

平成22年12月3日

16:00～18:00

於：国土交通省11階特別会議室

# 第1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
○開会挨拶	3
○委員紹介	4
○座長ご挨拶	5
○議事	7
(1) 空港運営等の状況	8
(2) 討議	25
(3) 今後の進め方について	38
○閉会挨拶	40
○閉会	40

## 開 会

【空港政策課室長】 若干、お時間が過ぎていますが、今しばらくお待ち下さいませ。

開会前でございますが、資料の確認だけさせて頂こうか思います。

皆様方のお手元に資料をおいてございますけれども、まず最初に議事次第。続きまして、委員名簿、本日の配席図。

続きまして、右肩に資料1と書いてございます「空港運営のあり方に関する検討会」においてご議論頂きたい事項についてという1枚のペーパー。

続いて、資料2本検討会における主な論点。

続きまして、横長の資料でございますが、資料3第1回検討会説明資料。その後、また1枚紙縦紙でございますけれども、資料4検討会想定スケジュール。

次に、資料5関係者ヒアリングについて、ホッチキス止めしたものでございます。

さらに、また横長でございますが、資料の6第1回検討会参考資料。

残りに、資料6の参考資料の別添1と致しまして、「国土交通省成長戦略会議報告書（航空分野）」の本体でございます。

最後に、資料6参考資料別添2と致しまして「空港別収支試算結果」となっております。

過不足等がございましたら、後ほど事務局へお申し付け下さいませ。

それでは、大変お待たせ致しました。

ただいまから第1回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ます。委員の皆様方には、大変お忙しいところお集まり頂きまして、誠にありがとうございます。私、事務局を務めさせていただきます航空局空港政策課の〇〇と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

## 開会挨拶

【空港政策課室長】 まず、開会に当たりまして、三井国土交通副大臣より挨拶を申し上げます。三井副大臣よりよろしくお願い申し上げます。

【三井副大臣】 只今、ご紹介賜りました国土交通副大臣、三井でございます。今日は、第1回の検討会ということで、大変お忙しい中、お集まり頂きまして有難うございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

私も、地元が北海道でございまして、高橋知事が委員になられておられますけれども、毎週頻繁に飛行機を利用してございまして、まさに空港の航空サービスの重要性をしみじみ感じております。また、羽田空港のD滑走路についても、往き来するたびにその経過をずっと観て参りました。

今度の検討会の皆様には、是非とも、これまでの我が国の空港のあり方についてご議論頂きたいということ。それから、これまで空港ターミナルビルが別組織であったということでございます。そういう中で、一体的経営戦略いうことは取れないのかということも今回きちんとお願いしたいことでございます。

また、国が管理する空港はプール制でございまして、ご存じの通り、その中で経営を行って参りました。私どもから見ても、経営感覚に乏しいということもございます。そういうことを課題にして、今後の空港運営のあり方についてご議論頂きたいことは私からのお願いでございます。

また、我々国土交通省と致しましても、成長戦略会議の報告書において示されましたように、民間の知恵と資金を取り入れて、空港の経営の抜本的な効率化の方針に従い、その実務的な方法を議論をして頂くために、検討会を立ち上げたということを申し上げたとい

うことでございます。

私自身も経営者でございます。そういった中で、マネージメントの重要性、あるいは民間における経営効率化の努力を私なりに知っておるつもりでございます。そのような民間の知恵を空港経営に導入するということで、空港の活性化を図っていただければと考えております。

最後に、御立座長をはじめ、委員の皆様方に自由闊達なご議論を賜りまして、是非ともこの検討会が実のあるものにして頂きたいということをお願い申し上げたいと思います。我が国の航空の競争力の強化、あるいは利用者の利便性の向上とか、さらに国管理空港に係わる国民負担の軽減につながると、是非とも期待しまして、私の第1回検討会にあたりましてのご挨拶に代えさせていただきます。どうぞよろしく願い申し上げます。

## 委員紹介

【空港政策課室長】 続きまして、本日の検討会にご出席の委員の皆様のご紹介を申し上げます。

なお、五十音順にご紹介させていただきますので、よろしく願い申し上げます。

まず、アンダーソン・毛利・友常法律事務所の弁護士であります赤羽委員でございます。

三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社の荒木委員でございます。

社団法人京都経済同友会常任幹事、交通政策審議会の委員でもございます上村委員でございます。

東京青山・青木・狛法律事務所の弁護士でございます江口委員でございます。

株式会社日本総合研究所公共コンサルティング部部長の岡田委員でございます。

公認会計士・税理士でございます樫谷委員でございます。

株式会社日本経済研究所常務取締役調査本部長の金谷委員でございます。

株式会社みずほコーポレート銀行証券部長の住田委員でございます。

北海道知事の高橋委員でございます。

なお、高橋委員は全国知事会からのご推薦を頂いておりまして、言わば、全国の知事を代表してご参加して頂いている委員でございます。

続きまして、慶應義塾大学商学部商学科准教授の田邊委員でございます。

東京工業大学大学院理工学研究科准教授の花岡委員でございます。

株式会社ポストンコンサルティンググループ日本代表でございまして、国土交通省成長戦略会議の座長代理として航空分野の取りまとめを頂きました御立委員でございます。

なお、御立委員につきましては、馬淵大臣から事前に座長を務めて頂きたいとの要請がございまして、ご快諾を頂いている事を申し添えさせていただきます。

東京大学大学院経済学研究科准教授で、国土交通省成長戦略会議の委員も努めて頂きました柳川委員でございます。

また、先ほどご挨拶も頂きましたが、国交省の政務二役を代表して、担当の副大臣、政務官も出席頂いておりますので、ご紹介申し上げます。

三井国土交通副大臣でございます。

市村国土交通政務官でございます。

なお、本日は大阪大学大学院国際公共政策研究科准教授の赤井委員、キャスターで千葉大学特命教授の木場委員、株式会社野村総合研究所主任研究員の福田委員のお三方は、所用により欠席となっております。

## 座長挨拶

【空港政策課室長】 それでは、ここで御立座長より一言ご挨拶を賜りたいと思います。御立座長、よろしくお願い致します。

【座長】 すみません、マイクの関係で座って話させていただきます。よろしくお願い致します。

三井副大臣からお話し頂きましたように、国土交通省の成長戦略会議というところの中で、空港をもっと効率的に経営すれば、結局日本の経済成長にもっと繋がるのではないかと、効率的にやれば、観光客を入れ込むことがもっと増えます、全地域経済にもプラスになる、あるいは人と物の往き来自体がコスト効率よく出来ると、間接的には日本の経済成長に繋がるのではないかとというような議論を皆様とご一緒にさせて頂きまして、それを受けて、今回は引き続き、それを具体的に、特に国管理空港についてどういうふうにしていくのかということ、実務にお詳しい方あるいは幅広いお立場の方々のご意見を頂きながらまとめていくことで、座長ということを仰せつかりましたので、緊張はしておるんですが、具

体的に結果が出ませんと、紙を書いても意味がない、コンサルタントをやっていますと常々身にしみておりますので、具体化するために皆様からお知恵を頂きたいと思っておりますので、ひとつよろしくお願い致します。

一点だけ職官めいた事をお話させて頂くと、一昨日ドバイから帰って参りまして、いわゆるダボス会議で有名なワールドエコノミックフォーラムがあるのですが、これは3つの大事な会議がありまして、1月のダボスと、夏のサマーダボスの天津と、そしてこの2つで何を話すかの中身を詰める会議というのがドバイで11月末に毎年あります。私もそこに行かせて頂いておるんですが、せつかくの機会なので、世界中から来ておられる色々な方と、今後の、新興国ではインフラがどんどん出来てきまして、先進国は日本だけではなくて色々な国で人間が減ってくるという中で、インフラをどうするのですかという議論をしましたら、判で押したかのように2つの議論に集約しておりまして、新興国の方はエネルギー効率が高いインフラをどうやって作っていくのだと。ドバイの市長がここまで造ってきたけれども、この後これをエネルギー効率の高い国に変えていかないと30年後はないのだということを、そういう国の方がおっしゃりになっている。一方、先進国の方々、これは含むヨーロッパなのですけれども、やっぱり相当高齢化について悩んでおられまして、その中で国民負担は、税金はそんなに使えない、ただインフラはきちんとやっていかないと経済成長にならない。これをどうやっていくかと、これは経営効率の問題につきると。新興国はエネルギー効率で、先進国は経営効率だというような話が出ておりました。

これは空港の話だけではなくて、港湾ですとか、道路ですとか、あるいは通信のインフラの話もみな同じような話でございまして、これから皆様とご一緒にご議論させて頂くことは、世界的にも同じような課題認識を持っていらっしゃることで、そこで先進事例で色々、成功も失敗も含めておやりになられているところは、学べるものはいくらでもありますし、逆に我々がうまくやっていければ、先ほどお話がありましたようにですね、何らかの形で経営効率を民間の知恵とお金を入れる。ここがまさにおっしゃって頂いた通りポイントでございまして、これも私自身のビジネスの経験に照らしても、経営改革をやるときに、今までやってきた人がそのまま、例えば持ち主が民間になったところで、急に効率経営が出来るわけではなくて、民間のノウハウ、それから適切なガバナンスがあるということがあって初めて効率的になる。しかし、やはり公共インフラでもありますので、全体として、何か急務が有ったときには、国のため、公共のために働いてもらわないといけませんし、やたら経営効率だけで結果的に値段が上がったのでは何も意味がありませんので、

トータルのバランスの中でどういうものを作っていくのか、まさに実務の皆様のお知恵を頂くことが必要なだなどというふうに思っておる次第でございます。

何分私自身も勉強途上でございますので、皆様のご意見を頂きながら、何らかの形でうまくまとめていきたいと思っておりますので、どうかこれからのしばらくの間ご一緒させて頂きます。よろしくお願いいたします。

**【空港政策課室長】** どうも有難うございました。

本検討会につきましては、記者の方々に公開することとしておりますが、冒頭のカメラ撮りはここまでとさせて頂きたいと存じます。恐れ入りますが、カメラの方々のご退出の方よろしくお願ひ申し上げます。

それでは、以後の進行は御立座長の方にお願ひしたいと存じます。御立座長、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

