

Working Papers

2014年3月31日

～公共インフラへのPPP/PFIの導入に向けて⑥～

空港運営の新たなステージへの飛躍

～これまでの経緯と今後に向けて～

効率的で魅力ある空港運営を目指す空港経営改革の推進が叫ばれて久しい。仙台空港では近々コンセッションの入札プロセスへ移ると見られ、ようやく空港コンセッションの絵姿が見えつつある。

空港の価値向上のためには、多様な背景を持つ民間事業者が参画できるフィールドを準備し、彼らの創意工夫、経営努力を積極活用できるようにすることが必要である。それに加えて地元自治体、経済界、住民が空港に対して当事者意識を持って空港運営に関わることで、民間事業者、地域が一体となった魅力ある空港づくりが実現できる。

空港運営には多くの資金を要し、従前は財政支出による調達が中心であったが、今後は民間ファイナンス中心の事業モデルへとシフトしていくと見込まれ、運営者が魅力ある空港運営を実現するための裏づけ的役割を果たす適切なスポンサーを見つけることが重要な要素になってくる。

本稿は本格的な実務入札フェーズへ移行しつつある今のタイミングをとらえ、過去の空港運営のあらましを振り返りながら、今後の空港運営のあり方の方向性について考察を加えていくものである。

1. 空港整備・運営の歴史・経緯

(1) 空港整備の戦後史～資本ストックの供給

我が国では、会社管理空港¹、国管理空港²、地方管理空港等を含め合計 97 の空港が供用されている。

国内の空港整備事業は、昭和 31 年の空港整備法（現空港法）の制定により、国の一般会計の枠組みの中で行われてきたことに端を発する。以後、昭和 42 年から 7 次まで続いた空港整備 5 箇年計画が策定され、昭和 45 年に空港整備特別会計（現社会資本整備事業

特別会計空港整備勘定）の設置をもって、国内空港の整備・促進ための制度的枠組みが整えられるに至った。これらの運用は、空港インフラの面的、量的供給を念頭に、収益路線からの内部補助を前提とした不採算路線を含む航空ネットワークの維持・拡充を重視した政策がとられてきたことが特徴的である。

空港整備勘定（以下「空整勘定」）は、空港使用料や、国の一般会計からの純粋一般財源の繰入等を主な財源とし、国管理空港の整備や維持・管理と、地方管理空港の整備に対する補助を行っている。戦後の空港整備の歴史において、中心的、効果的な役割を果たしてきたと言えよう。

¹成田国際空港、関西国際空港、大阪国際空港、中部国際空港。

² 供用空港 8 を含む。

図表1：空港整備5箇年計画の推移（単位:億円）

	1次	2次	3次	4次	5次	6次	7次
策定	S44	S47	S51	S56	S61	H3	H8
期間	S42 ～46	S46 ～50	S51 ～55	S56～ 60	S61～ H2	H3～7	H8～ 14
計画額	1,150	5,600	9,200	17,100	19,200	31,900	36,000
実績額	634	4,321	8,345	10,666	20,972	33,194	26,600
重点施策	羽田 伊丹 整備 地方 空港 整備	国際 空港 整備 主要 空港 整備 地方 空港 整備	環境 対策 推進	3大 PJ推 進(成 田・関 空整 備、羽 田沖 展)	同左	同左	成田 平行 滑走 路・整 備 関空2 期島 中部 等

(資料) 国土技術政策総合研究所資料第38号(平成14年)

(2) 社会経済情勢に対応した空港政策のシフト

① 空港法への改正

国内航空需要の着実な増大が続いた結果、空港数は昭和42年対比約2倍(平成19年時点)まで拡大し、配置的側面からの空港整備は概成した³。一方で、この間に東アジア地域における空港間競争の激化や、利用者ニーズの多様化等の環境変化が生じ、空港政策のシフトの必要性が高まった。これらを背景に、「整備」から「運営」へ政策の軸足を移すべく、平成20年に空港整備法の空港法への改正が行われた。

② 空港別収支の開示

こうした流れに呼応した取組の1つとして、平成21年に国は国管理空港の空港別収支を開示した。一定の前提条件が付され公会計の限界はあるものの、個別空港の概算収支を推計できるようになった点で、有益な取組であったと言える。

³ 昭和42年空港数52→平成19年同97(国土交通省)

