

第2回

空港インフラへの規制のあり方に関する研究会 議事録

平成20年9月8日（月）

（於：内閣府3階特別会議室）

内 閣 官 房

国 土 交 通 省

目 次

1. 開 会	1
2. 関係者ヒアリング	
(1) 成田国際空港株式会社	2
(2) 千葉県	9
(3) 定期航空協会	18
3. 第1回研究会における委員指摘事項について	25
4. 今後のスケジュールについて	32
5. 閉 会	33

1. 開 会

○内閣審議官 内閣審議官の久貝でございます。定刻になりましたので、ただいまから第2回空港インフラへの規制のあり方に関する研究会を開催させていただきます。

委員の皆様方には大変お忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。本日は大崎委員がご都合により欠席です。

それでは、議事に入らせていただきますので、報道関係者の方々、恐れ入りますがカメラ撮りはここまでとさせていただきます。

それでは、以後の議事進行は座長にお願いしたいと存じます。座長よろしく願いいたします。

○座長 本日、第2回ということではありますが、どうかよろしくお願いしたいと思います。早速、議事に入らせていただきますが、今回と次回の研究会については、この前話が出ましたように、関係者からのヒアリングということでございます。

ヒアリングの具体的な対象者等につきましては、事務局と相談させていただいた結果、成田国際空港株式会社、千葉県、定期航空協会、日本空港ビルデング株式会社、日本貿易振興機構、株式会社東京証券取引所の以上6の関係者からヒアリングを行うということにいたしました。

本日のヒアリングですが、まず本研究会における検討対象の一つでもございます成田空港を設置管理している成田国際空港株式会社の森中小三郎社長、小堀陽史副社長からお話を伺う。続きまして、成田空港が所在してございます千葉県の植田浩副知事、依田茂総合企画部長から話を伺い、さらに最後に空港を利用する側としての立場から、定期航空協会の西松遙会長からお話を伺うという予定になっております。

本日の全体的な流れでございますが、今申し上げました各関係者につきましてそれぞれ30分ずつ時間を設けさせていただく。30分のうちの最初の15分程度で、各関係者におかれての説明をしていただき、その後に質疑応答のための時間15分ということで、お一人全体で30分という予定でございます。関係者からのヒアリングの終了後、20分程度、予定どおりいけば時間が残るかと思われまので、その時間を使いまして事務局より、第1回研究会において、委員の皆様方からご指摘をいただきました事項について説明があるということでございます。

本日はこのような流れで進めたいと考えておりますので、よろしくお願いしたいと思います。

2. 関係者ヒアリング

(1) 成田国際空港株式会社

○座長 では早速ですが、成田国際空港株式会社の森中小三郎社長、それから小堀陽史副社長からご説明をいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

○成田国際空港株式会社 成田国際空港株式会社の社長をしております森中でございます。隣におりますのが副社長の小堀でございます。

委員の皆様、並びに内閣官房、そして国土交通省の皆様には大変日ごろから成田国際空港にご理解とご支援を賜っておりまして、この場をお借りしまして厚く御礼申し上げます。また、本日はこのように発言の機会をいただきましてありがとうございます。

それでは、成田国際空港株式会社を完全民営化するに当たっての規制のあり方について、お手元のレジュメに従って意見を述べさせていただきたいと思います。

初めに、成田国際空港の経緯と現状について申し上げたいと思います。成田国際空港は昭和53年5月に開港いたしまして、本年は開港30周年の節目の年に当たります。空港の設置管理につきましては、昭和41年7月に設置されました新東京国際空港公団が行ってまいりましたが、平成16年4月に民営化され、現在の成田国際空港株式会社に至っております。

施設につきましては4,000メートル滑走路1本の姿で開港いたしましたが、平成14年4月に2,180メートルの暫定平行滑走路の運用を開始し、現在これを2,500メートルに延伸する工事を進めているところでございます。

さて弊社では公団から株式会社生まれ変わったことを契機に、経営理念並びに経営ビジョンを定めております。簡単にご説明いたします。まず経営理念につきましては、国際拠点空港としての航空需要の増大への適切な対応、質の高い安全とサービスの実現などを図り、世界トップレベルの空港を目指し、またそれをキープすることとしております。また経営ビジョンでございますが、安全を徹底して追求して信頼される空港づくり——当たり前でございますが——お客様の満足を追求し、期待を超えるサービスを提供する。そして環境に配慮して地域と共生する空港づくり。さらには効率的で透明性のある企業活動を通じた健全な経営と成長——これは持続的な成長という意味です——などを掲げて、経営努力を続けているところでございます。

このような経営の基本的な考えを踏まえまして、完全民営化に当たっての規制のあり方について順次ご説明させていただきたいと思います。

まず第一に、完全民営化に当たっての基本的な認識についてでございます。成田国際空港は首都圏における唯一の国際拠点空港であり、企業活動や国民生活の急速なグローバル化が進む中で、我が国の社会経済活動の基盤となる社会インフラとして大変重要な役割を果たしてまいりました。成田国際空港の利用者数は、既に年間3,500万人を超えておりまして、我が国における国際航空旅客需要の約6割を担うとともに、国際航空貨物需要につ

いても、約7割のシェアを有しているわけでございます。また、首都圏における国際航空需要は、今後とも大きく伸びていくと見込まれております。国際拠点空港としての成田国際空港の役割は、これまで以上に重要になってくると考えております。特に、代替性が薄いということで、独占性というところの強い大規模な社会インフラであるということをも十分我々は認識しております。成田国際空港が高度な公共性を有しているということは、確かなことであるというふうに考えております。

加えまして、有事や大規模災害に際しましては、法令に従い、国民の保護、施設の復旧など、責務を果たすことが求められております。このため、成田国際空港については、高度な公共性を有する社会インフラとしての機能を確実に維持していくことが、国益上も大切であるということも認識しております。

このような観点から成田国際空港の運営につきましては、当初は公団が新東京国際空港公団法などの規制に従い、現在は成田国際空港株式会社法などの規制に従いまして、弊社が担ってまいっておる次第でございます。従いまして、完全民営化後におきましても、成田国際空港を全く規制のない状況に置くということは余り現実的ではないと考えております。高度な公共性を有する社会インフラとして必要な規制のもとに置かれることは、その性格上やむを得ないことであるという認識を持っております。

第2点は、国際拠点空港としての機能の確保ということでございます。高度な公共性を有する社会インフラということも申し上げましたが、この成田国際空港の位置づけについては、先ほど申し上げたとおりでございます。ここで改めて国際拠点空港として欠かせない機能を具体的に申し上げたいと思います。

お客様のニーズに的確に対応した利便性、公平性、安定性などが確保された、良質かつ安定的なサービスの提供、それから会社によるコスト回収や利益確保と、お客様の負担能力や負担感のバランスのとれた適正な料金水準の設定、さらには料金設定に当たっても、航空会社に十分に情報を提供して協議の上決定しているということも付言したいと思っております。

首都圏の旺盛な国際航空需要に応じた空港容量の拡大ですとか、旅客ターミナルビルなど、大規模施設の計画的な設備更新、さらには航空機事故、テロ、ハイジャック事件、ゲリラ事件などの防止に必要な安全対策、セキュリティ対策、さらには空港警備の徹底、さらに航空管制並びに空域運用、スロット調整などを担う航空行政当局との密な連携、さらに申しますと、地球環境対策、ビジット・ジャパンまたはビジット・ワールド——最近始まっておりますが——キャンペーン、地域活性化への協力など、公共インフラとしての使命の遂行などが重要かと思っております。

このうち、空港容量の拡大につきましては、平成22年3月に平行滑走路の北伸工事が完成し、年間発着回数が20万回から22万回に増加いたしますが、さらに伸び続ける首都圏の国際航空需要に的確に対応するために、30万回の可能性について地域の皆様とともに真剣に検討を開始したところでございます。

このような国際拠点空港としての機能については、完全民営化後においても確実に維持していかなくてはならないので、規制のあり方についてはこの点もご配慮いただければと思っております。

第3は、有事における国家安全保障とのかかわりということであります。弊社は現在、いわゆる武力攻撃事態対処法に基づいて、指定公共機関に指定されており、国などとの協力のもとで、武力攻撃事態などへの対処に必要な措置を実施する責務を負っております。またいわゆる特定公共施設利用法に基づきまして、国からの要請または指示に従って空港施設の利用を確保する責務を、さらにいわゆる国民保護法に基づきまして、国民保護のための措置を実施する責務を負っておりますが、必要な事態が生じた場合にはこれらの責務を確実に果たしていかなければならないと自覚しております。

なお、国民保護法に基づき、国民の保護に関する業務計画を定めることが義務づけられておりますので、この計画についても平成18年4月に作成しまして、国のほうへ届け出をしております。弊社としましては、有事における国家安全保障のあり方についてコメントする立場にはございません。しかし、今完全民営化後におきましても、国家安全保障にかかわる法制度に従って、課せられた責務を果たしていくことは当然というふうに考えております。

次に、空港建設の歴史を踏まえた地域との共生という点について述べたいと思います。ご存じのように、成田国際空港の建設に当たっては激しい反対闘争の歴史がございました。また、成田国際空港は内陸空港であるがゆえに、地域の方々に騒音問題などのマイナス面の影響を及ぼすことが避けられません。このため、弊社といたしましてはこのような状況に正面から向き合って、地域と共生する空港づくりに最大限の努力を傾注しております。具体的には防音工事ですとか、移転補償などの騒音対策の実施、自治体に対する空港周辺の道路、公園等の整備に必要な交付金の交付、緑化施設の整備、運営などによる地域活性化、地域の方々のための地域相談センターの設置など、真摯に取り組んでいるところでございます。

このような取り組みは、直ちに会社の利益に結びつくものではありませんが、地域の方々の理解と協力をいただきつつ空港を運営していくために、弊社の責務として確実に実施していくことが必要であり、このことは完全民営化後におきましても何ら変わるものではないということを申し添えたいと思います。従いまして、完全民営化後の規制のあり方についても、地域との共生に向けた取り組みをこれまでと同様に実施することを前提としたご配慮をお願いしたいというふうに申したいと思っております。

次に、自主的・効率的な経営の確保ということでございます。弊社の完全民営化は、創意工夫を生かした迅速かつ機動的な企業活動を可能として、市場メカニズムの中で会社の自主的かつ効率的な経営を確保することが最大の狙いであることを申し述べたいと思っております。成田国際空港では開港以来、滑走路などの基本施設、チェックインカウンター、セキュリティチェック施設、C I Q施設、商業施設などが入ったターミナルビル、さらには給

油施設、航空保安施設などの空港施設を一体的かつ効率的に管理運営してまいりました。平成16年4月の民営化以降は、経営努力を続け、国からの出資や補助を受けることなく、滑走路やターミナルビルなどへの大規模な設備投資を実施することはもとより、株式会社として法人税などを納めるとともに、株主への配当も行ってまいりました。平成17年10月には、民営化の成果として利用者への利益還元を図るとともに、空港も国際競争力の強化などを進めるため、着陸料を約2割引き下げさせていただきました。また弊社を完全民営化するとの閣議決定を踏まえ、民間企業としまして自立的な経営が可能となるよう、体制の構築ですとか、人材の育成、ノウハウの蓄積に努めるなど、完全民営化への準備を着実に進めているところでございます。

