

(一財)自治体国際化協会ロンドン事務所マンスリートピック(2014年11月)

【ロンドンとイングランド南東部で空港の滑走路が不足 — 政府が設置した独立の委員会が対応策を検討中 — ロンドン市長の案は却下】

要旨

- ・英国では、ロンドン及びイングランド南東部で空港の滑走路が不足していることが大きな問題となっている。
- ・この問題の解決策を探るため、2012年に独立の委員会として「空港委員会」が設置された。
- ・委員会は、2013年12月に発表した中間報告書で、ヒースロー空港での新滑走路の建設などを含む3案を、政府に提案する案の最終候補として選んだことを明らかにした。最終報告書は2015年夏に発表される。
- ・「テムズ・エスチュアリー」に人工の島を造り、新空港を建設する案などを含むボリス・ジョンソン・ロンドン市長が提出した3つの案は、いずれも却下された。

英国の中央政府は2012年9月、英国における空港の処理能力拡大の方法を探ることなどを目的とする独立の委員会として「空港委員会 (Airports Commission)」を設置した。

英国は現在、ロンドン及びイングランド南東部で空港の滑走路が不足しているという問題を抱えている。ヒースロー空港には2つの滑走路があるが、既にその処理能力はほぼ限界に達している。ロンドン近郊のウェスト・サセックス県に位置するガトウィック空港では、既に滑走路の使用率が85%を超えており、ピーク時には100%に達している。

滑走路の処理能力に余裕がないために、特にヒースロー空港では、悪天候時などに飛行機の遅れやキャンセルが発生する事態となっている。また、英国がアジアや南米の新興国への新航路獲得で欧州の他の国々に遅れを取っているのも、空港の滑走路が不足しているためである。こうした状況の中、ロンドン及びイングランド南東部での空港の滑走路拡張は、英国政府の長年の懸案事項となっている。

ヒースロー空港に関しては、これまでに、新滑走路建設が実現する見込みとなりながら

頓挫した経緯がある。前労働党政権は、2009年1月、BAA Ltd.¹⁾によるヒースロー空港での第3滑走路建設計画を支持する旨を表明した。しかし、2010年5月の総選挙で、当時野党だった保守党と自由民主党はいずれも、この計画を阻止する旨を公約した。両党とも計画に反対の理由として環境への懸念を挙げていたが、ヒースロー空港周辺のロンドン西部での票獲得を狙った戦略であるとも言われていた。この選挙で誕生した保守党と自由民主党の連立政権は、政権発足後直ちに発表した政策文書の中で、公約通り、ヒースロー空港での第3滑走路建設計画を破棄する旨を明記した。これを受け、BAA Ltd. は2010年5月下旬、この計画を正式に取り下げた。

しかしその後、BAA Ltd. 及び航空会社を含む産業界が、英国のハブ空港であるヒースロー空港を衰退させることは英国経済に打撃を与えるとして、同空港での滑走路拡張案を再度検討するよう政府に訴えた。冒頭で述べた委員会は、こうした産業界からの呼び掛けの結果、政府が設置したものである。

委員会の委員長には、金融サービス庁 (Financial Services Authority、FSA)²⁾の元理事長であるハワード・デービス卿が就任した。

同委員会への諮問事項は次の通りであった。

- ・欧州における航空業の中心地としての英国の地位を維持するため、どの程度の規模で、いつ、空港の処理能力のさらなる拡大を行うことが必要かを検討する。
- ・空港の処理能力のさらなる拡大の必要性が、短・中・長期的にいかにして満たされるべきかを見極め、判断する。

委員会の調査スケジュールとしては、2013年末までに中間報告書を、2015年夏までに最終報告書を発表することが明らかにされた。次の総選挙は2015年5月に実施されるため、委員会の最終報告書の提案を受け入れるかどうかは、次の政権が判断することになる。

