

交通インフラ経営のグローバル競争戦略—世界の潮流 と海外企業体戦略のダイナミズムに学ぶ—

中野宏幸氏(国交省総政局情報政策課長)

コロキウム・コメント

2013.12.02

東京工業大学大学院総合理工学研究科
人間環境システム専攻

教授 屋井鉄雄

コメント

- 空港，港湾オペレータの海外展開
 - ターミナルオペレータのネットワーク化の効果
 - 日本への示唆と政府の役割 など
- これらが明快に整理された貴重な発表内容
(特に，本拠国の国際競争力の強化に資する政策方向)
- 我が国ターミナルオペレータの運営ノウハウやインフラ技術の海外展開は望むべき方向と思われ，重要な示唆に富む

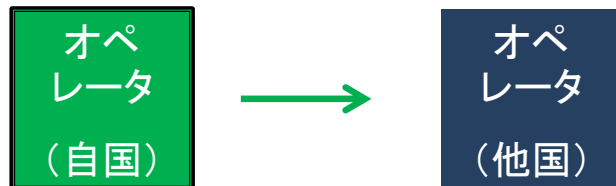
質問事項

- Q1: 空港の場合，従来の成田，中部，関空とは別に，運営一体化が進む空港までをイメージしているのか？
- Q2: ターミナル事業のネットワーク効果はオペレータのみではなく，キャリアや地元地域に及ぶか？ どのようなメリットが想定されるか？
- Q3: 我が国の計画制度が他国と異なることが，運営を含む交通システムの海外展開上，課題はないか？

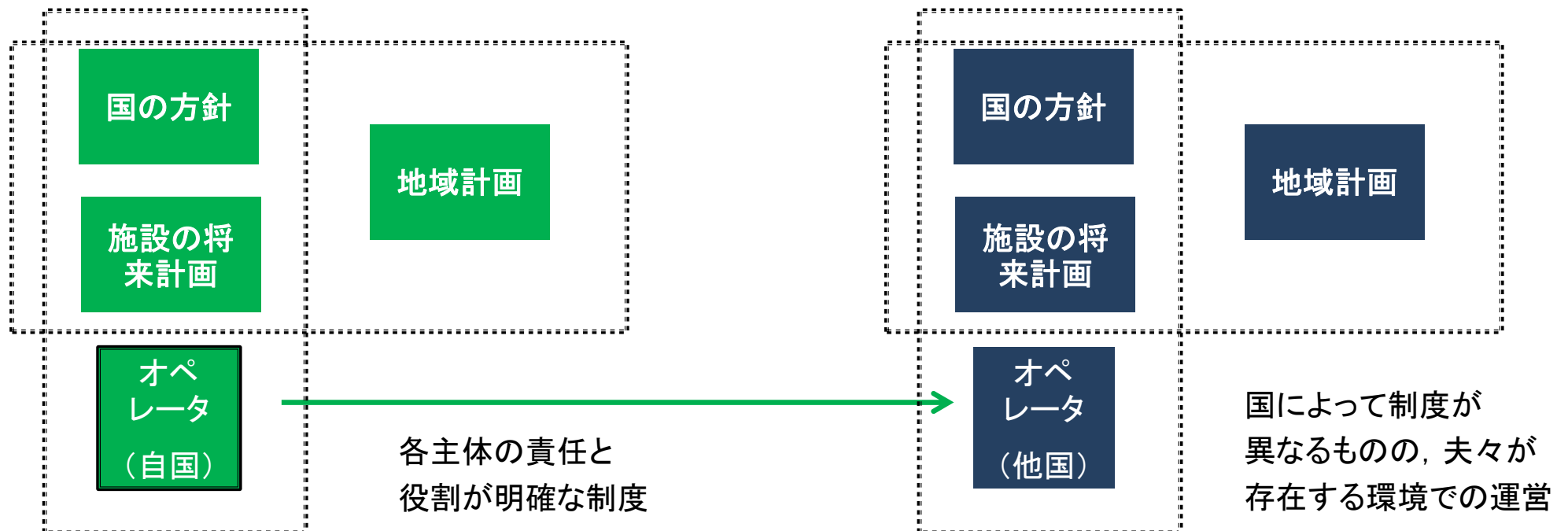
日本のオペレータ展開のイメージ

Q3に関して

●日本のオペレータの展開イメージ(あえて極端に描けば)

