

# アメリカの空港における民間参入の現状について

本宮進一郎

## 1. はじめに

空港の民営化は1987年のロンドンヒースロー空港から始まり、90年代に入りヨーロッパを中心に、中南米、アジア地域へと拡大し、非航空収入の拡大をめざした空港経営スタイルが主流となってきている。

一方、アメリカでは空港運営は自治体（地方政府）によるものが主流であり、自治体直轄の空港やニューヨーク・ニュージャージー港湾公社（PANYNJ）のように公社・公団方式が一般的である。アメリカの空港の管理・運営は地方政府などの公的機関により行われているが、一方で民間事業者の参入は盛んであり、空港リテールへの専門会社の配置や、ターミナルビルの航空会社による建設管理運営など数多く参入が行われてきている。世界的な民営化の流れを受けて米国政府は、1996年10月に空港民営化パイロットプログラムの実施を決定し、いくつかの空港が民営化に向けた取り組みを行っている。

本稿では、アメリカ国内の空港を取り巻く環境、空港民営化パイロットプログラムの実施の状況を踏まえ、民間事業者の空港参入のあり方の状況を整理する。

## 2. アメリカ国内の空港を取り巻く環境

### 2.1 空港の分類

広大な国土を持つアメリカにおいて、安定した航空交通輸送システムは米国経済に不可欠なものとなっている。連邦航空局（FAA）の国家総合空港システム計画2013-2017（NPIAS）によると全米の空港の数は、飛行場、ヘリポート、海上空港などを含めるとその数はおよそ2万に及ぶ。このうち、公共用飛行場が5,171空港存在し、うち年間利用者数が1万人以上のPrimary Airportが378空港ある。表1に示すように、全旅客数に対する割合が1%以上（約700万人以上/年）のいわゆる大規模ハブ空港が29空港あり、全米の航空旅客数の70%を取り扱っている。0.25%以上の中規模ハブ（約180万人以上/年）は36空港あり、全米航空旅客の19%を取り扱っている。0.05%～0.25%の小規模ハブ（約35～180万人/年）は74空港あり全米航空旅客の8%を取り扱っている。また、Non-Primary Airport（2500人～1万人/年）は121空港あり、全旅客に対して0.1%を占める。

表1 米国における商用空港の内訳 (FAA)

	空港数	空港タイプ	全旅客に占める割合
Primary Airport	29	大規模ハブ (全旅客の1%超)	70%
	36	中規模ハブ (0.25% -1%)	19%
	74	小規模ハブ (0.05% -0.25%)	8%
	239	ノン・ハブ (1万人 -0.05%)	3%
Non-primary Airport	121	2500人~1万人	0.1%
計	499		

上表の商用空港 (約 499 空港) のアメリカ経済に与える影響について、2010年にACI-NA (国際空港評議会 - 北米事務局) のレポートによると<sup>1)</sup>、全米で1050万人の雇用創出、年間の給与総額3,650億ドル、年間総生産額は1兆2000億ドルになると試算されている。これは、アメリカのGDPの8%に相当し、国内労働力の7%を支える産業に位置づけられ、アメリカの空港は、単に人流・物流の移動手段だけでなく、アメリカ経済を支える大きな産業の1つと言える。

## 2.2 利用実績及び今後の需要予測<sup>2)</sup>

### (1) 2013年の航空産業動向

航空旅客は国内線6億5430万人、国際線8510万人の計7億3940万人となり、対前年比で国内線は0.1%増、国際線で2.6%増、全体では0.4%と緩やかな増加となった。ロードファクターは83.2%と前年より0.5%増加している。国内旅客は全体の88%強を占めており、米国航空産業の中心は国内線と言える。

また、LCCのマーケットシェアは対前年比で0.1%増加し29.2%、FSAは0.5%増の47%となっているが、地域航空 (リージョナルジェット) は、0.5%減の23.8%となった。

### (2) 今後の需要予測

FAAの航空需要予測では、今後の航空旅客は年平均2.7%の伸びを示し、2027年頃に10億人、2034年には11.5億人に達するとされている (図1)。このうち、国内線は主要路線より地方路線の伸びが大きく国内線全体では、年平均2.1%の伸びを示している。表2に示すように、国際線では、世界の経済成長による影響を受け、年平均で4.2%の成長を示している。対米国への国際線需要は、ラテンアメリカ (+4.7%/年) を筆頭に以下、アジア太平洋 (+4.2%/年)、大西洋 (+4.1%/年)、カナダ (+3.3%/年) となる。