## 議 事

**【座長】** ありがとうございます。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

議事に入ります前に、お願ひがございまして、私自身、実は成長戦略会議の時には座長代理ということ当日指名されまして、代理というのは代理をしていればいいんだと思って、実はものすごく実務をよくすることだと後でよく分かりまして、過去の経緯もございまして、私がどうしてもご一緒出来ないことがあった場合に取りまとめの議論ということで、できれば柳川委員に座長代理を引き受けて頂けないかなと思っております、皆様からのもしご賛同が得られましたら、柳川さんに座長代理をやって頂きたい。皆様いかがでございますでしょうか。

[「異議なし」の声あり]

**【座長】** ありがとうございます。

そういうことで、仕事を存分にして頂ける仕組みが出来ましたので、これで安心して議事に入れます。

それではですね、今回の議論、どんな議論をしていくか、それからそもそもどんな事が

今まで進んできているのかも含めて、少し整理をして頂いた方が良くと思いますので、事務局の方から資料に沿いまして、まずは少しご説明を頂き、これはお願いなのですが、途中でご質問やご意見がありましたら、ぜひ遮って頂いてやりとりをして頂く、出来るだけ活発な議論にしたいと思っておりますので、ひとつそこは事務局もよろしく願います。

## (1) 空港運営等の状況

【空港政策課長】 それでは、座らせて頂いて恐縮でございますけれども、資料1、お手元の右肩に資料1と書いてありますところをご説明申し上げたいと思います。

まず最初に、この検討会においてご議論頂きたい事項でございます。

先ほど、私ども三井副大臣の挨拶にもございましたが、我が国の空港運営については様々な課題を抱えております。昨年10月から半年間、御立座長におとりまとめ頂きました成長戦略会議でもそれは触れられています。それを中心にご議論頂いたということでございますが、5月17日に報告書が出されておまして、そこで大きく二つの問題があるご指摘を頂戴しております。

外国では、通常の空港運営形態になっておりますが、我が国では滑走路と空港のターミナルビルが別組織になってまして、いわゆる上下分離、上がターミナルビルで、下が滑走路でございますが、上下分離という形になっておりますので、ターミナルビル等の非航空系の収益を原資と致しまして、着陸料を安くするといった外国でやっているような形のビジネスモデルが確立をされていないという問題点がございます。

それから、行政刷新会議からもご指摘を頂戴しておるところでございますが、空港整備するための特別な勘定、空港整備勘定と言いますが、そこでは、空港全体のプール制で経理を行ってきておまして、そういう意味で、経営感覚に乏しくて、各空港毎の効率化のインセンティブが働いていないというような課題がございます。

これに関しまして、成長戦略会議では、空港関係の企業と空港とまず経営一体化すべきであるというご指摘を頂戴しておりますし、また民間への経営委託、これはフランスに端を発しました形でございますけれども、コンセッションというふうに言われておりますが、そういった経営委託、コンセッションをする、あるいは民営化を行うべきであるということで、先ほど座長から話を頂戴しましたが、「民間の知恵と資金」を投入する仕組みを指



向すべきだというご指摘を頂戴しております。

それを踏まえまして、本検討会におきましては、実効性の視点から、一つは共用空港を含みます国管理空港を対象と致しましてご議論を頂戴したいと思っております。二点目は、空港の民営化あるいは、コンセッション、それから経営一体化に向けまして具体的な、実務的な方法につきましてご議論と頂ければと思っております。

なお、伊丹空港については関西国際空港との議論が先行的にすでに行われているところでございまして、伊丹は国管理空港ではありますけれども、除いて頂ければというふうに考えておるところでございします。

続きまして、恐縮でございします。次の紙でございしますが、右肩に資料2と書いてございしますが、この検討会におけます、私どもが想定させて頂きました主な論点につきまして、ご説明申し上げたいと思ひます。

非常に重要な点でございしますが、今国管理空港がどうなっているのか、現行の空港の運営主体はどういう形なのか、あるいは空港別の収支はどうなっているのかなどにつきまして、この現状につきましては把握をして頂く必要があると、こういうふうに私ども思っております、本日後刻ご説明申し上げたいと思ひます。

また、後にご説明申し上げますが、この検討会、第2回から第5回に渡りまして、空港関係者からのヒアリングもして頂きたいと思っております、ここで現状をおつかみ頂ければと思ひます。

それから、重要なものでございしますが、ポイントとして空港の運営形態の見直し、今回ご議論頂く目的・意義は何かということでございます。例えば、目的と致しましては、先ほど座長のお言葉にありましたが、経営の効率化。これは、何よりも大事なものだろうと思ひます。また、民営化する、あるいはコンセッションすることによって非航空系の収入を生み出す空ビルなどの経営一体化が進むのではないかとといった点。あるいはガバナンスが必要だ、経営の視点というのを作るべきだということ。さらには地域の活性化でありますとか、資金調達が多様化など、国管理空港におけます国民負担をいかに軽減するか。何を指して議論をするのかということは、非常に重要であろうと思ひます。また、我が国の成長戦略の観点からは、各空港、成長戦略を作るにあたって各空港がどういう役割を果たすかということも非常に重要なポイントでございしますし、また空港と言いますのは、安全保障の観点が欠かせません。そういった点も含めましてご議論頂ければと思ひます。

大きく以下に4つ掲げさせて頂いておりますけれども、方法論的なものも含めまして申し上げますと、諸外国の民営化事例の適用可能性。これは本日簡単でございますが、諸外国で既に先行的にかなり民営化されている空港がございます。これをご説明申し上げます。後日のご討議におきましても、適用の可能性についてもご討議頂ければと思っております。

それから、空港運営形態の見直しの手法。経営の上下一体化をいかに行うか、民間への経営委託・民営化をいかに行うかということでございますが、個別空港で考えますと、いずれも光と影が出てくる話かと思っておりますので、そういった点もご議論頂ければと思っております。

また、安全規制、空港整備勘定との関係ということで、国との関係もございます。こういったところをご議論頂きたいと思っておりますが、実施の際には、いくつかの個別空港で考慮しなければいけない事項もございます。後ほど詳しく申し上げますが、例えば、羽田については1兆円の財投の借入金がございます。大きな借金を背負っている空港だということでございます。また、福岡、那覇は3分の1を超える敷地が民有地でございます、そこに借地代を払っております。また、滑走路を増設すべきであるという声もございまして、これをいかに考えるかということも一つの前提として織り込んで頂く必要があるかもしれません。また、共用空港につきましても、自衛隊が管理しておりますので、米軍もございますが、その取扱いをどうするのかという点もございます。

いずれにしても、こういったあたりをご議論頂ければ有難いと思っております。

**【座長】** 有難うございます。何をどこまで議論をするか。まさに一番ポイントでございまして、決まっていることは成長戦略会議で決まった方向に基づいて具体化するということなんですけれども、今の中身のこの議論でいいとか、このあたりをもっと踏み込んだ方がいいのではないかということも、後ほど皆様からご意見を頂戴したいところでございます。こういう言い方をすると、事務局に失礼なんですけれども、最初に知識ギャップがあって、現状のデータというものはお役所側に大体ありますので、成長戦略会議の中でも結構議論したんですけれども、先に分かっているところは全部出して頂いて、その上で委員の皆様とご議論することにしないと、有るべき論の空中戦ばかりになってしまいますので、もしよろしければ、先ほどおっしゃって頂いた収支も含めて、今どういうことになっているかをご説明を頂いて、その上で先ほどのこの辺をもっと議論をした方がいいのではないかと、進め方の議論をさらにするにしても、彫り込んでいくためには、こういうこと

をみていった方がいいのではないかと、是非皆様からのご意見を頂きたい。ちょっと、事実関係のところだけ、先にお話し頂いて、皆様のご意見を頂くということにしたい。よろしゅうございますか。

【空港政策課長】 それでは、空港を取り巻く状況につきまして、事実関係をご説明を申し上げます。お手元でございます、右肩に資料3と書かせて頂いておりますが、空港運営等の状況のA4横の資料に従いまして、ご説明申し上げます。

1ページを開いて頂けますと、まず成長戦略会議でご議論頂いた事項でございますが、先ほど申し上げましたとおり、5月17日に御立座長におとりまとめ頂きまして、この報告書をまとめて頂いております。

本体は、資料6というものがございまして、資料6の参考資料別添1に全体をつけておりますので、後ほどご覧頂ければと思います。

大きく申し上げまして、ローマ数字の6までございます。この6点につきましてご議論頂いたと、オープンスカイでございますとか、首都圏の空港の機能強化などがございます。

その内、赤い点線で囲まして頂いているローマ数字3でございますが、検討会でご議論頂きたいものでございますが、「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化でございます。中期的には、空港関連企業と空港の経営一体化及び民間への経営委託・民営化によって、空港経営を抜本的に効率化すべきであるというご指摘を頂いております。

より具体的な部分が2ページでございますけれども、細かい文字で大変申し訳ございませんが、これが成長戦略会議の抜粋でございます。

左が現状の課題・問題点、先ほど資料1で申し上げた点と重なりますので、割愛させて頂きまして、右側でございますけれども、具体的な政策案でございます。これはご提示を5月17日に頂いております。

経営の一体化あるいはコンセッション・民営化につきましては22年度から有識者による検討会の立ち上げ、論点整理、検討開始するというふうに書いて頂いております。もう既に、12月、今年ですね、前倒しで立ち上げて頂いてご議論頂く体制を取って頂いております。

対応が可能な上下一体化とか民営化ですね、可能な空港については先行的に行っていくこともご指摘を頂戴しておりますが、先行的に行ったものを、事例を蓄積をしまして、他の空港にも広げていくと。事例の蓄積の中には、関空・伊丹、先ほど申し上げましたが、

議論がなされておると申しました、その成果も検証しながら広げていくということを5月17日に書いて頂いているところもございます。

そういった点を進めて頂くにあたって、留意点も書いて頂いてございますが、空港と空港ビルなどの空港関連企業を合わせても赤字状態にある空港が相当数あると、後ほど数を申し上げたいと思いますが、存在していると。これに留意しながら、ご議論して頂く必要がある。

また、運営形態のあり方を考えるときに、運営主体に対して国が航空政策の観点からどのように関与すべきであるとか、あるいは、国民の重要な資産ということではどのように活用するかというところを考える必要があるとご指摘を頂戴しています。