引き続き、我が国の社会経済活動を支える国際拠点空港にふさわしい優れたサービスの展開と、株式会社としての企業価値の向上に全力を挙げて取り組んでまいります。したがって、完全民営化に当たって、こういう高度な公共性を有する社会インフラとして、必要な規制を設けることはやむを得ないということを考えておりますが、自立的かつ効率的な経営を可能とするために、この規制は最小限の規制としていただけるよう、ご検討をお願いいたす次第でございます。

以上完全民営化に当たっての規制のあり方について、弊社の考え方を述べさせていただきました。若干、重複いたしますが、完全民営化に当たっては高度な公共性を有する社会インフラとして、最小限の規制を設けることはやむを得ないと考えますが、その一方で、完全民営化の趣旨に即して、自主的・効率的な経営が可能となるようバランスのとれた制度設計のご検討をお願いして、私の説明とさせていただきます。

ありがとうございました。

○座長 どうもありがとうございました。

それでは、質疑応答に移らせていただきますが、約15分間を予定しております。ご質問、ご意見等ございましたら、自由に。では○○委員どうぞ。

○委員 ご説明ありがとうございます。1点お伺いしたいんですが、株式上場に際して、黄金株を導入するお考えはありますか。お教えいただければと思います。

○成田国際空港株式会社 私どもは、きょうそのルールづくりをご審議いただく場に来ておりますので、私どものほうから何をしてほしいというご意見を今申し上げるのは、やや早いのかなというふうに思っております。先ほどご説明させていただいたように、先生方にはバランスよく私どもの制度をつくっていただければというふうに考えております。

申しわけございません。もう少し規制のあり方等について絞り込まれてきて、その上で、成田また出てこいということであれば、そのときの皆様のご方針に沿った形で私もお打ち合わせをさせていただきたいと考えております。

○座長 ほかにございますでしょうか。

どうぞ○○委員。

○委員 今のご説明の中で、第4項に有事における国家安全保障とのかかわりの中で、平

成18年に国民保護法に基づく計画を作成し、既に政府に提出済みというご説明ですが、それから2年半たっていますので、訓練その他、図上訓練等をおやりになったんだらうと思いますが、最後に社長が結論としてお話になった、いわゆる空港の持っている公共性と民営化というもののバランスを考えた場合に、民営化された空港として国家の安全保障上いかなる配慮が行われているのかということをお聞きしたい。すなわち、こういう規制が公共性を著しく損なうということは、実際に国民保護法あるいはそれに基づく計画をつくったり、それに基づいてマニュアルをつくったり、あるいは訓練をされるときに、民営化された空港として、規制を受けると運営上まずい、あるいは著しく公共性を阻害されるといったようなことを言うのでしょうか、それはどのようなことなんでしょうか。具体的に中身があれば教えていただければありがたいと思います。

以上です。

○成田国際空港株式会社 成田空港に限って申し上げたいと思いますが、当然のことながら有事のときの訓練というものは、日ごろからさせていただいております。それから先ほど申しましたバランスよくという中で、公共性を著しく傷つける等々のご発言ございましたけれども、私どもはいわゆる民営化したから、または民営化しないからどうこうということではなく、国が定められた、または国に対して私どもが義務として負っているものは、きちっとこれは担保してやっていかなければならないというふうに思っております。したがって、民営化後もそういう問題について出た場合は、当然の対応をさせていただきたいというふうに思っております。

○座長 ほかにご質問、ご意見は。どうぞ○○委員。

○委員 3番の国際拠点空港としての機能の確保の中で、北伸によって20万回から22万回。その先、30万回を目指すんだというご説明だったと思うんですが、いずれにしても株式公開をするとなると、資金調達はどうするかという観点が一番大きいと思うんですけれども、例えば30万回というのはもう少し先の話かも知れませんが、資金調達という観点から見たときに、高株価政策をとれば一番ですね。少しの株でもって多額の資金が調達できるということなんですが、この資金調達というのは、今現状はもちろん借入れされていると思うんですが、株式公開するとマーケットから調達できるというのが一番のポイントだと思うんですが、この30万回となったときに、一体どのぐらいの資金が——全く概算でしょうけれども——必要なのか。それが果たしてマーケットから調達できるのかどうなのかということもちょっとご説明いただきたいと思います。

○成田国際空港株式会社 今のご質問でございますが、ご存じのとおりこの問題は2つの側面があると思うんです。やはり首都圏空港としていわゆる今後予想される需要の拡大に備えて、成田空港そのものもやはり自分で自分たちの幹を太くしていかなければならない、こういう面があると思います。

もう一つは、やはり地域のご理解とご支援がないと、私どもが勝手に回数をふやすというわけにはいかないという点があるかと思います。まず20万回をこの2010年3月に2,500

メートルに平行滑走路を延伸することによりまして、地元のご理解もいただいて22万回ということになるわけでございますけれども、その先いきなり30万回であるのかどうかという議論は、これからしていかなければいけない。ただ、我々としてはやはり30万回はきちっとクリアしていかないと、やはりオール日本で考えて、羽田との関係もいろいろありますけれども、羽田がそうシンプルに急に対応できるような状況にすぐにはなり得ないと我々は判断しておりますし、やはり余り歴史に触れてはいけないんですが、先ほど申しましたように、やはり成田も大変な歴史を背負って、ここまで地域との協力でまわっています。したがって22万回以降については、地域のご理解、特に騒音問題ですとか、環境問題ですね。それからやはり国のほうで見ていただいております管制の問題ですとか、それから私どもが実際にやらなければならないいわゆる施設の増設ですとか、こういった問題をきちっと踏まえて対応していきたいと思っております。

30万回になるのにどれぐらい資金がいるのかということころまでは、今すぐどうこうということではないと思うんですが、やはり我々の体力でできる範囲で行けるのかなと思っております。それが1,000億であるか2,000億であるか、その辺を十分これからも詰めてまいります。回収ができないことをやろうとは思っておりませんし、我々も国からそういうことを任されている以上、十分な計画を立てて調査をした上で実態に合っているかどうかも見たと、やっつけていきたいと思いますし、首都圏の旺盛な需要はあるんですが、これがどういうふうにもまた伸びていくのかということも見ていかなければいけない。やはり日本国が強くて、初めてそれを支える空港事業としてこれが頑張っていけるということもわかっております。日本国が強くて初めて日本の航空産業もさらに世界に羽ばたいていく。いろいろな観点のことを考えて、我々は皆様のニーズに合った、そして我々自身が民営化して、その民営化にふさわしい会社業容というものをよく考えて対応していきたいというふうに思っております。

今の時点ではこれ以上のことはちょっと申し上げられないんですが、よろしくご理解いただければと思います。

○座長 どうぞ○○委員。

○委員 2点ほどお伺いしたいのですが、最初に経営の基本的な考え方というところで、民営化に当たって成田空港を世界トップレベルの空港にしたいというお話があったと思うのですが、この世界トップレベルの空港というのはどのような意味合いのトップレベル——例えば経営の業績であるとか、あるいはサービスなのか、その辺をちょっとお伺いしたいというのが第1点です。それから第2点目として、6番目のところでいろいろなターミナルビルであるとか、あるいは航空保安施設とか、様々な資産を持っていて、様々なサービスを提供するということになると思うのですが、これについてはより効率的な経営を行うため、会社自体を、法人として分社化できるのかどうか、この2点をちょっとお伺いしたいと思います。

○成田国際空港株式会社 まず1点目でございますけれども、トップレベルと申しました

のは、最近よく東アジア等容量の大きな空港が見られますし、アジアのゲートウェイ構想等々あるのはよく存じ上げております。ただ、私どもは容量競争をやろうということよりも、どちらかというとな機能、利便性、そしてお客様の満足度、しかし何よりもやはり30年成田はほとんど無事故で来ているわけですが、この安全を基盤に置いた誰が見てもやはり成田というのは安全でかつスマートにきちっとやっているなど思っていただけのレベルの世界トップレベルということで、容量は私どもも先ほども申しましたように、30万回を目指すにしましても、最近のいわゆるトランジットを主体とした空港運営をされている国、またはその施設がアジアに幾つかございますけれども、それと同じことを我々が展開しようとしても、なかなか難しいところもあるのかなど。ただ、日本国のこれからの展開、または日本国のポリシーがどう転じていくかによって、我々空港のあり方というの、当然のことながら変わっていくのではないかというふうに思っております。

それから2点目なんですが、やはりこれは開港以来、施設を含めまして上も下も一体運営で私どもやってきております。そんなことからこれを分離させてということは今考えていないというふうにご理解いただければと思います。

以上でございます。

○座長 ○○委員どうぞ。

○委員 私も2点あるんですが、まず1点目は成田空港をつくるときのいろいろな闘争があつて、まだ一部地域が使えない地域があるというふうにお伺いしていますが、たしか消防署のあたりですか。これはどの程度の地域があつて、それが発展にどの程度阻害要因となっているか。それからそれは解決の見込みがあるのかどうか。なかなか難しいかもしれませんが、現時点の状況、ちょっとわからないんで教えていただきたいのが1点と、それからこれから競争力をつけていくというときには、経営者をどういうふうな構成で組成するかによっても全然違ってくると思うんですが、経営者をどういうふうな形で——取締役ですね——組成しようと今はお考えかということをお持ちであれば教えていただきたいと思ひます。

○成田国際空港株式会社 空港に未買収地域があることは、今先生がご指摘のとおりでございます。まだ3.4ヘクタールほど、数字的には大変小さいものになってきておりますけれども、これはいい悪いという世界でなくて、やはり空港を開く前から地域に入って頑張っておられる方々、その方々のうちのごく少数の方が、現在もそこにいて頑張っておられる。ただ、私どももいろいろ考えまして、やはり2,500メートル化し、そして22万、さらにはその上のいわゆる容量を確保するために、具体的にどういうふうにしたらやっていけるんだろうかということで、先ほど申しましたように県初め、皆様のご協力をいただきながら、地域のご理解を得た上で、いわゆる環境の問題、そして施設の問題、さらには運用の問題、これは飛行ルートを含めたそういったものを迅速にスピード感を持って検討することによって、成田は狭い、使い勝手が悪いところを克服しようということで、今対応している最中でございます。

ですから、それが大きな障害になっているということではないんです。ただその地域をお持ちになっておられる方については、それでは余り障害になっていないからいいやということではなくて、この問題はやはり将来に備えて、それがすぐ活用できる土地であるかどうかは別として、きちっとした対応は今後も続けていくというふうにご理解いただければと思います。

