

## ヒアリング(第2回～第6回)のまとめ

### I. 運営形態見直しの目的・意義

#### (基本的考え方)

- 空港毎に収支の透明性を高めた上で、独立して採算が取れる運営をしていくことが重要。(航空会社等)
- 民営化や経営一体化の実施に当たっては、将来にわたって安定的かつ持続的な空港運営の確保が前提となる。(地方公共団体)
- 民営化や経営一体化は、すべての空港を一律に実施するのではなく、地元自治体等が目指す政策や各空港が個別に抱える事情を配慮して実施する必要がある。(地方公共団体)
- 空港の長期的な収支を把握するために、空港ビルを含め空港毎の収支の策定・公開の更なる充実化や将来の空港の整備経費・維持管理経費などの情報開示を進めるべき。(地方公共団体等)
- 空港経営の収益ドライバーは非航空系収入の拡大であるため、民間投資家を募るためにも、航空事業と非航空事業の一体化をした上で、民営化等を行うべき。(学識経験者, PPP 関係者)
- 国が主体的にかかわるべき拠点的な空港以外の空港は、国から自治体に管理者の地位・権限を移管することを原則とし、存廃も含めて自治体の自主的な判断に委ねるべき。(PPP 関係者)
- 運営形態にかかわらず、大規模災害発生など緊急時には、国が空港運営に関与できるように仕組みにしておくべき。(地方公共団体)

#### (空港の果たす役割)

- 空港は、地域における空の玄関口であり、他の地域とヒト・モノ・カネを結びつけることによって地域に経済波及効果を生じさせる、地域発展のために必要不可欠な社会資本である。(地方公共団体, 空港ビル会社, 航空会社等)
- 大規模災害発生時において、救出活動・医療活動の拠点、緊急物資の輸送のための拠点、航空機等の給油・駐機基地として、重要な役割を果たしている。(地方公共団体)
- 収支が赤字か黒字かという点のみで空港の必要性を判断するべきではなく、その空港が持つ公共性・地域経済に与える影響など、幅広い観点から議論を行うべき。(地方公共団体, 航空会社, 空港ビル会社)

### (期待される効果)

- 民間の知恵と資金を活用することで、適切な設備投資・更なる経費節減等の様々な施策を通じて空港経営の効率化・収支改善が図られ、結果として利用者（旅客・航空会社）の利便性向上や地域経済の活性化が期待される。（地方公共団体、空港ビル会社、航空会社等）
- 航空事業と非航空事業を一体的に経営することで、空港全体の運営の最適化（空港全体のコスト削減、非航空系収入を利用した航空系の空港使用料を低減等）を図り、路線の維持・増便、新規参入など航空需要の促進が期待される。（航空会社）

### (懸念事項)

- 空港が民営化等されると、公共性・利用者利便性に重点が置かれなくて、過度に収益重点に運営されるリスクがある。（航空会社等）
- 小規模空港では民営化等を実施して独立採算が採れるか疑問。（空港ビル会社等）
- 航空系と非航空系の一体経営を進めるためには、非航空企業の株主や自治体等、幅広い関係者への合理的説明(明確なインセンティブ)が必要。（学識経験者、PPP関係者）
- 空港全体の効率的運営という観点からは、航空系・非航空系の一体化は有効な手段のひとつと考えられるが、一体化することで空港全体の経営効率化がどの程度向上するのか、着陸料等の低廉化がどの程度図られるかといった具体的な効果を検証する必要がある。（空港ビル会社）

## II. 運営形態見直しの手法

### (コンセッション)

- 民間の参入しやすさを考えると、空港基本施設（滑走路、誘導路等）の土地所有権は公的主体に残したまま、非航空系と一体化して空港全体を経営・運営する権利を一定期間民間主体に譲渡する方法を基本とすることが合理的。（PPP関係者）

### (指定管理者制度)

- 指定管理者制度では、指定管理者に着陸料等の空港使用料決定の裁量がないため、民間の創意工夫の発揮が限定されるという課題がある。（地方公共団体）

### (バンドリングについて)

- 空港間競争を重視し、個別空港毎に売却をして民営化すべき。（学識経験者）
- ネットワークとしての価値を高める等のために、複数空港を一括することも十分あり得る。（学識経験者）

## (その他)

- 投資家への売却を考えるのであれば、過去の投資はサunkコスト化して考えるべき。  
(学識経験者)

### III. 赤字空港の取扱い

- 小規模空港では民営化等を実施して独立採算が採れるか疑問。(空港ビル会社等)
- 収支が赤字か黒字かという点のみで空港の必要性を判断するべきではなく、その空港が持つ公共性・地域経済に与える影響など、幅広い観点から議論を行うべき。(地方公共団体, 航空会社, 空港ビル会社)
- 空港が民営化等されると、公共性・利用者利便性に重点が置かれなくて、過度に収益重点に運営されるリスクがある。(航空会社等)
- 効率的な運営を進めた上で、収入でコストを賄えない空港については、過渡的措置や、ナショナルミニマムの観点における恒久的な措置として補助を行う制度の構築が必要。(航空会社) 国には持続的・安定的な運営ができるような方策を考えて貰いたい。(地方公共団体等)
- 不採算空港については、自治体の責任により、維持ないし廃港を選択すべき。(学識経験者, PPP関係者)

