

PPP/PFI等に関するワーキンググループ（第2回）

日 時：令和3年9月6日(月) 13：30～15：00

オンライン開催

1. 議事

(1) 開会

(2) 空港、林業、その他（上下水道等）

(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

【成長戦略会議有識者】

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 成長戦略会議事務局事務局長代理

野原 諭 成長戦略会議事務局次長

内閣府

金子 正志 大臣官房審議官

厚生労働省

宮崎 敦文 大臣官房審議官

農林水産省

天羽 隆 林野庁長官

経済産業省

師田 晃彦 経済産業政策局地域経済産業グループ地域経済産業政策統括調整官

国土交通省

木村 実 総合政策局審議官

植松 龍二 水管理・国土保全局下水道部長

佐々木 正士郎 道路局次長

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（上下水道等）について、内閣府、厚生労働省、農林水産省、経済産業省及び国土交通省より、資料1～3－6に沿って説明。

（参加者・成長戦略会議有識者からの意見の概要（順不同））

（空港）

- 羽田空港と成田空港のコンセッションのメリットについては、一般論としてだけでなく具体的にも多いと思うので、ぜひ検討を続けていただきたい。
- 福岡空港や北海道内7空港の運営権対価の実績をEBITDAの数値から見ると、いろいろな意見があるが20倍だとすると、コロナ禍前の羽田空港のEBITDAが200億円だとして4,000億円になり、これで空港整備勘定の債務を返済するということはすごいメリットがあるような気がする。こうしたことも考えて、さらに航空戦略を発展させるようなことがあってもいいのではないか。

（国土交通省より、福岡案件や北海道案件については多くの競争者の方に関心を持っていただいた結果、EBITDAベースで運営権対価の倍率が高くなったが、羽田空港についてそのような状態になるのかについては、どの程度の事業者が応札し、札入れがどうなるか次第である。また、羽田空港が空港整備勘定においては稼ぎ頭なので他の国管理空港のあり方をどうするかなどを考えていかなければいけない。いずれにしても、運営権対価への入札額は入札の結果で決まるので、どこまで空港整備勘定の債務返済のあてにするかという議論をする必要がある、と回答。）

- 平成22年度の5月の国土交通省成長戦略の決定の中で、成田空港の民営化戦略について手順が検討されるべきだと書いてあるが、具体的にどのような検討をしているのか。

（国土交通省より、内部における検討という形に留まっているが、それ以降、特に2015年以降から成田空港をさらに強化するため、地元との協議を開始し、経営形態というよりは機能強化に重きを置いて検討を行い、2018年には、3本目の滑走路の建設や2本目の滑走路の延伸の地元合意がなされた、と回答。）

- 平成22年度の国土交通省成長戦略の決定で成田空港の民営化戦略や手順が検討されるべきとされているので、内部の検討だけでなく幅広く前向きに検討いただきたい。
- 羽田空港に対し東京都は出資しておらず、利用者も東京都民に限られないが、羽田空港の運営手法を決める上で踏まえるべき地域の実情や、どのようなプレイヤーが求心力を持ってこの改革を進めていったらいいのかということについてはどのように考えているのか。また、東京都とはコンセッションや誰が運営するのかということに関して議論を行っているのか。

（国土交通省より、羽田に限らず、空港の運営については規模の大小を問わず地域とがっちり手を組み、地域の皆さんの理解のもとに成り立っていくことが必要である。羽田空港については、確かに東京都の出資金はないものの、うまく協調してやってい

く必要がある。東京都とは羽田空港の機能強化のために新飛行経路について相当議論をしているが、経営形態については議論していない、と回答)

- 羽田から1,000億円ぐらゐの金が国の歳入として入ってきゐるわけだが、これが妥当なのか、過小ではないのかといふことは、もっと議論してよいのではないか。これから首都圏の航空需要はまだ増えゐていくため、空港の機能強化を必要としてゐる、あるいはしようとしてゐるといふことだと思ふが、そうであれば、当然、整備もあるが、一方で、収入を増やす余地があり、羽田と成田について国がこれからどういふ事業計画を持てゐるのかによつて今後の収入等も変わると思ふが、そういう議論を一緒にしながらコンセッションの可能性といふのを探つていく必要があるのではないか。羽田、成田を含めた機能強化、あるいはその先にある、または、その前提となる両空港あるいは首都圏空港群としての空港について、どんな将来像を持てゐるのか。