また、空港ビルディングの中で、羽田空港、例えばターミナル会社は上場企業でございますが、上下一体、一緒にするとするためには、例えばその方法としてTOB等の手段が必要になるのではないかとということで、こういった点についても検討すべきであるということを書いて頂いております。これが成長戦略会議のご指摘でございます。

次でございますが、行政刷新会議からも同様のご指摘を頂戴しており、13ページでございますが、10月28日に一番右下の取りまとめ内容というところでございますが、これは空港整備勘定を対象にご議論を頂いたものでございますので、その勘定については廃止するというふうにご指摘、取りまとめ頂きまして、それとともにですね、空港の民営化も進めるべきであると、上下一体化なども進めるべきであるにご指摘を頂戴しておるところでございます。

続きまして、恐縮でございますけれども、ページをめくって頂きまして、空港を取り巻く状況について、我が国の空港の現状をご説明申し上げたいと思います。

4ページを開いて頂きますと、日本には全部で98空港がございます。その空港につきまして、拠点的な空港、あるいは地方が管理されている空港もございますが、空港会社、成田会社などの空港会社が管理している空港が3つございます。それから、真ん中でございますが、赤い線で囲ってございますが、国管理空港が28ございます。それから、右でございますが、離島空港34空港も含めまして、地方公共団体が管理されている空港が67あります。合計が98でございますが、先ほどから申し上げておきまして、恐縮ですが、今回ご議論して頂く対象はこの赤枠で囲ってあります国管理空港28でございます。伊丹に括弧をつけてございますが、先ほど申し上げた理由で、伊丹については除くこととさせて頂ければと思っておりますが、27空港でございます。なお、自衛隊などとの共用空港は

下の方に書いてございまして、8空港ございます。

空港の分布図、5ページを見て頂きますと、どういった所に分布しているのかというところでございます。

6ページをご覧頂きますと、空港数の国際比較というタイトルでございます。私ども平成20年に空港整備法を空港法に変えまして、空港整備という時代は脱却したと。整備から運用ということで、変わってきているということで、法律を改正したところでございます。離島を除きまして、原則新規は作らないということを前大臣も仰っておられますし、私どももそういうような形で進めたいと思っておりますが。

色をつけておりますところ、他国との比較でございますが、人口あたりの空港数、アメリカの大体7分の1、イギリス、フランスの3分の1、ドイツの6割程度という形になってございます。

国土面積あたりの空港数でございますが、アメリカ、ドイツ、フランスと同数程度であります。イギリスは面積あたりの空港数が多いですけれども、こういった状況が見て取って頂けるかと思っております。

続きまして、7ページでございます。空港が果たす役割でございます。大きく4つあるかとまとめさせて頂いております。

1点目が成長戦略会議でも仰って頂きましたが、国の成長の核としての役割でございます。国際ネットワークの展開、特に東アジアの空港間では、今もそうですが、空港間の競争が熾烈に行われている状況でございます。その中で、日本の成長を引っ張る装置として、非常に重要な役割を果たしておろうかと思っております。

もう一つは、地域のネットワークの拠点でございます。鉄道や道路なんかがつながっております、どうしても必要な地域の結節点という機能を持つておろうかと思っております。離島空港につきましては、日常の足として、非常に重要な航空のための施設が空港でございます。

それから、忘れてならないのが、左下でございますが、例えば新潟県の中越地震のように、列車も道路も駄目だった時に、災害時の輸送拠点として大きな役割を果たすということもございます。

また、右下でございますが、観光という非常に重要な国の成長を引っ張る産業でございますが、そのための重要な、空港は装置だと思っております。多数の人が往来を致しますので、大規模な空港では、空港都市のような様相を呈しておりますし、また、大規模でな

くても、こういった拠点でございますので、地域の情報発信でありますとか、賑わいの核でございます、空港周辺の方々にとってもそうでございますし、また他から来られた方に対しても、情報発信についても重要な機能かと思っております。

次のページを見て頂きますと、8ページでございますが、先ほど上下一体と申し上げましたが、それについて簡単にご説明申し上げたいと思います。空港の運営の現状の運営主体でございます。

右上に会社管理空港というのがございますが、それをご覧になって頂きますと、滑走路、誘導路の空港の基本施設と言われているものでございますが、これは会社が管理しております。それから、会社管理空港では右下にあるターミナルビルも会社が管理しているわけです。

今回、ご議論して頂きたい国管理空港、左側でございますが、これにつきましては、ターミナルビルが、色を変えてございますけれども、ここが滑走路、誘導路と同様の管理者ではなくて、民間会社あるいは第3セクターが経営されているという形で、経営主体が異なっております。

次のページに詳細に説明してございます。9ページをご覧頂きますと、右側の絵でございまして、それに施設の名前のところに青い色をつけておりますのが、国が事業主体として管理している滑走路、誘導路でございます。それから、赤い色をつけております、民間が事業主体でございまして、左のベン図の中に示してございますが、空港関連施設、いわゆる民間の旅客ターミナルビル、貨物ターミナルビル、駐車事業施設などが空港の中にあるところでございます。これが実態でございます。

10ページをご覧頂きますと、これは法制度でございますが、大きく申し上げまして、安全に関する基本的な法律であります航空法というのがひとつございます。

それから、空港の設置・管理を定めた法律として空港法というのがございます。例えば、着陸料の届出などについて書いてあるものです。

また、先ほど株式会社が経営している空港があると申し上げましたが、成田、関空、中部につきましては、それぞれ個別の法律がございます。そういった法制度になっているところでございます。

先を進めまして、大変恐縮です。そういった空港、どのような形で、どのように整備されているかというところでございます。これも簡単な絵で恐縮でございますけれども、11ページをご覧頂きますと、真ん中に赤線を引っ張ってます。下が滑走路でございまして、

エプロン、誘導路のイメージでございます。上がターミナルビルとか駐車場のイメージでございます。

滑走路につきましては基本施設と申しますが、左側に着陸料というのを航空会社に払って頂くことになってございます。着陸料の収入がそういう意味では滑走路に入ります。また、ターミナルビルは国の敷地に建っておりますので、国有財産使用料という形でこれも収入が国に入って参ります。これを滑走路などの、あるいは維持管理に当てておるところでございます。また、それ以外に一般会計からの受け入れもございまして、羽田のみでございますが、Dランを作りますときに財投の融資を受けております。そういったものが基本施設の収入になります。

事業者が別ですので、ターミナルビルなどにつきましては、左にございますテナントの収入でございますとか、様々な営業収入、駐車場収入、それから旅客お一人あたりいくらかという形で、施設の利用料を取っているターミナルビルもございまして、P C F Cと書いてございます。そういった収入がありまして、ターミナルの整備、維持管理を行って頂いているところでございます。

それ以外には、当然ですが、自治体の方からも関係をもって、連携をもって事業をして頂いておりますけれども、右上に少し書かせて頂いておりますが、空港の利用促進に関しましては、国管理空港においても自治体の方とお話させて頂きながら、自治体の主体的な動きをして頂いているところでございます。

**【座長】** ちょっと、よろしいですか。確認で、お詳しい方が多いので大変恐縮なんですけれども、この絵を確認させて頂きたいのですけれども、先ほどおっしゃった空港経営というときは、普通上と下、普通って言い方はあれなんですけれども、割と諸外国では両方の収入をうまく活用しながら、トータルのコスト効率をあげていく、まずこれが一点。

ちょっと一般社会と言い方が違うのは、整備とか維持管理というところにそのための整備や維持管理の人員費が入っていないように思うのですけれども、そのために働いて頂いている方々、当然国家公務員もいらっしゃるわけで、その人たちの人員費も入っています。それから、後で出てくるのでしょうかけれども、管制という空港毎だけではない、これはネットワークを維持するような機能があって、これも先ほどの勘定の話になりますけれども、そこから出てきている。そういうことも実は裏側で走っているお金があるという、こういう理解でよろしいでしょうか。確認なのですが。

【空港政策課長】 おっしゃるとおりでございます。通常の場合、外国では上下一体化が通常と申しあげましたけれども、11ページに戻って頂いて、外国ではターミナルビルと空港の滑走路を同時に経営しておりますので、例えば左にありますテナントの収入ですとか、駐車場の収入でありますとか、あるいは物販の収入などで商売で非常に効率を上げて頂いて、収入を稼いで頂いたところで、着陸料の収入を下げるということが、経営主体が一体でありますと、できております。外国はそういった形でやっておられるところもあるということでございます。

続けてさせて頂いて、よろしいでしょうか。

12ページでございますけれども、先ほど座長からもご指摘を頂戴しましたが、空港全体の絵、先にこれを見て頂いた方が宜しかったかもしれません、申し訳ありません。

空港整備する場合の、維持管理も含むわけでございますけれども、歳入と致しましては、着陸料などの空港使用料というふうに呼びますが、管制の関係の施設を使う場合もございまして、それを合計しまして空港使用料と言ってます。こういったものが歳入としてございます。

それから、一般会計からも受け入れています。真水と言われている通常一般財源でございます。一般会計からの収入というのもございますし、それから航空機燃料税の収入というのもございます。

それ以外に、財投の融資、先ほど羽田の拡張に使っていると申しあげました、羽田拡張のための財投の融資もございます。

こういった収入を使いまして、空港整備勘定の支出、下にございますけれども、空港整備をやっておりますのと、それから維持管理を、座長からご指摘を頂きましたが、やっておるところでございまして、この中の航空路というのは、いわゆる航空管制の維持運営、人件費なども入っているところでございます。

ちなみに、航空事業者さんから使用料などを頂いておりますが、航空機燃料税というものを頂いております。右上に書いてございますけれども、これは来年度、この額を、右上に26,000円/k1とございますが、半減の要望を今、財務当局にお願いしているところでございます。本格的なオープンスカイを控えまして、日本の航空会社の体力を増強して頂く必要もあるということございまして、今半減を要求しておるところでございます。



併せて、後ほど申し上げます整備費についても、収入が減りますので、削減で要求させて頂いているところでございます。

整備勘定の歳入の推移をご説明申し上げます。13ページをご覧頂けますでしょうか。この色をつけております区分は、右側にそれぞれ事項を書かせて頂いております。

先ほど地代の収入は雑収入というところに計上されておるところでございます。

18年をピークとしまして、このあたりは羽田の、先日オープン致しましたD滑走路の整備費がございまして、歳入が結構あるところでございますが、財投の借入なども多額にしておりましたので、歳入が増えておりますが、それをピークと致しまして、ずっと右肩下がり下がってきております。

