

平成23年7月26日

15:30～17:30

於：中央合同庁舎3号館11階特別会議室

第8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
○とりまとめに向けた討議①.....	3
○閉会	4 6

開 会

【空港運営調整室長】 それでは、ただいまから、第8回目になりますが、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、航空局ネットワーク部企画課の高杉でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

まず、第8回目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。政務官、よろしくお願い申し上げます。

【市村政務官】 改めまして、本日もこうした貴重な時間をいただきまして、心から感謝を申し上げます。

ちょっと、すいません。エレベーターで、ここに4階から上がってくるまで、各駅停車で5分ほどかかってしましまして、大変お待たせしたことをまず冒頭で、心からおわびを申し上げます。

きょうは8回目の検討会、貴重なお時間をいただきましたことを感謝申し上げます。これまではいろいろな、さまざまな議論を経て、またいろいろなご意見をいただいたもの、御立座長のほうでいろいろ報告書の案をお取りまとめていただいたというふうに伺っております。

また最近、ご存じのようにLCC等、航空事業者のほうもさまざまな方策を今、打ち出して、また、航空業界の発展に向けて動き出しているというところでありまして、やはりこの空港のほうも、また、その皆さん、利用される空港のほうもきちんとこれを受けとめながら、やはりこの会が民の知恵と、資金を生かすための方策を取りまとめていただくことを心から祈念しているわけでございます。本日も、貴重なお時間いただいております。忌憚ないご意見を賜りながら、また、きょうも活発なご意見を賜ればと思います。よろしくお願い申し上げます。冒頭のごあいさつとさせていただきます。きょうもよろしくお願い申し上げます。ありがとうございます。

【空港運営調整室長】 ありがとうございます。

それではまず、事務的なご連絡からさせていただきますが、本日の検討会でございますけれども、江口委員、樫谷委員、木場委員、花岡委員、柳川座長代理が所用によりご欠席でございます。

続きまして、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。議事次第、委員名簿、配席図、それぞれ1枚ずつございます。右方に資料の1といたしまして、「(案) 空港経営改革の実現に向けて 空港運営のあり方に関する検討会報告書」というホチキスどめした資料がございます。

また、そのほか横長でございますが、右方に資料2といたしまして、「空港の収支状況について」、これは1回目の検討会で19年度の合算収支を出させていただいておりますが、この20年度、21年度の数字でございます。そのバックデータになります資料が、別添の1、空港別収支の資産結果について、さらに、細かいデータになりますけれども、別表の1、別表の2という形で、20年度、21年度のバックデータがA3の広い形でお手元に置かせていただいております。

以上となつてございますが、もし不足等ございましたら、事務局のほうにお申しつけくださいませ。

また、きょうも青いファイルで過去の資料をすべて席上に配付させていただいておりますので、これはこれからの議論のときに適宜ご参照いただければ幸いです。

また、本日の検討会につきましてはプレスの方々に公開することとしております。いらっしゃらないとは思いますが、一応、冒頭のカメラ撮りについてはここまでとさせていただきますので、一応含みおきいただければと思います。ペンの方はこの後も引き続きご出席されておられます。

それでは、これより議事に入らせていただきたいと思います。議事の進行は御立座長をお願いいたします。座長、どうぞよろしくお願い申し上げます。

とりまとめに向けた討議①

【座長】 よろしくお願いたします。

ほんとうに、お忙しいところありがとうございます。いよいよ取りまとめていく時期に入りましたので、本日、私のほうから報告書の案というものを提出させていただきますので、まず恐縮ですが、冒頭に私のほうから、その内

容についてご説明をさせていただきたいと思います。それで提出させていただきました論点ペーパーに対して、皆さんからほんとうに貴重な意見ありがとうございました。大多数の方からは、書面も含めてご意見をいただきまして、できる限りあるいはそれを踏まえた形で案にしたつもりでございますけれども、まだまだ足りないところもあろうかと思っておりますので、ぜひきょうはいろいろなご意見をいただきたいというところでございます。

今後、きょう意見をちょうだいして、この意見を踏まえ、必要な場合は修正させていただくと。もちろん修正させて取りまとめる前には、皆さんのほうにきちんとお話をさせていただくつもりでありますけれども、もう一度ぐらい議論させていただく必要があるのかなと思っておりますので、ひとつご協力のほどよろしくお願いいたします。

夏休み等あって、皆さんスケジュールが大変難しいということを事務局から伺っておりますけれども、どうかご配慮賜ればと思います。

それでは、お手元の資料の1に沿いまして、私のほうからご説明させていただきます。

1 ページめくっていただきまして、これは紙自体は結構分厚いんですけれども、中身の報告書の部分の案の部分は、基本骨格、15ページほどになっておりますので、この目次の部分、まずちょっと簡単にご説明申し上げまして、中身のキーポイント、お読みいただいている方も多いかと思っておりますけれども、キーポイントは繰り返させていただきたいと思っております。

まず、最初のところに背景がございます。これはもう何度もお話しさせていただきましたし、ご了知のとおりでございますが、まずは国民、具体的にはユーザーであり、空港のある地域住民の方のメリットを出していくために、しかもそのためには、あんまり国民負担を増やすんじゃなくて、民間に一定のリスクと資金を入れてもらって、そのかわり知恵も一生懸命出させていただくと、こういう形で国交省の各分野の成長戦略をつくろうという議論がありまして、その中の航空分野の中で、先ほど政務官のほうからありましたけれども、LCCはおかげさまで、この政策変更以降、かなりのスピードで日本に入ってきてくれておりますし、正直申し上げて、期待以上に日本の国内の地域と首都圏等を結ぶような路線も含めて、大都市を結ぶ路線を含めて、どうもうまく運んできそうな流れになっておりますと。

空港法も見直していただけたし、航空法も見直していただいたという、その全体の中で、今回はその残されたピースであります空港の経営の部分につ

いてどうあるべきかというところでございます。

2つ目のところでは、それを考える上で、今回対象となっております国管理空港27プラス1、伊丹も入れれば28になりますけれども、そもそもは本来、かなり公共的な部分も含めて大きな役割を果たしているところを確認させていただいて、現在の経営構造の課題、そういうことを少し書かせていただいております。

5ページからが、今回の皆さんとご議論させていただいた中身でございます。課題解決に向けてどんな方向性で、どういう原則をとっていくのかというところ、それをお話し申し上げると。その上で途中いろいろヒアリング等、あるいは事務局のほうで現地調査もしていただいておりますけれども、海外事例のところ、並べてその上で今回非常に大事だと思っておりますのは、原則はきちんとすると、国民負担を増やさない形でユーザー、地域に対してメリットがあるようならやるということをはっきりした上で、その上でしかしきめ細かく、それぞれ個別に異なっている空港地域の状況をきちんと対話を通じて理解し、それから、民間セクターの方々とも当然対話していくというようなプロセスが非常に大事になってまいりますので、具体的にはどんなプロセスで、今後どうやって進めていくのかと、このところを少し厚めになりますけれども、あえて書かせていただいております。

その上で、論点については、こういう考え方をとってはいかがかというところをまとめさせていただきまして、最後はこれは政務三役をはじめ、国交省航空局の皆様をお願いというか、腹を決めてきっちりやってくださいと、すいません、失礼千万な言い方になるかもしれませんが、これだけの皆さんがこれだけの時間を使っているわけでありまして、これが店ぎらしの紙になったんでは何の意味もないので、どうやってフォローアップしていただくかというところについて、一言述べさせていただくというところでございます。

それでは、早速中身についてお話し申し上げたいと思います。

まず、1ページのところでございます。先ほど簡単に申し上げましたように、昨年の5月17日に国交省の成長戦略ということが発表されました。この3段落目にありますように、財政に頼ってどんどんどんやるということはいかないけれども、しかし、やっぱりこの国交省が持っているようなインフラにかかわる部分というのは、日本の経済が成長し、国民の福祉が向上していくためには非常に大事なものであると。そこをきちんとやっていくためには、民間の知恵と資金をどういうふうに入れていこうかというところがスタートポイント

トでありまして、その中で、航空分野につきましては、(2)に書いてございますけれども、オープンスカイであり、それから、この98空港の整備が大體概成されましたので、その上で運営をきちんとしていながら、利用者に対する必要なコストが下がっていくような、どういうやり方をしていくのかというところをやっていくというところかというところがあったわけでございます。

また、その中では、一番下に書いてございますけれども、関空をやっぴり首都圏空港と並ぶ、日本にとっての国際拠点空港として再生していただくためには、もともと営業利益ベース、民間的な言い方をすると、日本で1番、2番のもうけが出ている空港であるにもかかわらず、バランスシート、借金のほうが1兆数千億という巨大なものがあつたので、なかなか必要な投資もできないというところで、ここをある意味先行事例的になりますけれども、伊丹とあわせまして、民間にいわゆるコンセッション、運営委託をしてもらって、民間の資金も入れながら、必要な投資をし、伸ばしていただくと。ひいては地域振興にもつなげていくという、1つのモデルケースとして進めるというようなことが述べられております。

その上で、ただ空港だけを用意してもいけないわけでありまして、世界中を見ますと、大體いろいろな見方があるんですが、先進国ほとんどのところでは、3割ぐらいの航空路の供給がいわゆるローコストキャリア、LCCによって賄われていると。これは単純にいいますと、国内であれば高速バスと同等の値段で旅行ができると。逆にいうと、これは親族訪問のような需要も出ますし、新しい観光需要も出てくるということで、こういうものがきちんと入ってくるようにすべきであるということをこの中でも申し上げ、LCCを促進するという、ある意味方向は出していただきました。

今回はできればこの空港のあり方、経営のあり方も変えながら、さらにこういう形で地方の観光が増えたり、実際には今までになかった形で運営できるので、ローコストで旅行するメリットというのは、国民あるいは海外からの旅行者の皆さんに感じていただくということをしていきたい、その残りのピースであるということを申し上げております。

したがいまして、残った部分でありますこちらの検討会というのが、皆さんのご尽力、ご協力を得まして発足したわけでございますが、この先ほど申し上げました国交省の成長戦略自体は、ある意味、新成長戦略というものを先取りしておりました関係上、その形で国全体の成長戦略として閣議決定されているものでありますので、基本的には、政策の方向性がこの中でどうやって具体

的にやっていくかというところに入ったということですので、今回の具体論に入らせていただいたというところでございます。

2になります。ここは複数の方からご意見をいただきまして、やっぱり空港というものを、あるいは民間の資金と知恵を入れていくにしても、そもそもどういう役割のものであるかということの再確認は必要だろうということで書かせていただいております。

基本的には、空港は外に向けた、あるいは国内の空の玄関口ということでありますので、この日本自体の国際競争力を上げ、持続的に経済成長していく上では、特に隣に成長アジアがありますので、この空港がきちんと玄関口として、「ヒト・モノ・カネ」が動くようにするということが非常に大事と。その上で実は地域の交通の結節点になっているということがございます。空港がありますと高速道路であれ、あるいはアクセス鉄道のようなものもあれ、いろいろなものがリンクしてまいりますと。その上でこれがかなり大事なところでありますけれども、単にインフラをつくっただけではだめで、地域の情報発信やにぎわいと、あるいは実際にいろいろな資源の輸送ということで、観光振興や産業振興の拠点にもなると、これが持ち出されることが非常に大事であるということを書かせていただいております。

第4には、今回の3・11のときには、いみじくも明らかになりましたけれども、大規模災害等には、やはり陸路が寸断された場合にも空港の持つ拠点との交通の結節点であるということが非常に生きたところでもあります。

被災自治体の支援拠点として、あるいはあってはならないことでありますけれども、有事の際には安全保障の拠点として、公的な役割を果たすということですので、ここら辺をきちんととらめた上で揺るがすことなく、どうやって今回のあり方、経営のあり方を見直していくかという、まずは前段の確認でございます。

さて、こういう形で、基本的な役割を果たしてはおりますけれども、現在の国管理空港はどうなっているかといいますと、28空港、うち自衛隊等との共用空港が8空港、これが国の管理空港でございます。成田等の会社化されている空港が3空港ございまして、さらに、地方自治体が管理していただいております空港が67あると。うち離島空港が34あるという形でございます。97、98という数字の中でも、かなりの割合が国であり、それから地方自治体という形の、あるいは公的なセクターが管理するというのが日本の空港の現状でございます。

