

定航協 第26号  
平成24年2月8日

国土交通省航空局長  
長 田 太 殿

定期航空協会  
会長 伊東 信一郎

「空港運営のあり方に関する検討会報告書」に関する意見および要望について

拝啓 時下益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。

平素より弊協会及び会員各社の事業に格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、去る平成23年7月に「空港運営のあり方に関する検討会」から空港経営改革の実現に向けた報告書が提出されましたが、それに先立ち、同検討会におきまして、弊協会内の会員社に意見を述べる機会をいただき、改めまして御礼を申し上げます。

同報告書で示されている空港経営の抜本的効率化は、平成22年5月に出された「国土交通省成長戦略」の航空分野を推進する柱の一つであり、オープンスカイ政策、首都圏空港の拡充・強化等とあわせて、我が国にヒト・モノ・カネを積極的に呼び込みその成長を実現する重要な施策とされています。「成長戦略」に掲げられた各施策の推進は、我が国の成長に寄与するものと考えますが、弊協会においても、本邦航空会社の国際競争力の向上、利用者負担の軽減がなければ、本邦航空会社の健全な発展ひいては我が国の成長は実現できないことを従来より主張して参りました。

現在、同報告書に基づき、行政における具体的な施策への反映や諸準備が進められているものと認識しておりますが、これら空港経営改革の推進とその実現については、その密接なステークホルダーである本邦航空会社として重大な関心を持っております。

つきましては、今般、同報告書に関する現時点での弊協会の意見および要望を下記の通り取りまとめましたので、今後、政府として、同報告書に基づく各施策を実行していくにあたり、ご考慮方宜しくお願い申し上げます。

また、今般の意見・要望の取りまとめの提出を契機に、改めまして各施策の準備状況やその内容に関わる意見交換など、空港経営改革等をテーマとした定期的な協議の場を設けていただきたく、併せましてご高配方宜しくお願い申し上げます。

敬 具

## 記

◇ 報告書において、課題解決に向けた「真に魅力ある空港の実現」「国民負担の軽減」の2つの方向性とその実現に向けた4つの基本原則が示された。ここで示された、地域・空港・利用者が共にWin-Winとなる成長サイクルを構築する基本的な考え方は、空港使用料等利用者負担を低減し、ひいては本邦航空会社の国際競争力強化につながるものとしても大いに期待するところである。

従って、今後政府として制定する関連法令及び空港経営改革の実行方針に、空港運営の効率化とそれによる空港使用料等利用者負担の低減を図ることを明確に定め、空港経営改革が目指す目的や効果が確実に実現されるようにすべきである。

また、首都圏空港の容量拡大、オープンスカイ政策の推進、LCCの参入促進、新幹線の延伸等、本邦航空会社を取り巻く足下の環境変化を見れば、その国際競争力の向上は焦眉の急であり、空港経営改革について、よりスピード感をもって実行すべきである。

◇ 報告書で示された内容や実行プロセスを踏まえると、国管理空港といえども個別に様々な課題を抱えており、また、関連するステークホルダーも多いことから、報告書の内容の実現には多くの困難がつきまとい、多くの時間がかかることも考えられる。そのため、報告書で示された、航空系事業と非航空系事業の経営一体化や民間への運営委託については、それを空港経営改革の手法のひとつと捉え、並行して、不断のコスト削減努力等、報告書の手法によらない空港経営の徹底的な効率化や、整備事業や管制業務も含めた空港整備勘定全体の改革を加速させ、利用者負担の低減を実現することも併せて実行すべきである。

空港整備勘定の課題については、報告書においても指摘されているところであるが、本施策を進めていけば、必然的に空港整備勘定のあり方についての議論になることに加えて、「成長戦略」では、空港経営効率化のためのガバナンス構築が進捗するまでの間においても空港整備勘定の抜本的な見直しが必要であることが指摘されている。

◇ 報告書における対象空港は、国管理空港の27空港であることは理解するが、本邦航空会社が利用する空港は、その他にも会社管理空港、地方自治体管理空港があり、これらの国管理空港以外の空港についても経営効率化を通じた利用者負担の軽減が同様に図られるべきであると考え。これまでの国管理空港以外の空港に係る政策や施策を鑑みれば、実態としては国管理空港の実施施策を取り入れる空港も多いことから、そうした影響力を生かしつつ、国管理空港の施策の実行に並行して、国管理空港以外の空港への経営効率化の働きかけを積極的に実施すべきである。

また、今般の施策を通じた複数空港の一体運営については、報告書の趣旨に沿ったかたちであるか、十分見極めたうえで対応すべきである。

◇ 民間への運営委託は、独立採算による各空港の収支の明確化、民間の知恵と柔軟性を生かした創意工夫や不要不急の支出削減による効率的な経営が期待できる一方で、その主体が利益を追求する動機を併せ持つ運営形態である。また、空港の特性として、地域独占性が高いことから、競争による料金水準の低廉化やサービスの向上といった市場原理が働かない傾向がある。よって、空港経営改革の趣旨も踏まえれば、民間への運営委託にあたっては、空港運営の効率化を図るための施策やその実行計画についても委託先を選定する基準とすべきであり、併せて、安易な料金の値上げや新設により利用者負担が増えることのないよう、運営委託した空港の着陸料や賃料等すべての料金に関する規制や制度とともに、サービス水準を確保するしくみが必要である。これら趣旨や料金に関する規制等の必要性は、検討会のヒヤリングにおいても弊協会の会員社から意見を述べ、報告書にも指摘されているところであり、今後、政府として定める法令及び実行方針に明記されるなど、民間への運営委託等の実行にあたっては確実に担保されるべきである。

◇ 改正PFI法によれば、民間への運営委託に際しては、受託希望業者が提示する、いわゆる「コンセッションフィー（公共施設等運営権料金）」が受託業者を決定するひとつの重要な要素と考える。この料金については、その所有者である国に入るものと考えますが、これは空港経営改革も通じて空港の利用者全体で将来に亘って生み出す価値の一部と考えられるため、確実に空港利用者に還元され、利用者負担の低減につながるものとするのが重要であり、受益と負担の関係や収支の透明性の確保等を考慮し、財政規律が十分に働くしくみのもとでその使途が決められるべきである。

◇ 報告書では「空港の果たす役割」として、①「我が国の成長のエンジン」②「地域の交通結節点」③「地域の観光振興や産業振興の拠点」④「安全・安心の拠点」の4つが改めて掲げられた。航空系事業と非航空系事業の経営一体化や民間への運営委託による空港経営改革のみならず、空港整備勘定全体の改革の加速も待たない状況であるが、今後の空港の整備・維持運営や空港整備勘定全体の改革にあたっては、これらに掲げられた空港の役割、特に、「我が国と各地域へ多大な外部経済波及効果をもたらすもの」、「安全・安心の拠点としての役割を果たすもの」という点を十分に考慮しつつ、受益に応じた国、地方自治体、利用者の負担あり方を見直すべきであり、利用者負担に過度に依存しないしくみを作るべきである。

以上