特に独立的に申し上げたいのは、21、22年の一番の下のところ、山吹色に塗ってありますところでございますが、純粹一般財源ってことですが、これについては、なるべく国民負担を軽減するというので、ぐっと下げさせて頂いております、21年から22年で36%減ということで下げさせて頂いているところでございます。

**【座長】** すみません。説明がおかしいのではなくて、私も前回勉強させて頂いて、民間の立場からすると一番わかりにくかったのが、これは民間の収支の収入じゃなくて、どちらかというとキャッシュフローでありまして、一番上の赤いところは、言い方換えれば借金であると、その残高が一番下に出ていると、従って、赤い財投を除いたところが、普通の民間のビジネスでいうところの収入と、これは我々との、民間との見方の違いだけで、あくまでクラリフィケーションですけれども、そういうふうに見させて頂いた方が分かりやすいのかなと感じます。

**【空港政策課長】** 仰るとおりでございます。有難うございます。

14ページをご覧頂きますと、歳入に対して歳出でございます。左の囲みしましたところに、それぞれの歳出が書いてございますけれども。

羽田の再拡張、Dランウェイです。

沖合展開もその前にやっておりましたCとかBの滑走路のための整備でございます。

以外にもこういったところで、維持運営費の中に、先ほど座長からお話頂きましたけれども、人件費なども含んでですね、私ども国家公務員もこの中に人件費が入っているわけでございます。

これもずっと、18年をピークとして下がってきているところでございます。

以上が空港整備のための仕組みでございます。

空港の収支の状況でございますが、これについて説明させて頂きたいと思っております。

15ページをご覧頂きますと、個別の空港毎の収支ですが、実はこれは昨年初めて発表致しました。毎年一回発表するというふうにしておりますが、今年は9月10日に昨年にお続きまして発表させて頂いているところでございます。

上の総括表というところで、パターン①から④まででございますが、ちょっとこれを先にご説明をさせて頂きたいと思っております。16ページをご覧頂きたいと思っております。

パターン①から④の分け方は、ここにありますよう分け方でございますが、歳出、費用につきましては、パターン①から③までは空港整備、それから維持運営を空港毎に分けまして、それぞれの空港にいくら整備、維持運営にどれぐらいお金がかかっているのかというのを試算的に計算したものでございます。

パターン①から③の違いは、歳入の部分でございますが、パターン③が今入っているお金が、先ほど見て頂いた区分ですが、純粋一般財源、航空機燃料税財源も含んで一番フルに、そういう意味で歳入を入れておるものでございます。パターンの②は、その内純粋一般財源がなくなればどうなるかということで、燃料税財源は入っておりますけれども、それで計算したもの。パターンの①は、燃料税財源をなくした場合にどうなるかということで、いずれも歳出は変えてございません。

パターン④につきまして、これはいわゆるランニングの収支でございます。こういったパターン分けさせて頂きまして、15ページに戻って頂きますと、空港毎の試算ですね、キャッシュフローベースの試算をCFというふうに書かせて頂いております。また、大胆な前提を置いておるんですが、企業会計になりました形で作りしましたものでございまして、営業利益、経常利益がそれぞれ下の表に空港毎に書かせて頂いておりますが、一番歳入が厳しいパターン①ですと、PLの経常利益のところでございますが、20空港が赤字という結果が出ております。また、歳入が多いパターン③でも14の空港が赤字ということが出ておるところでございます。これは、あくまでも滑走路、基本施設の部分でございます。

後ほどご覧頂ければと思っておりますが、各空港毎の詳細な資料は資料6別添2に付いてございます。

それでは、この基本施設の部分の収支に、上物、空港ターミナルビルなどを足し上げた

ものがどうなるかということでございます。17ページをご覧頂きたいと思います。

大変細かくて、恐縮でございますが、上の空港別収支（A）というところで書いてます、ピンクの枠、これは先ほど見て頂いたものを計上してございます。

それに加えます、空港関連事業収支、グリーンの部分、（B）と書いている部分ですが、これは、空港関連事業として旅客ターミナルビル、貨物ターミナルビル、駐車場事業者の方々の収支、これを単純に合算しておりますものでございまして、その合算の結果が（C）の黄色の部分に書かせて頂いております。

いずれにしても、先ほど申し上げましたように、赤字の空港が多いと申し上げましたが、（B）の関連事業を足し上げた結果、黒字に転換しているのは2空港しかございまして、松山と長崎ということになってございます。

ちなみに、羽田の（B）の数値でございますが、これは羽田で経営しておられるところが羽田以外の空港でも、空港関連事業をやっておられますし、公表しておられるベースが全体で、羽田のみは公表されておられません。他の空港の部分も含んでおられますので、そういったものを含んだ形で、例えば羽田空港の経常利益は、（B）のところでございますが、110億円というふうに計上致しております。会社の世界では、そういった部分の公表のみが求められているということでございます。ただ、それでは羽田空港はどうなるんだということが明確になっておりません。他の部分が付いておりますので、私どもで試算させて頂いたところではいきますと、注3に書いてございますが、営業利益も経常利益もほぼ、110ではなく、50億程度になるであろうというふうに推測をさせて頂いております。

細かくて申し訳ございませんでした。

以上、書かせて頂いた（C）の所を座標にプロットさせて頂きましたので、18ページ以降でございます。パターン①、②、③、④の順にプロットさせて頂いております。

18ページをご覧頂きますと、上下一体化後の、赤字か黒字かということプロットさせて頂いております。下の方が赤字、それから上の方が黒字、左側に書かせて頂いております。

傾向的に申し上げますと、1000万人を超える空港というのは、実は伊丹はここから除いておりますので、伊丹を入れて5つありまして、それ以外に4つございます。羽田が赤字ということでございます。これは、PLベースでございますので、建設費が入っているわけでございますが、減価償却費でありますとか、財投の借入金の返済が非常に莫大な

ものでございますので、羽田は赤字になる空港。黒字は新千歳のみでございます。福岡、那覇は、冒頭申し上げましたけれども、民地を借りているので、その借料を払わなければならない。福岡でいいますと、年間80億、那覇でいいますと40億の借料を払っております。また、那覇では政策的に着陸料を下げているということもございまして、赤字の空港という形になります。合算した後も赤字でございます。

見て頂きますと、200万人を超える乗降客数がある空港につきましては、ほぼほぼ黒字ということになっておろうかと思えます。

200万人を下回りますと、赤字という形になっております。

パターン①でそのような形でございます。

パターン②、19ページご覧頂きますと、これはパターン②でございますので、航空機燃料税の収入を各空港毎に割り振ったものでございますが、その割り振り方は、その空港で行われているその年度の工事、工事費に応じて、航空機燃料税、整備に当てられるお金でございますので、工事費に応じて割り振りをしております。

その結果、ハイライトをしております空港がパターン①に比べると上に上がってきておまして、羽田とか福岡、あるいは仙台、宮崎、徳島、高松が黒字化するという結果になっています。

パターン③は、収入が一番多いのでございますけれども、一般の真水の受入、純粹一般財源の受入も含めましたものでございまして、ハイライトを付けましたものが上に上がってきている状態でございます。

パターン④は、先ほど見て頂いたランニングの状況と申し上げましたが、定期的な大規模な改修のようなものは、このコストの中に含んでおりませんので、通常の、日常の営業をするというふうに考えますと、ほとんどの空港が黒字にはなるという形になってございます。

以上が、日本の空港の現状でございます。

**【座長】** これは私からの補足であります。これはあくまで今の経営形態のまま、そのまま経営していくところなるという数字でありまして、そこに経営効率を上げるためのインセンティブというものを持って頂くかというところが入る前の数字で、当たり前のことの確認です。

もうひとつは、一つの例で、あまり、今日はご存じの方多いですけど、世の中で知ら

れていないのは、色々と言われてはいますけれども、関西空港というのは上下一体型で借金を抱えながらご尽力頂いている事もあって、たしか、年間でいうと、乗降客1300万人あるんですけども、この軸に入らないくらい営業黒字が出ていると、いい時には数百億円単位で実は儲かっているということで、羽田をどう見るかですけれども、営業レベルで見ると日本で一番儲かっている空港は関西空港ではないかというのがですね、1兆3千億円の借金の話を除けばということでありまして、上下一体にして経営努力することの意味は本当はそこらへんにあるのではないかという議論を成長戦略会議の時には致しましたので、ちょっと補足させていただきます。

【空港政策課長】 有難うございました。続きまして、恐縮でございますが、外国の民営化などの状況につきまして、ご説明申し上げたいと思います。

22ページからご説明申し上げます。

いずれも、まだ継続的に調査中でありまして、現段階のものということで、ご了解頂ければ有難いと思います。 主要な先進国におきましては、民営化がかなり進んでおりますが、その民営化のパターンを大きく3つに分けさせて頂きました。大体3つに分けられるのかなということですが。

1つは、左側でございますが、特殊会社のような、成田会社のような、特殊会社を設立をして運営をしてもらうものでございます。いずれも、元々は日本と同様、政府が空港運営をしていたというものでございますが、ヒースロー空港などを擁しておりますイギリスでございますが、これは後ほど申し上げますが、割と早い時期に民営化をしています。いくつかの空港群で、BAAという会社が経営しておりますけれども。フランスは、同様にADPという会社が経営しておりますけれども。図にございますように、空港施設も土地も株式会社が持ちまして、あるいは国から渡しまして、そこが経営をしているものでございます。

ちなみに、BAAは、この株式につきまして、イギリス政府が当初持っておりましたが、全て売却しております。それから、フランスでございますが、これは特別な法律がございまして、国が51%以上の株を持たなければいけないということで、フランスは51%の株を持っているということでございます。

それから一番右でございますが、これと対極になるケースでございますけれども、あるいは別パターンということですが、民間会社に長期リース、コンセッションとい

うことですが、長期リースをする、コンセッションするという形でございます。これは、政府が土地や施設を保有しまして、その運営権につきまして、民間の会社に運営をさせまして、そこからリース料あるいはコンセッション料というのをもらうという形でございます。オーストラリアなどで行われている形態でございます。

