

報告書（案）

平成 20 年 12 月 11 日

空港インフラへの規制のあり方
に関する研究会

目 次

はじめに	2
第1章 成田空港	3
1. 現況等	3
(1) 成田空港	3
(2) 成田空港会社	3
2. 成田空港会社の完全民営化を推進するに際して 必要となる措置について	4
(1) 行為規制	4
(2) 資本規制	7
() 内外無差別性について	7
() 資本規制の必要性について	7
() 資本規制の具体的内容について	8
3. 完全民営化の段階的实施	9
(1) 国の政策との整合性の要請	9
(2) 政府が株式の一部を保有している間の規制のあり方	10
第2章 羽田空港	11
1. 現況等	11
(1) 羽田空港	11
(2) 日本空港ビルデング株式会社	11
2. 羽田空港ビル会社に対する措置	12
(1) 行為規制	12
(2) 資本規制	14
おわりに	15
参考資料	16

はじめに

本研究会は、平成20年8月、成田国際空港株式会社（以下「成田空港会社」）の完全民営化を推進するに際して必要となる措置及び国管理空港の旅客ターミナルビル等を設置・管理する空港機能施設事業者（例：東京国際空港（以下「羽田空港」）における日本空港ビルデング株式会社）に対する措置について検討するため、内閣官房長官及び国土交通大臣の下に設置されたものである。

平成19年6月、成田国際空港（以下「成田空港」）をはじめとする国際拠点空港の完全民営化を達成~~するべき~~ことが閣議決定されたが、同閣議決定においては、国際拠点空港の公共的な役割や、独占性・代替不可能性といった事業特性に鑑み、料金規制、外資規制、経営体制等のあり方について検討し、完全民営化が所期の効果を発揮できるようにするための措置を講ずることが求められている。

上記閣議決定を受け、平成20年初、成田空港会社の完全民営化等を内容とする「空港整備法及び航空法の一部を改正する法律案」を国土交通省が立案するに当たり、完全民営化後の成田空港会社及び羽田空港における空港機能施設事業者に対し、外資による3分の1以上の議決権の保有を制限する規制（外資規制）を導入することが検討された。しかしながら、外資規制の導入については、「政府が進める対日投資促進の方針と逆行する」、「外資のみを悪者のように扱うべきではない」、「羽田空港については後出し規制になる」等の意見が出され、政府部内で一致した結論には至らなかった。

このため、成田空港会社の完全民営化を推進するに際して必要となる措置及び空港機能施設事業者に対する措置については、我が国の開かれた投資環境の整備及び我が国の安全保障の~~観点~~から引き続き検討を行い、その結果を踏まえて、平成20年度中に法制上の措置その他必要な措置を講ずることとされた（空港整備法及び航空法の一部を改正する法律（平成20年法律第75号）附則第13条）。

こうした経緯を受け、平成20年8月、内閣官房長官及び国土交通大臣の下に第1回研究会が開催され、以来4ヶ月合計7回にわたる審議を経て、今般の報告書を取りまとめるに至った。

第1章 成田空港

1. 現況等

(1) 成田空港

成田空港は、世界36カ国・2地域(96都市)との国際ネットワークを有しており、我が国に出入する国際航空旅客の59%、国際航空貨物の67%を取扱うなど、我が国の経済活動及び国民生活を支える国内最大の国際拠点空港である(就航都市に係るデータは2008年5月現在、旅客数は2006年実績)。

成田空港の整備については、昭和41年、成田市三里塚を中心とした地区に建設することが閣議決定されたが、地元住民らによる空港建設反対運動により空港建設用地の取得が進まず、数度の延期を経て、昭和53年に滑走路1本の状態で開港した。

その後、成田空港と地域との共生を目指す取組みが進められる中で、平成11年に暫定平行滑走路の建設が開始され、平成14年に供用を開始した。現在は、同滑走路の2,500m化事業(北伸事業)を行っているが(2010年供用開始予定)、未だに空港敷地内には未買収地が点在しており、当初計画の実現の目処は立っていない。