○委員 ということは、30万回というのはその未買収地域が残ったままでも。

○成田国際空港株式会社 できると我々は確信して、それだけの需要が出てくればそういう対応を段階を追ってやっていきたいというふうに思っております。

○委員 ではあと経営陣のほうを。

○成田国際空港株式会社 経営陣、なかなか難しいご質問なんですけど、世間でいろいろな話がありまして、私も実は民間から参りまして、来る前はいろいろなことで、いやお前、官庁が牛耳っている会社に行って大変だぞとか、いろいろなことを言われましたけれども、やはり私自身まだ1年数カ月しかたっていないんで、まだまだひよっこではあるんですが、私なりに成田へ来て、やはり成田のこのすばらしさ、そして日本のやはり表玄関を支えている空港であるということで、周りの皆さんが大変力を入れておられる。これは別にお役所から来られた方も、プロパーの方も含めて、みんなが一致団結して仕事をしているいい環境をつくっている会社だなというふうに私は思いました。

もちろんまだまだ改善しなければならぬ点は幾つかあると思いますが、意識という意味においてはみんながこの会社をよくしようと、またはよくするんだという自負を持ってやっただけに思っています。したがってそういった中から人を選んでいかなければいけないのかなと思っております。お役人出身であるとか、プロパーの方だとか、そういったことの基準ではなくて、やはり人物でその人がどれだけのことをやっただけに思っています。ことであれば、私はもうその人物を主体とした考え方ももちろん国とも相談しなければならぬところもあるかもしれませんが、我々としての対応をきちっとやっていきたいというふうに思っております。

すみません。余り回答になっていないかもしれませんが。

○座長 予定した時間が大体来ましたので、あといろいろご質問があるかとは思いますが、ここで成田国際空港株式会社に関係いたしましては終了ということにさせていただきます。森中社長、小堀副社長、本当にありがとうございました。

○成田国際空港株式会社 どうもよろしく願いいたします。今後とも一生懸命やります。

2. 関係者ヒアリング

(2) 千葉県

○座長 続きまして千葉県の植田浩副知事、依田茂総合企画部長よりご説明をいただきたいと存じます。

それでは、よろしく願いいたします。

○千葉県 千葉県副知事の植田でございます。隣におりますのが千葉県総合企画部長依田でございます。よろしく願いいたします。

本日は成田国際空港株式会社完全民営化に関しての意見を述べる機会をいただきまして、まことにありがとうございます。時間の関係がございますので、早速ですけれども、配付させていただきました資料に基づきまして、ご説明させていただきたいと思っております。

本県からは、最初に本県の首都圏空港の機能拡充に対する基本的な考え方について、それから開港から30年を経過した成田空港と地域との関係について、さらに完全民営化を控える中で、成田空港と共栄を目指す地域の新たな取り組みについてご説明させていただきまして、成田空港のこれまでの経緯を踏まえまして、完全民営化に向けて必要と考える措置について、その意見を申し上げたいと存じます。

資料のまず1ページをお開きいただきまして、首都圏空港の機能拡充に対する本県の基本的な考え方についてでございます。人、物、情報など、地球規模でしかも短時間に移動するグローバル社会にあって、航空機の果たす役割は極めて大きなものがございまして、国際航空需要、急速に増加していることは改めて申し上げることもないところでございます。このために経済成長の著しいアジアの各国において、ソウルですとか上海ですとか香港ですとか、大規模な国際空港の整備が着々と進められておりまして、我が国の国際競争力の相対的な低下が叫ばれる中で、とりわけ首都圏における国際航空機能を拡充していくことが喫緊の課題となっているところでございます。

このため、政府のいわゆる骨太の方針で、2010年における成田空港の平行滑走路2,500メートル化と、羽田空港の再拡張事業の完成によって、新たに生み出される年間8万回の国際線の枠について、両空港の機能を有機的連携によって、一体化、24時間化させる中で、首都圏における国際航空機能の最大化を図ることとされているところでございます。

これらの中で、本県では、国のほうでもおっしゃっております成田は国際線の拠点空港、羽田は国内線の拠点空港という位置づけのもとで、成田を補完する羽田空港の国際化について理解を示しまして、成田空港の平行滑走路北伸2,500メートル化の着手に加え、羽田空港の再拡張事業や、国際線の導入においても騒音影響への対応、山砂採取や漁業補償など、最大限の協力をさせていただいているところでございます。

また、本県は両空港の国際航空機能の最大化を目指す上で、両空港間や成田と都心とのアクセス整備が急務であると考えておりまして、現在、成田新高速鉄道、北千葉道路、圏央道の整備を積極的に推進しているところでございます。特に羽田、成田両空港の供用開始と同時期でございます平成22年度に運用開始を目指しております成田新高速鉄道完成後は、成田空港と日暮里の間を36分で結ぶことになり、大幅なアクセス改善が図られることになるところでございます。さらに加えて、本県では都営浅草線を活用して、両空港間のさらなる時間短縮についても、国や関係自治体と検討していきたいと考えているところでございます。

2 ページにまいりまして、ここから成田空港に関してご説明を申し上げます。先ほどもご説明いたしましたけれども、成田空港、2,500メートル化の北伸工事が順調に進められております。一方で、成田空港は本年5月で開港から30年を経過し、地域に密着した存在となっているところでございます。そこで成田空港が地域にどのような影響を与えているかということをご説明させていただきたいと思っております。

まず左半分がプラス面の影響ということでまとめてございます。成田空港は現在年間3,500万人の旅客が利用し、220万トンを超える貨物を取り扱う世界有数の国際拠点空港でございます。我が国はもとより空港周辺地域の経済を支える重要な役割を果たしているところでございます。周辺9市町の人口ですとか、地方税収の推移、それから今後の状況を使って今からご説明させていただきたいと思っておりますけれども、まず人口と地方税収が上のグラフ1というところに掲げてございます。開港前の昭和50年と比べますと、ともに急激に増加してございまして、人口が4割以上ふえているということ、それから地方税収に至っては9倍以上に伸びているという状況がございまして、それから地域から空港内の関連事業所に勤務しております従業者数ですけれども、下の図1というところがございますが、全体で約4万7,000人働いておられるのですけれども、千葉県内の県内から85%、約4万人が働いておられる、それからその59%に当たります約2万3,000人が、地元の9市町から勤務しているという状況になっているところでございます。このように成田空港、開港から30年を経過しまして、いまや地域に密着した、地域にとって密接不可分な存在となっているところでございます。

他方で、そのページの右側、マイナス面の影響でございましてけれども、やはり地域にとって一番大きい課題は、内陸型の大規模空港ということで、騒音問題でございまして。成田空港は、運用に当たって、運用時間の制限や、離着陸コースの特定などが行われておりますけれども、ごらんとおり、騒音区域が南北30キロメートル、面積8,700ヘクタール以上にも及んでございまして、その区域内には約5,400戸の戸数の住家がございまして。これらの方々は今後未来永劫、航空機騒音とともに生活していかなければならないという状況にあるわけでございます。

さらにこの区域内のうち、503戸が移転補償対象の区域に入ります。既に移転された方々、新たな生活環境に慣れるまで大変な思いをしていると伺っているところでございます。その他この騒音だけに限らず、電波障害ですとか落下物の事故なども頻発しているところでございまして、これらの解消に努めていく必要があると考えております。

以上申しましたように、成田空港プラス面、マイナス両面両方あるわけですがけれども、空港と地域の双方、これらマイナス面の解消に努めながらプラスの効果を最大限生かせるように互いに協力しつつ努力しているという状況でございまして。

次に、3 ページでございまして、成田空港平行滑走路2,500メートル化の完成によって年間発着回数が2万回増加し、22万回となるところで、先ほどございましたけれども、この発着枠も早晚限界に達することが予想されているわけですが、そのような状況にありま

して、成田空港周辺地域では、地域と空港が一体となって共生から共栄に向けてということで、新しい動きが出てきているところでございます。

本年1月に、成田空港周辺9市町で、成田空港のポテンシャルを積極的に受けとめまして、空港とともに発展を目指そうということで、今後の成田空港と地域づくりのあり方について検討いたします、成田国際空港都市づくり推進会議を立ち上げられたところでございます。この推進会議では、「成田空港を共通の財産として活用し、地域と空港が共生・共栄する魅力ある国際空港都市づくりを目指す」ということを基本理念にいたしまして、成田国際空港都市づくり9市町プランの策定に着手し、具体的な検討を進めているところでございます。同時にこの推進会議では、空港会社に対して将来の発着回数の可能性について説明を求め、空港会社から示された発着回数30万回という可能性を踏まえまして、経済波及効果などプラス面、それから騒音等のマイナス面の双方から、調査実施あるいは検討の方向についての協議をするなど、具体的に動きを始めているところでございます。推進会議の基本構想にあります空港を地域が支え、育てるという考え方、これまでの成田空港の歴史にはなかった画期的なものであると考えておりまして、県のほうでも庁内に国際空港都市づくり庁内連絡会議を設けまして、推進会議に支援・協力を行っているところでございます。

このような動きをご理解いただきまして、成田空港の完全民営化後も地域と空港が共生・共栄していけるような仕組みづくりをお願いしたいと考えているところでございます。

続きまして、4ページと5ページは、地域と成田空港の歩んできた歴史的な関係について述べさせていただいております。歴史の話、なかなか最近はあまり認識のない方も出てきたということでございます。空港の歴史は、地域の地元の住民にとってはやはり未だに生々しい部分もございまして、空港問題を議論する際には、やはり避けて通れない部分があるのではないかと考えております。先生方におきましては、もう本当に十分ご案内のことだと思えますけれども、若干だけお時間いただきまして簡単に述べさせていただきたいと思えます。

まず4ページですが、成田空港の歴史、大きな流れで申しますと4ページの一番下にございます反対運動、対立構造の解消、地域と空港と共生ということで、こういうステップを踏んで現在があるものと考えております。

まず最初に、位置決定に端を発した反対運動から開港まででございますが、成田空港の位置決定、後にボタンのかけ違いと言われたように、地元に対する丁寧な説明というプロセスが欠けたために、地元で激しい反対運動が起こって、その結果長く地域が混乱することになったところでございます。さらに過激派集団が介入したことによって、単なる運動ではなくて闘争へと激化し、尊い犠牲者が多数発生するという状況も生まれたところでございます。

そのような中で、成田空港は昭和53年に4,000メートル滑走路1本で開港を迎えましたが、その後も反対闘争がおさまらず、特に昭和63年に千葉県収用委員会の会長が襲撃

される事件をきっかけに、収用委員全員が辞任され、平成16年12月に再建されるまでの間、県内公共事業の執行に大きな支障が生じたところでございます。このように、長い間の反対闘争や、地域内の対立、同時に問題の硬直化等、地域の疲弊を招いておりました。ただその後、この状況を打開するために、地元から問題解決を目指した動きが出てきたところでございます。