この中で国管理空港は、いわゆる航空系事業と呼ばれております滑走路とか誘導路、エプロン等の、この基本施設は国土交通省が、ものによりましては共用空港では防衛庁さんも入っておられますけれども、やりまして、ここで着陸料等は、路線ごとの若干の割引等があるものの、年度ごとに全空港の収支バランスを見るという、単年度会計ベースで全体ベースで一律のタリフというのがあります、例えばある空港が、先ほどのようなLCCで機動的に対応したいというときにも、論理的にはできる仕組みにはなっているんですけども、なかなかそれが進まないという一律主義できてしまったというところが今までありますし、これは裏返すと空港ごとに一体どんなふう経営がなされていて、したがってその中で、収入をこうやって増やそうとか、費用をこうやって減らそうとかという効率化インセンティブというのがなかなかわきにくいという仕組みでもあったかと思っております。

もう1つは、これは我が国にかなり特徴的でありますけれども、いわゆる非航空系の事業、ターミナルビル等は、これは国とは異なる第三セクター等の主体が空港法に基づきまして、施設事業者としての指定を受けると。その上で、これは国有財産法の中で利用許可を得るという形で、航空事業と違う形の主体が独立した形でこれを経営するという形になってきているというところであります。

この全国一律でかつ分離しているというのが、やはり今までのパラダイムの、特に20世紀の後半に空港を増やしていかなきゃいけないときには、それなりの蓋然性をもってうまく機能していたところがあるんじゃないかと個人的には思っておりますけれども、98空港が整備され、その上でもっと利用コストを低廉にしたり、地域活性に生かしていくという意味では、どうも足かせになっている部分があるんじゃないかと。具体的には航空系の事業を効率的にやって、例えば着陸料等を低廉化、適正化すると、そのことをすると一定程度便数が増えたり、旅客が増えるということになるんですが、このメリットは最大に出てくるのは、今、別主体が経営している非航空系事業であります。きちんと着陸料を下げ、お客さんが増えても、航空事業をやっている人には実はプラスがないということになってしまっているということがあります。

一方、物販とか、テナントマネジメント、ホテル等、これをきっちりプロも入っていただいて経営すると。ここで出た利益を一定程度使って、もっと旅客が来るように航空系事業のところの経営の効率化を図ろうということをするにも、これも切れているというところでありまして、この2つが切れていると

ころから、両方でパイを大きくするという動きになりにくいというのが現状の問題かなど。

これがあります関係上、マーケティングでありますとか、オペレーションのマネジメントとか、ある意味、空港というのは、経営の対象というふうに先進国ではほとんど位置づけられております。新興国の中でもご高承のとおりシンガポール等、積極的に経営という視点で空港を、インフラをマネジメントしているという流れが出ている中で、残念ながらそれになってこなかったというところがありまして、結果的には本来はこういう自由度を高めて経営をすることで、各空港それぞれ後背地も違いますし、観光事業も違えば、ネットワークのあり方も違うので、その中で例えば地域と連携しながら、戦略的な誘致活動をしたり、機動的に利用料金を変えるということが非常にしにくいわけでありませぬ。

今は、地公体さん等が、観光振興の予算で独自にやっただけでも、それを着陸料の逡減に充てるというようなことができないというようなことになっておりまして、ここの連携上ももっと強めていく価値があるのではないかなどというのが課題認識であるし、皆さんからもご指摘いただいたところかと。

こういう形で、オープンスカイがだんだん進んできましたし、LCCも入ってきているんですけども、ここで空港の経営をある意味、世界標準にしていこうということで、もっともっと地域や空港のポテンシャルを最大限に生かしたネットワーク、そこから利用者増と、ひいては経済成長ということにつなげていこうことができるのではないかとこのところでもあります。

一方、(3)にございますが、この今までの仕組みというのは空港整備勘定と、途中から勘定のあり方が若干変わっておりますけれども、大きくくくれば、こういう特別会計的なもので支えられてきているわけでもあります。

実際には、今まで空港の整備や運営、これはつくるときにもそうですし、運営に含めても利用者負担という原則でありますので、主として航空会社が間接的に旅客から収受し、自分たちが払うという形ではありますけれども、着陸料等々の収入。それから、空港ターミナル等に対しては地代の形で国有財産の使用料、こういう形で入ってくるものというので、まずは基本的に運営が行われた。

それに加えて、23年度の予算ベースでは700億円を超える一般会計、これは航空機燃料税と一般財源と両方入っておりますけれども、これを繰り入れて、基本的に回していくという仕組みになっております。全体でプールすると

いう仕組みになっているというふうにお考えいただいてもいいかと思えます。

ただ、巨大な整備が必要であった羽田空港の拡張というようなところについては、これ以外に財投から借り入れというのもありまして、いまだに1兆円ほど債務が残っているということもこれを付記していく必要があるかなと思えます。これをどうしていくかということが大きい課題でございます。

着陸料や国有財産使用料については、空港の維持・運営・整備以外にも、借入金の返済にも充てられておりますし、福岡と那覇だけは、空港が民間の所有者さんから土地を借りているということで、この地代の支払いにも充てられているというところがございます。

こういう形で行われているわけですが、あえて航空系事業について、空港別に収支を試算しようと、それがまず第一歩であろうということで、ここ3年間進めてきていただいているもので、皆さんのお手元にも資料がございますが、これを見ていただきますと、やっぱり赤字経営になっている空港もあります。これは試算の前提によります。これはストレートに言うと、全体で空港を整備していけばいいわけで、個々の空港が赤字かどうかということが大事なわけではないというようなところがあつたと言われても仕方がないというようなところかと思えます。

一方で、次のページになりますが、非航空事業については、一定の地代を支払っていただいておりますが、一種、長らく独占的、継続的に経営されております。これは実はもう空港ごとに、これもご努力もすごく違うというのが正直なところなんです。大半は実は黒字経営になっております。もちろん今回施行しておりますような、航空事業、非航空事業の一体化によって、もっと全体の収支はよくなるはずであるというふうに私は思っておりますけれども、仮に現在の収支を見ても、この単純合算しますと、大多数の空港は毎年キャッシュを生んでおります。

キャッシュを生んでいるビジネスということで、これも長期にわたって活用されるインフラでありますので、かなり継続的にキャッシュが見込めるというものでありますので、民間のセクターから見ますとこれは運営委託してもらえれば、自分たちがビジネスにしやすいというたぐいのものであると。いわゆるPFIとか、運営受託に適したものであるというのが今の空港事業、両方足した場合のところではないかと。

あくまで大事なものは、先ほど最初に申し上げましたように、国民、ユーザーであり地域住民のメリットでありますので、これを進めながら実際には皆さん

にとって、利用者、国民、地域、航空事業者等にパイの拡大にどうやってしていくかということで、今回のことを進めていきたいというところがここの今の課題認識のまとめであろうかと思えます。

このメリットを出していくためには、5ページの3以下の方向性と原則をとってはいかがかというのが案でございます。1つ目には、当たり前のことなんですけど、最初に確認したとおり、空港というのはいろいろな役割を有してあります。やはり魅力ある空港をつくっていくということでありますので、公共交通インフラとしての公共性、公益性、それに加えて、航空会社利用者にとって魅力を向上させて、いろいろな会社が飛んでくると、路線・便数が増えると、利用者が増えるということで、実質的には業者だけではなく、その空港の経営母体、あるいはその後背地にある地域の皆さんにとってもメリットがあるような形を執行するんだということをはっきり確認しておくべきかなと。

国際航空の分野におきましては、オープンスカイ、LCCということで、急速にこういうことが、環境が変わっておりますので、逆に、空港ごとにその環境変化に適応できるようにしておくということも大事かなということであるかと思えます。

実際には今回の震災で、今、インバウンド観光、非常に苦戦しておりますが、こういうことを早く進めていくことで、これをまた再拡大基調に乗せるということも必要なんではないかと。これができれば空港ターミナルの中の物販・飲食等、それからその外にある地域の宿泊・物販等、ビジネスの拡大機会、雇用拡大機会というのはかなりのものがあるんじゃないかなというふうに思っておりますし、結果的に、航空利用料金等の低減、利用者増等を図るということで、我が国航空会社の競争力の向上や、利用者利便の向上にもつながるということを期待するものであります。

2番目は、この国民負担の軽減ということで、先ほどから申し上げましたように、航空系事業だけを見ますと、キャッシュフローベースで赤字を抱えている空港もあります。借金も1兆円に達しておりますということで、その中でも、利用者を減らすためには、着陸料を減らしていかなければいけない。今までの枠組みでは、着陸料を減らすと借金返せないとか、こういう議論にどうしてもなってしまうので、これはトータルでパイが増えるような形で手だてを打っていく必要があるということでもあります。したがって、大きい方向性は、航空系事業と非航空系事業の経営の一体化であり、料金設定の柔軟性、機動性の活用であり、何と云っても、民間の知恵と資金を活用していくというような

ことであろうかと思っております。

これをやって現状の航空事業の赤字を最小化、ないしできれば解消して、事業価値を大きくしていくというところが大事であろうかというふうに思っております。

この2つの魅力ある空港であり、国民負担をこれ以上増やさないということ考えたときには、基本原則として4つ述べさせていただいております、繰り返しになりますが、航空と非航空事業の経営一体化、2つ目は、その中で民間に知恵を資金を入れてもらい、しかもプロの経営者の経営をできるだけ入れ込んでいってもらうということであろうかなというふうに思っております。

この2番につきましては、下に書きましたけれども、さはさりながら災害等の不測の事態への対応を含め、公共インフラとしての役割を担保すると。それから、民間投資家は過去の投資を経営、経済の用語でいうと、サンクコスト、過去どれぐらい投資されたか、彼らは関係ないわけでごさいます、これからキャッシュフローがあれば受けてくれるという方は結構いるはずでありますので、これを導入する施設保有に対するコストをきちんと下げていくということが必要だろうかと思います。この中では、大きい方向性としては、今回の改正PFI法に基づきまして、土地、場合によっては滑走路等でも構わないんですが、ある程度所有権というのは国に残っていると。出てきたところはやはり国がきちんと責任をとれる形を担保した上で、いわゆる経営する権利、ここの部分を航空系と非航空系あわせて運営権という形になりますけれども、いわゆるコンセッション型で民間に手を挙げてもらい、その中で地方との対案を踏まえてうまい形を提案してもらって、どんどん実行に移していくというのが一番いいのではないかなという形で書かせていただいております。

今、さらっと申し上げましたけれども、このときには3番であります空港経営に関する意見を公募し、地域視点も取り組んでいくということが現在の仕組みからのトランジションのためにはかなり大事だろうと。ご意見いろいろちょうだいしましたので、明記させていただきました。まずはこういうことを進めていくに当たっては、まず、空港運営を希望する投資家、これは〇〇委員のほうから途中で意見等もいただきましたけれども、年金等、足の長い資金を持っている人たちは、こういうところに投資をしたいという意向が国内でもかなり強いと承っております。これをいろいろな事業者さん、こういうディベロッパーさんであったり、商社さんであったり、いろいろな方がいらっしゃると思うんですけれども、受け取って、自分たちがお金を集めてリスクをとって、経営

をするという方々がいる。

ただ、彼らも、一部のサウンディングによりますと、やはり空港地域の個別事情に応じたことをやらないと、これはとてもうまい経営はできないという認識にどうも立っていらっしゃる方が多いようでありますので、こういう方々の意見を場合によっては今、運営していらっしゃる業者さんも巻き込んだ形で、きちんと意見を聞くというプロセスを入れて、その上で、マーケット・サウンディングと呼んでおりますけれども、正式にまずはロンバイディングと経営のほうの用語ではありますが、手を挙げたから絶対やらなきゃいけないわけではなくて、どんなやり方で、どんな知恵がありますかと、あるいはそのプロセスを通じていろいろな人が知恵を出し合って組んでいただくことも考えていただくというようなプロセスを入れてはいかがかなと。

