

コンセッション等に関するワーキンググループ（第２回）

日 時：令和４年４月１２日（火）１５：３０～１６：４２

オンライン開催

１．議事

- （１）開会
- （２）空港、林業、その他
- （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
竹内 健蔵	東京女子大学教授
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
-------	---------

総務省

竹内 芳明	総務審議官
二宮 清治	情報通信基盤局長

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、林業及びその他について、国土交通省、農林水産省及び総務省より、資料１～３に沿って説明。

(参加者からの意見の概要(順不同))

(空港)

- これまでの空港コンセッションは、総括的な評価として、基本的には順調にいつているのではないかと考えている。最初は需要が確かでコンセッションを導入しやすい国管理空港から進め、今は需要が細そうな地方管理空港まで進んできている。さらに、北海道内7空港のように新しいコンセッションの在り方のようなものまで含められてきており、徐々に空港コンセッションをうまくやるノウハウ、経験の蓄積の途上ではないかと考えている。
- 今後、空港コンセッションの導入を進めていくための方策・課題は大きく分けて2つあると考えている。一つは法的・制度的な問題があり、所有権と運営権の分離に当たり、様々な問題が生じる。例えば、駐車場の事業の譲渡に関する問題などが課題としてある。所有権に関する権利関係が複雑な場合に上手く整理できないと、リスクが大きくコンセッションの導入が難しくなるので、この点の対策が必要かと考えている。もう一つは、経済的なパフォーマンスの問題になるが、空港コンセッションの目的は、いかに経営のパフォーマンスを上げるかということであり、社会的厚生最大化だと思う。そのためには、より低価格で高品質なサービスを提供する運営権者を選ぶ必要があるが、空港コンセッションへの参入を躊躇している優良な運営権者候補の参入を促す観点で、技術的な課題を克服するために「民間委託空港状況フォローアップ会議」があったのではないかと考えている。今回の民間委託空港状況フォローアップ会議は、そのような課題克服のため、一歩進むことができた会議ではないかと理解している。
- 今回の民間委託空港状況フォローアップ会議において、空港コンセッションの目的を再確認しているが、従来考えていた目的と今回再確認した後の目的は何か変わったのか。重点の置き方が変わったのか。

(国土交通省の回答)

目的を維持した方がよい又は変えた方がよいのではないかと議論をいただいたが、現下の状況によっても目的については変更しない方がよいという結論になった。

- 民間委託空港状況フォローアップ会議の取りまとめでは、瑕疵担保要件の見直しについて、案件ごとに可否を検討することが望ましいとされているが、広島空港の案件についての広島の参加企業のアンケート結果を見ると、広島固有の問題というよりは、各空港に共通している問題点ではないかと思う。その意味では、個別案件ごとではなく、全体的に見直すことが必要なのではないか。

(国土交通省の回答)

空港ごとに、空港の規模や埋設物が埋まっている可能性等が異なると考えており、そういったところを案件ごとに実施されるマーケットサウンディングにおける意見も踏まえて柔軟に対応できるようにすべきという観点での意見をいただいた。

- 民間委託空港状況フォローアップ会議の取りまとめの提言において、二次審査におい

て審査項目、採点の方法を案件ごとにその背景・事情を踏まえて検討することが望ましいとあるが、その提言に至った背景を教えて欲しい。中立性や透明性という観点では一定のルールが必要と考えているが、案件ごとに事情を踏まえて配点や採点を変えていくことになる、それを決定するプロセスはどうなるのか。

（国土交通省の回答）

マーケットサウンディングを通じて、地元の意向や空港に対する各事業者の評価の様子を把握し、配点について適切に差が出る形で配点を設定するという方法を考えている。

- 一部の空港について、投資家からは非常識なほど高い金額で、地元企業優先で落札されてしまったのではないかとということが金融関係者の間では議論されているので、運営権対価の額だけを重視してはいけないということになっているのではないかと理解しているが、その理解でよいのか。

（国土交通省の回答）

案件ごとに一次審査、二次審査を通じて競争的な環境、公正性のある環境を保持しながら手続を進めており、その中で運営権対価が設定されていることから、それは適正な金額だと考えている。優先交渉権者の選定に当たり、金額が非常に重要な要素だということは間違いないが、今後の空港コンセッションは、今までに比べ、旅客数が少なかったり、施設に問題があったりなどの課題を抱えているので、それらについてコンセッションを積極的に促進するためには、金額だけで決定するような手続や採点方式は今後の案件において見直し、多くの事業者が集まるようにすべきという指摘をいただいたと認識している。

- 運営権対価の支払を柔軟化することは評価できると考えている。

（航空局の回答）

広島空港の例では、新型コロナウイルス感染症の流行により事業環境が大きく変化した一方で、PFIのガイドラインでは一括払いを原則としていると解釈できるため、今後の事業環境が見通せない中で、事業者としては分割払いも検討して欲しいという意見だったと考えている。