2つ目のステップ、対立構造の解消でございますけれども、地元有志を中心に組織されました地域振興連絡協議会が、平成3年から成田空港問題シンポジウムを開催することになりました。このシンポジウム、いわゆる隅谷調査団と言われた5名の学識経験者の方々によって主催され、国、県、空港公団、反対同盟が公開の場に一堂に会し、延べ15回にわたって空港問題の歴史的な検証を含めて、激しい議論を行いました。そして最終的に国が土地収用裁決の申請を取り下げるということ、それからB滑走路、C滑走路の建設について、地域との平和的な解決、話し合いで解決していくということ、さらには対等な立場で話し合える場を設けることを参加者全員が確認し、終結したところでございます。このことによって、長く続いた対立構造の解消に向けて、大きな一歩が踏み出され、共生に向けた具体的な取り組みについて話し合いの場が設けられることになったところでございます。

この話し合いの場が最後のステップ、地域と空港の共生への道を探るための成田空港問題円卓会議の開催につながってまいります。平成5年に始まったこの円卓会議、それまでの国、県、空港公団反対同盟に加えまして、地元自治体代表、民間代表、住民代表が参加して、それぞれの立場から滑走路問題、地域と空港の共生のあり方について、議論を行ったところでございます。12回にわたる会議の結果、調査団が、空港の建設、運営の構成を担保する共生懇談会——今の共生委員会ですけれども——を設置すること、平行滑走路用地取得は話し合いによること、会議で議論された騒音対策や地域振興策の実現のために努力することなどの所見を発表し、これを参加者全員が受け入れたことで、共生に向けた具体的な取り組みに着手されることとなったところでございます。

5ページをご覧いただければと思いますが、地域と空港の共生への展開とございますけれども、平成10年に国、空港公団は成田空港問題シンポジウムから円卓会議へとつながった議論を受けまして、今後の具体的な取り組み指針として、「地域と共生する空港づくり大綱」を公表いたしました。その理念は空港づくりは地域づくりであり、共生策、空港づくり、地域づくりを三位一体として進めるということ、そしてこの共生理念は成田空港がこの地にある限り、永遠の課題であるというものでございます。なおこの大綱発表前には、具体的な動きとしまして滑走路計画や騒音問題などの円卓会議の合意事項22項目について、点検・協議するための場として、平成6年12月に共生委員会が設置され、また新たにきめ細かな騒音対策を実施するため、県、関係市町、空港公団の出資によって財団法人成田空港周辺地域共生財団が設立されるなど、地域と空港の共生に向けた取り組みが着々と進められたところでございます。

さらに県においては、平成13年に国、県、関係市町、空港公団四者による成田空港に関する四者協議会を設立しまして、地域と空港の共生に向けた具体的な取り組みについて協議していくこととしまして、現在この四者協議会が滑走路の計画や発着回数、さらには騒音対策などについて、最終的な協議の場としての役割を担っているところでございます。平成14年の暫定平行滑走路の供用開始や、平成18年の2,500メートル滑走路工事への着手は、これらの動きの中で関係住民との話し合いによって理解と協力を得て、実施に移されたものでございまして、今では話し合いによって関係者がお互いに納得した上で、物事を進めていくルールが確立されたと考えております。

最後に、以上を踏まえまして、完全民営化後の空港と地域のあり方についての考え方、6ページでございます。本県は空港会社が完全民営化することによって経営の効率化を図り、空港利用者へのサービスの向上を目指していくことは、時代の要請に沿う方向であると理解しております。一方で、周辺自治体や地域住民の最大の懸案は、完全民営化の結果、利益優先の考え方によって、これまで積み上げてきた地域と空港との共生・共栄関係に向けた取り組みが希薄化することです。これまで申し上げてきたように、成田空港と地域との関係は、長い歴史の中で示された方針に一定の結論を見出しまして、この方針のもとに関係者が一体となって歩んでいる状況でございます。このために、完全民営化後も環境・共生策に関する現在の法制度を含めた枠組みですとか、これまでの建設・運用に関して地域と約束されてきた事柄が、引き続き確保されることが必要であると考えているところでございます。

したがって、今回の議論の焦点でございます空港完全民営化後の規制のあり方についてですけれども、以上申し上げました観点から、外資規制を含む資本規制を初めとして、一定の公的関与が必要であると考えております。

それから一点、ここで地元自治体による空港会社の株式保有について付言させていただきたいと思っておりますけれども、地方自治体による株式保有は、空港会社の経営の安定化に資するものと考えられます。あわせてこれまで空港建設、機能拡充にさまざまな形で協力してきた地域といたしまして、完全民営化に当たっては株式を何らかの形で優先的に保有してほしいという思いがあるところでございます。したがって、ぜひともこの地元自治体、地方団体の意向についても、ご配慮いただければと考えているところでございます。

以上が私どもの考え方でございます。先生方におかれましては、ぜひとも地域の事情を踏まえられた上で、慎重なご審議をお願いしたいと考えております。

以上でございます。

○座長 ありがとうございます。

それでは、17時5分をめぐりに質疑応答に入りたいと思っておりますがいかがでしょうか。

どうぞ○○委員。

○委員 地域の利益と申しますか、自治体の利益と申しますか、それと相反する場合がありますというお話だったんですが、相反する場合に外資規制をしなければいけないというロジ

ックがよくわからなかったんですが、なぜ外資規制をすればその地域の利益に資することになるのかという点についてご説明いただけますでしょうか。

○千葉県　そもそも外資規制がどういう形で、それぞれの個別の方法いろいろあると思いますけれども、行っていくかというところで、それぞれの事情があるかとは存じます。基本的には地元の考え方を私のほうで述べさせていただくということが、この場では一番いいのではないかと考えておりますので、その旨申し上げさせていただいているところでございますけれども、一つはやはり内国法人と比べて我が国の慣行ですとか、あるいは歴史的経緯についてさほど詳しくないであろうという外資の方々、多数の株を保有したり、あるいはその経営を支配するということに対して、地元で大きな不安を抱く声が強いのということが挙げられると思います。

それから、ちょっと直接先生のご指摘というかご質問にお答えになっているかどうかはございますけれども、成田空港について内外無差別ということになった場合に、他の個別法、例えばNTTですとか航空会社とか、ほかの外資規制が設けられている法律との関係についてもどう整理するか、その辺の整合性をどうとるのかということについて、地元において強い不安というか、意識があるということもございます。これらを踏まえて、私どもで申し上げさせていただいているところでございます。

以上でございます。

○座長　○○委員、いかがでしょうか。

○委員　それは単なる不安であって、実体のないものであると解釈してよろしいですか。

○千葉県　最終的に外資の規制を導入するかどうかというところは、そもそも今日の議題にもなっていると私はお伺いしておりますけれども、その部分の議論は、さまざまな意見があると思いますが、私どもの地元の考え方というのは今申し上げたことであるということをご理解いただきたいと思います。

以上でございます。

○座長　では○○委員どうぞ。

○委員　これは成田国際空港会社の発表とも関連していますけれども、第1回の議論の中で、規制が全く必要ないという発言をした人はいなかったわけですね。何らかの規制が必要だということでは満場一致だったと私は理解しています。では、どういう規制がどういった理由で必要で、どういった目的のために何を担保するためにはどういったことが必要なのかというそういう議論がずっと進んでいるわけです。

その中で、今○○委員がおっしゃった外資規制で何が守られるのか。逆に外資規制で本当に十分なの。国内だったら絶対に歴史を尊重してくれて、国民感情わかっているのかというほうが、むしろ私としては不思議で、外資規制を入れればそれで安心だと思っているというのが非常に不思議なんですね。だからそういったことは誰が持っているかということが重要なのではなくて、どういった行為をされると非常に困る。国として困る、あるいは利用者として、あるいは地方自治体として困るということがやはりあると思うんですね。

あるいはこれから発表があるであろう航空会社にとっても困るといえることがあるわけで、だから完全民営化した場合に、それはもちろん会社は利益を追求するわけだけれども、その利益を追求する中で、ここまではいいですよ、ここまでは創意工夫してやってください、でもここから先は困りますということが出てくると思うんですね。それは独占施設の問題であるし、あるいは千葉県の方が強調されたように、これは非常に大きな外部性のあるその地域住民と非常に利害が絡んでいるわけですから、そういった中でどこまでを自由な利益追求にさせていただいて、でもこれは独占施設なんだから、当然規制はかかりますよねという形で考えていくということが重要で、もう少し踏み込んだ、だったら何が必要なんだ、だったら何が困るんだという議論をしていただきたかったなというふうに思います。

最初に申し上げるべきだったと思いますけれども、こういった歴史問題は十分理解しているつもりで、それを突き崩すということはずっとあり得ないということで、これは別に外資だから、内資だからということではなくて、これは民営化するに当たっては当然そういったことは十分歴史を引き継ぐということは、もう十分重要的なことだというふうに考えております。ただ、その歴史問題とそれから外資、内資というのは、私は直接関係ないというふうに思っています。

○座長 ほかにご意見、ご質問等ございますでしょうか。

○○委員どうぞ。

○委員 騒音区域、マイナス面ということで、防音工事対象が5,403戸、それから移転補償対象503戸というふうに2ページに書かれていますが、これは30万回やったときに、騒音対策がさらに必要であるということではありますが、回数はふえますが騒音の大きさがふえるわけではないと思うので、既に防音工事をされているところについては、新たな工事はいらなさそうな気がするんですが、その確認と、それから30万回になったときに、では新たに防音工事をしないとイケないのがどのくらいふえて、幾らぐらい必要なのか。大体ですけども。その辺のところを教えてくださいたいと思います。

○千葉県 先ほどN A Aの社長さんからございましたように、30万回について具体的にまだこういう形というところの提示がございませんので、例えば飛行のルート自体も、今と同じ形で飛んでいくのか、あるいは若干滑走路から出たときの角度が振れるだけ対象面積も増えてまいりますので、その部分は今の段階では何とも申し上げられないと思います。いずれにしても30万回ということであれば、それに対応した騒音区域に対する配慮ですとか、対応というのは必要になってくるとは申し上げますけれども、具体的にどうこうということは、今の段階では申し上げられないと思っております。

○委員 もちろんそうなんでしょうけれども、我々素人は全然想像がつかないので、例えば5,403戸というのがどのくらい……もう全然わからないんです。

例えば、私、素人的に考えると、空港が防音工事対象こうなっていますよという地図みたいなのが多分あると思うんですよね。それが最大限ちょっと振れることによって、これだけ地域が広がるとすれば何戸ふえるとか、最大限ふえてもこれだけと、マックスぐらい

何かありそうな気がしたんです。全然わからない。全然わからないというのは普通民間ではあり得ないので。

○千葉県 ただ、まだ私ども30万回するというのを……

○委員 いやいや、そうではなくて、将来的にどのぐらいいるのかなという、資金調達とかそういった面から考えてですね。要は利益を生まない投資になるわけで、それがどのぐらい必要なのかなというのを、桁でもいいんです。ちょっと知りたいなと思っています。