図1 FAA 航空需要予測

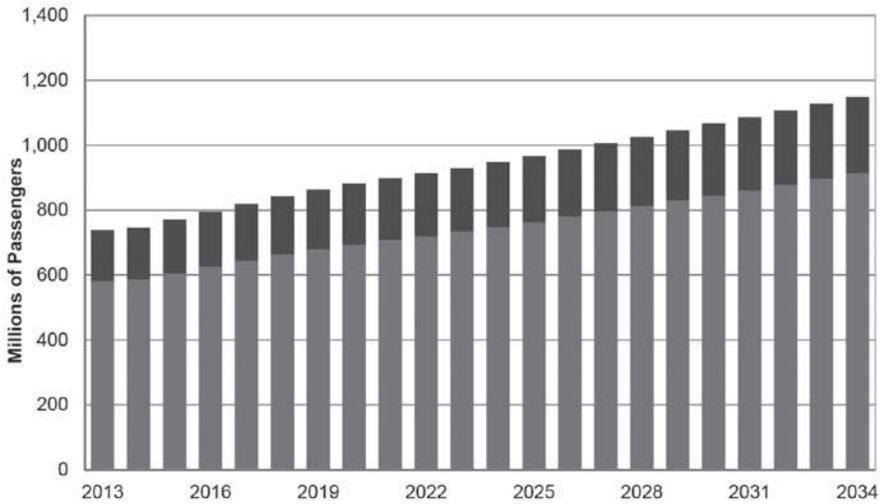


表2 アメリカおよび外国航空会社によるアメリカ発着国際旅客の平均伸び率 (2014-2034)

地域	年平均伸び率
大西洋路線	4.1%
ラテンアメリカ路線	4.7%
アジア太平洋路線	4.2%
カナダ	3.3%

### 3. 世界の空港民営化の流れ

表3は空港民営化の歩みをまとめたものである。イギリスにおける1987年のヒースロー空港の民営化以降、90年代初頭はイギリス国内を及びヨーロッパ各国、90年代後半はヨーロッパに加えて、中南米でも民営化が実施されている。2000年以降は豪州、インドを含むアジア地域に空港民営化の並が押し寄せている。

特に近年は、アジアにおいてもフィリピン、ミャンマー等の各国で民営化が行われており、主要空港に加えて小規模ではあるもののポテンシャルの高いブラウンフィールド（既存空港）の民営化が積極的に行われている。グリーンフィールド（新空港）につきも、建設から運営まで民間活力を導入しようとする動きが活発な状況となっている。

表3 1987年以降の空港民営化<sup>3)</sup>

年代	空港名
1987	BAA
1990-1992	Liverpool, Prestwick, Southampton, Vienna
1993-1996	Athens, Belfast, Brisbane, Bournemouth, Cardiff, Cochin, Copenhagen E. Midlands, London city
1997	Birmingham, Bolivia, Brisbane, Bristol, Dusseldorf, Istanbul, Kent, Melbourne, Naples, Perth, Rome, Stanford
1998	ASUR, Adelaide, Argentina, Auckland, Australian, Regionals, Canberra Costa Rica, Eindhoven, Hanover, Hobart, Luton, Malaysia, Skavska, South Africa, Wellington
1999	GAP, Jakarta, OMA, Stewart
2000-2003	Bangalore, Hiderabad, Narita, Fraport, Lima, Malta, Sydney, Zurich
2004-2006	Firenze, Lamaca, Copenhagen, Brussels, Bratislava, Budapest, Delhi Mumbai
2007	Dublin, Pisa, St. Petersburg, Dusseldorf, Hamburg, French, Regionals Athens, Ecuador, Chubu, Hong Kong, India, Kolkata, Chennai, Navi Mumbai, Prague, Midway, Schiphol, Aeroports de Paris
2008	Brisbane, Mackay, London city, Belfast City, Blackpool
2009	Cairns, London, Gatwick, Bristol
2010	London, Gatwick, Peel Airports

### 3.1 EU

イギリスでは、BAAは1987年に世界初の空港民営化を実現した。その後、スペインの建設会社Ferroval社と2006年6月買収について約180億ドルで合意を結び、Ferroval社は英国内の7空港及び世界各地の空港を運営することとなった。他多国間の空港買収では、これもスペインの道路運営者が英国のTBI社（ルートン空港の所有会社、ボリビア国内の3空港他の長期リース契約を行っている）を9億7600万ドルで買収している。

ドイツでは、2005年に連邦政府がフラポートの保有株18.2%を売却している。しかし地方自治体の株保有は引き続き残っており、州及びフランクフルト市で52.1%の株を保有している。フランスでは、ドゴール空港とオルリー空港の運営を行っている州所有のAeroports de Parisが2005年に民営化されている。

