

第3回 関西全体の航空需要拡大に向けたセミナー

～ コンセッションに向けた環境整備 ～ 開催結果（概要）

日 時：平成24年11月22日（木） 13：30～16：00

場 所：神戸空港ターミナル 団体待合室

参加者：100名

< 講演の主な内容 >

「コンセッションの意義と空港の事業価値について」

（講師：新日本有限責任監査法人 パートナー 公認会計士 黒石匡昭）

【今般のPFI法改正議論の概要】

- ・従来型のPFIでは、対象が社会インフラといわれるハコモノ中心で空港、港湾といった経済インフラが開放されていないなど問題が多かった。
- ・2011年5月にPFI法が改正され、改正PFI法では、公物管理権の民間開放（経済インフラ、既存インフラもPFI対象に）と公共施設等運営権の設定（コンセッション権）が新たに制度化された。
- ・民営化と民間委託の間にコンセッションがある。コンセッションではあくまで責任の所在は公共に留保したまま、今まで出来なかった公物の包括的民間経営が可能となった。

【コンセッションの意義】

- ・コンセッション導入により幅広い領域でPFIを使った事業実施が可能となったが、現時点では道路と空港のみが実施出来ない状態。空港は今後導入予定。
- ・公物の上で民間事業者が料金を徴収し、経営が出来ることとなった点大きい。
- ・完全に民営化するのではなく、あくまでも公共が最終のガバナンスを有する。
- ・事業期間を定めて競争性を確保することにより、よりよいサービスを引き出すことが可能。継続して良い経営をしなければ、運営権を他社に奪われてしまう。
- ・初期投資による投資回収という動機付けを与えることで経営に規律を保たせることが可能。
- ・施設所有が公のままで良く、無用な課税コストや所有権リスクを避けることも可能。
- ・公共施設等運営権は無形財産となり、償却期間設定の自由度が高く減価償却にしばらく出来ない経営が可能。
- ・出向制度の整備などにより、公務員が有するノウハウの継続的な活用も可能。

【空港の事業価値とは？】

- ・インフラの事業価値の算定は、事業継続が前提となり、収益方式（インカム・アプローチ）という手法のうちキャッシュをベースにしたDCF法を用いることが一般的。
- ・DCF法では、毎年のキャッシュの「もうけ」が大事で、空港の事業価値に及ぼす影響が大きい。
- ・空港の事業価値を考える際の留意点として、現状では空港基本施設（滑走路、エプロン等）とターミナルビルで经营主体がバラバラなため、一体経営ができず非効率な経営となっている点がある。
- ・空港ビジネスの目指す方向性として、旅客数、物流数が増えることが全てのキーになる。基本施設、ターミナルを一体経営するための主体の一元化が必要。

- ・規制や近隣空港との関係(役割分担等)などは、経営の足をひっぱる重要な要素。その中で事業価値を高めるにはどうすればいいか必死に考えることによって事業価値は向上する。こういう努力を徹底的に行う必要がある。
- ・他空港の事例では、イギリスのブリストル空港が民間インフラファンドとの強固なパートナーシップにより、LCCの積極的な誘致、新規タクシーサービスの導入などを行い、利用者が3倍になるなど持続的な成長・発展を実現している。継続して地味な経営を本気で行うことが成功につながることのモデル。
- ・現在のバラバラな経営主体を一体化することによって、空港、エアライン、旅客、地域みんながWIN-WINの関係にならなければならない。成功するには早く動いた者勝ちかもしれないが、攻めの経営が出来るようになったわけでありこの制度改正を有効に活用すべきである。

「コンセッションと関西経済」 (講師:日本大学経済学部教授 加藤一誠)

【航空・空港政策と関西】

- ・関西の航空を考える上で、首都圏空港(羽田・成田)の年間発着枠が増えることの意味は非常に大きい。これまで首都圏の枠が無いから関西に路線を張っていたエアラインが関空の路線構成を見直すこともあり得る。日本全体での視点も大事。
- ・関西が一つになって関東にどう対抗していくか、海外とどう競争していくかが大事。
- ・関西3空港の利用者の推移を見ると、関空へのピーチ就航後、神戸の利用者が前年比で大きく減っている。神戸の旅客が関空に流れているのかはまだ分からないが、神戸の減少という現実をつきつけられたのは事実。