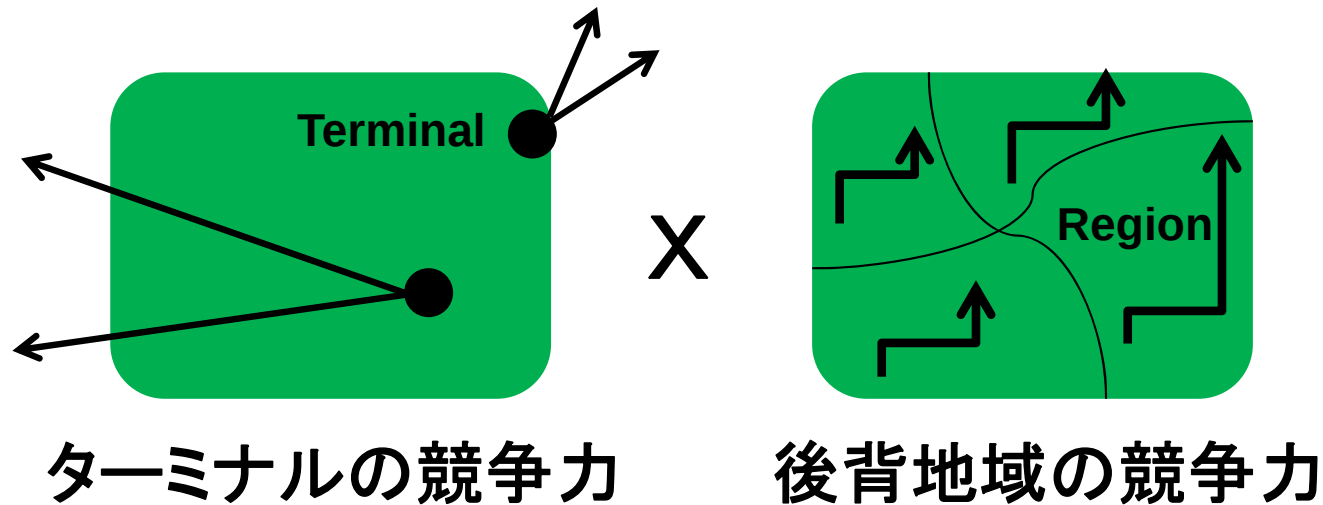


●他国のオペレータの展開イメージ

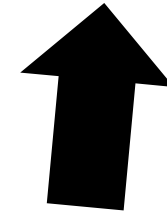


国や地域の国際競争力

本拠国の国際競争力の向上に関して



= 国や地域の国際競争力



発表に関連する若干の意見

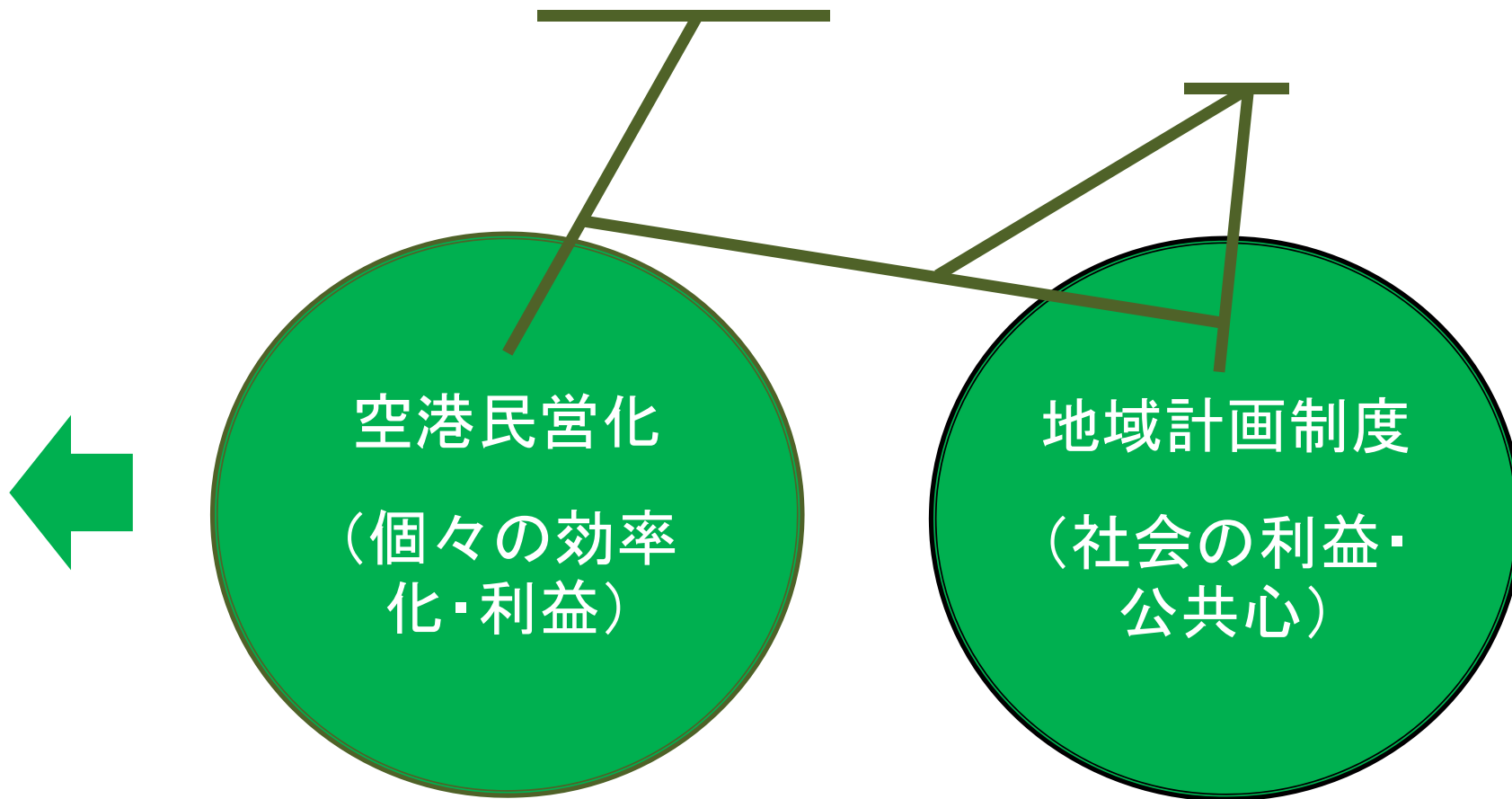
- 規制緩和，空港民営化，海外展開などは時代の趨勢，望まれた方向といえる（特に問題はない）
- 一方，自由化の進展で我が国が忘れた片輪（両輪のもう一方）を構築する時期ではないか？
→それは何か（中野氏の前回発表に関わる）
- この種の課題は，空港や港湾といったターミナル企業の他に，鉄道等の陸上公共交通等にも該当