コペンハーゲン空港は、BAAに次いで民営化が行われていたが、所有権の変更は2005年12月に行われ、Macquarie社がこれまで保有していた株を14.7%から52.4%まで拡大した。政府は39.2%の株を保有している。Macquarie社はブリュッセル、ローマや自国のシドニー空港の株を所有している。

### 3.2 アジア

ミャンマーでは民主政権以降、国際空港の民営化が進行中である。2013年にヤンゴン国際空港拡張・運営事業、マンダレー国際空港改修・運営事業及びヤンゴン近郊のハンタワディー新国際空港建設・運営事業の公募手続きが行われ、マンダレー国際空港は本邦企業の運営事業への参画が決定、ハンタワディー新国際空港は本邦企業が優先交渉権を獲得している。

ラオスでは、1999年からビエンチャン国際空港国際線ターミナルについて、本邦企業が参入しており、本年3月契約更新にかかる手続きを行ったところである。

インドではニューデリー空港をはじめとする6空港がすでに民営化されている。現在もその他の空港の民営化が検討されており、特にインド新首相が州知事を務めたグジャラート州ドレラ新国際空港の建設・運営への参画を目指して、本邦企業<sup>4)</sup>はJICAの協力準備調査の制度を利用し、事業化調査を実施中である。

フィリピンでは、地方空港の民営化が進捗中。ODAにより建設が予定されているボホール新空港についても今後民営化に向けた準備が進められている。マニラ首都圏の新空港の動きもある。

インドネシアでは、国営企業であるAP1、AP2がスカルノハッタ空港をはじめとして国内主要空港を管理・運営しているが、その他の地方空港は政府による管理・運営となっている。この地方空港のうち、ポテンシャルの高い空港については民営化に向けた検討が進められているところである。

### 3.3 ラテンアメリカ

メキシコでは、1990年後半に第1段階として3地域に区分した各地域ごとの空港を空港運営の経験のある社に株式の15%を売却している。その後、第2段階として2000年には、カンクンを含む南部地域の空港の政府保有株を全てASUR社に1億ドルで売却している。

ブラジルでは、2012年にグアルーリョス空港、ヴィラコッポス空港並びにブラジリア空港の運営権に関する入札が行われ、民営化が実施されている。コロンビアでも既に空港民営化が行われている。

ペルーでは、リマにあるJorge Chavez国際空港の近代化計画において、長期的な営業権を使用して空港の運営が行われている。この営業権を有しているのは、ベクテル社、チャンギ空港及びフラポートであり、滑走路やターミナル施設に12億ドル投資し、契約期間中の保安業務も契約の一部となっている。エクアドルでも同様に営業権を与える方式をとっており、キトの新空港において採用されている。同空港の営業権は多国籍の合弁企業に委ねられており、5億3500万ドルで35年の長期契約が結ばれている。

アルゼンチンは南アメリカで最初に空港民営化を実施しており、2000年にブエノスアイレスの2空港を含む国内33空港の運営を民間事業者に委ねている。その後の経営状況は思

わしくないことから政府は、空港株式の所有割合の変更を検討しており、空港運営者 51%、29%を一般放出、政府保有株は 20%となる見込みである。

## 4. アメリカにおける空港民営化の状況

### 4.1 空港管理者の変遷

1920年代の商業航空の普及より、米国の空港の所有及び管理の多くは地方政府により行われているが、初期の段階では航空会社や航空機メーカーが空港整備、所有・運営も実施されていた。商業空港の発達の初期の包括的な法整備不足などが指摘されていた。

1940年代に入ると連邦政府は、商業用空港の地方政府による所有と運営を定め、連邦政府としての空港への初めての補助金制度の制定、第2次世界大戦後の余剰の軍用空港の地方政府への商用空港としての移管を実施した。

以降、数十年に渡りアメリカにおける商用空港の典型的な管理・運営者は地方政府（市当局、郡当局）、空港公社、空港・港湾公社、州政府となっている（表4）。公的機関による空港の運営・管理は、航空産業の成熟に伴い最も一般的な管理・運営主体となり、財務的に自立できる十分な収益を得ることができる複数の空港が存在するようになった。

空港の管理運営機関は地方政府から独立する形で空港の運営・管理の役割を担っているが、一般的に地方政府から任命された役員たちによる監視が届くようになっている。商用空港を設置管理する公的機関のうち、もっとも多いのは市政府で全体の3分の1、そして郡政府、州政府の順である。

