

平成23年5月23日

13:30～15:30

於：中央合同庁舎2号館16階観光庁国際会議室

第7回 空港運営のあり方に関する検討会 議事録

国土交通省航空局

目 次

○開会	2
○議事（自由討議）	4
○閉会	4 9

開 会

【空港政策課室長】 開会に先立ちまして少しお時間があるようでございますので、若干、事務的なご連絡を差し上げたいと思います。まず、お手元にお配りしております資料の確認からさせていただきますと存じます。

1枚目、議事次第、検討会委員の名簿、本日の座席表、それぞれ1枚ずつでございます。また、右肩に資料1といたしまして、空港運営のあり方に関する検討会の開催状況を2枚ほどにまとめた資料。続きまして資料2といたしまして、ヒアリングを第2回から第6回まで開催させていただきましたが、このヒアリングのまとめをした資料。続きまして資料3といたしまして、空港運営のあり方について：背景の確認と論点例ということで、本日の討議に備えまして座長から作成していただいた資料になってございます。また、資料4、今度は横長の資料になりますが、PFI法改正案の概要について、福田委員からご提出いただいた資料。それから、最後に資料5、これも横長でございますが、共用空港の概要という1枚の資料。

以上が資料になってございます。

また、皆様方のご参考までに、参考資料という形で何点か、今日、資料を席上に配付させていただいております。1つは参考資料、これは第1回の検討会で提出させていただいた資料から抜粋したものでございますが、例えば主な論点ですとか空港の収支の状況、諸外国の状況などを抜粋させていただいたものを参考資料という形でお手元に配っております。また、昨年5月におまとめいただきました成長戦略会議の報告書、総論の部分と航空分野の部分、これは座長のご指示で事前に委員の皆様方にもお送りさせていただいたかと思いますが、あわせて本日も席上に配付させていただいております。

また、今日、席上にこういったファイルを置かせていただいていると思います。これは第1回から前回までの資料を皆様方のご参考までにすべてファイルさせていただいたものでございます。非常に重うございますし、毎回持っていただくのも恐縮でございますので、

事務方のほうでこれは毎回席上に配付させていただこうと思っております。議論のたびにご参考にしていただければと思いますので、差し支えなければ置いて帰っていただいても構いません。

それでは、定刻となりましたので、ただいまから第7回目の空港運営のあり方に関する検討会を開催させていただきたいと存じます。委員の皆様方には大変ご多忙の中、お集まりいただきましてまことにありがとうございます。私は事務局を務めさせていただいております航空局空港政策課の〇〇と申します。どうぞよろしく願い申し上げます。

まず、今回の検討会の開催に当たりまして、初めに市村政務官よりあいさつを申し上げます。

【市村政務官】 皆さん、こんにちは。ご紹介いただきました市村でございます。本日もまたこの検討会に貴重な時間をいただきまして、お集まりいただきましたことを心から感謝を申し上げます。何人かの委員の方は午前中にお目にかかったりとか、数日前にお目にかかったりとかしておりますが、本日もありがとうございます。

この会、7回目でございます。これまで5回にわたりましてヒアリングを行ってまいりました。さまざまな皆様からのご意見を賜ってきたわけでございますが、例えば学識経験者の皆様からは諸外国のさまざまな空港民営化の事例や最近の研究成果につきまして、また、金融機関・PPP関係者の皆様からは投資家の目線から見た空港運営のあり方につきましてご発表いただいております。また、エアライン、航空ビル会社、航空会社の方々からは、それぞれ空港に関する民間企業の立場から経営の現状及び空港運営のあり方などについてご意見を頂戴致しております。また、地方公共団体の方々からは、その地域にとって空港が果たしている役割、また、あるいは地域における取り組み状況などにつきましてご意見を頂戴しております。

本日は、これらの頂きましたご意見につきまして自由にご討議をいただけるということになっているようでございます。ぜひとも2時間ぐらいであります。せっかく貴重なお時間を頂いているわけでありますから、ご検討いただき、そして、その頂いたものがしっかりと実現していくようにしてまいりたいと存じておりますので、どうぞよろしく願いを申し上げます。私はどうしても副大臣主催の震災関係の会合がありまして、1時間ほどで退室させていただきますが、お許してください。また、本日はよろしく願い申し上げます。

【空港政策課室長】 続きまして、本日の検討会でございますけれども、榎谷委員、高

橋委員から所用によりご欠席というご連絡をいただいております。なお、高橋委員の代理といたしまして、北海道建設部長の宮木様にご出席されておられます。

本日、既にクールビズの対応で私どもラフな格好をさせていただいておりますし、会議室も暑うございますので、皆様、どうぞ遠慮なくネクタイを取られたりとか、上着を取られたりしていただいて構いませんので、その辺はよろしくお願い申し上げます。

また、これも毎回でございますが、本検討会につきましては記者の方々に公開させていただいております。いらっしゃらないと思いますが、冒頭のカメラ撮り、もしございましたら、ここまでとさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、これより議事に入らせていただきたいと存じます。議事の進行は座長にお願い申し上げます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

議 事（自由討議）

【座長】 皆さん、お忙しいところ、ありがとうございます。いよいよ、考えてみますと去年の12月からこの検討会を始めさせていただきまして、第2回から6回までいろいろな方のご意見を伺うということを主にやってきたわけでありましたが、皆さんとご一緒にいろいろなことをまとめていくというタイミングにギアチェンジをしなければいけないというところで、事務局のほうにお願いしまして、これまでの資料も全部まとめていただきました。必要に応じて今後もいろいろ出てくるもの、彼らのほうでファイルしてもらいますので、どうしてもという方は持って帰っていただいて結構でございますが、そのときは名前だけ書いていただいて、ややこしくならないようにしていただいて、できるだけデータとか、今までのヒアリングの結果を生かした形で議論したいと思います。

本日は、フリートークということなのですが、これからこの検討会でいろいろな議論をしていくに当たって、一番大事なのは何を課題とするかですね。問題の設定というのが一番大事かなと思っておりまして、本日は、まずはそのたたき台のたたき台として私のほうで論点の例というのを outsizing させていただいております。これに縛られていただく必要はございません。これをご覧頂いて抜け漏れているところとか、逆にこの辺をもっと飛ばしても、重要なのはここだということをご意見をお願いして、論点をどの範囲にするかということをご一、二回で決めていきたいなと思っております。

特にこの手のものはスピードが重要ですし、これだけ、私もそうなのですが、皆

さんも貴重なお時間を使っていますので、紙を出してそのままになるというのは意味がないので、何か世の中に物事が起こらなければいけないということで、それに向かってどうしてもこの検討会ではここを言うべきだということをぜひ忌憚のないご意見をいただければと思っております。その後、私が簡単にご説明しました後に、その中で少し今まで深い議論、ヒアリングの中ではどうしても入りにくかったところが2点ございまして、空港を例えば航空事業、非航空事業一体化して民間に経営委託をするというようなときには、じゃあ、その法的なバックアップはどうなるのだというところがありまして、これの一番大きいところは、もちろん空港法というのがあるのですが、PFIにかかわる法律でございます。

伺いますと、明日、本会議でその法律が可決される方向ということで、委員会までは通っているようでございますけれども、もともと後ほど申し上げます国交省の成長戦略を検討する中で、PFIの法律がある程度整備されていないと民間の知恵とお金が入りにくいという日本の問題があるということをご指摘させていただき、国交省のみならず内閣、関連省庁も一緒になっていただいて、いろいろな形で法律をつくっていただきました。それもかなりまとまってまいりますので、その民間側の中核のお1人であります福田委員から、後ほどどんなところがキーポイントかというところ、場合によっては口頭でこの空港問題とはどういう関連があるのかというところをご報告いただければなと思っております。

それからもう1点、ヒアリングの中で呼びできなかった関係者に防衛省、自衛隊というところがございます、実は空港、かなりのところが共用空港という形で民間以外の利用にも付しております。この辺、一体どういうことになっているのかというところは少し事務局のほうから、どういう形で今運営がなされているのか、問題はどの辺かというところを少し後ほど説明だけいただこうかと思っております。

それでは、前置きが長くなりましたが、皆さんのお手元の資料3、A4縦の3枚物に従いまして、私のほうからまず論点のたたき台というものをご提示させていただきたいと思えます。

まず、そもそもこの空港運営のあり方に関する検討会、何でこういうことが始まったのかというところでございます。皆様のお手元にも別途、あるいは事前に国交省成長戦略会議の報告書の航空部分と総論の部分をお配りいただいたかと思いますが、前回、国交省の成長戦略会議、これは経産省、あるいは内閣の成長戦略会議に先立って、そもそもはどち

らかというと、ややもすると公共事業ということを中心に内向きになりがちな国土交通省の担当している分野が、それこそこれが成長に資していくことが日本にとってはすごく大事だろうということで始まった会議でございまして、その中の総論の部分、お手元の紙にまとめてございますが、成長に貢献することがすごく大事だ。しかし、国家財政がこれだけ厳しい状況の中で、財政だけに頼らない成長。それから、ある程度集中と選択をしてばらまきからの決別をする。

そのときには、ただお金を絞るだけでは国土の交通インフラというのが縮んでしまいますので、どうやって民間の知恵と資金をそこに持っていくのか。その上で視点としては日本の国内のみにとどまらず、日本が成長していくためにはグローバル化の波の中で乗りおくれなれないこと。しかも、それを中央集権だけではなくて各地域の自由、自主的な活動が必要ですし、それを支える人材をつくっていくことも官民を挙げて考えていくことが必要だと。その上で強く総論の中でうたわれておりますのは実効性重視で、過去、民間の方が多大な時間を使ってさまざまな審議会で議論してきたものがなかなかいろいろな事情があって実効性が進まないということがあったので、できることのために何をやるのか。それから、ご報告申し上げたものについては、できるだけ民間用語ですが、P D C Aで、Plan・Do・Check・Analysisで進んでいるかどうかということがわかるような形にするということが前回の成長戦略会議の全体論でありました。

その中の航空分野でございますが、実は大きい柱としては6つの部分がございます。この6つが非常に絡み合った形で、全体として国の経済成長に航空分野というのは貢献できるはずである。その最初に挙げましたのがオープンスカイであります。国交省の方は、今日、非常に多うございますけれども、もともとたしか2000年でありましょうか、航空法の改正まではかなり許認可、枠組みの中で航空業界というのは自然独占のこともあるし、多額な投資も必要であることがあるので、ある程度コントロールするのだということであったわけですが、国際的にもこれはかなり自由度が高いものにすべきであるということでもオープンスカイの流れがあった。このオープンスカイが法律的にも担保されていたものの、成田と羽田の空港の制約がありましたので、この2つを除くオープンスカイでありましたので、画竜点睛を欠いていたと。これが今後はきちんとそれも含めてほんとうにオープンなものにしていくという流れになったということが1つであり、その流れの後押しをしましょうと。

2つ目は、さはさりながら、国と国が経済のある意味では競争力をめぐって争っている

中では、日本はやっぱり首都圏の競争力が都市間競争で高くなることが非常に大事ということでありまして、ばらまきからの決別ということは言うものの、羽田と成田、両方をきちんと強化していくということが今後も大事であろうと。その上で民間の知恵と資金を活用した空港経営の抜本的効率化というのが今回のあり方検討会のまず基本スタートポイントでございまして、短期的には各空港並びに航空関連事業、駐車場でありますとかターミナルビル、こういうところの経営の透明化をどうやって進めていただき、特に空港、国管理空港28、これのいろいろな周辺の事業をしていらっしゃる皆さんからは地代を頂戴しているわけですが、この地代が適正なものになっていくような形にして、ある意味、経済合理性のあるものにするということをやらず、その上で空港関連企業と空港経営を一体化する。その上で民間に経営委託するという、今回のヒアリングの中でも諸外国で行われている常識的なことがまずできるようにしようではないかというのが今回の大きい眼目でございます。

一方、これもかなり深く関連しておりまして、関空、関西国際空港は株式会社でありますけれども、実は営業利益ベースでは当時、この議論をした当時は日本で一番もうかっている空港でございまして、羽田よりもうかっている。しかし、1兆数千億円の借金があるので利払いの問題があり、経常利益ベースではかなり苦しい状況。補給金をもらわないと生きていけないということがありましたので、その借金のバランスシートのほうをきれいにして、関空がきちんと経営しているにもかかわらず、関西の浮上につながらないということは何とかしていきたいなということでありまして、伊丹と合わせた空港の一体経営、空港、非航空事業の一体経営ということもその中でうたいました。これは今回のその他、伊丹以外の27空港の国管理空港の抜本的効率化の1つのひな形になるのではないかなというのが私どもの考えているところでございます。

その上で日本は既に98、これは数え方によるのですけれども、空港を概整化しておりますけれども、やたらにせっかくつくったものを飛ぶ人がいないから捨てよう、そういう考えに立つ必要はないわけでありまして、経済学の先生方もいらっしゃいますが、つくったものはある意味でサンクコスト、既に投資済みのもの。メンテナンスをしながらうまくやっていくところをもし民間の知恵と資金でできるのであれば、これは使っていただければいいわけでありまして、それをきちんとやる。どうしても足りないところについては、これは地域を中心にきちんとして、透明な形で例えば補助金を出して離島路線を維持するというようなことも、これは議論の遡上に乗せてよかろうということで、真に必要な航空

