

平成19年2月16日（金）

於・国土交通省4階特別会議室

第5回今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会議事録

国土交通省航空局

目 次

1. 開 会	1
2. 今後の国際拠点空港のあり方に関する論点整理について	2
3. 今後のスケジュールについて	42
4. 閉 会	43

開 会

●事務局

大変お待たせいたしました。定刻を若干過ぎましたので、ただいまから第5回今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談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誠にありがとうございます。

まず最初に、お手元の資料を確認させていただきたいと存じます。クリップを外していただきまして、配席図の下に1枚目が議事次第、2枚目が配付資料の一覧でございます。その後ろに資料番号1から4までございます。資料1は「懇談会委員等名簿」でございます。資料2は「今後の国際拠点空港のあり方に関する論点整理の方向(案)」でございます。資料3は「参考資料」でございます。資料4は「今後のスケジュール(案)」でございます。

以上、ご案内いたしました資料で抜けている資料がございましたら事務局までお申し出いただければと思います。よろしゅうございますでしょうか。

なお、本懇談会の議事は報道関係者に限り公開とした上で、議事録につきましては、内容について委員の皆様方にご確認いただいた後、発言者氏名を除いて会議資料とともに国土交通省ホームページにおいて公開することとなっておりますので、あらかじめご了承願います。

それでは、議事に入らせていただきたいと思います。以降の議事進行につきましては座長をお願いしたいと存じますので、座長よろしく願いいたします。

●座長

承知いたしました。

それでは、議事次第に従いまして議事を進めさせていただきますが、今回は、前回に引き続きまして論点整理についてのご議論をお願いすることになっております。そこで、議論に入る前に若干私の方からご提案というかお願いをしたいと思うのですが、それは前回の懇談会で、いろいろご議論いただきましたけれども、その中で、もう少し議論を深めた方がよいのではないかというご提案をいただいております。当初この懇談会については6回で結論をとることを予定しておりましたけれども、そういうご提案もありましたし、私自身ももう少し議論を深めた方がよいのではないかと思っておりますので、大

変恐縮ですけれども、1回分追加させていただいて第7回まで行って、それで結論ということでしたと思いますが、よろしゅうございますか。

ありがとうございます。

今後の国際拠点空港のあり方に関する論点整理について

●座長

それでは、今日の議事に入らせていただきますが、初めに、資料2の「今後の国際拠点空港のあり方に関する論点整理の方向」、あわせて資料3の「参考資料」についても事務局からご説明いただきまして、議論したいと思っております。よろしくお願いいたします。

●成田国際空港課長

成田国際空港課長の羽尾です。よろしくお願いいたします。

それでは、資料2と資料3に沿いましてご説明をさせていただきます。大体40～50分ほどいただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

主として資料2で説明いたしますので、まず1ページをお開きください。前回の座長の方からの宿題、ご指摘などもいただきまして、以下この目次に沿うような形で資料を整理して提示させていただいております。

まず、第1部として課題と整理の大まかな方向性。右下にそれぞれ資料のページ数を入れてございます。1ページをお開きください。前回の議論を踏まえまして、拠点空港の完全民営化を進めていく、その場合の課題と整理の方向性について概観した絵でございます。完全民営化という上にある措置を講じまして、経営の効率化、特に経営の自由度を上げて効率化を図っていこうといったことを進めていこう。資金調達の多様化なども加味してそういうふうを考えていく場合に、この懇談会でも提起された課題を簡単に大きく4つ、その下の丸四角で整理しております。

1つが、「航空政策と経営方針の不整合からくる課題」とこう称しておりますが、要は空港運営に関する個々の国の航空政策、それと空港運営に関する空港会社の経営方針が整合しないという事態も当然株主との関係などから出てくる。特に滑走路の整備、あるいは発着回数の増加等の空港機能の拡充という面で、航空政策として求められている場合に、これを確実に実施することが困難になるのではないかという点。

それから、その右に先に行かせていただきますと、国際拠点空港というのは地域独占の

状況にありまして、高い参入障壁、あるいは代替ができないという状況からくる課題で、特に言われておりますのが料金、着陸料などの料金の高騰・高止まりといったものが生ずるのではないかという点。

それから、真ん中の3つ目に行きまして、「敵対的買収のリスクからくる課題」というふうに整理させていただいておりますが、この間も示しましたように、どのような者でも資金さえあれば株式の取得は容易にできてくるということで、懸念されるのは空港の公共性を理解しない者、あるいは空港の長期的な企業価値向上に関心がない者等による買収への恐れ。

さらに右に行きまして、「株価維持、配当維持の優先からくる課題」として、例えば環境対策等の直接的に利益につながりそうにないものの投資などが疎かにされるのではないかという課題、こういったものが大きく挙げられていることかと思えます。

さらに右に、「その他の課題」として、その他にも地域内の複数空港間の役割分担だとか財務の面、あるいは必要な施設整備の今後の進め方の面等も課題として挙げられているというふうに整理しております。

矢印は下に行っておりますが、これらを解決するために、どのようにすべきかというのを今後の整理の方向として出していないといけない。

以下、第2部のところでそれぞれの課題につきまして、どのような対応をとるべきかという形で論点の整理等を加えまして、関係の資料の提示という形にさせていただいております。

それでは、第2部のページの2ページをお開きください。まず、第1章の「需要に対応した空港機能の拡充」ということですが、こういった面での方策を議論する際の観点として整理しております。

2ページの四角の中、上の方の四角は今までの議論、あるいは関係者からのヒアリング、文書による意見照会などを整理すると、以下のように大きく議論の方向として整理すべきものが挙げられるのではないかということを書いてございまして、四角の中の4つの黒ポチのところですが、まず1点目が、政策として、需要予測等を見ながら、基本的な指針・計画を定めて、それを念頭に置いて、空港会社が将来計画を定めて、計画的・効率的な経営を行えるようにすべきではないかという点。

それから、そういった政策と会社の経営方針との整合性を確保すべきではないかという点。

それから、株主等のことを考慮して、空港会社が投資に対して慎重な判断をする場合も出てくると思いますが、そういった場合にも、公益的・公共的な見地からその投資自体が必要だと見られる場合に、どのようにそれを確保していくのかという点。

さらに4つ目のポチで、料金制度を含め、長期的なファイナンスを円滑に行えるようなインセンティブを与えることによって、空港会社に適切な投資を促す方策を講ずるべきではないかといった点。

こういった点が今まで出されたようなものとして整理されているということでございます。

次の3ページ以降がこれに関連しての資料でございますが、まず3ページ、4ページは、前回第4回懇談会資料としても海外の基本的な計画を構築して進めていく制度の概要を示しておりまして、これを一部調査結果などが出たものは補充しております。

見方は基本的には同じで、上から4つ目の項目で基本計画等どのようなものをつくっているか、そして、その主体が国なのか空港運営主体なのかということを整理しておりますが、前回と変更したのは、4ページの左下のタイ、韓国、アメリカにおいても、前は「調査中」などとしておりましたが、マスタープラン、あるいは中長期総合計画などを空港運営主体、あるいは国がそれぞれつくっていて、その内容がこの基本計画内容に記載しているようなものを基本計画の内容にしているということを掲示しております。

さらに5ページをお開きください。前回この懇談会でも、海外の例に加えて、我が国のそういう社会インフラ的なものについての長期的・基本的な計画等を定める制度はどのようなになっているかというご質問もいただいておりますので、それをまとめたものでございます。

高速道路、河川、下水道、港湾、新幹線などを空港とともに横に並べまして、それぞれ横断的な計画とともに、縦に計画の名称を含め、作成の主体、決定の方法、記載内容を掲げております。インフラ的なものについてはこういった仕組みになっている。

ちなみに右にある空港につきましては、成田会社法、あるいは関西空港会社法などの特殊会社の根拠法などで「基本計画」という仕組みが掲げられております。そこで滑走路の長さとか数だとかこういったものを規制しておりますが、完全民営化となればこの根拠となる法律がなくなっていく、この中でどのようにするかということでございます。

加えて6ページでございますが、イギリス、あるいはアメリカの白書等で国の基本的な方針を示した場合に、空港運営主体、空港会社がそれに対応して設備投資を促していく、

どういう仕組みになっているかということ調べたものでございます。

6 ページの一番下の絵を見ていただければ、イギリスにおきましては、運輸省という政策企画・立案機関と民間航空庁という、規制の執行をし、あるいは規制を使って監督する機関と、それから B A A という空港の運営を行う主体と分かれております。運輸省において白書等で、今後 30 年間の容量拡張等の政策の基本方針を示す。B A A の方でそれに対応して実際の運営をしていくというわけですが、この場合の仕組みとしては、一番大きなものとして、この四角が 3 つあるうちの 3 つ目の四角をごらんいただければと思いますが、プライスカップ制という料金の仕組みをとっておりまして、いわゆる料金値上げ率の上限を決めております。一般には小売物価指数にプラスマイナスの X % という経営効率化指数を置いておりまして、普通は X % をマイナスにして経営効率化を促すということでございますが、空港の設備投資を必要だという場合には、この X をプラスの数字にして高めに設定する。そこでもって資金の確保を認めていってインセンティブを促している、こういうインセンティブにしているということでございます。

ちなみに右下のヒースロー空港の X の値について見ますと、03 年からはターミナルの整備等が必要だということで、消費者物価に加えて 6.5% の値上げを、上限を上げていくという形で設定しております。

次の 7 ページがアメリカにおける空港整備でございます。アメリカの場合は空港の設置主体が州などの公的主体でございますが、整備についても、マスタープランを空港運営主体が提出して、それをもとに F A A が空港総合整備計画というのをつくります。その中に記載された空港につきましては、改善プログラムというものに基づいて A I P 資金というのを拠出する。7 ページの右下でございますが、空港の欄の左に「A I P 資金」とございます。これが整備の財源としていわゆる補助金のような形で拠出されております。そのもとがチケット税などの税金などから構成される基金であります。年間 120 億ドルぐらいの基金になっているものでございます。

これに加えて、空港自身は空港債券を発行するということでも資金を調達しております。この空港債券について、利子所得について連邦所得税を免除するということが有利に発行できるようにして、資金の集めやすさを確保しているものになっているようでございます。

8 ページ以降は、我が国のインフラ整備につきまして、政策的な見地とそれを踏まえた事業運営等を考慮しながら、それをマッチングさせて進めていく仕組みでございます。これも前回座長などから、都市鉄道など一つの制度があるのではないかという話でございま

したので、まず都市鉄道を挙げております。一般には運輸政策審議会答申がございまして、それをもとに会社の判断で施設整備をするということですが、一定のものには鉄道事業者の自主的な取り組みを前提にしながらも、それを財政制度、あるいは税制制度で支援するという形になっております。

その下に、特定都市鉄道整備積立金制度、あるいは都市鉄道等利便増進法というのがございまして、それら特定の部門につきまして、一定の運賃を通じて利用者からの前払い金でもって整備資金を確保して整備を進めるもの、あるいは利便増進法についても、大臣の基本方針をもとに事業者が速達性向上計画をつくって、その認定をもらった場合には税制上・財政上の支援措置があるという形で、速達性の向上などを図るということを行っている。新幹線につきましては、基本計画、整備計画などを国が決定して、一定の指示をして、それをもとに進めていくということで制度はできております。

その次の9ページが石油パイプライン、高速道路、バリアフリーなどでございます。これらについても、ここに簡単に絵に示しておりますが、石油パイプラインであれば、大臣が基本計画をつくり、それをもとに事業者が事業の許可の申請をする。その許可の際に、基本計画に適合しているかどうかを審査するという仕組みになっております。