表4 商用空港の設置管理者の分類

空港設置管理者	割合	空港事例
市政府	33%	アトランタ、オースチン、シカゴ 等
郡政府	15%	フォートローダーデール、ラスベガス 等
州政府	7%	ホノルル、アンカレッジ 等
港湾局	9%	オークランド、NYC 各空港 等
公団/公社	30%	ワシントンダレス/ナショナル 等
その他	6%	ダラス（複数市による）等

### 4.2 空港への連邦政府の財政支援と空港収入利用制限

ほとんどの商業空港では、連邦政府により財政支援が行われている。財源の多くは、通称AIPと呼ばれる「Airport Improvement Program」であり、公有地の供与による地代収入やPFC（Passenger Facilities Charge）である。そして、連邦政府の補助金を利用している全ての空港は、その収入を空港関連目的以外に流用することができない<sup>5) 6)</sup>とされている。これが空港民営化への大きな妨げとなっている。

## 5. 連邦政府による空港民営化パイロットプログラムについて

### 5.1 民営化空港に対するインセンティブ

アメリカでは、1997年に連邦政府が空港民営化パイロットプログラム<sup>7)</sup>をスタートさせ、空港開発、機能向上に対して多様な民間資金の参入を期待した。パイロットプログラムでは民間事業者は空港を所有、管理、若しくは運営権のリースをすることができる<sup>8)</sup>とされている。民営化対象空港は当初、5空港までとされており、このうち大規模空港<sup>8)</sup>は1空港のみとされていたが、2012年の改正によって10空港まで対象を拡大している。同プログラムでは、民営化を希望する空港に対して、空港からの収入を空港関連目的以外に流用してもよい等、主に3つのインセンティブを与えている。

- (1) 空港設置管理者は、空港をリース若しくは売却する際に得た収入を空港以外の目的に流用しても良い。(ただし、対象空港に入居する航空企業の65%以上の合意が必要)
- (2) 空港設置管理者は、連邦補助金及び資産の返還義務が免除される。
- (3) 参入した空港運営者は、その収入を空港関連目的以外に流用しても良い。

### 5.2 民営申請プロセス

空港民営化にはFAAによる厳格かつ段階的な審査を経て、最終的に承認という形をとっている。主なステップは以下の通りである。

- (1) 空港設置管理者はFAAに対して予備申請を行い、承認を得る。
- (2) 空港設置管理者は民間事業者を選定し、FAAに対して最終申請を行い承認を得る。
- (3) FAA承認後、官報公示が行われ60日間のパブリックコメント募集が行われる。
- (4) パブリックコメント評価を行い問題がなければ、民間事業者へ運営権の移管が行われる。

### 5.3 民営化プログラムの実施状況

同プログラムに当初から手を挙げた空港は5空港、その後2006年9月にシカゴ・ミッドウェイ空港が参加を表明する以降も民営化実施に向けた動きがある(表5参照)。

表5 アメリカ国内における民営化パイロットプログラムの実施状況

空港名	場所	現状
ブラウンフィールド空港	サンディエゴ, CA	2001年に申請取り止め
シカゴ・ミッドウェイ空港	シカゴ, IL	2013年9月に申請取り止め
グウィンカントリー空港	GA	2012年6月に申請取り止め
エアグレイド空港	FL	2010年10月に第1段階の承認、空港管理者が民間事業者と交渉中。
ニューオリンズ空港	LA	2010年10月に申請取り止め
マリン空港	プエルトルコ	2013年2月に民間事業を承認
レイクフロント空港	ニューオリンズ, LA	2008年に申請終了
ナイアガラフォールズ国際空港	ナイアガラフォールズ, NY	2001年に申請取り止め
ラファエル空港	Aguidilla, PR	2001年に申請取り止め
スチュアート空港	ニューバーグ, NY	2000年承認、2007年にPANYNJに移管

#### 5.4 シカゴ・ミッドウェイ空港の民営化に向けた動き

民営化をめざした空港の中で最大の空港はシカゴ市の管理運営するシカゴ圏のセカンダリー空港であるミッドウェイ空港である。同空港は、2013年の運表実績として旅客2050万人、発着回数約25回の米国におけるラージハブ空港であり、サウスウエスト航空の拠点空港となっている。同空港はシカゴ市によりシカゴ・オヘア空港とともに所有管理運営されている。

シカゴ市は2008年9月30日、同市が所有するミッドウェイ空港を“Midway Investment and Development Company, LCC (MIDCo)”に対し、99年間の長期リース（総額25億2100万ドル）契約を結び、MIDCoを空港運営者として決定した。以後、連邦政府の最終承認を経て、米国内では初の大規模空港の民営化が実施される予定であったが、2008年後半からの景気低迷の影響を受け、空港運営事業者は資金調達ができず、契約額を納入しなかったことから、2009年4月に同契約は白紙となった。