真ん中の形態でございますが、これは折衷的な部分もございますが、特殊会社を政府が設立をすると、ただ設立した会社には土地や施設を渡さないで、政府が土地や施設を持ったままになっておりまして、その運営会社が空港の運営を行うというものでございます。

これには、さらに2つのパターンに分けられておりまして、空港運営会社の株式を一旦は100%持っておるのだけれども、これを売却していくというものがございまして、代表例で書いておりますシドニー空港は、実は当初この形で発足しましたが、今は右の形になっておりまして、コンセッションの形になっています。もうすでに運営会社の株式を売却しているところでございます。

それ以外に、仁川空港、あるいは韓国で14の空港を管理しております韓国の空港公社というのがこういった形で運営をしておるところでございます。また、フランスの主要な地方空港につきましては、このような形で運営がなされておるところでございます。

なお、オーストラリア、先ほど申し上げたシドニーは株を既に全て売却しておりまして、マッコーリーというコンソーシアムが今株を取得して運営しているところでございますが。

韓国では現時点で、政府が100%まだ株式をもっておるところでございます。これは、やがて売却をするということを言っておりますが、その場合、51%以上の株式はやはり政府が持たなければならないということが決められているようでございます。

それぞれの国について、簡単にご説明申し上げます。

23ページ、イギリスでございます。

BAAの民営化の経緯を中心に申し上げたいと思います。

1966年に公団という形でBAAが設立をされておりました、そこに政府の空港を移したという形になってございます。これが1986年、サッチャーリズム、サッチャー首相のもとで民営化を、様々なものを民営化、鉄道など、民営化するという事で進められてまして、この当時、BAAは7空港持っておりましたが、株式会社化することが決定をされております。ヒースロー空港、ガトウィック空港など7空港を、当初株式100%政府が持っておりましたが、これを売却致しました。当初は政府が黄金株、特別な権利を有す

る株を持っていたのですが、これはEUから指摘を受けまして、適切でないということで売却しておりますので、今政府は全く持っていない状態でございます。誰が持っているかということですが、下に書いてございますが、フェロビアルというスペインの建設会社のコンソーシアムが買収していて、2006年の8月に上場を廃止して、市場コントロールが効かないような状況になっているということでございます。

ちなみに、ガトウィック空港はBAAから分割しまして、競争委員会から分割すべきだという話がありまして、ガトウィックは2009年12月に売却をして、BAA以外のイギリスの空港につきましては、欄外に記載させて恐縮でございますが書かせて頂いておりますが、様々な形態があるということでございます。

フランスでございますが、24ページ、これはパリの空港公団、14の空港を持ちます空港公団を2005年4月に会社化致しております。

フランス、例えば、トゥールーズとか、マルセイユ、ボルドーなど大きな地方がございますが、そういった都市の空港につきましても、比較的な大きな空港であります。先ほど申し上げたトゥールーズ、マルセイユ、ボルドーなど12空港につきましても、同時に民営化をするということで進められてきたわけでございます。

まず、ADPの民営化でございますが、14の空港を運営してますADPという会社、当初100%国が株を持っておりまして、今売却をしまして、63.4%保有する形に、51%までは売却できるということで、市況のいい時を見ながら売却を進めていくということでございます。

それから地方の12空港でございますけれども、これはフランス政府が下の土地を全て持っておりまして、12のうち5つは資本金あるいは現物出資としたということで、運営会社の株を過半数、政府が持っているというものでございます。今後、その株式については売却をしていくものと思っております。

25ページでございますが、オーストラリアの空港の民営化でございます。オーストラリア、比較的最近、民営化をしてございますが、3つの段階で民営化しております。

第1段階が、1997年ブリスベン、メルボルンなどのコンセッションをやったものでございます。第2段階が、1998年、15空港のコンセッションを行ったというものでございます。空港毎にバラバラでございますが、民間会社が運営をしているという状況でございます。契約の中身、50年プラス49年というオプションが付いておりますけれども、トータル99年間運営権というのを持って、民間会社が空港の運営を行っている

というものです。政府は下の土地、空港施設を保有しておるのですが、土地は確実に保有しているのですが、空港施設の保有状態については今調査中でございます。この第1段階の3空港はかなりいい空港でございます、比較的好採算の空港を対象にコンセッションをかけましたが、第2段階は当初過半数の空港が赤字だったようです。それぞれ単独にコンセッションをかけました。売却が出来たというもの、あるいは民間のセンスだといけるというところかもしれません。

第3段階は、シドニー空港でございますけれども、シドニーは騒音問題と第二空港の建設の問題がありましたものですから、遅れまして、遅れてコンセッションをかけたというものでございます。コンセッションをかける前に、先ほど絵で見て頂きましたけれども、会社を政府が作りまして、運営会社を作りまして、SACと書かせて頂いておりますが、この会社が運営していたというものでございます。これで、1998年に株を売却しまして、今ではマコーリーというコンソーシアムが株を取得して運営しているものでございます。

民間会社の一時的コンセッションというのが、第1段階、第2段階で、下は会社を作って、その運営会社の株を売却していく。違い、どうしてこのような違いを出したかということは、今後調査していかないとはいけません、株を持っている場合には株式の市況が良いときに売れるという考えがあろうかと思えます。第1段階、第2段階のコンセッションの場合には、一時的にコンセッションしてしまうので、その時の景気にコンセッションの価格も左右されるということもあつたのかもしれないと考えております。

続きまして、最後に26ページでございますが、韓国の空港の民営化でございます。

仁川という大きな、首都圏の国際空港がございますけれども、これとそれ以外の空港14、韓国国内の14空港を管理しています会社、2つの公社がございます、それぞれ会社化してございます。

仁川のほうでございますけれども、韓国の特別な法律がございます、土地とか施設は国家が持っておりまして、そのもっている土地や施設を公的なものに使う場合には無償で貸付ができるという法律がございます。それによって、韓国政府が仁川空港の土地と施設を保有しておりまして、その仁川空港会社に貸している状況でございます。その株式は、まだ100%政府が保有しているということでございますが、51%まで売却できるということですので、今後49%を売却する予定のようでございます、下にちょっと書かせて頂いておりますが、外資の保有には一定の制限を検討しているようでございます。



それから、仁川以外の空港14空港を一緒に管理している会社と致しまして、韓国空港公社という会社がございます。これは、金浦、釜山、済州、清州の空港を管理してございまして、これも同様、土地と基本施設は政府が持っておりまして、上の株式もまだ100%政府が持っているということでございます。これも徐々に株式を売却する方向に動いてございます。特に、清州空港ですが、単体で見ますと赤字だそうでございますが、これをモデルケースとして売却しようと、売却して民間の知恵を使って頂くことによって黒字化する。これも赤字空港の売却の例でございます。近々そういったことをやろうということで検討されていると伺っております。

以上、雑ぱくでございますけれども、日本の空港の状況、それから外国の空港の現状をご説明を申し上げました。この資料以外にご説明しませんが、資料6として参考の資料を付けさせて頂いております。有難うございました。

## (2) 討 議

【座長】 どうも有難うございました。長時間、皆様も聴いて頂いてどうも有難うございます。第1回目でございますので、最初の論点の部分も含めてまして、是非、ご自由に皆様からご意見、ご質問を頂けましたらと思いますので、どうかよろしくお願ひ申し上げます。

【委員】 ○○と申します。項目の1と2では、この委員会の対象が国管理空港・共用空港となっております。もちろん国の委員会なので国管理空港だと思うのですが、上下一体でないという日本の空港の構造の本質を考えると、国管理空港だけでなく、地方管理空港も対象として入ってくるのは間違いありません。国管理空港の上下一体化を最初に想定していく必要性はあると思うのですが、資料3に出てきました全ての地方空港がこれから非常に厳しい状況に追い込まれる中で、例えば、地域別にグループ化して考えていくとか、今の枠組みを抜本的に考え直して国管理空港を民営化するときに地方空港を含めて複数空港を一括して考えることも、将来的に考えないといけないと思うのです。もちろん、この委員会で国管理空港を中心に考えることは大切だと思うのですが、地方管理空港も同じ構造の問題を抱えているわけですので、長期的にみて、地方管理空港も含めた運営形態の見直しを考えていった方がいいのかなと思ひました。ですので、当面議

論するのは国管理空港でももちろん構わないのですが、最終的に委員会の結果をアウトプットするときには地方管理空港のことも無視できないであろうと思っています。

次に資料2にある形態の見直しで、空港民営化を中心に考えていくとあるのですが、民営化の方法を検討することはすごく大事ですし、それに伴って制度・法律面を改正するのも大事なのですが、空港を民営化した後に、本当にそれで民間会社として、いい事業をやっているのかというところも見えていくべきであると思うのです。今問題なのは、ターミナル会社がいいビジネスをやっているかということ、多くは黒字ではあるのですが、実際は地方公共団体の意向を聞きながら経営されていると思うのです。そこで、民営化された時に、民間会社として意志決定できる、例えば、事業を拡大していくとか、海外にマーケティングしていくとか、もっと言えば、空港使用料を自由に決めてサービスを変えていくとか、料金を下げて誘発事業を組み込んでいくとかという、民間会社としていかにいい経営ができるかということを考えないといけないと思います。もちろん今の状態から大分先の話ですので、法律とか制度で本当に上下一体化できるのかというところが大事ではあるのですが、民間会社になったときに、そのメリットをきちんと確保・享受できるかどうかということを考えなくてはと思います。以上の2点については、少し長期的な観点をふまえたものをこの委員会としても想定しておいて欲しいと思いました。

【座長】 有難うございます。是非それに関連して、どうぞ。

【委員】 北海道から参りました高橋でございます。これから青森に行く関係で、途中で45分を目途に抜けさせていただきますので、一言発言させて頂きたいと思います。

事務方から大変ご丁寧なこの検討会の問題意識、そして諸外国の例などご説明を頂き、私ども地方としてもやはり経営効率というものを民間に学びながら、どうやって高めていくかということをつもつも反省、自らの反省を含めて考えているところで大変触発された思いを持っているところであります。

空港会社について、よく日本の空港について言われますのは、空港着陸料が高いとか、施設使用料が高いとかということがあります。我々もやはり観光立国ということで、北海道の振興をやっておりますので、こういった負担軽減が図られると、より多くの内外の、特に外国のLCCを中心として、国際路線の誘致に繋がるじゃないかということで大変、その面では期待する部分が多いと思っております。