2. 空港運営のあり方の見直しに向けた動き

(1) 国土交通省成長戦略会議

平成21年に誕生した民主党政権において、国土交通省成長戦略会議(以下「成長戦略会議」)が設置された。平成22年5月の「国土交通省成長戦略」では、航空を含む5分野で国の戦略が示された。航空分野では「オープンスカイの推進」「LCCの参入促進」等とともに、「民間の知恵と資金を活用した空港運営の抜本的効率化」が謳われ、以後の国の空港経営改革の議論が本格化する契機となった。

図表2：国土交通省成長戦略

成長戦略分野
<ul style="list-style-type: none"> ● 海洋国家日本の復権 ● 観光立国の推進 ● 航空分野 ● 建設・運輸産業の更なる国際化 ● 住宅・都市
航空分野
<ul style="list-style-type: none"> ● オープンスカイの推進 ● 羽田空港、成田空港の強化。 ● 空港経営の抜本的効率化 ● 関空の積極的強化(伊丹も活用したバランスシートの抜本的改善)。 ● 真に必要な航空ネットワークの維持。 ● LCC参入促進。

(資料) 国土交通省資料を基にみずほ総研作成

(2) 空港運営のあり方に関する検討会

平成22年12月から翌年7月まで「空港運営のあり方に関する検討会(以下「検討会」)」が開催された。検討会では、空港運営に関して大きく以下の2点を課題としてあげている。

- ① 空港基本施設とターミナルビル等が別組織であるために非航空系の収益を原資とした着陸料等の低廉化を図ることができないこと
- ② 空整勘定のプール制の経理により、空港別の効率化のインセンティブが働いていないこと

①について

我が国では原則、公共が基本施設、ターミナルビル等は民間事業者が各々管理運営主体

となっている⁴。検討会では、この分離された状態が一体的運営に比べて非効率を招き、空港全体で捉えた事業モデルとなっていない等の課題が指摘された。

このような航空系、非航空系事業の分離は、戦後の財政難の中で、空港整備を進めていかなければならなかった時代背景を考慮する必要がある。この点、収益源であるターミナルビル等施設の整備・運営・維持管理を民間事業者に一任し、低収益で公共財の基本施設の整備・運営・維持管理を国又は地方自治体に負担させるスキームを国が選択したことは、結果的に限られた財源の中で民間負担の軽減と着実な社会資本ストックの供給、航空ネットワークの維持拡大に寄与したものと評価できる。他方、空港政策の軸足が運営重視へ移る中で、時代に対応した空港の運営主体を検討していかなければならないのも事実である。検討会では、長年分離してきた運営主体のあり方の是非とあるべき姿の検討の必要が唱えられたと言えよう。

②について

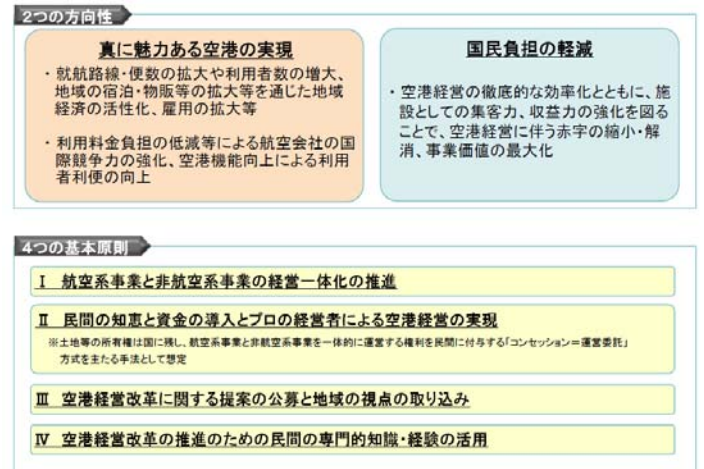
空整勘定は、空港使用料を原資に空港の維持管理を行うが、低収益の空港に対する内部補助的な枠組みがビルトインされている。安全性の観点では、一定の維持管理費用が確保できるメリットはあるが、個別空港の効率化に向けたインセンティブが働きにくい点が課題として残る。また、単年度予算主義の枠内での空港運営であるが故に、画一的かつ硬直的な運営等を招き機動的運営の阻害要因の1つになっていると考えられる。