米国の空港民営化はFAAのパイロットプログラムにより実施されてきている。以下に同プログラムの概要とシカゴ・ミッドウェイ空港民営化に関する経緯を記す。

##### (1) 同空港のこれまでの民営化に向けた動き

- 2005年1月 シカゴ市長、運営権のリースによる空港民営化方針を発表
- 2006年9月 シカゴ市がFAAに対し予備申請を提出
- 2006年10月 FAAが同申請を承認
- 2007年11月 メインキャリアのサウスウエスト航空から同意を得る。
- 2008年2月 シカゴ市が長期リース（50年）を希望する事業者を募集開始

入居航空企業の 65% の同意を得る。

- 2008 年 4 月 6 つの企業体が興味を示す。
- 2008 年 9 月 シカゴ市が MIDCo と長期（99 年）リース契約を締結
- 2008 年 10 月 シカゴ市議会 25 億ドルのリース契約を承認
- 2008 年 10 月 シカゴ市・運営事業者、FAA に同空港の民営化最終申請を提出
- 2008 年 11 月 FAA、パプコメを募集（60 日間）
- 2008 年 12 月 パプコメ締切、FAA は年内の承認を予定。  
（財務計画が提出されず延期）
- 2009 年 4 月 運営事業者、資金調達ができず計画は白紙に
- 2013 年 1 月 シカゴ市が FAA に対し民営化予備申請を再提出  
事業者募集を開始
- 2013 年 3 月 申請 16 グループから 6 グループが選定
- 2013 年 9 月 シカゴ市長が民営化の申請取り下げを FAA に申告
- (2) 民営化に名乗りをあげた事業団体
- ①【空港運営者に決定】カナダのバンクーバーエアポートサービス社、Citi Infrastructure Investors, John Hancock 生命保険で構成されるミッドウェイ Investment and Development: MIDCo
- ②スペイン Abertis Infraestructuras SA 社、オーストラリアの Babcock & Brown Group 社、GECAS 社
- ③Carlyle Infrastructure Partners LP 社が立ち上げた AirportsAmerica グループ
- ④オーストラリア・マッコリーキャピタルグループ、マッコリーエアポーツ、マッコリー Infrastructure partners、マッコリー Infrastructure Partner II を含むシカゴ Crossroads Consortium
- ⑤ドイツの Hochtief AirPort GmbH と GS Global Infrastructure Partners I で構成されるシカゴ First Consortium
- ⑥モルガンスタンレー Infrastructure Partners、フランスの Aeroports de Paris Management, HMS Host Corp
- (3) 運営事業者の決定
- シカゴ市は 2008 年 9 月 30 日、同市が所有するミッドウェイ空港（2013 年の年間発着回数約 25 万回、旅客数 2050 万人）を“Midway Investment and Development Company, LCC (MIDCo)” に対し、99 年間の長期リース（総額 25 億 2100 万ドル）契約を結んだ。シカゴ市は今後、FAA からの民営化最終承認と TSA による空港セキュリティーに関する承認を得る必要がある。

今回の長期リース権を獲得した MIDCo は、Citi Infrastructure Investors（ニューヨーク、米国）、YVR Airport Service Ltd（YVRAS: バンクーバー、カナダ）、John Hancock Life Insurance

Co. (ボストン, アメリカ) による合弁会社である。YVRAS は, 世界で 18 空港 (バハマ, ドミニカ, ジャマイカ等) を所有・運営している企業であり, 同企業の株式の 50% はバンクーバー空港を管理運営しているバンクーバー空港公団が所有している。残りの 50% は, Citi Infrastructure Investors が所有している。

契約では, 空港利用料は 2008 年の水準以下で最初の 6 年間は凍結され, 以降は, 関係航空企業の同意があったときに限って, 物価上昇率を超えて引き上げることが可能であるとされた。今回のリース契約においては, MIDCo は, 上記の空港利用料を盛り込んだ同意書を関係航空企業と締結することが義務づけられている。今回の契約による純利益は 10 億ドル以上と見込まれている。同市条例では, 純利益の 90% 以上はインフラ整備, 同市の年金基金に利用することができ, 残りの 10% 分については使用制限が課されていない。

#### (4) 運営事業者の資金調達失敗により契約は白紙に

シカゴ市は 2009 年 4 月 20 日, シカゴ・ミッドウェイ空港の民間運営事業者に対する運営権の長期リース契約が, 景気低迷の影響により白紙になったことを明らかにした。