日本への示唆，展開を考える際に

- 中野さん，地域計画ないままで大丈夫ですか？
- 地域計画（安定的・継続的的制度枠組みに基づく）は公共心の維持（その努力）のために必要で，英米では，それがあるから規制緩和・市場主義が進めやすい背景があります．
- せめて，海外進出するなら，日本の空港にも将来計画（3年程度の計画ではなく）が必要ではないですか？
- それらが無いままで，国内の将来，外国進出，ともに大丈夫ですか？

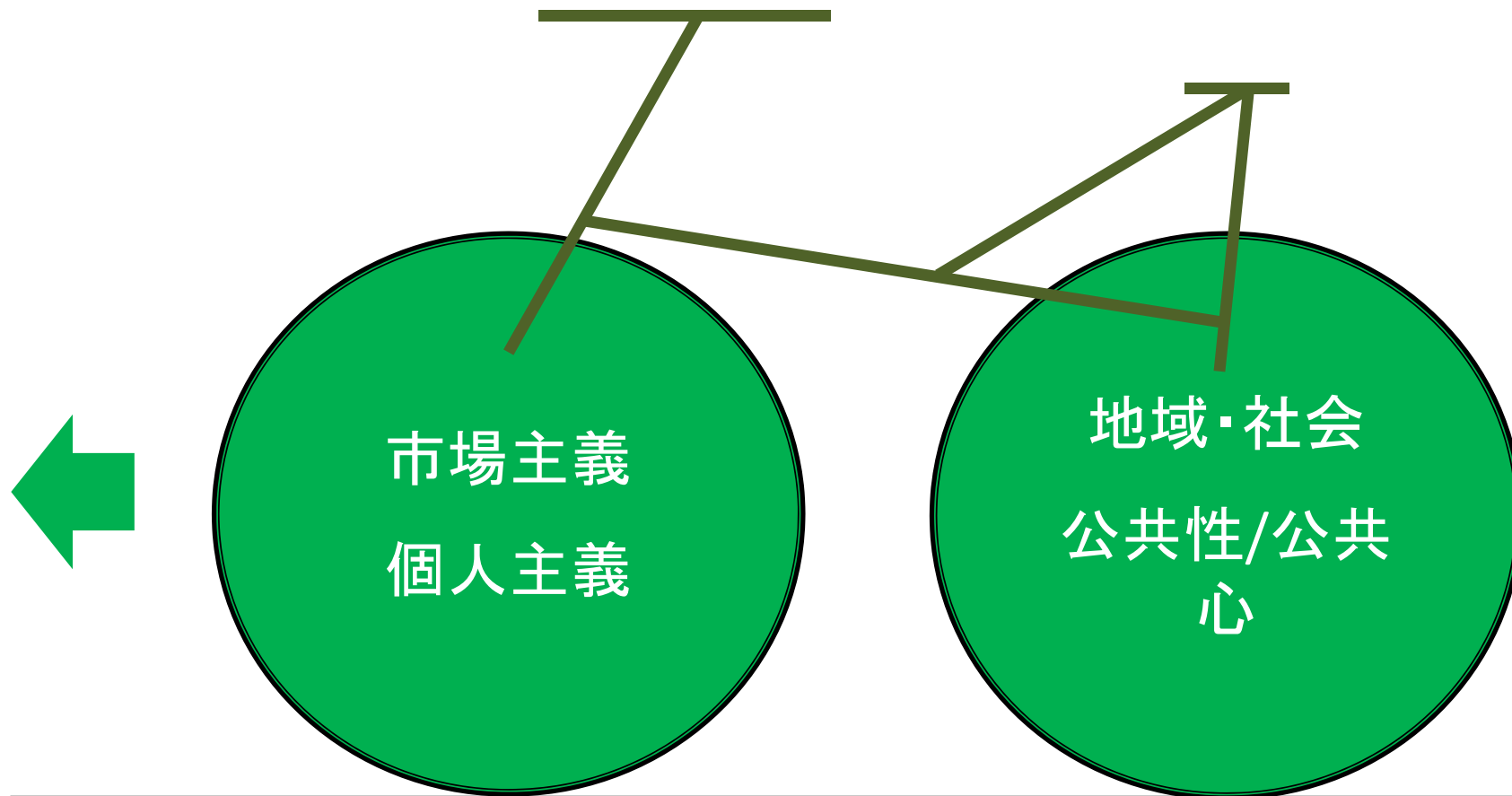
実は、空港民営化と地域計画は両輪

特に関係があるとは思えないが...