検討会とりまとめの方向性

平成23年7月に、「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）」（以下「報告書」）がとりまとめられ、「真に魅力ある空港の実現」、「国民負担の軽減」の方向性が打ち出され、これらの実現に

向けた4つの基本原則が示された。

図表3：検討会報告書の要旨

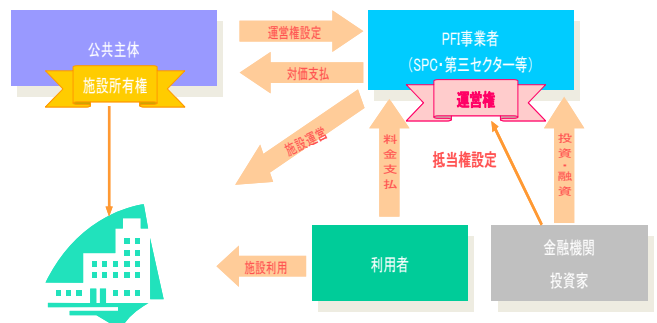


(資料) 国土交通省資料

(2) 民営化スキームの概要

上記中「②民間の知恵と資金の導入」は、コンセッションの活用を基本としている。コンセッションは、公共施設の所有権は国に残し、運営の権利を民間に付与する手法である。従来国内PFIの中心であるBTO方式等の公共支出の延払と異なり、公共が負担するリスク⁵を民間に移転させるかわりに、民間は自由に運営できる点が特色である。PPP・PFI拡大の中核的手法として期待され、空港は先進分野として注目が集まっている。

図表4：公共施設等運営権の概要



(資料) 各種資料を基にみずほ総研作成

⁴ 会社管理空港を除く。

⁵ 需要リスク、修繕リスク、不可抗力リスク等。

3. 空港経営改革推進に向けた取組

(1) 法令の整備～PFI法改正と民活空港運営法

①改正PFI法

我が国では「民間資金等の活用による公共施設等の促進に関する法律」(PFI法)に基づき約400件のPFI事業が実施されてきたが、BTOによる施設整備費用の延払が大半である。対象拡大の一方策として、コンセッションによるPPP・PFI事業促進等がうたわれ、平成23年5月の法改正によりコンセッションの導入等が定められるに至った。

②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

空港法等既存法令では空港コンセッションの導入が難しく、このための法整備が進められた。平成25年6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(以下「民活空港運営法」)」成立に至り、コンセッション導入の法的環境が整備された。

③民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する基本方針

②を受け、民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する基本方針(以下「基本方針」)が告示された。これにより事業範囲や運営権の存続期間、着陸料等の方針が示された。中でも運営権者の空港ビル等取得の仕組が明記されたこと、運営権者選定上、料金施策に関する具体的提案を積極的に評価すること、バンドリングの可能性等、相応に具体的な内容となっている。

(2) 現政権によるPPP・PFI拡大推進と目標設定

第2次安倍内閣のアベノミクス第三の矢の促進施策として、日本再興戦略(平成25年6月閣議決定)において、平成34年までの10年間で12兆円規模のPPP・PFI事業の実施と、内2～3兆円のコンセッション活用が掲げられた。

インフラの中で、空港は複数の候補事業が見え、法令等の環境も整う先行分野であり、今後のPPP・PFI、コンセッション市場拡大を占う上で、空港コンセッションにかかる期待は大きいと言える。一定の資金調達を伴う同市場の活性化は、民間資金のインフラ市場への流入を促す契機となる効果も期待できる。

図表5：PPP・PFI推進・拡大の政府目標

産業競争力会議～公共施設等運営権の民間開放

- コンセッション方式の拡大(先行案件の例示)
→関空、仙台空港、富士山静岡空港、愛知県有料道路
- PFI推進機構の創設

経済財政諮問会議～10年累計事業規模10～12兆円

- 公共施設等運営権を活用した事業：2～3兆円
- 収益施設併設・活用等事業収入で費用を回収する事業：3～4兆円
- 公的不動産有活等民間提案を活かした事業：2兆円
- その他事業類型：2兆円