ロンドン市長は人工の埋立島に新空港建設を提案

ロンドン及びイングランド南東部での空港施設の拡張に関しては、かねてから、ボリス・ジョンソン・ロンドン市長が、「テムズ・エスチュアリー (Thames Estuary)」に人工の埋立島を造り、新空港を建設するという案を提案している。新空港を建設すると共に、ヒ-

¹⁾ BAA Ltd. は、ヒースロー空港を含む英国の4つの空港を運営する民間会社。現在の名称は「ヒースロー・エアポート・ホールディングス・リミテッド」。詳細は「付録2」を参照のこと。

²⁾ 金融サービスの規制機関であったが、2013年に解体し、新設の2組織に権限が移管された。

スロー空港は閉鎖するという案である。「テムズ・エスチュアリー」とは、イングランド南東部ケント県及びエセックス県沖のテムズ川が北海に流れ込む河口とその周辺の地域を指して使われる呼称である（「エスチュアリー」は「河口」を意味する）。しかし、前労働党政権と同様、現政権も、市長のこの構想には、非現実的であるとして反対の立場を取っている。マスコミによる報道では、市長によるこの構想はしばしば、市長の名前を取って「ボリス島（Boris Island）」の建設プランとユーモラスに表現されている。

ジョンソン市長は、空港委員会の設置が発表された翌月の2012年10月にロンドン市内で行った講演で、最終報告書までにおよそ3年間を費やす委員会の調査スケジュールを「遅過ぎる」と非難した。英国が行動を起こさずにいる間に、欧州の他都市にますます差をつけられると警告したうえで、「ヒースロー空港での新滑走路の建設案は忘れて、代替案を検討すべきだ」と訴えた。

以下は、空港委員会の調査の現在までの進展状況である。

*2013年8月 - 委員会に寄せられた空港滑走路の拡張案を公表

空港委員会は、2013年2月から、空港滑走路の拡張案を広く募集した。委員会に寄せられたおよそ50の提案は、中間報告書発表に先立つ同年8月上旬に公表された。ジョンソン・ロンドン市長は、下記の3つの案を提出した。

・「テムズ・エスチュアリー」に人工の埋立島を造り、4つの滑走路を持つ新空港を建設する（アウター・テムズ・エスチュアリー（Outer Thames Estuary）案）。

・「テムズ・エスチュアリー」に面したケント県メドウェー市内の地域であるアイル・オブ・グレイン（Isle of Grain）³に、4つの滑走路を持つ新空港を建設する（インナー・テムズ・エスチュアリー（Inner Thames Estuary）案）。

・ロンドン近郊のエセックス県に位置するスタンステッド空港⁴を大幅に拡張し、5つの滑走路を持つハブ空港にする。

そのほか委員会に寄せられた提案には、新たに滑走路を建設せず、「離発着の多い空港で、航空会社が空港に支払う着陸料金を引き上げ、より離発着の少ない空港へ需要の分散を図

³ アイル・オブ・グレインは、テムズ・エスチュアリーに面したケント県のホー半島（Hoo Peninsula）の最東端に位置するエリアである。集落もあるが、大半が湿地帯で占められている。かつては入り江と川に囲まれた島であったが、現在は陸続きになっている。

⁴ スタンステッド空港は、ロンドンの東隣に位置するエセックス県にある空港。

る」、「ロンドン西部に位置する英空軍の基地を、現在はヒースローを利用している小型航空機が利用できるようにする」などの案が含まれていた。委員会は、これらの案について、2013年9月下旬を期限として、広く意見を募った。

*2013年12月 - 中間報告書発表

2013年12月17日、空港委員会は、スケジュールに沿って、調査の中間報告書を発表した。報告書では、委員会が、これまでの調査で、下記のような結論に至ったことが明らかにされた。

- ・2030年までに、ロンドン及びイングランド南東部に、現在あるよりもさらにもう1つの滑走路が必要である。
- ・それに加えて、2050年までに（あるいはそれより以前に）、さらにもう1つの滑走路がロンドン及びイングランド南東部に必要とされることが予想される。