### IV. 航空事業と非航空事業の経営一体化

- 民営化や経営一体化の実施に当たっては、将来にわたって安定的かつ持続的な空港運営の確保が前提となる。(地方公共団体)
- 空港経営の収益ドライバーは非航空系収入の拡大であるため、民間投資家を募るためにも、航空事業と非航空事業の一体化をした上で、民営化等を行うべき。(学識経験者, PPP関係者)
- 航空事業と非航空事業を一体的に経営することで、空港全体の運営の最適化(空港全体のコスト削減、非航空系収入を利用した航空系の空港使用料を低減等)を図り、路線の維持・増便、新規参入など航空需要の促進が期待される。(航空会社)
- 民営化や経営一体化は、すべての空港を一律に実施するのではなく、地元自治体等が目指す政策や各空港が個別に抱える事情を配慮して実施する必要がある。(地方公共団体)
- 航空系と非航空系の一体経営を進めるためには、非航空系企業の株主や自治体等、幅広い関係者への合理的説明(明確なインセンティブ)が必要。(学識経験者, PPP関係者)

## V. 規制のあり方

### (行為規制)

- できる限り規制を排除し、経営に関する一定の裁量を民間に持たせることを基本とすべき。但し、公平性・公共性を担保する規制の枠組みが必要である。(PPP関係者等)
- 空港事業者には過度な裁量権(特に発着枠、路線選定等)を与えるのは望ましくない。(航空会社)
- 安全、保安、騒音は規制で対応すべき。(学識経験者)

### (経済規制)

- 空港の使用料体系の自由化が必要であり、可能な限り規制を撤廃すべき。(学識経験者)
- 空港事業者が需給・サービス内容等に応じて柔軟に価格設定ができるように、価格政策等の自由度を上げていくことが必要。(PPP関係者)
- 空港は地域独占性が高く、競争による料金水準の低廉化といった市場原理が働かない傾向があるため、空港使用料等については維持・運営のための費用を客観的に評価し、適正な料金設定が図られる仕組み(空港と航空会社がメリットもリスクも共有する仕組み)が必要。(航空会社)

### (資本規制)

- 投資家を競争的に呼び込むためには、資本規制は自由にした方が良い。(学識経験者)
- 諸外国では、政府保有義務、外資規制、大口規制を課している例がある。(学識経験者)
- ファンド等の場合、その性質上将来的に売却して結果として所有者が変動することが想定されるため、ファンド等の資金を活用する場合は、所有者の変更の妨げとならないような手当が必要。(PPP関係者)
- 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は繋がらないため避けるべき。(学識経験者)

### (その他)

- サービス品質については、空港利用者(旅客、航空会社等)や第三者が定期的に評価する仕組みも必要。(航空会社)

## VI. 実施の際の考慮事項

### (自治体の関与)

- 民営化や経営一体化は、すべての空港を一律に実施するのではなく、地元自治体等が目指す政策や各空港が個別に抱える事情を配慮して実施する必要がある。(地方公共団体)
- 航空系と非航空系の一体経営を進めるためには、非航空系企業の株主や自治体等、幅広い関係者への合理的説明(明確なインセンティブ)が必要。(学識経験者, PPP 関係者)
- 国が主体的にかかわるべき拠点的な空港以外の空港は、国から自治体に管理者の地位・権限を移管することを原則とし、存廃も含めて自治体の自主的な判断に委ねるべき。(PPP 関係者)
- 民営化・経営一体化は、利用者利便性の向上等を図る上で有効な手法であり推進すべきと考えるが、国には持続的・安定的な運営ができるような方策を考えて貰いたい。(地方公共団体等)

### (今後の空港整備のあり方)

- 将来の更新投資、新規投資が着実にできるような枠組みを作る必要がある。またこれを民間資金でどうやって実践できるか、これを可能にする持続可能な仕組みができるような制度を考えなければならない。(PPP 関係者)
- 受益者負担の原則は維持しつつも、将来にわたって安定・持続的な空港運営を確保し、空港運営会社の財政基盤を強化するためには、滑走路増設等の大規模な空港施設整備・修繕は国が責任を持って整備すべき。(地方公共団体, 空港ビル会社等)
- 大規模災害への対応など空港運営の安定化のためには、経営安定化基金や保険制度の創設等が必要ではないか。(地方公共団体)

### (多額の債務)

- 多額の債務を抱える羽田空港を民営化等する際は、空港使用料等の負担が過大になる懸念があるため、何らかの対策が必要である。(航空会社, 空港ビル会社)
- 羽田空港に係る借入金償還については、償還方法の見直しも含め単年度における償還額を減額できるような見直しを検討すべき。また、独立採算運用後の羽田空港の収益からの返済等の多様な選択肢を検討すべき。(航空会社等)
- 羽田空港における既存の多額の債務償還を考慮すると、上下一体の民間会社として設立・経営していくためには多くの解決すべき課題がある。(空港ビル会社)

#### (地代・環境対策等)

- 那覇空港は民有地部分が多く、民有地借料負担が大きいため、今後も収支面では大きな赤字が想定されるため、借上部分の負担を減らすことが課題である。(空港ビル会社等)
- 空港用地の3分の1が借地である福岡空港においては、その歴史的経緯を踏まえ、空港の運営主体が国以外に代わることについて土地所有者の理解が必要。また、多額の土地賃借料については国が責任を持つべき。(地方公共団体)
- 市街地に立地する福岡空港は、多額の航空機騒音対策費を負担しているが、民営化等により運営主体が代わった際も、引き続き国が責任を持つべきである。(地方公共団体)

#### (共用空港等)

- 共用空港では、効率的且つ円滑な危機管理・対応のためには、民間と防衛省との連携ではなく、国同士(国土交通省と防衛省)で連携・対応すべきであり、引き続き国(国土交通省)が管理することが適切。(空港ビル会社)
- 民営化等する場合、共用空港や自衛隊・米軍の利用が多い空港は、空港運営の自由度が束縛される可能性があるのではないか。(空港ビル会社)

#### (その他)

- 民営化においては、空港で働く労働者への配慮も必要。(航空会社等)

以上