(資料) 各種資料よりみずほ総研作成

①国、地方自治体等の動向

平成24年頃より各地で導入可能性調査を中心に徐々に検討が進められている。この中で、仙台空港は、宮城県知事の強い意向により、いち早く県庁内に検討会やサポーター会議を設置し、県が主体的に検討を進めている。国も平成25年度に仙台空港に高松・広島両空港を加えた3空港のデューデリジェンス調査を実施中である。同調査では①空港の国有財産・物品・契約・協定等の現況把握、②公募書類等の検討・作成、③経営一体化の推進について国の準備資料を整備することを目的としている。また、最近の新たな動きとして、福岡空港のコンセッション導入検討の活発化があげられる。平成25年10月に福岡県、福岡市が共同で「福岡空港運営検討協議会」を設置し、意見集約に向けた議論を行っている。様々な課題を抱え当面のコンセッション導入は困難とも囁かれてきた経緯を鑑みると、本検討の内容は、空港経営改革の方向性にも影響を与えらると思われ、今後の動向は特に注目に値する。

図表6：各地の主な検討状況

地域	内容
国	仙台、高松、広島空港運営委託事業に関する調査（H25年度）
	熊本空港、松山空港をモデルとしたコンセッション導入可能性調査（H24年度）
	福岡空港のコンセッション導入可能性調査
	仙台空港特定運営事業基本スキーム（案）、マーケットサウンディング実施（H25年度）
北海道	同有識者懇談会で道内空港の一体運営等を提言（H23年度）
青森県	県主催の検討会開催（H23年度） 国の先導的官民連携事業でコンセッション可能性調査実施（H24年度）
宮城県	県主催の検討会開催。基本方針公表（H23年度） 仙台空港サポーター会議設置（H25年度）
静岡県	県主催の検討会開催（H24年度） 国の先導的官民連携事業でコンセッション可能性調査実施（H24年度）
広島県	県発注による広島空港民間委託に関する検討調査実施（H24年度）
香川県	県発注による高松空港民間委託に関する調査実施（H23年度） 県発注によるDD調査実施（H25年度）
福岡県	福岡空港運営検討協議会設置（県・市共同）（H25.10～）
熊本県	熊本空港の役割に係る調査・検討業務（H25年度）

（資料）各種資料を基にみずほ総研作成

②仙台空港入札プロセスに向けた動き

平成25年11月に、国より仙台空港特定運営事業基本スキーム(案)（以下「基本スキーム」）が公表され、同空港コンセッションの大枠が示された。同時に、広く民間提案を募るマーケットサウンディングも行われた。基本スキームでは入札スケジュールも公表され、実施方針（平成26年4月頃）、優先交渉権者選定・基本協定締結（平成27年3月頃）、ビル等運営（同9月頃）、基本施設等運営等（平成28年3月頃）の道筋が示された。当面は平成26年8月の第一次審査期限まで官民の動きが活発化すると予想される。

図表7：仙台空港の入札スケジュール

H26年	(4月頃) 実施方針公表
	(6月頃) 特定事業の選定
	(7月頃) 募集要項の公表
	(8月頃) 第一次審査提出期限
	(9月頃) 第一次審査結果通知
	(9～12月頃) 競争的対話の実施
H27年	(1月頃) 第二次審査資料の提出期限
	(3月頃) 優先交渉権者選定・基本協定締結
	(7月頃) 運営権設定・実施契約締結
	(9月頃) ビル等運営開始
H28年	(3月頃) 基本施設等運営開始

（資料）国土交通省資料より抜粋

同スキームでは、事業期間、事業方式、運営権対価、維持更新投資、リスク、資格要件、開示資料、審査委員会・審査項目等の具体的方針が明記されている。本スキームは、仙台空港のコンセッションでの適用が想定され、他空港の運用では調整を要する事項も散見されるが、空港コンセッションの基本的枠組の提示という側面も併せ持つと言えよう。国内空港のコンセッションに関心を持つ民間事業者が検討を進める際の参考資料として、意義深い資料と言える。