これを受けた形で、今回の基本原則にのっとった形を揺るがさずに、しかし、ある程度具体的な機動的な詰めができるように、これから、後ほど申し上げますけれども、実行の方針というのを固めていくと。対話のプロセスを先に入れるというのが今回非常に大事ではないかということで入れさせていただいております。

また、注意書きさせていただいておりますけれども、既にいろいろな自治体さんがターミナル事業者の株主にもなっております。これは、いろいろな立場をお持ちということで、公共の立場としてのご意見をいただくことも必要でございますし、あるいは株主としてのお立場を、これはターミナル事業者さんを通じていただくことも必要になりますので、こういうようなところについて、きちんと意見聴取をするということを今回明記させていただきまして、これをプロセスに組み込むということでいかがなということで皆さんにお諮りしたいというのがこの案でございます。

それから、このプロセスをやっていく上でなんですけれども、これから、先ほど申し上げました関空、伊丹も含め、いろいろな形でこれはPFIというのを活用する仕組みが出てくるんだろうなと思っております。このときに、これはちょっとお役所の方を前にして言うと失礼なんです、お役所だけでやるというのは、あまりいいアイデアではないと正直言って思っております、やはり民間の、これもまた民間の方に失礼、私も含めてですけれども、手練手管交渉になれた方々に交渉するのを、これは官だけでやったのではなかなかうまくいかないところもありますので、これは民間から官の委託を受けたプロ、例えば会計士の皆さんであるとか、そういう方々が入っていただいて、きちんとし

た契約をつくるということを民間の知識、エクスパティーズを生かした形でやっていただくということもあわせてここは明記させていただきまして、これによって貴重な国民の財産でありますので、これがやたら昔の払い下げ制度のようなことはないとは思いますが、必要以上に安価に提供されるというようなことがないようにきちんと担保するというのもしてはいかかかということでございます。

こういうことを考えていく上では、8ページ以降ありますように海外事例あります。あえて1点だけ触れさせていただきますと、8ページに書きましたロンドン・シティ・エアポートでございます。これはいらっしゃった方、私も行って見てびっくりしたんですが、滑走路1,500メートル、ちょうど丘珠と一緒にぐらいなんですけれども、わりと小ぶりな小さい空港でありまして、したがって、民間企業がやってもそう簡単にうまくいかないんじゃないかなど。長距離路線も飛ばないし、魅力ないよという話だったんですが、これは実際には運営権を取得した企業が、ビジネス客に特化すると。これはロンドンの金融街に近いという特性を生かしまして、実際にはアイスランドの空港へ給油のために寄ると、その寄ったときに、アメリカの入管とか税関の手続きをするということ民間の知恵でこういうのをやったらどうだという提案がありまして、この結果、実はロンドン・シティ空港は、今までになかったような顧客を取り込んで、なかったようなサービスが提供され、かつこれは非常にうまく運営で、経営もうまくいっているんです。

ただ、これをよく見てみますと、民間はこういう知恵を出しただけではなくて、空港というのは巨大なオペレーション産業でありますので、現地の職員の雇用を保証した上で、職員がインセンティブを持って働けるように、かなり現場マネジメントとかにも知恵を出してくれたということの裏返しでもあろうかと思っておりますので、こういう例を見るに、やはり新しいアイデアとオペレーションをきっちり経営する知恵というところで、うまく民間さえ使えばやりようがあるというような例をご紹介させていただいております。

海外事例のところ、幾つか大事なポイントだけ、この中にも述べておりますが、契約のあり方についてはイギリスで黄金株、これはEUとイギリスのどちらが何をコントロールするかという議論にも、途中で状況変更があったりしましたので、やはり今後いろいろな状況変更のときに機動的に対応して、利用者ないしその他の方々がデメリットをこうむらないような機動的な契約制度の見直しの仕組みは入れたほうが良いというのはイギリスからの学びかなど。

それから、いろいろな国で、やはりある意味、独占／寡占インフラではありますので、利用料金、それからサービスレベル、こういうところについては、一定の縛りをかけると。民間が一生懸命経営しようというインセンティブを失うほど規制をかけてはいけないので、このバランスが非常に難しくなりますけれども、一定の公的なところは担保できるようにすると、もちろん安全性についても同様でございます。

それから、3番目は、これはオーストラリアのプロセス、先ほど申し上げましたように、彼らもまずは、9ページの一番下の段落に書いてございますように、いろいろな会社に出していくときにも関心表明をしてもらって、どんなやり方があるかということはお出す側としても把握できるし、仮入札をし、最終入札をすると。幾つかのプロセスを経て、実際には対話が進むとかという形を中に入れていきますし、マーケットの実態に合ったようなもので、かつ地域の実態に合ったようなものをやろうというプロセスをやっていますので、こういうところは非常に参考になるのではないかなというのが学びでございます。

このようなところも踏まえまして、10ページのところで、空港経営改革の実行プロセスというところでございます。ここが一番大事なところでありますので、少し詳細めにご説明させていただきます。

空港経営の改革に際しては、地域の経済・観光振興への貢献、利用者利便の維持・増進、赤字経営の縮小・解消を通じた国民負担の軽減、一方、民間側にとっては、投資対象としての魅力アップを図ると。これは、それぞれ気をつけないと相反することになりますので、こういうニーズ間のバランスをとっていくと。

また、大きい原則はきちんと立てるべきでありますけれども、27の空港それぞれに個別事情が存在するというところで、一定の柔軟性は絶対必要であろうと。これをやるために全部について細かいルールをつくるというよりも、原則をきちんと進めた上で、プロセスをいろいろ工夫していくというのが、今回のあり方検討会の最大のポイントかと思っております。

多くの方々から気にされております、どれぐらいの期間でということについては、私が書かせていただいております案のベースでは、10年後、2020年度、平成32年度中を目指して、国管理下の27空港すべての経営改革を実現するという、まず目標はきちんと置くと。やれるところだけやるのではなくて、まずきちんと目標としては、全部を10年間でやり切ると。実行プロセスにおいては、現在、底地のみしか空港ターミナルについては国が所有してお

りませんので、関係者ときちんと議論していく必要がありますので、現在2つのこと、空港の機能施設事業者の指定、それから、国有財産の使用許可、こういうことをスケジュールをあわせて議論のプロセスの中で、この10年間でどうはめていくかということを組み立てていくということがきちんと必要なんではないかということでございます。

そのためにはまず、今回の皆さんにさらにご意見をちょうだいして、取りまとめる案が出た後に、1年間ぐらいをかけていただきまして、これを具体的に空港経営改革の実行方針として公表すると。これは透明度を上げる上で公表することが大事だと思いますので、これはあくまで、この委員会、検討会の提言であります。これを政府の方針として、エンドースしていただく必要がありますので、空港経営改革の目的と方向性の原則と実行スケジュール等にして出していただくと。私どもの期待としては、現在、我々がお示ししている部分に即した形を具体化すると、これががらがら変わるものではないという理解ではありますけれども、そこを出していただくと。

これをやっていく上に当たっては、まずはインパクトがあることとして、国が実行プロセスを始める前に方針をちゃんと示すと、これが第一歩と。その上で民間の知恵と資金を導入していく上で、政策が安定してないと実際には民間側もリスクがとれませんので、こういう基本方針というのははっきり出していくことかと思っております。

次ページになります。その上で、先ほど申し上げましたように、あくまで共通の27空港向けの指針であります。こういう観点からは、実際は個性がありますので、自治体並びに空港ビル会社等の関係者からの意見聴取もこの中できちんと行っていくということを入れていくと。

この基本方針、実行方針が策定されまして後、マーケット・サウンディングをやると。具体的には、対象空港27のうち相当数をまず第1フェーズということで、後ほど申し上げますけれども、進めていくという中で、空港運営を希望する投資家や既存のターミナル事業者さん等の民間事業者、さらには関係自治体、地域の関係者から、個別事情を踏まえて、こんなやり方をしたいということをご提案いただくということのプロセスとして明示してはいかがなということでございます。

この中では、やり方、運営形態、経営手法を出していただく、提案を出していただくわけでありますので、今度は、国の側では、開示可能な情報をできる限り数値も含めて開示し、ノンバインディング、具体的には拘束力はないけれ

ども、公募としてある意味の一種仮入札の手前のような形で、アイデアをどんどん出していただくというプロセスをするという工夫をするのがいいのではないかなと。これをやった形で、具体的に実用化可能な制度設計が可能になるのではないかなと思っています。

もちろん、既存のターミナル事業者さんを含む地方や空港の事情に精通した意欲のある地域企業、これはストレートに申し上げますけれども、意欲あるということが大事でありまして、みずからの手でみずからの将来をかこうとしていた方については、できるだけ広く門戸を開放して、参加していただくことが、これは望ましいと思います。

一方、それほど意欲のないところは、これはある意味で運営していく主体が変わっていくということもやむを得ないと。

ここの部分をきちんとして考えて、両方満たしていき、この中では、おそらくは民間事業者さんも、その意欲ある既存の事業者さんや地域、自治体とは組んだ形でということが諸外国の事例でも出ていますので、そういう提案が出てくることを期待するものであります。

この中で、もちろん公平性ですとか国民負担軽減という原則は揺るがせないようにしないんですけれども、こういう形で、具体的にいろいろなご意見、個別事情というのをできるだけ勘案するというプロセスを組み込むというところでございます。

これもあえて付記させていただいておりますが、マーケット・サウンディングの結果、複数空港を一体経営するという、これは極論すると国管理空港を超えてということもあろうかという気もするんですが、いろいろなアイデアが多分出てくるだろうというふうに我々も思っておりますので、こういう中で、相当程度経営改善ができる案が出てきた場合については、一定程度この独占があるので、競争の観点はこのご意見もちょうだいしましたけれども、広域で広域間競争が担保できれば、こういう複数空港を取りまとめると。中には赤字空港と黒字空港も含めてとか、いろいろなご意見もあろうかと思っておりますので、こういうのでできるだけ出てくるようにするという形で、複数の空港の運営権付与もあり得ると、これはバンドリングと言って申し上げますけれども、というのを原則にして考えるのが日本の場合、現実的ではないかなと思っています。

3番目でございます。これをしていく上での具体的なプロセスに入っていきますけれども、2013年中には、今度更新されます空港の機能施設事業者さんの指定の期限が到来しますので、ここに向けてマーケット・サウンディン

グをきちんとやっておいて、それから、経営一体化に向けた空港関連企業との円滑な交渉、それから、必要に応じて株式や資産の取得ももちろんこの中に入りますし、それから、今後出てこられる投資家や民間事業者にとっての市場の開示資料の開示、それから、運営主体の選定等を行うための、こういうことをきちんとやっていくために、まずはプロ集団をつくらなきゃいけないということでもありますので、官民で一体となって、しかもこれは本邦初でもありますので、ノウハウはだんだんたまっていってうまくやるということが必要かと思っておりますので、一定の、これはいつまでもあってはいけないと私は思っておりますけれども、サンセット条項、期限付きの形であっても、公的な専門機関を新たに設置するということが必要なんではないかなと思っております。

4番目は、運営委託等の実行であります。こうやって、マーケット・サウンディングをし、プロの団体を立ち上げ、それから、対話のプロセスをきちんとやるということをやった上で、具体的な運営委託は2014年度以降の指定期間内、これ具体的には、2018年までの5年間というところで、まず第1フェーズ、できるだけ多くの空港についてこれを進めていくということが望ましいのではないかなと。

このためこの間、関空・伊丹の法律で、ターミナル会社さんと国の間で、どういうふうに進めていくかという協定をつくっていただいたんですが、これをひな型にさせていただいて、既存の事業者さんとの間の経営改革の進め方に通じる協定をこの期間の間にきちんと取りまとめていくと。

その上で、新たな体制ができ次第、改正PFI法上の民間提案制度を積極的に活用しながら、あくまで公募で運営委託を進めていくと。こういう際には、これも再度再度の繰り返しになりますが、新たな民間運営主体、これは地方自治体、地域関係者等の協働関係を確保していくために、ここでも意見交換、対話が行われることが望ましいというのが国の基本的なスタンスであるかなというふうに思っております。

