research in Transportation Business & Management, 1(1), 3-14.

2000年代の空港民営化の特徴²⁾

- (1) 政府関与の拡大 extent of government involvement
 - ・ 空港は国/地域の資産
 - ・ PPP（公的部門が所有権）がリスク管理の点から重要
- (2) オペレーター・投資者の選択 selection of the operator/investor
 - ・ 多様な国際ファンド e.g. infrastructure funds, pension funds, insurance, funds and sovereign wealth funds
 - ・ グローバル・オペレーターの海外展開増加
- (3) 複数空港対単独空港 choice of group versus individual operations
 - ・ 複数空港をグループ化した民営化が増加
- (4) 経済規制の妥当性 relevance of economic regulation
 - ・ 規制緩和による競争促進の程度

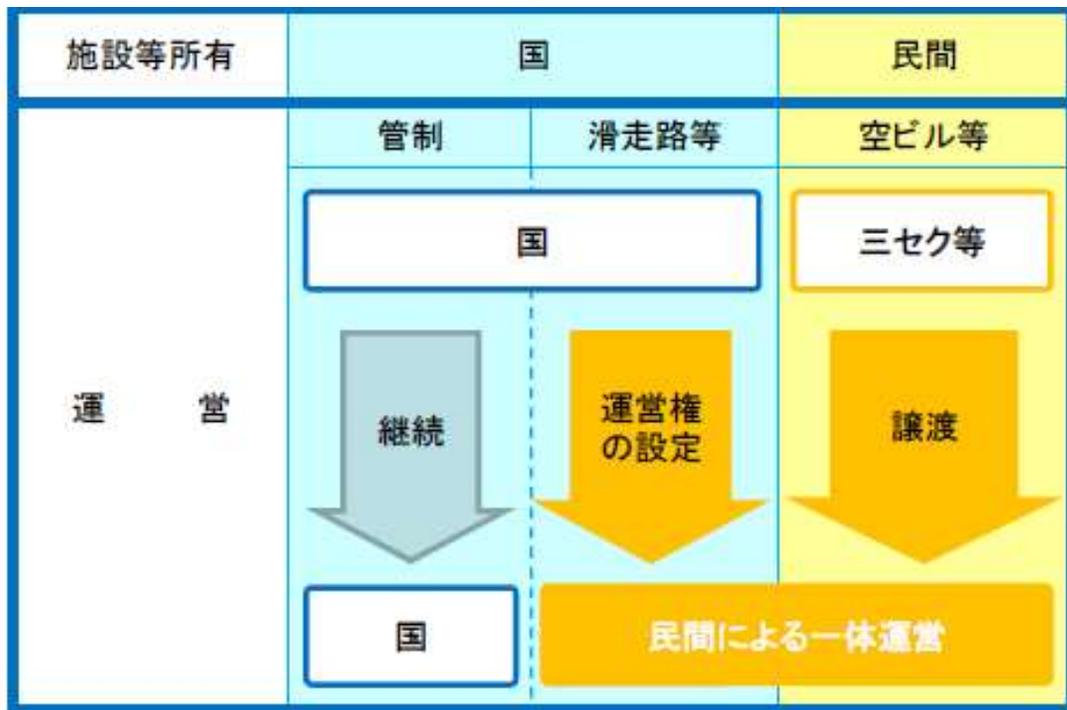
2. Graham, A. (2020) Airport privatisation: A successful journey?, Journal of Air Transport Management, 89, 101930.



Graham, A.:
Managing Airports,
6th Edition, Routledge,
2023.

日本の空港民営化

コンセッション方式 空港運営の民間委託



民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律（通称「民活空港運営法」）に基づき、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について、**民間による一体経営**を実現し、着陸料等の柔軟な設定等を通じた航空ネットワークの充実、内外の交流人口拡大等による地域活性化を図る。

（出所：国土交通省航空局）

空港の運営モデルと民間参画モデルの特徴



本発表では「民間参画」という表現に統一

【全体スケジュール】



空港名	滑走路・ビルの資産調査(デューデリバリエンス)	民間投資意向調査(マーケットサウンディング)	PFI法に基づく実施方針の策定・公表	運営権者の選定プロセス(募集要項の公表以降)	運営開始
仙台空港	H25.7	H25.11	H26.4	H26.6 H27.12.1 仙台国際空港(株)と実施契約を締結	H28.7~ 仙台国際空港(株)による運営開始
高松空港	H25.7	H27.10	H28.7	H28.9 H29.10.1 高松空港(株)と実施契約を締結	H30.4~ 高松空港(株)による運営開始
福岡空港	H27.9	H28.7	H29.3	H29.5 H30.8.1 福岡国際空港(株)と実施契約を締結	H31.4~ 福岡国際空港(株)による運営開始
北海道内7空港	H28.8	H29.7	H30.3	H30.4 R1.10.31 北海道エアポート(株)と実施契約を締結	R2.1~ 7空港一体のビル経営開始 R2.6~ 新千歳空港 R2.10~ 旭川空港 R3.3~ 稚内・釧路・函館・帯広・苫小牧別空港 北海道エアポート(株)による運営開始
熊本空港	H29.4	H29.6	H30.1	H30.3 R1.5.31 熊本国際空港(株)と実施契約を締結	R2.4~ 熊本国際空港(株)による運営開始
広島空港	H25.7	H29.10	H31.3	R1.6 R2.12.18 広島国際空港(株)と実施契約を締結	R3.7~ 広島国際空港(株)による運営開始
新潟空港	R2.4				
大分空港	R2.8				
小松空港	R2.11				

地元自治体の意向に基づき、コンセッション導入に向けた手続きを開始

※関西・伊丹空港(H28.4)、但馬空港(H27.1)、神戸空港(H30.4)、鳥取空港(H30.7)、静岡空港(H31.4)、南紀白浜空港(H31.4)でも、運営の民間委託を開始

コメント

1. 米国の空港運営には多様な財源がある。見込み収入と費用にギャップがあるとのことだが、今後も地方債やAIPでカバーできるのではないか？
2. そもそも民間参画のニーズがないのか、あるいはAIPPに魅力がないのか、どちらがより本質的な問題と言えるか？
3. サンファン事例は、米国の海外領土のため地方債を発行するのが容易ではないのか、あるいはAIPの対象外となっている可能性はあるか？
4. 大規模空港のPPPで、DBFOM (Design Build Finance. Operate Maintain)が活用されている点は興味深い。数あるPPPスキームの中で、DBFOMが選ばれている理由は何か？