ネットワークは維持する。

こうやりながら、最終的には世界の常識と一番かけ離れているところの非常に安いシンプルなサービスであるローコストキャリア、このシェアが大体席数で3割ぐらいになっているのが少なくとも先進国の常識でありますので、そのレベルになって日本の空港利用者の方々がいろいろな値段帯のものを自分で選べる。この結果、観光振興や親族訪問というところが増えるというようなところを目指していく、この6項目の全体像を考えて成長戦略会議は終えたわけでございます。その中でこの3つ目であります空港経営のところであります、ここからが今日の本論でございます。まずは現状の課題認識なのですが、国管理空港についてとりますと、航空事業は国がやっております。非航空事業は3セクだったり、あるいは羽田のように民間上場企業がターミナルをやっているだったり、PFIのところもありますが、それから、協会という形で駐車場事業がなされたりということで、その航空事業と非航空事業がばらばらにされている。

その上、経営改善に向けたガバナンスというのがなかなか働きにくい仕組みになっておりますので、うまく経営していただいて利用者メリットになるということができない。具体的には航空事業、着陸料を収入にし、それから、空港の施設利用料を収入にし、というインフラのコストの部分を少し下げて、あるいは適正にして、その結果、利用旅客が増える。利用旅客が増えると結果的にその周りにあります物販であるとかホテルであるという非航空事業の収入も増えるという、まずこういう循環が一番つくりたいところ。逆に物販とか、それから、そのテナントマネジメント、ホテル、これは実はそれぞれの分野のプロがもちろんいらっしゃるわけございまして、プロが経営することによって、そういうものがもっと効率的に経営できるようになる。それによって逆に全体としては航空事業の価格である着陸料等を低廉にしてもうまく回るようになる。このある意味での好循環が回るようにどうしていくかというのが一番大きいところでありまして、これがそれぞれ別経営体がやっていることで、この好循環のつくりようがないというのが今までのところでございます。

さらには、それに伴ってですけれども、空港の全体のマーケティング、これは地域の観光振興も含めてですが、それから、空港というのは強大な施設業でありますので、施設のオペレーションのマネジメント、こういうところを継続的にレベルアップしていくということがなかなかしがたい。単年度予算の中で空港は空港、それぞれのところはある程度固定的に一部の事業をおやりになるということでどんどんよくなっていくというメカニズム

ができる。裏返しますと、これはマネジメントのプロが育ちにくい、ある意味、固定化した、これは私の個人的な言葉ですのでご容赦いただきたいですが、実質的には長期に独占的に経営できるという中で、プロを入れて経営を改善していこうという、そういうインセンティブが働きにくい仕組みが日本の空港にはあったということであろうかと思っております。

次ページになりますが、結果として日本の経済の重要なインフラである空港、これは今までいろいろの形で利用者負担を中心に、あるいは一般会計からもお金を頂戴しながらきちんとつくってきたわけですけれども、つくってくるところだけではなくて、本当はどう低コストで利用していくかというところがものすごく国民にとっては大事でございまして、この利用料が高止まり、利用者メリットの拡充が進みにくい。あるいは、ほかの政策的要素、空港制約も高まってLCCなども入りにくい。この結果、観光促進等、本来はうまくその軛がとれば地域がどんどん活性化するようなポテンシャルがある地域が相当数あると私などは思っているわけでありますが、これが十分に発揮できていなかったというきらいがあるのではないかと。

この最後のところを含めて考えるべき点というポイントでございしますが、全国98になんなんとするネットワークはつくったわけです。高度成長期には非常にいい仕組みだったと思うのですが、これは全国のプール制で、利用者から集めたお金であちこちで空港をつくるという仕組みだったのですが、この空港整備勘定の思想自体は新規投資をどうやっていくかというところが中心でありました。この航空行政の、あるいは空港行政の言葉では整備という言葉は一般の経済と違って新規投資の話なんです。

整備というのはメンテナンスという意味ではなくて、つくるという意味なのですけれども、実質はほかのインフラと同じで、今後どうメンテナンスをしていくか。つくったものを使いやすく、低コストで回していくところに行くかというところが重要になっているにもかかわらず、仕組み自体は今までのつくっていくというところにあったというところがあって、この全国一律論もありますところから、場合によっては、この空港をもっとこ入れすれば伸びるだろうというところでも例えば数年、あるいは10年単位で待たなければいけないとか、いろいろ動きがゆっくりにならざるを得ないというところも嫌いとしてあったのではないかなと思っております。

したがって、これは成長戦略会議の方向で既にうたっております。皆さんにも1回目にご紹介申し上げましたが、国管理空港28、今回、関空の問題で伊丹がそれから外れ

るとすると、27空港について、まずはどうやって航空事業、非航空事業の一体化をし、しかも、その中で民間の知恵と資金、資金はただお金を入れるのではなくてリスクをとっていただくから必死になっていただくわけでありまして、これを導入してプロによる空港経営、これを可能な形にして利用者、国民のメリットにしていくのかというのが大きい解決の方向性であります。

2回目から6回目までの間、いろいろな方のご意見を頂戴しました。その中で出てきたものの中で、私が代表的なもの勝手に選んだものの例をまず幾つかご紹介したいと思います。まずは、その方向はいいんだけど、どうやって一体経営化をさせるのだというところについて3つほどございます。まず具体的な一体経営化論なのですが、現在、国管理空港につきましては、非航空の事業、ターミナル等につきましては土地の使用許可を毎年差し上げている。国から土地を借りていただいているのですが、自動更新で1年ごとの契約をずっと更新してきたという許可更新の歴史があります。したがって、事業をされている側も、これはもう変な話ですけれども、ずっと続くんだぐらいの感覚でやってきている。これを法的要件から含めてもどうやってある意味、一度、この契約には期限がきちんとあるんですよ、ある段階で一緒に空港と非航空の経営をしてもらおうですよという仕組みをつくっていくかというところがあります。

単に政策でガチャンとやりますというだけでは進まないところが正直言ってございまして、この中には非航空事業側が自分たちの事業をある段階で他人の手に渡す、あるいは自分たちがもっと積極的に他のパートナーも含めて空港側にも事業進出していくという自己改革をしていただくインセンティブをどうやって与えるか。あるいはそれが進むような強制力をどう担保するか。それをやっていくときには、航空事業、非航空事業の一体化というときも一体だれが主体になるのだと。この辺のあり方について、ある指針を皆さんと一緒に考えていく必要があるのだろうと。具体的にこれをどうやって進めるのだという、こら辺の基本的な仕組み、これがまず1つ目であります。

この1つ目に関連するあと2つがありますが、さて、何でもかんでも一体経営で民間にさせればいいのかというところではなくて、当然、空港というのは一定程度の広域性がありますし、それから、具体的にその場所を中心にいろいろなインフラができていくということもありますので、自然独占性もありますので、それをどうある程度、適切な配慮をした上で民間が適切に経営してリスクリターンを確保してもらうか。安全保障や災害等、緊急のときに必ず使えるようにどういうふうに担保していくか。それから、委託した場合にサ

サービスのレベルをどうやって担保してもらうか。サービス・レベル・アグリーメントと呼ばれるもの。

それから、当然のことながら公的な資産を使ってビジネスをしていただくわけでありますので、航空事業、非航空事業それぞれの損益計算書でありますとかバランスシートを一定程度以上、どうやって開示して見える化していただくか。これは諸外国でも問題になっておりますが、どの程度この両事業の利益相互補助をするのか。ノーズロで片一方だけ寄せるといふ極端なことをされるわけにはいきませんし、しかし、先ほどの好循環は担保したいというところでありますので、利益補助構造はどの程度自由なんですかというようなことは決めておかなければいけませんし、それから、これも諸外国の例を見ましても20年、30年という長期の契約になります。その場合に一定期間ごとに契約見直しを双方からできるような見直し条項というのはどうやって担保するか。

それから、着陸料等についての価格等の規制をどの程度入れるのか、入れないのか。このときには国と委託した事業者だけではなくて、ある程度第三者がきちんとした見方で、誰がどういうふうに契約していくということが正しいのであるか。このプロの目を見るような第三者委員会をどうやって設置するのか、あるいはしないのか。その上でどんな仕組みでプロセスするのでしょうか。簡単に世の中に、じゃあ、28個、あるいは27個を民間委託しますというので進めていいものか。いやいや、こういう順序でまずは経営一体化のプロセスがあって、その上でやるのかとか、いろいろな形でどんなプロセスでやって、委託するのだとすると、誰が誰に委託するのだということを判断するのかという、このプロセスと判断主体が、そしてその判断基準というのがある程度示されないと、これは国民の負託を受けて行政としてやるわけにはいかないというこの3つぐらいが、方向はいいけれども、具体的にやっていくときにはある程度詰めておかないとなかなか先に進まないというところの塊でございます。

それに少し関連するのですけれども、27空港の例えば民間委託ということを進めるとしても、これも諸外国の例にありましたように、一定程度空港間競争は必要だ。これはLCCの方などがおっしゃっていました。場合によっては、日本の場合は鉄道との競争もあるかもしれません。それを担保する上で例えば27空港全部を持つような会社ができしまったとき、それで本当にいいのだろうかということで、どの程度適切な空港間競争が担保できるのかという、そういう視点も必要かなと思っております、事前にルールを決めるのか、あるいは事後に問題があったら介入できるようにするのか、あるいは契約プロセ

スの中で一定の判断をするのか、航空行政から、場合によっては、極端なことを言えば競争政策の観点から一体どういうことをやっていくのかというところも少し目配りがこの上3つと一緒に必要なと思っております。

最後のページになりますが、さて、これをやっていく上でこの大きい全体の方向性と仕組み論と合わせて、個々に対する目配りもないと物は進まないのではないかと。ここは個人的な意見でございますので、ぜひ皆さんから後ほどご意見をいただきたいところでございますが、個々の空港及び地域の置かれた状況は相当、この27空港においても違います。例えば航空事業、非航空事業を合算しても赤字が想定される空港も当然あります。せっかくやるわけですから、これも含めて27空港をきちんと経営一体化、民間への経営委託等を進めていくためには、どういう仕組みでやっていくのがいいのか。オーストラリアの例などを拝見していると、幾つかの空港をバンドルして赤字の分も含めて考えていただくというようなやり方もありますし、あるいはそれ以外のやり方もあるのかもしれない。赤字の部分を先に国が担保して、そこから先の部分だけのリスクをとっていただくというのものもあるかもしれない。いろいろな形がありますので、このあたりについてはどうやっていくのか。

それから、適切に反映するということには、この収支状況だけではなくて、当然、地元のご意見もありますので、これはPFI法上の提案制度等いろいろなステークホルダーの方の意見を受けとめる提案制度等があります。これをどううまく活用していくのか。それから、当然、自治体という大事なステークホルダーもいらっしゃいますので、こういう方々との協議会と、仮に民間が経営するようになっても、どんな形である程度、一定程度の意見が担保されるのか。これは極端までいってしまいますと民間はやる意味がなくなりますし、かといって地元の意見を反映しないという経営もあり得ないと思いますので、この適切なバランスをどういうふうにとっていくかというところが論点になるのかなと。

それから、先ほど冒頭に申し上げましたように共用空港の一体経営化、大きなステークホルダーとして防衛省、自衛隊とかがいらっしゃるところ、これと一体どう調整して物事を進めていくのか。このようなところが1つ個別、それぞれの空港の持っている具体論に目配りしながら物を進めていくようにするためのポイントかなと。

最後になりますが、これまた大きい話なのですが、例えば将来、羽田の4本がいっぱいになり、成田のキャパもいっぱいになる。今、想定されている両方足して七十数万回という発着回数でもさらに足りなくなるようなことが来たとき、そんなにすぐには来ないと個

人的には思っていますけれども、全くこの空港整備勘定等の手当がなくなって新規に日本は空港投資できませんということになってしまったのでは、これは首都圏の競争力がまたそこで落ちてしまうということになってしまいますので、こういうときにどういう枠組みで今後は物を考えていくのか。

ここは詳細を詰めるというよりは基本的な考え方であろうかと思っておりますけれども、この辺のところの目配りも必要でありましょうし、今回、全体の中でどういうスケジュール、何年ぐらいかけて、どれぐらいの期間で、どんな工程表でこの27空港の民間経営委託なり一体化を進めるのか。一定の工程表イメージは、私は個人的には必要だと思っております、ただこうやったらいいですよではなくて、少なくとも皆さんのご同意をいただいて、これぐらいのスケジュール感でやってはいかがかというところまで出したほうがいいのではないかなとは思っております。この辺もご意見を頂ければと思っております。

一番難しいのが、さはさりながら、その実行の詳細までこの委員会で全部できるわけではありませんので、どの程度のところの骨格まで今回の検討会の提言として含めるのか。これは最後、具体的なたたき台をつくりながら、場合によっては皆さんと個別で議論させていただいたり、少人数のサブグループをしたり、やり方はまた少し工夫を考えたいと思っておりますけれども、全員同時公開の場だけではなくても、いろいろ皆さんとここはぜひやるべきというような議論を本音でさせていただく場のつくり方も含めて、少し考えていければなと思っております。

雑駁ではありますが、このようなことをこの残された数カ月の間に皆さんと方向づけをしていくべきなのではないかなという論点の例でございますので、このあたりぜひ皆さんから後ほど、ここの私のたたき台の意見に対するご質問、ご意見、あわせて頂戴したいと思います。それに入ります前に大変恐縮でございますけれども、まずは福田先生からPFI法の話、その後、事務局のほうから共用空港の話について少しご説明をいただきまして、その後、1時間ほど討議をさせていただければなと思っております。よろしくお願いいたします。

【福田委員】 福田でございます。議論の前に、先立ちまして座長からのご指名でございますので、ご存じの方はご存じかと思っておりますが、成長戦略会議の中で空港の分科会、まさにこのテーマに引き継がれているテーマとあわせて、官民連携国際展開という分科会がございまして、私はそちらのほうに入らせていただいております、こちらの分科会のほうの提言の中でPFI法の制度の大きな改正、新しい制度を入れていこうというお話をさせていただいております、その趣旨というのがまさに空港であるとか、港湾であるとか、