高速道路は、ここに書いている基本計画、整備計画を建設会議で決めて、それをもとに高速道路会社による整備をベースにしている。

バリアフリーについても、国土交通大臣が基本方針をつくり、それを踏まえた市町村の基本構想を踏まえて公共交通事業者が特定事業計画をつくって、認定をもらえば一定の支援措置などが講じられて、これをもとに事業が進められるという仕組みになっております。

その次の10ページは、成田空港会社について見れば、あるいは関空などについても、会社法におきまして基本計画制度というのがございます。完全民営化する場合には、上から3つ目の三角にございますように、会社法等を廃止するとなりますと、空港の整備に関する指針を定める基本計画制度はなくなります。仮に、先ほどのインフラの例に見ましたように、新たに基本的な指針・計画を定める制度を設ける場合に、考えられる効果と留意点はどういうものがあるかというのを下に整理しております。

効果としては、国の政策と会社との経営方針の整合性の確保、あるいは長期的な観点からの投資の確保、そして空港会社自身も計画的・効率的に投資ができる。それに対応して航空会社もそれができるであろう。投資家からも、国の方針が明らかなので、投資の判断はしやすくなるであろうという効果が見られますが、留意点としては、指針・計画の改定

が必要になってくるであろうということと、予測と実績とに乖離が生じた場合に、非効率が発生しないか。あるいは、その場合の作成の責任の所在がどうなるか。さらには、いわゆる計画内容が業績向上と連結しない場合には、株価等投資家からの評価にも影響があるのではないかとといったことを整理しております。

以上が最初の点でありまして、その次の課題に関係するものとして、資料の 11 ページ以降で、料金を適正な水準に確保すべきではないかという点での資料でございます。

11 ページが、これまでの懇談会などで出されております大きな論点でございます。株主等の関係で利益向上の責務を負うということと、一方で、拠点空港が地域独占の状況にあるということから、料金の高騰などがもたされるのではないかとといった点をどう見るか。

それから、リテール事業等の非航空系事業の増収というものは、まずは企業価値の向上などに充てられるということでしょうが、これにとどまらず、空港に関する諸料金の引き下げなどで利用者利便の向上につながるようにすべきではないかという意見も出されている。これをどう見るか。

一方で、そういった必要な投資については、当然投資回収のために料金水準はそれなりに確保すべきではないかという意見をどう見るか。

それから、その関係の料金に関する情報の公開、透明性の確保という点。

最後に、仮にその料金についての公的な関与の制度を設ける場合にも、空港会社の創意工夫を確保するようにして、例えば値下げあるいは割引等について機動的に料金設定ができるようにすべきではないか、こういったふうに整理しております。

空港に関する各種料金として 12 ページで絵を示しておりますが、航空会社が支払う料金をブルーで、旅客が支払う料金をピンク色にして、その他テナント料金といったもので、このほかにもございますが、大きなものとしてこういった諸料金がある。これらについて、どれについて適正な水準を確保すべきか、その方策をどうするかというのが今後整理として必要になるであろうというものでございます。

13 ページ、14 ページは、前回、海外の空港における料金制度をお示したものを、これも同じく新しい情報等が入ったものを追加的に書いております。14 ページのタイとかアメリカの料金の規制制度について、例えばタイであれば、色がけているところで料金制度として、「プライスキャップの枠内で、規制当局が価格を決定」という形で、イタリックで斜めの字になっているところが追加したものでございます。米国についても、着陸料あるいは旅客施設使用料について認可制等をとっているということを書いてございます。

その次の 15 ページが、これも前回ご質問いただいた分で、我が国のこういった事例で
どういう料金制度になっているかということをごさいましたので、運輸事業等を中心に掲
示しております。料金制度について旅客鉄道から国際航空運送まで、運送事業としてはこ
こにごさいますような上限認可制の下での事前届出制だとか、認可制だとか、こういった
ものがそれぞれの法律に基づいて定められております。

一方、第三種鉄道事業、自動車道事業、自動車ターミナル事業といったインフラ整備に
かかわる、あるいはそれを貸与して利用料金を取るものについては、認可制がとられてい
たり、あるいは自動車ターミナルが事前届出制になっているというものを示しております。

その他、石油パイプライン、一般電気事業、電気通信事業等を掲示しているというこ
とでございます。

ちなみに成田空港等国際拠点空港については、現在国が株を持っていることなども考慮
して、着陸料、停留料は事前届出制、いわゆる旅客施設利用料においては規制を置いてい
ないということになっているところでございます。

その次に、第 3 章として「適正な資本構成の確保」という形で整理しております。

16 ページをお開きください。同じように、今まで出た議論等を踏まえて論点を掲げてお
ります。大きく 5 つ書いておりますが、できるだけ内外の優良な投資家を呼び込むよう
にすべきではないか。あるいは、空港の公共性を理解しない者による敵対的買収を防止す
べきではないか。外国資本による空港支配を防止すべきではないか。特定株主の影響から、
空港経営の中立性が侵されないようにすべきではないか。それから、非上場会社になった
場合に、情報開示が後退することを防止すべきではないか、こういったことを書いており
ます。

17 ページは、これも同様に前回お出ししたものを修正部分をイタリックでしております。
修正箇所としては、18 ページのタイ、韓国、アメリカについて、外資の規制あるいは大口
の規制が行われている状況でございましたので、ここを新しく追加して記述しております。
例えば韓国であれば、「公企業民営化法」と称する法律で、法律上定款で定めれば制限が可
能だとか、大口は 15%以上の保有を制限するということが入れられている。アメリカも、
外国資本が購入しようとする場合は財務省承認が必要だということを入れているというこ
とが新たな情報でありましたので、新しく追加しております。

それから、19 ページが我が国における資本に関する制度の概要でございます。適切な事
業運営を確保するということが、特殊法人の設立根拠法や、あるいは事業法一般におきま

して、資本に関する制度が設けられているものがございました。

まずNTTから見ますと、政府保有義務が3分の1で、外資3分の1未満という規制が置かれている。「電信電話会社法」という法律で置いておきまして、その下に若干小さな字でございますが、資本規制の理由として、例えば政府保有はNTTの場合、公共的役割の重要性ということで、会社に対する政府の実効的支配を確保しようということを目的に置かれている。3分の1以上持つことによって、定款変更等の特別決議を防ごうということのようでございます。

特定の投資家の規制、外資3分の1未満の規制につきましては、いわゆる通信ネットワークが今後の社会経済の発展に重要だということで、警察通信、防衛通信等のこともかわるとということで、国民の生命の安全確保ということも考慮して外資規制を設けるということございました。

右のJTにつきましては、政府保有規制を置いているということでございます。これは会社設立の目的に沿った事業運営を担保するためということでございます。昭和59年当時は、たばこ需要の停滞と外国巨大資本との競争といったことから、3分の2という政府保有義務規定がございましたが、現在はこの上にございますように、発行済株式の3分の1という形になっているということでございます。

日本郵政につきましては、政府保有を3分の1という形で書いてございます。公共的な役割を果たしながら、郵政4機能がそれぞれの市場に吸収統合され、市場原理の基で自立するというところでございます。なお、国会審議などでは、郵政の社長も呼ばれて、答弁としても、国民的な重要な財産で、民営化後も外資による買収は何としても避けなければいけない。ライツプランなどの自主的な対策では不十分かもしれないので、引き続き検討するというところで、今法律制度としては外資の規制はありませんが、現在検討が行われているということございました。

高速道路は3分の1と、ここもここに書いておりでございます。

関西空港会社は、ご承知のとおりでございます。政府保有義務2分の1となっております。大規模な事業を長期間、経済的基盤を確固たるものにして行っていくということと、国としての資本参加の政策意思を示して、民間からの資本参加も促すということで入れられているということでございます。

航空会社につきましては、外資3分の1の規制がございます。領空主権でカボタージュを規制していることや、二国間航空交渉で権益を交換していくということで、実行を担保

するためにこの規定が置かれている。

放送会社は、社会的な影響が大きいということで、諸外国の例を見て、5分の1を置いている。

証券取引所も、公共性が高く中立的でなければいけないということで、ここは大口の規制という形で、100分の20以上はだれも持つてはいけないという形だとか、5%を超える場合は届出を要するといった規定が置かれているというものでございます。

その次の21ページに参らせていただきます。これもこの懇談会でも話が出て、もう少し調べてご提示するようにといただいております黄金株についてでございます。黄金株はご承知のとおり、株主総会あるいは取締役会で決議を要する事項のうち、その決議のほかに、当該黄金株にかかわるその種類株式の株主を構成員とする種類株主総会の決議があることを必要とする、こういったものを定めることができるという種類株式でございまして、譲渡制限を付さないと悪用されてしまうということでございます。

現在、新しくできました会社法におきましては、この一部についてのみ譲渡制限を付することができるようになりましたものですから、拒否権付の種類株式だけに譲渡制限を付することは制度上可能となつて、上場企業でも制度上は採用しやすくなつております。

ただ、一番下の丸にございますように、現在は、東京証券取引所は原則として上場廃止の対象となるという見解を示してございまして、東証上場企業のうち黄金株発行は、国際石油開発帝石ホールディングスのみという形になっております。

その東証などのスタンスを若干触れさせていただきますと、22ページでございます。字が小さくて恐縮ですが、上から4行目ぐらいですが、先ほど申し上げましたように、取締役の選解任などの株主にとって重要な権利を不当に制限するので、上場廃止の対象だと、こうしております。ただし、その次の文章にございます、「株主及び投資者の利益を侵害する恐れが少ないと取引所が認める場合」には、例外的に発行が許容されるということで、その例外の場合として、民営化企業が、その企業行動が国の政策目的に著しく矛盾することがないよう、国を割当先として拒否権付種類株式を発行する場合が考えられるということではありますが、具体的な事例はそれぞれごとに判断するのだというふうにされています。

経済産業省の「私的研究会の企業価値研究会」というのが、平成17年、2年前の5月に出ております。種類株式制度は既に存在しているとか、立法担当者の解釈もあるということで、「一律に許されないということとは言えない」というふうに整理されてございまして、これを踏まえて、その年の11月に出た、「公正な買収防衛策の在り方に関する論点公開」

というものにおきましては、「一定の議決権を大株主として国が保有しているよりは、市場に委ねて各投資家に持ってもらった方が、経済活性化に結びつくため、国策上必要である」というような場合には、国には拒否権付種類株式などを発行し、普通株式は市場で流通させるなどの利用方法も考えられる」、こういったことを出しております。

海外としては、ニューヨークは、上場廃止になるということですが、新規株式公開の場合は、禁止していないということのようであります。欧州については、EC条約で、資本移動に関する制限は、原則禁止でございます。欧州裁判所の主な判断基準を下に書いてございますが、公共の政策、あるいは公共の安全に基づき正当化される場合には、資本の自由移動に対する加盟国法による制限は認められる、こういった形の裁判事例もあるということでございます。

23 ページ、24 ページは、国際石油開発のみ東証の中で黄金株を出している、そして上場しているということございまして、その経緯などを示したものであります。昭和 41 年から、石油公団が出資して「国際石油開発」というものになってまいりまして、平成 13 年、国際石油開発でございまして、平成 13 年に特殊法人の整理合理化の中で石油公団を廃止するという方針が決まり、16 年に東証の 1 部に株式上場した際に、石油公団の保有株を売却しました。そのときに、甲種類株式として黄金株を石油公団に発行した。17 年の 4 月に石油公団は解散した際に、経産大臣がその株式を承継したというものでございます。