市場・個人主義と同時に地域・社会を重視する国家

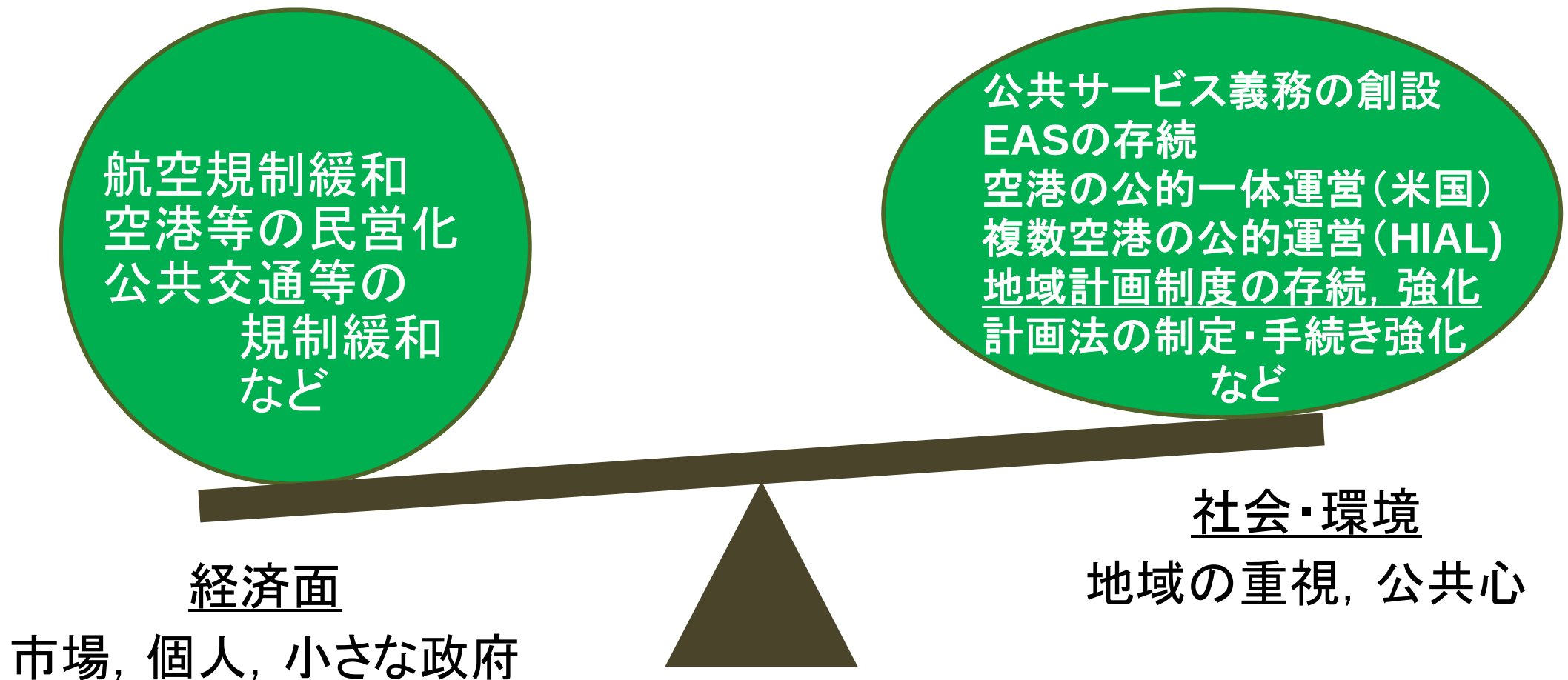
英米の新自由主義下のレジーム



1980年代以前から英米では地域の計画制度や空港計画の制度等が存在。「個」だけに陥らず「地域・社会」を同時に重視。公共交通等では、公共サービス義務の制度を創設。米国の空港は公的主体の運営。効率が必要だが、全てを採算判断はしない社会の仕組み有。