このように述べたうえで、報告書は、委員会に寄せられた提案の中から、最終報告書で提案する案の候補として、下記の3つを選んだことを明らかにした。

- ・ガトウィック空港で、既存の滑走路の南側に、全長3,000メートル超の第2滑走路を建設する（ガトウィック空港運営会社の案）。
- ・ヒースロー空港で、空港の北西に、全長3,500メートルの新滑走路を建設する（ヒースロー空港運営会社の提案）。
- ・ヒースロー空港の既存の2つの滑走路のうち、北側の滑走路を西方面に延長し、全長で少なくとも6,000メートルの長さにする。延長した滑走路は2つに分け、一方は着陸用、一方は離陸用に使う（ヒースロー・ハブ社（Heathrow Hub Ltd.）⁵の提案）。

ジョンソン・ロンドン市長の案は、いずれも最終候補に入らなかった。しかし、報告書は、アイル・オブ・グレインに新空港を建設するとの案については、テムズ・エスチュアリーに新空港を造る案の中では最も実現可能性が高いとして、さらに検討し、最終候補に加えるべきかどうかを判断することを明らかにした⁶。

⁵ エンジニアリング、インフラ設計、都市計画などを専門とするコンサルティング会社「アラップ (Arup)」の元ダイレクターなどで構成されるグループ。

⁶ アイル・オブ・グレインに新空港を建設する案は、ロンドン市長以外に、著名建築家ノーマン・フォスターの建築事務所などからも提案されていた。

委員会のデービス委員長は、中間報告書の発表にあたって、「英国の空港の処理能力の問題は、まだ危機的状況には至っていないが、すぐに行動を起こさなければそうなるであろう」と述べ、滑走路拡張が急務であることを訴えた。

*2014年9月 - インナー・テムズ・エスチュアリーでの新空港建設案の検討結果発表

翌年の2014年9月、空港委員会は、アイル・オブ・グレインの案を含む「インナー・テムズ・エスチュアリー (Inner Thames Estuary)」での新空港建設案についてさらなる検討を行った結果を文書で発表した。前述の通り、中間報告書では、アイル・オブ・グレインでの新空港建設についてさらに検討すると述べられていたが、2014年9月に発表された同文書によると、委員会は、アイル・オブ・グレインと同じくケント県のホー半島に位置するクリフ (Cliffe) と呼ばれる地域で新空港を建設する案⁷とあわせて、インナー・テムズ・エスチュアリーでの新空港建設案としてさらなる検討を行った（「インナー・テムズ・エスチュアリー」とは、「テムズ・エスチュアリーの内側部分」という意味である。ロンドン市長の3つの提案について説明した部分で述べたように、テムズ・エスチュアリーに人工の島を造って空港を建設する案は、「アウター・テムズ・エスチュアリー (テムズ・エスチュアリーの外側部分)」の案と呼ばれる)。

委員会は、同文書で、インナー・テムズ・エスチュアリーでの新空港の建設案は、「多大なデメリットが潜在的なメリットを上回る」ため、最終候補に加えないことを決定したことを明らかにした。デメリットとしては、下記の点などを挙げた。

◎テムズ・エスチュアリーに生息する野生の鳥や動物に多大な影響を与える⁸。

◎航空サービス及びその他の関連するサービス等をヒースロー空港から新空港へ移管すること、新空港付近に住宅及びその他のインフラ施設を供給することは大変困難である。

◎大規模で多額の費用が掛かる新空港への交通手段の整備が必要となる。

また、空港建設費用が最高で1200億ポンド超に上ると見込まれることも、この案が望ましくない理由の1つとして挙げられていた（中間報告書では、アイル・オブ・グレインでの空港建設費用は最高で1120億に達すると試算され、これは、最終候補に残った3つの案

