

コンセッション等に関するワーキンググループ（第1回）

日 時：令和4年2月21日(月) 11:00～12:00

オンライン開催

1. 議事

- (1) 開会
- (2) 空港、林業
- (3) 閉会

2. 出席者：

【参加者】（五十音順）

高橋 進	株式会社日本総合研究所チェアマン・エメリタス
武田 洋子	株式会社三菱総合研究所シンクタンク部門副部門長（兼）政策・経済センター長
竹中 平蔵	慶應義塾大学名誉教授

【府省等】

内閣官房

新原 浩朗	新しい資本主義実現本部事務局事務局長代理
三浦 章豪	新しい資本主義実現本部事務局次長

内閣府

金子 正志	大臣官房審議官
-------	---------

農林水産省

天羽 隆	林野庁長官
橘 政行	林野庁国有林野部長

国土交通省

久保田 雅晴	航空局長
五十嵐 徹人	航空局航空ネットワーク部長

3. 空港及び林業について、国土交通省及び農林水産省より、資料2・3に沿って説明。

(参加者からの意見の概要(順不同))

(空港)

- 国土交通省航空局で空港コンセッションに関する検討会が組織されたと承知しているが、これは何をどう議論するのか、どういう議論が既になされているのか。目的が共通なら、その会議の委員長もこのワーキンググループに参加してもらい、参考に意見を伺うということも考えられるのではないか。
- 国土交通省が開催している「民間委託空港状況フォローアップ会議」の内容を教えてください。

(国土交通省の回答)

「民間委託空港状況フォローアップ会議」を立ち上げ、コンセッションを促進していくために、これまで取り組んだ国管理空港の民間委託案件について、その実施状況を確認して、コンセッションの目的の再確認や、コンセッションの仕組みの更なる改善について検討を行うために開催している。会議自身は非公開で開催しており、コンセッションを進めるうえでの手続き面において、これまでのコンセッション導入事例の経緯等を踏まえて、民間事業者からのヒアリング等を行うとともに、その結果を踏まえコンセッションを進めるうえでの改善点について、有識者にご議論をいただいている。年度内目途でとりまとめをしたいと思っている。

- 今後を見据えると、空港にはまだまだポテンシャルはあると思うが、羽田空港・成田空港も含め、もともと何空港ぐらいまでコンセッションの導入を視野に入れていたのか、また、現在は、進行中の空港も含め何空港へのコンセッションの導入を視野に入れているのか。

(国土交通省の回答)

今までのPPP/PFI推進アクションプラン等において、地方管理空港を含め原則として全ての空港へのコンセッションの導入を促進することとされており、できるところはやっていくという形で進めている。

- 羽田空港と成田空港については、両空港で100万回の発着回数を目指して機能強化するという大きな命題があるが、具体的に、どういう将来ビジョンでどういう機能強化を進めていくのか。それらは、コンセッションに進んでいけるかどうか、どういうことを考えていけばよいかを考える材料になると思う。

(国土交通省の回答)

羽田空港・成田空港の将来ビジョンや機能強化の目標については、羽田空港と成田空港で年間発着容量を100万回まで拡大することを目指している。羽田空港については、2020年3月末に新飛行経路の運用を開始したところ、この運用により、羽田空港に関し年間約50万回まで拡大している。一方、成田空港については、現在3本目の滑走路を作ろうとしているところ。現状、約34万回の発着容量だが、2028年度末を目途に3本目の滑走路新設等の機能強化を図り、それにより成田空港に関し年間50万回まで拡

大することによって、羽田空港・成田空港あわせて年間約100万回にしたい。成田空港の3本目の滑走路については、空港の敷地面積を現在の約1,000haから約2,000haまで拡大するという、空港を新たに1個作るような規模であり、そのための用地交渉等の取組があり、詳細な設計まで進んでいないのが現状である。加えて、地元対策もやっていかなければならないという状況である。羽田空港については、2020年3月から運用を開始した新飛行経路について、経路下地域を中心に厳しいご意見をいただいているため、2020年6月から、将来の技術革新を踏まえて、新飛行経路を固定化させないような方策を、有識者に集まっていただき現在検討しているところである。新飛行経路に関し訴訟も提起されており、経路下地域への丁寧な対応などもあるため、固定化回避の検討をしっかりとやっていかなければならない。こうした取組によって、新飛行経路の着実な運用、そして年間約50万回の定着が図られていく。

- 空港はコンセッションの中でも最もアップサイドが大きく、今まで十分に成功事例もあり、これからも注目されると思うが、多くの人に関心を持っていると思われる羽田空港と成田空港は今後どうするのか。

（国土交通省の回答）

原則として全ての空港をコンセッションの対象としているので、当然検討していく必要があると思っているが、まずは機能強化等の現在進めている事業に全力を傾注したい。

- 航空局は地元との対話や自然災害を含めやるべきことがたくさんあり大変だと思うが、全ての空港をコンセッションの対象にするという大きな絵があるのであれば、羽田空港はその象徴だと思う。その羽田空港について、例えば、会合を作るなり目標年度を作るなりして、何かアクションが見えるようにしていくことが必要なのではないか。

（国土交通省の回答）

大変厳しいご指摘だと受け止めており、よく考える必要がある。

- 羽田空港と成田空港を合わせて100万回の発着回数を目指し、まずはそれを達成するために事業に全力を集中したいというのはよく分かるが、100万回に増やすことにより色々なことが影響を受け、例えば、物流や人の流れと一緒に強化していかなければならないわけで、100万回を目指すということは大目標であるが、その目標が効果を最大限に発揮できるようにするために、色々な機能を強化しなければいけないと思うが、そういうところの考えや議論はないのか。そういうところから民間の勢いが出てくるのではないか。