(国土交通省より、ニューヨーク、ロンドンなど、世界の金融の中心、経済の中心地においては100万回以上の年間発着能力を持てゐてゐる、我が国の首都の玄関口としても同程度の発着能力としたい。具体的には、成田については2本目の滑走路の延伸と3本目の滑走路の建設により50万回を目指し、羽田については新飛行経路により約45万回、合せて空港能力として年間約100万回を達成したいと考ゐてゐる。また、日本が成長するためには首都圏が牽引する必要がある、国の玄関である空港については今後色々な形で機能強化の声が寄せられるものと思ゐてゐる、と回答。)

- 関空において台風の被害が出たときに、結局、コンセッション事業者の対応が非常に課題になり、国がある程度前面に出て対処せざるを得ないといふ状況になつたと思ふが、これは、コンセッション事業者にとってはリスクだと思ふが、国はどのように考ゐてゐるのか。また、海外の事例でこれに似たようなケースはどう処理してゐるのか。

(国土交通省より、関空では、運営権者と空港設置者である新関空会社の両者が災害に対応することになるが、非常時には航空局が更に前面に出て対応することも必要であると同時に、バックアップがあることも必要だと考ゐ、コンセッション空港における危機管理対応について有識者に議論いただいた結果、通常の状態では運営権者が台風等の緊急時には対応するが、さらに大規模な災害の発生時には、国から職員を派遣して総括していくこととしてゐる。こうした機能を果たしていくために将来どうしていけばいいのかといふこともコンセッションを議論する際には、1つの検討項目としていれていく必要がある、と回答。)

- 羽田空港再拡張事業における滑走路整備事業で、東京都などから1,000億円強の資金の無利子貸付が行われた経緯について教えていただきたい。
- 羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会を今年の8月までに4回開催したといふことだが、その議論の方向性は前向きなものなのか。

(国土交通省より、羽田空港の着陸経路を変更することが可能かどうか、まず、技術的な方法の検討を行い、8月の検討会において方法の特定まで行つたところ。今後、

具体的なルート案の検討や同時並行着陸の基準の作成といった作業を進めていくということになっており、着実に前に進んでいる、と回答。)

- 羽田空港の機能強化の実現に向けたマイルストーンを教えて欲しい。

(国土交通省より、昨年3月から導入した新飛行経路について様々な意見があり固定化回避に向けた検討を行っているところ、飛行ルート、運航基準作成、地元との調整そしてICAOなどの国際機関との調整も必要であり、それらには少なくとも数年がかかると見込まれる。また、その間に地上施設についても意見が出る可能性もあるのでそれについても対応していきたい、と回答。)

- 空港の機能強化が実現していけば空港のバリューアップが見込まれるので、その結果として、運営対価を高め、毎年の分割金などもその形態にし、今の着陸料収入相当をフローで勘定に入れていくというような形態にして、地方空港の支援と両立させていくということは考えられないのか。

(国土交通省から、検証させていただきたい、と回答。)

(林業)

- 森林経営管理制度の意向調査実施済みの割合は全体で7%程度と考えてよいのか。

(農林水産省より、意向調査を実施した面積は40万haあり、私有林の人工林の面積のうち7%弱となっている、と回答。)

- 市町村での森林経営管理制度に係る意向調査はいつ完了するのか。具体的なスケジュール目標を作る必要があるのではないか。

(農林水産省より、市町村に対し、おおむね15年で意向調査を完了するようお願いしている、と回答。)

- 市町村の人員不足や職員の林業等に関する知見等が不十分であるならば、何か根本的なてこ入れが必要ではないか。例えば、市町村に任せずに、何か特別の組織を国で作るような支援体制を考えなければならないのではないか。