右にあります 18 年には、持ち株会社化をいたしました。そのときに国際石油開発の黄金株を持ち株会社の方に振りかえるというか割り当てまして、現在は経産大臣が国際石油開発帝石ホールディングスの発行する黄金株を持っているということでございます。

なお、経産大臣は現在、国際石油帝石ホールディングスの 29%についても株を所有しております、これは順次売却していく方針だということでございます。

石油開発の事業の概要などは左に書いてございますが、一番左下、政策上の必要性ということで、国が中核的企業の種類株式を保有して、外資による買収に備える。その政策上の必要があるのでこういう措置をとるのだというふうにされておまして、ただし、どのような場合に黄金株を行使できるかというのは、経営上の重要事項に限ってということで、右上にありますように、取締役の選任、解任、重要な資産の処分、定款変更、統合、資本の減少、解散、こういったものに限って決議を要するとしております。

また、告示でもってどのような場合に行使するかということで、右下の丸でございますが、いわゆる国が中核的な役割を果たしていく、その役割に反する形での経営が行われて

いく蓋然性が高いと判断される場合には、行使するのだという告示は出されております。

以上を踏まえつつ、25 ページでございますが、資本に関する制度をどう見るかということでございます。この懇談会でもご意見をいただいておりますように、上の四角の中の2つ目の三角でございますが、資本に関して、何らかの制約を設けない場合、その公共性を理解しない者による敵対的買収、あるいは外国法人による空港支配、利害関係者による空港支配、買収による非上場会社化等のリスクが高まる。加えて、国際拠点空港が独占的で代替できないということを考慮しますと、これらのリスクに対して、適切に対応できるようにすべきであり、何らかの資本に関する制度が必要となるのではないかと。

その場合に考えられる制度として、そのメリットとデメリットと申しますか、効果と留意点を整理しております。外資規制と大口規制という法制上の規制と、空港会社が導入する買収防衛策としての黄金株、そして、その他の一般的な買収防衛策、これは前回ご紹介しましたが、ライツプランなどであります。これらについて主な国内事例と海外の空港の事例を示しつつ、メリットとデメリットを整理しております。

外資規制について、これは縦に見ていただくとわかりやすいのですが、外資規制を入れれば、国家主権の確保。あるいは、外資による買収に対する防衛効果が極めて高い。規制対象が明確で透明性がある。それから、日本国民の資産と見れば、日本国民に幅広く売却されるということがメリットとして挙げられると思います。

その次の下に行きますと、外資規制としては、効果として見れば、政策遂行の確保としては、需要に対応して空港機能を拡充するのだと、そういう行政目的があったとして、その達成をするとしても、この規制があったからといって政府が能動的に関与することは困難で、いわゆるブロックするというか、そういうことには使えても能動的に関与するものには使えないのではないかと。

それから、当然ながら、こういう規制を入れるということは合理的な理由についての説明が必要でしょう。また、国内企業からの買収には当然効果はないというものであります。

それから、売却収入の面で見れば、本来防御すべき事象より超えて制限してしまう可能性があるということでございます。現在の証券市場の外人投資家の占める割合が5割を超えているということから見れば、株式の流動性を阻害してしまうのではないかとということも指摘されているところでございます。

大口規制につきましては、経営の中立性の確保、あるいはあらゆる買収に対する防衛効果は極めて高いということでございます。

問題点として、次のページに行きますと、大口規制として、同様に能動的に関与する手段としては使えない。それから、合理的な理由の説明が必要だということでございます。売却収入の面で見れば、ほぼ完全に排除されるということから、経営者に対する市場の圧力が低下することについて、投資家が懸念する場合もあるであろうということなどが挙げられております。

それから、一番下のその他では、航空会社大口保有規制の対象とした場合も、空港会社と航空会社を子会社に持つ持ち株会社は否定されないということを書いております。これは前回オーストラリアの事例で、マッコーリーグループがカンタス航空とシドニー空港と両方支配するという形になった場合に、法律上、シドニー空港の5%以上は会社が持つてはいけないという規制もしり抜けになってしまうということを紹介させていただきましたが、そのことをここで記述いたしております。

それから、黄金株につきましては、効果としては、重要事項に関する政府の拒否権の確保ができるということでございます。防衛効果も期待できるということでございます。拒否権の対象範囲が合理的、限定的であれば、売却収入の減少は限定的にとどまるということでございますが、課題、留意点としては、政府が能動的に関与することは困難ではないか。それから、拒否権発動に関して政策判断を常に求められるということと、売却収入が拒否権の対象範囲次第では減少する可能性もある。

なお、その他のところに、これについては先ほどご説明したように取引所の理解というものも必要になってまいります。

その次のライツプラン等の一般的な買収防衛策につきましては、一定の経営の中立性の確保、あるいは公共性を理解しない投資家は排除できるということで、完全ではないが一定の可能性はあるということでございます。課題のところに書いておりますが、買収を防御できない場合もある。その場合に、政策への支障だとか、あるいは経営者が判断を誤る場合、それから、株主総会決議で廃止されることも可能であるということでございます。

一番右は、参考までに政府保有の場合のメリット、デメリットを掲載させていただいております。

その次のページが27ページでございますが、こういった上場制度、あるいは種類株式の発行も含めまして、現在、東京証券取引所でもどのようなあり方がいいのかというのを検討されているということでございます。去年の9月から上場制度整備懇談会というものを設けて議論を始めておられまして、ことしの春、4月ないし5月ごろを目途に中間報告

をまとめる予定だと聞いております。

その左に、上場制度総合プログラムの概要と書いてございます。ここに書いているような検討課題とともに、その他の一つとして、種類株式の上場制度のあり方というのも検討されているということでございました。

その次に、第4章、「環境対策等の適切な実施の確保」という面で示させていただいております。28ページでございます。特にこの懇談会でも出されている点としては、経営者が株主に対して忠実義務といえますか、利益向上の責務を負いますので、空港会社が環境対策の実施に慎重な判断をする場合に、公共的な見地から必要となる環境対策の実施を確保する方策を講ずるべきではないか。

その方策として、例えば環境対策等の実施を法律に記述する等、経営者が株主に対して、その環境対策を行うことが必要だということを説明できるようにしておくべきではないか。加えて、空港会社と地元との関係のあり方を整理すべきではないかというふうに示させていただいております。

29ページが、この中の騒音対策について見れば、現在、騒音による障害防止法、略称「騒防法」というものと、それから、騒音対策の特別措置法というのがございます。その概要でございます。

左の騒防法は、成田空港ほか14空港を対象にしております。いわゆるうるささの状況、指数をベースに騒音防止工事を助成したり、あるいは移転補償するといった形のものでございます。障害防止と損失補填をベースにしております。

右の「騒特法」と称する法律は、成田空港だけを対象に、いわゆる土地利用規制を行って、適正かつ合理的な土地利用をしながら障害を防止していこうというものでございます。これも同様にうるささの指数をベースに、その建物を有効な構造とする義務をかけたり、あるいは建設禁止をしたりという形で制度を設けております。ただ、これに加えてもっと十分できるようにという意見も出されているところではございますが、参考までにこういう法律がある。

その上で、30ページはその2つの例として、特定の施設設置を民間業者が行う場合であっても、周辺地域への配慮等が法律に記述されているものも例としては2つほどありましたので、示させていただいております。

1つが、廃棄物の処理及び清掃に関する法律でございます。都道府県知事が設置業者について許可する場合に、生活環境の保全上必要な条件を付することができることになって

おります。また、法律上、周辺地域への配慮をするということも法律上書かれているところでございます。下の楕円形のところでございます。

同様に、大規模小売店舗の立地法につきましても、経済産業大臣が指針をつくる。その指針の中にも、周辺地域の生活環境の悪化を防止するために配慮すべき事項というのが記載されております。また、都道府県知事も、その指針を勘案して、事業者に対して周辺地域の生活環境の保持の観点から意見を述べるという規定がございます。加えて、下の楕円形の中にございますように、法律上、周辺の地域の生活環境の保持についての適正な配慮をして、大規模小売店舗を維持、運営するようという規定も置かれているところでございます。

その次の 32 ページからが、今度は関係の自治体、あるいは住民、NPOが入って協議会のような仕組みを設けられているものも探してみたものでございます。ただ、いずれも県なり市町村なりが計画を策定する場合に、その協議会の協議を義務づけている形のものが多かったように思います。

例えばバリアフリーの法律につきましても、市町村が移動円滑化基本構想をつくる際に、市町村あるいは施設設置管理者、高齢者、障害者等の構成される協議会と協議するという形のスキームになっております。

鉄道についても、駅施設の高度化の場合も、都道府県が交通結節機能高度化構想をつくる際に、協議会等の間で協議するというところでございまして、必要に応じてNPO法人や利害関係者などが参画できるスキームになっております。

一番下は、逆に要請の提案をNPO法人、公益法人、鉄道事業者等が行って、それに基づいて速達性の向上事業の実施が進められていくというスキームになっております。

34 ページは、空港に関して見た空港利用者、関係事業者、住民などの参画の仕組みとして、那覇空港と福岡空港の将来のあり方を検討する総合的な調査におきまして、いわゆるパブリック・インボルブメントの手法を導入して、関係者への情報提供や意見収集を実施しているものもございまして、ご紹介させていただきます。

第5章、「その他の課題」ということで、35 ページを開いていただければと思います。これまでの懇談会の議論、あるいは関係者からの意見の中でも、完全民営化後の空港保安対策の確実な実施、大規模災害時の対応、国家安全保障上の見地からの対応、こういった今まで掲げてきた事項のほかの課題とともに、各空港ごとに見れば、どのような課題があるかということでも表にしております。前回懇談会でも、各空港ごとの課題というのもどう

なっているかご質問いただいたものですから、整理したものでございます。

成田空港については、大きなものとしては羽田との役割分担、あるいは内陸空港としての環境対策が特に必要だと言われている、あるいは特殊会社にした平成 16 年に地元との合意事項があってその実施、それから、現在進めている平行滑走路 2,500m 化以後の将来的な空港整備の方針。

関西空港につきましては、拠点空港として必要な施設のあり方、今後の二期施設整備の進め方、それから施設整備のタイミングその資金調達方法、用地造成費用等による多額の債務残高がある財務状況の改善、関西 3 空港の役割分担。

中部空港については、国際拠点空港として必要な施設のあり方（第二滑走路の将来の必要性）、県営名古屋空港との関係、こういったものがあるのではないかとということで揭示しております。

36 ページは、航空保安対策につきまして、航空会社のヒアリングなどでも、その空港会社と航空会社との役割分担などのご指摘もいただいております。例えば左のオレンジ色の巡回警備の強化、あるいはフェンスの強化、センサー拡充、ガードレールの強化、ゲート管理の強化、こういったピンク色の部分は空港会社が行っているもの。それから、右下の方にある緑色の旅客・携行品検査や受託手荷物検査、航空貨物 X 線検査等は、いわゆる航空運送事業者として行っている。両者一体となって、あるいは分担して行っているのが、空港関係者に対する保安検査などであります。