しかしながら、今日国交省さんからのご説明資料で、パターン①、パターン②、パターン③、パターン④の中で、北海道の中で新千歳というのが、パターン①の場合でも比較的状况がいいふうな資料としてあったわけでありますが、一方、実は道内はですね、新千歳以外にも表で言いますと、ちょっと左下にあった稚内であるとか、釧路であるとか、函館であるとか、国管理だけでも5つ管理空港がございます。加えて、ここの議論のスコープ、対象は国管理空港のみでございますが、あえて申し上げれば、道内には我々道管理の空港が6つございまして、そして市が管理する空港が2つあって、都合、地方が管理する空港が8つ、すなわち全体で13空港あるのが、北海道の現状であります。他県でも、離島を抱えておられるところ、複数空港のところがあるかと思うのですが、多分北海道が一番空港が多い状況で、もっと削減しろよという話も場合によってはあろうかと思えますけれども、そこまで話をするとちょっと話が長くなりますんで、私どもとしては確かに新千歳自体は大変儲かっておりまして、この検討会での問題提起でございます上下一体化によるメリットというのは大きく期待されるわけでありますが、一方で、国管理そして自治体管理の多分全て赤字でございますので、こういったところをトータルとしてどのように考えていくのか、これはやっぱり広大な北海道に22県分入ってしまうだけの広さがある北海道の中で、空港というのはある意味住民の足であり、また観光振興のツールであり、また産業活動・ビジネス活動等のツールであるという、その中でですね、全体の議論の成長戦略といった点においては逸れてしまうような抵抗勢力のような議論を場合によっては申し上げることがあろうかと思えますが、そういった地域が抱える色々な現状なども実態としてご報告を申し上げながら、何とか民間の知恵、民間の経営効率の良さというものをどのように入れていくのか、地方の大変な空港経営に入れていくのか、そういったこともまた勉強させて頂きながら、発言させて頂きたいと思えます。有難うございます。

**【座長】** 有難うございます。是非、他の方からも意見を伺いたいと思えます。

ちょっとだけ、座長というか、委員として、お二方の意見で、まさに地方の問題も含めてですね、今知事がおっしゃって頂いた実態を踏まえて、しかもその上で民間の知恵と資金をどうやるかと、まさに大事な論点だと思いますので、是非ご一緒にご議論させて頂きたいと思えます。

〇〇委員からありました2点目は、今回は形上だけ民営化するかどうかというよりもその後、民営化後の広い意味でのガバナンスがですね、契約とか規制の枠組みをきちんとし

て、効率的にやり続けて、しかもある程度事業としてリスクを取りながら、一生懸命やって頂くような枠組みをどうやって作るのかと、それから所有だけが変わっても、おそらくノウハウと人材が変わらないと経営が変わるわけではないので、このへんも含めてが出口までに絶対する議論だと思っていて、活発なご議論を頂ければと思います。

【委員】 ○○でございます。今回の運営形態の見直しの目的というのが、資料2の中にいくつかございます。もちろん、経営効率化していくことは、どんな組織においても必要であると思えますけれども、この中にいくつかの目的が挙げられていますけれども、一番の狙いは何なのかというところをしっかりと議論して始めなければならないと思えます。一番の目的は、地域の活性化が一番の目的なのか、それとも国民負担の軽減というところに目的があるのか、それとも財投その他の借金を返済するというところが目的なのか、むしろ成長戦略というところで伸ばすところを伸ばすというモデル作りが目的なのか、いくつか28ございますから、色々なパターンで、また見直しの目的もまた、空港、空港によっておそらく違ってくる部分だろうと思えますが、今回の委員会の中で、見直しの目的というところをしっかりと踏まえておきませんと、あとどんなふうな形にもっていくか随分変わってくると思えます。まず、それが一点でございます。そのためには、ある程度グルーピングをして、特に羽田は別格ですね、色々な意味で、今まさに新しい滑走路が出来たばかりでありますし、あと財投からの借金も非常におおございます。しかしまた、空ビルを持っており、空ビルは早くから上場している会社で、非常に日本の玄関口としても非常に立派である。羽田は別格でございますけれども、羽田とその他のところいくつかグループを分けて、運営形態の見直しをしていきませんと、何か全部一色端の中でやっていくと、ちょっと一つずつ違って来るだろうなど、一つずつは無理なので、ある程度のグルーピングで分けて考えていく必要があると思えます。

それからあと2つだけ、議論として、まず整備とこれからの大きな維持管理のための資金とか、そういったものは国でやるというような事で考えるのかどうかですね。前の、空港別会計収支というところで4パターンを考えて、委員会にも属しておりましたが、特にこの4のパターンというのは、これは全く空港整備というようなものは、元々国がやるものであるという思想の中ではじき出した数字でございます。これはまた、大きな思想的な違いでもございます。要は、大きな空港整備は国がやる、国でやっていくんだというふうに考えていくのか、いやそれも含めて諸外国のように、開発経費も含めて全部民営化

で考えるという考え方にたつのかによって、これからのレイアウトというか詳細が変わってくると思います。そのことが1つと。

最後に是非ですね、高橋知事からもお話がありましたけれども、やはり国民の移動権というものもございますし、交通の新しい委員会も出来ているようですけれども、是非これから考えていく場合に、空港、空港だけで考えないで、やはり新幹線・鉄道でありますとか、道路でありますとか、そういう国民全体がどんなふうに移るのか、どのように物流として運ばれるのか、大きく空港だけフォーカスして考えるということだけではなく、と言いますのは、おそらく明日が青森県に新幹線が開通する日でございますけれども、戦後40年くらいたってやっと開通するわけでございますが、おそらくこれで、これは地方空港の話で今回の対象ではないのですけれども、おそらくまた需要も変わってくるだろうと思います。ですから、これから大きな交通のあり方ということも含めて、陸・海・空で考えていかないと、海は別かもしれませんが、新幹線ですね、陸と空と鉄道と、そういう視点の中でこれからの国民的移動のあり方も併せて考えないといけないと思います。

【座長】 有難うございます。非常に大事なご指摘を頂きました。

ちょっと整理させて頂くと、3つおっしゃった中の1番目と3番目は非常に近いと思っております、今回は総論をする場ではないと思っております、総論でいうと、一つ一つの個別事情を見ていくと、何かずれた議論になると。従いまして、ここに、資料に書いて頂いた目的というところは、一度総論をやって、具体論をやって戻っていくという、ここについてはこういうふうに目的を考えるべきではないか、それが結果、グループになるのか、個別空港になるのか、色々出てくると思いますので、是非個別具体論を議論しながら、今おっしゃったような点を踏まえていきたいなと思っております。その中で、モーダル全体というか、鉄道であり、道路網でありということもですね、これもお詳しいのであれですが、全体の議論をいくらやってもしょうがないので、この空港をどうするんだといった時にここはどんな話なんだろうかという議論にうまく持っていければ、取り込めるかなと思っております。

2点目のところは、ちょっとだけ今までの議論を紹介させて頂くと、営業権譲渡というような形、コンセッションですね、これが表に出てきたのは、報道とかでは、お金を使わないでというところが出てはいるんですが、これは、営業権譲渡というのは、これから先のキャッシュフローをいくらで買ってくれるのですかということで、今で出来た物、投資色々

してきたとかどうのというのはある程度チャラと言えおかしのですが、ある程度おいて出来た物がありますと、ここから自分がきちんと経営していったら、例えば20年なり30年の間、これぐらいのキャッシュフローが取れますねと、その上に対して、リスクをどの程度取ってもらってやりますかということで、少しこの議論をうまく切り分けるようなことで、営業権の話がいわゆる株式会社・民営化という話よりも表に出てきたという経緯がございまして、このへんもまた途中で議論をさせて頂ければと思います。

【委員】 ただ、すみません。よろしいですか。

少し言葉の整理を、ここ大事なところなのですけれども、コンセッションっていう時と、長期リースという場合と、リースの場合でもそんなに長期でない場合もありますし、どうもPPPの中に、PPP自体が概念を広く捕まえるのか、それとも、結構、営業譲渡、部門コンセッションだけのところを捕まえるのか、それとも指定管理だとか、大きく民営化を捕らえるのかによって随分ちょっと変わってくると思いますので。

是非、そのコンセッションというところだけではなく、大きく民営化というふうに整理、考えをしての、コンセッションの中の、出来るだけ長いリースとコンセッション、ちょっと何か混同してというところもありますので、そこもしっかりと議論していきたい。

【座長】 有難うございます。仰るとおり、いま法律の準備頂いているPPP、PFI含めてですね、どういうことを意味しているのかということはヒアリング等も含めて、そのへんもお伝えしていければなと思います。有難うございました。

【委員】 いま座長から各論を踏まえてというお話があったのですけれども、1回目ですので、資料なりというか、先ほどのご指摘もありました運営形態の見直しの目的といったところで、ちょっと私、法律家であるものですから、法律を見てしまうと、資料3の10ページのところ、空港法というものがあるわけなのですが、ここで、効率的な設置及び管理による空港利用者の便益増進ということもございまして、ここで資料2で書かれているところ、経営効率化、経営の一体化の促進、経営視点の醸成、これ当然の、様々なことが書かれておられて、いずれも大変重要だと思うのですが、当然の前提として、多分利用者ですね、便益と言いますか利便性を確保することが当然の前提とあると思ひまして、利用者というのは当然、エアラインとか、それから乗客の皆様とか、貨物の方とか、

そういったことも含めた利用者という意味だと思いますが、それがその応分の負担ということは当然なのですが、そこを当然の前提としているんですよねということをちょっと一つ確認したいと。

というのは、この前、ちょっとエピソード的で恐縮ですけども、PPPなり、コンセッションなり、民営化ということで外国に行っている中で、例えば、オーストラリアのとある空港では、違うエアライン、外国のエアラインを誘致してきましたと、しかし、オーストラリアのとある空港にいる間に時間があるので、空港の人が考えてですね、それはニュージーランドをもう一往復させてはどうかと、そうしたらですね、ニュージーランドとオーストラリアの空港の交通量も増えて、エアラインも喜び、そして空港も離着料が増えるわけですから、そういった意味では非常に利用者の便益にも、非常に利用者、この場合エアラインと乗客だと思いますが、非常に喜んでますというような話を聞く機会がありました。

