

# 活力ある空港運営を目指して

## — 民活空港運営法の成立 —

国土交通委員会調査室 斎藤 貢一

### 1. はじめに

空港は、国際・国内の航空ネットワークを構成する極めて重要な公共インフラであり、我が国経済社会の発展や地域の活性化に大きな役割を果たしている。政府は、こうした空港が持つ役割を最大限に発揮させるため、航空会社等の利用者ニーズを踏まえた機動的な着陸料等の設定や空港ターミナルビル等との一体経営を通じた空港運営の効率化、航空会社の積極的な誘致等による就航路線や便数の拡大等を図っていく必要があるとしている。

そのためには、空港運営に民間のノウハウを取り入れていくことが有効であるとして、平成23年の「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」(以下「PFI法」という。)の改正により創設された公共施設等運営権制度(いわゆる「コンセッション」)を活用し、空港の所有権を国等が保有しつつ、その運営等を民間事業者に委託することを可能とするための関係法律の整備を行うことを目的として、第183回国会(常会)に「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案」(閣法第46号)(以下「本法律案」という。)が提出され、平成25年6月19日の参議院本会議において、賛成多数で可決・成立した。

そこで本稿では、本法律案提出の背景と経緯、国会における法案審査の概要等について、紹介する。

### 2. 本法律案提出の背景と経緯等

#### (1) 安倍政権における取組

平成24年12月26日に発足した安倍政権においては、我が国経済の再生に向けて、経済財政諮問会議との連携の下、円高・デフレから脱却し強い経済を取り戻すため、政府一体となって、必要な経済対策を講じるとともに成長戦略を実現することを目的として、これらの企画及び立案並びに総合調整を担う司令塔となる日本経済再生本部が内閣に設置された。その下で、我が国産業の競争力強化や国際展開に向けた成長戦略の具現化と推進について調査審議するため、産業競争力会議が置かれている。

この産業競争力会議においては、立地競争力の強化の観点から、これまで官業として運営されてきたインフラで、利用料金の伴うもの(空港、有料道路、上下水道、公営地下鉄等)について、民間開放を推進することが検討された。その後、平成25年6月14日に閣議決定された「日本再興戦略」では、空港、上下水道、道路を始めとする公共施設について、公共による管理から、民間事業者による経営へと転換することにより、サービスの向上や公共施設を活用した新しい価値を生み出す経営手法である公共施設等運営権制度の導

入を推進することとされている。

ところで、空港分野でのPPP、PFI<sup>1</sup>の導入をめぐることは、平成23年5月に成立した、「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律」（平成23年法律第54号）により、関西国際空港（以下「関空」という。）と大阪国際空港（以下「伊丹」という。）におけるコンセッションの実現に向けた取組が行われるとともに、コンセッションの対象を仙台空港などの国管理空港等に拡大することについて、早期かつ着実な実施を目指すこととされてきた。こうした取組は、民主党政権下においても検討されてきており、その経緯は、以下のとおりである。

## （２）「国土交通省成長戦略」の策定

平成22年5月17日に発表された「国土交通省成長戦略」は、人口減少社会の中で、我が国がアジアの成長を積極的に取り込みながら経済の持続的成長を図っていくため、実現性のある具体的な改革の道筋を示すことを目的として策定された。

特に、国際展開・官民連携、観光、航空、海洋、住宅・都市の5分野について、今後、更なる発展が期待できる分野であるとの認識の下に、新たな政策提案を行った。また、「財政に頼らない成長」を大原則とした上で、「民間の知恵と資金」が積極的に活用される仕組みの導入を目指すこととされた。

## （３）「国土交通省成長戦略」（航空分野）の内容

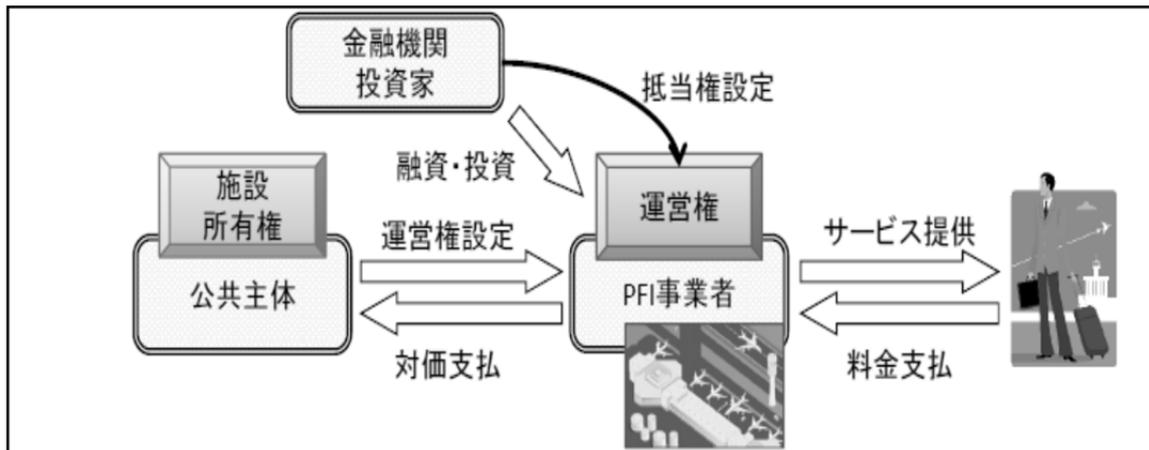
航空分野では、ヒト・モノ・カネの流れを我が国に取り込んでいくため、世界へ、アジアへ開かれた航空政策に抜本的に転換することが主眼とされた。そのための戦略として、首都圏空港を含む徹底的な航空自由化（オープンスカイ）に向けた各国との航空交渉を着実に進めるとともに、我が国の空のボトルネックとなってきた羽田、成田両空港の容量拡大や運用制限の緩和を実現することが最重点課題とされた。それと並んで、航空会社の事業活動のプラットフォームとしての空港についても、全国の空港整備が概成したことから、「整備」から「運営」への政策シフトを着実に実行し、「民間の知恵と資金」を最大限に活用しつつ、世界標準による徹底した効率的経営を促すべきとされた。