今後の入札プロセスを見ていく上で注目すべき点や他空港の参考となる特徴的な項目として以下があげられる。

図表8：基本スキームの主要項目・参考点等

項目	内容
事業期間	・30年+延長オプション（1回）、最長65年。
事業方式	・駐車場事業資産：国が譲受→運営権者譲渡。 ・ <u>旅客・貨物ターミナルビル：空港機能施設事業者の事業譲渡又は株式譲渡。</u> ・空港機能施設事業者の従業員：現在の労働条件を下回らない水準で雇用を承継。
運営権等対価	・（構成）旅客ビル事業対価、貨物ビル事業対価、駐車場資産対価、関連物品対価、運営権対価 ・（支払方法）一括払い、最低提案価格あり
会社形態	・原則株式会社（SPC）
維持更新投資	・運営権の範囲内：運営権者100%負担（滑走路等の原状回復、部分補修、機能劣化二への対応、機能拡充、 <u>安全・安心に係る事業：耐震性向上等</u> ） ・運営権の範囲外：運営権者負担外（機能新設、滑走路等全面除却等の再整備）
株式	無議決権株式発行可（譲渡も自由） 議決権株式（発行・譲渡：原則国の事前承認）
保険加入	保険加入を義務づけ（運営権対象施設） （国）最低限加入すべき保険の種類を明示
参加資格	いずれかに該当する必要あり ・（H16年以降）商業施設又は公共施設の建設運営又は買取運営経験 ・（同）旅客施設若しくは旅客運送事業、貨物取扱施設若しくは貨物運送事業、又は旅行業のいずれかの経験 ・（同）に営業用不動産管理事業の経験 ・ <u>航空運送事業を営む者、その親会社、子会社、並びに関連会社の子会社又は関連会社となつてはならないこと。</u> ・ <u>審査委員会の委員が属する法人が総株主の議決権の100分の1以上の議決権を有する企業又はその企業と資本面若しくは人事面等において一定の関連のある者でないこと。</u>
審査項目	・着陸料等の料金施策に関する具体的提案 ・運営権等の対価

（資料）国土交通省資料より抜粋

上記は、①運営面、②維持更新投資の民間負担、③資格要件、④審査項目の4点で、他空港のコンセッション設計上の示唆となる。

図表9：基本スキームから得られる示唆

項目	内容・特徴	示唆
①運営面	<ul style="list-style-type: none"> 空ビルの事業譲渡又は株式譲渡や空ビル職員の雇用承継を規定。 	<ul style="list-style-type: none"> 新規事業者参画による空港運営を前提としていること。
②維持更新投資	<ul style="list-style-type: none"> 耐震性向上等も含めた民間投資。 	<ul style="list-style-type: none"> 原則、新設等以外は民間投資負担の考え方。
③資格要件	<ul style="list-style-type: none"> エアラインによる応募が困難。 	<ul style="list-style-type: none"> 特定のエアラインの影響を回避。
④審査項目	<ul style="list-style-type: none"> 実質的に地元三セクの応募を制限 	<ul style="list-style-type: none"> ①に同じ。

(資料) 国土交通省資料よりみずほ総研作成

③情報整備・開示とコンセッション市場形成

仙台空港ではマーケットサウンディングの関心表明を行った者に対して Information Package (以下「IP」) が開示された。同空港の基本施設、空港ビル、駐車場の概況が整理され、国が一元的に把握してきた空港施設の情報に一定程度公表された点で、前向きに評価できる。基本スキームでは、今後の入札プロセスで開示予定の資料がリストアップされており、IP とあわせて、国がどの程度までの情報整備と開示を行うのか、動向を注視していく必要がある。

コンセッション市場の形成・発展に向けては、民間との密な対話に基づくスキーム設計を行えるかが重要なポイントになると思われる。中でも、対象施設の情報整備及び開示内容は、民間事業者の事業価値算定やリスク分析等に不可欠であり特に重要性が高い。コンセッションは、民間事業者が公共施設を使用して事業を営むため、民間事業者から見れば新規事業の参画に近く、精緻な事前検討を要する。この検討に耐え得る情報が公共からどれだけ開示されるかは、民間事業者のコンセッション事業への応募者数にも影響を与えてくると思われる。

空港コンセッションでは、次の情報整備・開示が最低限必要になると考えられるが、実務運用では、さらに細分化したものが必要となると見込まれる。詳細は仙台空港等の入札プロセスでの公表内容が待たれるところである。

図表10：空港コンセッションに必要な情報例

項目	資料例
全般	施設概要、組織概要、利用実績、需要見込み等
財務関連	財務諸表、決算書類、収支状況、収入・支出費目内訳
施設関連	資産内訳、更新・整備実績、同計画等
契約・規程関連	各種契約、権原が分かるもの 諸規程・規則等
地域との かかわり	支援組織体の概況、地元支援の実績、同推進計画等
環境対策	公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律(以下「騒防法」)に周辺住民対応(各種助成、土地の買入・管理範囲、移転補償等)等