(2) 成田空港会社

成田空港会社は、成田国際空港株式会社法(以下「会社法」)に基づき、平成16年、新東京国際空港(現成田空港)を設置・管理していた新東京国際空港公団が、政府全額出資の特殊会社とされたものである(資本金1,000億円、発行株式数200万株)。

成田空港会社は、滑走路等の基本施設、進入灯等の航空保安施設に加え、旅客ターミナルビル、貨物ターミナルビル等の空港機能施設を併せて設置・管理しており、平成19年度決算における営業収益は1,628億円、経常利益は190億円を計上し、順調な経営を行っている。

成田空港の有する高い公共性が適切に発揮されるよう、同空港の設置・管理を行う成田空港会社に対しては、以下の法令に基づいて所要の規制が課されている。

[法律の目的]	[法律名 (通称名を含む)]
・ 成田空港会社の適切な事業運営の確保	成田国際空港株式会社法
・ 空港の適切な設置及び管理	空港法
・ 空港の保安確保	航空法
・ 空港周辺地域における航空機騒音対策	特定空港周辺航空機騒音対策 特別措置法
・ 大規模災害における適切な対応	災害対策基本法
・ 我が国の安全保障の確保	武力攻撃事態対処法、国民保護法、 特定公共施設利用法 等

2 . 成田空港会社の完全民営化を推進するに際して必要となる措置について

成田空港が我が国経済及び国民生活に果たしている役割、空港建設を巡るこれまでの歴史的経緯等を踏まえると、成田空港会社の責務は概ね以下の4つに整理される。

- （ ）航空需要や空港利用者（旅客、航空会社等）のニーズに適切に対応し、（ ）首都圏全体における国際航空機能の最大化等 **といった** 国の航空政策を的確に反映し、（ ）空港周辺地域との共生に配慮した事業運営、設備投資及びサービス提供を行うこと
- 国の安全保障確保の観点から、有事と平時を問わず国等による空港の利用を不当に制約しないこと
- テロ及びハイジャックを未然に防止するため、空港全体の保安対策・管理を適切に実施すること
- 大規模災害、航空事故に対する的確な予防・対応措置をとること

上記 ~ については、上述 1 . (2) に掲げる各種法令の下で、成田空港会社がその実施を図っているところであるが、完全民営化後においても、同社がこれらの責務を十全に果たすために必要となる措置についての考え方は、以下のとおりである。

(1) 行為規制

- 航空需要、空港利用者のニーズ、国の航空政策、地域との共生等を踏まえた適切な事業運営、設備投資及びサービス提供
- 現在、成田空港会社に対しては、成田空港の適切な事業運営を確保す

るため、会社法及び空港法に基づく行為規制が制度化されている。このうち、会社法については、成田空港会社の完全民営化に伴って廃止されることから、同法に規定されている行為規制の取扱いが問題となる。

同法に係る行為規制としては、毎年度の事業計画の認可、代表取締役等の選定・解職決議選解任の認可、資金調達に係る認可等が掲げられるが、これらは、成田空港会社が特殊会社であることに根ざすものである。これらの規制については、完全民営化後は、民間の創意工夫を活かした柔軟な事業運営を行うことができるよう、これまでの他の完全民営化法人の例も踏まえつつ大幅に緩和するべきである。

また、成田空港の管理者として、空港法に基づき、国土交通大臣が定める「空港の設置及び管理に関する基本方針」(以下「基本方針」)に沿った空港の設置及び管理が求められることとなっており、具体的には、滑走路等基本施設の適切な管理、需要に的確に対応した空港機能の拡充、着陸料及び旅客取扱施設利用料等の料金の適正な水準の確保等が責務として課されている(空港法の関連規定は平成21年4月に施行予定)。

さらに、成田空港の建設に係る歴史的経緯を踏まえ、成田空港の円滑な事業運営に当たっては、空港周辺地域住民の理解と協力を得ることが不可欠である。このため、成田空港会社には、完全民営化後においても周辺地域の生活環境改善に配慮しつつ、そのために必要な事業を~~行いついては、完全民営化後においても引き続き実施~~継続することが求められ、それを担保するための所要の措置が講じられるべきである。