済みません、緑とピンクの凡例が逆になっております。空港会社がピンク色、航空会社が青緑色でございます。失礼しました。

それから、第 6 章、「適正な事業運営の確保」というところで、今まで述べたものすべてを含め全般的に見ても、適正な事業運営の確保のための方策としてどのようなものがあるかということでございます。一部繰り返しもございますが、株主利益のみを重視することによる弊害（安全・安心の軽視等）を防止する必要があるのではないかと。それから、経営の透明性、公開性、事業の継続性、安定性。さらに、前回の懇談会でもご指摘いただいております、空港会社の創意工夫を發揮できるようにすべきではないかと。ただし、二国間協定などで発着便数の配分等につきましては、権益の関係もあって空港会社の裁量がない分野がありますが、裁量がある分野については、空港会社が創意工夫できるようにすべきではないかというものを掲げております。

その関係で、その次の 38 ページで、これは前回もいただきましたご質問でございます

が、国際拠点空港で発着回数の設定配分はどのように行われているかということでございます。左の発着回数の上限の設定ということで、管制上の能力、施設上の能力、騒音上の制約などを見て、成田空港については、地元との合意などを踏まえて、国が管制運用を考慮して、あるいは安全運航と定時運航の確保の観点から踏まえて、「発着調整基準」を策定しております。具体的には1週間、あるいは1日当たりの発着回数の上限等、あるいは単位時間当たりの発着回数の上限等をこの基準で定めておまして、これをベースに各国と航空交渉を行いまして、その右上でございますが、航空交渉を通じて二国間協定に基づいて、相手国に対して、輸送力を定めて乗り入れ権益を付与する。相手国は、それぞれ乗り入れ企業を指定するという形になっています。

さらに、これを踏まえて、国の責任でIATAのガイドラインに準拠して、中立・透明にタイム・スロットの調整を実施する。これは毎週、例えば月曜日の9時から9時半ならこの会社が何便入るかという形で、週単位、30分単位で決めていくという形でございます。それらの実効性を担保するために、各航空会社はその調整結果に基づいて事業計画を申請して、その確認をして、国が認可するという形になっているところでございます。

39 ページ、40 ページが、これもご質問いただいております、我が国の運輸事業等の他産業の適正な事業運営を確保するための法制度がどのようになっているかというのを概観しようとしてつくったものでございます。

40 ページの右側に空港会社がございます。空港会社につきましては、空港会社法という設立根拠法等に加えて、航空法と合わせわざになっておりますが、完全民営化で空港会社法をなくすということは、航空法の左の部分が残ります。したがって、この網かけをしております「なし」というところを基準に、それを見ながら、それよりも一定の措置を講じているというのをそれぞれの左の方で色をつけているのは、それをベースにして色をつけている、それと同じものは特に色をつけていない、こういうふうに見ていただければと思います。そういった形で事業計画や料金を含め、事故の際の報告だとか、業務改善命令だとか、そういったものの規定がそれぞれの事業について一定部分置かれているということでございます。

資料2は以上でございます、資料3を簡単にご説明させていただきます。これはこの論点とは直接の部分はございませんので、別とじにしておりますが、前回までに懇談会でご指摘、ご質問いただいたものでございます。

1 ページ目が、先ほどと一部繰り返しになりますが、国際空港における発着便数の航空

協定上の手続を示しております。

2 ページ目が、民営化された海外空港に関する評価、これも前回ご質問いただいたものでございます。特に、イギリス／B A A の利害関係者からの評価でございますが、例えば左の利用者からの評価として見れば、黒丸にございますが、商業施設の充実度に対する利用者からの評価は高い。一方で、「トランジットの利便性」、あるいは「入国審査や保安検査での待ち時間」等において評価が低いということでございまして、それを星で示した形で下に、ヒースロー、ガドウィック、スタンステッドに分けてございます。2 つ目の欄の商業施設の充実度に星が多く、保安検査の待ち時間、入国審査の待ち時間などは星が少なくなっているということでございます。乗り継ぎの利便性も同様でございます。

エアラインからの評価と投資家からの評価を右に書いてございます。

3 ページが、空港使用料。着陸料、旅客サービス施設使用料についての国際比較で、前回は旅客 1 人当たり分解しておりましたが、今回は航空機 1 便当たりで出しております。加えまして、前回は成田空港会社をお願いしておりましたが、今回は定期航空協会、航空会社さんの方をお願いしてつくったものでございます。③、④が旅客から空港会社、あるいは航空会社を通じて空港会社に払われるもの、色つきのものでございますが、こういった形の比較になるということで資料をいただいておりますので、提示させていただきました。

4 ページが、海外の空港の民営化に伴う料金の変化でございます。B A A の場合とその他の空港でございますが、B A A の場合に、グラフにもございますように、民営化当初、非航空系のリテール事業などの収入の増大が寄与したということで、空港料金の水準は一定程度下落したということでございます。ただし、一方で I A T A のデータによりまして、ピーク時の着陸料について見れば、民営化後 3 年間で 2.5 倍に上昇したということも言われております。近年は、料金水準を決める上での対象資産にターミナルの建設が入ったということで、料金水準は、先ほど申したプラス X % 上に置いているということもあって、上昇傾向にあるということでございます。

フランスの A D P についても、料金水準が若干上がった。C P I + 3.25% という水準で設定されたということが言われています。

コペンハーゲン空港も、平均上昇率プラス 2.75%。下から 2 つ目の四角にありますように、94 年以後、5 回料金の変更があつて 30% の上昇だということでございますが、ただし、コペンハーゲン空港は、ヨーロッパのその他の空港と比較すれば料金は低位だという

評価もあるので、一概には評価を下せないようでございます。

シドニー空港について、20年間滑走路の必要がないということで、長期計画に「特に必要ない」というふうになっているのは、なぜかというご質問をいただきました。シドニー空港の1時間当たり上限80回の発着回数が可能だということで、当座この需要予測を見た場合にはそれで十分だということで、そういう記述になっているということでございました。

以上、駆け足でしたが、関係資料のご説明を終えさせていただきます。

●座長

どうもありがとうございました。

前回は、論点の整理と言って打ち出しでまさにその名のとおり論点の整理だけだったのですが、今回は少し整理と同時にいろんな資料とかそういうことを付加していただいて、皆さんとご議論しやすいような形でまとめていただいております。それにしてもいろいろ、何々ではないかという表現で終わっておりまして、皆さんのご意見を伺いながらまとめていくという趣旨でございますので、ご忌憚のない意見を言っていただいて。先ほど言いましたように今回と次回ぐらいで大枠は決めてということを考えておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

それでは、これは特にどこから議論するというふうに区切りませんので、皆さんのご意見を伺えればと思いますが、いかがでございましょうか。何かご発言ありますでしょうか。

どうぞ。

●委員

今のご説明を聞いて、前回、あまりにも論点がたくさんあって、どこへ行くのかなと内心心配しておりましたけれども、これだけ整理していただいて方向性が見えてきた、これで議論が進められるなと思いました。大変な作業だったでしょう。事務局の労を多としたいと思ひます。

私が冒頭に発言させていただくのは、これから皆さんそれぞれの課題についてご意見があると思いますが、その前に、そもそもこういう問題を一体どう考えるか、そういう点で意見というか、感想というか、述べさせていただきたいと思ったからです。もし論点からずれているということであればお許しをいただきたいのですが、この懇談会が始まって以来、私が常に感じておりますことは、今なぜ、国際拠点空港なのかということであります。実体的には成田、関西、中部の3空港のことを言いますし、また完全民営化が近づいてく

の中で、国際拠点空港が浮かび上がってきたというのは、そのとおりだと思うのです。

今まで、例えば第1種空港、大都市拠点空港、最近余り言いませんけれども国際ハブ空港、いろんな言い方があった中で国際拠点空港、これは一体どういうことなのかという思いが常に頭の片隅にありました。今までの言い方とどこがどう違うとか、どういう関連があるかということもあるかもしれませんが、そもそも国際拠点空港の、別の言い方をすれば「公共性」というのは一体何なのだろうかということにもなるのではないかというふうにも思います。結論的なことを最初に言えば、国際拠点空港と言う以上は、その最大のキーワードは「国際」ということだろうと思うのです。もうちょっと言えば、「国際的な責務」というふうに言ってもいいのかもしれないと思い込んでいます。

それを言う理由、なぜそういうことを言うかということと2つありまして、1つは国際拠点空港という以上は、需要にこたえる、この論点にもありますが、それはそのとおりでありますけれども、その需要にこたえるということに加えて、国際拠点空港は地球的な規模の国際航空ネットワークの結節点として有効に機能するということが要件としているのだろうと思うのです。もう一つは、そうだとすれば有効に機能するためには、それにふさわしい、あるいはそれに必要な空港能力を持たなければいけないということも要件としてあるのではないかと思うのです。そういう意味で改めて国際拠点空港とは何ぞやということを書くのか書かないかは別にして、また大きい声で議論するかどうかは別にして、どこかに心にとめておかないといけないのではないかという気がいたします。

もうちょっと具体的に言いますと、2つあるのですが、需要にこたえるというのは、さっき言ったようにボリューム、量の問題であるだけではなくて、質の問題があるというのが私の感触ですけれども、その質という意味で言えば、国際航空ネットワークの結節点としてきちんと役割が果たせないと具合が悪いのではないかと。

それからもう一つは、空港能力という点に限って言えば、それにふさわしい必要という意味で、グローバルスタンダードという視点でとらえてみたらどうか。日本の国際拠点空港に匹敵する主要国の空港の能力を見ても、いろいろなとらえ方があると思うのですが、少なくとも成田空港を例にとれば、滑走路は2本で現在は4,000mと2,180m、それから年間発着回数20万回。これが行われている工事が完了すれば、平行滑走路が2,500m、年間発着回数も22万回となるわけですが、そのグローバルスタンダード的な見方をしたときに、果たしてどうなのだろうか。中部も現在は滑走路は1本しかない。関西は今年8月から2本目が供用されると聞いておりますけれども、そういうグローバルスタンダ

ードという点をどうとらえるか、そういう視点があつていいのではないかと思うわけです。

これ以上長くなるからやめますけれども、国際拠点空港というのは一体どういうものかということがはっきりすれば、空港会社はその使命を認識して行動するでしょうし、国は一定の役割を担うことになるだろうし、また地域もそれに協力、参加することになる、そういう図式になってくるのではないかと、これは期待ですけれども、そう思います。これは後ほどご議論があると思いますけれども、いろんな意味で公的関与ということが今のご説明でありました。その公的関与の典拠というか、そういう意味でも国際拠点空港の存在理由なり意義というのはやはり確認しておいた方がいいなと私は思います。

最後に、その典拠となるということを言いますけれども、どういう形にするかという問題があると思うのです。これはちょっと時期尚早かもしれないし、この場で議論することかどうかわかりませんが、その中身と同時に入れ物も考えておいた方がいいのではないかというのが私の感触です。

結局は法律ということになるのでしょうか。これも大変ややこしい問題で、これ以上申し上げませんが、その入れ物、どういう形で典拠として明示できるかということも課題としてあるかなと思っております。これは今ご説明いただいた諸々の課題以前の問題なので論点とずれている可能性もありますけれども、私が今までずっと感じてきたことを申し上げて、もし機会があればご検討いただきたいと思います。よろしく申し上げます。