○千葉県 お話しできる段階でお話しさせていただきたいと思います。

○委員 そうですか。

○座長 ほかにご意見、ご質問等ございますでしょうか。

○○委員どうぞ。

○委員 6ページに書いていただいていますように、利益優先により地域の対策が希薄化することが最大の懸念だとかいうご主張、それはよく私もわかるところですが、この希薄化するという、株式公開をするとやっぱり利益優先とはいいませんが、どうしても利益を追求しなければいけない。コンスタントに利益を上げ続けなければいけないという使命が上場会社のトップにはあるわけですね。どうしても希薄化するとと言われてしまうと、今までと同じようにできるかどうかというと、いやそれは必ずしも今までと同じでないかもわからないということなんですが、程度もんだと思うんですね。それは地域の共生というのは私は非常に重要だと思っています。

これは希薄化するという懸念があるとおっしゃっているんですが、もうちょっと具体的にご説明していただいたほうが、どこが外資も国内も含めてそうだと思うんですが、こういうことになると困るところをもう少し具体的に、きょうなのか、後でも結構なんですが、ご説明いただいたほうがいいのかなという気はいたしました。

○千葉県 基本的には先ほど申しましたように、今まで長い歴史を踏まえてお互いの間に話し合いで物事を解決しようと、話し合いを十分した上で物事を進めていこうという理解がされておりますので、極端な話、今まで約束事が全く反故にされるかとか、あるいは話し合いについて途中でもうやめてしまって、このあたりでいだろうということになって、具体的にこれこれということ今この段階でちょっと申し上げられないで申し訳ないのですが、やはり今までの約束事項について、十分踏まえて対応していただけるのかどうかということに不安を持っているということがございます。

○座長 どうぞ○○委員。

○委員 将来のことはわからないというのはわかります。では5,403戸というのは、平均すると1戸当たり幾らくらいその防音工事、いろいろな程度あるんでしょうけれども、平均すると幾らくらいいるものなんですか。桁が知りたいんです。全然わからない。

○座長 わかりました。成田空港株式会社のほうでお答えいただければと思います。

○成田国際空港株式会社 民間、防音工事のこれまでの件数が約4,500世帯ですが、それに対してかかった費用が約234億です。

○座長 ほかにご質問、ご意見ございますでしょうか。

どうも法律家としての立場からしますと次のように思うもですが、いかがでしょう。確かに従来の歴史的な経緯を踏まえて、いろいろ環境・共生策、その他のご懸念に答えるべく、国、公団といろいろ話し合いをして大綱を定め、あるいは取り決めをすとか、いろいろやられてきたわけです。もし今後そういう取り決めとか約束とがまもられなくなる懸念がお有りになるというのであれば、法的に、それが成田空港株式会社に引き継がれるという仕組みを考えれば、その懸念については相当程度防御できるというふうには思うのですけれども。そうすると今までの成田空港会社法に規定されている環境・共生策、あるいは地域と約束してきた事項というのがございますが、これらの事項が成田空港株式会社に引き継がれるということに、現状でも法的になっているのかなっていないのか。この辺のところは千葉県の認識としてはどうなのでしょう。

○千葉県 基本的に今の成田国際空港株式会社法で、実際に会社が行う事業について列記していただいておりますので、その仕組みが引き継がれることになれば、一定程度その部分は担保されるのではないかと考えております。ただ、もちろん法律で書ききれていない部分もございますので、その部分はまた事実上の約束という形になる部分もあると思いますけれども、いずれにしても、今の成田空港会社と地元との関係を担保されるような形で仕組み全体をつくっていただきたいというのが私どもの要望でございます。

○座長 そうしますと、予定しました時間がまいりましたので、まだご質問、ご意見おありになるかと思っておりますけれども、これで千葉県の関係でヒアリングは終了ということにさせていただきますと思います。

千葉県の植田副知事、依田総合企画部長、お忙しいところご出席いただきましてありがとうございました。

2. 関係者ヒアリング

(3) 定期航空協会

○座長 それでは、最後に定期航空協会の西松遙会長よりご説明をいただきたいと存じます。

それでは、よろしく願いいたします。

○定期航空協会 定期航空協会の西松でございます。

日ごろ、大変委員の皆様、あるいは関係官庁の皆様には、大変当協会の活動あるいは会員各社の事業面に特別のご厚意を賜りまして、厚く御礼を申し上げたいというふうに思います。また本日はこのような発言の機会をいただきまして、まことにありがとうございます。

それでは、お手元のペーパーに従いまして、この空港インフラへの規制のあり方についての手前どもの考え方のご説明をしていきたいと思っておりますが、我々はあくまでもユーザー

ということでありますので、ユーザーとしての問題提起は幾つかさせていただきますけれども、それに対する処方箋、法的なバックグラウンドを含めた処方箋を持っているわけではありませんので、そういう観点からお聞きいただければとこんなふうに思います。

それでは、まずページをめくっていただきまして、手前どもの定期航空協会、何ぞやというところについてのご説明をしたいということでございますが、この定期航空協会は国内の定期航空会社16社で構成をされております。この設立はそんなに昔ではございません。1991年に設立をいたしまして、主な活動としましては、航空運送事業に関する調査・研究、あるいは必要な税制等々の要望があれば、業界としていろいろ活動をする。あるいは航空利用者への広報活動、まとめて広報をしようというような件について対応しているという組織でございます。このペーパーでございますとおり、体制あるいは役員のメンバーについては後ほどごらんいただければというふうに思います。

それでは、次のページでございますけれども、航空会社の基本スタンスについてということで整理をさせていただいておりますけれども、冒頭申しましたとおり、我々はユーザーでありますので、私どもが空港にお願いするということは、もう最終的な仕上げとなりますとおりでありまして、よいサービスを適正な料金で利用できる、これに尽きるわけです。空港の姿を見ますと、利用者、航空会社、国、いずれにとっても重要なインフラでございますが、一方で地域独占性があるということでございますので、競争による料金水準の低廉化やサービスの向上といった、いわゆる市場原理がなかなか働きづらいという傾向にございます。したがって、我々としてはこの適正な料金、あるいは適正なサービスの水準を確保するという仕組み、あるいはルールを確保、確立することが必要であるというふうに考えております。

それでは、次のページでございますけれども、最初に料金のところでございますけれども、現在の空港法におきましては、ご案内のとおり国管理空港以外の着陸料は届け出制、それから指定空港機能施設事業者が定める旅客取扱施設利用料につきましては、上限認可制となっております、いわゆる料金規制の対象となっておりますけれども、いずれの制度におきましても利用者が料金の設定根拠、あるいは妥当性を十分に検証できる仕組みにはなっておりません。したがって、この料金算定の基礎となるデータなどを我々利用者であります航空会社を含めた関係者に開示していただきまして、その他の空港のコスト、あるいは料金水準と比較検証できるような仕組みが必要であるとこんなふうに考えております。

それから細かな話になってきますけれども、使用するにあたりましては、ボーディング・ブリッジ、これはいわゆる飛行機に蛇腹のようについてくるやつがあるんですけども、こういったボーディング・ブリッジ、あるいは給油施設といった個別具体的な航空運送、あるいは運航にとって利用が不可欠な施設につきましても、料金規制の対象とすべきであるとこんなふうに考えているところでございます。

次のページにサービス水準についてお話しさせていただきたいと思っておりますけれども、現

在、もちろん空港におけるサービス水準確保という点では、各空港あるいはターミナルビル会社の皆様によって、日々サービス水準の向上に取り組んでいただいているところがありますけれども、なかなか客観的に比較しづらいところではありますけれども、この求められるサービス水準を、利用者の視点を含めて、一定の定義をした上で現状把握・分析してフィードバックしていく、こんな仕組みが必要ではないだろうかというふうに考えます。これも先ほどの料金のところでも触れましたとおりでありますけれども、具体的にはいろいろな個別のものがどんな状況にあるかということが、旅客利便性は非常に大きく影響を受けます。具体的には駐機スポットの位置ですとか、ボーディング・ブリッジの設置、これがあるかないか、あるいは使用状況、使いやすいかどうか、こういったことも大事ですし、それからお客様にとって今大変な負担になっております保安検査の待ち時間がどれくらいであるとか、あるいはフライト情報、これは最近、もうかなり技術革新が進んでいますのでいろいろな仕組みがあるんですけれども、このフライト情報のわかりやすさなども、こういった分析、評価の対象にさせていただいて、さらに一層のサービス水準の向上に向けて動いていただければとこんなふうに思っております。これは表の中にありますとおり、ICAO、いわゆる国際民間航空機関、あるいはEUにおいても、いろいろこういった点についても物言いをしておって、何とかこのサービス水準を上げようとかこんなふうに動いておりますけれども、料金だけではなくて、こういった視点からもぜひアプローチしていただきたい。そういう仕組みをつくるべきであろうと、こんなふうに考えております。

それから最後になりますけれども、今まで申し上げてまいりましたところは、空港会社に関するお願いをしてきたつもりでありますけれども、こういった視点は当然空港ターミナルビル会社につきましても、当たっているのではないかとこのように思っておりますので、空港会社のみならず、こういったターミナルビル会社に関しても、こういった公共性あるいは地域独占性という特殊な会社でありますので、こういった視点から空港会社と同様の観点で評価、あるいは必要があれば規制をすると、こういったことも検討の対象にいただければよろしいかなというふうに思います。

いずれにしても、手前ども航空会社でありますけれども、最終的なエンドユーザーであるお客様にすべてがかかわってくる話であります。当然コストが低ければ、お客様に提供する料金も下がってくるということでもあります。これからますますお客様のサービスに対する期待感というのが高まってくると思っておりますけれども、これは機内のみならず、空港も国際線で動くということになりますと、空港にはお客様が平均すると1時間から1時間半ぐらい滞在するわけありますので、そういった意味で空港におけるサービス水準をさらに下げる、こういうことが最終的なエンドユーザーであるお客様の期待に対する答えになるということでもありますので、くどいようですけれども、ぜひともコスト、それからクオリティ、サービス水準でありますけれども、この2点からどんな規制が、あるいは約束事があってしかるべきかと、こういう観点でご検討を賜ればありがたいなとこんな

ふうに思っております。

私のほうからは以上でございます。

○座長 ありがとうございます。

それでは、ご質問、ご意見の段階に移りたいと思います。いかがでしょうか。どなたからでも結構でございます。

○○委員どうぞ。

○委員 基本的には理解できるお話なんですけど、もう少し具体的に、料金についてどのような規制が航空会社からすれば望ましいとお考えになっているのかという点について、お伺いしたいというのがこれが1点。次に、1点目とかかわりがあるんですけど、地域独占性というのをどうお考えになっているのか。単に首都圏においては主要な空港は2つしかない。だから競争は十分できない。多分、そんな単純なお話ではきっとないと思うんですよ。2つしかないんだったら、航空会社だって日本には大きいのは2つしかないわけで、私は航空会社に運賃規制をしなければいけないとは全く思っていない。どのような点で独占力を持っていて、だからこのような具体的な規制を必要とするという、その点についてもう少し具体的なご意見をいただくとありがたいと思います。