【民と公の役割】

- ・世界のコンセッション事例では、2005年から2012年までの空港に関する53件の平均規模は4.4億ドルだった。関空・伊丹のケース(負債1兆円超)がいかに世界でも大規模な事例かが分かる。
- ・R&I社が行った関空の格付け(コンセッション実施方針発表後)では、AA-として優良企業と評価されているが、コンセッションにより政府の関与が後退するなどの格付担当者の懸念も示されている。
- ・アメリカの空港は、所有は地方公共団体だが業者は競争入札させている。格付けでもアメリカとアメリカ以外の空港では格付け評価項目のウェイトが異なっている。
- ・公が所有するアメリカでは規模に対するウェイトが大きいのにに対し、アメリカ以外のケースでは、財務指標へのウェイトが高くなっている。日本の国管理空港が民間委託され、債券を発行する場合、土地を政府が所有することになるのでアメリカ型の格付けウェイトに近くなるのではないか。
- ・アメリカ以外の空港の空港債の格付けでは、ポルトガルやローマなどで民営化された空港は破たんリスクが大きいと評価され、低い格付けとなっている。
- ・一般的には民が効率的で公は非効率と見られがちだが、経済学の研究では空港に関して、必ずしもそうでない結果が出ている。空港の上物・下物の所有について、民・民のケースは最悪、公・公、民・公のケースは同じという研究結果も出ている。経済学的には完全民営化はあまり良くないと言える。
- ・日本で行われている空港経営改革は、どうやって収入を伸ばすかという経営的な効率性のみが重視され、競争という経済学的視点はほぼ無視されているという問題がある。

また、空港と路線は両輪であるにもかかわらず空港のみに焦点が当てられている。

- ・アメリカの空港の所有は公有であるにもかかわらず効率的な経営がされているのは、エアライン間の運賃競争、空港内のサービス競争、レベニュー債といった空港事業を評価するシステムが市場にあることが原因。空港運営に関して競争維持的な契約が結べるかが重要。

【空港「経営」と関西経済】

- ・国内航空のネットワークで 2006 年度から 2010 年度の廃止路線を見ると、関西の路線が多いことが分かる。お客がいればこんなことはおこらない。交通は経済が良くなって初めて伸びるのであり、まずは関西経済の活性化が重要。
- ・そのためにも、関西の路線を見直し、伊丹のフル活用を図るべき。西は九州新幹線との競争が厳しいので、東日本、長距離路線がポイント。伊丹、関空から同じ一便を設定するなら伊丹で設定する方がより効果が高いという研究結果も出ている。
- ・空港経営上は、神戸空港を含めた 3 空港一体運用が望ましい。路線設定の交渉が 1 社で済むのでエアラインへの交渉力が増す。債券発行の点からも、周りに敵(競合空港)がいなくなることで格付けの上昇要因となり経営上のメリットとなる。
- ・ただし、空港が独占力を行使するようだと、経済学的には神戸と関空・伊丹を競争させる方が利用者の便益を向上させることになることに留意すべきである。

「航空業界の環境変化と関西 3 空港」

(講師:全日本空輸株式会社 上席執行役員マーケティング室長 藤村修一)

【ANAグループの戦略】

- ・今後、アジア、ヨーロッパ、アメリカにおけるB787導入を加速化させ、新規就航も含めANAブランドによる国際線ネットワークの拡充を図る。
- ・国内およびアジアの成長領域をターゲットとして、日本を拠点とするLCC事業(ピーチ、エアアジアジャパン)をスタートさせた。
- ・欧米のLCCは新規需要を創出しており、アジアにおける潜在成長力にも期待している。まだまだアジアでの成長の余地はあると思っている。

【関西 3 空港の状況と今後】

- ・ANAは関西 3 空港全てに就航している唯一の航空会社、Peach は関西を拠点とするLCCとしてネットワークを拡充してきた。
- ・関西 3 空港における供給量を見てもANAの提供座席数は 2009 年以降ほぼ横ばい。需要量もほぼ横ばいの旅客数を確保している。2012 年以降はPeach も加わり大きなプラス要素になると考えられる。需要量と供給量は表裏一体であり、供給量で需要を喚起する面も大きいと考えている。
- ・航空業界を取り巻く環境は急激に変化しており、関西圏の旅客需要は伸び悩んでいるのが現状。今後は、成長するアジアの需要をしっかりと取り込むことが必要であり、LCCの活用とフルサービスキャリア(FSC)との共存が求められる。
- ・そのためには、空港環境の整備・競争力向上も重要。伊丹の未使用発着枠の改善とともに、神戸空港も含めた規制緩和の実施による供給量の拡大を行うことで、需要の増加を図っていくことが必要である。