シカゴ市財務担当役員 Gene Saffold 氏は, 民間運営会社として決まっていた Midway Investment and Development Company (MIDCo: シティーグループ, バンクーバー空港サービス会社等による共同事業体) と, 同空港の 99 年に渡る運営権のリース契約を昨年 9 月に締結していたが, MIDCo がリース料の支払い期限までに資金の調達ができなかったことを明らかにした。同市としては, 当初の支払期限の 4 月 6 日を 2 週間延期していたが, 期限の再延長は無かった。

2008 年のリーマンショックによる世界的な経済不況が続き各所で様々な影響が出た中, 同空港の民営化プログラムにもこの影響が直撃した形となった。高速道路, 駐車場施設の運営について民間への長期リースをこれまで成功してきたシカゴ市としては, 契約が白紙となったのは今回が初めてのケースとなった。シカゴ市は, 同契約の白紙に伴い 1 億 2600 万ドルの初期納入金は同市の収入となる。当該納入金は, 契約に要した費用を除き同市の歳入となる。

#### (5) 民営化の動きが再燃

2013 年 1 月, シカゴ市は再び FAA に対し民営化の予備申請行い事業者の公募を始めた。

同年 3 月には応募の 16 グループから 6 グループ (表 6) に選定し協議を進めたものの難航した。最終的に 2 グループを選定したが, うち 1 社が最終の入札を前に辞退し競争的な入札のプロセスを保持できなくなったため, シカゴ市長は 9 月に空港民営化に関する優先交渉権者との協議を取りやめることを発表した。

なお, 応募事業者の中には, アジアから仁川空港も含まれており, 同空港の積極的な海外進出の姿勢が見られる。

表6 選定された6グループ

1	AMP Capital Investors Ltd., a manager and investor in airports, including ones in Melbourne, Australia, and Newcastle, England.
2	Corporacion America Group, an Argentina-based operator with 49 airports.
3	Global Infrastructure Partners, the controlling investor and manager of Edinburgh Airport in Scotland and London City and London Gatwick airports.
4	Great Lakes Airport Alliance, a partnership of Macquarie Infrastructure and Real Assets and Ferrovial. Its airport operations include London's Heathrow, Brussels Airport and Copenhagen Airport in Denmark
5	Incheon International Airport and Hastings Funds Management, a group that includes the owner and operator of Incheon International Airport in South Korea and a global investor with 16 airport-related investments
6	Industry Funds Management and Manchester Airport Group, a group with interests in 13 airports, including Melbourne Airport and Brisbane Airport, both in Australia, and the operator of Manchester Airport and East Midlands Airport, in England.

### 5.5 スチュアート空港（ニューヨーク）

空港所有者の The State of New York は、National Express Group（NEG：英国）より、当初5年間で4860万ドルの施設改善計画を提案し受け入れられた。契約は、2000年4月から99年間の運営となり、リース当初に、NEGはニューヨーク州に対して施設のリース代金として3500万ドルを支払い、10年目からは年間の空港総収入の5%を加えて支払う契約となっている。

空港運営は比較的順調に推移し、2004年には旅客数は33%の伸びを示した。しかし、取扱旅客数は僅か年間53万であり、1996年の80万人には遥かに及ばない数字であった。

2006年、NEGはニューヨーク州運輸局から3500万ドルで獲得していた空港リース権の売却を発表し、2006年末までに売却する事を希望していた。

ニューヨーク・ニュージャージー港湾公社（PANYNJ）は同年1月24日、ニューヨーク都市圏の空港混雑と遅延の緩和が期待される4番目の主要空港として、ニューヨーク市から北へ60マイルに位置するスチュワート国際空港を93年間のリース契約（7850万ドル）を結び、再び空港運営者は公的機関に移ることとなった。PANYNJでは同空港の活用により、周辺のケネディー国際空港、ラガーディア空港、ニューアーク空港の旅客・貨物の混雑問題が解消されると期待している。

## 6. アメリカにおける民間参入の状況

アメリカの空港民営化は、国家プログラムとして進められてきているが、民営化を申請した空港も個々の様々な事情で半数以上が頓挫若しくはペンディングの状態となっている。

この背景の1つとしては、同プログラムの申請条件として大規模空港ハブ空港（全米航空

旅客の1%以上の空港)は最大1空港のみ、GA空港(年間利用者2500人以下)は1空港以上申請されていなければならない等、空港規模に規制があることがいえる。より規模が大きい商業的なメリットを多く享受できる空港が揃って民営化を行えるようにはなっていない。