- 羽田空港・成田空港のコンセッションについて、そもそも空港のコンセッションの目的からして、羽田空港が本丸、1丁目1番地だと認識している。ただ、様々なデータが示しているとおり、羽田空港は非常に規模が大きく、社会的影響が大きい空港であるので、それだけリスクが大きい。何かあったときの影響が非常に大きいために、絶対に失敗は許されない。羽田空港で一度コンセッションに失敗してしまうと大混乱が起きる危険性があり、非常にリスクが大きいことだと考えている。したがって、徐々にノウハウ、経験が蓄積されつつある途上においては、今すぐに羽田空港でコンセッションを導入するというのは少し無理ではないか、時期尚早ではないかと今は考えている。もう少し十分な経験を積んで、最後に羽田空港というのが一番リスクの少ない安定したやり方ではないかと考えている。

- 羽田空港には、他の空港とは違った要因も様々あり、これらをまず解決しない限り先に進めないと思っている。具体的にいくつか整理すると、大田区の上空の話や、横田空域の話がある。横田空域に関する調整は国と米軍との間の話であり、民間である運営権者が空域について何か働きかけを行うということとはできないという状況にある。同じく大田区上空を航空機が飛行する件で、騒音や落下物について住民から不安の声が上がっている。いわば外部不経済の問題で、国の関与で騒音に対する地域への調整を行うことになる。これは横田空域の話と同じで、横田空域であれば、運営権者は交渉できないので、国が調整することになる。国が調整したことに対して、運営権者、国、航空局で更に様々な調整をするため、非常に取引費用が大きくなる。国が関与してしまったら、何のためにコンセッションを導入しているのかという話になる。そういうところが整理された上で事業を行いやすくする環境を整えた上でコンセッションを導入しないと、同時進行でやってしまっただけではいけないのではないかと考えている。
- 羽田空港の需要については、今はコロナ禍で訪日外国人が減っているが、今後は爆発的に増える可能性があり、それに備え投資を行っている最中のため、所有権がまだ確定していない施設もあり、権利関係が非常に複雑になっている。そのため、羽田空港における投資が落ち着かない限り、コンセッションの導入は難しいのではないかと考えている。
- 最近ウクライナの戦争もあるように、国家安全保障の問題として、羽田空港は霞が関にも皇居にも近く様々な首都機能の中心になるため、外資規制の状況にも左右されるが、誰が運営権者になるかということについては、単なる災害やコロナ以上の影響が出るということを十分に考えた上で判断をしなくてはいけないと考えている。
- 技術伝承という観点から、現在、国土交通省は様々な空港運営のノウハウを持っているが、全ての空港にコンセッションを導入し、今の空港運営を知っている職員が退官して、空港運営を何も知らない人たちが航空局で空港運営を行うのは非常に危ないことであるので、国土交通省がある程度空港運営に関する知識、ノウハウ、経験を持つてなくてはいけないと考えている。空港運営に関する知識やノウハウ等を持つ国の職員をうまく養成・育成する制度を作った上でやらないと、今後、数十年先、100年先、200年先に困ることになると考えている。
- 様々な問題があるので、今すぐに羽田空港でコンセッションをやるのは無理ではないか。これらの課題を解決しないとなかなかうまくいかず、これらを何もしないまま、性急にコンセッションをやれとなると取り返しのつかない危険なことも起こり得るので、もう少し時間をかけて課題を解決した後に、いよいよ羽田空港にコンセッションを導入すべきではないかと考えている。
- 羽田空港と成田空港両空港の首都圏空港について、目的も含めてビジョンをまず明確化した上で、国として関与しなくてはいけない分野、具体的に国がどのように関与しなくてはいけないのかを整理し、目的に照らして官民の連携の在り方やその選択肢を提示する必要があるのではないか。問題を順次挙げていくというよりは、一度きちんと

と整理しないと、なかなか前に進めないなので、できるだけ早く目的、ビジョンを整理して欲しい。

- 羽田空港は、まさに1丁目1番地である一方で、慎重にやらなければいけないというのは一般論としてはそのとおりだと考えている。同時に、時機が熟すのを待っていると政策的には何もできないので、いつ頃を目処に羽田空港と成田空港をどうするのかというビジョンがあって、そのために、相当の準備期間が必要なので、それに向かっていくということを政策として示すべきだと思う。

（航空局の回答）

ビジョンについては、成田空港において、3本目の滑走路を2028年度末に完成すべく各種取り組んでおり、それに合わせてどうするのかを検討していかななくてはならず、きっちり考えていく必要があると考えている。

- 安全保障の観点もあるが、ヨーロッパにおいて首都圏に近いところでもコンセッションを導入している空港が多数ある。そういった海外の事例について、瑕疵担保、コロナに対する補償の方法を含め、収集して報告してほしい。
- 成田空港の今後はどうなるのだろうか。羽田空港の主張、成田空港の主張、それぞれあるはずだが、成田空港としてはどう考えているのかについて、成田国際空港の社長からぜひこの場で1回お話を聞きたい。