⁷ クリフでの新空港建設は、「国際航空助言グループ (International Aviation Advisory Group、IAAG)」などが提案した。

⁸ テムズ・エスチュアリーの陸地部分には、野生の鳥や動物の保護生息地がある。

の費用の約5倍であると指摘されていた)。

空港委員会のデービス委員長は、この決定の発表にあたり、次のようにコメントした。

「テムズ・エスチュアリーに大規模なハブ空港を建設し、運営する案には、非常に大きな懸念が持たれる。(この案を実現した場合、) 経済面で大きな混乱が生じると考えられ、また環境面では、乗り越えるのが不可能か、乗り越えるのに多大な時間を要するであろう障害が存在する」

「(ロンドン及びイングランド東部での) 滑走路拡張は急務である。(しかし、) 我々は、実現可能で、費用が妥当な解決策に焦点を当て、英国の将来にとって正しい均衡を見出す必要がある」

しかし、ジョンソン・ロンドン市長は、この決定についてメディアの取材に応え、「近視眼的で、英国の空港拡張に関する議論を半世紀後退させるもの」であるとして異議を唱えた。さらに、ガトウィック空港の拡張は長期的解決策ではなく、ヒースロー空港の拡張は「信じがたいレベルの」騒音と地域の荒廃、大気汚染を引き起こすとして委員会の最終候補の選定に対する不満を露わにし、「(自身の案が) 唯一の有効な解決策である。私は、最後にはこの案が選ばれることを確信している」と述べ、委員会の決定に関係なく、テムズ・エスチュアリーでの新空港建設案に依然として自信を持っているとの考えを示した。

*2014年11月 - 最終候補3案に関するコンサルテーション作業開始

空港委員会は、調査の次の段階として、2014年11月11日、最終候補に残った3案に対するコンサルテーション作業⁹を開始した。委員会は同日、3案それぞれについて、経済的恩恵、環境面での影響、住宅取り壊しなど地域コミュニティへの影響、費用などの点を委員会が分析したコンサルテーション文書を発表した。コンサルテーション作業の期限は2015年2月3日である。委員会は、寄せられた意見を参考にしながら、最終報告書をまとめる。

なお、コンサルテーション文書では、3案のいずれについても、費用が提案者の見積もりよりも上回るだろうとの委員会の分析が示されていた。ガトウィック空港の案については、実際の費用は提案者の見積もりよりも約20億ポンド、ヒースロー空港の2案については30～40億ポンド上回るとの見込みを示した。

9

付録1

ロンドン及びイングランド南東部での滑走路拡張案 - 各案の長所と短所

英国国営放送 (BBC) のニュースサイトでは、ロンドン及びイングランド南東部での滑走路拡張策として空港委員会が最終候補に選んだ案とジョンソン・ロンドン市長の案の長所と短所を次のように挙げている¹⁰。

ヒースロー空港で新滑走路を建設または既存の滑走路を延長する案

長所： 他の案よりもより迅速に、より安い費用で実行することができ、ロンドン及びイングランド南東部における滑走路不足の問題に対する短期的な解決策としては最も良いものであると考えられる。空港内及び空港周辺の地域経済に波及効果がある。

短所： 環境面での影響が大きい。空港拡張に反対するキャンペーングループ「エアポート・ウォッチ (AirportWatch) によると、ヒースロー空港の案を実行した場合、同空港は、二酸化炭素 (CO₂) の排出量が国内の施設で最大になる見込みである。加えて、既に飛行経路の下に住んでいる空港周辺の 72 万 5000 人の住民が被る騒音被害が悪化する。さらに、滑走路の建設または延長で、住民の一部が立ち退きを迫られることになる。

ガトウィック空港に新滑走路を建設する案

長所： ヒースロー空港よりもロンドンから遠いため、ヒースロー空港の案よりも、騒音や大気汚染の被害を受ける人が少なく済む。ロンドンから空港への交通手段が既に整備されている。