また、民営化後の条件としても入居航空会社の65%以上の同意を得ない限り空港使用料金の引き上げはできない。GA航空に対する料金の引き上げ率は主要航空会社の引き上げ率を上回ってはならない等の様々な制約が課せられている。

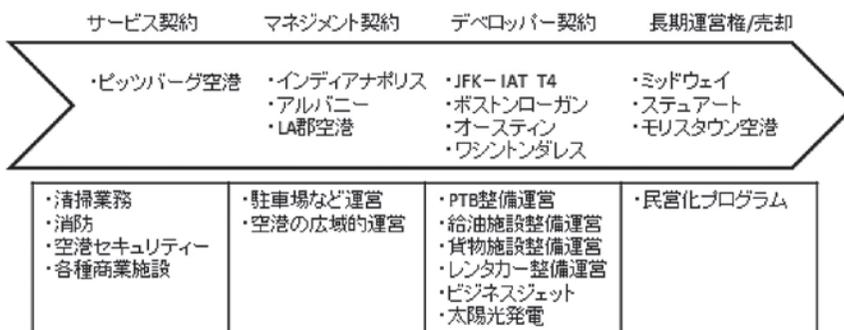
今回のパイロットプログラムを見る限り、米国の空港民営化は硬直的であると言わざるを得ないが本当にそうなのかというとそうではない。空港所有は市当局若しくはその傘下の公社、公団等により空港が管理運営されており、空港事業の適材適所に民営事業が入り込んでいる部分的民営化が実態である。JFKのターミナルを見るとターミナルビルの多くは空港を管理するPANYNJの所有ではなく、入居航空会社若しくは第3社による所有・管理運営が主となっている。このように、公的機関による運営が主流である米国の空港には部分的ではあるが多くの民間事業者が参入しているのが実態である。

上述のようにアメリカでは、公的機関が空港を管理・運営しながら商業部門などを中心に多くの民間事業者が空港に参入している。アメリカにおける民間事業者に参入動向について事例をもとに整理する。

### 6.1 様々な民間参入の形態

アメリカにおける民間参入の状況を見ても、空港内の清掃や商業エリアの開発運営というサービス契約から、民間事業者による投資を伴う施設運営や、パイロットプログラムによる空港民営化まで、空港の設置管理者が地方政府などの公的機関ではあるもの実に様々な参入形態が見受けられる。

図2 アメリカの空港における民間参入の形態



#### (1) サービス契約

特定の業務を民間に委ねる契約となっており、警備消防業務や清掃業務などはアウトソー

シングの形態と考えられる。消防業務などは米国空港の多くでは、地方政府により行われているが、他の業務も含めて今後はアウトソーシングが計られていく傾向にある。

典型的なアウトソーシング対象業務は、維持管理業務（清掃、昇降機など機械設備など）、シャトルバス運行などであるが、最近では一部ではあるもののターミナルコンセッションマネジメント、商業施設の開発、消防、保安警備業務などがある。

(2) マネジメント契約

駐車場施設、ターミナルコンセッション、ターミナル運営を民間事業者が実施する契約となっている。ほとんどの空港では、個別施設の運営についてマネジメント契約を結んでいるが、インディアナ空港は空港全般の運営を民間事業者と契約している。インディアナ空港での運営事業者は、インディアナポリス空港公団との契約に基づき空港全体の管理業務を実施している（表7）。

表7 インディアナ空港運営者の事業範囲

ターミナル	エアサイド	管理支援業務
<ul style="list-style-type: none"> <li>・維持管理</li> <li>・ターミナル運営</li> <li>・コンセッション</li> <li>・レンタカー、駐車場</li> <li>・広告業、保安警備業務</li> <li>・開発（計画等）等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エアサイド維持管理/除雪</li> <li>・ランプ運営</li> <li>・消防、ビジネスジェット</li> <li>・デアイシング</li> <li>・エアサイド開発</li> <li>・セキュリティー 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・財務管理</li> <li>・IT業務、騒音対策</li> <li>・人材開発</li> <li>・PFC業務</li> <li>・市場開発（マーケティング）</li> </ul>

(3) デベロッパー契約

空港内用地を航空関連事業者にリースし、事業者は自ら施設を整備保有し営業活動を行うことは一般的に実施されており、対象となる施設も旅客ターミナルからビジネスジェット施設まで幅広く行われている。

JFKのターミナル4、ボストン・ローガン空港のターミナルAのリース、シカゴターミナル5のリース、サンフランシスコの給油施設リース、メンフィス空港の貨物施設、アンカレッジ空港におけるレンタカー施設、ワシントン・ダレス空港のビジネスジェット施設が事例として挙げられる。