(資料) 各種資料よりみずほ総研作成

昨今、国において、空港のみならず広く PPP・PFI における情報整備・開示のあり方への課題認識が高まりつつある。平成 25 年度に国土交通省から当該テーマに係る調査が発注されたことは、これを端的にあらわす一例と言えよう。

ここまでは、空港運営の方向性について、過去の歴史を踏まえつつ、昨今の空港経営改革における行政の取組を中心に見てきた。

以降では、官民連携による空港運営において、今後大きな役割を果たすことが期待される民間事業者の動向を整理する。

4. 民間から見た空港運営

(1) 空港運営に参画する民間事業者

国内空港の運営に参画する民間事業者は、空港内外の環境から、①空港オペレーター、②インフラ投資、③民間金融機関に大別される。

①空港オペレーター

空港運営そのものに関心があり、日々の運営の最前線に立ち、コンソーシアムの中核となる者がこれに当たる。候補としては、第一に、空港運営に応用・転用可能なノウハウ⁶を持つ事業者があげられる。第二に、アクセス鉄道、バス、タクシー等他の交通事業者や、電力、ガス等の事業者が考えられる。第三に、空港ビル会社等現に空港内で何らかの事業を営む者⁷である。

上記は、いずれも空港全体の運営ノウハウを有さない。国内事業者が運営の中核となる場合には、多くはコンソーシアムになると思われる。

海外では、空港を一体運営する会社⁸が、他国の運営に進出する例が見られ、彼らが国内空港の運営に関与する可能性は十分にある。また、ゼネコンやデベロッパーからの参入も盛んで、当該業態からの市場参入も想定され得る。

なお、我が国の会社管理空港も海外空港会社と同様のノウハウを有すると考えられる。むしろ国内空港については本邦事情に明るい点がプラスに働くと思われるが、法令等の関係で、現状以上の業容拡大は難しい。ただ、3つしかない会社管理空港のノウハウを活用しない手はなく、今後も活用の道を模索していく必要がある。

②インフラ投資の観点からの参画

空港をインフラ投資のアセットクラスの1つとして捉えて参画する者が該当する。我が国では、年金基金等によるインフラ投資は皆

無だが、昨今、GPIF⁹等公的年金の方針について国レベルで議論が活発化する等、環境が整いつつある。現状以上の財政支出が困難な中、民間投資が促進されることは、空港運営を下支えする役割を果たすと言える。空港の投資市場創出を機に、国内インフラ投資市場が促進される効果も期待されよう。

③民間金融機関

国内空港におけるこれまでの資金調達は、国又は地方自治体の財政支出が大半を占めてきた。コンセッションでは民間事業者が超長期にわたり空港を運営するため、需要リスクに代表される様々なリスクに応じた資金調達が必要となるが、前述したように、国内インフラ投資市場は未だ発展途上の段階にある。よって、当面は民間金融機関が長期ファイナンス供給の担い手となり、民間主導の空港運営を軌道に乗せる役割を果たすことになると思われる。

(2) 地元・地域との関係～新たな関係の構築

① 地元・地域関係者による空港との関わり

(1)で見たように、空港運営には様々な参画事業者が想定される。これらは空港の地元・地域に関係する者もいれば、地縁がなく新規に参画する者もいる。特に後者は、空港運営を機に地元・地域と関わりを持つことになるが、ここには既に地元自治体や空港ビル会社等の三セク¹⁰、その他地場企業が存在し、周辺地域・後背地の経済圏等に一定の影響を持っていることが多い。周辺住民についても同様である。

彼らは、程度の差はあれ、その多くは地元・地域にとって魅力的で価値向上が図られる空港のあり方を模索している。先進的な取組を行っているところも散見され、今後の空港運営を考えていく上で不可欠な存在と言える。

⁶施設の維持管理・運営、商業施設の維持管理・運営、大規模公共施設の投資等

⁷ 前述の空港アクセス鉄道やバス、タクシー等他の交通インフラモードや電力、ガス等の事業者が含まれるケースもある。

⁸Heathrow Airport Holdings (旧 BAA) , Aéroports de Paris, FraportAG, Manchester Airport Group, Schiphol Group, Københavns Lufthavn 等。一部、空港公団も含む。