短所： ガトウィック空港とウェスト・サセックス県が 1979 年に締結した合意文書で、2019 年までは新しい滑走路を建設することが禁じられている。

テムズ・エスチュアリーに新空港を建設する案 (ボリス・ジョンソン・ロンドン市長の案)

長所： 民間部門から建設資金を調達できると考えられる。欧州の他の都市の空港と競争できる大規模なハブ空港を建設することができる。新たに数千の雇用を創出することがで

¹⁰ "Airport expansion: What are the three options?" 2 September 2014
(<http://www.bbc.co.uk/news/uk-19570653>)

きる。ヒースロー空港周辺の騒音問題を解決することができる。

短所： テムズ・エスチュアリーでの新空港建設案は、ヒースロー空港の閉鎖を前提としているため、ヒースロー空港周辺の地域経済に大きな打撃を与える。新空港を利用する飛行機が鳥に衝突するリスクが大きいなど、周辺に生息する動物や鳥に大きな脅威をもたらす。管制当局によると、新空港から離発着する飛行機は、既に他の空港から離発着する飛行機で混雑している空域を通ることになる。新空港の建設には巨額の費用と長い期間が必要とされる。

付録2

英国の主要空港の所有形態

英国では、地方空港も含め、空港の民営化が進んでいる。英国のハブ空港であるヒースロー空港は、「ヒースロー・エアポート・ホールディングス (Heathrow Airport Holdings Ltd.)」と呼ばれる民間会社が所有・運営している。

ヒースロー・エアポート・ホールディングス社のこれまでの変遷は下記の通りである。

- ・「1965年空港公団法 (Airport Authority Act 1965)」によって、1966年、中央政府全額出資の法人「英国空港運営公団 (British Airports Authority、BAA)」として設置される。それまで中央政府が直接運営していたヒースロー空港、ガトウィック空港、スタンステッド空港及びスコットランドのグラスゴー・プレストウィック空港が同公団に移管される。

- ・中央政府が運営していたエジンバラ空港及びアバディーン空港がそれぞれ1971年、1975年に同公団に移管される。1975年にはまた、グラスゴー市が運営していたグラスゴー空港も同公社に移管された。

- ・サッチャー保守党政権下の1986年、「1986年空港法 (Airports Act 1986)」のもと、BAA plcとして民営化される¹¹。保守党は、前年に発表した空港政策白書 (Airports Policy White Paper) で、空港民営化の方針を掲げていた。

- ・2006年、スペインの建設会社フェロビアル (Ferrovial) に買収される。これに伴い上場廃止し、社名をBAA Ltd. に変更する。

- ・2009年、競争委員会 (Competition Commission) から、英国の、特にロンドン及びイングランド南東部の空港運営の市場を独占しているとして、スタンステッド空港とガトウィック空港の両空港と、エジンバラ空港またはグラスゴー空港のいずれかの計3空港を2年以内に売却するよう命じられる。この結果、2009年にガトウィック空港、2012年にエジンバラ空港、2013年にスタンステッド空港を売却する。

- ・2012年、ヒースロー・エアポート・ホールディングス (Heathrow Airport Holdings Ltd.) に改称。

¹¹ plc は、公開有限責任会社 (public limited company) の意。

・2014年10月、サウサンプトン空港、グラスゴー空港、アバディーン空港の売却が決まる。

英国空港運営公団を民営化した「1986年空港法」ではさらに、地方自治体が運営する空港についても、直近過去3会計年度のうち2回以上、売上高が100万ポンドを超えた空港は、地方自治体が会社組織を設立し、空港業務を移管することが求められた。これらの空港とは、バーミンガム、ブラックプール、ボーンマス、ブリストル、カーディフ、イースト・ミッドランズ、エクセター、ハンバーサイド、リーズ・ブラッドフォード、リバプール、ルートン、マンチェスター、ニューカッスル、ノリッジ、ティーズサイドの15空港であった。