具体的には、中期において、空港ビル会社等の空港関連企業と空港本体の経営を一体化させるとともに、民間への運営委託ないし民営化を進めることを目標とし、そこに至る道筋として、環境が整った空港について、経営一体化を先行的に実施することや空港関連企業の経営の透明化と地代の適正化を図ることなどの方向性が示されている。また、関空を首都圏の空港と並ぶ国際拠点空港として再生させるため、関空、伊丹の経営統合を先行させつつ、両空港の事業を運営する権利（公共施設等運営権・次頁図表1参照）を一体で民間に付与する手法（コンセッション）を検討することとされ、これは全国の空港経営の改革に向けた先行事例との位置付けがなされている。

## （４）「空港運営のあり方に関する検討会」の設置

航空分野に係る「国土交通省成長戦略」の骨格部分については、「新成長戦略」として

図表 1 公共施設等運営権制度の概要



(出所) 内閣府資料

平成 22 年 6 月 18 日に閣議決定された。これまでに 24 か国・地域と首都圏空港を含むオープンスカイについて合意しているほか、平成 22 年 10 月には羽田空港の国際化が実現し、また、成田空港の容量拡大に向けた取組も着実に進められている。さらに、前述の「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律」の成立や国内外の LCC（ローコストキャリア・格安航空会社）の新規参入の本格化など、各分野において一定の具体的成果を挙げつつある。

一方、伊丹を除く国管理空港については、空港関連企業と空港との経営一体化、更には空港の民間への運営委託等を通じた空港経営の具体的手法について、より幅広い関係者による専門的な議論が必要とされたため、平成 22 年 12 月に国土交通省に設置された「空港運営のあり方に関する検討会」において、国管理の 27 空港（伊丹を除き、自衛隊等との共用 8 空港を含む。その後、岩国空港が供用開始。）を対象として検討を行い、可及的速やかに結論を得ることとされた。

### （5）空港経営の現状と課題

「空港運営のあり方に関する検討会」は、平成 23 年 7 月に報告書「空港経営改革の実現に向けて」を取りまとめ、国管理空港の現状と課題として、次の点を挙げている。

#### ア 空港の果たす役割

空港は、我が国、そして各地域にとって必要不可欠な公共的役割を担う重要なインフラであり、空港経営の改革に当たっては、空港が本来の役割を最大限に発揮できる方向で進めていく必要があるとして、空港の役割を以下のとおり整理している。

- ・第一に、我が国の世界に向けた空の玄関口として、我が国の国際競争力の強化や持続的な経済成長の実現のため、成長著しいアジアを中心に、世界から我が国にヒト・モノ・カネを積極的に呼び込む「我が国の成長エンジン」としての役割。
- ・第二に、国際・国内航空ネットワークの拡充とアクセス道路やアクセス鉄道等との有機

的な結合による利便性の高いサービスの提供を通じた、「地域の交通結節点」としての役割。また、離島等の地域間交通網が脆弱な地域においては、生活に必要な「住民の足」である航空輸送の要としての高い公共性。

- ・第三に、地域の情報発信や賑わいの創出、地域資源の迅速な輸送等を通じた、「地域の観光振興や産業振興の拠点」としての役割。すなわち、観光客、ビジネス利用者も含めた交流人口の拡大に伴い、消費の拡大、ビジネス機会の拡大等を通じて地域へ多大な経済波及効果をもたらす存在。
- ・第四に、大規模災害の発生時には空港の持つ拠点性を活用した被災自治体の支援拠点として、また有事の際には我が国の安全保障のための拠点として、いわば「安全・安心の拠点」としての役割。東日本大震災では、道路や鉄道といった地域間の陸上交通網が甚大な被害を受けた中、福島空港、山形空港、花巻空港等、東北地方に所在する空港が震災直後から緊急支援物資の輸送拠点等として活用されるなど、空港の持つ防災拠点機能の役割。

## イ 国管理空港の経営構造と課題

前述のとおり、オープンスカイの進展により、各国・地域との間で、参入企業数、路線数、便数等に関する制限を相互に撤廃する流れが進み、本邦航空会社・外国航空会社ともに、新規企業の参入、新規路線の開設や増便に向けた動きが具現化している。また、中国人観光客に対するビザの緩和を含め、国のインバウンド観光施策も深度化が進んでいる。

このような中で、各空港の特性をいかした戦略的な空港経営が可能であれば、その流れを的確に捉えて、国内外の航空ネットワークの強化、インバウンド観光客の増大、更には地域経済の活性化や雇用の創出等につながる絶好の機会が到来するとしている。