その他、国交省の持っている主要インフラにおいても民間の資金、ノウハウ、こういうものを積極的に活用していこうという議論が出てくる。

この各分科会でご議論されているこのテーマをある意味受けとめられるような制度というのが本当にあるのかどうかということを考えたときに、ある種、制度的な基盤としてのPFI法というのはまだまだ十分なところではない。基盤的なインフラでやるには不十分であろうということで、じゃあ、ここをどう見直すのかというところを主に受け持たせていただきまして、成長戦略会議で提言を出させていただいて、こちらの検討会に入っておられる〇〇先生や〇〇先生のおられる内閣府のPFI事業推進委員会、こちらと成長戦略会議と一緒に議論をして法改正の案を国会に出すところまで一緒に内閣府、国交省の皆さんと議論をしてきました。

その経緯と、じゃあ、どういう着地になったのか。そしてこの分野へのインプリケーションはどういうところなのかというところをお手元の資料で少しお話をさせていただきたいと思います。あらかじめですけれども、進捗としてまだ正式に法律として通ったわけではございませんで、参議院のほうは通っている。衆議院のほうは先週の金曜日に内閣委員会の承認を得て、明日の本会議で最終的に採決をされる予定ということでございますので、現状で言うとかくまでも案でございます。この国会に出されている案について、今まで議論にかかわってきた者として少しご説明をさせていただくという立場でお話しさせていただければと思います。

1枚おめくりいただいて、これは本論に入る前でPPPとかPFIとか、単語はよく飛び交っているところなわけですけれども、ここで言うところのPFI—Private Finance Initiativeというものの略語でありますけれども、これはこの下の図表のところを見ていただければと思いますが、一応、PFI法という法律が1999年からございまして、10年ちょっと運用されてきておりまして、そういう意味で言うと、日本においてPFIというと、この法律に基づいて実施されている事業というものを指すということでありまして、この青い実線で囲われているのがそれに当たるのだろうなど。一方で、それに対してPPPという言葉があります。これはPublic-Private Partnershipという言葉の略語でありまして、これについては日本において特段的な法律的な根拠があるわけではございません。官と民が一緒に何かをやるということについて、広くとらえてPPPというふうにくっつけてきている。

そういう意味で言うと、PFIが主に対象としているような施設整備がかかわるような、

箱物がかかわるようなものもPPPと言ったりすることもありますし、一方で単純にアウトソーシング、業務だけを民間事業者と一緒にやってもらいましょうというものもPPPというふうに言ってきたりということで、非常にとらえ方の幅が広い。そういう意味でPPPのほうが概念としては広いものなのだろうと思います。今回、じゃあ、対象にしている議論は何かというと、この赤い線のところに入っていますけれども、従来の日本のPFIというのは非常に適用の範囲が狭かった。その狭かった理由というのは後ろのほうでご説明をしますけれども、この狭かったPFI、本来、PFIという手法が拡大できるところまで従来の法律ではカバーし切れなかったのではないだろうか。そういう意味で言うと、この青い実線というのを赤い点線のところまで押し広げていこうと、そういう考え方で議論をしてきているという関係性であるということをおそらくご説明をさせていただければと思います。

さらに次のページでPPPとかPFIとか、ないしはコンセッションとかいろいろな単語が出てきて、ヒアリングの中でも出てきておりました。どういう違いがあるのかというのも、これは一言で言っても非常に範囲が広うございまして、一番左側に論点というところにありますけれども、ある事業に対してどういう手法で規制をかけるのか、それもそもそもあんまり規制をしないという考え方もあれば、契約に基づいて規制をしますということもあれば、契約だけではなくて例えば空港法であったり、電気事業法であったりといった法律も置きますと。さらに契約も法律も両方組み合わせると規制をしていきますとあるとか、そういう選択肢の幅の中から選んでいく。

例えばPFIとかPPPとかいう場合には、やはり原則、当事者同士の契約がございまずので、そういう意味で言うと契約のみであるか、契約と法律の合わせ技で規制をするというのが多うございまして、民営化においてはあまり事細かに民間事業者を縛らないことのほうが一般的であろうかと思っておりますので、法律に基づいた規制が残るケースが多いのではないかと思いますし、また、事業期間という観点で言えば、PFIであるとかPPPと言われるものは20年であるとか30年という契約期間を置いて、その期間の間だけは事業をやらせるけれども、期間が終了するとまた更新をしますよというものもあれば、また、ある意味、半永久的にA社さんがこの事業をやってくださいよというものもある。

いわゆる民営化の場合にはあまり事業期間を設けないことのほうが多いでしょうし、PFI、PPPの場合は期間を設けることが多いであるとか、細かく挙げていくとまたよく議論になる施設所有、土地の所有、これもコンセッションとかいうと土地の所有、施設の

所有をしないというふうになるわけですが、PFIであるとかPPPだからといって必ずしも民間が所有しないわけではありませんので、所有させる、させないの分別をそれぞれするであるとか、あと物の売り方、サービスレベル規制の有無、もろもろ非常に事細かに、先ほど座長に挙げていただいた論点というのがございまして、結局、これをどれで選んでいくのかで民営化、かなり限りなく官として関与の範囲を限定的に、ほぼ関与しない方向でいく民営化の方向に行ったりであるとか、一定程度公益性が残るという前提で比較的さまざまな制約を設ける形でPPP、PFIというところで着地したりであるとか、この辺はラベルの張り方というのはいろいろありまして、時には矛盾した、一般的にはこればPFIだろうと思うものを民営化というふうにラベルで張っていたりということもな
くはないのですけれども、いずれにしても、こういうところを1つ1つ決めていって、その決めたものを何と呼ぶかという問題でしかない。重要なのはラベルではなくて、この1つ1つの論点をどう埋めていくかであるということにあるのではないかと思います。

【座長】 ちなみに、皆さんのイメージのために、ここで言う、いわゆる民営化というのは、例えば旧専売公社がJT、日本たばこになったように、そういうもののイメージ。

【福田委員】 はい。そういうことですね。ということでイメージしています。従来、日本で多く取り組まれてきた民営化というのは比較的このいわゆる民営化というところの組み合わせになっていようかと思えます。そういうようなところがあるというところにも若干留意が必要かと思えます。

次の3ページ目でありまして、今、事業期間のお話をしましたけれども、いろいろ細かく挙げていくと違うところは多うございすけれども、一番大きなポイントとしては、事業期間に関する考え方の違いというところにあるのかなど。先ほど座長もお話をされましたけれども、原則、民営化の場合は、その民営化された会社はその事業を半永久的に担っていくことのほうが多いわけですが、PFIの場合はこの下にありますとおり、一定の期間ごとに、場合によったら担う会社が入れかわる可能性がある。もちろん、真ん中のBというところにあるように、同じ会社が引き継ぐということも理論的にはあり得るわけですが、一定期間ずつ、契約の相手方を行政側からすると見直すということで、一定程度、ここで競争を働かせようという意図があるというところもあろうかと思えます。

若干、そもそもどういふものを前提として議論をしているのかというところの前置きが長くなりましたけれども、今回の日本のPFI制度についてお話をしたいということで4ページ目でございます。先ほど申し上げましたとおり、日本の従来のPFI制度というの

はその適用対象が限定的であった。左側のところにグラフが出ておりますけれども、サービス購入型という表現になっておりますが、これはいわゆるカップ型と言われている公共施設をつくる時に頭金で行政がお金を払うのではなくて、20年、30年、対価を分割して払っていきこうというやり方でありまして、これは建設期間中の3年でお金を払い切ってしまうか、後ろの20年、30年で分割して払うか。払い方の違いはあれど原則として行政側から民間がお金をもらって事業をやる。そういうタイプの事業というのが従来は非常に多かった。

一方で、例えばこの空港もそうだと思いますが、基本的には利用者である航空会社さんであるとか、一般のユーザーの方から料金をもらうという前提で事業ができていると思いますが、こういう分野というのはほとんど従来、PFIでは行われてきていないという状況です。では、なぜそういう分野では実施されてきていないのかというのが右側にありますけれども、制度の縦割りの問題というのが非常に多うございまして、例えば空港法でもそうですけれども、空港法であれば例えば空港ごとに管理者というのが指定をされているわけでありまして、この管理者というのは原則国であったり、地方自治体であるということでもあります。こういう状況というのは道路とか、下水道とか港湾でも同じような問題がありまして、民間の事業者が管理者であるとか事業主体になるという前提が既存の制度の中にはない。

このPFI法が目指しているところと既存の制度とのある種の矛盾というところを解消しないとなかなか制度上、PFIの適用が難しいという領域が多くなってしまうということで、今回、次のページの5ページ目のところにありますけれども、いろいろとその法律の概要、これは内閣府さんがつくられた資料ですけれども、いろいろなポイントがあるわけですけれども、一番大きいのは今申し上げた縦割りの制度で、従来、PFI法というのが概念としてはあっても、実際、法制度上適用できなかった、この問題を越えていきこう、解決していきこうというのが大きな問題、大きなねらい。

これによって適用できる範囲を大きく広げていく。空港のような利用者から直接料金をいただくような、そういう分野においても民間の事業者が参入をすることができるようにしていきこうというのが、ここにいろいろ書いておりますけれども一番大きい。その担い手となっているのがこの③に書かれているコンセッション方式の導入ということでありまして、従来、料金決定を国であるとか地方自治体がやっていたものを、これはもちろん一定の制約の中でありまして、自由にやれるわけではありませんが、一定の条件のもとで民

間の事業者が担えるようにしていこうというところが一番大きな対象ということになります。

次の6ページ目に行ってくださいまして、今申し上げた料金徴収のところというのが一番大きいわけですが、それ以外にも精度を上げていくと非常にポイントとなっているところはもうございまして、大きく挙げると8項目ぐらいは重要なポイントはあるのかなと思っておりますが、若干、これは細かいものが多いございまして、重要なポイントだけを次の7ページ目以降でご説明したいと思います。まず、先ほど申し上げたコンセッションということで、利用料金を民間企業がユーザーから直接徴収することができるというもののメカニズムでありますけれども、この下の図表のところを見ていただければと思います。

一番上のところに人の絵が国・自治体の横にあると思いますけれども、原則としてその公共施設の保有権は行政側に残ったままになります。行政側がこの公共施設、ここであれば例えば空港を例に挙げるのであれば、空港を保有した状態のまま、民間事業者と下の間にありますけれども、サービスレベル維持の制約ということで契約を結ぶということになります。契約に基づいて運営権という権利が民間の事業者に渡される。要は、所有は行政側が持ったまま、その行政が持っている事業、施設を運営する権利を民間の事業者に渡しましょうと。ただ、無条件で渡すのではなく、渡す際にはサービスレベルを維持する。一定のサービスレベルを仮に充足できない状況が続けば解約されるということも含めて、契約に基づいて国・自治体が管理をするということになります。

これに基づいて民間事業者は下の利用者から料金を徴収してサービスを提供するというものでありまして、場合によっては、この権利を民間事業者が国からもらう場合には権利の対価、お金を払って権利を買うということもあり得ますので、この場合には金融機関から融資を受けるということもあり得るということでありまして、要は、行政側はこの事業の当事者ではなくて、一步後ろに下がって契約に基づいてコントロール、管理をするのが行政の仕事。実際、その範囲に基づいて事業を実施するのが民間事業者、そういう切り分けがこのインフラの上でできるようにしていこうというのが大きなねらいであります。

次の8ページ目で一応、さまざまなインフラ、この制度が導入できるのかどうかというのは、法律を通す上で内閣府と各省庁の間でいろいろと詰めていただいたわけですが、現状で言うと法律上、このコンセッションの考え方が適用できないということが明確になっているのは有料道路の分野でありまして、ここについては法制度上の問題があるので難しいということになっております。

空港の分野については、まさに今この検討会で議論をしているということですので、現状でどういう方向に向かうかわからないということで、ここの検討会の結論を踏まえた対応をするというのが国交省さんのスタンスであると聞いております。ただ、先行しているものとして既に法律として成立しております関空と伊丹の統合法案、ここにおいてはこのコンセッションの考え方を引用するということをされておられるということでありまして、原則としてこの空港と道路、この2つの分野以外の上下水であるとか公営住宅であるとか、そういう分野に関してはこの考え方が導入できるということが現状で言うとも明らかになっている。そういう状況でございます。

次の9ページ目のところですが、少し仕組み、考え方を書いておりますが、先ほどご説明したとおり、従来、こういう主要なインフラにおいて民間が入れるのは、一番左側の①ですけれども、非常に限定的、ブルーのところですが、あくまでも行政側に指示をされたことに基づいて手足として事業に入るというのが従来の入り方だったわけですが、新しい制度のもとにおいては②でありますけれども、基本的には事業経営に関するところは民間が入ってくる。ただ、施設の所有であるとか事業要件の規定、経営監視、そういった仕事が官側に残るといって、民営化と従来の委託のある意味、中間形態というふうに言うことができるのではないかと、そういう特徴があるというところであります。

あと10ページ目、ここは富士山静岡空港のところでも議論が出てきていましたが、従来から似たような制度として指定管理者制度というものがありました。この辺は若干法律論でございますので、弁護士の先生の方に必要に応じて補足をいただければと思いますが、指定管理者、従来、空港の分野でも実績がある指定管理者とは何が違うのかということをお細かく言うとあれなのですけれども、1つ大きなポイントとして指定管理者というのは行政処分である。官と民が対等の立場で契約を結ぶというのではなくて、官が民に許可をしているというのが原則論であります。当然、その行政処分であるということは取り消される可能性があるということでもありますし、下のほうに書いてありますけれども、財産、要は私有財産、私権であるというふうには見なせないものであります。当然、私権、私有財産ではないというものに基づいてファイナンスをするというのは、全くできないわけではないかもしれませんが、非常にハードルが高くなるのではないかと、そういう問題がございます。