●座長

ありがとうございました。

今のご意見は、国際拠点空港と言われるものの概念のような整理をきちっとしておいた上で、どのような公的な関与があるべきだということを始めなさいということですね。

●航空局長

まさに今、委員がおっしゃるような整理をきちっとしておかないと、多分この懇談会の議論を何のためにやっているのかということになってしまうと思います。今のお話の中でまず、「ハブ空港」という言い方がかつてはかなり頻繁になされておまして、我々も使っておりました。このハブ空港ということは、実はエアラインの論理ではないかなと私なんかは思っておりました。ハブ・アンド・スポークという理論で、エアラインとしては一つの空港に決めて、まあ複数でもいいのですが、その大きな空港に基地を決めて、そこからの路線をたくさん張って、また飛行機が戻ってくるようにすると、機材繰りはものすごく楽ですし、整備もそこできちんとやればいいわけですし、そう決めた方がエアラインはも

のすごく効率的に運航できます。

お客さんは、そこへ行って1回乗り換えれば、必ずどこかに行けるということで便利ではないかなという議論だったのですが、貨物はそれでもいいのですが、旅客便の場合はやはり直行で行けるのであれば、絶対直行で行った方がお客さんは便利であるわけで、直行便の路線が成り立てば、もっと網の目のようにネットワークを組んでもらった方が楽なわけです。そういう意味でハブ空港にわざわざ全部集めなければいけないかどうかというのは、利用者側から見ると全然違うと思います。

それから、昔は飛行機の足が短くて、航続距離が届かなくて、やむを得ず乗り換えたという部分がありまして、特にアジアからアメリカに行く、あるいはヨーロッパに行くといったときに、成田で乗り換えるしかなかったという状況もあったのですが、今は足の長い飛行機が出ていますので、それも需要さえあればどんどん直行便がアメリカ、ヨーロッパにアジアから成り立ってくるという状況でありますので、わざわざ成田がハブ空港だといって幅を効かす必要はなくなってきているということです。

昔の議論では、アジアでスーパーハブ空港というのは2つか3つしかなくなって、空港間競争に乗り遅れると日本はもうローカル空港になってしまうという議論まであったのですが、そんなことはなくてやはりそれぞれの国からちゃんと需要が成立してくれば、ポイント・ツー・ポイントの線が成立しているわけでありまして、そういう意味で「ハブ空港」というのはまず言い方は適切ではないので、「拠点空港」というのに最近変えております。

拠点空港というのは、したがっていろんな国際航空ネットワークの中で重要な結節点となる多数の路線が張られておる、あるいは多数の便数が飛んでおる路線ということで、我が国の場合は成田と関空と中部が国際拠点空港かなということで、今この3つについて議論をお願いしておるということでもあります。

その中で、今なぜ民営化かというのは、私も民営化が決まったときに担当していなかったものでなかなか説明しにくいのですが、多分かなり整備が進んできたということが決定的な要因ではないかと思います。まだまだグローバルスタンダードからすると不十分かもしれませんが、関空は2本目ができて一応24時間フルオープンできる体制になります。それから、成田も2,180mが2,500mになれば、まあ4,000mと組み合わせればかなりの能力は持てる。それから、中部は1本ではどうかという議論がありまして、将来もう一本必要ではないかという議論がありますが、それもクローズド・パラレルでもう一本あれば多分それなりの空港になるだろう。

多分それ以上それぞれの空港を拡張しようとしても、物理的な制約とか資金的な制約からなかなか今の段階で見通しが立たないのではないかと思うわけでありまして、そういう意味で多少不十分であるのですけれども、それなりのレベルまで来たかなということで考えておりまして。したがって、これからその整備から活用の段階になるということで、より運営を効率化するためには民営化という形態の方がいいのではなかろうかということで、なったのだと思います。

ただ、そのときに完全民営化ということで、100%民営化しなければいけないかというのは議論があるところだと思うのですけれども、政府がある程度持っていれば、今回お願いしているような議論はなくて済むかもしれないのですが、もう閣議決定で、完全民営化という方向が決められてしまっていますので、その100%民営化を前提に、全く無防備で民営化していいのかなという議論を今お願いしているところでありまして、そこは大変難しい議論で申しわけないのですが、今いろいろ苦勞して事務局も整理いたしましたので、この材料で何とかご議論をお願いできればと思う次第であります。よろしくお願ひいたします。

●座長

ありがとうございました。

先ほどの委員の問題提起は、今局長がおっしゃった前半部分の概念的なものです。そういったものが例えば1部のどこかで整理されていて、それが2部の方のそれぞれの問題につながっていくような構成を考えていただければということですね。

●成田国際空港課長

事務的にちょっと補足させていただきますと、前回の論点整理の際に、第1章として国際拠点空港の意義とか必要性とか、そういった点を提示させていただきました。今、委員がおっしゃったようなネットワーク性とか、観光との関係、文化との関係、背後の経済との関係というのも触れさせていただきました。今回はその継続という位置づけをしております。したがって、第1部の資料も、その前提としてのものというはとりあえず今回は提示していないという意味で、その部分をこの表の上にイメージしながら流れてくると。そこをちょっと省略したものですから、失礼いたしました。

●航空局長

もちろん、どんどんこれから社会、経済はグローバル化する中で、我が国と世界との窓口、玄関口としてこの3つの空港は大変重要な空港だというのは、今の説明のとおりであ

ります。

●座長

また具体的にまとめられるときに、委員に見ていただいてご意見をいただくなり、あるいは修正していただくなりということにしたいと思います。ありがとうございました。

●委員

今のお話をお伺いして、私も確かにこの懇談会が、国際拠点空港の民営化のあり方に関する懇談会という形で進められているという印象を持っていましたので、広範囲な議論をすべきだというご提言は大変重要だと私も思うのですが、それをするには随分回も過ぎてしまったなという気がして、言い残したこともそういう意味ではあります。けれども、基本的な認識として、民営化の議論ということでは理解していました。

それで申し上げたいことは、特にこの論点の1番にかかわり、基本計画、長期計画等の位置づけというか、これを今後整理しておく必要があると思いますので、発言したいと思います。

私自身は、空港の基本計画や長期計画を一般論として持つことは大変重要だと思っていますので、その中で特に、国と空港会社とがどういう役割分担、責任関係を持ってその計画を持つべきかということでお話したいのです。多くの議論が民営化の議論でありましたので、投資家に対する視点が非常に強かったと思うのです。それはもちろん大変重要な点だと思います。しかし一方で、納税者や利用者、あるいは今日出てきている、地域・地元という別の3つの視点も同時に重要であると思います。

第1番目の投資家という点では、もちろん政策変更リスクみたいなものを下げてやらないと、これは投資家としても危ないねということであれば、空港会社だけで計画をつくっても、例えば成田、羽田みたいな広域のいろんな問題がありますから、国としてきっちり政策、あるいは計画を決めていくことが大変重要だと思います。その点では空港側の計画というのがどれほど意味があるかはクエスチョンです。

一方で、納税者の視点というのは、拠点空港に対して将来大規模な改修なり拡張なりが起こるときに、そこに国の税金が投下されないでできるのかということ、これはクエスチョンがつくところではないかなと私は思っていて、もしそこに税金が入るのであれば当然、納税者や国民に対してきちっと説明する。今一番批判されるのが田舎の道路みたいな、つくことに意味があって、つくった後はほとんど使われないというようなことであります。どっちかというとならB/Cみたいな効率性の指標で評価しますが、長期にわたっていか

に有効に使っていくか、あるいはそれをシステムとして活用していくかということをきちんと説明していないと、これは納税者、国民に対しての説明責任を果たさないと考えます。そういう意味でも長期の有効な利用・活用の計画というものは大変重要な視点だと思います。

それは私のイメージでは、地方空港で、新しいものというよりは従来の施設等を改修したり改良したり、そういうことを継続的に行っていくときに、当然国の助成が必要になってくる。そういう場合に、それがいかに効果的なものであるか、将来にわたってそれをいかに有効に使い続けようとしているのか、そういうことをきちんと説明することによって、今度是对応する国の方がそこから適切なものを採択していくという関係が、今日の資料でいうとアメリカの制度に似ていると思います。そういうものが当然あっていいだろう。しかし、拠点空港について、もし、国のお金は完全民営化の後には使わない、あるいは税金は使わないということであれば、その意味での計画というのは特に必要はないと思うのです。

3番目の利用者に対しては、これは鉄道もそうでしたし、民営化した後にエンドユーザー、利用者に対して、どれほど良いサービスを提供し続けられるかは多少心配がある。今回のケースで心配があるかという点、多分ないとは思いますが、ただ、多少心配はある。そうすると今度利用者に対して、継続的にサービスを改善したり提供していくという計画をきちんと示して実行していく。そういう意味での計画を会社側につくってもらって、その実現がどれほどされているかを、国なり公的にモニターしていくという形があり得ると思います。これもまた違う形態の計画であります。

それから、確かに空港法の設置管理の計画というものはあるようですが、多分これは最初の段階で設置の計画や管理の計画をつくったとしても、今存在している空港を継続的にどう管理していくか、あるいはどう改良していくかというときの計画としては、多分活用されていないと思いますので、そういう計画もあっていいのではないかと。

それから4つ目の点は、きょう改めて環境等が出ています。地域や地元との関係において、土地利用や環境問題が非常に重要になってきます。これに関しても多分ほかの国はそこら辺の制度とか仕組みをそれぞれ持って、いや、持ってないところもあるかもしれませんが、協調的、融合的な土地利用を志向したり、コンフリクトをできるだけ避けるような計画づくりを進めたり、ということをやっていると思います。そういう計画もあると思いますが、私が一番に気にしたのは、どちらかという点1、2、3の方の計画ということで

ありまして、その全部を何らかミックスしたようなものを志向するのか、その中の一部をきっちりと明確にしていくのか、そのときに空港側がどの範囲をつくって、国としてどこをオーソライズし認定するのかという、その関係図式をクリアにすれば、多分この問題は整理が十分にできるのだと思っています。

ちょっと長くなりましたけれども、以上でございます。

●座長

ありがとうございました。

4つの視点からの計画のあり方というのは、もう少し具体的に描いた場合にどういうふうになるかという問題提起でございます。多分2つ目は、民営化と言っているときに、どうなんですかね。地方空港なんかでこれから、維持更新とか公的資金を投入するということはあり得るけれど、今回これを考えているときにそれはどうなのですか、その辺は。

●成田国際空港課長

まさにそこが、論点の2ページの一番下にもあるとおり、今後空港が運営されていく場合に、その空港の自らの資金調達で普通の民間企業のように、自分で行うという部分だけに任せてうまくいくのかいかないのか、そこをまず見きわめないといけない。ただし、今委員がおっしゃったように、空港というのは投資家との関係でこうやればいい、収益を上げればいいという面だけではなくて、まさに利用者がいて、その利用者は納税者でもあるのですけれども、また違う意味で納税者もいます。それから、地域との関係もありますから、そういうことも見た場合に、空港がどうあるべきか。そのときに、その民間会社に対して、あるべき空港の姿との齟齬があった場合にどう調整し、あるいは経営判断をどこまで尊重できるかという兼ね合いになってくると思います。

もう一つ、国際拠点空港の場合に、前回もご提示したように普通の産業と違うのは、じゃあここがうまくいかないから別のところにつくりましょうとか、別のところでカバーしましょうと言っても現実問題として非常に難しい。そこをうまくやるしかない。委員からも効率的・有効的に使うという意味で、そこをうまくやるしかないものですから、そのためにそれをどういう仕組みにしていくのかということが普通の産業の民営化とちょっと違うのかなというふうに思っているところでございます。