さらに、これも複数の委員の方からの書面での意見にもありましたけれども、赤字空港をどうするんだと。これは大きい課題でありますので、あくまで赤字空港を例外にするということではなくて、航空、非航空の合算でも赤字となる空港についても、先ほどのバンドリングのような形も含めて、まとめてうまく経営したいということが出てくる可能性がありますので、そういうことをできるだけ進めていって、民間への運営委託を試行していくという形がいいのではないかなと思っております。

このように、2014年からの5年間のフェーズの中で、できる限り多くの空港の運営委託を進めた上で、先ほど言いましたように、財投の残高が羽田の場合、まだ1兆円あたりとか、幾つかの空港ありますので、これについてはもう少し時間をかけざるを得ないということも十分考えられますと。

これについては第2フェーズを設定して、それについても先ほど言いましたように、これから10年間の間でおおむね終了すると。フェーズ明けはやむを得ないと思いますが、だからといって、10年の最後のほうに全部後送りするのではなくて、できるものについては、最初の5年間でできるだけやり、やむを得ないものについては、残りの5年間という考え方で進めていくということではないかなと思っております。

ちなみに、その経営改革が進むまでの間、もともとその空港関連企業の経営の透明化、これは、ある意味公的な資産を使って経営していただいておりますので、財務諸表等の適切な開示というのは必要であろうかということで、成長戦略会議の中でも申し上げましたし、それから、地代が適正なものであることも当然必要であろうかと思っておりますので、これについては同様に進めていくと。もちろん、民間委託された後には主体が変わりますので、その限りではありませんけれども、こういう今までやるといったプロセスはないがしろにせずしていくということであろうかなと思っております。

これが大きいプロセスでありまして、ちなみにお手元の資料の中の、19ページのところにスケジュールイメージというのを出しております。

これも、私が論点ペーパーと一緒に考えてきたものに皆さんの意見を反映させていただいた形で、特に対話プロセスというのがかなり入った形になってございますが、これもご参考までにご確認いただければなと思っております。

12ページでございます。先ほど、海外の例でも言いましたけれども、12ページの下の6のところ、幾つか論点がございます。やはり公益性、自然独占性があるものでありますので、ある意味、官と民が緊張感を持ってパートナーになる必要があると。

一方で、恣意的な行政介入で、民間がこんなものとてもじゃないけど、お金を出せないよということにならないようにするということがありますので、今後の具体的な実行の案をつくっていく上で、13ページ以下の大事なポイントについて詰めをするということが必要であります。

①は、最初に申し上げました空港の機能の非常に大事な安全保障、災害等、こういうところに実際には有事法制とか、災害対策基本法上は指定公共機関と

して、例えば成田等の会社管理空港はそういう位置づけになっております。今後、民間委託された場合にも、一たん、事があったときには、こういうことの協力はきちんとなされるような形の担保はしておく必要はあります。

それから、空港運営主体が、やはり適正な水準のサービスを提供してくれないと、ある程度、例えば自分の契約期間があと数年に迫ってきたので、あまりサービスのレベルを上げずに、とりあえずもうけるだけもうけようというようなことをやられては困りますので、サービスレベルアグリメント等、一定の水準を担保し、それを中立性・独立性を持った第三者委員会等が見るといような意見もございましたけれども、何らかの形で、きちんとサービスが担保できるというものは、この契約プロセスの中で入るようにすると。

それから、価格等の部分についてでございます。これは両方の意見ございまして、先ほど言いましたように、需給・サービスの中で、柔軟な価格設定ができていくという、これは重要だ、ものすごく大事だと。

一方、だからといってかわりの業者がなかなかいないという中で、独占的に上げられても困るということでもありますので、今の着陸料等は、事後の介入ができるように、届出制になっておりまして、あんまり変でなければ、届け出だけしていただければいいと。そうでなくても、おかしなことが起こったら、後で介入できるような仕組みになっておりますので、こういった考えも参考にし、かつ諸外国の事例を見ながら、一定程度の価格が、何かあったときには少なくともきちん介入できる形を担保するというようなところの線に沿いまして、議論を深めていくことが必要であるかなということであろうかと思っております。

それから、契約の見直し条項であります。契約については、法に変わって契約でという部分がありますので、できる限りきちんと専門家同士で詰めるということが必要なんですけれども、ただ、諸外国の例を見ましても、先ほどの英国の例でもありましたように、予想以上に大きな環境の激変があるところがありますと、特に、こういうコンセッションの場合は、契約期間が数十年という場合が多うございますので、途中で事情変更の場合には、何らかの見直しができるという枠組みだけは残しておくということが必要かなと思っております。これがまず最初の契約に位置する部分でございます。

14ページでございます。先ほどのプロセスの中でも若干申し述べましたが、個々の事業それぞれにありますと。基本的には、対話のプロセスの中で、その事情を勘案していくということなんですけれども、それ以外にも、ちょっと大きい問

題があるのが羽田でございまして、財投の償還がある程度できなきゃいけないと、それから、ターミナル会社が過去、これは国が金がなかったという経緯もあって、民間上場企業になっているということもありますので、この辺を勘案した上で、少し第2フェーズに入らざるを得ない部分もあろうかと思えます。

もちろん、現在の事業者さんをはじめ、意欲のある方が違う形の何か手の挙げ方をしてくださった場合には、もちろんそれが進んでいくことが望ましいことには変わりはないわけでありましてけれども、これは留意が必要であるということとは明記しておいたほうがいいのかなど。

それから、福岡、那覇は、先ほど言いましたように、民有地の土地借料の負担が多額となっております。それから、環境対策にもかなりのお金が出ているということがありますので、これがきちんと担保できるというような仕組みを組み合わせた上で、実際には民間委託をしていかなきゃいけないというところで、少し時間かかるかもしれないという部分がございます。それから、共用空港については当然なことながら、自衛隊、防衛庁とのすり合わせが必要となってくる。

それから、1つ、ちょっと例外的な形なんですけど、28空港の中で、八尾空港というのは、現在も定期便が運行しておりません。現時点でほんとうに国管理空港として、こういう位置づけの中で同じように扱うにちょっとふさわしくないようなところも正直言ってあろうかと思えますので、ここはそもそもこの空港のあり方自体を少し見直していくことを含めてでないと、単純な民間委託ということでは到底進んでいかないだろうと思っておりますので、ここはあえて付記させていただいております。

それから3点目は、これも皆さんからご意見ありました、大きい方向性はいいんですけども、大きな投資があるときにどうするんだというところがございます。一義的には、自分が経営していく上で必要な投資とかメンテナンスについては、民間事業者が経営判断の中で自分はやっていくんだということが基本なんですけれども、次ページにありますように、公的な役割を踏まえ、国や地域、利用者にとって必要な投資がなされないようになってはいけませんので、その担保だけはすると。

具体的には、日常的なメンテナンスは民間事業者がきちんとやっていただく。空港機能や利便性を向上させる投資も、企業価値が上がれば彼らにとってはメリットですので、原則は民間事業者になります。

ただし、大規模災害が起きました。例えば、今度の仙台のような話だと思

うんですけれども、こういうときの不可抗力の対応においては、例えば民間が保険を払うというようなことになれば、これは逆にいうと、コンセッションで、国がいただけるお金を下げるということにもなりかねませんので、そのバランスの中である程度どちらが引き受けるのがいいのか。ほんとうに民間がやるのが無理な場合、あるいはそれが国にとってもメリットでないような場合については、国側がやるような余地も残しておく。

それから、首都圏空港のように、大きな施設整備、それから、国として先行的投資をすると。民間の投資は、需要が増えてくるタイミングでちょうどよくやっていくのが一番いい投資であります。国が政策的に、例えばシンガポールなんかそうなんですけれども、大きな基幹空港については先行的に投資すると、これも将来的にないわけではありませぬので、こういう場合については、ある程度、官がやるということもあり得るようにしておく。これは一律決めることではないんですけれども、必ず民間というふうにしてしまいますと、動きがとれなくなる場合が、その大規模投資ですとか、それから、耐震化工事とか、幾つかそういう例外的なものがありますので、この区分をしていくということでもあります。

やや歯切れは悪いんですが、ここで大事なのは、是々非々で判断できるように、全部国でやるとか、全部民間でやるとかしないで、そこできちんと分担をして、民間ができることはできるようにすると。そうでなくても投資がされないようなことがないように余地を残しておくところをルール化しておくということが必要かなと。

4番目は、どちらかというとなみにではあります。本検討会が直接空港整備勘定を対象としたものではございません。仕分けの対象ともなっております。これからいろいろな見直しがなされていくんだというふうには理解しておりますけれども、一定程度、特別会計の中では役割が限定していくと。

ただ、今回のと関連でいいますと、羽田の整備と借入金の償還等については、ある程度進んでいくということは担保する必要がありますので、あしたこれをなくしていくということではなく、一定程度の担保をしながら、役割がだんだん限定されているんだらうなという理解しております。

最後になりました。ちょっと長らく私のほうで話してしまいましたけれども、これは、各委員の総意でもあろうかと私、勝手に思っておりますけれども、せっかくここまでの時間を費やしてまいりました。国として、決めた新成長戦略に準拠し、国交省の成長戦略の残されたピースの部分でありますので、これを

ここの紙だけにしないで、確実に進めていただくということでありますので、まさにこれを受け取っていただきました暁には、先ほど申し上げました「空港経営改革の実行方針」を速やかに策定し、それを公表するとその上で、必要な予算請求等、来年度予算も含め、できる限り速やかに進めていただき、必要な空港法等の改正のプロセスもどんどん進めていただくと。ここが進めていく最大の担保であろうかというふうに思っておりますので、これは強く強くお願いするということで、私の今回の案でありますけれども、皆さんへのご説明を終了させていただきます。

長くしゃべってしまいました。皆さんの意見、何度も申しましたように、できる限り入れ込んだつもりでありますけれども、まだまだ至らないところもあると思いますので、ぜひきょうも忌憚のないご意見をいただきたいと思います。特にこれからの取りまとめでございますので、大変恐縮であります。きょう皆様お一人ずつ、挙手で順番にというよりも、ぜひご意見をいただいきたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

座長特権ということで、検討委員会の委員名簿、あいうえお順になってございますので、恐縮ですが、準備ができてないと言わずに、〇〇先生のほうから。

【委員】 私のほうが先ですか。

【座長】 ええ、このリスト上、〇〇さんが先になっておりますので、ひとつご意見、よろしく願います。

【委員】 よろしいですか。ありがとうございます。

まず初めに、ちょっと感想ですけれども、これ読ませていただいて、これまでもいろいろ議論させていただいているので、ほぼ私も思っていた意見も反映されていますし、まとまり方もすごくわかりやすいのでいいと思っています。

ちょっと2006年ぐらいですかね。ちょうど私が、ビルの収支問題とか空港収支とか駐車場の境界の問題とか、いろいろ議論し始めたときに、国交省の方と議論すると、例えば自治体に渡すとか、民間に渡すことはあり得ないみたいな議論になっていて、この5年の間にここまでよくきたなということで、大変うれしく思っているのが実感です。

それはちょっと感想なんですけれども、ちょっと幾つかコメントで、初め、タイトルはこれは多分いろいろ議論、調整されて、もう決められているならもういいと思うんですけれども、経営改革、当然なんです。もう少しこの中でいろいろ改革の中身というのがあって、その方向性もあるので、それがわかるようなタイトルいいのかなと思いました。これはちょっといろいろな事情があ

と思うので、感想までです。

ちょっと4つほど、私の専門がちょっと財政的なものなので、財政に関して4つほどコメントしたいんですけど、まず、6ページの上のところ、羽田空港に財政投融资資金1兆円ほど入っているという話があって、現在の空港経営のところ、当然、利用者からの負担、燃料税も含めて入って経営しているんですけども、一般国民からの一般財源というのも当然入って今経営していて、今後もそれを入れていくのか、できるだけコストを減らして、国民負担を減らしてということなので、そういう一般財源も入って運営しているというところを少し明示しておいたほうが、今後できるだけ国民負担を減らして空港経営をやっていくという視点が出るかなというふうに思いました。