従って、この経営の効率化、当然の前提として、利用者の便益が増えないと、経営を効率にしても経営がうまくいくはずがないので、その点を当然の前提としているのですねということと。

やはり、ここの資料2の中では国との関係で、規制という意味では、規制といいますか、法的な関係では安全規制の考え方とか、それから安全保障・セキュリティの関係がございましてけれども、もう一つ今一体のところの観点も含めて、空港に関しては、必要なかつ合理的な、規制という言葉ですと語弊があるかもしれませんが、適切なレギュレーションと、適切な国と空港との向かい合いということが必要で、その中で、資料2の22ページにありましたような、その中で株式保有がいいのか、民営化がいいのか、先ほどのコンセッションなり長期リース、分かりにくいような気がしますけれども、その中で契約的な規制でいいのかというのを色々オプションとして、やっぱり見ていくわけで、そういった中で規制法といいますか、国と空港と空港利用者の中での法律及びPPPの内容、契約の内容を考えていくべきだというふうに思っていますので、規制当局、空港、利用者と3者の中でどういうふうに、最終的には規制法なり、仕組み、ガバナンスを効かせていく仕組みを考えるという、そういう視点を必要ですよということを、ちょっと総論的で申し訳ないのですが、前提として言わして、確認させて頂きたいと。独占的なインフラでもあるということも当然の前提として、そこに加味していく必要があるとは思いますが。

【座長】 有難うございます。先ほどの〇〇委員の話と今の〇〇委員の話は、全く同じく、違う言い方を仰ったんだと思うのですけれども、まず私の理解なので、政務ないし局長からお話して頂きたいと思うのですけれども、仰るとおりで、基本的には空港法自体を変えたところで、すごくストレートに業者規制ではなくて、利用者の便益というのをやるということに既に舵は切られていると、ただそれが進んでいなかったところというのは、色々な理由があって、羽田・成田の発着枠が増えるということもあって、色々と進められそうだと、大きいコンテキストの中で、これを目的の、ある意味では一丁目一番地であろうかと、当然とした上で、所有形態であるとか、規制であるとか、ガバナンスであるとか、経営効率というところが当然なってくると。今のご指摘のとおりだと思いますので、ちょっと私の理解が違えばあれなのですけれども、そのへんの整理も、いま頂いた意見に踏まえながら、どういうふうにまとめていくか、整理としてはっきりさせていきたいと考えています。

【委員】 こちらの資料で、コンセッションとか、民営化ということ視野に入れてやるということなんですけれども、過去、日本でもPPPは本格的に始まっていませんが、PFIというものは10年ぐらいやってきたところなのですが、私法律家としてアドバイスしている上で、ちょっと法律面ではないのですけれども、どうも民間が儲けてはいけないという発想があってですね、これまでPFIの事業開発者もなかなか配当が出せないような、そういうような形態でやってきたと。これはどこで収益をあげるかということがゼネコンと運営会社とでは観点が違うので、これまでうまくやってこられたんだと思うのですけれども、今後、PPPなり、コンセッションなり、民営化なりということになりますと、必ず民間に渡す分のコスト、儲けさせてあげる部分がないと、当然外資系は入ってきませんし、日本でも手を挙げる人はいないかと。ましては株式を上場しても誰も買ってくれないと。そういうことになると思いますので、民営化する上ではコストがかかるんだということを是非念頭に置いて上でストラクチャリングをして頂きたいと思います。

ただ、コストがかかる分ですね、見えないのですけれども、利便性が上がる分、それはコストが上がってもハッピーなのだと。例えば、これは別の事例で恐縮ですけれども、道路のコンセッションの事例、私ども事務所で過去やっともものでは、海外の事例なんですけれども、利用料金は4ドルから5ドルに1ドル上がりましたと、でも街に行く時間は20分短縮されましたと、見えない利益なのですけれども、それで住民の方はハッピーで、高い



利用料を払っていると。

ですから、民間に任せるということは、ある程度、民間は収益を上げる、例えば着陸料、空港使用料の値上げの検討がですね、ある程度民間に裁量を与えるような形で、コンセッション等を出していかないと誰も参加してくれないという案件ということも、あるいは1社しか入札しないとかですね、そういうことになってしまいますので、是非全体の収支、民間にも儲けさせていいんだというところを是非考えて頂ければと思っています。

【座長】 有難うございます。全く同感で。

【座長代理】 先ほど〇〇委員、〇〇委員からお話があったところと、かなり関係する重要な指摘がいくつかあったと思うのですが、主目的が何かと〇〇委員からご質問がありましたけれど、私はやっぱり民間の、先ほどの知恵の部分ですね、知恵を生かすと空港経営に、全体にですね、知恵を生かして、民間の自由なノウハウと知恵をもって、より、いわゆる全体の利便性を高めて、効率性を高めて、みんながメリットを受けて、成長にかまるといようにしていくというのが一番のポイントだと思うのです。その意味では、やっぱり民間が自由に知恵を出せるような、比較的自由度の高い経営をしていかないと、そもそも知恵の発揮のしようがないわけですから、いかに知恵が発揮できるようにしていくか、どうその環境を作っていくか、これが一番のポイントだろうと思うのです。

そのためには、やっぱり二つぐらい重要なポイントがあると思っています、知恵とかアイデアというものはですね、いまこれとあれをくっつけばいいんじゃないの、我々もが考えて考えられるような話だと民間の知恵じゃないんで、先ほど〇〇委員の話、或いはもっと違う話、こんな形の組合せが出てくるかもしれないって我々が思い付くぐらいのところで考えちゃうと、それが本当の意味での本当の民間の知恵じゃないんで、そういう意味で今想像できないようなこともできると、やっつけてこんな儲け方が、こんなやり方があったんだというのが出てきて、初めてここに民間が入ってくる意味があるので、そういうものが出来るような枠組みをきっちり作っていかないといけないということがひとつ。

もう一つは、やっぱり、そのためにはある程度個別具体論でやってくると、少し、先ほど〇〇委員からありましたけど、誰がここに民間の知恵を入れてくるんだ、誰がここにお金を投資するんだと、ある程度、本当にこの人というのには必要ないと思いますが、どの

程度の人がこれだとは行ってこられますかねと、候補としてどんな感じの人があり得ますかねという少し具体論をやるんでしたら、そのあたりのことも少しきっちり具体論として描きながら話をしないと、机上の空論でもって、ふたを開けてみたら、だれも飛びついてくれなかったという話になってしまいますので、そこは少し具体論としてはプレーヤーとしての顔を意識しながらやらないといけないだろうというふうに思います。

そうではあるんですけども、先ほどから何人かの委員の方から、利便性がきっちり確保できるようにと、あるいは地域の発展につながるようにと話がありました。ここでやっぱり、空港のところで一番難しいところだと思ってまして、本来であればですね、利便性の確保・向上というものと運営の効率性だとか、空港が、経営者がある程度が事業をやって儲けるということはずね、あまり相反しないはずなんですね。利便性を確保して、使っている人が便利じゃないと、やがて逃げられてしまいますから、それで会社は潰れてしまう。積極的にみんな利便性を高めていく。これが普通の市場の、経営学者がいう一番の競争のメカニズム、一番の肝なわけです。

ところが、空港の場合は、先ほど〇〇委員から独占という話がありましたけれども、やはり、代替の空港がある場合もありますけれど、やはりそこにある種のここしか使えないという部分があって、突然それが値上げをするよ、あるいは使いたかったらこれだけやって下さいよ、ということが言えてしまうという部分があるんですね。ですので、純粹には利便性の確保と利益とが完全には同じ方向を向いていないケースが出てくる。それは独占力の行使だとか、我々の言葉で、ホールドアップ問題とか、こういったことがあるわけなんで、その部分をどういうふうに手当をしながら、先ほどの自由度を確保していくか、これが最初座長が仰った成長戦略会議のところでもかなり気にしていましたガバナンスって感じがして、これを規制でやった方がいいのか、それともやはり、いわゆる資本の論理とかですね、民間の株主の論理、あるいはコーポレートガバナンスみたいなことでやったほうがいいのかと、このあたりをしっかりと考えないといけないというのが、個別具体論の話でして、それが結局のところ、先ほどの形態論みたいな話に最後落ちてくるかもということなんだと思うので、皆さん何となく、おそらく釈迦に説法という話だと思うのですが、そのあたりのところ、どういうルールでもって、うまく、変なことをしないんだけど自由に出来ることを確保したらいいのかということですね。

もう一つは、同じような話なんですけれども、先ほど座長の方から関空の話があって、関空はかなり頑張っていて、この話は上下一体だということがかなり重要なポイントだと。

もう一つはやっぱり結果として負債を抱えていて、この負債を何とかして返していかないといけないと頑張ったということですね。この種のメカニズムはやっぱりあるんだと思うのですね、そこがあまり負債が重すぎるとやっつけられるかという話になるわけで、そうすると、僕ら経済学者の専門用語でいくと、負債のインセンティブ効果と、そこそこそういう頑張らないといけないというメカニズムがあると頑張れるわけですけども、それがあまり重すぎてもですね、頑張らないし、全くなくても頑張らないし、というあたりでやっぱり積極的に利便性を高めて利益を出していかなきゃ、空港は回らないんだというメカニズムをうまく作るというのも大事な話でして、これもガバナンスの要素のひとつなんです。

何かこのようなことが、この話はゼロか1かという、左か右かって、極論がどうしても言えない難しい問題で、だから個別論だったり、こうやって議論してるんですけども、そのあたりの値頃感というんですか、土地勘を実際に携わっている方にきっちり伺って進めていきたいと思っております。ちょっと長くなって、申し訳ありません。

【座長】 有難うございます。色々な海外の事例を見ていくとき、今おっしゃって頂いた話をきちんと見ていくということからまず入っていく。

【委員】 ○○でございます。

資料1のターミナルビルと滑走路とが別組織であるということ、いわゆる上下分離と書いてありますが、むしろ、左右分離というか、前後分離というかであって、本来は滑走路と運営を分けるというようなものが上下分離かな。それはもっと選択肢があるという意味で、そういうことを申し上げているというのが一つ。