図表2 我が国の空港の概要

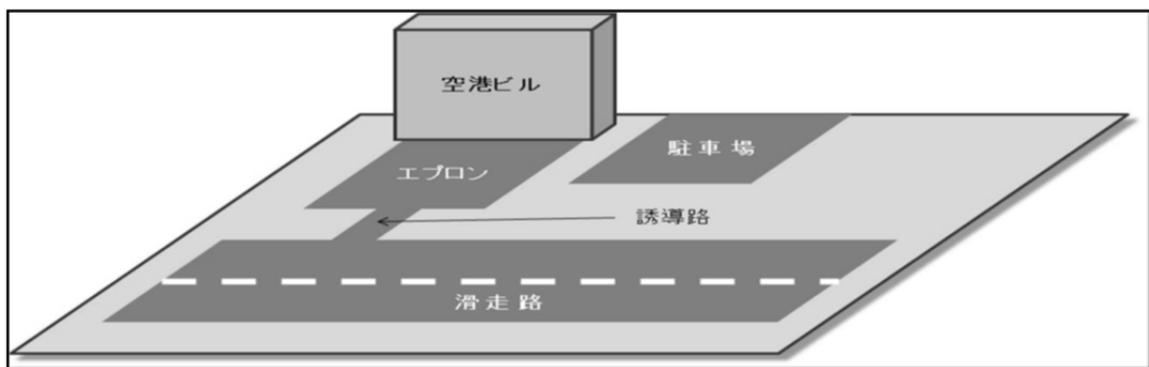
種類	設置管理者	設置数	概要
拠点空港	会社管理空港	空港株式会社	4 成田国際空港、関西国際空港、大阪国際空港及び中部国際空港
	国管理空港	国土交通大臣	19 東京国際空港及び国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる空港
	特定地方管理空港	(設置)国土交通大臣 (管理)都道府県知事等	5 旭川、帯広、秋田、山形及び山口宇部の各空港
地方管理空港	都道府県知事等	54	拠点空港以外の空港であって、国際航空輸送網又は国内航空輸送網を形成する上で重要な役割を果たす空港
共用空港	防衛大臣等	9	日本国政府又は日本国民が使用する飛行場であって公共の用に供する空港(三沢空港、小松空港等)
その他の空港	国土交通大臣、都道府県知事等	6	空港法第2条に規定する空港のうち、拠点空港、地方管理空港及び公共用ヘリポートを除く空港

(筆者作成)

我が国の空港は、成田国際空港株式会社などの空港会社が管理する空港が4空港、国が管理する空港が28空港（うち、自衛隊等との共用空港が9空港）、地方自治体が管理する空港が65空港（うち、離島空港が34空港）の合計97空港となっている（前頁図表2参照）。

このうち、国管理空港では、航空系事業と呼ばれる滑走路、誘導路、エプロン等の空港基本施設は国土交通省が管理し（ただし、共用空港の場合は、滑走路等の共用施設は防衛省等が管理）、その収入財源である着陸料等は、路線ごとの割引等は設定されているものの、年度ごとの全空港の収支バランスを考慮して、基本的には全国一律のタリフ（運賃を算出する上で必要な運賃データ）が告示において定められている。そのため、空港の特性をいかした機動的で柔軟な利用料金設定ができていないことに加え、空港ごとの収支の透明度が低く、収入増加と費用圧縮のインセンティブの欠如が指摘されている。さらに、我が国特有の経営構造として、非航空系事業と呼ばれる空港ターミナルビル等は、民間会社、第3セクター等の主体が、空港法に基づき「空港機能施設事業者」としての指定を受け、その上で国有財産法に基づく国有財産の使用許可を受けて、施設を設置し、事業活動を行っている。例えば、空港の主な施設は、図表3のようになっているが、海外の空港では、滑走路等の基本施設と空港ビル、駐車場等は、一体で運営されているが、我が国では、成田、関空、中部を除いて、運営主体がそれぞれ異なるために、空港運営における諸課題についての調整に時間を要しているのが、実態である。

図表3 空港の主な施設



（出所）北海道資料

また、このように航空系事業が全国一律のルールの下で運営され、航空系事業と非航空系事業の担い手が分離していることから、①航空系事業の効率的経営を通じた利用料金（着陸料等）の低廉化・適正化→就航便数の増加→利用旅客数の増加→非航空系事業収入の増加、②物販、テナントマネジメント、ホテル等、それぞれの分野のプロによる経営を通じた非航空系事業収益の向上→航空系事業の利用料金の低廉化・適正化、③空港マーケティング、オペレーションマネジメント等の継続的レベルアップといった、世界標準の空港経営に至っていないとされている。そのため、空港マネジメントのプロが育ちにくいといった問題が発生し、結果的に、各空港の特性をいかし、地域の関係者と連携して行う戦略的

な誘致活動やこれと併せた機動的で柔軟な使用料金設定等の取組が進まず、空港の使用料が高止まっていると指摘されている。また、空港施設そのものの集客力・収益力等の魅力向上に向けた取組にも課題が残るとされる。