下記の2つの表は、英国の主な空港の現在の所有主及び株式保有率を表にしたものである。「1986年空港法」は、上記15空港についても、株式を地方自治体が所有することはできると規定した。そのため、これら15空港の中には、全ての株式が民間部門にわたり、完全に民営化した例がある一方、現在でも地方自治体が全てまたは一部の株式を所有している例もある。

ロンドン及びイングランド南東部の主要空港の所有主及び株式保有率など

空港名	所有主及び株式保有率	英国の地方自治体及び自治政府の株式保有率
ロンドン・シティ空港 (London City)	<ul style="list-style-type: none"> ・グローバル・インフラストラクチャー・パートナーズ (Global Infrastructure Partners, GIP) - 75% ・ハイスター・キャピタル (Highstar Capital) - 25% 	
ロンドン・ガトウィック空港 (London Gatwick)	<ul style="list-style-type: none"> ・グローバル・インフラストラクチャー・パートナーズ (GIP) - 41.95% ・オーストラリア政府フューチャー・ファンド (Australian Government Future Fund) - 17.23% ・アブダビ投資庁 (Abu Dhabi Investment Authority) - 15.90% ・カリフォルニア州職員退職年金基金 (California Public Employees' Retirement System) 12.78% ・韓国国民年金サービス (National Pension Service of Korea) - 12.4% 	

<p>ロンドン・ヒースロー空港 (London Heathrow)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ヒースロー・エアポート・ホールディングス (Heathrow Airport Holdings Ltd.、HAHL) - 100% <p>HAHL の所有者と株式保有率は下記の通り。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・フェロビアル - 25% ・カタール・ホールディング (Qatar Holding LLC) (カタールの政府系投資ファンド) - 20% ・カナダ・ケベック州貯蓄投資公庫 (Caisse de dépôt et placement du Québec) - 13.29% ・シンガポール政府投資公社 (Government of Singapore Investment Corporation) - 11.88% ・アリンダ・キャピタル・パートナーズ (Alinda Capital Partners) - 11.18% ・中国投資有限責任公司 (China Investment Corporation) (中国の政府系ファンド) - 10% ・英国大学職員退職年金基金 (Universities Superannuation Scheme、USS) - 8.65% 	
<p>ロンドン・ルートン空港 (London Luton)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ルートン (Luton) 市 - 100% <p>*空港運営は、コンセッション方式¹²を利用し、ロ ンドン・ルートン・エアポート・オペレーション (London Luton Airport Operations Ltd.) が行っ ている。</p>	<p>ルートン市 - 100%</p>

¹² コンセッション方式とは、料金徴収を伴う公共施設などについて、施設の所有権を公的機関に残したまま、運営を特別目的会社として設立される民間事業者が行う方式。

ロンドン・スタンステッド空港 (London Stansted)	マンチェスター空港グループ (Manchester Airports Group、MAG) - 100% MAGの所有者と株式保有率は下記の通り。 ・マンチェスター (Manchester) 市 - 35.5% ・グレーター・マンチェスター (Greater Manchester) 地域内のその他の9つの地方自治体 (右記参照) - 29% ・IFM インベスターズ (IFM Investors) - 35.5%	・マンチェスター市 - 35.5% ・グレーター・マンチェスター地域内のその他の9つの地方自治体 (ボルトン (Bolton) 市、バリー (Bury) 市、オールダム (Oldham) 市、ロッチデール (Rochdale) 市、サルフォード (Salford) 市、ストックポート (Stockport) 市、テムサイド (Tameside) 市、トラフォード (Trafford) 市、ウィーガン (Wigan) 市) - 29%
ロンドン・サウスエンド空港 (London Southend)	・ストバート・グループ (Stobart Group) - 100%	

