

「民活空港運営法」に係る国会議論について

〔 衆議院国土交通委員会（平成 25 年 5 月 24 日）
参議院国土交通委員会（平成 25 年 6 月 18 日） 〕

I 空港経営改革（PFI 法の公共施設等運営権制度の活用）制度の内容

1 制度の特徴

（国と地域の関係）

- 法律案において、国は個別空港の運営委託の実施方針を定める際に地元自治体等の関係者が入っている協議会の意見を聴取して策定していく。
さらに運営委託後も、この協議会に空港管理者たる国も参加して、地域の関係者ととともに民間事業者による空港運営の状況をモニタリングしていく。

2 民間委託の対象範囲

（民間委託の対象空港）

- 空港を核として地域活性化をやっていきたい意欲のある地域が、本法律によって公共施設等運営権制度による空港の民間委託を選択することができるということであり、本制度を全ての空港に強制的に適用するものではない。

（バンドリングの可能性）

- 複数空港をまとめて運営していくことも可能である。

（民有地借上げの取扱い）

- 仮に、民有地の多い空港で運営委託を実施する場合、当該民有地を引き続き国が借り上げた上で運営を委託する。つまり、土地借料について国が引き続き負担することが想定される。

（運営委託の対象範囲の決定手続）

- 個々の空港に関する運営委託の対象となる事業範囲は、国が地元と十分に協議した上で公募時の実施方針の中に考え方を示し、最終的には国と運営権者が結ぶ事業契約の中で定めていくことになる。

3 官民の役割分担

（整備に関する国の役割）

- 国が公益上の理由から必要と認める整備あるいは大規模災害に伴う復旧工事は国自ら実施する。一方、日常の維持管理の工事等は（運営権を受託した）民間事業者が実施する。両者の業務分担の詳細は事業契約の中で明確化をしていく。

(災害復旧での対応、災害支援拠点の機能確保)

- 国が土地や滑走路等を所有する設置管理者としての位置付けは変わらない。したがって、災害復旧について必要な場合には国が適切に関与していく。
大規模災害時に空港を災害支援に優先的に使用できるようにする、あるいは運営権者に協力義務を課すといったことを基本方針や実施方針あるいは事業契約に盛り込んでまいりたい。

4 運営権対価

(運営権対価の設定方法)

- 運営権者の公募プロセスの中で応募者が、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。その後入札により総合的な評価がなされるが、その際の入札価格も重要な考慮要素の一つになる。

(運営権対価を超過した利益の取扱い)

- さらになる経営努力によって利益が上がった場合、それを改めて国にお支払いいただくことは想定していない。

5 運営権の委託等に係る手続

(現行の複数管理者・事業者間の利害調整)

- 運営委託に向けた民間事業者の公募に当たって、既存のターミナルビル事業者や駐車場事業者等との間で十分な利害調整を事前に行っておくことが必要であり、この利害調整は国が責任を持って行う。

(運営委託期間の満了時の手続)

- 期間満了時には、再度公募等の手続により民間からの担い手を募る。その引き継ぎが行われるまでの間、従前の運営権者に協力させて空港運営を継続する。担い手が現れない場合は国が責任を持って維持管理することになる。

6 今後のスケジュール

(今後のスケジュール)

- 成立後直ちに基本方針の策定に掛かろうと考えている。この基本方針を策定した後で、国側が有する情報は最大限に開示しつつ、民間事業者あるいは関係自治体等の関係者から個別空港の運営委託手法等についての具体的な手法を募集する、いわゆる、マーケット・サウンディングを、必要に応じて実施してまいりたい。

II 運営権委託の対象とならない空港への対応

(赤字空港の民間委託の可能性)

- 空港は、そもそも、国及び地域にとって必要不可欠な公共インフラである。したがって、黒字、赤字如何でその存在意義が変わってくるものではない。
運営委託を行わない国管理空港は国が引き続き責任を持って管理運営、維持管理していく。その中でもコスト削減等の今できる努力をそれぞれの空港で行っていく。

(民営化が困難な空港)

- 地元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になる。全体は国が責任を持つが、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が基本である。

(不採算空港への支援方法)

- 運営委託を行う空港において民間事業者から空港整備勘定が収受する運営権対価を適正に設定することにより、運営委託を行わない国管理空港の整備や維持運営に必要な財源を十分に確保していく。
運営委託を行わない空港は引き続き空港整備勘定のもとで国が責任を持って管理運営する。運営委託を行った空港から得られる運営権対価も活用して、赤字空港等の経営改善や機能強化にも充てていく方針である。

(地方や離島路線への支援方策)

- 地方航空ネットワークの維持・拡充は、国民生活の向上や地域経済の活性化に大きな役割を果たしており重要な政策課題として取り組んでいかなければならない。
従来から国も、離島航空路線に係る補助、国管理空港の着陸料の引き下げ、航空機に対する固定資産税の減免のような軽減措置、航空機燃料税の緊急引き下げといったことを行ってきた。更なる充実については、今般、交通政策審議会航空分科会の基本政策部会で議論しており、地方航空ネットワークの支援措置をできればこの夏までに取りまとめていただく予定。

(空港を活用した地域の活性化)

- 空港を利用した地域活性化に向けた地域の取組を国としても支援して参りたい。一方で、条件不利地域を抱える空港に対する国のセーフティネットの構築も極めて重要な課題であり、今年度当初からローカル路線の着陸料体系への見直しを行った。

III 空港整備勘定の今後のあり方

(空港整備勘定の今後のあり方)

- 特別会計である空港整備勘定のあり方については、政府全体の方針を今後定めていくものに従って決まってくる。この場合、羽田空港の沖合展開にかかわる1兆円近い長期債務を受益者負担でもって償還していくことを踏まえて、空港整備勘定のあり方を考えていく必要がある。
今後空港の民間委託を進めていく場合も、運営権者から適正な対価を収受し空港整備勘定に入れて、運営委託を行わない空港の維持管理等の財源を確保していく。