（国土交通省の回答）

物流面・人流面それぞれどのような強化が必要かということについて具体案はまだない状況であり、しっかり検討しないといけないと考えている。

- コロナ前とコロナ後のそれぞれの空港の収益状況によると、確かに、乗降客数と収益にはある程度関係はあると思われるが、一方で、同じ乗降客数であっても黒字と赤字で大きく差が開いている場合もある。例えば、徳島空港と新潟空港については、ほ

ば乗降客数は一緒であるが、徳島空港は黒字で新潟空港は赤字であったという点、また、大分空港については、乗降客数が200万人を超えているが赤字になっているという点、これらについて分析・示唆は何かあるのか。

(国土交通省の回答)

例えば、徳島空港の収支は良いが、いわゆる共用空港で、資産の面では滑走路は国土交通省ではなく防衛省が所有している。このため、収支の計算上は、その部分の資産に係る費用の計上の仕方が国管理空港である新潟空港などと比べると異なるため、空港の旅客数としては同程度だとしても、計算上出てくる収支の結果が異なっている。

- 小松空港のコンセッション導入に向けた取組が他の空港に比べるとやや遅いという気がするが、それには何か理由があるのか。

(国土交通省の回答)

コンセッションを進める時には地元の自治体の意向や地元の関係者の意向が非常に重要であり、各空港について、各自治体におけるそれぞれの関係者の温度差のようなものが微妙にある。特に小松空港の場合は、自衛隊小松基地とのいわゆる共用空港という特性もあるところであるが、現在、明らかになっているスケジュールとして、小松空港についてはその後の手続きについては時期を今日申し上げるまでには至っていないという状況である。

- その他の中小空港へコンセッションを横展開可能な状況なのか。

(国土交通省の回答)

中小空港へのコンセッション導入やコンセッション事例の横展開は課題であり、離島等の空港にコンセッションを導入できていない状況。地方の空港、特に、離島の空港は、自治体が管理しているものが多く、それぞれの自治体の状況があり、そこは自治体とよく相談をしていくということになるだろうと考えている。離島の空港はなかなか利益が出ないので、自治体からどれだけの財政負担等々があるのか、といったような仕組みの検討も必要ではないかと考えている。

(林業)

- 大規模化しないと林業の発展はないというのは議論の大前提だと思うが、コロナの影響はあるものの、今回のマーケットサウンディングで大規模化のニーズがあまり出てこなかったのはなぜか。どのようにしたらもっとニーズが出てくるのか。

(林野庁の回答)

御指摘のとおり、林業の大規模化は大事であり、適切に林道や作業道を入れながら大規模化を進めていくことが、樹木採取のコストや造林のコストを引き下げするために極めて重要だと考えている。この2年間は、木材の価格が、もともと安いところ、コロナの影響でさらに下がったことで一旦暴落し、その後、ウッドショックで急騰するという、ボラティリティが大きく、この状況で大規模にやるとさらにリスクが高くなる可能性があるのではないかと推測している。実際に、今の価格動向だと心配だという方

もいると承知している。しかし、大規模化は目指していかねばならないので、どう
いう工夫が有効か引き続き民間の皆さんの声も伺いながら検討していきたい

- 林業についてはカーボンニュートラルとの関係性が相当重要になってくると考えてい
るが、マーケットサウンディングで森林リンケージを踏まえた民間企業の関心につい
ては質問していないのか。

(林野庁の回答)

カーボンニュートラルとの関係を直接質問していないが、樹木採取権への応募に当
たり、木材を中高層の建築物に利用して長い期間使ってもらうことなど新たな木材需要
の創出をお願いしており、これを通じてCO₂の固定・蓄積の増加を目指している。

- カーボンニュートラルについては、農林水産省内で林業に関してはどのような議論をし
ているのか。

(林野庁の回答)

カーボンニュートラルを政府全体で達成していくことに鑑みると、排出削減だけで足
りず、例えば森林や農地、海洋も含めた吸収に今まで以上にしっかりと取り組んでい
かなければいけないという議論をしている。日本の国土で成熟した高齢の森林の割合
が高まっており、木が高齢になると、若い木に比べ1年当たりの吸収量は減る。立木
を切った後、吸収量が多くなる若い木を植えて育てることがCO₂の観点からも極めて重
要である。従来あまり使用されていない中高層建築物に木材をしっかりと使ってい
ただくことのような、出口の利用拡大は国土交通省とも相談しながら一生懸命取り組
んでいるところである。

- 樹木採取権の申請がなかった4か所についての再公募やアンケート調査を実施する
ことだが、具体的にそれらはいつまでに実施されるのか。

(林野庁の回答)

再公募は3月1日から6月30日というスケジュールで実施している。アンケート調査
も既に実施しており、4月中にはとりまとめを行いたいと考えている。

(その他)

- これからのコンセッションの大きな分野として5Gの共同アンテナがありうると思う。
5Gのアンテナの巨大な投資量を考えると、国がリードしてアンテナや基地局を作って、
そこにコンセッションで民間が入っていくのは、大きなプロジェクトになるし、新し
い資本主義にふさわしいプロジェクトになりえると思う。このワーキンググループで
も視野に入れていただきたい。