○定期航空協会 まず、最初のご質問は料金規制のところですけども、要するにそれぞれの空港のやっぱり実情がありますから、料金について差が出るのは仕方のないことなのかなとも思います。首都圏であれば、必然的にいろいろな物が高いよとかいうことがやっぱりあるかと思しますので。我々が知りたいのはその中身です。ある程度コストを開示していただいて、それについて我々は色々な空港のあり方と比較しながら、ここは相対的に高い、ここは相対的には適正というか、こういうような比較ができるようなことをやっていただければ、その比較を通じて適正な料金の姿というものが浮き彫りになってくるんじゃないかなと、こんなふうに思っております。現時点で高い、あるいは安いと言うつもりは毛頭ないんですけど、横断的にこれを比較させていただくということができれば、相対的な意味での、ある意味でのコスト的な規制みたいなものも、またかかってくるんじゃないかなと、こんなふうに思っていますので、我々としては十分な開示をひとつお願いをしたい。これが1番目のご質問に対するお答えです。

それから2番目のところですけども、私も経済的にうまく説明できるわけではないんですけども、独占的であることがやっぱりサービス向上になかなかつながらないという、結果論だけをちょっと申し上げますと、我々としては例えば大変言いづらいんですけども、成田空港会社のサービスと料金が気に入らないから、他の空港に移るとはいかないわけですから、私どもは使い続けるという、当たり前のことですけどもそうなるわけで、そういう状態になったときに、これは成田のことで申し上げているわけではなくて、すみません。ちょっと一般論で申しわけございません。やっぱり利益を上げようということになった場合に、現状で言うとうどんでもいわずゆるコンセッションと言われてはいますけれども、お店のほうに重点がどうしてもかかっているってしまっています。エアラインにラウン

ジで提供する、あるいは旅客利便上、この通路を広くしていくということよりも、むしろそこにお店を出させて——ちょっと言いづらいんで申しわけありません——というところがやっぱり出がちなんですね。これは一般的にすべて競争しているのであれば、我々は、ここはこういうサービスだから隣へ行こうという選択肢があるんですが、これはない。単純に言うとその議論で、地域独占性のことを申し上げていますので、〇〇委員先生のおっしゃるもう少し広い意味での独占性と違うのかもしれませんが、エアラインから見ると、なかなかそういった意味での選択の余地がやっぱりない。これはエアラインだけではなくて、エアラインの裏側にはお客様がいるんですけれども、なかなか選べないというところに、何らかの手がやっぱり加わるべきではないだろうか、こんな問題意識で今この問題提起をさせていただいたと、こういうことであります。

○座長 ほかに。〇〇委員どうぞ。

○委員 これは本来は成田空港の方にお伺いすべき質問だったかもしれないのですが、今回、成田空港会社が上場することになると抽象的には買収される可能性が出てまいります。そして、我々企業買収関係の仕事をやっている者は、買収者は大きく分けると2種類ありますというような話をよくいたします。

1つ目はファイナンシャルバイヤー、要するに投資ファンドなどの金融目的で会社を買う人、そして、2つ目がストラテジックバイヤー、つまり同業者ないしその近接業種で自社の業務とシナジーを求めて買う人です。これまでのお話をずっと聞いていますと、若干、ファイナンシャルバイヤーのことが念頭にあるような印象を受けていまして、これはもしかするとJ-POWERの話があったから、そうになっているのかもしれませんが。ここで少し目線を変えてストラテジックバイヤーのことを考えてみますと、成田空港会社の場合、例えば近隣の国際空港——ソウルであるとか、香港であるとか——が戦略的買収者候補になりえます。例えばソウルと成田が同じ経営母体により運営されることとなった場合に、先ほど成田空港会社の方からご説明のあったのと同じような経営戦略でやるのかということを考えていくと、先ほど千葉県の方からもお話しがありましたとおり、過去の経緯もあり、さらなる拡張はなかなか難しい、内陸空港なので、騒音のことも考えないといけない、加えて、日本は人件費が高いなどコストの面でも海外の主要空港と競争するのは結構大変であるなどという話になると、例えば旅客については成田で引き続きやるとしても、物流については、2006年の世界第3位の成田の分を世界第2位のソウルに集約して、世界第1位の香港と競争しようという話があっても全然おかしくないのだと思います。そのように海外の近い空港との間で経営資源の再配分が行われた場合に、日本の定期航空協会の加盟の方々としては、それは困るということなのか、それともそれでコストが下がるのならよいということなのか、そのあたりを少しお伺いしたいと思います。

○定期航空協会 今のご質問はあれですか、例えばソウルが成田を買ったとこういうケースですか。例えばですよ、もちろん。

○委員 例えばであって、理屈としては逆もあり得ると思うのですが、残念ながらソウル

のほうは上場していませんので、あり得るとすればそうでしょうね。ソウルが上場後の成田を買ったらという話になるのだらうと思います。

○定期航空協会 どうでしょうね。我々は先ほど申しましたように、適正な料金でグッドサービスが提供できるかどうかということと、空港そのものが存続し続けるかどうかというこの3つです。3点セットですが、もちろん、日本の中に空港なければ我々ありませんから、買ってそれを運動場にしてもらっては困るわけですから、動機がどうなるかということによっても全然変わってくるとは思いますが、存在していて、かつ適正な料金でグッドサービスを提供したくなるかどうかということであるという、違うのかなという気がします。

なぜかという、幾つかの例をやっぱり見ていまして、そんなにたくさんあるわけではないんですけども、そんな形で出てくる時の投資家の出資の動機なんですけれども、やはりここも地域独占性に目をつけているわけですね。ですから独占であるから、非常に価値があるわけですよ。その独占性があり、かつ代替がきかないという意味で言うと、そこを狙ってやっているという、ファンドの動きということ言えば、非常にやっぱりそういった意味で言うと、収益的に有利なところをもの見事についてくるのではないかなと、ちょっとこんなふうに思っています、その結果、よく出てくるのが品質の件がよく出てくるんですけども、これも出国審査を通過した途端に、もう免税店があって、ゲートに行くのに免税店のレジを通過していかないとゲートにたどり着かないとか、現象的にそういうことが起こっていますから。だからそういうことで見ると、今のご質問で多分なぜ投資するかという、その投資の動機を確認していくと、やはり我々にとって不利な結果になるのではないのでしょうかと、こんなふうにちょっと思わざるを得ないです。例えば、バンコク空港は必ずしも外資ではないんですけども、これもやはり非常に民間でやるべしという大きな流れの中でスタートしていますが、なかなかこれも実はゲートに行くのに非常に歩かされます。長いです。それで両側に免税店があるんですが、それにムービングウォークをつけると、お店に入らないからつけていないんです。時々、年配方がゲートに到達せずに、途中でギブアップするということが冗談抜きであるわけでありまして。それでもなおかつそれでやろうと思うというのは、やはり地域独占性に目をつけているのではないかと思って、そういう意味では投資家としては賢いのかもわかりませんが、我々としては必ずしもプラスではないなというのは、正直なところでは。

○座長 ほかにいかがでしょうか。

○○委員どうぞ。

○委員 私もいろいろな空港を利用して、かなり頻繁に利用しておりますので、今言ったバンコクのケースは非常に的を射た指摘だというふうに思います。今の発言にあったように、それはヒースローとバンコクでは全然経営形態が違うんだけど、同じようなことが起きているわけです。だからやはりそれは別に経営形態の問題、誰が保有するかという問題というよりは、やはり利用者の声が適切に反映されないようなシステムになっているのではないかということで、その辺はやはり利用者の評価を義務づけるとか、これはBA

Aの場合はやっているわけです。ホームページを見ると利用者満足度みたいなのがばっと出てくるわけです。同じようにそういった評価の対象にするということを経営者にするというのは、一つの方法かなというふうに思います。

供給義務というのは当然かかるでしょうし、それから料金の上限規制というのも公共施設として、当然民間運営になったとしても入ってくるわけで、やはり我々が知りたいのはどういう形態で、これは外国でも当然そういったボーディング・ブリッジを使っているわけですから、そういった諸外国と比べて、ここにICAOの話が書いてありますけれども、こういった規制をどういったディスクロージャーのもとでかけるのが適切と考えるかという、〇〇委員が先ほど言ったような、もう少し具体的な提案をしていただけると我々としても非常に参考になるということです。

○定期航空協会 きょうの議論を踏まえて、我々としてどういったリクワイアメントがあるかということについては、整理させていただくのであれば大変ありがたいし、ちょっと現時点ではここまで議論が深まるといいますか、ちょっと想定をしていなかったのも、ちょっと準備不足のところがありますけれども、具体的に先ほども触れたように、ボーディング・ブリッジもあるし、駐機場の問題もありますし、もうきりがないほどやっばりありますので、その辺を我々としてもそういうことでやれというご指示をいただけるのであれば、喜んでやらせていただきたいと思います。

○座長 ほかにご意見、ご質問等ございますでしょうか。

〇〇委員どうぞ。

○委員 さっきお尋ねした1番目の私の質問の仕方が悪かったんですけども、日本には日本航空と全日空という大きな航空会社が2つあって、競争しておられて、それは大変ありがたいことです。だったらなぜ首都圏で成田と羽田の競争ということをやっていたかかないのかなと。そこを言ってほしかったところなんです。要するに、本当に独占なんですか、成田空港は。それは制度的に今、国際は成田しか飛んではいけないと言っているから、制度的に独占になっているだけに過ぎないんじゃないでしょうか。もし成田と羽田の2つが競争するのであれば、航空会社としてはそのどちらかを選べるということになるし、あるいはここがちゃんとやってくれないんだったら、向こうへ行くぞということではできるわけですし、その点はどうでしょうかということをお聞きしたかった。

○定期航空協会 そういう概念的なことをお答えするのがいいかどうかちょっとあれなんですけれども、ちょっと数字的に申し上げますと、今度は羽田が拡張して、これも釈迦に説法ですけども、29万6,000回から40万7,000回にふえるということで、11万回羽田は増えるんですが、成田は2009年度末にはまたちょっと増えて22万でしたか。

逆に言うと、羽田の拡張分11万回というのは成田の発着枠の半分しかないんで、現実論で考えますと、先ほどのような30万回云々という議論は別にしまして、現状でもなかなかすべてをカバーし切れないわけにありますので、そういったものを踏まえて考えると、両方で競争せよというのが現実的かなというのは、時間軸を短くしますとちょっと

余り現実的ではないのではないかなど、こんなふうにはちょっと思いますけれども。

○座長 どうぞ○○委員。

○委員 必ずしも私はそうは思っていないので、それは発着枠の配分のやり方によって、十分に対応は可能だろうと思っていますし、それからもちろん将来において発着枠自体を首都圏について増やすということも大事だと思います。

それからターミナルに関しては、ターミナルの経営を分離するというやり方をやれば、競争することもできるわけなので、ぜひそういう視点でも考えていただきたいなど、そういうことです。