国の安全保障の確保

空港は、我が国の安全保障を確保する上で重要な役割を担う公共インフラの一つであり、安全保障上の観点から国が特定の者による空港施設の一時的な使用等を要請する場合、成田空港会社は、民間事業者による使用との調和を図りつつ、可能な限り優先的な配慮を払うことが期待されている。

安全保障に係る現行の法制度上、成田空港会社は、平時(周辺事態を含む)においては、一民間事業者として、国等からの要請に対して可能な限りの協力を行っていくという立場にある。一方、有事(武力攻撃事態等)への対応として、指定公共機関という立場から、国民保護に関する業務計画を策定・公表するほか、当該業務計画の定めるところにより空港を適切に管理する責務を負い、また、飛行場施設の管理者という立

場から、対策本部長（内閣総理大臣）の求めに応じて特定の者に優先的に滑走路等を利用させる等の責務を有している。

成田空港会社の安全保障に係る法制度上の位置づけ及び課されているこうした責務については、完全民営化の前後で変更はないものの、成田空港会社が、完全民営化後においても、我が国の安全保障を確保する上で期待されている役割を引き続き的確に果たすことを担保するために、現行法令の運用により、適切な対応がなされるべきである。

具体的には、成田空港会社等全国の空港管理者が策定する空港供用規程について、国土交通大臣が認可をするに当たって基準とする「基本方針」の中に、空港管理者の責務として、法令・条約等の遵守、公平かつ平等な運営の確保、安全保障・危機管理に対する適切な対応等を盛り込むことが考えられる。これにより、完全民営化後の成田空港会社が、不適切な空港運営のルールを定めること等を未然に防止することが可能となる。

また、緊急状態にある航空機については、民航機・軍用機を問わず優先的な取扱いがなされているが、この運用を引き続き堅持するべきである。

テロ・ハイジャックの未然防止

テロ・ハイジャックを未然に防止するための航空保安に関する制度については、現在、国際民間航空機関（ICAO）で策定された国際標準ルール（ICAO第17附属書）を踏まえ、航空法に基づき行為規制が制度化されている。

これに基づき、成田空港会社は、国土交通省が定める保安上の基準に従って空港を管理する等の法律上の責務を有している。

成田空港会社は、完全民営化後も、引き続き同制度に則ってテロ・ハイジャックの未然防止に努めていくことが適当である。

大規模災害等への適切な対処

成田空港会社は、災害対策基本法に基づく指定公共機関の一つに位置づけられ、災害予防、防災業務計画の策定、災害予防のための諸準備、災害発生時の応急措置の実施、災害発生後の復旧対策等について法律上の責務を負っている。

また、空港内で発生した航空事故への対処については、航空法に基づ

き、消火設備の設置、事故発生時の速やかな対応等の法律上の責務が課されている。

成田空港会社は、完全民営化後も、引き続きこれらの制度に則って大規模災害等への対処を実施していくことが適当である。

(2) 資本規制

() 内外無差別性について

資本規制については、我が国の開かれた投資環境の整備という要請と外国資本が成田空港会社の運営を実質的に支配した場合に予想される弊害を総合的に検討した結果、外国資本のみ取扱いを異にする合理的な理由はないこと、上述の成田空港会社の責務 ~ の確実な実施を図る観点からは外国資本のみを規制することでは不十分な面もあること等の理由から、空港インフラに係る資本規制の検討に当たっては、内外無差別を前提にすることとした。

() 資本規制の必要性について

内外無差別を前提に、上述の ~ の観点から資本規制の必要性について検討を行った結果は、以下のとおりである。

航空需要、空港利用者ニーズ、国の航空政策、地域との共生等を踏まえた適切な事業運営、設備投資及びサービス提供

四面環海の我が国にとって、国際航空旅客・貨物の6割前後を取り扱う成田空港は、我が国の経済活動及び国民生活に欠くことのできない公共インフラであり、この点は、**成田空港会社**の完全民営化後も何ら変わるものではない。また、**現在のところ、実質的にその機能を代替できる他の空港は存在しない。**成田空港のこうした位置づけを踏まえ、**その設置・管理のあり方は、我が国の国益に密接に関わるものであり、**~~る故に~~、同空港を運営する成田空港会社に出資する特定の株主の利害に偏してならないことは論を待たない。さらに、株式保有を通じて、特定の者の利害が空港の運営方針に強く反映されることにより、空港の公正かつ平等な運営や、近隣諸国を含めた他空港との公正な競争の確保に支障を生じかねない事態を未然に防止することが不可欠である。