2つ目の視点ですけれども、12ページのところで、やはり一番重要なのは、今、空港で、ターミナルビルが民間の第三セクターで行っているということで、一体化をしていく上で、ターミナルビルとの関係というのはどうあるべきなのか。ここでは一定期間、指定期間内にその協定を進めていくということですが、やはりターミナルビルの方と話してみると、現在わりと黒字が多くて、空港のほうも黒字の空港もありますけれども、実際赤字のところもあって、一体化していくと、ビル側からすると現在の黒字の経営にとってはあまりいいこともない可能性もあるので、できるだけ空港のターミナルビルと連携しやすいようなインセンティブを高めて、それが一体化することが地域にとってよくて、当然、第三セクターですから、地域にとっていいことは第三セクターの会社としてもメリットがあるということで、必ずしも利益を追求しているわけではないので、そういう視点も含めて、できるだけ協定を進めるような、期限を切っても協定を進めるような、プレッシャーをかけるというわけではないんですけども、インセンティブを持たせるような形を強く出した書きぶりのほうがもう少しいいのかなというふうに思いました。

3番目、あと2つなんですけど、14ページのところで、私、関西出身なので、八尾にも近いんですけども、八尾空港というのが特に配慮が必要な空港というふうに出ている、当然、特殊な空港なので、このプロセスとは少し外れたという意味での配慮が必要なんですけれども、逆にいうと、特に配慮が必要ない空港というふうにも書けるかなということで、民間機が飛んでいるとその公益性という議論はあるんですけども、私もちょっと視察してみると、特に国の存在意義は、逆に議論しなくてもいいという意味で、国の存在意義が薄いというようなこともあるので、ここはこのような書きぶりになるのはしようが

ないのかもしれないですけども、ほかの例えば福岡とか羽田に比べると、逆に難しい点というのは少ないという意味で、ちょっと特殊な形の空港かなということなので、その形も少し含めて、ここでは、空港利用実態に応じた運営形態を見直すと書いてあるんですけど、もっと踏み込んで、空港の存在意義をもう一度見直して、よりもっと効果的に土地も利用してもらおうという、空港の抜本的なやり方を考えるという形で、もう少し踏み込んだ書きぶりがあってもいいかなというふうに思いました。

最後なんですけれども、ちょっと財政の観点からいうと、やはり今後整備がどうなるのか、15ページのところです、空港整備勘定がどうなるのかというのは、やはり重要な視点に財政面からはなってきます。整備をどのぐらい国で負担するのかという整備勘定というのは、その整備を一般会計で負担すればまた違うんですけども、やはり国のお金をどのぐらい入れていくのか、その説明責任という意味ですごく重要になってくるので、やはり今現在整備のベースになっているのは、航空機燃料税という税金を使っていますので、ここではあえてその言葉を入れられてないのかどうかちょっとわからないんですけども、その燃料税のあり方という視点ももう少し入れて、この空港整備をやっていくのであれば、燃料税をどのぐらいまで残すのか。もう一般会計からその燃料税と切り離してその整備をするのか、空港整備勘定という形で燃料税というのは残すのか、そういうところもちょっと関係すると思うので、燃料税のあり方、書きにくいとは思いますが、そういうところと関連しているというところをもう少し書いておけば明確に今後も議論できるかなというふうに思いました。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。タイトルはありがとうございます。一般財源のところは、ある程度、金額も含めて途中で書いてございます。それから、八尾の点は、少しこれは事務局も含めてぜひ議論したいということにして、ちょっとその最後の燃料税のところは結構難しいところが法律的にあると思っ
ていまして、今回、本格的にそのあり方を議論しているのではないという。

【委員】 そうですね。

【座長】 その部分の中で、おっしゃる論点については理解しております。少し考えたいと思います。では、〇〇さん。

【委員】 ありがとうございます、座長におまとめいただいて。おおむねと
いいですか、非常によくまとまっているとは思いますが。〇〇先生がおっしゃっ

たとおりかと思いますが、二、三点。

10ページのところなんですけれども、これは座長もご指摘いただいておりますけれども、空港経営改革の実行方針というところで、ここで原則を示せと。これは今のドラフトの案では32年度まで、およそ約10年間にわたるプログラムを言っていますので、その間にできれば、できるだけ政府としても、こういう方向で、これはお願いになりますけれども、こういう方向でいくんだということをはっきり書いていただくと。それによってこの10ページの下のところを書いてありますように、民間の知恵と資金の導入を促進する観点からもということですので、いろいろなPPPのあり方、いろいろな形があると思いますけれども、環境整備といいますか、これは国がどういう政策でいるかということが、安定することが多分、民間参入の非常に大きな余条件といいますか、そういうことになると思いますので、ほんとうは何か法律とかでもいいのかなぐらいには思うぐらいのトランジションについての何らかのことを書いてもいいのかなということなんですけれども、それに近いような形でしっかり書くと。

それによって安定した政策に基づいて民間がいろいろな知恵を出して、逆にいうとそれがあることによって、よりもし民間委託のコンセッションされるのであれば、フィーは上がっていくということだと思うんですね。逆にいうとそれによってバリューを上げることができる。政府の余条件といいますか条件が安定し、幅があるというか、民間にさせることで、コンセッションフィーも民間が払ってくれるフィーも上がっていくということですので、そこはもちろん10年間というのはかなり長期にわたることですので、いろいろな条件が変わることもありましようし、ここ11ページに書いていただいていますように地方自治体とか、空港ビル等の関係者、この関係者の中には、マーケット・サウンディング中の関係者も入ると思うんです。お金を将来やっという方も入るかと思うんですけれども、ここはこれで十分書かれてはいると思いますけれども、その認識は非常に重要だなというふうに思いますので、バリューを上げていくというためにもここは1つ大きなところだと思っていますので、これ、フォローアップになるのか、私のコメントもわかりませんが、強調し過ぎてし過ぎることはないかなというふうに思っております。それがまず第1点目です。

それから2点目は、11ページから12ページに書いていただいた、推進体制の整備のところでございますけれども、11ページの書いていただいている

内容で非常によろしいかと思いますが、特に③のところですね。投資家や民間事業者にとって十分な内容の開示資料を作成、これは別に空港だけではなくて、いろいろなものを民間委託するとき、市場化テストとかいろいろなことありますけれども、非常に官の資料が、情報開示が十分でないと、これまた民間の十分に算定できないと。これもまたさっきのあれで、十分にバリューを出す基礎が出ないということですし、その辺をパッケージとして非常によくつくっている。これはなかなか難しいことだと思いますけれども、これもある意味、コンセッションフィーをできるだけ幅を持たせるという意味では重要ですので、ここはぜひこれも政府もしくは管理者側にできることですので、よろしくお願ひしたいと思います。

その同じところの次のページのところの続きですけれども、一定期限つきの条件のもとに、公的な専門機関も含めてということですので、ここは私が理解している趣旨は、あちこちばらばらにつくるのではなくて、ある程度、知識集約型で期間限定でという形でつくっていただくという理解ですので、そこも各空港別というわけではなくて、ある程度知識を集約するような形でできればいいのかなというふうに思っております。これは非常にプロ集団が入ると、しかも公的なそういう政策を用いてやると、今までいろいろなところで見聞きしている中では、非常に上手にネゴシエーションをしてくれるということがありまして、非常にネゴシエーションパワーもわりと高いところからいけますので、公的な面とプロの集団の両面を使ってということだと思いますが、そのところをそういう認識ですねと集約していく、ある程度固まりというところでのいうことです。

あとは感想めいた最後のところは、関連する論点のところなんですが、関連する論点のところの（１）の中の１２ページ、１３ページのところです。安全保障、災害等対応。ここはどういうふうに法律上やるか、もしくはいろいろな契約の中でやるかというやり方が一応あると思いますけれども、これも非常に海外でも一応そういう事態を考えてやっているところですので、ここはかなり詳しく書き込む。

これは逆にいうと、公共が一時的にステップインするところですので、民間の方も非常に関心があるところですので、ここら契約あたりで、契約もしくは規制プラス契約でしっかり書いていくということかなというふうに思っています。

②、③もサービスレベルと価格規制。ここら辺も民間の自由度とサービスレ

ベルの担保という表裏一体のところですので、ここらあたりは非常に協定で担保していくところかなと思っています。価格等規制も非常にレギュレーションのタイプいろいろあると思いますので、日本もしくは個別の空港に合った形でどういうことができるかというのを、あまり一律に考えないで考えていく必要があるかなと思っています。最後のところは若干感想めいております。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。首尾一貫して、ここにも書きましたけど、民と官の健全な緊張関係をどうやってつくるかということをおっしゃっていただきました。どうもありがとうございました。〇〇さん。

【委員】 〇〇ですけれども、3つありまして、1つはページでいうと7ページなんですけれども、手法として、コンセッションを主たる手法として想定しますということで、結果としてコンセッションが対応されるというのはいいんですけれども、これをいきなりコンセッションをベースにしてよろしいのか。いわゆるマーケット・サウンディングのところではいろいろ株の売却とかも含めてサウンディングをしなくていいのかという、ちょっとそういったプロセス的なところがあります。方向性として別にこれがよろしくないということを言っているわけではなくて、ここで結構、特定するような格好で言っているのかというが1点目です。

それから、2点目は、オーストラリアの事例で、コンセッションプロセスについて触れられておりますけれども、これは民営化のプロセスというよりも、いわゆるそのM&Aとかでも使われるような、やや最初弱く入って、いわゆる2ステップというか、3ステップなんでしょうか、そういうものだと思っています。

確かにこれは総論としては、もちろんこういった格好は非常にいいと思うんですが、ある程度、その企業のM&Aにしてもその対象が絞られて、その中でどうしますか、全部なんですか、部分が欲しいんですか、どういうストラクチャーにしますかと、そういう聞き方のプロセスが関心表明のところですので、これを何となく、じゃあ、28あります、これをこう全部いかにしてどうしますかということにすると、なかなかせつかくのマーケティング・サウンディングのところは焦点が絞り切れなくなるんじゃないかという懸念が若干あります。

ちょっと先ほどコンセッションのところ、狭めるなどといったところで相反するかもしれません。これは手法の話というよりも、その対象をある程度絞っ

た上でサウンディングするかどうかという、そういうところの指摘でございます。

3点目はこれは非常にマイナーですいません。付録というか、16ページの諸外国の空港経営改革の取り組みというところで、1段落目の最後に、アメリカでは空港は民営化進んでないということなんですけれども、ちょっと私の理解では、実はこれは進みつつあって、そのFAAの民営化のパイロットプログラムというのがロンチされて、5つの空港が名乗りを上げて民営化可能というような段階にまで来ていたりもするものですから、非常に細かいんですけども、ちょっとここ場合によっては、書き方を変えていただければと思います。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。コンセッションは、コンセッションをどう定義するかでというのがあって、ちょっとあれなんですけれども、基本的には、先ほどの何らかの資産、底地なのかどうかを別にしまして、国に残した形で、その残りの部分をというところはありきで、正直言って考えています。その代表例がこれだろうなということでありまして、例えば上場民営化みたいな話を最初から意図してこのプロセスを進めているのではないというのは、ストレートに言うともうそういう形であります。

マーケット・サウンディングとかもおっしゃるとおりでありまして、ただ、ある程度広めにバンドリングも含めて受け入れるという形をマーケット・サウンディングのプロセスの中でやるのが今回はよさそうだと思っていまして、これはちょっと具体的なプロセスの設計の中で今いただいたポイントでおっしゃるとおり、広げると絞ると両方プロコンがあるので、出し方を、開示指導のあり方も含めて工夫していきたいと思います。

3点目はおっしゃるとおりですので、ちょっと文章直したほうがいいかもしれませんので、考えさせてください。ありがとうございました。〇〇さん。

【委員】 日本の現況における空港の状況をほんとうにしっかり分析をして、次なる経営改革に向けて具体的な非常によい提案、よい報告書ができて、個別の事情も踏まえて、かつスケジューリングプロセスを踏まえて、具体的な大切な提案書だと思います。3つほど申し上げます。

まず1点目は、これは報告書なんですかということです。この会自体が検討会ですので、検討会の報告書ということになりますでしょう、位置づけのことを言っているわけございまして、審議会ですと諮問に対する答申とこうなるわけなんですけれども、これはもともとの空港運営のあり方に対する検討会自体の