(農林水産省より、市町村の職員や森林組合のOB、県庁の職員のOBのような知見のある方を市町村が地域林政アドバイザーとして採用又は業務を外部に委託する取組も増えているほか、市町村自らではどうしても実施できないときは市町村が県にお願いをするというスキームも法律上作ってある、と回答。)

- 樹木採取権に関するマーケットサウンディングの実施のタイミングが悪く、資料提出が3件に留まっているという理解だが、追加の募集をかけるということか。

(農林水産省より、今後必要に応じ追加のマーケットサウンディングを実施する、と回答。)

- J-クレジット制度におけるHWPの計上については関係省庁で協議するということがあったと思うが、HWPの炭素蓄積の変化量をトレースできておらず、それを根本的に変えないと結論が出ない気もするので、いつまでに結論を出せるのかということ、ぜひ

関係省庁とともに合わせて検討していただきたい。

（農林水産省より、J-クレジットにおけるHWPの計上の仕方は難しい課題・論点があるが、それらをうまく乗り越えられれば、多くの主体にJ-クレジットに参加いただけると考えているので、関係省庁としっかり検討していきたい、と回答。）

- 樹木採取権に関し、国有林における再造林は、どのように行っているのか。また、樹木採取権の権利期間が10年というのは、再造林という観点からどのような扱いになるのか。

（農林水産省より、再造林は大きな課題と考えており、再造林をしっかり行くと表明した者に樹木採取権を設定する。また、樹木の伐採と合わせて再造林するとコストも安くなるので、国が樹木採取権者に樹木の伐採とセットで再造林を実施することを申し入れる制度となっている。具体的には国が発注した請負事業を受けて樹木採取権者が作業を実施するという形となる、と回答。）

- 民有林については、再造林するかどうかは民間任せなのか。

（農林水産省より、基本的には森林所有者の責務において再造林を行っていただくことになるが、再造林を実施してもらわないと、今ある資源を伐るだけ伐って将来につながらないということになるので、再造林が行われるようどう誘導していくか、林野庁の政策全体を動員して取り組んでいかないといけないと考えている、と回答。）

- 樹木採取権制度をより広げていくためにも、林野庁が長期的に再造林や森林保護について、どういう視点で取り組んでいくのかをきちんと示すことが重要ではないか。そして、二酸化炭素排出の観点から、若い森林がより二酸化炭素を吸収することと、植樹と最初の10年くらいに再造林のコストがかかるということを、うまく制度を組み合わせることで二酸化炭素削減にもつなげ、樹木の中長期的な持続可能性、森林の持続可能性と整合させていくということが、制度に懐疑的又は消極的な人たちをより説得していく材料になるのではないか。

（農林水産省より、国有林の樹木採取権制度だけでなく、民有林でもしっかり再造林を進めていかなければならないと考えている、と回答。）

- カーボンニュートラルへの貢献というのは、これからますます重要になってくる。持続的に森林管理を行っていくには、その費用を賄える収入をしっかりと確保するということが必要だと思うが、その収入源の1つとして、この森林吸収によるオフセット・クレジットというのは、今後、1つの可能性としてあるのではないか。ビジネスベースで、これを回していくための仕組みというのが極めて重要であり、J-クレジットの活用には期待が集まっていると思うが、その後のトレースする仕組みというのが非常に重要であると同時に、このJ-クレジットの自由度をもう少し広げ、より活用しやすいように工夫をしていくということも必要ではないか。特にトレースする仕組みとしては、デジタル技術を活用していくということも今後あるかと思うので、他省庁との連携や民間からの知見の活用をしてもらいたい。

（農林水産省より、関係省庁と議論をしている最中であり、また、民間の知見などもぜひ活用していきたいと回答。）

- 所有者不明森林に関し、既に所有者不明森林の特例措置で対応しているとのことだが、どのくらいのスピードで行えているのか。

（農林水産省より、法務省、国土交通省等の関係省庁も制度的手当をして大分仕組みが整ってきているが、まだ例が少ないのが実情であり、首長が地元で決断をしないといけないということもあるが、今進んでいる事例等の横展開等を通して普及していきたい、と回答。）