二つ目はですね、海外の事例をいくつかご紹介頂いていて、これはいいことだと思うのですが、問題はこれを見ると主要空港をひとつのくりですね、株式公開していると。この資料3の6ページなんかを見ますと、フランスでも136あります。フランスこんなにあると、日本は多いと思っていたら、フランスはもっと多かったということなんですけれども、そのとき、他のところはこういった解決方法をされているのか、されていないのか分かりませんが、フランス、アメリカもイギリスもそうだと思うのですが、主要な空港以外が逆に問題になると思いますが、それをどういうふうに解決されているのかをもし調査出来るのであれば、して頂ければと思います。

それから、個々の空港の頑張りが全体、整合性ですね、本当に取れるか、どういった仕組みを作ったら取れるのかということも議論をしないと必ずしも合成の誤謬が起こりうる。そこも議論しておかないといけないと思います。以上です。

【座長】 有難うございます。他の方。

【委員】 ○○でございます。たぶん私はPFIとかPPPの、ずっと現場で携わってきたものとして、参加させて頂いていることだと思いますので、皆様のご意見をなぞるようなかたちになる部分もございますけれども、2点ほど申し上げたいと思います。

まず、PFIとかPPPとか、こういう民活検討をやっていくときに、どうしても陥りがちなのは、PFI、PPPなり民活あるいは民間の経営を導入するということが、いつの間にか主目的になって議論が進められることが往々にしてございます。その中で、公共性を担保しなければならないところが損なわれたりとか、あるいは逆に民間側が陥りやすい失敗というのを助長していくような形でデザインが決まったりとかいったことも経験しました。諸先生方からも目的は何かという話がございましたが、効率的な空港経営、そして利便性の向上、さらには公共性の担保とか、こういったことを組み合わせ、実現するために、どういったやり方がいいんだろうと、あくまでもPFIなりPPPあるいはコンセッションも、民活形態というのは一つの道具というか、手法でございますので、目的に向かってどういう手法が一番いいのか、そういうスタンスで、私も議論に参加させて頂きたいと思います。これが一点目でございます。

それから、二つ目でございますけれども、これはちょっと全然違う角度からの話なのですけれども、色々と諸外国の事例を先ほど承らして頂きました。そういった中で、非常に難しいことではあるのですけれども、出来ればですね、諸外国等で空港経営に民間の活力を導入しようとして、色々な工夫をしたのだけれども、逆にうまくいかなかった例とか、まさに失敗事例という言い過ぎかもしれませんが、そういったものを学ぶことによってですね、我が国の空港経営についても建設的な議論ができるのではないかと思います。なかなか失敗事例というのは世の中に出ていないので、非常に難しいかもしれませんが、失敗を踏まえ、考えていくことも大切なのではないかなと思っております。以上でございます。

【座長】 有難うございます。時間の関係がありますので、あと一方ということでしたいと。大変恐縮でございますけれども、〇〇委員、手短にお願い致します。

【委員】 今回の検討で色々ご指摘されていらっしゃると思いますので、その他の点で1点だけなんですけど、やはり統合のメリットが、上下一体化するメリットが見える形でない、現在存続している、継続している空港経営、新空港ではないので、これはその空港をその状態で、サービスレベルを保った状態でさらに良くしていくというステップアップの考え方だと思うのですね。そういう時に、インセンティブが働いて、これから入ってくる、あるいは既存のプレイヤーにとってもメリットがある形に作っていかないと、なかなか、これは国民的な合意形成も難しいと思うのですね。当然、利便性がそこに問題になるということになれば、もうこれ自体です、あのちょっとどうかなとなると思うのですね。

そうするとですね、これまでのプレイヤーの方々で、その適切な評価といいますか、ある程度パフォーマンスであるとか、現状の問題点、それから逆にメリットですね、ノウハウが非常に蓄積されているわけですから、そういったところの評価、将来的にはそこが事業価値とか、そういう形になってくるのだと思うのですが、そういった観点もしっかり踏まえてスタートしないと、最終形があつてですね、途中でボーンと空いていてこたえるということはないと思うのですね。

空港というのは継続してずっと運営してですね、サービスやっつけていかなければならないものなので、その論点からいうと、既存のステークホルダー関係あるいは自治体との関係、こういったところに対する配慮と言いますか、対話ですね、そういったものはこれからヒアリングをやっつけていかれると思うのですが、それに対する、ある程度協調体制と言ったら変なのですけれども、そういうものもあつた上で適切なガバナンスを働かせるということが重要ではないかと思っております。

そういった点で言うと、最終的には地域が合意して頂いて、尚かついい関係と言いますか、パートナーシップを作っていく、ある程度全体のパートナーシップがないと、結局、単独で事業として民営化というのは成り立たなくて、その上地域の方に使って頂いて初めて、そこで空港として事業が成り立ちますから、その視点を是非検討の中でも考えていきたいと言いますか、考えるべきではないかなと思っております。

【座長】 有難うございます。初回からご意見が出なかったらどうしようかと一番恐れて

いたんですけれども、これだけ活発なご意見、それも結構本質的なご意見を頂きまして、本当に有難うございます。

色々頂いたところを踏まえて、これからの進め方を詰めていくことになろうかと思うのですけれども、時間の都合もありまして、ここで今の段階で仮案として事務局の方で作って頂いた今後の進め方についてご説明を頂いて、そこに簡単にご意見を頂いた上で、締めの方に入りたいと思います。

### (3) 今後の進め方について

【空港政策課長】 それでは、お手元の資料4、資料5につきましてご説明申し上げます。

私どもである程度案を作らせて頂いた検討会のスケジュールでございます。第2回、1月下旬あたりを想定させて頂いておりますけれども、ここから4回ほどに渡りまして、空港、非常に関係者がおおございます、そういう意味では、先ほど頂いたお話の中、既存のプレイヤーの方々、あるいはプレイヤー候補になられる方々のお話を是非聴かせて頂いて、聴いて頂きたいと思っております。学識経験者の方ですとか、あるいは金融機関・PPP関係者の方、エアラインの方、空港会社の方、空港ビルの方などのヒアリングをして頂いてはいかがかと。

現場を見て頂くことも重要かと思っておりますので、例を書かせて頂いておりますが、空港を見て頂ければというふうに思っております。

その後、ご議論を頂きまして、5月あたり頃でございましょうか、皆様から、場合によって、メールでありますとか、あるいは書式は私どもでも作らせて頂いても、あるいはアンケートの形でもいいのかなと思っておりますが、皆様方のご意見をこの時点である程度集めさせて頂いて、如何かと思っております。

最終的には、7月頃を目指して頂いて、ご議論をして頂くのは如何かなと思っております。

2回から5回までのヒアリングに関しまして資料5を用意させて頂いておりますが、通常事務局の方から、こういった方々で如何でしょうかということをお願いするのですが、民主的な運営ということもあって、ヒアリングの対象の方々、私どもでカテゴリー、第2回から第5回までさせて頂いておりますけれども、仮にでございますが、こういったカテゴリーで、どなたか適切な方、例えば〇〇委員からも話がございましたが、

失敗事例をご存じの方もおられるかもしれませんが、そういった方をご推薦して頂くことも如何かと思っております。また、そういった方々にこういうことを聴いてみたいということがございましたら、別紙の様式で、後ほど私どもからEメールでお送りさせていただきますので、恐縮でございますけれど、12月10日までにご回答を頂戴できればと、もちろん回答なしということでも結構であると思っております。

頂きましたヒアリング内容につきましては、ヒアリングさせて頂く方が選ばれましたら、その方に委員の方々がこういうところにご関心をお持ちですのと、私ども答えさせて頂きたいと思っております。そういったところを中心に説明して頂ければと、このように考えております。以上でございます。

【座長】 有難うございます。成長戦略会議の時にお役所が仕切ろうとすると、やたら暴れる委員が多かったので大分学習して頂いたのかなというふうに思っておりますけれども。

大きく言えば、今日頂いた意見を踏まえながら、基本はまずヒアリングを出来るだけ広い範囲の方から論点を出していくと、そのときにどういう方にヒアリングしたらいいのかというのを皆様のお知恵を頂きたいと、その上で、自由討議をきちんとして上で、論点をこのへんにしていったらいいかがというのを皆様とご一緒にまとめていくというのが大きな流れだと思いますけれども。

このへん個別論でも全体でも結構です。もし進め方どなたからご意見がありましたら、頂けますでしょうか。

〔委員からの発言なし〕

これは、今後も時間もありますので、このアンケート以外にもこういうふうにというのがありましたら、是非頂戴してですね、恐縮ですが、事務局の方には私どもみんなに出来るだけ回して頂いて、こういうご意見がありましたと言うことを示しながら進めるということやらして頂ければと思います。

それでは、今後の進行等を事務局の方にお返ししたいと思います。

## 閉会挨拶

【空港政策課室長】 大変有難うございました。

それでは、最後になりますけれども、市村国土交通政務官から閉会の挨拶を申し上げさせていただきます。政務官よろしくお願ひ申し上げます。

【市村政務官】 本日は御立座長、また柳川座長代理をはじめまして、委員の皆様には貴重なお時間を賜り、こうしたお時間になりますことに心から感謝を申し上げます。限られた時間でありましたけれども、今日は、先ほど座長も仰ってましたように、本質的な議論も含めまして、一回目から活発な議論を賜りましたことを心から感謝申し上げます。

本来、私も国会でこういう議論ばかりやっているといいなと思うのですが、なかなか中身のない議論も多いのですから、本当にご議論頂いたというのを改めて感じております。

今、航空行政、大転換期でございます。その中で、こうした検討会が立ち上がったことは大変意味があると思っておりますし、関心が高いと思います。民営化というのも一つの目的というか、一つの方向性でありますけれども、先ほど失敗事例を学ぼうということがありました。様々な角度からご検討賜りまして、そんなに長い時間かけられないと思いますが、委員の皆様のお知恵を賜りながら、より良い航空行政になるよう、またそれから国民の利便性増進にですね、利便の増進につながるようにしていかななくてはならないと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひします。

本日は有難うございました。

## 閉 会

【空港政策課室長】 次回の開催日時や場所につきましては、大変お忙しい方々と思いますので、出来るだけ早めに決定した上で、改めて事務局の方からご連絡差し上げたいと思います。

それでは、第1回目、本日の検討会は、これにて終了させて頂きたいと存じます。どうも大変有難うございました。