そういう意味では、こういう行政側による許可という形ではなくて、対等な立場で契約

を結ぶという前提で制度がつくられているPFI法のほうが指定管理者より制度としてはファイナンスがしやすいというところがありますし、またもう一つ、②のところにあります。指定管理者制度の場合、民間事業者が代行できる管理の範囲が非常に明確ではない。富士山静岡空港においても大規模修繕であるとか、そういう業務は行政側の仕事として残っていたかと思います。そういう意味で言うと、一般的に少額、100万円以下のような非常に規模の小さいメンテナンスは民間側でできるわけですが、経営判断にかかわるような大規模な修繕行為というのは制度上できないというふうにされているということでありまして、そういった点からもPFI法は大規模修繕も含むというふうに解釈されていますので違いがあるのかなというところでもあります。

あと次の11ページ目であります。これはコンセッション制度に関するところでもありますけれども、一般的に行政が財産を所有するということは、当然、行政の所有する財産は課税の対象にならないわけですが、一方で民間が同じ資産を所有すると取得及び保有、この2つの局面で課税を受けるということになります。例えば空港を民間の事業者が資産として引き渡すということになれば、受け取った側の民間事業者は不動産取得税を払う必要が出てくる。さらに保有をしている間、固定資産税が発生するというので、同じ事業をやっている、やっている主体が官か民かで課税の考え方が変わってくるというのが従来、1つ、PFI制度の中の議論としてございましたが、コンセッションというのは先ほどご説明したとおり、保有そのものは官から民に移りません。あくまでも無形資産としてライセンスを渡すということになりますので、税制面での官民の処遇格差というのも縮減ができるというところがもう一つ特徴としてございます。

最後に⑤でございまして、先ほど少し座長からも触れていただきましたが、今回の新しい制度の中で民間からの提案という制度が1つ入っております。下に絵でかいてありますが、民間企業等が管理者に対してこの施設をPFIで事業を実施すべきではないかということ提案することができる。これに対しては法律上、管理者側に回答義務が負わされているということでございまして、例えばこの空港、この空港、この空港についてはこういうやり方ができるのではないかと民間側から提案をしてもらうということも制度としては可能。もちろん、その実施義務は行政側にはないので、それを踏まえて難しい無理という回答をするという範囲でございまして、こういうインタラクティブな仕組みというのを入れていく。

実際、これは提案する人にどういうインセンティブがあるのかということについては、

法律が通った後の政省令、ガイドライン等に委ねられていますので、今後どうなるかによりますが、こういう制度が入っているというところでありまして、またもう一つ大きいポイントとして、法律の中に推進会議というのが置かれています。内閣総理大臣を会長として指定をする大臣で組織をされるということでありまして、省庁をまたぐ関連の政策の調整というのも実施ができるようになっておりまして、こういう制度は大体、空港法の問題だけではなくて会計法で財務省が絡んでくるとか、地方自治体でやろうとすると自治法が絡んでくるとか、大体複数の省庁がかなり入り組んでかかわってくるケースが多々ございますので、そういうものを政治レベルで調整していただく、そういうメカニズムも入っているというところなども特徴としてあると思います。

すみません、プレゼンとして若干いただいていた時間をオーバーしてしまったかと思いますが、制度としてはこんな制度ができております。これはあくまでもある種、通則法的なというか、このPFI法そのものが何か具体的なプロジェクトを対象としているわけではなくて、空港であったり、道路であったり、上下水だったり、分野側で必要であればこの制度を使ってくださいという形で置かれているだけでありまして、こちらの検討会の中でこういう制度を使う必要があるのであれば引用して使うことが一応できる。そういう意味で、利用できるインフラとして入ってきているというところがございますので、今後の議論の参考にしていただければと思ひましてプレゼンをさせていただきました。以上でございます。

【座長】 ありがとうございます。

途中、途中でいろいろ教えていただいたところによると、この空港の議論、あるいは関空、伊丹の議論もあったことによって、この法律の改正自体も進んだというように伺っておりますので、期待感が高いのかなと思います。

では、事務局のほうで恐縮ですが、共用空港のほうの議論をお願いできますでしょうか。

【空港政策課長】 それでは、資料5のA4横の1枚紙に基づきまして共用空港の概要をご説明申し上げたいと思います。

共用空港と申しますのは、自衛隊または米軍が基本的には管理をしている空港でございます。そこを民航機が利用させていただいているというものでございます。美保ですとか小松、徳島など7空港ございまして、第1回目の資料3の4ページでございますが、98の空港を挙げさせていただいておりますが、第1回目の資料3の4ページでございます。表で我が国の空港の現状をご説明させていただいたところでございますが、今回、議論し

ていただく対象は、この赤枠で囲んでおりますところでございますが、第1回目の資料3の4ページでございます。そこの一番下のところでございますが、コンピューターなどの空港を除きまして自衛隊等との共用空港ということで札幌、千歳、百里、小松、美保、徳島、三沢を挙げさせていただいて、八尾はコンピューターでございますので除きますと7つの空港が対象という形になっているわけでございます。

ちなみに、この冊子につきましては、先ほど座長からもご紹介いただきました背表紙に皆様のお名前を記載させていただいております。小さくて申しわけありません。したがって、記入をしていただいても結構でございます。また、お持ち帰りにならなくても次回、同じものを皆さんの机上に配付をしていただきたいと思いますと思っております。その7空港でございますけれども、また資料5のほうに戻っていただきますと、ここに色をつけておりますけれども、基本的に自衛隊などが管理をする空港でございますので、緑色の部分、これがある意味、自衛隊が独自に担当している部分でございますし、管理をしている部分。それから、共用部分というのが主として滑走路でございます。自衛隊はこの共用部分と自分のところの強化ハンガーなどがございますけれども、そういった自衛隊地区の部分は、みずからが管理、運営を行っております。

また、この絵の中には出てきませんが、管制業務、タワーでの管制ですね。それから、周辺環境対策についても自衛隊が管理を行っているところがございます。しからは民間はといいますと、左下にブラウンで塗っているところがございますが、民航のエプロンでございますとか、誘導路などなど、それから、旅客のターミナルなどもそうですが、ここは私ども国土交通省が管理をするところということになってございます。この真ん中のブルーの共用部分の施設の整備でございますけれども、先ほど座長からお話しいただきましたが、例えば新しく滑走路を延ばすとか、そういった費用はその目的に応じまして自衛隊と国土交通省で負担をするということになっています。右下の青囲みのところに書いておりますが、ちなみにかつて美保空港、徳島空港の滑走路延長事業をやりましたが、ここは民航機のために必要な事業だということで、私ども国土交通省のほうで費用を全額負担して整備をします。整備を行った後は国有財産の移管というのを行いまして、私ども国土交通省から自衛隊のほうに移管をされるというものでございます。

なお、ここで当然、民航機がおりますと着陸料というのが入るわけですが、その着陸料は私ども国土交通省に払っていただいている、こういう状況でございます。

資料5については以上でございます。座長、資料2のご紹介をしておりますけれども、

続けてよろしいですか。

【座長】 はい。

【空港政策課長】 恐縮でございますが、簡単にさせていただきます。資料2は過去5回、皆さんに聞いていただきましたヒアリングの中身をご紹介させていただいているものでございます。もう一つの資料として参考資料というのを最後につけさせていただいております。それは第1回の検討会の資料から抜粋しているものでございますが、1枚目の資料ですが、資料2、これは皆さん第1回でごらんになっていただいた資料でございますが、運営形態見直しの目的・意義、これがございますけれども、諸外国の状況、見直しの手法などなど、こういった論点があるのではないのでしょうかと私どもから最初にご紹介させていただいた流れがございましたが、その流れに沿いまして過去5回、ヒアリングを受けていただいた方々が発言いただいたものをまとめているものでございます。6点に分けてまとめておりますが、空港運営に民間の知恵と資金を取り込んで運営形態を見直していく場合、どういった目的や意義があるかというのが1ページ目に書いてございます。

この1ページの見直しの目的・意義をさらに4つに分けてございまして、基本的な考え方についてご発言いただいたものをここに書かせていただいております。例えば将来にわたって安定的かつ持続的な空港運営の確保が必要だとおっしゃったり、あるいは空港ごとに区別に抱える事情を配慮して実施する必要があるとおっしゃったようなことを書かせていただいております。ちなみに、アローの最後、矢印の一番後に括弧書きで書かせていただいておりますのが、こういうご意見をおっしゃった方々ということでございます。さらに空港の果たす役割、地域のために必要な社会資本であるとか、あるいは大規模災害、特に今回の東日本大震災もそうですが、救出や医療活動の拠点、物資輸送のため、重要な役割を果たすのではないかというご指摘もありました。

2ページをご覧くださいますと期待される効果ということで利用者の利便性向上や地域経済の活性化とおっしゃった方々はもうございましたし、さらに航空事業と非航空事業を一体的に経営することで空港の使用料、着陸料を低減することができるのではないかと。それによって路線の維持、増便や新規参入が期待されるのではないかとというふうにおっしゃった方。それから、形態の見直しをする上での懸念事項として、注意事項、留意点でしょうか、民営化されると過度に収益重点に運営されるリスクがあるとおっしゃった方もおられます。また、小規模な空港では独立採算がとれるかどうか非常に難しいのではないかとおっしゃった方もおられます。

2番目の塊としまして運営経営を見直しする場合の手法でございますが、先ほど福田委員からもご紹介をいただきましたが、PFIの一形態としてのコンセッションをとることが合理的ではないかとおっしゃった方がおいでになります。また、地方自治法の指定管理者制度については、これも福田委員からもご説明がありましたけれども、なかなか創意工夫の発揮が限定的ではないかということをおっしゃっておられます。また、バンドリング、幾つかの空港をまとめて経営するということについて、そういうこともあり得るのではないかというご意見もありました。

3ページでございますが、3つ目の柱として赤字空港の取り扱い、先ほど座長のご説明にもございましたが、個々の空港、あるいは地域の置かれた状況の違いという中で非常に大きな課題ではなかろうかというご指摘もございまして、なかなか経営が成り立たないところがあるけれども、それをどういうふうにやっていくのかということでございまして、空港というのは赤字、黒字だけで議論すべきではなくて、幅広い目的から議論すべきではないかとおっしゃっておられる方もおられますし、また、収入でコストを賄えない空港については過渡的あるいは恒久的な措置として補助を行う必要があるのではないかとおっしゃっておられる方、いずれにしても、国で持続的・安定的な運営をできるような仕組みを考えるべきだとおっしゃっておられる方、それから、不採算空港については自治体の責任によって維持ないし廃港を選択すべきだとおっしゃっておられる方も他方おいでになりました。

それから、航空事業と非航空事業の経営の一体化でございますけれども、これについては民営化とか経営一体化はすべての空港一律にやるのではなくて、自治体が目指す政策とか、個別空港の事情を配慮して実施する必要があるというようなことをおっしゃっておられる方がおられました。いずれにしても、株主とか自治体に合理的説明をすべしというご意見もありました。

4ページでございますけれども、規制のあり方についてでございます。行為規制については、できるだけ規制をなくしたほうが良いという方もおいでになります。ただし、公平性や公共性を担保する仕組みが必要だとか、あるいは安全、保安、騒音は規制で対応すべきだとおっしゃっておられる方もおられます。経済規制でございますけれども、これは料金の規制などがございます。これは自由に設定できるようにすべきだ。すぐにはできなくても、なるべく自由度を上げていくような仕組みを入れておくべきだとおっしゃっておられる方もございます。他方、地域独占性が空港は高いものでございますから、市場原理

がなかなか働かないので適正な料金設定が図られる仕組みが必要だとおっしゃっておられるような航空会社もおいでになりました。

資本の規制について、これは自由にすべきだとおっしゃっておられる方、外国では政府に保有義務を課したり、外資規制、大口規制を課している例があるとおっしゃっておられる方、それから、転売を前提とした投資家への売却は利用者のメリットにつながらないので避けるべきだとおっしゃっておられる方もおいでになりました。それから、サービス品質について評価をする仕組みが必要だというふうに、これは規制かどうか位置づけは別ですが、おっしゃっておられる方がおられました。

実施の際の考慮事項でございますが、自治体の関与についてご発言をされている。これは当然、自治体の方が多くございますけれども、ございましたし、それから、今後の空港整備、先ほど座長からお話がありました、将来の更新投資とか、新規投資を着実にできるようにどうするのか。国の責務はどういうところにあるのか、あるいは大規模災害のときにどういうふうに対応するのかというご指摘もございましたし、また、個別の空港ではありますが、羽田、1兆円を超える債務を抱えているわけでございますけれども、何らかの対策が必要であるというご指摘がございました。

さらに、これも個別空港になりますが、次の6ページでございます。最後でございますが、地代・環境対策についてでございますが、那覇空港、福岡空港は民有地の借料負担が非常に大きい。福岡80億、那覇が単年度40億ということでございますが、それらについて何らかのことを考えないと簡単には民営化できないということはございました。それから、福岡については航空機騒音対策もやっておりますので、その負担も考えなければいけない。それから、先ほどご説明申し上げた共用空港につきまして、これは国交省と防衛省できちんと対応すべきなのではないか。民営化するに当たっても何らかの考えをきちんと持たないとできないのではないかとというご指摘をいただいたりもしています。また、その他でございますけれども、空港で働く労働者への配慮も非常に重要だというご意見がありました。