6.2 ワシントン・ダレス空港におけるビジネスジェット FBO の参入事例

主要空港の1つであるワシントン・ダレス空港は同一都市圏にあるナショナル空港とともに MWAA（メトロポリタン・ワシントン空港公団）により管理運営されている。航空機発着回数の約半数を占めるビジネスジェットの運航は、ワシントン・ダレス空港においても FBO（Fixed based operator）により受け入れが行われている。

表8はFBOの事業概要を示している。ビジネスジェットの事業参入にあたり、MWAAはFBOに対して空港用地のリース契約を締結している。この契約によれば、FBOは用地内に

ビジネスジェットの運航に必要な施設（ターミナル、駐機場、ラウンジ、格納庫など）を自ら整備、管理、運営することができるようになっている。

MWAA は FBO の営業に対して施設の設置、事業活動を認めた上で、用地の賃貸料の他、一定の構内営業料等を別途徴収している。当該事業の契約期間（+延伸オプションあり）後は、FBO は MWAA に対し自らが設置した施設を譲渡することとされており、譲渡後は FBO はこれまでの土地リース代に加えて、施設の賃貸料を空港公団に支払うこととなる。アメリカの多くの空港におけるビジネスジェットの施設、運営に関する FBO に対する契約は MWAA と同じ形態であるが、構内営業料の料率については個々の空港で異なる。

表 8 ワシントン・ダレス空港のビジネスジェット FBO の事業概要

FBO 保有形態	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港公団が、FBO 事業者に対して空港内用地を貸与。</li> <li>・FBO 事業者は、事業に必要な施設を整備。</li> <li>・貸与期間終了後、FBO 事業者は空港公団に施設を譲渡。</li> </ul>
FBO の事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・FBO 施設（専用ターミナル、格納庫、駐機場、給油スペース）の建設、維持、管理及び運営</li> <li>・上記施設の提供に加え、運航に必要な各種サービスを提供。</li> </ul>
空港公団の収入	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土地代の他、各種構内営業料（主な構内営業料金の対象）</li> <li>給油販売量、給油サービス料、駐機料金、施設使用料、グランドハンドリング、サプリース料、デアイシング料、着陸料、航空機セール（空港における航空の販売）など（旅客からの料金徴収を FBO に代替させているもの）</li> <li>着陸料、FIS（連邦検査業務量 など）</li> </ul>

## 7. まとめ

イギリス・ヒースロー空港の民営化以降、欧州を初め中南米、アフリカ、そして近年ではアジア各国においても、大規模空港から小規模空港まで、グリーンフィールドからブラウンフィールドまで空港民営化が行われている。

このようななかで、アメリカは世界の民営化の流れとは一線を画しており、商用空港は地方政府（市、郡、州）や空港公社、空港・港湾公社などの公的機関により管理・運営が行われている。米国連邦政府は、このような公的機関による管理運営が行われている空港にも民間資金と活力を導入すべく、1996 年再授権法により空港民営化パイロットプログラムを制度化し民営化の扉を開けた。しかしながら、多くの空港で民営化は道半ばで中断等に追い込まれるなど、米国における空港民営化は成功していないのが実情である。

一方、アメリカの商用空港では、公的機関が空港を管理・運営しながら適材適所に多くの民間事業者が参入しており、サービス業各種への参入から、ターミナル運営やビジネスジェットの施設の保有・管理運営まで、民間参入の裾野は広い。米国空港は独立採算での事業継続を求められており、財源を PFC だけでなく市中からもより良い条件で求める必要があることからより、日頃より収益性の高い空港事業継続が求められているのは言うまでもな

い. このような背景から米国の商用空港は空港運営や経営の効率化をめざし、部分的ではあるものの多くの民間の参入を進めてきているものと思われる.

## 注

- 1) The Economic Impact of Commercial Airports in 2010
- 2) FAA forecast Fiscal years 2014-34
- 3) TRB ACRP report66” Considering and Evaluating Airport Privatization”
- 4) 豊田通商プレスリリース (2013.10.17)
- 5) 空港設置管理者である地方政府等が空港からの収入を他の一般財源へ流用させないこと目的としている.
- 6) Airport and Airway improvement Act, 49 USC 41707 (b), 47133), Fed Reg. 7695 (Feb. 16, 1999)
- 7) 1996 Reauthorization Act (FAA)
- 8) 全米年間航空旅客の1%以上を取扱う空港. 約 700 万人 / 年以上の空港.