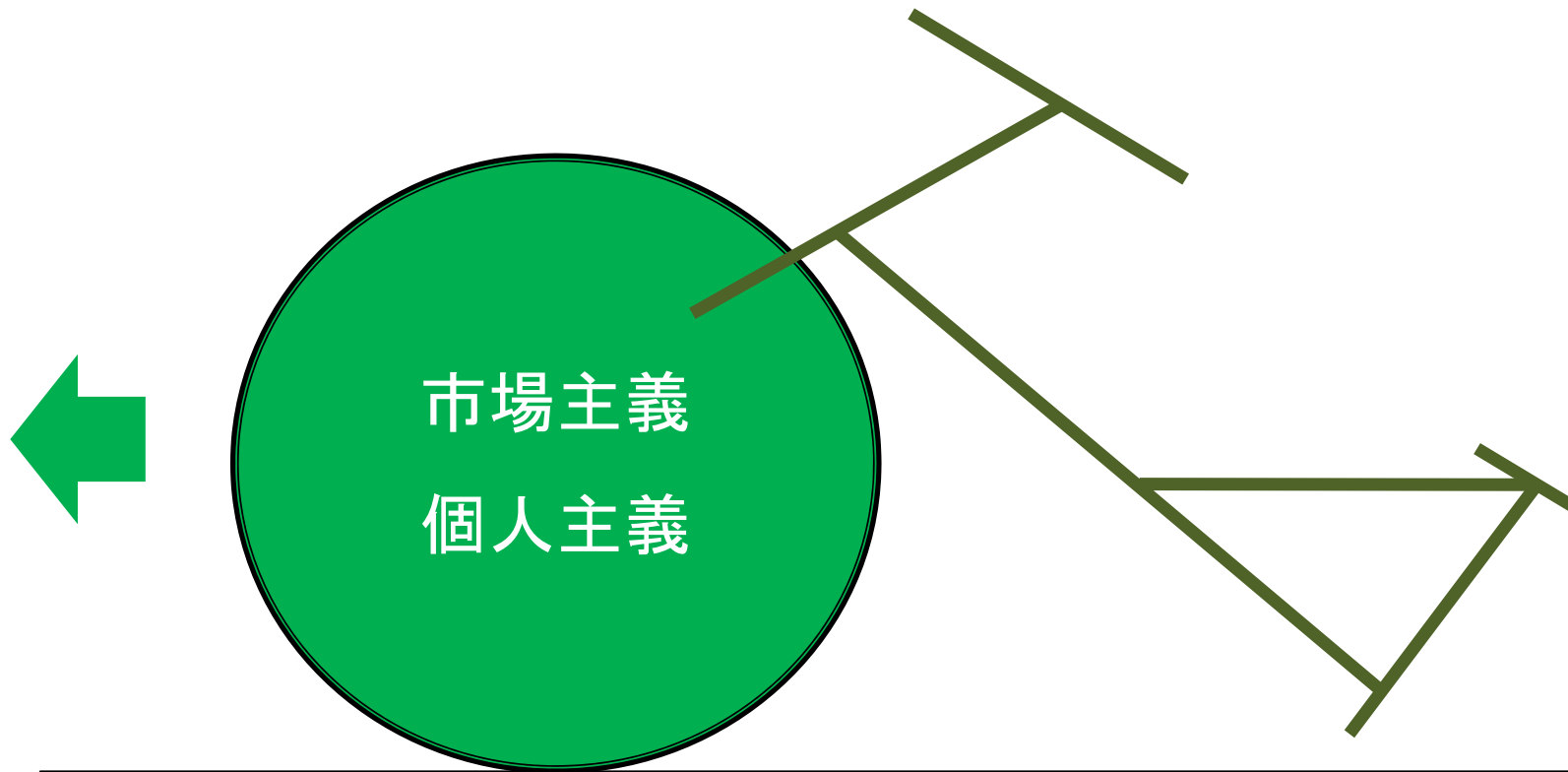
経済と社会・環境とのバランス（英米）

特に1980年以降，英米では新自由主義により，市場主義（規制緩和・撤廃，小さな政府），個人主義（時に利己主義の助長）が躍進したが，バランスを保つことが可能な背景がある