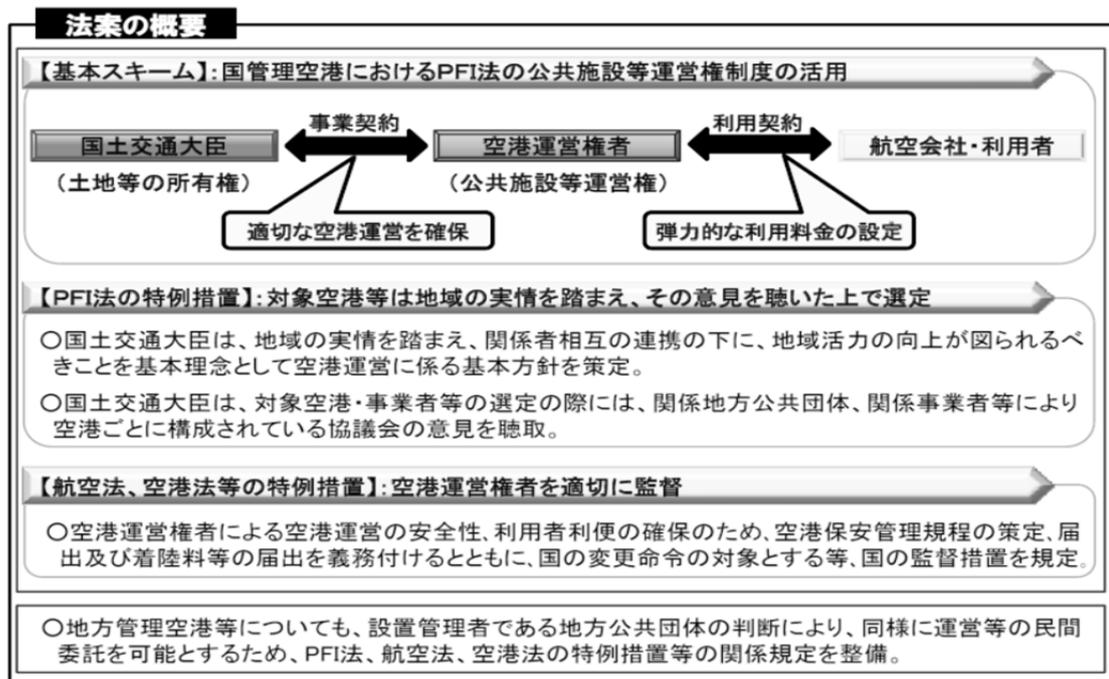
これらの状況から、枠組みの上ではオープンスカイが着実に進行しているにもかかわらず、地域にとっては、地域や空港のポテンシャルを最大限に活用した航空ネットワークの拡大や利用者増の機会をいかしきれていない状況となっている。さらに、高止まりした空港使用料は航空会社の負担となり、我が国の航空会社の国際競争力を阻害する要因にもなっていると同時に、利用者にとっても利便性の低下を招く結果となっているとされた。

### (6) 本法律案の提出とその概要

このような背景を踏まえ、平成 24 年 3 月に「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案」(第 180 回国会閣法第 54 号)が衆議院に提出された。しかし、第 180 回国会(常会)では審議に至らず、衆議院において継続審議となり、同年秋の第 181 回国会(臨時会)では衆議院の解散に伴い、審査未了、廃案となった。

空港経営改革に関する検討は、北海道、宮城県、広島県、香川県、愛媛県、福岡県及び熊本県で行われているが、特に東日本大震災により甚大な被害を受けた宮城県では、空港経営改革を通して仙台空港の活性化を図り、復興の起爆剤にしたいとの強い意向があること等を踏まえ、本法律案が、平成 25 年 4 月 5 日に閣議決定され、同日、内閣から衆議院に提出された。その概要は、図表 4 のとおりである。

図表 4 「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案」(第 183 回国会閣法第 46 号)の概要



(出所) 国土交通省資料

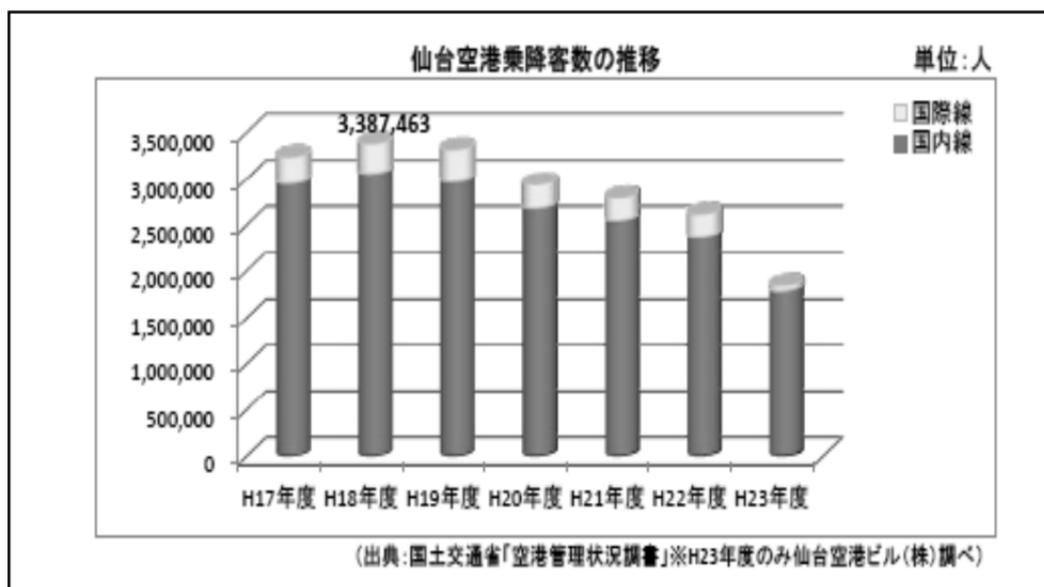
なお、本法律案は、当初の法律案に若干の手直しを加えた上で提出されている。

その一点目は、国土交通大臣は、地域の実情を踏まえ、関係者相互の連携の下に地域活力の向上が図られるべきことを基本理念として、空港運営に係る基本方針を策定することとしたことであり、二点目は、国土交通大臣は、対象空港・事業者等の選定の際には、関係地方公共団体、関係事業者等により空港ごとに構成されている空港協議会の意見を聴取することを法律上の仕組みとしたことである。