位置づけが成長戦略会議より受ける中で、この検討会議ができていくわけですが、その法律的な行政法的な位置づけがもうひとつ最初からあいまいに始まり、国交省の成長戦略会議自体もあいまいに始まりましたところがあったと思います。その流れの中でこの検討会のこれはあくまで報告書というのが、どのように実効性が担保できるような位置づけになっているのかということ、もう一度しっかりととらまえ直さなくてはいけないということを申し上げたいと思います。

それから2点目が、マーケット・サウンディングということで、大変に対話を重視しながら、いろいろな個別の事情がいろいろ空港によってありますから、当然またいろいろなその間にいろいろな対話をしながら、自治体の都度にサウンディングすることは、非常に結構なことだと思うんですが、これもこの主体をもう少ししっかり明確にしておかないといけないと思います。これ自体は1つの手法としての位置づけはわかるんですけども。その前の空港経営改革の実行方針の策定というのは、これは国においてつくるということになるんですかね。

【空港運営調整室長】　　そうです。

【委員】　　そうなんです。じゃあ、そこでしっかりとこのマーケティング・サウンディングをする主体の組織というふうなものをもっと位置づけをしっかりとこの方針のところで策定しておかないと、こういう手法がいいですよと、こういうふうにはやらなくちゃいけないんですねということにはわかるんですけども、何か実行していくに当たって、弱いんじゃないかと思えます。

〇〇先生もご指摘なさったように、12ページのところに、その官民あわせた公的な専門機関を新たに設置という、12ページの一番上には書いてあるわけですが、この設置を何かもう少ししっかりとした組織の位置づけが必要であろうと思います。

前のときには買取機構というのが出ておまして、それは少しやや先行的だということで、今回の中では出てこないわけですが、例えば経営推進改革機構というようなものがあるのか、ちょっとネーミングは別として、何らかのもっと位置づけがないと、実行主体になるのかなというようなちょっと危惧をいたします。

それから3点目は、3ページのところに非常に国管理空港の傾向増と課題ということで、今までの戦後の航空のあり方のところのいろいろな問題点をしっかりと構造的に指摘されておまして、非常に私から見ると上品に書かれていま

すので、これで問題点がわかるかなと思うわけでございます。

【座長】 いろいろな制約が……。

【委員】 つまり問題点は、非空港系収入というのは、実態としてはある程度、その空港系事業の、言い方が悪かもしれませんが、コバンザメ的な、非常に下駄を履かせてもらって、割合いいビジネスとして、走ってきたというようなことがあると思うんです。もともとの設計が、航空事業自体は公でやると、非空港系はそれとは別の一つ一つの出発の仕方でもって進んできたというところがあります。そういう1つの構造が今足かせになってきた。やはりもう少し、その諸外国を含めて空港系、非空港系を一体的に効率的にやっていくということの中で、次なる空港経営をより魅力的な、かつ国民の負担の少ないものにしようということの非常に大事なところなので、大変に国民的理解、そして、マスコミ理解が要と思います。

というのは、その航空系と非空港系を分けてとかく空港の収支は赤で赤字が多くて、何か無駄な空港いっぱいつくったみたいな、そういう非難がいっぱいあることが多いんですけれども、非空港系を加えると、いや、そうじゃないというふうな数字もしっかり出てくるわけですので、やはり今までの、その1つの構造的な問題点というのをもう少し、あまり上品に書いてもわかりにくいんではないかなと思います。ここの理解が得なければ、これから1つの改革をしていく、なぜ改革が必要で、なぜ一体経営が必要なのかということに入っていくのに、そこの理解がちょっと少ないと入っていけない、国民的理解が得られないと思いますので、ここは何かもう少しわかりやすい、もう少し書いてもいいかなという気がいたします。

以上でございます。

【座長】 ありがとうございます。この大事なことをいっぱい言っていただきまして、特に、報告書なのか、提言なのか、答申なのかなんですけれども、ここについては私の理解はこうでございます。事務局、違ったら教えてください。

まず、これを公開でやるということの価値は結構あると思っております、ここでこれが政務三役の方にも出ていただいて、きちんとやっているということは相当公的な約束をお役所にさせていただくという位置づけであるということ、実はお引き受けさせていただいたと思っております、しつこく書いてるんですけど、ちゃんとやってねということも書いて、これをやらないと困りますよという形でやるしかないのかなと思っております。

これは今からちょっと位置づけ論を、すいません、なかなかできないんですけども、そういう形で限りなく答申、提言に近いような形で受け取っていただいで進めていくんだと。

ただ、今回は先ほど言いましたように、この後、詳細の実行のところを方針をつくらなきゃいけないというところがある中でのものですと。ですから、方向性ははっきり出していただいでということになるのが私の受けとめ方でございまして、これはもしもっとパンチを出せとかということがあれば、ぜひ何か考えたほうがいいのかもしれない。

それから、マーケット・サウンディングの主体のところ、ここは書きようもあるかと思うんですけども、1つだけおっしゃった点でそうだなと思っておりますのは、もう1個新しい器をつくって天下り先つくりましたという、そういうふうに絶対しないというのはすごく大事だと思ってございまして、あくまで一定期間、それも外からのプロも使えるようだと。その形自体がどうなのかにこだわるよりも、その意味ですね、何か器ができたんで便利だとならないようにするというのをどう表現するかについてはちょっと考えてみたいと思います。

最後のところ、私も人間あんまり上品じゃないんですけど、パンチが足りないという叱咤激励だと思いましたので、ここはちょっと苦吟してみたいと思います。多分、4ページは、結構ストレートに書いているんですが、その4ページの構造の問題を言う前に、どうなっているという事実を関係を少し整理しないと、説明しにくいところとのバランスなんですよ。問題だけぽんと言っちゃうのがいいのか、いや、それともそうなる実は構造とか、法的根拠はこうなんだと、ここら辺のバランスがありますので、少し工夫させていただければなと思います。ありがとうございました。

【座長】 ありがとうございます。次、〇〇さん。

【委員】 座長のほうで全体を非常に上手に集約していただきまして、ほんとうにありがとうございます。全く異論等のないところでございます。

そういう中で、2点ほどちょっと気がついた点といいますか、ご意見を述べさせていただきますと、まず7ページ、それから、関連するところでございますけれども、11ページというところで、やはりこのマーケット・サウンディングのプロセスの組み込みというのは非常に重要であるという位置づけでございまして、全くそのとおりでございまして、ここをどういうふうにこれから仕切っていくかということは重要だというふうに考えております。

ここで提案をどう求めていくかということなんですけれども、1つ重要なことだと思いますのは、この地元が自主的な努力であるとか、これからこういう形で合意形成をやっていくということを考えたときには、地元からの提案をうまく受け入れるという制度設計も重要じゃないかと思います。

最終的なゴールがきっとコンセッションということになろうと思うんですけれども、そのプロセスの間に、必ずしもそのコンセッションがうまく成り立たないケースもあるかもしれませんし、ある程度多様な選択といえますか、提案に基づいて取り得る中間的なといえますか、その地域の事情とか、特性とかも勘案した形での手法の選択というののもあってもいいのかなと。

7ページ目のところに、コンセッションというのは主たる手法ということで定義していただいています、そのほかに「また場合によっては」ということで記述されているんですけれども、例えばですけれども、ガバナンスを十分に働かせるということを前提に、例えば地方公共団体ですとか関連する機関も提案者となって、例えばここでポートオーソリティ化とか、ある程度、これまでにないガバナンスの効いた法人化みたいなものが中間にあって、その後に民営化とかというのも選択肢として考えられはしないかなということでございます。

民間等のパートナーシップというのはきっと多様で、その地域、地域の独自性とか、ある程度主体性みたいなものを尊重していったときに、その創意工夫を民間とどういうパートナーを組んで提案するかというところが多分ポイントになってくると思うんですけれども、そのあくまでビッドする側と、そのビッドされる側ということだけじゃなくて、それを最終的にするとしても、その前段階である程度、もう例えば考え得られるような選択肢があるとすれば、手法的なところかもしれないんですけれども、提案を受け取れるようなプロセスもあってもいいかなということでございます。

なぜかという、そのコンセッションが最終的な理想形としても、日本の航空のネットワーク全体で支えていくとすると、この地域はなかなかうまくコンセッションまでいかないとすれば、ある程度そういうところでは成り立ち得るような手法というのを提案に加えるという形で、コンセッションをその主たる手法ということで位置づけつつも、ある程度幅を持たせるというのものもあるのかなというのがちょっと考えたところでございます。その辺をこれから詳細な実行計画をつくっていく中で、制度的にどう位置づけるかということになろうかと思っております。それが1点目でございます、あともう1点が、13ページなんですけれども、サービスレベルアグリメントのところなんです

が、これは重要なのは、おそらくこれから経営改革をやっていく。その中で、何を対象としてチェックをかけていくかということに多分なると思うんですけども、財務的な問題から、利用者側のサービスレベルから、経営の公表から、多様なものを対象となると思うんですが、この中長期的なモニタリングのシステムということがやはり重要。ここで第三者委員会ということになっているんですが、そのモニタリングの醸成というのは、ずっとこれまで言われているガバナンスの問題ということの手法論ということになると思いますので、その辺で、これから空港の経営とかで考えていかなければいけない中長期的なモニタリングシステムというの位置づけてもいいんじゃないかなというのはちょっと感想でございます。

大きく2点でございます。

【座長】 ありがとうございます。マーケット・サウンディング、大事だとおっしゃっております。そのとおりだと思っております。一応、先ほどのご質問にもあったように基本はコンセッションで、原則は国民負担を増やさないで、民間の知恵と資金が入ると。

ただ、そういう主体の中に例えば自治体さんが入ってこられると、いろいろなハイブリットな形はあろうかと思っておりますので、そのときに何の余地もないと、例えば会社化の余地もないというようなことがないように、少し幅を持たせて書かせていただいておりますが、あくまで原則をどう揺るがさずに、こういうことを修辞法を間違えたとありの一穴になってもいけないので、この辺をどういうふうにしていくかというところで書かせていただいております。

それから、中長期的なモニタリングはもうおっしゃるとおりだと思いますので、そのトーンがもう少しスケジュール感とか、何かのところに出るのであればいいかなというふうに思います。ありがとうございます。

【委員】 まず、この検討会で私が一番難しいと思っておりましたのは、空港の経営改革のこれからの方向性というのをしっかりと基本線を打ち出した上で、27もある、各空港それぞれの事情というのをその中でどのように反映させていく余地を見出すのか、工夫をそこに重ねていくのかという、バランスです。これが一番難しいと考えておりましたけれども、今回、座長のほうからご提示いただいたこの案は、非常にその微妙なバランスというのをうまくとって、改革の具体的な方向性も伝わるし、そして、そこからちょっと逸脱してくるような、あるいはそれに乗り切れないようなものについてもさまざまな配慮、工夫が示されている。こうした制度設計がなされているということを読み取れ

るような、内容になっているという点はほんとうにすばらしいと思っております。

その上で、大分いろいろなご議論が出ているので、だんだん苦しくなってきましたけれども、重複を恐れずにコメント致します。重複している部分は、その部分非常に声が強いというふうに受けとめていただければと思います。

3点主立ったことを申し上げて、その後、2点だけ細かいことを申し上げたいと思います。

1点目は、これも全く〇〇委員との重複になってしまうのですが、7ページのところで、コンセクションを主たる手法として位置づけると。これはもう背骨の基本線の部分でございますので、わかりやすくこのようにご提示いただいた上で、各空港毎に地域あるいは地域に限らず個別のさまざまな事情というのがありますから、直ちに通常言われている意味でのコンセクションというのに乗りにくいお話というのも当然出てくるだろうと思います。そこにさまざまなバリエーション、民活もいろいろな手法がございますし、これから民活手法というのはまた新しい手法が出てくることも十分あり得ると思いますので、様々なタイプの手法導入に対応できるような、またこうした各空港の事情にも耳を傾けていけるような仕組みにしていきたいと思いました。

その意味でここに書いていただいている、「その他の民営化手法も含めて検討し」というような文言ですね。これは大変重要だと思いますので、ぜひこの点はいろいろなご議論があると思いますけれども、残していただければというふうに思っています。これが1点でございます。