空港民営化と地域計画は両輪

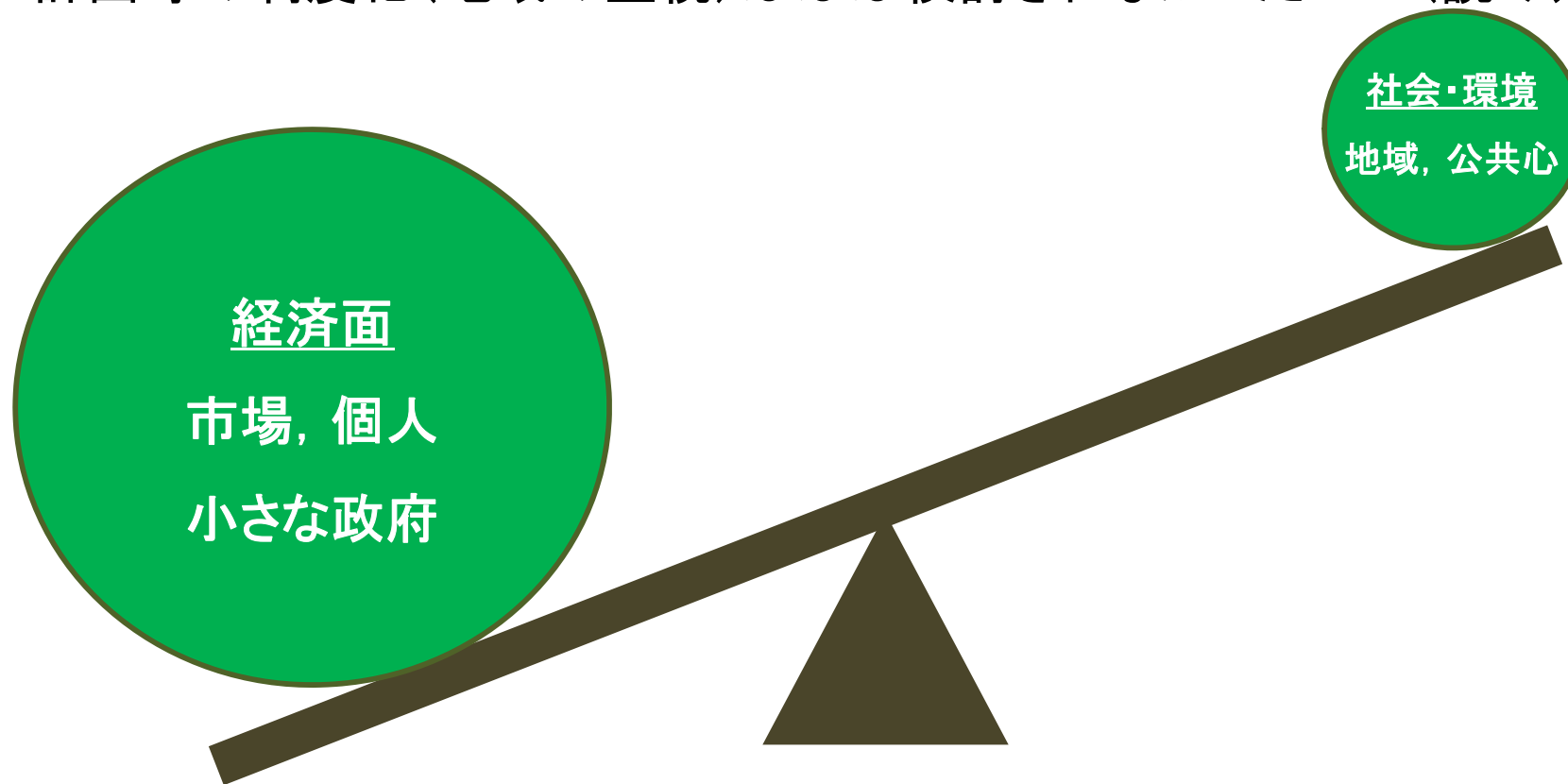
日本の状況を極端に描けば前輪のみの自転車



国の方では、交通政策基本法の制定で、国の取り組みの継続的な根拠が制度化された。だが、地方に対しては分権化（自治体の個人主義）が障害で法制度化が進まない。

経済と社会・環境とのバランス（日本）

この20年、日本は英国、米国等と過去の経験・歴史が異なるにも拘わらず、市場主義（個人）ばかりを重視し、元々脆弱な公共交通の抜本的制度化や地域計画等の制度化（地域の重視）はほぼ検討されなかった...（読み飛ばし）



新自由主義の政策理念は、公共問題の解決のために政府よりも市場を好み、コミュニティというよりも個人を強調することで、ローカルな利己主義を促進する(Macpherson, 1977)

我が国で計画が軽視される背景

- ◆新自由主義（市場主義，個人主義）のもと，
①手続きの簡素化や廃止，②規制の緩和や撤廃，③短期の（個人）利益追求が重視され，
- ◆計画等の手続き（時間を要する），計画の効果（規制に関わる），地域（個人に反する），長期の取り組み（短期に反する）が軽視されてきた
→個人主義の蔓延（公共心の欠如）

このような思想で各国，各地域の将来に関わる海外展開が長続きするだろうか？という疑問も。

方向1: 地方空港の運営制度化が急務

運営主体の一体化による責任明確化とそれを具現する制度

民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律(仮)への期待

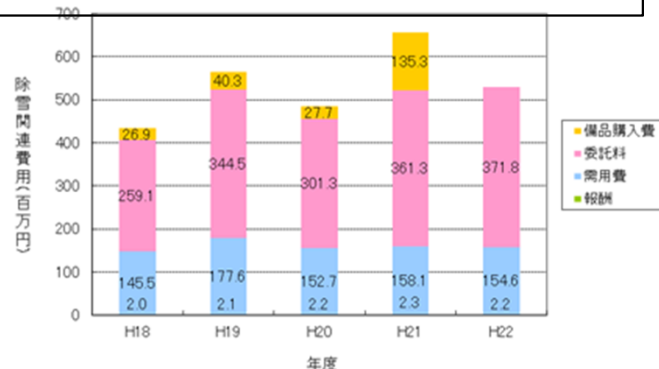
国および地方空港の運営改善はこれだけで良いのか？

● 地方管理空港運営権者の創設の効果

例) 青森空港の管理運営のあり方に関する提言「～日本一の豪雪に負けない青森空港モデルの構築に向けて～」(2012)では、青森空港の空港ビルを含めた施設を運営する事業者を公募する方法を選択肢として設定し、空港ターミナルビルを県所有(ビル会社の株式や事業資産の取得)とするか、空港ビル会社を空港ターミナルビル等を所有する資産保有会社に改組した上で、運営権を民間事業者に付与すること等が構想されている。

- ✓ たとえば青森空港の場合、ビル会社は黒字で空港は大赤字と言われるが、膨大な除雪費分(下図参照)を除けば一体化した空港ビジネスモデルは成り立つ(言うまでもないが赤字だからいらぬという論調は愚かの一言)

- 運営の効率化は当然として、一体化し、将来に向け、一丸となって取り組む必要性が高い



- 左記法案に示された計画:「事業実施について適正かつ確実な計画」を有するという、事業者選定の必要条件としての計画に留まる
- 同法案の基本方針⇒実施方針という対応関係: 従来からPFI法が活用される建物等、ほぼ単機能の施設では良いが、元々複数主体が関わる空港で、この一対関係だけでは不十分では？責任ある持続可能な将来像に向かえるか？
- 一対の計画制度の必要性: 国の政策が短期で変わるカントリーリスク等が存在する場合、基本方針(国や県が作成)に照らして、一対となる空港の将来計画(維持管理含む)を空港側が持つことで、責任を示せ、民間・投資家へのリスクも一定程度下げられる(空港法改正時の議論: 後述)

方向2: 空港計画の制度設計の必要性

維持管理の安定化、防災力の向上のため

【外国の例】空港が将来計画を持つのを当然とする国は少なくない

- 空港は地域計画に位置付けられた重要な施設であり、上位計画の支えの下、計画を持つから支援も受け、機能も発揮する。計画は空港自らの責任を明確化する仕組み(英国、米国等の制度)

ほぼ2分間隔で住宅地の上を降下して着陸する航空機(写真はLCCサウスウエスト)

現空港敷地内で構想された様々な将来の計画(新幹線駅、空港アクセス鉄道駅、駐車場等々)なお、地方小空港では現有施設の利活用が中心の将来計画内容になる(米国の空港例)