以上でございます。

【座長】 ありがとうございます。

確認でもありますけれども、共用空港のほうは今でも着陸料は国交省、それは国のほうに入っているということですので、仮に防衛省さんのオーケーがとれれば、同じメカニズムでやること自体は可能。ただ、その全体の仕組みの中で彼らが責任を持っておられる部

分との調整が必要ということでありましょうし、それから、先ほどの最後のあたりの個別事情の中で、3つ、結構大きく状況の違う空港があつて、1つが羽田、これは今でも財投のお金で借金が1兆円以上あるということと同時に利益事業であるターミナル事業が株式会社として上場されている。これ以外にも空港施設さんとか、ほかの会社さんの民間会社もあるという特殊な状況にあるということ。

それから、那覇と福岡、大きいのはこの2つだというふうに了知しておりますけれども、国有地ではなくて民有地が中に結構入っていて、地元を中心とした土地の所有者さんに相当な金額の借地利用を現在は国が支払っているということがあるので、そこを一体どのようにクリアにしていくかということがないと、ここはなかなか進むのが難しいところがある。こういう理解ですが、よろしゅうございますね。そういう特殊事情が特にあるのがこの3つではないかなと思っております。

長くなってしまいましたけれども、ぜひ皆さんから今までの資料のご質問、あるいは論点について、どちらでも結構でございます。恐縮ですが、挙手いただきましてご発言をいただければなと思います。

では、〇〇委員から。

【委員】 皆さん、まだしゃべられないので、まず初めに。ここで今まとめていただいた論点、まさにそうだと思うのですが、民間に任すにしろ、県に任すにしろ、収支というのがすごく重要になってきて、一体経営をする、最近は駐車場の問題もありますし、あとビルの問題もあるので、一体経営したときにどのくらい収支が変わってくるのかというところがすごく重要なのですが、ここで確かに収支は公表されているのですが、一部非航空系、ビルと駐車場を合わせたものとエアサイドの分かれたものがあるのですが、もう少し細かく、実際、その空港ビルさんと話し合いをしても、これがどのくらい正しいのかがあまり見えてこないということなので、ぜひもう少し細かいデータとか、これがどのくらい信頼性があるのか、そういうところを出していただいたほうが議論がしやすいのかと。

逆に民が入るにしろ、空港ビルがまた全体を経営するにしろ、県が入ってくるにしろ、やっぱり将来、それがどのように変わっていくのか。将来の航空業界の、日本の経済にも依存するのでそこは難しいかもしれないのですが、設備投資とか、あと例えば震災が今度起きましたので、その耐震化とか、そういうのが将来に向かって10年にしろ、20年にしろ、どのくらいコストがかかるのかとか、それをどのくらいリスク分担するか、

国とリスク分担するかはまたここで議論したらいいのですけれども、そういうようなある程度見通せるようなデータというのを出していただいたほうがいいのかなというのを議論の初めに少し思いましたのでコメントです。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。

2段階ありまして、まずは大きい方向性を決める上で本当は現状どうなっているのだろうねと。その中には耐震補強だの、大規模補修だの一体どれぐらいかかるのだろう。この基礎データがある程度見ながら可能な範囲で議論をしたほうがいいのではないかとということで、それから、もう一方、これは将来キャッシュフローの問題というのは、もし民間に委託する場合は、その手を挙げてくださる人が自分でリスクをとって、自分がやればこれだけキャッシュフローがよくなる、ならないなんて、ここは少し、そこを精査するのは恐らくここでは難しいので、大体大きく見ると少なくとも現状はこうなっていて、考えておくべきポイントはここら辺までというのは、場合によっては考えたほうがいいのではないかとのご意見かと思えます。ありがとうございます。

では、〇〇先生。

【委員】 今日、少しおくれて参りまして失礼いたしました。論点例のほうの資料で、どういう方向性、大きな方向性で報告書をまとめていくかという点なのですけれども、まさに座長がおっしゃられたようにペーパーだけで終わってしまっただけでは何にもならないので、私としてはぜひ具体的なモデルプロジェクト、これがうまくいけば後の案件もおのずとついてくる。最初に動かすにはかなり力が要りますから、そこは皆さんの英知で何かモデル事業的なものをぜひこの委員会で提案できたらというのが希望です。

論点整理のところの第4、論点例のところ、まさに座長がご指摘されているように土地の使用許可とその更新の停止、あるいは正当な補償とか、いろいろハードルが高いところがありまして、まずは強制力というよりも自治体さんの中で、もし手を挙げてくださるところがあったら、そこをモデルにして何かいい案件をつくっていく。その際に大事なものは、幾ら我々が旗を振っても民間が投資してくれなければ絵にかいた餅になってしまいますので、その際にきちっと採算が出るような形で、民間が参入する上で障害になっているものを取り除いていってあげる。そういう環境整備、いろいろな規制、あるいは制度等のそういう環境整備をモデルを通じてやれたらというのが希望でございます。

【座長】 ありがとうございます。

確認だけさせていただきますが、そうしますとおっしゃるとおり、まずは具体的に動かすべきと。そのときにまずは自治体、特に空ビルさんとかが自治体も含めた3セクが多いので、やる気があるところがあるのかないのか。あれば、ここはあえて補足させていただきますけれども、そこがそのままやっているのでは民間の経営の知恵も入らないので、だれか民間の人と組んでとか、何らかの形で手を挙げてくれたりするものがあれば、それを具体的に詰めていけば、こんなボトルネックがあると、障害があると見えてくるので、それをある程度担保してあげることによって進むようなひな形ができる。そういう理解でよろしゅうございますか。

【委員】 ええ、まさにおっしゃるとおりです。

【座長】 はい。どうぞ。

【委員】 私も今、〇〇委員がおっしゃったことと同じ方向で、まずこの検討会が始まったのが、国土交通省の成長戦略という財政に頼らない民間の知恵と資金を入れながら、こういう国土交通省の政策の中でより成長軌道に持っていくという、こういう大きな、まず方針があって、その方向性の中で具体的にどのような空港に関して個別にいろいろ考えなくてはいけないことがあるのですかということで、多分、この空港運営のあり方検討会ができたわけですから、まずこの大きな成長戦略の方向というのは、大きく打ち出して、じゃあ、具体的にどう進めましょうかというふうに持っていくのが本来の筋であると思います。これは震災とかいろいろなことがあって、もう一度、公の役割とか、そういったことをもう一度見直すということがあるにしても、成長戦略の方向は私は変わらないと思っております。

そこでPFI法も、今お聞きしましたように非常にいろいろなことが実施しやすいような法律に変わるわけですので、具体的に私はこの27の空港の中で、まずこれまでの議論やいろいろな研究も恐らく皆さんどこの空港もウォッチしていらっしゃると思いますので、まず自主的に民営化しようでないかという、そういう空港にまず名乗りを上げていただくのが一番いいわけですが、一応、あるかないかわかりませんが、一遍それを募ってみるということ。

それから、〇〇委員がおっしゃったように、私も、結構、この数字からいくとコンセッションや民営化できる数値のところが多いと思うのです。前に空港の収支を出しまして、今日も参考資料に出ておりますけれども、私はこういった民営化の議論も踏まえて、4パターンをこの委員会でもつくっていただいて、4パターン目のパターン1、パターン2、

パターン3、パターン4とこの中に収支があるのですけれども、そのパターン4というのは、かなりコンセッションがしやすい、コンセッションをやるときの数値にかなりこういう所有権を持たなくて、1つのコンセッションする場合には第4パターンが1つの指標になるというふうにも思っております、4パターン目を非常に重視しています。そういう意味では、ざっと見ただけでも4パターン目になると、営業収益、それから、損益、経常を含めて結構、それまでのところは全部赤でもパッと黒になるのですよね。これは非航空系収入は入っていないのですよね。

ですから、〇〇委員がおっしゃった、これに非航空系、パターン4に非航空系収入、どこまで一体化できるかという問題は個別にあるとは思いますが、このパターン4プラス非航空系収入を足していくとかなりのところが黒になるというふうに私は思います。ですから、積極的にどういうふうに進めていくか、まず〇〇先生がおっしゃったようにモデルプロジェクトとしてグルーピングをしたら可能かどうか、そういう個別の検討をしていってはどうかと思います。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。事務局に確認ですが、この参考資料のほうの17ページに示してある数字の読み方ですが、おっしゃるとおりパターン4というのは今後の設備投資みたいなものは除いたものの、純粋な営業のキャッシュフロー、民間企業の経営からすると一番わかりやすいやつで、ただし、この黄色のパターン4というのは、少なくとも国交省として把握できる限り、非航空収入の収支の部分を足し合わせたものという理解でよろしいですか。

【空港政策課長】 〇〇委員のご指摘をいただいたのは、多分、15ページの資料でのご指摘をいただいたと思います。15ページの資料、2枚前でございます。これはエアサイドだけで、滑走路のほうだけの資料でございますので、このパターン4には空港関連企業は入っておりません。座長にご指摘いただきましたように17ページと右下についております資料につきましては、先ほど見ていた15ページのものが上のピンク色のところに書いてありまして、それに空港ビルなどの空港関連事業の収支を緑色のところに次に書いてございまして、ピンク色と緑色を合計したものが黄色でございまして、17ページの資料につきましては空港関連の事業も入ってございます。

【座長】 では、今、お2人の委員から議論のための議論ということで、ぜひ皆さんにもいただきたいですけれども、個人的にも普通に一定数以上の資産をマーケットから手を

挙げる人があるかどうか、これはまず投資家の視点、それから自治体の視点。ある程度、ノンバイディングとよく業界では言いますが、これで1回手を挙げたら、もうあと変更なしよというのではなくて、どういう形だったら自分はどこどこをやりたいのだからというのを手を挙げてもらうようなプロセスは一定程度必要だというのが常識的かなと。というのは、ヒアリングでもありましたけれども、特にこの手のものは長期のキャッシュフローが要るので、割と年金とか長い投資をする投資家からお金を集めてくる。表面に出てくるのは投資銀行とかファンドのような方々でも裏側はわりと長期資金の、我々の年金の資金のようなものが入ってくる。

そのときに1つ2つしか出てこない、これはお金の集めようもないので、少なくとも中長期的にはかなりのものが出てくるなということがあるかどうかというのが必要で、その意味におきましても全部を動かしていくことが必要。一方、ご指摘のように、そうは言っても全部同じ条件ではないので、どんどん進んでいきそうなものを先に進める。この両方をどううまくプロセスの中で組み合わせていくか。いいところ取りで27のうち2つ、3つだけ進んでとまってもいけないし、かといってその呼び水がないと、あるいは手を挙げてもらって進んでいくという流れがないと進まない。このあたりをどう組み込んでいくかというのはほんとうに大事な論点だというふうにとらえております。

〇〇先生、どうぞ。

【委員】 私からですが、この委員会のタイトルにある「あり方」というのは、結局価値観の話になってきて、なるべく大きなところを考えていくというお話だったので、今、皆様のお話を聞きながら改めて考えました。空港の場合は航空サービスと表裏一体であり、空港にはなくてはならないものなので、航空サービスとはそもそも何かというところを民営化するときにも外さないようにしなくてはいけないと思っています。

成長戦略会議において、航空分野は6つの戦略がありますが、ここでは、戦略5の「真に必要な航空ネットワークの維持」というのと、戦略3の「空港の抜本的効率化」というのは、両方同時に考えていくべきことであると常に意識しておく必要があると思っています。航空は必要な公共サービスであることをまず前提に置いて、後半に出てきたような赤字空港の維持を考えればいいのかと思っています。もう一つは、航空サービスというのはそもそもそれ自身が需要の対象ではなくて、何らかの移動目的があって、それによって生じる移動コストですので、ここを削減することで成長戦略会議の「成長」に貢献できます。その移動コストを下げるというところに貢献できるような空港運営のあり方というの

を、考えていくべきかなと思います。

そうすると、考えなくてはいけないのは需要の話になりまして、民営化あるいはPFIの場合では、需要のリスクというのを一番考えなくてはいけないのですね、長期的には。これは交通サービスの特征として、ほかの公共サービス以上に、需要のリスクを長期的にどうとらえていくかで大分考え方が変わってくると思います。世界的にも、交通分野のPFIで最もリスクが高いのは需要であると、世界銀行等のレポートでも指摘されておりますので、この需要リスクを考えながら、どこの空港に手を挙げてもらうか。手を挙げてもらうことは私も大賛成ですし、やっていくべきだと思いますけれども、需要リスクというのをきちんと考えなくてはけません。

この上で、戦略の6に、LCC参入促進と書いてあるのですけれども、参入というのは海外から来てもらうことを期待されているようですが、LCCの登場—全日空さんのほうで登場する予定ではありますが—、国内向けのLCCが登場しやすいような規制緩和をしていくことがまず1つあります。それができるような空港運営の制度を考えなくてはいけないのかなと思います。

次に、首都圏競争力とかオープンスカイというのは当然必要なのですが、実はこれどこが成長するかというとやはり首都圏なんですね。ほとんど首都圏だと思います。せいぜい関西や中部への好影響が少しあるかどうかなので、オープンスカイに対し、ほかの空港は残念ながら正直申し上げて需要に対するインパクトはあまりないと思います。現時点でオープンスカイによって自由に入っているという話にはなっていますが、やはり地方空港にはなかなか入ってこない。さらに、国際線は仮に入っても需要は限定的ですので、どうしても需要リスクというときには国内線の需要を考えなくてはいけないのですね。ですので、手を挙げていただく空港にはもちろん頑張ってもらいたいのですが、将来的に国内線がある程度維持できる場所というのが候補になってくるのかなと思います。