### (7) 宮城県及び福島県における検討の動き

前述のとおり、空港経営改革に関する検討が各道県で行われているが、例えば宮城県では平成24年10月に「仙台空港の経営改革に関する宮城県基本方針」を策定・公表した。同基本方針では、東日本大震災により甚大な被害を受けた宮城県においては、空港経営改革を通して仙台空港の活性化を図り、復興の起爆剤としたいとの期待が大きいとしており、空港運営については、「空港の公益性を確保しつつ、航空系事業と非航空系事業の一体的な経営により、空港全体の集客力、収益力等を高めていくためには、抜本的な経営改革が必要である。このため、民間の自由な発想に基づく機動的で柔軟な空港運営が可能となる民間への運営委託を目指す。」としている。

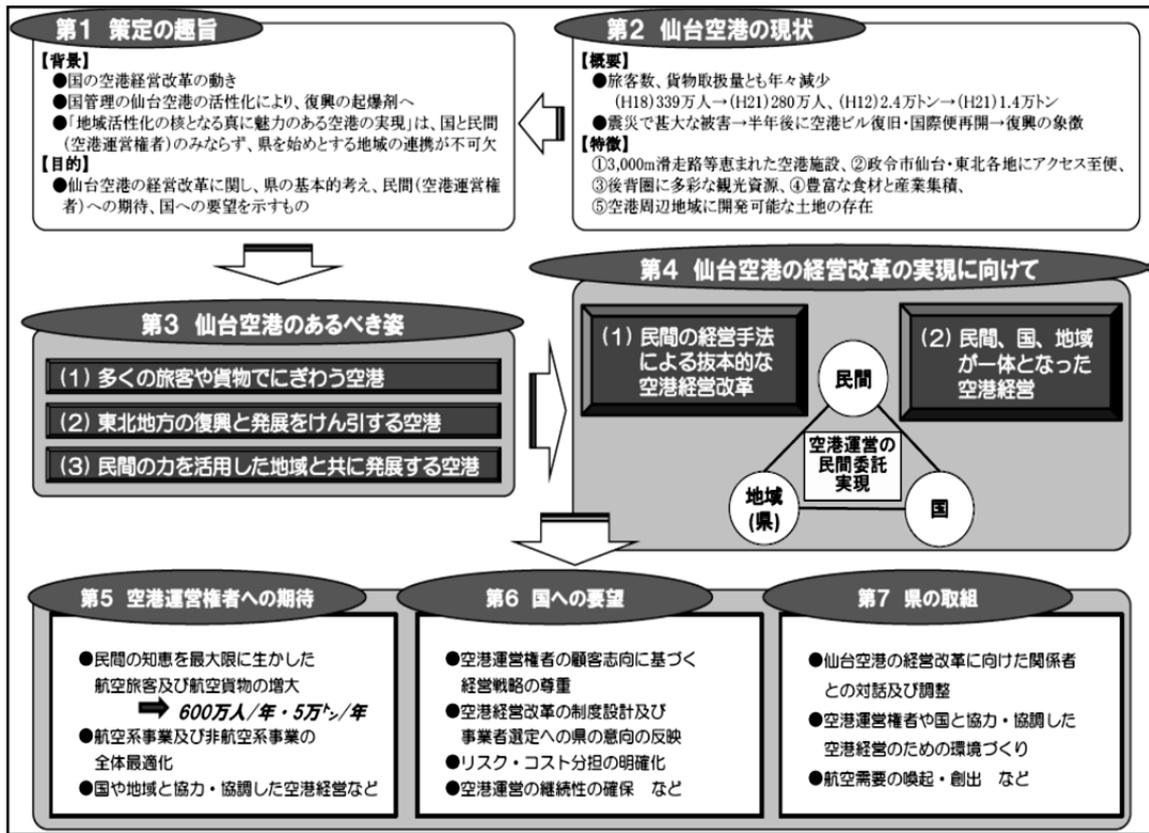
図表5 仙台空港乗降客数の推移



(出所) 宮城県資料

そして、目標として将来的には(30年後)、過去のピーク時の2倍に当たる旅客数600万人/年、貨物量5万トン/年を目指すとされており、関係法律の成立後、平成25年度には、民間事業者への運営委託方法等を具体的に検討し、26年度には運営委託等を開始したいとしている(次頁図表6参照)。

図表6 仙台空港の経営改革に関する宮城県基本方針の概要



(出所) 宮城県資料

一方、この間、一部地方自治体においても地方管理空港の運営の在り方について議論が行われてきた。その一つの「『福島空港に関する有識者会議』提言書」(平成24年12月)では、関係法律が成立した場合において、福島空港が更なる経費削減の努力を尽くしたとしても、同空港の乗降客数の規模では民間事業者が運営を希望することは考えにくいと、直接的な民間運営や民間委託(コンセッション)は福島空港にはなじまず、むしろ、県が空港管理者として留まることが適しているのではないかと結論付けている。

その上で、「空港経営」においては、管理者である県が行う経費節減も経営努力であり、常に利用者の視点を忘れず、民間的な発想で経営されるべきであるとし、航空法等現行法令上では、委託できる業務の範囲が、点検や清掃、料金徴収等の事行為に限定される総合的業務委託や指定管理者制度について、現行制度上の問題点や課題について国に改善を主張しながら、同制度の導入について検討していく必要があるとしている<sup>2</sup>。