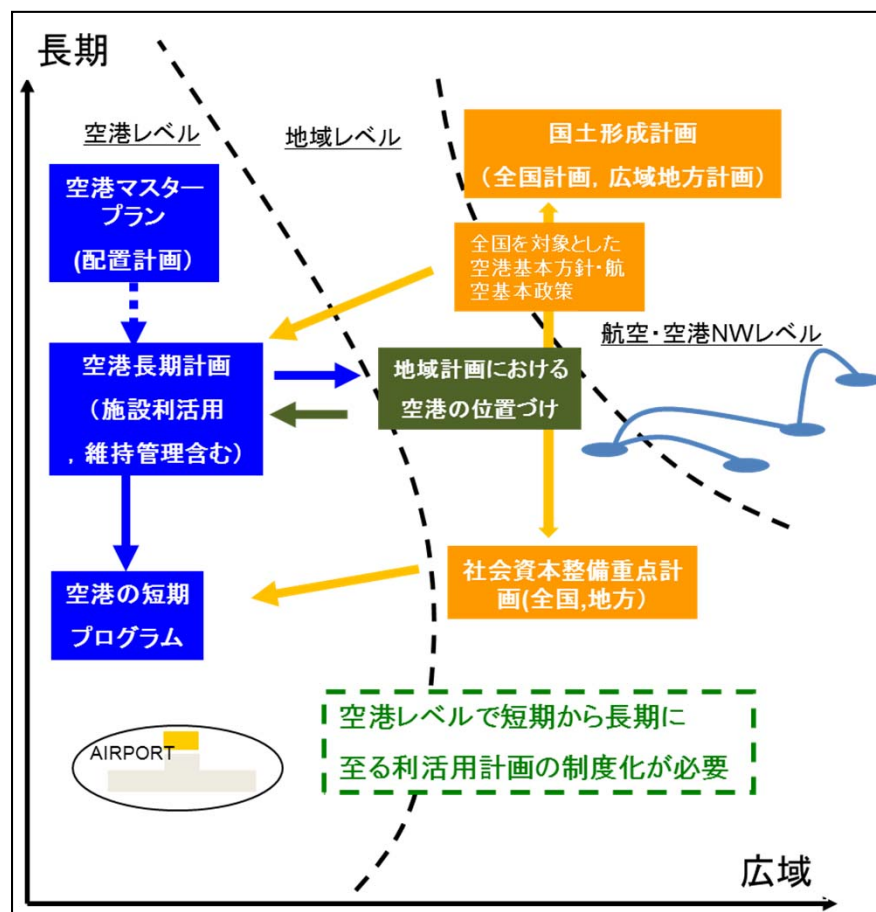
空港が将来計画を有する意義

- 空港拡張等が前提でなくとも、既存施設・空間を長く効率的に利活用するためには、将来に亘る運営計画(利活用計画)が必要
 - それによって、各主体の責任分担が明確化でき、限られた施設・空間を適切に維持・管理し、長期に亘って利活用する様々な創意工夫が発揮可能(もちろん、経営が一体化されていれば一層良い)
 - また、空港計画があれば、地域計画と空港計画との整合性を、空港側と地域側との双方で十分に配慮して事業展開が可能(アクセス、周辺土地利用、環境等)

方向2: 空港計画の制度設計の必要性

維持管理の強化・安定化のために

空港計画の全体像(イメージ)



これからの地方の空港の捉え方

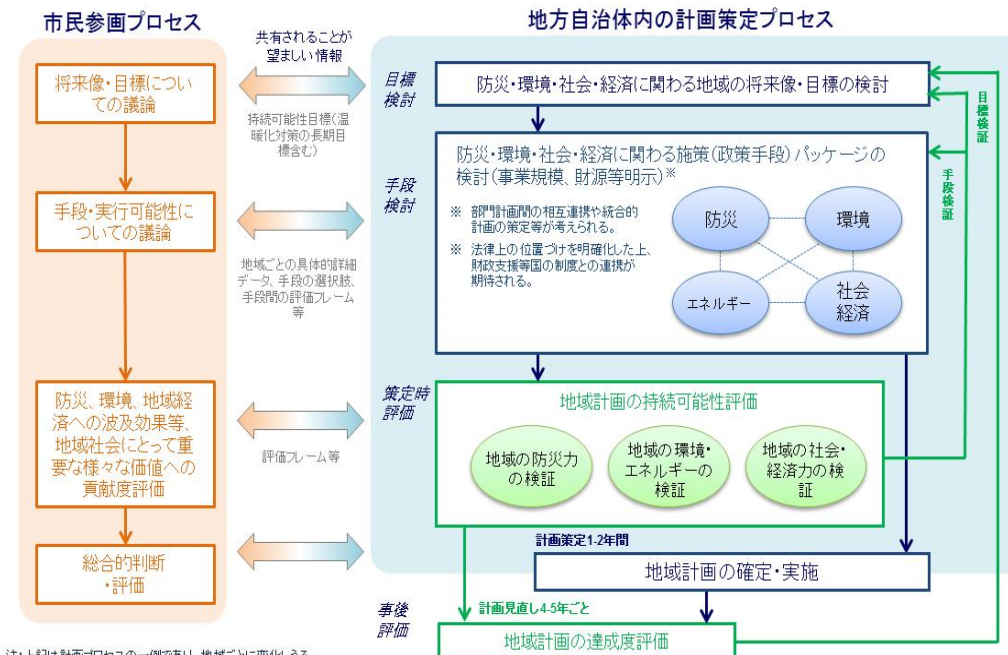
- (1) 空港を「空港問題」だけで議論しないこと
 - ・ 地域の将来像のなかに空港を位置付けること
 - ・ 防災、環境・エネルギー、社会、経済から考えること
- (2) 空港の存在(存続)を採算性で判断しないこと
 - ・ 経済的合理性の限界を踏まえ、国や地域における必要性(社会の価値)を公論に付すこと
 - ・ 各主体の責任を明確にする 空港の将来計画を制度化し、その将来像を地域社会で共有すること
- (3) 空港の運営はビジネス(採算性)で考えること
 - ・ コンセッションの採算確保は運営範囲と条件次第