テクニカルな話ですけれども、今まで需要予測モデルというのは4段階推定法を用いて国交省は推定してきたわけですが、これは消費者側から考えたモデルであり、供給者側の動きに強い仮定を置いています。実際は、需要を考えるときにはどうしても国内の企業のことを考えていかなくてはけません。航空企業間の競争、あるいは企業活動推進、そこも踏まえた提言をしていかないと、空港だけの話で先行してしまうと、少し危ないかなと。危ないという言い方はおかしいのですが、首都圏と関西・中部以外は全部地方空港という言い方はあまり私もしたくないのですけれども、そこを地方空港と呼ぶとすれば、

彼らが国内線維持のためにどのように自由に活動できるのかを担保するような空港運営を考えていかななくてはいけないのかなと思います。

民営化に向けた細かい話、私の専門ではない法律的な部分とか、財務の話も強くないのでその辺は申し上げられないのですが、以上が空港運営のあり方において、大きく考えていくところだと考えています。

あともう一つコメントは、手を挙げてもらって何を提言するかという話なのですが、民営化の方式、あるいはPFIの方式、いろいろあるとは思いますが、ケーススタディーをするにしても、方式をこちらから押しつけないということです。幾つかこういう方式の選択肢がありますという形にして、手を挙げていただいた空港に方式を選択してもらおう。この点は、これまでの議論をまとめた資料2であまり強く書いていないような気もするのですが、方式をこちらから決めていかないというのは、多くの方の共通認識であると思っていました。印象として。ですので、そこも担保していったほうがいいかなと思います。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。

何点か大事なことをおっしゃって、1つはもともと移動コストを下げ成長につながる。これはおっしゃるとおりだと思います。そういう意味で、需要のリスク——すみません、確認ということなのですが、もともと航空業界はSARSだ、9.11だ、今回の震災だという大きいボラティリティがある。ここの部分は手を挙げた民間の方が自分がリスクとして許容できるリターンかどうかということで考えていただくものの、例えばそれがポジティブな方向に行くようにきちんとLCCが増えていくような航空政策が裏側にあるのかどうかで具体例が違って来るであろうとか、あるいはこれも確認なのですが、新幹線が延伸していくと国内路線としては自然に考えるとかなり苦しくなるような方向も出てくるだろうと。

【委員】 おっしゃるとおりです。

【座長】 この辺もきちんと見た上で作りつけてはいかがか、そういうご意見ということでもよろしいですか。

【委員】 そうですね。航空会社もそれは認識していると思いますので。

【座長】 ありがとうございます。

では、〇〇さんのほうから先に。

【委員】 幾つかありまして、1つは先ほど〇〇委員がおっしゃったキャッシュフローの議論なのですが、これは長期で回したら結果的に、先ほど〇〇先生がおっしゃった単年度収支が仮に黒字の場合でも、収支の変動や、追加投資などで将来的には赤字になって拡散したりするというパターンも想定されるわけで、長期収支予想をやってみないと多分わからないだろうなというのが1つ大きなポイントだと思います。仮にシミュレーションとして収支を1割増減させただけでも相当違ってくる。多分、今年の収支は震災影響があるのでかなりの空港が下方に向かうのではないかなというイメージもしています。ここは確認しなくてはいけないなと思います。

次に1つのある空港が仮に民営化され、競争力が強化され、黒字になって売却されるというケースは、これはある意味でよいのではとも思うのですが、あえて言うと全体の空港が、つまり空整特会全体がどうなるのかという問題もあると思うのですね。要は個別に、例えば黒字の羽田なり千歳なりの一体民営化や売却だけを追っていったら、最後残った空港のところはどうするのか、では税金で処理をするのか、それとも一般会計から引き続き補給を入れ続けるのかなど、この部分を少し考えないと、国管理空港全体として最後の国民負担のところ非常にアバウトなままの議論で終わってしまうのではないかと思います。

もっと考えると、例えば仮に黒字空港が民営化され高く売れたのであれば、そこで得た利益を、赤字空港に入れ、そこはそれで自立や民営化できるようにしてあげるとかで最後の対応や処理の工夫まで考える。大切なことの1つにはやはり空整特会の財投がきちんと返ってくることだと思うのですね。また2つ目には一般会計による交付金をできるだけ少なくする工夫を考えることも。過去に補給したこれまでの一般会計の部分は、返済はもう良いと考えるのか、そこまで返してくれということのかわかりませんが、国管理空港が置かれている収支と財政の全体のバスケットの中で、最後の決着をどこでつけるのかということの検討も必要でしょう。1つずつの空港の議論には非常にいろいろなアイデアが出てきて、民営化などでも手を挙げてくれるところがでてくれば、個々の空港の可能性はいろいろと広がるとは思うのですが、空港全体の中で最終的な調和というのですか、そこをどうあるべきか、空港全体のバランスシートなども考えながら判断する。個々の空港のP/L改善もさることながら、それ以上に、もう一度空港全体の収支やバランスシートも見据えて判断していくということも大事ではないかなと思っているので、ここも考慮しながら議論したいなと思っております。以上です。

【座長】 ありがとうございます。

全27空港全体、それから、空整勘定の将来像、ここも含めて見るべしというご意見だと思います。

どうぞ。

【委員】 私も実務屋の観点から3点申し上げたいと思います。1つは、座長からお示し頂いた論点の中にもございましたように、上下一体化と、それから、民活導入とか民営化といったようなことをどういう組み合わせで議論していくかということについてなのですが、議論の順番としては、民営化、あるいは民活導入ということ視野に置きつつ、まず上下一体をどのように進めていくのかといった組み立ての議論をしていく必要があるのではないかなと思います。

その中でやはり、先ほどからご議論が出ていますように上下一体の議論をしていくときになかなか難しそうなのは、地代の適正化の問題に加え、ターミナルビルを中心に空港関連企業といったようなものが既に存在をしている点です。これらを含めて一体化していくというときに、そこには空港関連企業の株主も存在するし、様々な業務実績も築かれているわけで、それらをどう取り込んでいくかということが課題となります。ですから、そのためにも冒頭、〇〇委員からご指摘があったように、空港関連事業の収支とか状況というのをもう少し深く見る必要があるかなというのが1点目です。

それから2つ目は、先ほどからケーススタディーをして詰めていく必要があるというお話、私も全く同感でございます。そのときにやる気のあるところを募るというのも、これも多分、正攻法なのだろうなと思います。その上でやはりいろいろな空港が27あるわけですから、これを幾つかのパターンにグルーピングをして処理していくというのが恐らく現実的なのではないかなと思います。

例えば新千歳とか、福岡とか、福岡の場合、地代の問題がもちろんあるのですが、こうした基幹的な幹線の空港としてやっているところ、それから、広島とか、あるいは熊本とか、そういったある程度ブロックなり、その地域での中心の空港として機能しているところ、そして、その他の空港といったようなグルーピングがあるかもしれません。これに加えて羽田ももちろんあるわけですが、こういったように、グルーピング化して、その中で拾えるケースを拾って、それを1つの選択肢として、こういう考え方があるという形でご提示をしていくというのがこの検討会での議論のありようかなと思っています。

それから、3点目は、これは〇〇委員がおっしゃったことと全く同じなのですが、

いろいろヒアリングをさせていただく中で、「その空港が特に民間側から見たときにネットワークの中でどういう位置づけになっていくのか。」こうしたご関心が民間側にもあることが明らかになりました。従って、1つの空港さえうまく処理できればそれでオーケー、でも一方でほかの空港が逆にまだ空港競争時代になれていないということもあって、バリューが著しく下がってしい、その処理がなかなか難しくなるというようなケースは避けなければならないわけで、全体的な航空ネットワークというものを視野に入れた上で空港運営の改革を考えていくということも必要なのではないかなと思っております。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。

これまたご指摘の議論でどんどん明らかになってくるように、ネットワーク全体、あるいは整備勘定全体ということとモデルだったり、ここら辺のグループはやりやすいというところ、この両方をどううまくプロセスの中に組み込んでいくかというところは、皆さんのお知恵をぜひちょうだいしたいところだと思っております。

ほかの方、どうぞ。お時間があれなので〇〇さん、先に。すみません。その後、〇〇さん。

【委員】 すみません、お先に失礼いたします。私は7回のうちまだ半分ぐらいしか出ておりませんで大変申しわけないのですが、運営とか経営とかのほうは素人でございます、どちらかというところの委員会には乗客というか、利用者目線ということで参加をさせていただいております。そういった立場から少しだけお話をさせていただきたいと思うのですが、いろいろと資料をたくさんいただいたのですが、私のほうからぜひお願いしたいのは、どのような形、民営化になるのか、上下一体などいろいろあると思うのですが、いずれにしても国民のメリット、もっと言いますと私たち利用者から見て魅力的な空港というのはどういうものかということが具体的に伝わるような、そういう文言も少し入れていただきたいという感想を持ちました。

今、〇〇先生とか〇〇先生がおっしゃったことと全く同じなのですが、具体性ということと言いますと、モデルケース、あるいは今、グルーピング化というご提案がありましたが、ヒアリングの中でもおもしろかったのはイギリスの例で、ロンドンで非常に都市型のロンドンシティエアポートの例があったり、あるいは非常に郊外型のブリストル空港の例があったり、それぞれの空港によって地域の方が求めるものも違いますし、あるいは都市計画の中でもその空港の位置づけというのが違うでしょうから、今おっしゃったようなグ

ルーピング化という部分で、この空港が今どんなことを求めている、こうなるともっと利用者にとってメリットがあつて、そして民営化などの新たな形も国民が賛成すべき動機づけになる。このように、ある意味、空港がどう変わっていくかということに夢を感じるような、そういうものも見せていただきたいなという気が非常にいたしました。

ですので、もう少しわかりやすくというか、目に見える具体的な形で国民の皆さん、利用者の皆さんもそのメリットが伝わっていくと、今ここで討論していることに対して興味を持って頂けるのではないかという気がいたしました。失礼いたします。

【座長】 ありがとうございます。

これもまた非常に大事なポイントで、国民利用者メリットの明確化、特に今おっしゃったロンドンシティとかブリストルのような例を含めて、どんなことがあるかというイメージは少し伝えていく努力はしたいと思います。ただ、27空港全部について、こうやったらよくなりますということをやると、これは手を挙げる人の手足を縛ってしまうので、そこまではできないと思うのですけれども、もう少し具体的なイメージが沸くようにというのは、おっしゃるとおりだと思っております。

〇〇さん、どうぞ。すみません、お待たせしました。

【〇〇委員】 先ほどからご議論が出ているところと、あとPFI法がせっかく改正されたので、ここの論点表にあるところのPFI法上の提案制度の枠組みの活用というところから少し議論をしてみたいと思います。二十数空港ある中でどのようにあり方を決めていくかというところで、最終的にはやはり民間の企業の方の提案制度というのをある程度活用していくという形になると思います。それが1つの空港だけなのか、民間からルーピングの提案があるのかというようなことも含めて、それもあまり手足を縛らずにということが一方であると思うので、かなり民間の知恵を使うような形にしたほうがいいと思います。

ただ、その一方、先ほどから議論が出ていますように個別の空港とか、それから、それぞれの地方によってその空港が何を意味しているのかということが非常に重要になってきます。例えばA空港が今後、更新や長期修繕などが非常に必要で、これを充実させてほしいという判断があるのであれば、逆にそれを重視した——これは最終的に1ページ目の契約のところの判断基準の問題になると思いますけれども、それを重視した提案を最終的にご判断になられるというような形になると思いますし、債務を削減するとか、周辺地域の空港との連携を重視するというようなことがあるのであれば、それを最終的な判断基準の

重点項目とすることが考えられます。

ただし、これはニワトリが先か、卵が先かという問題はあるのですが、まず設定するときに何を重視します、とするのはなかなか難しいので、正式な提案の前に、座長がおっしゃったみたいにある程度の感覚を持って、民間からどういう提案が出てきそうなのか、ただし、それを最終的に公がどういうふうに判断するのかという判断基準も含めてやはりすり合わせが必要になってくるでしょう。

それからもう一つ、その民間の提案が出てきたときに、これは少し技術的な話になってしまうのですが、ここで契約プロセスの問題があります。さまざまな民間から出てきた契約の提案というものをどうやって判断していくのか、Aグループ、Bグループ、Cグループがそれぞれ違う提案を出したときにどうやって判断していくのかというのは、今まであまり国としてはなかった問題です。そこは公共調達の問題で、これでせつかく民間提案ができてきたのに非常に硬直的な契約プロセスをとるとするのは、やはりせつかく生きた提案を生かせないこともあるので、これは提言になるのかもしれませんが、契約プロセスというものも含めて今後の検討が必要であると思います。

最後にもう一つ、座長からも最初にありましたように、やはり全体の枠で工程表というか、これは大体どれぐらいで全部を目途をつけていくのか示すべきではないかと思います。民間に任せていて、いいとこ取りとは言いませんけれども、採算がとれるところだけやってしまって、残ってしまったものはどうするのかということもありますので、これは数年単位なのか、数十年単位だとは私は予想していませんけれども、一定の工程のプロセスの中で皆さん考えてください、空港側も考えて、民間側も考えていって、その中で検討を始めると。残ったほうがいいのか、先にやったほうがいいのか、ここはご判断があると思いますけれども、ある程度そういう枠組み、時間的な枠組みを示すべきではないかと思うのです。

以上でございます。

【座長】 ありがとうございます。

宿題がどんどん、私ではなくて皆さんと一緒に考える宿題が増えていくということはよくありますけれども、今おっしゃいましたように民間との初期対話プロセスをしつつ、一方、契約プロセスでどういう判断をしていくかということですね。さらにそれが虫食いにならないように、少なくとも全体のスケジュールとか、工程表イメージはきちんと全体で見る。この辺を満たした解を考えていきたいと思いますというご意見かなと受けとめました。