本法律案が成立したことにより、空港運営の手法に新たな選択肢が増えることとなったが、その一方、開港当初の需要予測を下回る地方空港が続出している現状においては、「『福島空港に関する有識者会議』提言書」において結論付けられたような認識も強く存在するのではないかと推察される。

### 3. 法案審査の概要

参議院及び衆議院の国土交通委員会における本法律案審査時の主な論点と政府側の答弁は、以下のとおりである。

#### (1) 想定される空港運営権者等と運営権対価の算定

コンセッションは、施設の所有権を移転せず、民間事業者インフラの事業運営に関する権利を長期間にわたって付与する方式であり、空港事業運営の期間等の具体的内容は、国と空港運営権者となる事業者との協議を踏まえ個別の契約により決定される。

例えば、空港の運営と旅客ターミナルビルの運営を一体的に実施する場合には、物販・飲食等の収入を原資とした着陸料の引下げ等を実施することが可能となるなど、運営権者が需要動向等に応じて、柔軟に効率的な運営を実施し、サービス水準の向上につながることを期待されている。

法案審査においては、空港運営権者として想定される事業者について、単独企業である場合、複数企業のコンソーシアム（共同体）のような場合もあるとし、例えば地域の実情に詳しいという観点で地場の有力企業が手を挙げてくるケースや民間資金あるいはその資産運用、民間能力の活用という観点から大手商社や不動産会社、その他、航空分野で航空会社等のニーズに精通した内外の経験豊富な企業が想定されるとの答弁がなされている<sup>3</sup>。

なお、委員会での議論とはなっていないが、新関西国際空港株式会社の安藤圭一社長は、新関西国際空港の今後の戦略について、同社では、海外においては複数空港の運営や空港運営技術を外部に提供することは、国際的なトレンドとなっているとして、関空・伊丹以外の空港運営に関与し、収益を確保していくことについて、同社の事業価値向上にとって非常に有益なものであるとして、積極的な関与を目指すとしている<sup>4</sup>。

また、運営権対価の算定について、政府は、内閣府が平成25年6月6日に公表した「公共施設等運営権及び公共施設等運営事業に関するガイドライン」に基づき、運営権者の公募プロセスの中で、応募者は、将来の見込み収入から事業実施に要する支出を控除した額を基本として、合理的な手法に基づいて運営権対価の提示額を算出するとしている<sup>5</sup>。

さらに、各空港の運営委託に当たって民間事業者から収受する運営権対価の具体的な検討については、個別空港ごとに検討していくことになるが、空港が安全かつ健全に運営されることを前提に、より収益力を高めた取組によってその対価を適正に設定して、運営委託を行わない国管理空港の整備や維持運営にも必要な財源を十分に確保するというところで運営をしていきたいと答弁している<sup>6</sup>。

#### (2) 外資規制について

平成20年の自公政権時代、成田空港会社の完全民営化に向けた法案策定作業の過程で、外資参入による安全保障上の大きな問題があるという意見や外資規制撤廃を求める意見が対立する中で、完全民営化は先延ばしされ、現在に至っている。当時、成田空港会社や羽田空港のターミナルビル会社への外資規制については、規制の手法として外資だけを差別するような手法が妥当かどうか、特に、対内直接投資を政府全体として促進する上で、我が国の市場が閉鎖的であるとする誤ったイメージを与えるのではないかとするような議

論がなされていた。

この問題について、法案審査においては、外資規制をするかどうかということで数年前に論議が行われ、そのままの状況となっているが、本法に基づくコンセッションは、空港用地等の所有権を国が保有したままで運営権のみを委託するという形になっており、民間事業者の選定時に国土交通大臣が外務大臣や防衛大臣等の関係行政機関の長との協議を行うこととしていることから、政府全体としての判断で不適格な事業者の排除を行うとしている。また、同時に、本法で活用するPFI法に基づいての運営委託制度は、株式会社化による民営化とは異なり、市場を通じた株式の流通に伴って経営主体、これを捕捉することができるということであり、一律の外資規制等を設ける必要はないというふうに考えていると太田国土交通大臣は答弁している<sup>7</sup>。

### (3) 事業継続が困難な場合の対応

法案審査では、民間への運営委託後に経営が立ち行かなくなった場合の契約解除の想定等についての質疑がなされた。答弁では、事業契約が解除されるのは、運営権者が法令や契約等に違反したような場合、運営権者が破綻したような場合、相当期間赤字が続いて事業継続ができなくなる場合には、契約を解除して新たな運営権者に引継ぎをすることで空港運営が止まることのないように対応している。そして、その相当期間とは、例えば3年間赤字が継続した場合に解除要件になるというようなケースもあるとしている。

なお、契約解除の手続については、まず、契約解除に至る前に、国、運営権者、融資を行っている金融機関等の間で協議を行い、事業再生をした上で継続が可能かどうか議論をすらし、また、破綻に至る場合には新たな運営権者への引継ぎまでの措置等についても協議を行うとしている。さらに、契約解除の際の補償については、国の事由によって契約解除に至った場合には、国はPFI法に定められているとおり、運営権者に対して損失補償を行うこととし、一方、運営権者側の事由で契約解除に至る場合には、罰則規定や損害賠償の対象として、ケースごとに決定されることとなるとした<sup>8</sup>。

### (4) コンセッションに至らない空港の運営の在り方

本法の成立により、空港運営のコンセッションが可能となるが、専門家の間からは、実際にコンセッションが成立すると見込まれているのは、(空港全体の)1割程度ではないかと指摘されている<sup>9</sup>。