それから2点目は、これもいろいろな方がおっしゃっているご意見と重複になってしまっているんですけども、11ページから12ページにかけてのところでございます。

まず、これを担う、このプロセスを中心的に担っていく主体という点につきまして、先ほどからご議論がございますけれども、まさにここに国の外部に公的な専門機関を新たに設置することも含めて具体的検討を行うということで、座長がおっしゃってございましたように、決して新しい何か箱をつくるということが目的ではないと思います。その点はこの報告書になるか、提言書になるか、出していく中で、誤解を与えないようにしていくということがすごく重要なというふうに思っております。

先ほど〇〇委員がおっしゃっていたように、この主体については、官民のさまざまな知恵を集中的に結集するという意味だと思います。その意味で、ここ

に公的などあるように、国が責任を持って一定の関与をするにせよ、形態としては別に独立行政法人だったり特殊会社だったりしなければいけないということではなくて、私は株式会社でもいいと思っておりますし、組織の機能というのが非常に重要なので、その形態のところであらぬ議論を呼ばないようにしていくことが大事かなと思っております。

そして、それを踏まえて、これは〇〇委員がおっしゃったのとまた重複してしまうんですけども、11ページのほうにいろいろ書いてございます、その対象空港をだれに明示するのかなとか、それから、マーケット・サウンディングというのは、だれが主体となってやっていって、そこから出てくるさまざまな提案に対応したビッドの形というのはだれが考えるのかなとか、この点については、あえて主語を付してないということなのかもしれませんけれども、こういった専門機関がやっていくということであれば、そういうことをにじませてもいいのかなというふうに思いました。

それから、3点目は、これは〇〇委員と全く同じでございます。実行方針、これは非常に重要だと思いますので、その実行方針にどういうものが書き込まれていくのか。今回の報告書というか、提言書に盛り込まれた実施プロセスであるとか、担い手であるとか、そういうものについてより具体的に国の方針として書き込んでいくことになると思います。そこで実行方針の中身がどういうものが想定されるのかというのを、今の段階ではなかなか難しいのかもしれませんが、もう少し織り込んだほうが、実行方針の重要性というのが読む人に伝わっていくのではないかなというふうに思います。

以上、大きな点が3点でございます。

それからあと、2点、ちょっと気になっている点がありまして、1つはこれもあえてなかなか書き込むのが難しいのかもしれませんが、外資規制の問題です。空港の経営改革をしていくという中で、アレルギー的に感じている人から見ると、外資というのは非常に厄介な存在だというふうに映ると思うんですね。そういったものについて規制をかけていくのか、かけていかないのか、あるいはそれをどういう段取りで検討していくのかなとか、本来であれば、何かあってもいいのかなという感じはいたします。

ただ、いろいろなご事情があると思いますので、どうしてもその記載が必要だということではございません。

それから、あともう1点は地方管理空港の扱いでございます。これは、今後、またより具体的な実行時に、さらにはマーケット・サウンディングの段階で議

論が出てくるのかもしれませんが、民間側から見たときに、国管理空港だけを考えていくのか、あるいはセットで地方管理空港の経営も考えていけるのか、それによって随分スタンスというか、対応が変わってくると思います。そこで、ケースによってはその地方管理空港をそういった経営改革の対象の中に入れることもあるというようなことも、本来であればどこかに書いてあってもいいのかなという気はいたします。これはまたこれでいろいろ制約のあるお話だと思いますが、もし書けることであれば、そういうことも少し入れていただければいいのではないかと思います。

以上でございます。

【座長】 ありがとうございます。重複の部分は強い意見だというふうにまずとらせていただいて、最後の2点、結構大事なポイントをまさにおっしゃってくださいました。この書く、書かないは別にして、私自身がどういう意図かというのだけはちょっとご説明させていただきますと、コンセッションを中心に考えた場合に、外資規制というのは不適切な人は外資であれ内資であれ、契約対象にしないということをこの公的な機関がきちんと判断できるという扱いにするのが一番いいのではないかなということなんではないかなというふうに考えております。おっしゃっていただいたように過去はどちらかというところ、上場民営化論と外資規制、大口規制というのが、わりと神学論争のように行われてきてものが進まなかったところがありますので、あえてそれを乗り越えたと。

それから、不適切のところには、先ほど最初にまず目的の安全保障上とか、幾つかの点において日本の研究が揺るがせにされないということを前段に書いて、その中で、どういうプレイヤーであるかということは当然見ますよということがにじめばいいのかなと。だからといって外資すべてがいいとか、悪いとかという議論は、正直言って避けたほうがいいのではないかなというのが今回の私の意図でございます。

それから、後者のほうにつきましても非常にうまくご表現いただきまして、あくまで国としての自分が管理している、責任を持っている空港に関してどうするかという検討会なので、書く、書かないは別にしまして、私は個人的には地方に何かを押しつけるのではない形で提案制度の中で、多分、幾つかの民間の皆さんが地方管理空港も含めて、地方ともお話の上、こんなあり方あるよというご提案が出てくる確率は非常に高いのではないかなと思っておりますので、それは好ましいことであるというふうに思っておりますので、それを妨げないということをあえて書くのがいいかどうかということだけではないかなというふう

に、そういうふうにはまず考えております。

では、〇〇先生。

【委員】 この報告書案を読ませていただきましたが、座長はいろいろな可能性も考えられて表現されているな、と感じました。大変ご苦労さまでした。

幾つかは金谷委員や皆さんがご指摘されたことと重複しますので、それ以外についてコメントいたします。まず1つ目は、コンセッション方式などを検討するというのは、一つの方法として問題はないとも思いますが、多分この報告書を受けて具体的な検討段階に入ると、例えば羽田などを考えた場合、既存株主や財投以外にも多くの債権者などがある訳で、スキーム次第では株の価値やクレジットが大きく変動する可能性もなきにしもあらずと思っています。そこは今後、既存のそういった関係者に大きなダメージを与えないような措置も検討したほうが、この報告書の内容をスムーズに進ませるために必要と思います。

次に2つ目は、仮にコンセッション方式などで進めた場合、必ずしも黒字空港だけが対象ではない訳ですので、投資家などが投資やクレジットを取りやすい環境の整備ということも何らかの形で当面の間、永久には行なう必要はないと思いますが、検討してゆく必要があると感じました。例えば官民インフラファンドという形でのサポートでも構いませんし、もしくはある程度のパブリック的な保証とか支援などを工夫することによって、今回検討したプロセスが投資の面からもスムーズに進んでいくのではないかと考えます。

なお環境の変化への対応については、13ページに契約の見直し条項について少し触れていらっしゃるんですけど、空港をとりまく環境要因の変化だけでなく、仮に空港経営を委託された方が何らかの理由で経営不振に陥った場合、空港経営への継続性や適切性が欠けるという理由で、いったんは国に戻すということも考えられると思います。しかしその次の新たな引受け先がすぐには決まらない場合など、結果的に廃港になる可能性がでてきますと、行政など公的な意味での問題もでてくるのではと思いますので、このような場合に対応する仕組みづくりの検討も示唆しておくべきでは、と感じました。

それから最後に1点、別の視点から気になる点ですが、例えば空港会社管理空港である成田空港の例を考えると、羽田が上下一体で自由に民間運営されることとなった場合、これまで成田が国際、羽田は国際線もありますが国内ということで展開してきた経緯において、このあたりも全くフリーにしてしまうのかという点、つまりこれまでの枠組みをどうするのかという点です。この点は地方管理空港と国管理空港の枠組みにも該当があるのかもしれない。これ

までの議論と少し方向がずれるのかもしれませんが、ある意味で、今回の検討の対象としていない既存空港に、一方的に大きな影響をもたらす可能性があれば、そこをどう考え、例えばクッションなどもつくっていくのかという点も今後の検討として必要かなと思います。以上です。

【座長】 ありがとうございます。すごく大事なポイントで、多くのいただきましたのは、どちらかというと実行方針の中で詰めていく話が多いかと思うんですけど、あえてちょっとだけ申し上げますと、経営不振の場合は、基本は廃港等にならないためにも、コンセッションでほんとうに状況が悪くなった場合に、業者を差しかえられるようなことも含めてどうつくるかというようなところはちょっと詰めていくのが基本線だろうと思っております。

それから、成田問題とか、これはかなり鶏と卵がありまして、これがきちんと政策として実行方針が出されると、ある意味、話が出ては消えてきている、その成田、今後どういうふうな資本構造にしていくのかどうかというような議論が、これが出ることによって次に進んでいく、まさに大事なポイントではないかなというふうに思っています。ありがとうございました。

【委員】 ありがとうございます。〇〇でございます。

まず、冒頭は座長への御礼でありまして、去年の12月以降、何回にもわたって開かれましたこの検討会におけるさまざまな、私を含めての意見をこういう報告書の素案としておまとめいただいたということ、心から委員の一人として御礼を申し上げたいと思います。

私自身は、地方運営を行っている実務的な立場、それと北海道は前にもプレゼンさせていただきましたけれども、道内に10を超える空港、国管理、道管理、それから、市管理まで含めて多様な空港をいっぱい持っている。そういった中でいろいろ苦勞もしておりますので、そういった観点からさまざまな意見を申させていただいたわけでありまして、こういった経営の民間の知恵と資金を入れての経営改革ということについての、プロの方々の議論というものをお伺いすることによって、私自身も大変に勉強になりまして、それ自身が今後の道内のさまざまな空港の改革なり運営の方向性というのを、我々いずれにしろ主体的に関与していかななくてはなりませんので、大変勉強させていただいたというのは他の委員の方々に対する御礼であります。

その上で、私自身のこれまでの発言というのは、やや皆様方と方向性を一にしてなかったような気もいたしまして、例えば空港の役割につきましても、公共性、公益性の確保ということを何よりも強く申し上げさせていただいた記憶

があつて、その空港収支自身が赤字か黒字かということだけで、空港の本来の機能が変わるものではないと。地域全体としての活性化のために必要な空港運営であるというようなこともちょっと申し上げさせていただきました。

また、道内は、先ほども地方管理空港の話も何人かの方からも出ましたし、また、座長の報告書のご報告の中でも、そういった提案も地方から積極的にあればありがたいというお話もどこかでされたのは大変心強かったですけれども、私はこの場でもご提案申しましたとおり、確かに千歳空港というのは、ビル運営は大変な黒字であろうと想像はしているわけでありますけれども、しかし、それ以外の道内の地方管理の道管理、市管理含めて、ほとんどは上下一体となってもやはり赤字ということの中で、地方運営の立場からは、道内のすべての空港を一くくりとして考えるというのもありかなという考えもちょっと示させていただいたところでありまして、誤解を恐れずに申し上げるとすると、一部のいいところだけいいところ取りで取られちゃった場合にその他の空港、あるいはその空港を抱える——道内過疎地ばかりでありますので——の疲弊というものを、地域運営をしている立場からは大変懸念をしているというようなことであります。

など、ちょっと他の委員の皆様方とは方向性をたがったような、そういったような発言をさせていただき、そして、さまざまなそのアクションというか、実際にこのことを進めていく上では、自治体を含めた関係者等の十分な調整はぜひやっていただきたいということも申し述べさせていただいたところであります。

そういった中で、今回取りまとめいただいた報告書素案の中で、私自身が述べさせていただいた公共性、公益性、あるいはその今後の実行方針を踏まえた政府として、国交省を中心をしてやられる実行方針の策定なり、その後のプロセスにおいても、自治体なり、既存のターミナル事業者の意見を十分に聞いてくれというような叙述もございまして、私自身が述べさせていただいたこともほんとうに十分反映していただいたこと、大変うれしく思っているところでございます。

19ページで、今後の具体的な進め方のスケジュールイメージというものを座長からお示しがありまして、その節目、節目で、それぞれ事情の違う地域との対話というものを重視しながらぜひ進めていただければと、そういう中で、私ども自身もさまざまな刺激を受け、また、我々からの提案もさせていただけるかなということも思っていたところでございます。