英国のその他の地域の主要空港の所有者及び株式保有率など

空港名	所有者及び株式保有率	英国の地方自治体及び自治政府の株式保有率
アバディーン空港 (Aberdeen)	ヒースロー・エアポート・ホールディングス (HAHL) - 100% フェロビアル社とオーストラリアの投資銀行マッコーリー (Macquarie) のコンソーシアムに買収されることが決まっている。買収完了は2015年1月の見込み。	
ジョージ・ベスト・ベルファスト・シティ空港 (George Best Belfast City)	・エイサー・インフラストラクチャー・ファンド (Eiser Infrastructure Fund) - 100%	
ベルファスト国際空港 (Belfast International)	・ADC & HAS エアポーツ・ワールドワイド (ADC & HAS Airports Worldwide) - 100%	

バーミンガム空港 (Birmingham)	<ul style="list-style-type: none"> ・ウェスト・ミッドランズ (West Midlands) 地方の7つの地方自治体 (右記参照) - 49% ・オンタリオ州教職員年金基金 (Ontario Teachers' Pension Plan) 及びオーストラリア・ビクトリア州ファンド管理公社 (Victorian Funds Management Corporation) - 合わせて48.25% ・従業員持株制度 (Employee Share Ownership Plan) - 2.75% 	<p>ウェスト・ミッドランズ地方の7つの地方自治体 (バーミンガム (Birmingham) 市、コベントリー (Coventry) 市、ウォルバーハンプトン (Wolverhampton) 市、ダドリー (Dudley) 市、サンドウェル (Sandwell) 市、ウォルソール (Walsall) 市、ソリハル (Solihull) 市) - 49%</p>
ブラックプール空港 (Blackpool)	<p>建設会社バルフォー・ビーティ (Balfour Beatty) が所有していたが、経営難のため2014年10月に空港が閉鎖された。</p>	
ボーンマス空港 (Bournemouth)	<ul style="list-style-type: none"> ・マンチェスター空港グループ (MAG) - 100% <p>MAG の所有者と株式保有率は下記の通り。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マンチェスター (Manchester) 市 - 35.5% ・グレーター・マンチェスター (Greater Manchester) 地域内のその他の9つの地方自治体 (右記参照) - 29% ・IFMインベスターズ (IFM Investors) - 35.5% 	<ul style="list-style-type: none"> ・マンチェスター市 - 35.5% ・グレーター・マンチェスター地域内のその他の9つの地方自治体 (ボルトン市、バリー市、オールダム市、ロッチデール市、サルフォード市、ストックポート市、テムサイド市、トラフォード市、ウィーガン市) - 29%
ブリストル空港 (Bristol)	<ul style="list-style-type: none"> ・オンタリオ州教職員年金基金 - 100% 	
カーディフ空港 (Cardiff)	<ul style="list-style-type: none"> ・ウェールズ政府 (Welsh Assembly Government) - 100% 	<ul style="list-style-type: none"> ・ウェールズ政府 - 100%
ダーラム・ティーズ・バレー空港 (Durham Tees Valley)	<ul style="list-style-type: none"> ・ピール・インベストメンツ (DTVA) (Peel Investments (DTVA) Ltd.) - 89% ・イングランド北東部の6つの地方自治体 (右記参照) - 11% 	<p>イングランド北東部の6つの地方自治体 (ダーラム (Durham) 市、ダーリントン (Darlington) 市、ストックトン・オン・ティーズ (Stockton-on-Tees) 市、ミドルズバラ (Middlesbrough) 市、ハートリプール (Hartlepool) 市、レッドカー・アンド・クリーブランド (Redcar and Cleveland) 市) - 11%</p>