どうぞ、〇〇さん。

【委員】 もう皆様から出た意見にほとんど異論はなくて、若干、座長がお話しされた年金の話と加えて私の意見を2つほどお話しさせていただければと思いますが、こういうアセットに、まさに日本の年金基金、非常に興味を持つのではないかとというのは私も同感でして、たまたま去年の秋に日本の企業年金、あとは厚生年金基金、主要なところに対してアンケートをやりまして、600団体ぐらい回答がありましたけれども、こういう投資ってどうですかと率直に聞いてみた結果がありまして、大体その10%ぐらいの、この手の投資家さんは既に海外のインフラという観点で投資をしています。その意味で言うと、国内が出てくればその延長線上で投資をするというふうにお答えになっているのですが、55%の投資家さんは海外からやるというのは非常にハードルが高い。

インフラは非常に安定的でいいアセットクラスだといっても、いきなり為替リスクのあるところからやると、その安定性って帳消しになってしまうので非常に始めにくいのですが、日本の国内から始まれば即やるというふうにお答えになっている方々が55%ぐらいいる。非常に高いですね。残りの3割ぐらいの方はどういう環境が整っても、こういうものはやれないかなというお話だったのですけれども、そういう意味で言うと業界的にも非常に注目が高うございますし、固有名を出すのははばかられますが、既に報道ベースで出ているだけでも日本の大手のメーカーさんの企業年金などは去年ぐらいからインフラに対するアロケーションを始めていたりしますので、タイミングとしては非常にいいのではないかなと。

座長がおっしゃられたとおり、年金というのは30年、40年先を見据えた運用をしていくもの、しかも、過剰にリスクをとって従業員、国民の年金の吹っ飛ばすわけにいかないという観点では安定的かつ長期の運用を求める投資家でありますので、諸外国でもこういうインフラというのはやっぱり20年、30年単位で投資されていくものですから、非常に相性がよいというふうに見られているわけですが、そういう観点というのは国内の投資家にも浸透してきているというところを若干補足させていただければと思うのが1点目。

あと2点目については、まさに議論されておられるように、どういうふうに、まず、そもそも民間から提案をしていただいて、ある意味どういうものがどういう形で進められるのかというのを見極めていこう。さらにそれをもとに現状のステークホルダーの方と一緒に一元化の議論をしていこう。さらにその向こうに民間に入ってもらおうというふうに3つぐらいステップが必要だよなという議論だったと思うのですが、これは、とはいっても

一、二年でやれるプロセスでないことは、ほぼ皆さん認識、共通しているのではないかと。

すべてをやっつけていこうとすると、それなりに期間かかってくると思うのですが、ここでやはり考えないといけないのは、じゃあ、それなりに期間がかかるプロセスを誰がやっつけていくかということをおもっておかないといけないのではないかと。行政の方も当然、異動で、二、三年でご担当がかわれますけれども、二、三年のスパンでこれ、やり切れることではないわけでありまして、しかも、数が非常に多い。27というボリュームをどういうふうに、これ、ある意味においてはこなしていくのかということも含めて、やはり推進体制というのをどう整えるかという論点もあるのではないかと。

お隣の韓国などでは、こういう民間にインフラに入ってもらって案件を専門でサポートするような組織を行政の中に置いて、それなりの数の専門の担当者を置いてやっていたりするわけですが、これは韓国に限らず、オーストラリア、イギリスにおいても同様だと思いますが、そのぐらい手間暇のかかる非常にテクニカルな内容を含むものであるという前提で体制をつくって、一元的に、しかも、これはノウハウが拡散すると非常に不効率でありますので、ある程度ノウハウをためながらやっていくという視点も必要なのではないかなというところを1つご指摘させていただければと思います。

【座長】 ありがとうございます。

投資家側の心強いお話と、あとはノウハウをためながら、誰がこのプロセスを中長期にわたって回すかということをおきちんとつくりつけてほしいというご意見です。

〇〇さん、お待たせしました。

【委員】 〇〇でございます。議論がもう収束の方向に向かっているのに何かまた……。

【座長】 全然収束していない。

【委員】 一から話すのはちょっとあれなのですが、すみません、難しいことはわからない、単純に考えていたのですけれども、今までヒアリングをしていたときに、日本は例えばヨーロッパの空港と違うのは空ビルと空港が一体化されていないという特徴があったので、そもそも空ビルとか、空港周辺施設をまず一体化、どういうふうにしてから民間企業に売却するなり、どうするのかという議論があるのかなと思ったので、空港ビルをまず一体化するというようなことというのは、もうほとんど決まったことなのかな、どうなのかなというのがちょっとまだ見えてこなかったのが1点。

もう一つは、多分、日本の商業ビルというのはまだそんなに効率的ではないので、今、黒字ではないところでもうまくすればもうけが出るので買い手はいると思うので、基本的

には買い手はいるのかなと思うのですけれども、そのときにやはり問題になってくるのは、地域独占力が非常に強いので、民間企業が効率的なのではなくて、民間企業が競争していかなければならぬ経営をしないとペナルティーを受けるということが重要だと思うので、その辺の独占力をどのくらい最初から封じ込めておく仕組みをつくっておかないと、そういうことが将来あるかもしれませんよ、場合によっては事後的に介入しますよみたいな感じにしてしまうと、例えば高く売れなくなってしまうというような問題があるので、そういう例えば黒字空港民営化もしくはそういう長期のリースでも何でもいいのですけれども、するときにどのように考えるべきなのかという議論というのは必要なのではないかなと思いますし、最近の研究を見ると、ヨーロッパの空港で価格規制をやっているところが、なかなか上手に価格規制ができていないみたいな研究成果も出ているので、なかなか一度手放してしまった資産を管理するというのは非常に難しいのではないかなという視点が少しあるのかなと思いました。

あとは、もうからない赤字空港をどうするのかというときに、国がそのまま赤字のものを持っているのか、例えば地方に移管するのかとか、PFIとかPPPというのは一定程度、国が——国というか、公が関与する仕組みをわざと残しておく仕組みだと思うので、赤字でも十分やっていけると思うので、その辺のもうからない空港に対してPFIとかPPPとかという手法がとられるべきなのかなというふうに思っていたのに、割ともう黒字、もうかるところでもこういう手法もとれるよねという議論が何か出てきたので、ちょっと「うん？」というふうに思いました。すみません、全然論点がまとまっていないのですけれども、以上です。

【座長】　そういうことを議論するためにあります。これは皆さんとご議論しながらだと思えますけれども、論点を書きながら私が思ったことだけ申し上げますと、上下一体というのは今度の関空の例を見ても、資産をだれが持つかで上下というもののイメージが違ってきてしまうので、あえて航空事業と非航空事業の一体化ということに私は整理させていただいておりますけれども、これは論理的に例を見ても、恐らく空港を経営するというのは非航空部分も含めて経営するというのがないと、ほとんど自由度がないので、これは方向性としてそうでしょうと。

ただ、難しいのは、先ほどのように3セクだとか、既にそれを別事業体として、使用許可ですから本当は1年しか権利がないのですけれども、何十年もやっていらっしゃるところが現に存在するということがあるので、その方々にどうやって——もっと言うと今で

もいいのに、全員とは言いませんけれども、今でもいいのに航空事業のほうまで何で見なければいけないのというインセンティブをどう持ってもらうかというチャレンジが1つ。

もう一つは、今まさに先生がおっしゃったように、この非航空事業も必ずしもすべてのところがすごく効率的ない経営をしているわけではなくて、それ自体が地域独占的であり、さほどガバナンスが効かない経営をしている人に、ただもう少し空港も見せてください。お渡しするだけでよくなるとは、私は個人的にはとても思えないと。ヒアリングを伺っていても、やっぱり相当空港、地域によって意欲とか、あるいは経営能力にもものすごいばらつきがありそうだなというのが正直な感触でありますので、この辺をどう担保していくかということは、まさに一緒に議論すべきポイントかなと思います。

その効率経営に向かわせる仕組みのところは、要はリスクをとった人が、先ほどから何度も出ていますように、ものすごいぼろもうけするのではないけれども、確実にキャッシュフローを上げていくためにどういう縛りをどうやるかということが多分、一番のポイントになると思いますので、この辺を原則をどこまでにして、個別の契約プロセスとかの中でこうやって縛ろうという議論をどこまで余裕を残すか。さっきの選択肢の議論ですね。この辺のつくりつけかなと思っております。

それから、PFI、PPPのところは、赤字でサンクコストの部分は放っておいてキャッシュフローでやろうというのは確かにそうなのですが、これも諸外国の事例を拝見していますと、幾つかの空港経営、これもノウハウとか幾つかたまってくる部分があったりしますので、それをもとにやる余地を残すとすると、黒字の部分も赤字の部分も場合によっては複数をやるような人も出てくるというような仕組みを残しておかないと、ということもまずありますし、それから、これは関空などでもそうなると思うのですけれども、公的な国民のお金と利用者のお金でつくってきた資産を資産ごとポーシと民営化ですということになると、おっしゃるように今黒字に出ているものを売り切ってしまうということなのですが、事情が将来変わってくるかもしれないときに残す枠組みとして、今のところPFI、PPPのようなものは便利なのではないか。ここまできなと思っております。個人的な意見でございますので、ぜひ皆さんから。

では、〇〇先生。

【委員】 ありがとうございます。もう大分いろいろなご議論が出たのですが、今のPFI、PPPですけれども、ご指摘があったように民間事業と公的な事業とジョイントで事業をやるということにも使えるのだと思うんですけれども、PFI、PPPは。ですけ

れども、今回、先ほど福田委員からご提案があったように、まだ通っていないですが、通る予定の改正PFI法の議論というのは、民間の提案制度というところをやられて、民間の知恵を生かして、そこへできるだけ自由に経営をさせるというところにあるのだと思うんですね。

〇〇委員とかがおっしゃった、利用者にとって魅力的な空港にするのはどうするかという話がありましたけれども、これ、一番はやっぱり民間が自由に知恵を出してもらう。そこで創意工夫をしてもらうということにあるのだとすると、少なくともこの今回の空港に当たってのPFIとか民間の資金というところの議論というのは、民間にできるだけそこで創意工夫を、民間の知恵で民間のビジネスをやってもらう。そこでできるだけいいものにしてもらうという発想で多分、このPFIをとらえていくべきなのだろうと思います。

それから2点目は、何人かの方からいろいろな議論があった個別空港の実情をどう考えるか。それで、どこまで本当にこういう民間資金を入れられるのかという議論があったと思うのですね。それでモデルプロジェクトの議論とかいろいろ出ていたと思うのですけれども、この話は、私は、我々がここでどういう議論をするかという話と、それから、報告書でどういうアピールをするか、どういう報告書にするかという話と、それから、具体的に最終的なプロセスの中でどういうふうに進めていくかというのと3つ切り分けるべきなのだろうと思うんです。我々の頭の中で、ここで議論をするとき、これは27、全部何か議論しましょうと。個別のものが見えないと非常に抽象的な話になってしまいますので、まずモデルプロジェクトみたいな、モデルケースみたいなのを少し出して見て、それは分類の中の1個ずつかもしれませんし、やりやすいものでもあるかもしれません。それで少し具体論をもんでみないと議論はできないのだろうと思います。

それから、実際に最終的に出していくときには何年かかかるケースもありますので、これも全く一括でドーンというふうにラフなスキームではとても回らないのだろうと思います。ただ、そうではあっても、我々が報告書で出すときには、これ、やれるものからやりますから、売れるものだけ売りますからという話だったら、それはやっぱり、そんな話であれば簡単じゃないかと言われておしまいだと思うのです。結局、この26空港ですか、26空港に関して我々がどういう考え方もって、どういうスキームでもって、ある種のこの民間の資金を生かしていくか、民営化というのは言い過ぎかもしれません。この航空、非航空事業の一体運営で民間の知恵と資金を導入するという、座長の今の3ページの解決の方向性ですね。このスタンスで報告書をどうやって出すかというところはやっぱり押さ

えておくべきところなのだろうなと思います。

そういう意味では、その辺の報告書ではやっぱりこういうことをきちっと打ち出すべきだと思いますけれども、進め方としては少しいろいろあるのだろうと思います。そのときも、ただ、我々、ここで議論するときには本当に個別の話をして、この空港でこれは収支幾らぐらいですかね、もう少し上げると5%上がりますかとか、3%ですかという議論をしていくわけには多分いかないのだと思うので、そこのあたりは先ほど福田委員からお話があった、ここで我々が議論した、あるいはここでいろいろ考えていくところは、ある種、大筋の議論をしていくためのスキームづくりであって、知恵のプリンシプルというんですか、何かそういうものであって、それは最終的に見えていかなくて、何かちゃんと引き継がれて、恐らく具体的にこの26空港にやっていくプロセスのときにそういうのが生かされていくのだと思いますけれども、そういう意味で少し議論のステップを考えてやってはいかがかなと思います。

【座長】 ありがとうございます。

まとめていただいた感じもするのですけれども、〇〇先生がおっしゃったエッセンスを私なりにこうとらえさせていただきました。1つは具体論と全体像のサンドイッチみたいな話で、〇〇さんが最初におっしゃっていただいたように、あまり抽象論をしていてもいけませんし、進むものを考えるということで、ある程度具体的に、場合によってはもう少し個々の空港について掘り込んだところを皆さんと一緒にやると。それで腹づもりとしてはこの辺が進みそうだなぐらいな感じを持った上で、しかし、全体の二十幾つかの空港をどんなふうなスケジュールで、どういう全体感を持ってやっていくかということを経済書の中にやり、その報告書ですべてが終わるわけではないので、その後、報告書に従って具体的なプロセスを進めていただくときには個別性とか具体性がある程度反映しやすい余地はきちんと残しておく。こういう個別、全体、個別というようにお話をいただいたのかなと思います。