以上の懸念への対処に当たっては、成田空港会社が、滑走路等の基本施設、航空保安施設、旅客ターミナルビル等、敷地を含め空港全体

を管理していることを十分踏まえる必要がある。

このため、一定割合以上の大口株式保有について規制措置を講ずる必要があると考えられる。

国の安全保障の確保

この観点からの資本規制の必要性については、)有事法制が想定する事態における国等の空港利用の確保には万全を期す必要があり、政治的な意図、特定の思想・信条等に基づき、行為規制による責務を履行しない者等、安全保障上不適切な者の株式保有に対する規制措置を講ずるべきであるという意見と、)資本規制が安全保障の確保に資するという理由が不明確であり、安全保障上懸念される事態への対応は、行為規制や罰則で対応すべきであるという意見があった。

テロ・ハイジャックの未然防止

国際的なルールに基づく行為規制が課されていることから、それにより対処することが可能であり、この観点から新たに資本規制を課す必要はないと考えられる。

大規模災害等への適切な対処

と同様、現行の行為規制による対応で足り、この観点から新たに資本規制を課す必要はないと考えられる。

以上の検討結果を踏まえると、主に の観点から、成田空港という極めて公共性の高いインフラ全体日本の空の玄関について特定の者の利害が過度に反映される事態ことを防止し、もって、同空港の公正かつ平等な運営や他空港との公正な競争を確保するため観点から、大口株式保有に対する規制措置を講ずるべきであると考えられる。

この点に関しては、成田空港の適切な運営を行為規制のみで担保しようとする、運営上想定される様々な懸念に対応するための規制が必要となり、結果として過剰な規制を完全民営化後の会社に課すことになりかねないことから、こうした事態を防ぐためにも資本規制が必要であるとの意見があった。

他方、空港の公正かつ平等な運営や公正な競争確保は、原則として、空港法や独占禁止法制上の行為規制で担保することが可能であり、大口株式保有規制の対象については、航空会社や、成田空港と競争関係とな

りうる他空港等に限定すべきという意見があった。

() 資本規制の具体的内容について

大口株式保有の規制に係る他の法制度を見ると、一定割合以上の株式保有について、原則禁止する（例：金融商品取引法）、当該株式の議決権を制限する（例：放送法）、大臣認可に係らしめる（例：銀行法）という方法があるが、規制の主な目的が、特定の者の利害が空港の事業運営方針に過度に反映される事態を未然に防止することに鑑みれば、又はの方法によることが適当べきである。

また、規制する保有割合については、20%（例：金融商品取引法、銀行法）と33%（例：放送法）という立法例があるが、一の株主による影響力を過大なものとさせない等の観点を踏まえると、前者の例によることが適当べきである。

これに対し、規制方法については、の方法（大臣認可制）によって状況に応じた判断ができるようにすべきとの意見が、また、保有上限については、規制をなるべく緩やかにするという観点から33%が適当である、さらに、空港ビジネスへの外部からの参入意欲を高めるため、せいぜい50%程度とすべきであるという意見もあった。

なお、特定の重要事項決議について特定の種類株式に係る株主総会の決議を必要とする、いわゆる黄金株については、株主間の権利の平等性を妨げるおそれがあること、限られた事態への対処であること等の問題があり、導入については慎重であるべきである。

3. 完全民営化の段階的实施

(1) 国の政策との整合性の要請

首都圏における旺盛な航空需要に対応するため、現在、成田空港においては暫定滑走路の北伸事業が、羽田空港においては4本目の滑走路の整備事業が進められているところである。これらは共に2010年に供用される見込みであり、国においては、首都圏の両空港の一体的活用による国際航空機能の拡充を図ることが求められている。また、首都圏の航空需要は将来的に一層の増大が見込まれており、再度空港容量が限界に達することが予想されることから、成田空港の更なる能力拡大についても検討を進める必要がある。