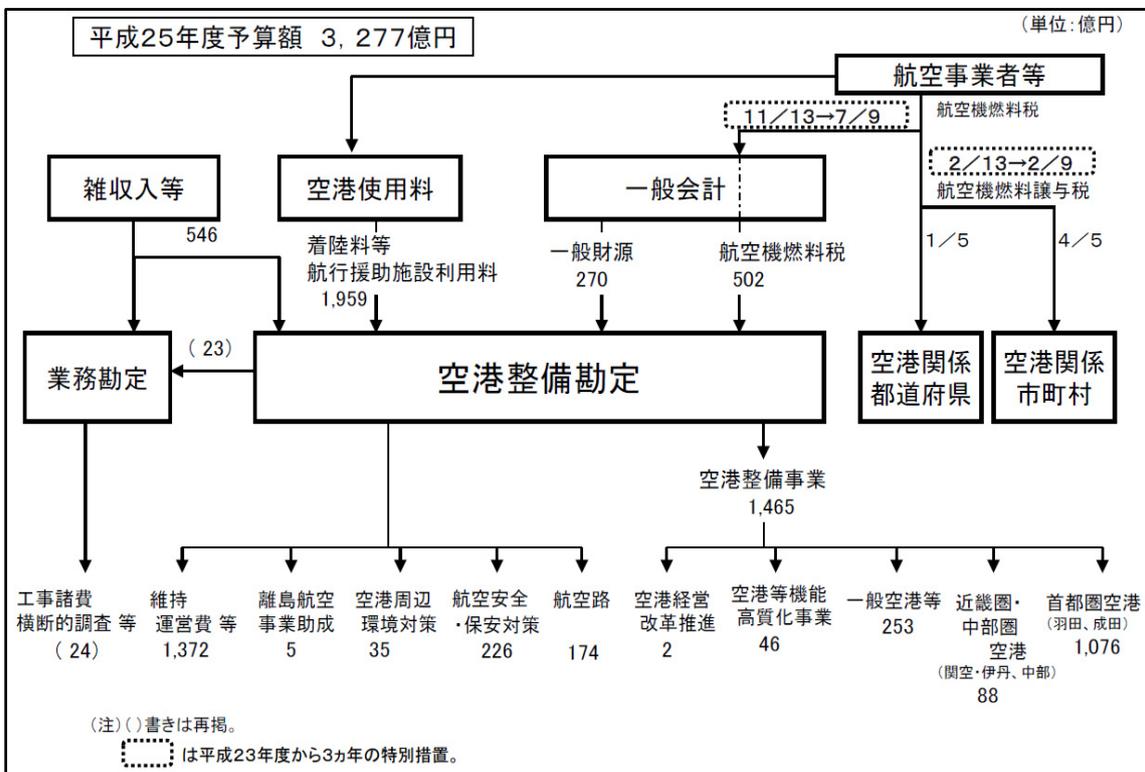
法案審査では、民活化が困難と判断された空港の先行きについて、質疑がなされた。答弁では、地域の意向を踏まえて運営委託を行わないこととする国管理空港については、国が引き続き管理運営を行うこととし、全体は国が責任を持つとしている<sup>10</sup>。また、個々の空港について、コンセッションが有効であれば活用するという形を基本としているが、たとえ赤字であっても必要だというネットワークであれば、国が責任を持ってやるということが大事であるとしつつ、国の運営の下で、できる限りコスト削減等の空港運営の効率化や改善に向けた取組を行うと答弁している<sup>11</sup>。

### (5) 空港整備勘定の在り方

前項のようなコンセッションに至らない空港の存在は、社会資本整備事業特別会計空港整備勘定（図表7参照）の今後の在り方と直接的に関わる事となる。平成25年6月5日に政府の行政改革推進会議が、「特別会計改革に関するとりまとめ」を公表し、その中で、特別会計制度の見直しは、可能なものから速やかに法改正を行い、平成26年度から順次の実施を目指すべきであるとされている。法案審査では、特別会計制度改革に関して政府全体としてどのような方針で臨むかという中で、空港整備勘定の今後の在り方を考えるべきであるとして、その際、現在の空港整備勘定には羽田空港再拡張事業等のための1兆円近い財政投融资からの借入金が残っており、受益者負担で同勘定から責任を持って償還していく必要があるということ踏まえておかななくてはならないとしている。また、太田国土交通大臣は、「現時点では直ちにこれをなくすという状況にはないというふうに思っております。」と答弁している<sup>12</sup>。

また、本法成立による、国の財政負担の軽減見通しについては、現時点で具体的な数字を示すことは難しいものの、本法に基づく運営委託を行う場合には、現在の空港整備勘定における個別空港ごとの収支の差額分というものは、最低価格として、期待される利益というものを適正な対価として収受することから、民間がコストを削減し収入を上げていく、その増加収入額についても対価の中に含んで収受していくとしており、その意味で、かなり改善が図られるとの期待を持っているとの答弁がなされた<sup>13</sup>。

図表7 空港整備勘定の概要



(出所) 国土交通省資料

さらに、空港整備勘定における歳入の約 15%（平成 25 年度予算）を占めている航空機燃料税については、平成 23 年度から 25 年度までの間、本邦航空会社の競争力強化のために約 3 割の引下げ措置を行っており、これを受けて、平成 25 年度予算においては、航空機燃料税はピーク時の 54%まで減少している中、空港整備勘定自体が厳しい状況にあるとの認識を示した。一方で、老朽化施設の更新、改良や空港の耐震対策等の安全運航に必要な事業は着実に実施をしていく必要があることから、航空機燃料税の扱いについては慎重に検討する必要があるとの答弁がなされた<sup>14</sup>。