（林業）

- 北海道の可能性はかなりあると考えているが、今後どのような見通しを持っているのか。

（林野庁の回答）

北海道の可能性は大いにあると考えている。昨今のロシア情勢などの国際情勢等も踏まえると、トドマツに対する需要が高まっているという認識があり、北海道の樹木採取区での1回目の入札においては応札がなかったが、ヒアリングをしながら提案しやすくすることにより、北海道の樹木採取区でもしっかり応札があるようにしていきたいと考えている。

- 今回10か所でパイロット的に樹木採取区を指定したということだが、仮にこれを他の地域にも広げていこうとする場合に、今回教訓があれば教えてほしい。

（林野庁の回答）

他の地域への展開をどうするかについてはまさに取り組んでいるところであるが、入札をした事業者や入札をしなかった事業者の意見を聞いていると、事業者の本拠地から遠いところだと入札しにくいということもあったので、今後は、特にヒアリングやマーケットサウンディングで需要を丁寧に確認し、樹木採取区の場合の選定も含めて進めていきたいと考えている。

- 日本はこれから木材については輸入代替を進めていくと考えているところ、ビジネスモデルとして林業が成り立たないことが、樹木採取権制度についても案件が進まない

理由の一つではないかと考えているが、林業に関するビジネスモデルの育成についてはどのように考えているのか。

（林野庁の回答）

樹木採取権制度を活用し林業のビジネスモデルに向けたブレイクスルーにつなげていきたいとも考えており、試行錯誤の点もあるが、しっかりこの制度を推進していきたいと考えている。

（その他）

- ミリ波という周波数帯は、デジタル田園都市国家インフラ整備計画の95%・99%の中にどのように含まれているのか、含まれていないのか。それによって、5Gの全国展開の成果が全く異なると考えている。

（総務省の回答）

ミリ波は距離が飛ばず直進性も高い一方で、速度が速いという特徴があるが、ルーラルなエリアにおいてエリアを展開する上では、少し低い周波数帯を使うことが通常であり、それに加えてスポット的にミリ波を使うことになっていると承知している。

- 民間で整備を行うというのは一見良いが、従来明らかに重複投資を行ってきている。そのため、ヨーロッパ等では共同基地局の整備を進めてきたが、特に海外事例の中にアクティブなシェアリングの事例があまり出ていない。アンテナだけを建設するパッシブなシェアリングではなく、通信そのものも共有するというアクティブなシェアリングを行うのが、今のヨーロッパの傾向であると聞いているが、それに対して総務省はどのように考えているのか。

（総務省の回答）

インフラ整備にあたり、通信事業の競争政策という意味も含め、基本的には設備競争が重要だと考えている。設備競争することにより、エリアとして他社が設置していないところにまた重ねて設置していくのは、競争の結果であり、その結果、例えば災害に強いネットワークの展開等につながると考えている。他方、競争によっても及ばないエリアがあると考えており、そのようなエリアに対する支援はインフラシェアリングも含めてしっかりとやっていきたい。

- 超過利潤があるところではシェアリングがあまり進まず、超過利潤がないヨーロッパでは自主的にシェアリングが進んでいるというのが一般的な認識だと考えている。
- 海外事例を紹介いただいているが、これは条件不利地域だからシェアリングをしているというよりは、全国にネットワークを張るためにシェアリングしているということだと考えており、日本の場合、補助金を嵩上げすることでインフラシェアリングしようとしているが、そもそも民間業者にとってはシェアリングすることのメリットは大きいと考えている。海外では補助金を嵩上げすることでシェアリングを進めているのか、それとも民間のあくまでも自主的な動きでシェアリングが進んでいるのか。

（総務省の回答）

各事業者の主体的な取組でインフラシェアリングが進んでいると承知している。

- 警察の交通局が信号機の活用に向けて様々な取組を行っているが、それとの調整はどのように考えているのか。共通化をうまくやれば、携帯料金が更に1,000円程度下げられるという問題意識があるので、更に議論を深めていただく必要があると考えている。
(総務省の回答)

PRISMというプログラムで、信号機の上に5G基地局を設置して展開することについての技術的な検証をしているところ、今後、これを広く展開していく必要があると考えており、具体的に今回の整備計画の中にも、そのような場所に設置できるのかという情報をデータベース化して公開することも考えている。その中には、信号機の場所等も含め、警察と協力・連携して進めていこうとしているところである。

- 警察の信号機を使うに当たりアクティブなシェアリングをどこまで考えるのか。インフラシェアリングについては更に議論しなければいけないところがあると考えている。確かに重複投資になり、それはリダンダンシーだから災害に強いという面もあるが、その結果として日本の携帯料金が高かった。そういうことも含めて政策論としてはもう少し深める必要があると考えている。