●座長

2番目のところはまさに論点だと思うのです。それでももう少し具体的に詰めなければいけないのですが、3番目におっしゃったことは実は余り想定されていないんですよ。モ

ニタリング的なことで、サービス維持とかそういうことでの計画との結びつき、それは少し考えなければいけないことなのかなと。

●成田国際空港課長

ここでは余りそこは考慮していません。もう少し考えないといけないですね。

●座長

そうですね。よろしいですか。

●委員

2番目の点は、私も両方あり得るなということで発言したので、今のお答えからは、まだ両方あり得るという理解をこちらはしておけばいいのでしょうか。

●座長

1点、あれですか、完全民営化した後で、例えば投資に対して公的な資金が具体的に入ってくる。例えば優遇税制とるとか何とかというのはある意味補助だから、それでも公的な資金が入ると言えるのだけれども、そうじゃなくて具体的にお金が入っていくということは想定するのかもしれないのかというのは、ちょっと一つの境目なのです。

●成田国際空港課長

そこは例えば、先ほど都市鉄道の例などがまさに類似しているのですが、一般には運政審答申があって、それに基づいて会社の判断ですよと言いながら、やはり長期にわたってかつ巨大な資金が必要だということで、例えばニュータウン鉄道の整備のための補助だとかそういったものもありますし、一定の固定資産なりそれなりの税制の措置などもあることはあります。

したがって、それらを見ながら、空港の場合にも同様の事例が出てきた場合にどこまで可能で、かつ国の財政状況などを見ながらどこまで可能かという、まさにこれから考えないといけないし、そういう直接的な方策と、会社としても資金調達をするのに長期の資金をどう有利にできるかということも大事だと思います。その会社の自主的なファイナンスに任せて、それが大丈夫かどうかの見きわめも必要だろうとっております。

●座長

基本的には間接的措置ですね。だから、具体的に税金が入るということは余り考えない方がいいと思うのです。民間会社に対して公的な資金で何かするというのは、例えば鉄道の場合だってものすごい難しいわけですよ。公団を通したり何かしてやっているわけですね。だから、余りそのところまで想定しない方が私はいいのではないかなと思います。

●航空局長

例えば仮定の話ですけど、成田が2本で足りなくなって、羽田もにっちもさっちもいかない。やはりもう一本作らないといけないみたいなときに、絶対民間会社だけではやれませんから、そういう場合がもしあったとしたら、それは公的な何かスキームを組んでやっていかないとうまくいかないと思います。だから可能性を全く否定するわけではないのですが、とりあえずは今概成するような姿で、それで民営化されたときにどういう仕掛けが要るのかなということかと思えます。

ただ、ずっと考えると難しいのですが、鉄道なんかと違うのは、鉄道はお客さんと鉄道が完全に相對するのみなのですけど、国際拠点空港の場合は、エアラインがいて、さらにその利用者がいてという、まずそこで段階が一つ多いわけです。それから、国も全く無縁ではなくて、管制は相変わらず国でやっていますし、さっきの航空交渉で便数を決めたりするのも国が関わっていますし、それからC I Qもあります。いろいろ関係者が多いわけです。

ですから、そういうものの調整みたいな意味を込めて、全く純粹民間会社が勝手に何かやれるかという、そうはうまくいかないんじゃないかなと。それから、もちろんさっきから話題になっています代替がきかない。もうほかではできないということになりますが、鉄道だったら高速バスでもいいし、マイカーでもいいということになりますけど、これは違ってきますので、そこらをどう考えるかということです。

●座長

確かに鉄道と違って航空は航空会社と空港という形で、上下分離しているのですね。鉄道でも上下分離した場合は公的な資金が入ったりしますので、確かに仕組みとしてはいいことはないかもわからない。非常に難しい判断だと思います。もう少し詰めて事務的にも場合設定とかさせていただいて、どの辺で考えた方がいいのかというのをさせていただきます。

他に、ご意見はございますか。

●委員

何個かあるのですが、要するに最初の「航空政策と経営方針の不整合からくる課題」というところがもうちょっと詰まってないと、何か見えてこない部分が私にとってはありまして。というのは国の航空政策というのは、きちっと何かはっきり見えてないところが第1点。

それから、航空会社の経営方針というのはそれぞればらばらですし、しかも航空会社というのは今既存のという前提になっているわけですが、まかり間違っても買収されてしまった場合、そういった場合の航空会社の経営方針というのはまた変わってくるわけです。この航空会社の経営方針というのは、既存のということなのだろうと思うのですが、この航空会社の経営方針というのも、今大変だとか2本目が欲しいとかいろんな話は聞くのですが、経営方針というのは余りそれぞれ私の頭の中でクリアに座標軸、マトリックスになっていないものですから、この国の航空政策と航空会社との経営方針との不整合の部分もう少し——いろいろな話で徐々に出てくるのですけれども、きちっと四角く出てこないで、これをもう少し自分で理解しないといけないというのが1点あります。

これは雑談的なものなのですが、前回よそのシンポジウムに出たときに、今リートというのがはやっていますよね。日本ではほとんどオフィスビルがリートの対象になっているのですが、最近いろいろ道路も空港も何でもかんでも、要するに社会資本に興味があるという話は割と、座長はご存じでしょうけど、大っぴらに発言なさっているというのがあって、結構リスクというのはそんなにあさっての話でもないのだなという感じがしまして、もうちょっと細かく詰めた方がいいような。皆さんわかっているからいいのでしょうけど、私なんかにはもう少し不整合な面というか、きちんと詰めていないと何となく想定がちょっと足りないかなという気がしています。

●座長

事務局の方はいかがですか。

●成田国際空港課長

まさに空港会社が完全民営化後に経営していく場合に、いろんなシチュエーションがあるので、一概にここでどの場合が不整合だというのは挙げられなかったのが抽象的に書いているのですが、例えば完全民営化すれば、まさに株主との関係で利益を上げる、配当をたくさんするというのが目的になってきますから、そういう意味ではできるだけコストを減らし、それから収益を上げるということに走るわけですね。その場合に、我が国の国際拠点空港の現状で成田空港などを想定すれば、まさに今満杯の状況です。要は経営だけ考えれば、一生懸命投資してリスクを冒してさらにそれを増やそうとしなくても、今のままで安定的に収入が上がるわけですね。そういう部分と政策との関係。政策上は今まさに局長が。

●委員

逆に言えば今おっしゃっている程度のことまでしかわからないということですね。おっしゃるそこら辺までの意味はわかるのですけれども、例えば高い参入障壁からくる地域独占。要するに航空政策と経営方針の不整合からくる課題というのが後ろに出てくるわけですね。これが一番大きいわけで、その不整合というものにいろんな種類があるわけですが、この4つの種類以外にも、その他いろいろ課題があるのではないかなど。

これは一例なのですけれども、もうちょっと幅広く想定しておかなくていいのかなというのが私の今の意見です。今おっしゃっているようなことは当然想定しているわけです。

●定期航空協会

オブザーバーですけれども、お話ししてよろしいですか。

私どもは民間会社でまさに民間なわけですけれども、民間というのはどういうことかという、もちろん株主にちゃんとリターンを返していくということが重要な責務であります。そのためにもお客様を幸せにしないと商売にならない。株主へのリターンは結果であって、まずそのカスタマーを十分満足させるということに商売の起点がある。だから、空港の完全民営化というのは、実は民間に任すといろんな懸念事項があって、ネガティブな懸念がいっぱいあるわけですが、そもそも完全民営化で何を実現しようとするかという、そのポジティブサイドの認識をしっかり持つておかないと、民営化しない方がいいということになるのです。完全民営化で何を求めたのかという最初概念を共有しておかないといけません。つまり委員もおっしゃっていますように我が国の国際拠点空港は、一体何を担ってどういう機能を持つべきかとか、それから空港も、国際だ国内だと言っている時代ではなくて、空港というのはお客様にとっては、この空港は国際とか国内とか言っていられない。ヨーロッパなんかを見ますと、フランクフルトもミュンヘンも、ヒースローだって両方担っているのです。そういったことを時々しっかり思い出しながら議論を進めていただければなど。オブザーバーの立場で申しわけないのですけれども、そういうふうに感じます。

●座長

民営化することには、ミッションのようなものをはっきりすることと、あるいは要求水準的なものが必要なのかもわからないですね。さっき委員がおっしゃったように、拠点空港であるためのこういう必要があると。その中で民営化で何を最もよく達成できるかということ。そうではなくて一方で、公的な関与で何かを担保しないといけないというところですね、その辺をちょっと整理するということですね。

●委員

ハード的な面で、国際拠点空港の例えば滑走路は絶対2本だとか、例えば発着回数は何回以上じゃないと国際とは言わないとか、何かそういうスタンダードみたいなものはあるのですか、それとも、何となくですか。国際と日本で言っているだけで、傍から見ると国際じゃないとかそういう。

●座長

ただ、今まで成田はずっと国際拠点としてやってきましたよね。それは事実ですね。だから、もうちょっとどこまで追求するか。

●委員

今のはおもしろい話で、国際ということの意味が二通りあって、国際線が飛ぶという国際ではなくて、委員がおっしゃったみたいに国際水準で見て拠点と言える空港という国際だとすると、まさにそういう議論では、国際水準で見て滑走路が1本で良いのかなんていう議論が当然出てきますね。

●委員

そういうことが出てくる。

●座長

2本でこれだけの処理能力があつてということ、我々ここで要求水準として出すのではないと思うのです。機能としてだと思うのです。

●委員

もちろんそうです。ただ、今興味を持ったのは国際水準に匹敵、ある程度向かっていくのに対して、民営化したときにとまってしまうようなことがあるのかというような議論は多少この中にリスクとしては出てくる。

●航空局長

今、委員がおっしゃったように国際線が多数飛んでいる拠点空港という意味でご理解いただきたいと思います。グローバルスタンダードでどうかというところとちょっと自信がないところがありまして。それから、エアラインとか鉄道会社と違うのは、先ほど来申し上げていますように空港会社というのは、どちらかというと不動産業の方に近い。自らお客さんと相對している部分もありますけど、いろいろな非航空系みたいなところでは。だけど航空系の場合は、エアラインが間にはまって、それでお客さんがその外にいるということになるわけです。しかも成田みたいな首都圏の玄関口で、ここしかないというところはいろ

んなことが可能になるわけでありまして、例えばどこかのファンドがバーツと買って短期的に利益を上げようとするれば、もう投資もせずに着陸料も少し高めに設定して、ドーンともうけて売り逃げるということだってあり得るわけでありまして。そのときにエアラインが抵抗できるかということ、多分なかなかしんどいのではないかと。よそへ行きますというわけにもなかなかいかない。お客さんも、じゃあやめたと言えるかということなかなかやめられないのではないかと。水準にもよると思いますけど。そのところが簡単にマーケットメカニズムだけで仕切れるかということ、そうではないのではないかなと。そういうのにある程度歯止めをかけられるような仕掛けが要るのかなと思っているのです。

●委員

市場原理ということに対して市民サイドでも、非常に問題がいろいろ起こっているという認識があるのではないかと。競合があれば民営化というのはいいと思うのです。先ほどのようにお客さんに対してどうするかという話になって、そこで切磋琢磨されていくのでレベルが上がっていくのですが、この場合は参入障壁がすごくあるから実際問題、競合はないわけですね。そうすると本当に、じゃあお金をもうけるためにコストをカットしたらいい、例えば回数を増やした方が絶対もうかるから安全はどうなるのだろうかとか、いろんな問題がここでは起こってくるのだと思うのです。そういう意味では完全民営化といっても、市民が納得できるだけのフレームというか、きっちりしたものをつくっていかないと、公共的意味が大きいわけですから市場にそのまま出して良い、ということとは違うものなのではないかという、非常に素人っぽい感じなのですけど。