○定期航空協会 わかりました。ありがとうございます。

○座長 ほかにご質問等ございますでしょうか。

それでは、特段ないようですので、次のテーマもまだ残っておりますので、ここでまず定期航空協会の西松会長のプレゼンテーション、どうもお忙しいところありがとうございました。

3. 第1回研究会における委員指摘事項について

○座長 そうしますとこれで予定しましたヒアリングは終了ということになります。そこで、残りの時間を使いまして、事務局より第1回の研究会において各委員の方々からご指摘いただいた事項について説明をしていただく。そのテーマに移りたいと思います。

それでは、事務局のほう、よろしく願いいたします。

○国土交通省首都圏空港課長 それでは説明させていただきます。

お手元の資料の資料5、第1回研究会における委員指摘関係資料と題しました資料をごらんいただきたいと思います。

この資料、1枚おめくりをいただきますと、目次とありまして、項目を8項目掲げております。これは8月7日の第1回のこの研究会でのご議論をいただきました中より、委員の皆様方からご指摘をいただいた事項を抽出をしたものでございます。これにつきまして、事務局のほうで調べましたものを、今回提示させていただいたものでございます。以下、各資料の冒頭に項目がついておりますので、それぞれについてご説明をしたいと思います。

まずページ1でございます。国の安全保障の観点から成田空港・羽田空港に求められる事項とは何か。現行の法制度で何がカバーされているかという点でございます。このテーマにつきましては、前回、安全保障につきましてそれ自体非常に幅広い概念であるが、その中で国家の主権、独立、領土・領有権、そして国民の生命・財産を守るという部分につきましては、平時と非常時に分けて議論をすべきであるというご意見をいただきました。それを踏まえて整理をしたものでございます。なお、この資料の作成に当たりましては、外務省、防衛省等、安全保障にかかわる関係省庁とも調整を行ったところでございますけれども、今後この点につきまして当研究会においてご議論いただく際には、これらの関係

省庁の考え方につきましても適宜ご紹介をしてみたいと思っております。

以下、安全保障を我が国の平和・独立、領域、国民の生命・財産等を外部の脅威から守ることという形で狭く捉えた場合には、空港につきましては滑走路等の空港の基本施設の利用が不当に制約されることのないこと。また必要な場合には、特定な者の優先使用が担保されることが求められます。

これを踏まえまして、現行法制のもとでは、平時・周辺事態・有事の場面ごとに、以下のような行為規制が行われておりますので、それを整理をさせていただきます。

まず平時・周辺事態・有事、共通でございますけれども、これにつきましては日米地位協定によりまして、アメリカ合衆国によって公の目的で運航される航空機は、日本の空港を使用することができるということになっております。今回、ご議論いただく成田、羽田両空港共通でございます。

次に有事に至る前段階に当たる周辺事態につきましては、成田の場合には関係行政機関の長、すなわち国土交通大臣が国以外の者、すなわち成田空港株式会社及び羽田のターミナル会社に対して必要な協力を依頼ができるということでございます。なお、羽田の基本施設本体につきましては、国土交通大臣が管理しておりますので、対応措置を国が自ら実施するということになります。

次に2ページでございます。有事でございますけれども、これは幾つか項目を分けております。まず一般的に空港の管理者が果たすべき責務につきましては、武力攻撃事態対処法という法律に基づいて定められております。成田につきましては、指定公共機関に成田空港が位置づけられており、武力攻撃事態等への対処に際し必要な措置を実施する責務を有するということでございます。なお、この指定公共機関には、多数の施設、機関が定められており、例えば交通関係で言えばJRや高速道路会社がそれに該当します。

羽田空港につきましては、滑走路その他の空港の基本施設の管理者として、国が自らこの法律に基づく責務を担うことになります。なお、羽田のターミナル会社については指定公共機関には位置づけられておりません。

次に国民の保護の観点からということでもありますけれども、成田空港の場合には同じく成田会社が指定公共機関として国民の保護に関する業務計画を作成、公表することになっております。この上で、この計画に基づいて空港を適切に管理する責務がございます。都道府県知事及び国土交通大臣は、滑走路、旅客ターミナル施設等の安全の確保に必要な措置を講ずるよう、成田空港会社に対して要請ができるという規定が国民保護法の中に定められております。

羽田につきましては、国が指定行政機関の長として、自ら国民の保護に関する計画を作成をし、自ら管理をいたしておりますので、都道府県知事から国として要請を受けるといったことがございます。さらに都道府県ないし国土交通大臣が、旅客ターミナル会社に対し、旅客ターミナル施設の安全の確保に必要な措置について要請ができるということになってございます。

3 ページでございます。空港の円滑かつ効果的な利用の確保の観点から、空港施設の管理者が果たすべき責務という分類です。これにつきましては特定公共施設利用法という法律に基づき、行為規制がございます。まず、成田につきましては空港施設の管理者として適切に空港を管理運営しなければならないという責務がかかった上で、内閣総理大臣は空港施設の管理者に対して、空港施設の全部または一部を特定の者に優先的に利用させるように要請することができるという規定がございます。

さらにこの要請に従わない場合に対する規定がございまして、内閣総理大臣が管理者に対して所要の利用を確保すべきことを指示することができる、さらにその所要の利用の確保がされないとき、緊急のときには、空港施設の管理者に対して通知をした上で、国土交通大臣を指揮し、空港施設の利用に関する指示をさせることができるということになっております。さらに内閣総理大臣は国土交通大臣を指揮して駐機中の航空機の移動を命じさせることができるということにもなっております。

国が管理している空港については所要の利用が確保されないという事態が想定されないもので書いておらないわけですが、成田についてはそういうケースがありうるということでここに規定があるということかと思えます。

いずれにしても、このような責務が適切に遂行されるために、空港管理者によって平素より所要の設備投資、適切な管理運営がなされていることが必要ということは言うまでもないことでございます。

次、4 ページでございますが、これは冒頭の目次2にあるとおり、この年の頭、空港整備法の改正の際、外資規制の議論があったわけでございますけれども、その際に何を守ろうとしていたのかということについてでございます。これにつきましては平成19年6月、交通政策審議会、国土交通省の置かれております基本審議会でございますが、その航空分科会の答申の中で、適正な資本構成の確保に向けてという項目がございます。投資を犠牲にした高配当要求や高値売抜けを目的とする等、空港会社の長期的な企業価値に関心が無い者による買収や、外国資本や特定株主による経営支配を国家的見地から防止するため、例えば外資の株式保有、一株主の大量株式の保有に関するルール制定、拒否権付の株式の発行等が考えられるという記述がございました。

これを踏まえて、空港整備法の改正を検討したわけでございますけれども、今年の頭、かなりいろいろな議論がございました。資料の右下に小さく書いてございますけれども、内閣官房長官が今年の2月8日に関係省庁の局長級を集めて、この案件についての会議を開催いたしました。その際に国土交通省が考えておりました事項を示しております。当時、基幹的空港の運営について、防ぐべき事態として次の4つの事項を掲げておりました。最初2つ、空港の安定的な運営を阻害する行為、これは使用料金が不当である等でございます。それから空港の運営の中立性・公正性を阻害するような行為、すなわち使用条件について特定の者への優遇等でございますが、この2つについては行為規制で相当程度対応可能であろうという整理をしておりました。一方、安全保障、危機管理機能の低下等、

国民の安全の確保を阻害する行為として、武力攻撃事態、大規模災害、さらにセキュリティ上の体制の不備等の問題への対処の必要性を述べております。さらに、我が国の政策遂行を阻害する行為として、国家戦略上重要な空港の運営が外国の意向に左右されることによる政策遂行の懸念や、国際約束履行のため、緊急・確実に進めるべき施設整備、例えば航空交渉で国際線を羽田に入れるということになった際に、羽田の国際ターミナルを整備するといったことが停滞する懸念を説明しております。この後半2つの論点については検討した結果、外資規制が最も妥当ではないかという議論をしているということでもあります。なお、御存じのとおりその後いろいろな議論がありまして、これが最終的に政府のお考えとなっているというわけではございません。

次に5ページでございます。3番目の項目、成田国際空港株式会社に対する行為規制で何がカバーされているかということでございます。これにつきましては、左側の「現行」とありますが、特殊会社である成田国際空港株式会社を規律する個別法でございます。これは前回もご説明いたしましたけれども、成田会社の会社の業務範囲を法定した上で、さまざまな行為規制をかけているものでございます。さらに空港の適切な設置・管理のために、航空法において着陸料等の事前届出等があるということでございます。これらの現行制度に対し、成田会社を今の特殊会社から外し、完全民営化をした場合にどういう行為規制をかけるかということについて、当時国土交通省が作成しておりました原案を掲げております。

そこにありますとおり、すべて規制を外すということではなく、必要な行為規制は残すという考え方のもとに列記をしておりますけれども、まず冒頭ありますように、成田会社の設置・管理を行う者を国土交通大臣が指定をするという形をとっております。その指定会社に対する規制を列記しているということですが、現行制度との比較でいいますと、いわゆる資金面、人事面の規制はすべて外した上で、事業基本計画を策定していただいた上で国が認可をする。あるいは重要財産について譲渡認可をする。さらに報告徴収、立入検査、監督命令等を行うということで、あとは周辺地域の生活環境への配慮について、空港の設置管理に関する基本方針に記載するということを考えておりました。さらに、このようなことがきちんとできない場合には、指定を取り消すということがあり得るということでございます。

さらにその下の空港の適切な設置・管理については、空港法が成立をみておりまして、来年4月から施行でございますけれども、基本方針に従った事業運営、着陸料等の事前届出、完全民営化後は上限認可といった定めのあるところでございます。

次に6ページでございます。羽田空港についても同じく行為規制で何がカバーされているかということでございます。これにつきましては改正空港法が来年4月から施行されます。左側にありますとおり、従前、空港内の構内営業を行う方々に対して、国土交通大臣が承認をするという制度を空港管理規則という省令で定めておりましたものを、法律レベルに引き上げた上で、右側にありますとおり空港機能施設事業者という位置づけで、国土

交通大臣が指定をさせていただいた上で、ターミナル利用料の上限の認可、あるいは大臣の報告徴収、立入検査、監督命令、指定の取り消し等の規定を置いているところでございます。国有財産については、現在の規制と同じもので変更はございません。

次に7ページでございます。項目の5番目、外資の定義如何という点でございます。これにつきましては現行の我が国の法制における、2つの外資の定義をお示ししております。まず1つ目がいわゆる外為法でございます。ここにおきましては外国投資家という概念を①から④まで書いております概念によって整理をしております。これら①から④のいずれかの者が上場会社の発行済株式の10%以上の株式を取得する場合には、事前届出が必要になっております。①が非居住者の個人、②が外国の法令に基づいて設立された法人その他の団体、③につきましては、いわゆる外国法人が100分の50以上出資をした法人、いわゆる子会社が出資をした場合には、その出資というのは今申し上げました10%以上という中に含めるということでございます。④で、①に掲げる個人が役員または代表権を有する役員のいずれかの過半数を占めるという法人も、外国投資家に含めるということになってございます。