これらの点は、我が国の航空政策上極めて重要な課題であり、成田空港の事業運営は、以上の課題に対する国の取組みと十分な整合性を図りながら行われる必要がある。

このため、成田空港の設置・管理については、当面、国が主体的に関与できる余地を残しておくべきであり、成田空港会社の完全民営化については、上述の国の政策の進捗状況を十分踏まえつつ、段階的に行うべき、即ち当面、政府が成田空港会社の株式の一部を保有するべきである。

国の株式保有割合については、1 / 2 以上（超）とする例と1 / 3 以上（超）とする例があるが、~~＝国の関与を確実なものとする観点からは前者が適当であるが、完全民営化の趣旨から会社の自主性をできる限り発揮させるべきことを重視する観点からは等を踏まえると、後者が適当であるの例によるべきである。~~

また、株式売却のスケジュールについては、上述の国の政策の進捗状況と共に、民営化法人に対する政府出資の売却に係る政府全体の取組みの状況、株式市況等を総合的に勘案した上で決定するべきである。なお、具体的な売却方法として、当面の政府の株式保有割合までも一度に売却するのではなく、段階的に売却すべきとの意見があった。

これに対し、成田空港会社の資本規模がさほど大きくないこと等から、政府保有株式を分割売却する必要性は乏しいという意見が**も**あった。

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006（平成18年7月閣議決定）」においては、平成27年度末に国の資産規模対GDP比の半減を目指し、民営化法人に対する出資等の売却に努めることとされている。

（2）政府が株式の一部を保有している間の規制のあり方

政府が株式の一部を保有している間の行為規制については、特殊会社であることに伴って必要となる規制は存置した上で、どの程度簡素化が可能か、検討を行うべきである。

一方、資本規制については、一部株式の民間への売却開始に先立って大口株式保有規制を導入することにより、将来の完全民営化実施時において、既存の株主の権利を損なういわゆる「後出し規制」ではないかとの批判を回避することが可能である。

第2章 羽田空港

1. 現況等

(1) 羽田空港

羽田空港は、国内48都市とのネットワークを有しており、年間利用者数は約6,600万人、国内航空旅客の3分の2近くを占めるなど、我が国の経済活動及び国民生活を支える最大の国内拠点空港である（就航都市に係るデータは2008年5月現在、旅客数は2006年実績）。

現在、2010年10月の供用開始を目指して4本目の滑走路の整備をはじめとする再拡張事業が進められており、これが完成した段階で、現在は定期的チャーター便として運航されている国際路線が正式な定期便となることをはじめとして、羽田空港の国際路線は、行先、便数とも大幅に増加する見込みである。

(2) 日本空港ビルディング株式会社

日本空港ビルディング株式会社（以下「羽田空港ビル会社」）は、羽田空港の旅客ターミナルビルを設置・管理する事業体として昭和28年に設立された株式会社であり、平成2年、羽田空港の沖合展開事業に伴う新旅客ターミナルビルの建設費を調達するため、東京証券取引所第2部に上場し、平成3年には同第1部に上場している。

羽田空港は、国が設置・管理する空港であることから、羽田空港ビル会社は、国有財産法に基づき国有地の使用許可を受け、旅客ターミナルビル事業を運営している。

平成19年度決算における営業収益は1,125億円、経常利益は60億円を計上し、順調な経営を行っている。

羽田空港の有する高い公共性が適切に発揮されるよう、羽田空港ビル会社に対しては、空港法（適切な事業運営の観点）、国有財産法（国有財産の適切な使用・管理の観点）等の法令に基づいて、所要の規制が課されている。

2. 羽田空港ビル会社に対する措置

旅客ターミナルビルは単なる商業施設に止まるものではなく、空港の安全維持の観点から自由な往来を制限する区域を含み、滑走路等の空港基本

施設と共に空港機能の一翼を担う公共性の高い施設である。一方、羽田空港ビル会社は、成田空港会社と異なり、空港全体の管理運営を行っているわけではないことにも留意する必要がある。