#### 4. おわりに

自公政権における今後の航空、空港政策のビジョンについて、太田国土交通大臣は、「2009 年までの自公政権におきましても、また民主党政権におきましても、また我々におきましても、全く同じように基本政策としてはそうした安心、安全、そして国の玄関である、経済成長に資する、拡大をしていく、これが基本的な考え方で変わりはありません。」と、その継続性を強調している<sup>15</sup>。すなわち、①オープンスカイを積極的に推進する、そして航空ネットワークを自由に設定できるという枠組みをつくること、②航空会社に関しての施策として、航空機燃料税の軽減措置、あるいは国際競争力の強化、LCC等の新規企業の参入促進によって、航空サービスの利用者の選択枝を増やすこと、③空港については、整備が概成し、運営の時代に移ったということを踏まえて、空港管理を効果的そして効率的に行うために平成 20 年に空港整備法を空港法に改めたところであるが、更なる空港経営の改善に取り組む観点から、航空会社の誘致を行いやすくするための一つの選択として本法律案を提出したとしている。

前述の「『福島空港に関する有識者会議』提言書」が指摘しているとおり、民間企業が採算を度外視して空港経営に参入することはあり得ず、民間活力による長期的な空港経営を可能とする仕組みができるよう、個々の空港におけるマーケット・サウンディング<sup>16</sup>やコンセッション契約時において、国、民間事業者、地方自治体等との利害調整における国の役割は、大変重要なものとなる。また、個別空港の活性化以前の問題として、まず、国としての航空政策の全体ビジョンを提示する必要がある、その中においても、特に航空利用者の負担を前提としている空港整備勘定の在り方は、今後の注目点の一つである。

我が国の空港整備が概成した状況において、今後、個々の空港がどのようにその能力を最大限にいかし、民活化された空港を核として、地域内の地方空港とも連携しつつ、航空需要を更に高めることで航空ネットワーク機能の充実を図るのが、重要となる。また、災害対応でも空港の役割が注目されているという現状を踏まえつつ、我が国特有であるとされる空港の施設ごとに異なる主体が管理運営・事業活動を行っている現在の空港運営の構造を改め、国民にとって航空・空港がより身近な存在となり得るよう、本法に基づくコンセッションも活用しながら、更なる利便性の向上に向けた取組が求められるところである。

【参考文献】

- 空港運営のあり方に関する検討会『空港経営改革の実現に向けて』（平 23. 7）  
青森空港の管理運営のあり方に関する検討会『青森空港の管理運営のあり方に関する提言』（平 24. 3）  
仙台空港活性化研究会『仙台空港活性化研究会報告書』（平 24. 5）  
航空政策研究会『空港運営一体化への民間投資の可能性と地域経済への新たな貢献』（平 25. 5）  
内閣府『公共施設等運営権及び公共施設等運営事業に関するガイドライン』（平 25. 6）

（さいとう こういち）

- 
- <sup>1</sup> PPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ）とは、公民が連携して公共サービスの提供を行うスキーム。PFI（プライベート・ファイナンス・イニシアティブ）とは、PPPの代表的な手法の一つで、公共施工等の設計、建設、維持管理及び運営に、民間の資金とノウハウを活用し、公共サービスの提供を民間主導で行うことで、効率的かつ効果的な公共サービスの提供を図るという考え方。
- <sup>2</sup> 福島空港に関する有識者会議『「福島空港に関する有識者会議」提言書』（平 24. 12）22～23 頁
- <sup>3</sup> 第 183 回国会参議院国土交通委員会会議録第 10 号 5 頁（平 25. 6. 18）
- <sup>4</sup> 一般財団法人関西空港調査会『KANSAI 空港レビュー』第 413 号（平 25. 4）1～2 頁
- <sup>5</sup> 第 183 回国会参議院国土交通委員会会議録第 10 号 11 頁（平 25. 6. 18）
- <sup>6</sup> 第 183 回国会参議院国土交通委員会会議録第 10 号 11 頁（平 25. 6. 18）
- <sup>7</sup> 第 183 回国会参議院国土交通委員会会議録第 10 号 12 頁（平 25. 6. 18）
- <sup>8</sup> 第 183 回国会参議院国土交通委員会会議録第 10 号 8 頁（平 25. 6. 18）
- <sup>9</sup> 『朝日新聞』（平 25. 4. 26）
- <sup>10</sup> 第 183 回国会衆議院国土交通委員会会議録第 14 号 18 頁（平 25. 5. 24）
- <sup>11</sup> 第 183 回国会衆議院国土交通委員会会議録第 14 号 18 頁（平 25. 5. 24）
- <sup>12</sup> 第 183 回国会参議院国土交通委員会会議録第 10 号 4 頁（平 25. 6. 18）
- <sup>13</sup> 第 183 回国会参議院国土交通委員会会議録第 10 号 7 頁（平 25. 6. 18）
- <sup>14</sup> 第 183 回国会参議院国土交通委員会会議録第 10 号 4 頁（平 25. 6. 18）
- <sup>15</sup> 第 183 回国会参議院国土交通委員会会議録第 10 号 1～2 頁（平 25. 6. 18）
- <sup>16</sup> 対象空港を明示した上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等の民間事業者、更には関係自治体等、地域の関係者から、空港や地域が抱える個別事情を踏まえた具体的な運営形態や経営手法について、幅広く提案を募集することとしている。