今規制緩和になった結果いろんな問題が起こってきて、敏感になっているところだと思うのです。もちろんいい面もあったのですけれども、それは逆に最終的には市民の方がデメリットを受ける場合も随分出てきているのではないかと。その部分がある程度いろいろなところでわかっているわけですから、そこをきちっと考えて。ここはきちっと整理して、本当に納税者が不利にならないようにするにはどうすればいいのかという視点できちっと考えていかないと、せつかくの国際拠点空港が生きないのではないかと思います。

●委員

私個人的には、「完全」という言葉がつくのはどうかというのはあるのですが、やはり民営化をするべきだと私は思っているのです。確かに民営化することによっていろんな課題が山ほどあると思うのですが、逆にパブリックでやったらどうだったのかということ、もう

山ほど課題が実はあるのですね。もうむだの塊とは言いませんが、そういうところがあって、本当に納税者にちゃんと説明できたのかというと、恐らくできていないと思うのです。その中でやはり民営化することによって、その民間の知恵とか創意工夫を生かして、かつ一定の水準を保ってもらわなければいけない。

特にちょっと興味あったのは、参考資料の2ページで、ヒーローのところでの星印はおもしろいかなと思って見ていたのです。これは民営化したときの利用者からの項目別の評価ということで、ターミナルと商業施設については星印が比較的多い。これは収益につながるから恐らく、より充実するということだと思うのです。ところが乗り継ぎとか、保安検査とか、入国審査の待ち時間は余り星印が多くない。これは余り星印が多くないから、ということはこれは余り収益につながらないから、まあ待たしておけということかなと思ったりしたのですが、よく考えてみたら、じゃあパブリックだったときに本当に星印3つだったやつが1個になったのか、もともと0.1個だったのかもわかりませんね。0.1個が星1個になったのかもわからないですね。

そういう意味ではパブリックもかなり問題があるし、かといって何でもかんでも自由に民営化すればすべて解決するのだというのは、例えば私どもの業界に、会計士なのですが、言われているように、会計士に任せれば何でもいいと、そんなことはあり得ないわけですね。株式会社であれば何でもいい、そんなことはあり得ないので、倒産する会社だっていっぱいあるわけですね。

そこをどういうふうに見るかなんですが、やはり基本は民営化するという方針が出た以上、やはり民間の知恵と創意工夫が生かして、民間にするためには経営の自由度というのは必要だと思うのです。ただし、完全に自由でいいかということとそんなことはあり得ないので、先ほど意見が出ましたようにチェックとかモニタリングとか、それはやはりしなければいけない。モニタリングするといっても何か秘密のところで行っていると困りますので、ちゃんと情報公開したり透明性にモニタリングするという仕組みを入れていかないと、これは最初の理念はよくても、だんだん経営者が変わったりオーナーが変わったりするとそれが変わってくる可能性があるんで、これはモニタリングをしっかりビルトインするという必要ではないかと思います。

このあり方の(案)の37ページに書いてあります観点、「株主利益のみを重視することによる弊害(安全・安心の軽視、サービスの低下)」、これは要するに今のパブリックと比べてどうなのだというふうにしないと、もうすごく高い水準があって、パブリックでさえ

できないことが民間に要求されたら困るわけです。よりよくなるという論理の中で整理していただきたいというのが一つです。これは賛成だと思います。

そのためには、透明性、公開性は絶対必要だと思います。もちろん継続性、安定性、これは新しく設備投資をするときに特に重要な課題だと思うので、それは公的な資金を投入するかどうか、必要であれば投入する必要があると私なんかは思っておりまして、道路なんかでもそういうような仕組みを、上下分離の中で45年という資金調達を返済するわけですから、45年という資金調達は民間なんてできっこないわけですね。どうしてもああいいう形で公的なところが関与する。新幹線も同じでしたね。ああいいうところでうまくいこうとのおかしいですけど、合理的な透明な資金調達と民間の損益との利害の関係をうまく整理できて——完全にうまくできているかどうかわかりませんが、うまく仕組みができていのではないかと思いますので、そういうことを議論すればいいのかなと思っております。

それから最後の、二国間協定云々の裁量がない分野以外、これは創意工夫を発揮するという意味では、こういう経営の自由度を増すというような。かといってそういう国家間の約束を民間で破るわけにはいきませんので、それはそのとおりだと思うのですが、それ以外のものについてはできるだけ収益が上がるような方向。その収益でもって何に使っていただけるかということだと思うのです。単に利益で残すだけでは困るので、そのためにモニタリング機能をどこかで。これは国がやるといういろいろあるのですね。国もやはり関与しなければいけない部分があると思いますが、国ではなくて第三者のようなもので、モニタリングを自主的にしていくという仕組みを入れて。そこが機能していなければまた国が文句を言うとか、何かそのような仕組みをつくられたらどうかなというふうに、感想なのですけれども思いました。

以上です。

●座長

いろいろご意見をいただきましたけれども、これは特に事務局からお答えいただかなくても、聞いていただければよろしいかと思います。

ほかにご意見ありますか。

●委員

今皆様方からご議論ありましたように、完全民営化の方針が決まっている中では、民営化のメリットをきちっと生かす方向で仕組みをつくっていく。ただし、これは前回からず

つと議論があって、今日もまとめていただいたところですが、完全民営化をしたらそれで手放しというのはうまくいかないで、そこでどういうふうにしていくかというところで、この1ページ目のところで「課題を解決するためには、どのようにすべきか」ということで、1章、2章、3章、4章、5章ということでまとめていただいているということだと思っております。ですから、そのところでできるだけ自由度を活かしつつ、かつ最低限、かつ適切に網をかけるにはどうしたらいいかというところがなかなか悩ましいところで、先ほど言われましたようにいろんな環境の変化もありますし、いろんなことがあり得るので、ちょっと悩ましいということなのだろうと思っております。

それに関してとりあえず2点気がついたところを申し上げさせていただきたいのですが、1つ目は1章のところに関わるところでありまして、これが先ほどからずっとご議論になっている、設備投資だとかそういうところに関してどうやっていくかというところだと思っております。これは2種類の話があると思っております、1つは先ほど話があったファイナンスをどうするかという話で、この話とやれるかやれないかという話と、それから例えばどこに滑走路をつくるかとか、どういうふうに空港をやっていくかとかという大きな、ここで言う航空政策をどう仕組んでいくかというところにかかなり絡む話と、これはちょっと次元の違う話だと思っております。

後者の部分はかなり国の政策そのものですから、そういうところでかなりそこと話をしない限りはどうしようもないというか、あるいは国がむしろイニシアチブをとらないとどうしようもない部分。ただ、長期の設備投資の部分に関しては、実は国が直接的にお金を出さなければいけないのか、それとも先ほど出ているような証券化の仕組みを使うのかとか、今政策金融がどうなるのかわからないのでこの辺どうなるのかとか、そういうような話がいろいろ入ってくる。

その中で、じゃあ政府がどういうところでどれだけのお金を出さなければいけないのかとか、補償をどうするのかという話があります。それからもう一つは、設備投資をするインセンティブというのは、当然2章で関わっている日々の料金設定のところと密接不可分の話ですから、そういう話が関わってくる。

その意味でいきますと、いろいろ関わってくるということは、言い換えるといろんな工夫のしようがあって、かなり民間に任せておいて側面からやれる部分ではあると。ただ、航空政策そのものに関わってくる部分はかなり難しいので、長期の設備投資といっても、やはりそこはちょっと区別して議論しておく必要があるのかなということで、ちゃんと理

解していないと思いますけれども、第1章で書かれているのは、基本的には航空政策に関わる部分のところで気になさって書いているというのが私の理解ですので、設備投資の部分は何とでもなるというところちょっと言い過ぎなのですけれども、ある程度工夫のしようがあって、かついろいろ今後のファイナンスマーケットとか政策金融のところで不確実性があるという話かなと思いました。

ファイナンスの話でもう一つは、第3章のところでかかっている資本政策で外資規制をするかとか、このあれでいきますと第3章の25ページ、26ページあたりで書いていただいた幾つかの方法ですね。外資規制とか、大口規制とか、空港会社が導入する買収防衛策、黄金株、ライツプランという話があって、これに関してどれがいいかというのは、今の段階ではかなり断定的な判断は難しいと思いますし、いろんな選択肢があり得るということです。ただ、何かこういう制度が必要だろうということに関しては、ある程度ずっとご議論を伺っていると皆さん思っていらっしゃるのかなというふうに思うのです。

そのときに、ここで書いてあることにプラスアルファして少し考えないといけないかなと思うのは、先ほどちょっと申し上げたことと関係しますが、将来の環境変化に対して、どれだけ頑健性があるか、という話で。例えば黄金株だとか外資規制の話なんかでも、さまざまな10年後ぐらいに政治的な状況が変わってくると、外資規制なんかとても難しいという話になってしまうかもしれない。あるいは、先ほど証券取引所の話がありましたけれども、証券取引所の世界的な環境が変わってくると、もう黄金株はどんな形でも全然だめよという話になるかもしれない。あるいは大丈夫かもしれません。

そういうふうないろんな環境の変化が起こることも少し考えていく必要があるかなと。これだけ長期的な空港の民営化という戦略に関わる場所ですから、そこのできちゃって公共性を理解した人たちが、きちっとした運営をしてもらうためにはどうしたらいいかという意味では、ある程度長期的な変化に対応できる頑健性を持っていることも少し重要な視点かなと思いました。

それからもう一つは、それに関連する裏側の話ですけれども、ここに少し留意点のところで、本来防御すべき事象のみに比べて、過剰に制限してしまう可能性があるとして書いてありますが、やはり資本政策というのは基本は民営化の基本でして、自由な資金移動と自由な売買によってそこで効率性を生み出していくということなので、本当にそこがある程度規制されてしまうと動かなくなるとまずいわけですね。

実際にここでやっている資本に対する規制をかけようというのは、資金移動しない、可

能性は変わらないようにしようと思っっているわけではないので、非常に特殊な状況、特殊な人が支配権を握ってしまったときに、何かこう手当てをしようとか、あるいは動かそうとかという話なので、その目的のためにそもそもの資本を自由化していくメリットが召されてしまうことのないようにというのは、少し気をつけるポイントかなと思いました。

済みません、ちょっと長くなりました。

●座長

ありがとうございました。非常に重要なご指摘だと思いますので、事務局として受けとめていただければと思いますが、何かコメントはいいですか。

●成田国際空港課長

1点目の第1章の政策的な面での基本的な計画なりどうするかという観点、委員ご指摘のとおり、ここでは短期的に会社が収益を上げるための投資、例えば貨物需要を満たそうとして貨物施設を少し増やそうとか、そういったことは、まさに経営の判断、あるいは創意工夫の話だと思っています。ここではもう少し、「需要に対応した」と書いていますように、需要に対応して相当長期でかつ巨大な資金が要るようなものを主として念頭に置いて、そういったものはそういう観点から何らかの別の考慮が必要だろうということで、そういうことを頭においてこの1章は設けているというものでございます。