イースト・ミッドランズ空港 (East Midlands)	マンチェスター空港グループ (MAG) - 100% MAG の所有者と株式保有率は下記の通り。 ・マンチェスター市 - 35.5% ・グレーター・マンチェスター地域内のその他の9つの地方自治体 (右記参照) - 29% ・IFMインベスターズ - 35.5%	・マンチェスター市 - 35.5% ・グレーター・マンチェスター地域内のその他の9つの地方自治体 (ボルトン市、バリー市、オールダム市、ロッチデール市、サルフォード市、ストックポート市、テームサイド市、トラフォード市、ウィーガン市) - 29%
エジンバラ空港 (Edinburgh)	・グローバル・インフラストラクチャー・パートナーズ (GIP) - 100%	
エクセター空港 (Exeter)	・リージョナル・アンド・シティ・エアポーツ (Regional & City Airports, RCA) - 100% RCAはリグビー・グループ (Rigby Group) のグループ企業。	
グラスゴー空港 (Glasgow)	ヒースロー・エアポート・ホールディングス (HAHL) - 100% フェロビアル社とオーストラリアの投資銀行マッコリーのコンソーシアムに買収されることが決まっている。買収完了は2015年1月の見込み。	
グラスゴー・プレストウィック空港 (Glasgow Prestwick)	・スコットランド政府 (Scottish Government) - 100%	・スコットランド政府 - 100%
ハンバーサイド空港 (Humberside)	・イースタン・グループ (Eastern Group) - 82.7% ・ノース・リンカンシャー (North Lincolnshire) 市 - 17.3%	・ノース・リンカンシャー市 - 17.3%
インバネス空港 (Inverness)	・ハイランズ・アンド・アイランズ・エアポーツ (Highlands and Islands Airports Ltd.、HIAL) - 100% HIALはスコットランド政府が全株を保有する公的法人。	・スコットランド政府 - 100%
リーズ・ブラッドフォード空港 (Leeds-Bradford)	・ブリッジポイント・キャピタル (Bridgepoint Capital) - 100%	
リバプール・ジョン・レノン空港 (Liverpool John Lennon)	・ピール・エアポーツ (Peel Airports) - 100%	

マンチェスター空港 (Manchester)	<ul style="list-style-type: none"> ・マンチェスター空港グループ (MAG) - 100% <p>MAGの所有者と株式保有率は下記の通り。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マンチェスター市 - 35.5% ・グレーター・マンチェスター地域内のその他の9つの地方自治体 (右記参照) - 29% ・IFMインベスターズ - 35.5% 	<ul style="list-style-type: none"> ・マンチェスター市 - 35.5% ・グレーター・マンチェスター地域内のその他の9つの地方自治体 (ボルトン市、バリー市、オールダム市、ロッチデール市、サルフォード市、ストックポート市、テムサイド市、トラフォード市、ウィーガン市) - 29%
ニューカッスル空港 (Newcastle)	<ul style="list-style-type: none"> ・イングランド北東部の7つの地方自治体 (右記参照) - 51% ・AMPキャピタル (AMP Capital) - 49% 	<p>イングランド北東部の7つの地方自治体 (ダーラム (Durham) 市、ゲーツヘッド (Gateshead) 市、ニューカッスル・アポン・タイン (Newcastle upon Tyne) 市、ノース・タインサイド (North Tyneside) 市、ノーサンバーランド (Northumberland) 市、サウス・タインサイド (South Tyneside) 市、サンダーランド (Sunderland councils) 市) - 51%</p>
ノリッジ空港 (Norwich)	<ul style="list-style-type: none"> ・リージョナル・アンド・シティ・エアポーツ (RCA) - 80.1% <p>RCAはリグビー・グループのグループ企業。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ノリッジ (Norwich) 市及びノーフォーク (Norwich) 県 - 19.9% 	<ul style="list-style-type: none"> ・ノリッジ市及びノーフォーク県 - 19.9%
ロビン・フッド・ドンカスター・シェフィールド空港 (Robin Hood Airport Doncaster Sheffield)	<ul style="list-style-type: none"> ・ピール・エアポーツ - 100% 	
サウサンプトン空港 (Southampton)	<ul style="list-style-type: none"> ・ヒースロー・エアポート・ホールディングス (HAHL) - 100% <p>フェロビアル社とオーストラリアの投資銀行マッコリーのコンソーシアムに買収されることが決まっている。買収完了は2015年1月の見込み。</p>	

参照： 英国下院図書館ほか