⁹ 年金積立金管理運用独立行政法人

¹⁰ 多くの空港ビル会社が三セクだが、一部異なる空港ビル会社も存在する。

②地元・地域と民間事業者の協働

～新たな空港運営のあり方の創出に向けて～

一般に、空港の競争力は、後背地の経済圏、人口動態、観光等の立地特性との相関性が高いと言われる。加えて、鉄道や高速道路等の他の交通モードとの分担、空港アクセスの利便性、運用上の制約¹¹等、地元・地域に関係した様々な外的要因がもたらす影響に左右される。

民間事業者が空港運営の安定性と価値向上の両立を図るためには、ポートセールスにおける地元自治体との連携や、騒音問題・環境対策等に対する空港周辺住民の理解を得ていくこと等、様々な形で地元・地域関係者との関わりを持つ場面に直面する。地元・地域の前向きな協力を得られるか否かは、円滑な事業運営に影響を与えることが予想される。

これらは民間事業者が空港で事業活動を行っていく上では、関与の度合い、形態等の別は問わず、何らかの形で地元・地域との良好な関係を保つことや協働が不可欠であることを示唆している。よりよい空港作りに向けては、むしろ民間事業者が地元関係者のノウハウ、知見等を積極的に取り込み、これらを空港運営の土台として活用しつつ、ここに民間事業者の知恵と工夫を付加していくことで、新しい空港運営の方向性が見えてくるものと考えられる。

他方、地元・地域関係者も、民間事業者との関係を今後の空港像を描くための新たな機会として捉え、積極的に関わりを持っていく姿勢が重要になってくる。空港を通じた地元・地域の活性化等、民間事業者ではカバーしきれない地元・地域関係者ならではの意見を積極的に発信していくことで、民間事業者、地元・地域関係者一体の空港作りが実現すると言える。

空港コンセッションを機に、新規事業者によるリフレッシュスタート的な運営を目指すことも有用な手法であり、この可能性は否定されない。ただ、空港は地元・地域に密着した社会資本であることから、新規事業者と地元が Win-Win の関係を築き両者が共生し新しい価値を創出する道を探っていくことは、地方分権の促進に向けた先進的な取組にも繋がっていくと考える。

5. おわりに

昨今、空港を含め各種インフラに対して PPP・PFI を活用すべく国レベルでの検討が進められている。中央自動車道笹子トンネルの崩落事故等に代表されるように、インフラ PPP・PFI の促進では、喫緊の課題として、施設更新費用の財源確保の方策としての民間資金活用が優先されているように見受けられる。この点で、空港は我が国のゲートウェイとしてインバウンド政策等様々な施策と絡めやすく、空港の利活用による成長戦略を描きやすい分野であると言える。事業の成長、拡大を主たる狙いとした民間資金活用が可能な分野として、今後の PPP・PFI 市場及びインフラ投資市場拡大の観点から、我が国の将来を担う重要な位置づけを占めていると言えよう。

かかる環境をふまえれば、直近で我が国の空港運営に民活導入の機運が高まりつつあることは前向きに評価されるべきことである。空港の価値向上と魅力ある空港作りに向けては、民間事業者の努力はもちろんのこと、それに加えて空港の地元・地域自治体、経済界、周辺住民等が一体となって民間事業者との関係を深め、自らが持つノウハウ・知見等を空港運営に反映していくことが重要である。空港の価値を高めることは、地元・地域全体の魅力を高めていくことに他ならず不可分一体の関係にある。我が国の空港経営改革がこうした活動を通じて地元・地域が空港に対して積

¹¹滑走路の本数・長さ、発着枠、運用時間、駐機スポット等ターミナルの処理能力等

極的に当事者意識をもって関わり自らの街の
空港の役割を見直していく好機となることを
期待したい。

みずほ総合研究所 社会・公共アドバイザー一部
PPP事業推進室

阿部 純哉
junya.abe@mizuho-ri.co.jp

本資料は、情報提供のみを目的として作成されたものであり、法務・貿易・投資等の助言やコンサルティング等を目的とするものではありません。また、本資料は、当社が信頼できると判断した各種資料・データ等に基づき作成されておりますが、その正確性・確実性を保証するものではありません。利用者が、個人の財産や事業に影響を及ぼす可能性のある何らかの決定や行動をとる際には、利用者ご自身の責任においてご判断ください。