次に8ページでございますけれども、日本の法制の中にN T T法、以下電波法、放送法、航空法という個別の外資規制がございます。これらにつきましても左側に書かれている4つのものにつきまして、その掲げる者が保有する議決権の合計が3分の1、地上放送事業者等については放送法で5分の1でございますけれども、これ以上を超えてはいけませんということで、これ以上になる場合には、株主名簿への記載を拒否することになっております。

①から③の日本国籍を有しない人、外国政府、外国法人に加え、④にありますのは①から③に掲げる者により直接に占められる議決権の割合が10分の1以上である法人につきましては、その法人の出資については掛け算をして、右の例によりますれば10%掛ける30%、3%というものを足し上げて、合計の3分の1に達するかどうかを見るということでございます。

なお、注書きにありますけれども、外資規制以外の規制は内外無差別ということでございまして、例えば金融機関が子会社を設立して銀行業を営むという場合には、銀行法上の大口規制を受けます。これについては、当該金融機関が日本法人であろうと外国法人であろうと、同様に、内閣総理大臣の認可を必要とするということでございます。

次、9ページでございますが、政府系ファンドの位置づけについてでございます。英語ではソブリン・ウェルス・ファンドと申すようで、明確な定義はございませんが、国家が運営する投資ファンドで外貨建て資産を中心に株式などを含めて運用しているものを指すと言われております。世界全体の運用資産は2、3兆ドルということでございますけれども、アラブ首長国連邦以下の主なS W Fの例を記載してございます。

これらのS W Fにつきましては右の枠内に書いてございますけれども、世界の首脳級の会議においても、世界経済においては重要な参加者という評価がなされるとともに、透明

性の向上等の課題の解決に向けた取組みが進められているということでございます。SWFは信頼できる長期的・商業的目的の投資家であり、世界的な金融安定要因である。同時に、もしその投資が商業目的よりも政治目的を動機とした場合には、当該投資が懸念の原因となり、正当な国家安全保障上の懸念を惹起し得る、こういった記載もされているということでございます。

次に10ページでございます。10ページは資本規制が株価にどのような影響を及ぼすのかというご質問がありましたものに対する回答でございます。ここには、複数の内外のいわゆる外資系の証券会社も含めて、私どもでヒアリングをさせていただいた結果を示しております。初めに資本規制による株価への影響については限定的であろうということについては、共通の理解であったかと思えます。その上で、証券会社Bの2つ目でございますけれども、規制については透明性と一貫性が極めて重要であるというご指摘がありました。

それから最後、11ページでございます。前回世界の空港の例をご説明いたしました際に、民間主体が設置・管理をし、かつ資本規制がないものとしてイギリス・イタリア・ベルギーの空港を掲げてましたが、それらについての現況はどうなっているのだろうかというご質問への回答でございます。外国のこともあり、資料が限られておりますけれども、できる限り委の整理をしてございます。

イギリスの空港会社につきましては、一番左でございますけれども、今はフェロビアルというスペイン系の会社がコンソーシアムを組んで持っております。これにつきましては、入国検査にかかる待ち時間軽減のために、保安検査員の増員等を行っているということのようでございます。その一方で出発遅延が極めて深刻であるというその航空会社サイドからの公表資料があり、さらに最近8月でございますけれども、独占状態にあるために十分な競争が働いていないということで、いずれかの空港を売却すべきであるという報告書が英国の競争政策委員会から出されたという報道がございました。

それからローマについては余り明確に方向性を示す資料がありませんでした。右側のブリュッセルであります。これについてはマッコーリーというオーストラリアの資本が75%、あとベルギー政府が25%持っているようでありましてけれども、民営化した後から、いわゆる貨物空港に特化する、あるいはローコストキャリアを誘致するというところで、欧州において最も遅延の少ない空港と評され、さらに空港サービス、利便性に関するランキングでも非常に高い地位を得たということをお聞きしております。

以上、駆け足でございますけれども、資料のご説明でございました。よろしく申し上げます。

○座長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの事務局の説明につきまして、ご意見、ご質問等、〇〇委員どうぞ。

○委員 丁寧に準備をしていただき、大変ありがとうございます。

4ページをごらんいただきたいのですが、この4ページの左側の下のところにあるように、そもそも我々が集まっているこの研究会は何のために設置されたのかということ、外資

を導入しないといけないが、国として外資を規制しなければならない場合というのは、どのようなものであり、どのような規制が必要かということを探求するというのが研究会の目的、趣旨であったと思います。

その観点から、この左の下に書いてあるように、外資規制が適当な理由というのは、安全保障や危機管理機能が低くなるということがあって、国民の安全の確保が阻害されるような、例えば各種の非常事態に救援活動や物資の輸送に障害があるとか、空港ターミナル等の施設が外国の資本によって買い占められているとかといった場合に、いろいろな阻害要因がある。これにどのような規制をするかということが目的で、我々は研究会を始めたはずです。

その観点で、前回一、二の委員から、ご質問があったのは、この1ページ、2ページ、3ページ目に書いてありますように、国の安全保障の観点から、空港に求められる事項とは何かというのが、この1ページから3ページに書いてあるのですが、これらはどちらかというのと、空港に求められる法的な義務は何であるかということが説明してあると思います。しかるに、第1回の議事録を読み返してみると、必ずしもこういうことではなかったのではないかと。つまり、各種の緊急事態に、空港のどのような施設がいかなる場合にどの程度利用されるのか。利用されるときに、国の安全保障を維持するためにどのような障害があるのかということ、空港側から見てどのような法的義務があるかではなく、国としてどういう具体的な要請があるかを示してくださいという、質問だったと思うんです。

もっとはっきり言いましょ。緊急事態だとか、災害だとか、有事だとかの場合に、空港のどの施設をどのようにどの程度使うのかというマスタープラン、これは国家の防衛計画であり、安全保障計画であり、危機管理計画であり、災害計画の一部だと思いますけれども、それを示してください。そうしたら空港のどの施設をどの程度、そういう場合に使われるのかということがはっきり定量的にわかり、だからどのような規制をあらかじめかけないといけないということがわかるんです。定量的にわかるんです。そういう質問の趣旨だったと思うんです。ところが、1ページ目から3ページ目にあるのは、あくまで空港が受身的に法的にどのような義務があるのかということが書いてあるので、そういうことではなかったように、記憶しているんです。

そこで、できればこの研究会のどの時点でもよいのですが、国の防衛を担当する、安全保障を担当する、例えば防衛省だとか外務省だとか、あるいは治安を担当する機関から、空港に係る各種の緊急事態に、どのような施設がどのように利用されるのかという基本的な計画と程度を細かく説明するというのは、国家の機密にかかわるので、なかなか機微な面があると思うんですが、できればわかりやすく説明していただいて初めて、これは法律上こういう規制をかけないといけないんだなということがみんなに理解できる。そういう議論であったと理解しているんです。したがって、どこかの段階で政府のほうからそういうトータルな空港のありようというものを説明していただく準備をしていただければありがたいという趣旨でございます。

以上でございます。

○座長 事務局のほうで、先ほど事務局のご説明の中にも言及されていましたが、防衛省、外務省、この委員会の検討に必要な事項等が生じたら、その場合はまた別途それら関係省庁と相談して、どういう対応をとるかについてもご検討いただけるということですね。

○国土交通省首都圏空港課長 ご説明申し上げました資料自体は各省庁とも調整をしたものですが、今先生からご指摘いただいた点につきましても、必要に応じてご説明を申し上げることにしたいと思います。

○座長 ほかに。○○委員どうぞ。

○委員 今の○○委員と重なっているんですけども、安全保障、危機管理機能の低下等、国民の安全の確保を阻害する行為というのは、私の理解ではほぼその前、3ページで説明してあるいわゆる有事規制、広い意味の有事規制でカバーできているのではないかと。だから誰が持っているとも、国内の人が持っているとも、海外の人が持っているとも、何かあった場合には、平たい言葉で言えば、国が管理下に置くということが担保されているのではないかと想像するんですけども、そういった理解でよろしいかということですね。それとの関連で、依頼することができるとか、要請することができるという言葉遣いなわけですけども、これは拒否されることはないという理解でいいのかという点、それと3つ目は、先ほどご説明の中にあつた指定公共機関に羽田の日本空港ビルデングが入っていないんですけども、これを入れる必要はないのかというこの3点をお聞きしたいと思います。

○座長 事務局いかがですか。今答えられる範囲で別途必要があれば、またさらに調べていただいて。

○国土交通省首都圏空港課長 実はこの有事法制もかなりの議論の上ででき上がっているものでございまして、関係省庁も多くございますので、この場で先生のご質問、すべて政府としてはこうでございますということをすぐに申し上げられる状況にはございません。ただ、いずれにしましても今回のこの議論を契機としまして、関係省庁にも情報を提供し、連携しておりますので、次回までに整理をして、ご説明をできるようにしておきたいと思っております。

○座長 まだこれも、ここにきょうご説明いただいたこの資料につきましても、取り上げている諸論点については、これはまさに我々の検討の対象事項でありますので、今後引き続き、これらの問題について議論をしていただくということをお願いをしたいと思います。

4. 今後のスケジュールについて

○座長 そういたしますと、今後のスケジュールというのが残っておりまして、これを事務局のほうからご説明をお願いします。

○国土交通省首都圏空港課長 それでは、最後に資料6、今後のスケジュール案についてご説明いたします。これにつきましては、前回お示したものと日程的には変わっておりません。9月25日は関係者からのヒアリング第2回ということで、対象は空港ビルディング株式会社、JETRO、東京証券取引所でございます。10月9日から実質的な審議に入っていただこうと考えておりまして、以下、11月6日、11月27日ということでございます。

先ほど先生からご指摘いただいた部分につきましては、第4回からの実質的な討議にかかわる部分かと思っておりますので、その段階におきまして、随時ご説明申し上げることになると考えております。

以上でございます。

○座長 それでは、次回も引き続き関係者のヒアリングを行いながら、議論を深めるということをやりたいと思います。

5. 閉 会

○座長 そういたしますと、以上で本日予定していました議事はすべて終了ということになりますので、続きまして、事務局から次回の予定について説明をお願いいたします。

○内閣参事官 次回の研究会でございますけれども、9月25日木曜日午前10時から、本日と同じくこの会議室で開催を予定してございます。議題といたしましては、先ほどのお話のとおり、引き続き関係者からのヒアリング、それから事務局からの説明ということになろうかと思っております。

以上でございます

○座長 特に委員の方々から何かご発言ございますでしょうか。もしないようでしたら、本日の研究会はこれで終了というふうにさせていただきます。

この後、6時30分より、内閣府1階会見室におきまして、内閣官房及び国土交通省より記者ブリーフィングが行われるということでございます。

それでは、ご多用のところご出席いただきまして、まことにありがとうございました。今後ともどうかよろしく願いいたします。

午後 5時59分閉会