方向2: 空港計画の制度設計の必要性

【参考】防災、環境・エネルギー、社会・経済面で持続可能な地域形成のために

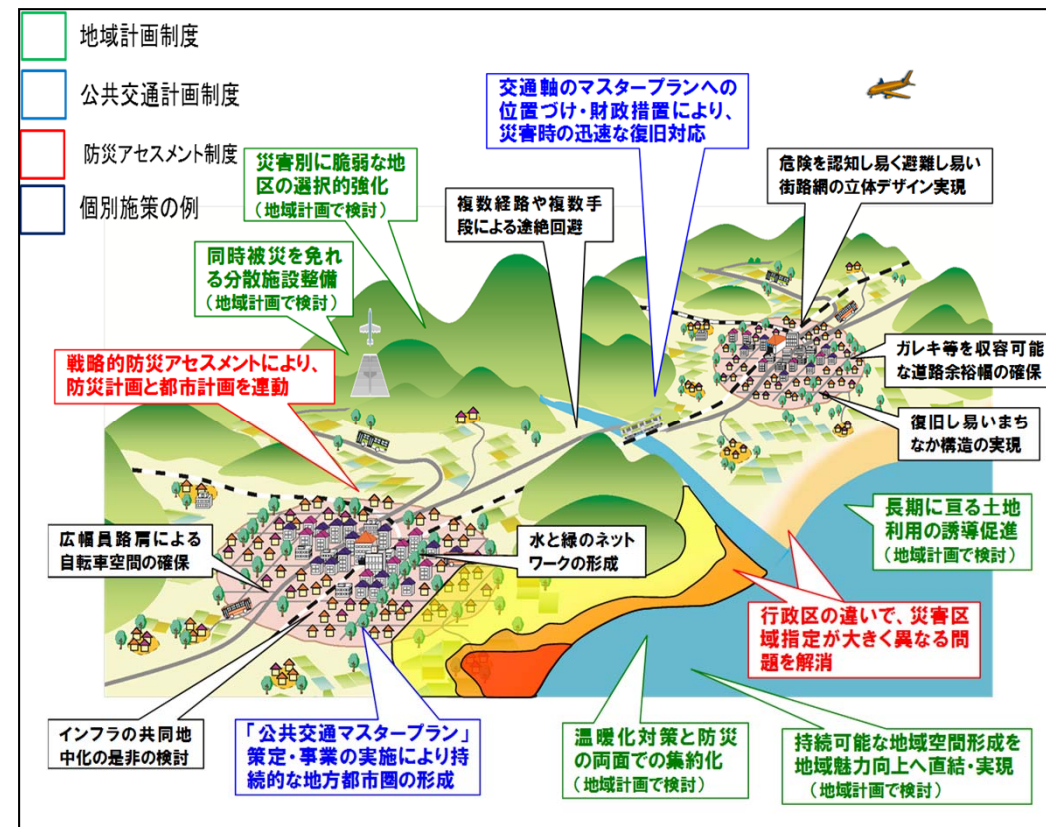
地域計画の制度の考え方 2013年以降の対策・施策に関する報告書（中央環境審議会地球環境部会，2012年6月）

- ・低炭素型地域づくりを進めるためには、まず、長期を見据えた魅力ある地域の将来像を地域で共有することが重要であり、同時に継続的・安定的に取り組めるような財源とそれを裏付けるための制度設計、担い手となる人材の育成が必要である。
- ・また、部門間の矛盾解消、相乗効果の確保のため、防災、環境・エネルギー、社会・経済等の関連分野を横断的に結び付ける計画策定及び統合的に実施するための仕組みを法的に構築することも含め検討が必要である。
- ・計画策定に当たっては、ある分野の対策・施策を多様な側面から評価する持続可能性評価を組み込み、パブリックインボルブメント(市民参画)を強化して計画の実効性を高めることが重要である。



注:上記は計画プロセスの一例であり、地域ごとに变化しうる。

地域計画、公共交通、防災アセスメントの3つの制度化によって達成される地域イメージ (都市計画学会復興特別委員会社会システム部会WG, 2012のイメージ図に加筆)



公共心は「未来への想像力」

計画の制度化が求めるもの（オペレータ議論と直結はしないが）

公共心は未来への想像力次第

公共心は、身の回りの他人の迷惑に配慮する心に留まらず、将来の世代・社会のために今現在配慮すべき心，すなわち「未来への想像力」を源とする。

これから必要な公共心は、地球環境への長期的な対応や災害に強い地域を将来に亘り形成する不断の努力など、自分や家族の安全・防災意識を超え、将来に向け安全な地域や社会を構築することに関心を持ち尽力する心

「未来への想像力」が必要な理由は、①科学技術が万能で無いことから専門家だけに判断を任せず、国民自らがリスクを理解・判断する必要があり、②現世代の判断が将来世代・地域に影響するためその判断の責任を有し、③過去の文化・歴史を将来世代へ継承し、未来に残す責任を有するため

一般論としての論点

(成田や関空などは十分なノウハウあるが他は？)

コメンテータの提起した論点(発表の論点とは少々異なるが):

空港ビジネスと公共心: 空港ビジネスが地域貢献を期待されるブランドになれるか?

空港ビジネスと地域計画: 空港ビジネスが地域が定めた役割を継続的に担えるか?

→ 空港ビジネスが展開する国の違いを理解するためには、本拠地(日本)での基盤固めも必要