2点目の資本に関する規制は、私どもそういう点は留意していかないといけないと思っております。

●座長

ありがとうございました。他に何かございますか。

●委員

資本のところなのですけれども、これは初めから完全民営化という条件がつけられた話ですので、国が一定の比率を残すという選択肢はないわけですね。だから、国が影響力を残すとすると黄金株か、あるいは成田会社に防衛策を入れてもらうというか、その程度しかないのだと思います。私は前から、黄金株が一番いいのではないかということは申し上げているのですけれども、今委員おっしゃったように外部の事情ですね、証券取引所の事情でだめになるという、黄金株なるものは上場できなくなる、出している会社は上場廃止にするという方針が出る可能性というのは一定程度ありますので、確かに黄金株でもって国が一定の影響力を確保し続けるというのはリスクもあるというふうに思います。

じゃあどうするのだという、個別の業法的なものでこの第3章などで言われているも

のを実現していくしかないのかなという気もするのですが、とりあえず発足時点では、資本のところにもある程度国の関与を残しておくことは可能だと思いますので、両建てでやっていくのかなというふうに考えています。

●委員

済みません、ちょっとわからないのですが、第1章の留意点がありますよね。適切な時期に、要するに効果としては、国の政策と空港会社の経営方針との整合性を確保しやすくなる。10 ページです。効果ではなくて留意点の方なのですが、仮に航空需要の予測と実績とに乖離が生じた場合、空港整備や管理に関する計画は当該予測を踏まえたものであるため、ここの乖離が起きた場合なのですけど、通常は企業だと自分たちで、来年はこれだけ、あるいは 10 年後の長期計画というのはこういうものですよと自分たちで出して、それはできなかったで判断されるのですが、要するに他人がやったものに対して、それが到達した到達しないということになるわけですね。

これというのは、ここで「計画作成の責任の所在が問題となるおそれ」となっていますが、これがずっと今後も需要予測というものをもとに、航空会社というのはその需要予測をフォローしていくもの。要するに需要を予測するのは航空局であって、実際に運営というか企業としてそれをやっていくのは航空会社というような考え方なのですか。もちろん貸しビルの発想で言うとなさるわけなのですけども、自分たちで頑張ったってどうしようもないということなので。ちょっとここの責任が何となく、計画、ここに書いてあるとおりなのですが、この留意点としてありますけど、これをどうとらえるのか。留意しているのですが、結構大変な問題ですね。

●成田国際空港課長

この長期的な指針・計画というふうの上に書いていますように、いろいろなバリエーションがあると思います。国が定めるとしても、どこまでガチッと決めるのかというと、当然完全民営化して経営の自主性ということもありますから、そこはやはり会社が責任を持てる範囲にしていかないといけないと思っております。したがって、ここの留意点というのは、それを制約するような形での計画制度にすれば、こういう問題が出てくるのが顕在化するでしょうし、そこをうまく工夫する制度をつくれれば、こういう個々の留意点の部分は解消できる余地はあるのではないかと思います。特に予測と実績が乖離した場合だって、これも迅速にどう改善できるのかとかそういったものがあります。それから、委員おっしゃったように需要予測はだれがするのか。それは航空政策として国もいたしますが、当然空

港会社としても、それぞれ投資していかないといけないので、自分で需要予測をしますから、そのマッチングというか整合性をどうするか、会社の経営主体としての判断をどこまで尊重できるような仕組みにするか、そういうところを留意しないと、仮にこの制度を入れたときも、ここに書いているような問題が生じるのではないかという観点で、ちょっと言葉足らずの部分がありますが、そういう意味合いで書いているものでございます。

●航空局長

エクスキューズなのですが、本日の資料はあくまで我々が勝手に方向づけしちゃいかなんということ、こういう制度を入れた場合にメリット、デメリットはこんなのが考えられますねというのを、先生方のご判断の材料として提供しておるとい資料でありまして、そういう意味でちょっと誇張し過ぎているところがありまして、そこはやり方でいろいろ変わってくるかなという面もあります。

それから、先ほど委員おっしゃるように、まさに民営化するということは、その経営と自由度をなるべく持たせて創意工夫を発揮してもらおうということですから、それがまず大前提なのですが、その中で先ほどご議論ございましたが、ある程度の何か国際拠点空港だからフレームがあった方がいいのではないかなという、そのフレームをどのぐらいで考えるのか。また、先ほどご意見がありましたけど、黄金株みたいなことでギュッと持っているというのも一つのやり方かもしれないのですけれども、あの黄金株だってどうなるかわからないという部分がありますので、何か合わせ技みたいなフレームでもいいのですけれども、なるべく自由度を持たせながら、暴走するといつては失礼ですけど、変な方向に行かないようなフレームをどう考えるかということで、いろいろ本日はメニューを出させていただいて、そのメリ、デメみたいなものも書かせていただいているということなので、そこはじっくり吟味していただければと思います。

●座長

ありがとうございました。

時間がほとんどなくなったのですけれども、空港会社の方がオブザーバーでいらっちゃって、ある意味ではまないたの上に乗っているのですけれども、何かご発言をオブザーバーとしてあれば伺いたいと思いますが、いかがでしょうか。

●成田国際空港株式会社

先ほどオブザーバーの定期航空協会さんがカスタマー云々とおっしゃいましたけれども、空港側としても多分、航空会社よりカスタマー、ステークホルダーは多いわけですから、

皆さんのご意見を伺いながら一生懸命、どういうふうに施設設備を整えていくか、いかにお客さんに満足していただくか、こんな感じでやっておりますことをまず申し上げておきます。

では、本日の資料の1ページにまとめていただきました、左から空港整備をどうするか、あるいは事業規制、料金規制をどうするか、それから資本規制をどうするのだという点について、NAAとしてのこれらに対する意見、意向を申し述べさせていただきたいと思えます。

まず、資本規制から参りますけれども、完全民営化いたしますので、できる限り資本への規制はなくしていただきたいと思えます。ただし、先ほどから議論になっておりますけれども、航空政策等に反するような敵対的買収者への対抗策としては、私どもも黄金株を導入するということに対してはほぼ抵抗感はございません。

次に事業規制でございましてけれども、これも同じようにできる限り、完全民営化会社でございまして、経営の自主性とか独立性を確保する観点から事業への規制はない方がいいわけでございます。そういう意味で公共性を担保するといった観点から、規制が必要であるという国の方で判断された場合においても、できる限り規制の範囲は最小限度にとどめていただいて、この規制も事前ではなくて、事後の規制にさせていただきたいと思えます。

そういった観点から料金規制についてでございますけれども、会社の裁量として料金を決めさせていただきたいと思っております。そして、料金の公共性を考えますと、現在行っております届出制を維持することも一つの考え方かなと思っております。

それから、空港の整備についてですが、これは委員が先ほどおっしゃっておりますけれども、これもどういうふうに整備していくかは、空港側の裁量によって整備していく、それを国の方が認定するという形がいいのかもしれませんが。ただ航空行政との整合性等との観点から、空港の整備の方針につきましては国と空港会社が何らかの関連性を持つ必要があるのではないかと思います。この資料の中にも書いてありますけれども、完全民営化した場合に空港会社法がなくなります。そうしますと現行の基本計画がなくなるわけですね。それに伴って新たな基本計画の指針とか計画等、制度をつくる必要があり、更に制度が出来るまでの間の経過措置を講ずる必要があると思っております。

私の方は以上です。

● 関空国際空港株式会社

関西国際空港会社から少し述べさせていただきます。

先ほど来「民営化」という言葉が出ておりますが、当社は昭和 59 年、中曽根首相のときの「民活」プロジェクトとして、当初から「株式会社」という形で発足しておりますし、最近の中期経営計画におきましても、顧客満足度ナンバーワンを目指そうじゃないかという意味で、民営化マインドを持って取り組んでいます。例えば着陸料も営業割引するとか、ホテルとか免税店等の非航空系収入をできるだけ増やす取組みをしています。実際に、収入全体の 55%は商業系・非航空系収入となっております。そういう意味で、ある意味民営化のメリットを発揮している部分もあるのです。ただ、一方において、沖合 5 キロの大水深を埋め立てる、土地造成事業を株式会社形態で行っているというところが非常に重荷になっているのは否めない事実でございます、11 月の社長プレゼンテーションでも、それが結果としてお客様からいただく諸々の料金が高コストになっている。そこを何とかこれから施策を講ずることによって、内外の空港間競争を激化する中、何とか太刀打ちできるような空港にしていくことが必要です。今、成田会社さんは完全民営化後の規制のあり方をご要望されたのですが、我々はその手前の完全民営化が視野に入るような条件整備、環境整備を、ぜひ分科会の場で検討いただければありがたいと思います。

委員はグローバルスタンダードという言葉をおっしゃいましたが、我が関空は 8 月に 2 本目の滑走路ができることによって、長大滑走路を複数有する真の意味の本格的 24 時間空港として、その意味ではグローバルスタンダードにかなうのですが、ただ、やはり貴重な公共インフラをフル活用していく、関西はもちろん日本全体のためにフル活用していくという意味で、きょうの資料の 35 ページにあるような諸々の施策について、さらにご検討いただきたいし、我が方もそれに向かって努力したいと思います。

それから最後に、資料 3 の 2 ページの左下に星印で空港評価のマーキングがございます。これは実はイギリスの SKYTRAX のランキングなのですが、関空会社はここにあるヒースロー空港などを上回る世界第 4 位なっています。その面ではお客様満足度向上のためにいろんな施設改善に努めているところはぜひ評価していただければと思います。

以上です。

●中部国際空港株式会社

もう時間がありませんので一言ですが、先ほど委員の方で、国際空港というのはそうはいっても地域で独占している形になっているので、競争がなかなか働かないのではないかというお話がありましたが、実際問題は非常に競争になっておりまして、特に私どもの中部国際空港、路線の関係もあるのですが、地域としてはポテンシャルティが高いので

すが、実際は関空、成田に相当お客さんが流れている。先ほど局長からもありましたが、空港というのはエアラインをはさんでお客様と向き合っているわけですが、そういう中でエアラインは最近の状況ですと、非常に効率のいい空港を選んでいくという状況にあります。あるいは名古屋の場合は最近では新幹線との競争ということで、福岡便なんかは非常に新幹線との競争が厳しい。もう完全に競争が非常に厳しくなっている。先ほどグローバルスタンダードという話がありましたが、成田も2本、関空が2本、我々としてはまだ1本という中で、同じ競争条件の中でぜひ競争していきたいという気持ちを持っております。

それとちょっと雑誌の名前は忘れたのですが、つい先月ある外国の雑誌に、世界じゅうで1,000万人以上取り扱っている空港の中で、1本しかない空港が4つか5つあると。そのうちの一つに中部国際空港というのが書かれておりまして、そういうこともご紹介しておきます。

以上です。

●座長

どうもありがとうございました。

もう時間が既に過ぎておりますが、取りまとめというのは特にはないのですが、皆様から貴重なご意見をいただきましたので、これを事務局の方で受けとめていただいて、次回に報告書案という形でご提示いただいた上でまた議論をしたいと思っております。

今後のスケジュールについて

●座長

特にほかにご発言がないようでしたら、スケジュールについて。

●成田国際空港課長

簡単に、資料4の一枚紙で今後のスケジュールでございますが、次回第6回を3月15日木曜日の午後2時から、今、座長からお話がありましたように、あり方の素案みたいなものを用意させていただきまして、ご議論いただければと思います。

それから、冒頭、座長からお話ございました第7回を27日の火曜日の午後2時からお願いしたいと思っております。よろしく願いいたします。

●山内座長

ということで出席方よろしくお願ひしたいと思ひます。きょうはちよつと私の方の不手
際で時間が延びまして大変申しわけございませんでした。これにて終了とさせていた
だきます。どうもありがとうございました。

閉 会