そういった中で、これはこの報告書の中というよりも純粹に地方の立場で、こういう点どうなるのかなということを経つか申し上げれば、さらなる空港の整備ということが必要などころがあります。千歳空港の場合には、滑走路延長というのがちょっと今ペンディング状態ではあるんでありますけれども、たしか地方からのヒアリングの際に、福岡空港さんは、福岡県さんのほうからは、しっかりとした整備の必要性というお話もあったやに記憶いたしております、そういったさらなる国内、これは国管理、地方管理、いろいろあると思うんですが、空港整備というものを今後どのように進めるのか、これは報告書の外の話だと思いますけれども、地方としては大変関心があるということをお知らせさせていただきたいと思っております。

それから、何人かの委員から出ておりました外資規制についてでありますけれども、これはいろいろな考え方はあろうかと思っておりますが、私どもは、もうちょっと慎重な考えというのが必要かなということをおっしゃっているところであります。

それは、この空港運営の改革ということはこれからの話だとして、それ以前の問題として、道内、土地が広いということもあるんですけども、例えば中国資本であるとか、シンガポール資本であるとかいろいろな、マレーシアもありましたね、いろいろなところの方々が結構土地を取得しておられると。それが今の法体系の中では必ずしも全体像がよくわからないようなことにもなっております、私どもとして、それを条例でまずは対処しよう。さらには、国に対しても、これ、全国の問題だと思っておりますので、対処していただきたいというようなことも申し上げているところであります、確かに事柄の性格上は外資だろうが、内資というか国内資本だろうが、悪いものは悪い、いいものはいいということではあるとは思いますが、ただ、一国の安全保障などの観点から考えた場合には、諸外国の例も十分に踏まえながら、この外資に対する規制というのは、相当慎重に実際の実行の段階では考えていく必要があるんじゃないかなと、こんなふうな思いを持ったところでございます。

それから、これもちょっと取りとめもない感想になってしまうんですが、地域それぞれの地域の事情があつて、それを酌み取っていただくということの一環の例として申し上げれば、私も千歳空港の地域住民の方々との騒音をめぐり、住民交渉を、もうこれは数十年の長きにわたってやらせていただいております。

なかなかクリアカットに方向性が出てくるような問題でもないわけでありまして、こういったことも当然補償等の形で、相当のお金が必要になってくるわ

けでありまして、などなど、それぞれの地域事情があるということをぜひお酌み取りいただきまして、これはこの提言の中にどう入れるかというよりも、ぜひ航空局におかれて、また大臣政務官もいらっしゃいますので、地域それぞれの事情ということを十分にお酌み取りいただき、今後の進め方をご検討いただければと、このように思う次第であります。

いずれにいたしましても、民間的なセンスを我々公共だけがやってきたさまざまな空港の運営の中に取り入れると。これ自身は大変に重要なことだというふうに私自身も勉強させていただきました。そのことに対して改めて感謝を申し上げ、すいません、意見とさせていただきます。

【座長】 ありがとうございます。まずは、こちらから今のお話も含めてお礼を申し上げなければ。

最後に知事おっしゃっていただいたとおり大所高所で、民間の知恵もうまく取り入れるべきは取り入れるべきだという中で、個別性とプロセスのところではきちんと現状に配慮してやるべきというご意見をいただきましたのは、我々にとっても非常に役に立ち、ほんとうにありがとうございました。至らない部分もあろうかと思えますし、まさにおっしゃっていただいたように、今回のことで空港にかかわる問題すべてが解けるわけではなくて、若干残された議論というのは、それは当然あるわけでありまして、少なくともこの検討会につきましては、大変貴重な意見、北海道を代表としたというお立場もありますし、逆に知事会からということで、地方の代表のお立場としていろいろちょうだいをしています。こちらもお礼を申し上げたいと思います。ありがとうございます。ぜひ今後とも、こちらをよろしくお願いをしたいところであります。

すいません、どんどん時間が押してきて、すいません、全然、知事のせいではなくて、私の司会進行が悪いんですけれども、もしお時間どうしてもご無理な方がいらっしゃいましたらご遠慮なく、それは離席いただければと思います。先ほどございましたように、皆様のご意見ちょうだいしたいので、じゃあ、〇〇さん、お願いできますか。

【委員】 短めに。〇〇でございます。空港、非常に複雑な問題を座長のご尽力で非常にわかりやすく整理していただいて、あと、問題の本質がようやく終盤戦に見えてきたのかなという感じで、細かいところはかなりこれから煮詰めなきゃいけない部分があるかと思うんですけど、全体的な方針としては、これで間違いないのかなというふうな雑駁な印象を抱きました。

細かい点を幾つか。もう既に何人かの方が言われたんですけど、全体的に、

そのコンセッションでやるぞというのがもう前提の議論のような印象をちょっと途中まで受けてしまったので、例えば完全に民営化する方法とか、ほかの方法と比べてどういう点がコンセッションというのがいいのか、悪いのかというところがちょっと議論として抜けているのかなと。

例えば、そのコンセッションにしておけば、先ほどの外資規制の問題というのもある程度解決することができるというメリットもある反面、その資産を民間に完全に売却しないということは高く売れないとか、民間の創意工夫というものをうまく引き出せないというようなデメリットもあるかもしれないので、その辺、ただコンセッション、いろいろな方法はこれから考えますというふうにしてしまうと、現状維持とか、例えばエージェンシーにしてしまうというのでも出てきてしまうので、やっぱりコンセッション、何年コンセッションするのかが大分、ほとんど民営化と変わらないところもあるかと思うんですけど、ちょっとその辺がすごく気がかりだったので、ほかの委員の方のご指摘等、かぶってしまったんですけど、それはどうしても言いたかったです。

あと2つ目なんですけど、一応、自分の専門が規制なので、どうしても規制のほうばかり見てしまって、報告書のほうにも幾つか入れていただいたんですが、今まで公が運営していたものが民間になるとすべてバラ色にうまくいくかという、必ずしもそうじゃなくって、適切な競争が行われなければ、民間というのは当然利益目的で消費者、着陸料を高くすることによって独占的な利益を得る、市場支配力を行使する可能性というのがどうしても考えてしまうと。

それで小さな空港とか、中規模ぐらいの空港は全然関係ないと思うんですけど、大規模な、特に混雑空港であるとか、バインディングの話にも関係すると思うんですけど、一定地域内の近隣空港が全部同じ事業者、もしくは例えばアライアンスみたいな形で、市場支配力を行使しやすいような形になってきた場合に、果たして何もせず、高く売れたからいいやという形でいいんだろうかと。

日本はたしかほかの欧州と違って、公正取引委員会等の権限が非常に弱いので、後でその独占的な行使をしているといっても、なかなか政治的に介入することができないというような問題もあるというふうに聞いておりますので、やはり何らかの方策というものをちょっと考えておかなければいけないのかなと思う反面、あんまり余計なことをすると、大体規制をしてよかったケースというのもそんなにないというのも過去の歴史が証明しているので、その辺のバランスというのは、今後のそのコンセッションの個別の入札のところでも議論されることなのかなというふうに思いました。

以上です。

【座長】 ありがとうございます。じゃあ、〇〇さん。

【委員】 じゃあ、最後になりまして、ほんとうに言うことも限られてきてしまうんですが、ほんとうに短時間での取りまとめ、ありがとうございました。内容について全く異論はありませんで、ちょっと今後の進め方に関連するところで若干、コメントを3点ほどさせていただければと思います。

1つが、先ほど〇〇委員もお話しされていましたが、やはり非常に難しいのは、非常に個性の強い27の空港について、とはいっても、検討会としては一律に議論していかないといけないという中で、どこまで今回決めて、ある種どこにある種のゆとりを持たせておくかという、そのバランスというのがまさに今回の検討会の難しさであったと思いますし、基本的な方向性であるとかスケジュールという、ある意味、今後の場をつくっていくというところにある程度フォーカスをして、各論については、一定の余地を残していくという、その裁き方というのは全くそれしかなかったのかなというふうに思うところでありまして、異論はないところなんです。一方、おそらく今後、個別の議論をしていくと何が起こるかという、この場でも多少出てきているように、一般的なPFI事業の契約だけでも100条近い、数十ページの契約になるわけですが、多分、この事業というのはもっと複雑なものになっていく可能性があるであろうと。

そのぐらい論点がいっぱいあるということだと思いますが、ちょっと言葉は悪いかもかもしれませんが、我が国はおそらく世界的に見ると、この分野、最後発である可能性があるわけで、ある意味、後発者メリットというのは十分にありんじゃないかと思うんですね。世界を見渡せば、いろいろな先行事例がありますし、この先行事例をかなり深掘りをしていくことで、また、ある意味新しいものをつくっていくという、逆にいうと、少し遅く始めた、ある種利点というのをどう生かしていくかというのが、あることを考えるともう少し海外の事例を、この報告書につけていただいているよりももっと深く今後検討していただくというのは、必ず必要なんじゃないかというのが1点目です。

2点目は、あともう1つが、この報告書の中の12ページですけれども、改正PFI法上の民間提案制度というのを積極的に活用していこうというお話がありまして、やはり今回それぞれの地域、地域のステークホルダーの方をどうこのプロセスに巻き込んでいくかというのが重要であることはもう今までも議論されていることなわけですが、現在、内閣府さんのほうで、この提案制度そ

のもののディテールをどういうふうにつくっていくかこれは法律上は提案できるとしか書いてなくて、いつまでに、要は管理者は回答しなければならないとしか法律上は書いてません。当然、その提案をするからには、インセンティブという議論も当然にしてあるわけでありまして、この辺、内閣府が持っている制度の議論ではあるわけですが、この検討会として、こういうところで触れていくとすると、国交省と内閣府とそれぞれ議論として連携していきながら、どういう制度をつくっていくのかというところについて、なかなかその省の壁を挟むといろいろと難しいところもあるかもしれませんけれども、ぜひ連携をして、いい制度、逆にいうと空港の分野で使いやすい制度にしていくという観点でも、そちらに対する示唆というのを出していただきたいと思います。たしか政令で細かいところを決めることになっているはずですから、年末までということになりますので、それで決めずに改正をするということもあることも含めて、ちょっと1つ、今後の議論として必要なというのと、あと、3点目として、地方空港の話が出てきていたかと思えますし、バンドリングの議論の中で、先ほど高橋知事からもあったように、その地方空港と国管理空港、バンドリングをしてコンセッションを出していくという可能性が仮にあるんだとすると、現状のその空港法とPFI法の、要は適用関係の解釈としては、空港法は現状おそらくPFI法の運営権は設定できないという解釈になっていて、関空・伊丹法だけ個別法で抜いているという格好になっていたかと思えますけれども、今後、その運営権というのをどういうふうに使っていくのかにもよりますが、国管理空港に限らず、地方空港についても、幅広くその運営権というものが設定できるように、これは設定できることと、使うことというのは多分イコールではないと思いますが、その地方側の選択肢をある意味広げていくという観点で、その点も含めて議論をしていただけるといいのかなという、大きく3点でございます。

以上です。

【座長】 ○○さん、○○さん、ありがとうございました。何か最後になって急がせてしまったかもしれません、どうかご容赦ください。お二人も含めて、非常に貴重なご意見、ほんとうにありがとうございました。

いろいろなご意見をいただきまして、おおむね方向性は量と質もいろいろご意見をちょうだいしましたので、一たん、もう一度、できれば最終議論をさせていただきたいと思っています。いろいろな議論がありますから、私からすると、皆さんはほんとうに的を得ておられて、最終的には本来の目的を揺るがせ

にしない、骨抜きにしない、後送りさせないと。その中でどれだけ余地を残していくかというところを表現の中でどれだけ工夫できるかということであると思いますので、もう一度、ない知恵をちょっと絞ってみたいと思いますので、どうかご協力を賜ればと思います。ちょっと時間を超過してしまいましたけれども、事務局のほうに進行をお返し申し上げます。

閉 会

【空港運営調整室長】 長時間にわたりまして、多くのご意見をいただきまして、まことにありがとうございました。次回、座長から今、もう一度というようなご提案もあったところでございます。あまり間を置かないほうがよろしいかと思っております、今のところ、ちょっと急かもしれませんが、今週の金曜日、29日の金曜日の午前中を軸にちょっと皆様方のご予定を再度お伺いさせていただきながら、次回の検討会の設定をさせていただきたいと存じます。

それでは、たくさんのご意見、どうも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存じます。

どうもありがとうございました。