【委員】 すみません、まとまりかかっているところで2点だけあるのですけれども。

【座長】 どうぞ。

【委員】 皆さんがおっしゃったこととダブらないと思っているのですけれども、2つありまして、1つは確かに今回のスコープは関空、伊丹、あるいは伊丹が別になっているということなのだと思いますけれども、既に法案が通って関空、伊丹に関してはコンセッション方式での売却を念頭にということに進んでいるのだと思います。あくまでそのコンセッショ

ンというのは、ここの検討会で議論されている手法の1つだと思うのですが、ここでの考え方とか枠組み、そういったものが後の関空、伊丹に足かせにならないといいましようか、あまり制約が出ないような格好での議論、あるいはそこら辺をどういうふうに牽制というか、相互に調整していく具体的な手法がわかりませんし、ここでの議論と関空、伊丹での議論の時間的なずれというのがどういう前後関係になるのか理解していないところはありますけれども、ここは意識していく必要があるのかなと。

コンセッションの設計だけではなくて、例えば入札をする方の事業者の資格基準の選定ですとか、ここで議論が先走って、ある程度決めてしまっていて、後々より関空、伊丹のほうが事業の規模としては大きいですし、入ってくる投資家の観点からすると、より自由なほうがいい。それは当たり前の話かもしれませんが、そういったことがありますので、1つ目は関空、伊丹との関係です。

あともう一つは、ここにあります今までかかった費用をサンクコスト化するのかどうかというところを、あくまでお金を入れる立場というか、そういうことにかかわらせていただく身からすると、これがサンクコスト化していいのか悪いのかという議論があります。空港を建設するのに200億かけたけれども、例えばコンセッションで例えば20億しか入りませんでしたということが許されるのと許されないのでは前提が全然違うわけです。仮にかけたお金が戻ってくるような考え方でなくてはいけないという、ものすごいバリエーションを出すような設計というか、枠組みを考えていかないと、お金を入れる立場からするとうまくいかないわけです。そこの入り口のところでどういうふうな考え方をするのかというのが結構お金を入れる立場からすると違うのかなというふうに思っていますので、その点も少し含めていただければと思います。

【座長】 ありがとうございます。

大事なご指摘を2ついただきました。関空、伊丹のプロセスとは多分、プラス・マイナス両点があって、こちらの議論がうまくいけば、あちらの積極的な論になりますし、下手なことをすると邪魔になる。そのとおりだと思いますので、これは事務局のほうともスケジュール等、少し相談、すり合わせをさせていただきたいと思います。私の理解ではかなりプロセスはかぶらざるを得ないと思っていますので、かなり慎重にやる必要はあるかなと思っています。

それから、サンクコストの点、これは事務局とも何もすり合わせしていませんし、皆さんの意見ですが、私は個人的には資産を譲渡するのではなくて、営業権は将来のキャッシ

ュフローを自分がどうベットするかだけで出す。したがって、これまでの投資は基本的にはサックコストである。基本はそこからスタートしないと民間側はリスクマネーをとって、そのかわり20年たって契約が終わったら、またお返ししなければいけないので、そのターミナルバリューを最初から過去の分があって、またターミナル部分って、そういうわけにはいかないのだろうなというふうに思っておりましたので、この辺少し具体的に、それこそ関空、伊丹の考え方も含めて、どうすり合わせるかということは考えていきたいなと思っております。我々だけではなくて、事務局の宿題も増えたというところであれなのですけれども、ほかに。どうぞ。

【委員】 第1回目の会議のときに地方管理空港をどうするのかということについてコメントしました。今回、座長の資料の中でも複数空港の一体的経営という話があって、どこかケーススタディーとしてシミュレーションするとき、もし北海道を対象とするのであれば、地方管理空港は無視できず、考慮せざるを得ないと思うのです。今回、国管理の27空港ということですと議論していますけれども、そこはどう考えますでしょうか。

【座長】 ここから先は全く個人的な意見であるということをお許しいただいて、私はこう考えています。我々の責務は国27空港なのですが、今日ご議論にあったようにこれを全部きちんとある程度方向づけすると、自由に手を挙げていただくプロセスの中では、中には地方が投資家さんと組んだような形で、自分が管理している地方管理空港とこの国管理空港を例えば一緒にマネージしたいというようなご意見も出てきてしかるべきではないか。ただ、それを事前に、今、地方が管理しているもので、こちらが全部仕分けして、ここはこうなさいというのは今回の責務ではないという、その〇〇さんがおっしゃるところの創意工夫を縛らないようにしつつ、こちらが全部決め切らない、決定論にしない。ここら辺が一番難しいところなのですが、できればそういう形で扱えると一番いいのではないかなと。

そうすると、これも最初にお2人目に〇〇さんがおっしゃったような、そういう実例がうまく出てくると、やらなければ損だとか、地方間の特にインバンドの観光促進の上で自分の自由度が高まるようなことはどうしてもやりたいというようなところがポジティブに出てくるようになるのが一番望ましいと思っておりますので、そういう形で位置づけさせていただくのがどうかと、今の時点で、私、もしご異論があれば皆さんにいただきたいと思えます。

【高橋委員代理】 高橋委員のかわりに出ております宮木といいます。今日は、知事、

実は震災の影響で北海道、観光客が大分落ち込んでおりまして、今、中国のほうにトップセールスで行っている最中でございます。今後、全国知事会の代表または道知事としての立場でこの場でいろいろ意見を述べていく中で確認させていただきたいこと、またはお願いが2点ほどございます。

というのは、今までは自治体からの意見聴取の中でも今後の大規模な整備または修繕、ここの財源をどうするのか。これは国の責任においてやってほしいということも意見に出ているわけでございますけれども、こういう中で例えば空港整備勘定の今後のあり方、これに大きくかかわってくると思っております。これは事業仕分けの中では原則廃止という形になっているわけでございますけれども、今後、こういう国の管理空港のいろいろな収益が全国の空港のプールで使われているという実態を踏まえたときに、今後、このあり方検討会の中でこういうことに対してもやはり議論をされていくのか。

それともう一つありますのが、特定地方管理空港または地方管理空港につきましては、今まで整備についてもこういう空整の中から補助、助成が出ております。今後いろいろな機器の改修または更新、修繕ということに対する、地方に対するこういう支援、補助というのは今後どうなっていくのか。これもこの場である程度議論されるのかどうか。ここら辺も質問させていただきたいと思えます。

それからもう1点が、確かにこれまでのいろいろな議論の中で海外の、特に国際空港、大規模な空港についての民営化の手法など、資料が出てきたわけでございます。例えば北海道におきましては、1,700万を数えている千歳はあるのですけれども、その他の空港というのは100万台または小さいところでは18万ぐらいの利用者を数える空港もございます。海外の例としてこういうような空港、実際にどのような経営形態になっているのか。例えばアメリカなど資料を見ますと、ほとんどが地元のシティまたはそういう州か何かやっているというもの、ただ、上下一体ということは変わらないようでございますけれども、こういう運営形態に対する行政のかかわり、または国のかかわりというものはどういう状況になっているのか。

例えば民営化が進んでいる、そういう大きな空港もあれば、民営化がされていない地方自治体、行政が関与している小さな空港もある。ここがどうしてこういうふうになっているのか。ここら辺のデータがあればお示しさせていただきたいと思っております。というのは、やはり今後、北海道としていろいろこの空港のあり方について意見を述べていく中において、やはり行政のかかわり、国のかかわりというのがこれまでのヒアリングの中で地方自

治体が言っている部分もございます。そういう中でぜひここら辺のデータもお示しいただければと思っております。

以上でございます。

【座長】 ありがとうございます。

大規模メンテ等、今まで整備されたのは今後もしプロセスに行ったらどういうふうになるかというのは当然論点だと思っております。空整勘定の今後のあり方は、今回の議論を受けてどんなインパクトがあるかというのは当然議論だと思いますが、制度設計の詳細を恐らくこの場で議論するという事はなかるうかと思いますが、その大きな思想は当然議論の方向性だと思っております。

それから、中小型空港、確かにおっしゃるように米国はかなり例外的にミュニシパルとか、実態が、しかし、実質的にはそれなりに空港のプロを雇ってきて経営させているようなところもあってやや特殊なところもありますが、できる限り、今お集めいただいているような資料であるものはご提供するように事務局のほうとご相談していきたいと思っております。

どうぞ。

【委員】 最後に、大体ご議論が出ていらっしゃるのですけれども、何点か少し考えているところなのですが、この全体スケジュールというお話のところ、今後、羽田空港が40万回になるとか、あるいは関西の今回の統合とか、何点かやはりスケジュールで考えなければいけないポイントが多分あると考えております。このところというのは、需要のリスクに大きくかかわってくる場所ですし、エアラインの動向もこれに合わせて随分変わってくると思うのですね。そうすると、この条件をどういうふうに今後考えていくのかというのが実務的なところでは大きな空港の事業価値をどう考えていくかということにつながっていくのではないかと。このところをやはり、これは明確にはならないのですけれども、想定した上でターゲットを決めて、多分、今回の民営化というステップを考えていく必要があるということで、既存のそういうスケジュールとの関係性といったものを検討しておく必要があるなということ。

それからあと、主体の話が出ておりましたけれども、今回の関空の統合に関しましても国が100%ということでの集約をかけていくという形になっているわけですが、ここがポイントではないかと思っております。これは仮にもし地方でやった場合には、自治体ということ想定した場合になってきますと、自治体との関係性というか、巻き込み方また

いなどころ、これが前提にならないと進まないのではないか。民間の提案ということになってやっていくのは重要だと思うのですけれども、その民間の提案と自治体との関係性というか、ここをうまくジョイントさせたり、あるいはマッチングさせていくというシステムがないと、ここで別々の方向に走ってしまうと、結果的に最終的な要求水準をつくっていく段階で、自治体の思いであるとか、これまでに投入されている、人的にも予算的にも多額の投入をやっていたりするわけで、このうまいバランスをとって自治体との関係性も構築してあげる必要があるなということ、そうすると協議会ですとか、何らかのそういうシステム的な設計もある程度念頭に置いて考えていく必要があるのではないかと思います。

最終的には、その要求水準が、今度は事業リスクになっていたり、あるいは政策リスクになる可能性があるので、こここのところのグリップというのをどういうふうに、個別の事情を反映した上でさらに国としての全体の方向でまとめていくかという議論をやっておかないと、個別の空港と全体論が合わなくなってくる。ネットワークなので、国内でネットワークを成立しない限り、国内需要は成立しないわけで、片一方で一生懸命、空港政策でコストを安くやっても、もう片方のほうで安くなっていなければ成り立たないかもしれないし、それとあとは羽田というのが収入の核になることは間違いないので、羽田との路線をどういうふうに考えていくのかということ、これは大きく事業性が変わってくるといことで、この目に見えない政策リスクであったり、事業リスク、ここは今度は羽田の逆に民営化とか、そういう話になったときにまた関係してくるといことで、その辺の全体のリスクの考え方、あるいはスケジュールの考え方というものも少し考えておく必要があるのではないかと考えております。

【座長】 ありがとうございます。

宿題をちょうだいしたと思っております。羽田の今後の拡充スケジュール、含む成田だと思いますけれども、それから、K I Xが今後羽田も含め、伊丹も含めてどうなっていくか。この大きいスケジュールと、この今我々が議論しているスケジュールの整合性が見えるようにしておくこと。

それから、2つ目におっしゃったのは、K I Xに見られるように一体化の主体が1回、国になる。こういう形でだれが主体としてやっていくかというところを明確にすると同時に、その中で自治体の声をどのプロセスでどういうふうに取り込んでいくかというところがないと、後でいろいろな形で事業リスクが増えたりもするということかと思っております。

自治体のところは、おっしゃるように過去の経緯もありますが、一番大きいのは3セクのような形で自治体も出資したような方が非航空事業をやっていらっしゃる例がかなり多いというところでありまして、中には民間のほかのプレイヤーと一緒に、ひょっとすると手を挙げてこられる方もいらっしゃるかもしれない。これは難しくて、自分が民間と一緒に事業受託をしたいというビディングする立場である人がルールを全部つくるというわけにもいかないので、どうやってうまく自治体の声をプロセスの中に反映するかということが知恵の絞りどころだなと思っておりますので、これは自治体の方々を無視して進むプロセスではないという中で、どういうことが可能だということは考えていきたいと思えます。

よろしゅうございますでしょうか。当初の予定の時間を少し、皆さんのお時間、余裕を持っていただいておりますけれども、大体過ぎたようでございます。今回のような形で、いただきました宿題をもう1回整理して、少しくりごとに議論をしたほうがいいのか、それから、データの開示のあり方も含めて、できるだけ踏み込んだものを事務局にはご提示いただきたいと私も思っておりますので、そのときその場で解消したほうがいいのかとか、いろいろ含めまして進め方をまた別途お話ししながら、大変お時間をいただいて恐縮ですが、せっかくここまでやってきたので何人もの方がおっしゃったように、絵にかいた餅にしないで具体的に進んで、20年たったときに国民が、あの人たちが汗をかいたのは——固有名詞は忘れられていると思っておりますけれども、悪くなかったと言われることだけは担保したいなと思っておりますので、ぜひよろしく申し上げます。

では、事務局のほうからお願いいたします。

閉 会

【空港政策課室長】 長時間にわたりまして、ありがとうございました。本日の検討会は、これにて終了させていただきたいと思えます。次回、第8回目の検討会につきましては、また座長のスケジュールなどもお伺いしながら、改めて後日、皆様方にメール等、なるべく早くご連絡したいと思えますので、引き続きどうぞよろしくお願い申し上げます。本日は長時間にわたりまして、どうもありがとうございました。