以上を踏まえると、羽田空港ビル会社の責務は概ね以下の4つに整理される。

航空需要や空港利用者（旅客、航空会社等）のニーズに適切に対応した事業運営、施設整備及びサービス提供を行うこと

国の安全保障の観点から、武力攻撃災害の発生等を防止するため、旅客ターミナルビル施設の安全の維持を図ること

テロ及びハイジャックを未然に防止するため、旅客ターミナルビルの保安対策・管理を適切に実施すること

大規模災害に対する的確な予防・対応措置をとること

羽田空港ビル会社がこれらの責務を十全に果たすために必要となる措置についての考え方は、以下のとおりである。

（１）行為規制

総論

羽田空港ビル会社には、空港法に基づく指定空港機能施設事業者として「基本方針」に基づいた事業運営が義務づけられる予定である（~~空港法は平成21年4月に施行予定~~）。また、同法に基づき、国土交通大臣は、旅客取扱施設利用料について上限認可を行うほか、同社が空港法上の義務を適切に履行しているか否かについて、報告徴収、立入検査、指導、助言及び勧告を適宜実施することとなる。万一、事業運営に著しい問題があると認められる場合には、罰金等を課すほか、最終的には指定の取消しを行うことも可能である。

さらに、羽田空港ビル会社は、国有財産法に基づき、国有財産たる羽田空港用地の使用許可を得て事業を行っており、許可権者（東京航空局長）は、国有財産の適切な使用・管理の観点から、旅客ターミナルへの実地調査、事業者に対する報告徴収、指示等を行うことができ、国有財産の使用態様が許可条件に反すると認められる場合等には使用許可の取消しを行うことができる。

今後、羽田空港ビル会社が、その求められている責務を確実に果たすことを担保するために、これらの法令に基づく行為規制について、的確な運用がなされるべきである。

航空需要、空港利用者のニーズ等を踏まえた適切な事業運営、**施設整備設備投資**及びサービス提供

この観点からは、「基本方針」において、需要に応じた施設整備、適切な施設の維持管理、施設のユニバーサルデザイン化、利便性向上施策の実施等が盛り込まれる予定であり、羽田空港ビル会社は、こうした責務を適切に履行し、航空需要及び空港利用者のニーズ等を踏まえた事業運営を行うことが求められる。

安全保障

空港の旅客ターミナルビルは公共性の高い施設であり、平時（周辺事態を含む）において、当該施設の管理者たる羽田空港ビル会社は、一民間事業者として、国等からの要請に対して、可能な限りの協力を行っていくという立場にある。また、当該施設は国民保護法に規定する生活関連等施設に位置づけられており、**有事（武力攻撃事態等）**において、羽田空港ビル会社は、都道府県知事及び指定行政機関の長（国土交通大臣）の要請に基づき、可能な範囲で、武力攻撃災害の発生、拡大を防止するための措置を講じることとされている。

一方、羽田空港ビル会社は、安全保障に係る現行の法制度上、成田空港会社と異なり指定公共機関には位置づけられていない。これは、武力攻撃事態等に際し、安全保障の観点から空港に求められる機能が適切に発揮されるためには、滑走路等を管理している空港の管理者を指定公共機関と位置づければ足りるという考え方に基づくものである。しかしながら、安全保障の観点からみた羽田空港の重要性及び旅客ターミナルビルが滑走路と一体となって機能を発揮している等の点に鑑みれば、同社を指定公共機関に指定し、所要の責務を負わせることもあり得るのではないかとの意見があったことから、今後、政府部内においてその可能性につき検討を進める必要があると考えられる。~~(P)~~

テロ・ハイジャックの未然防止

羽田空港ビル会社は成田空港会社と同様に、テロ・ハイジャックの未然防止については、国際標準ルールに則った航空法に基づく行為規制に基づき、旅客ターミナル**ビル施設**について必要な警備等を行うべき法律上の責務を有し、「基本方針」においても、適切な保安対策及び危機管

理対策の実施が盛り込まれる予定となっている。

羽田空港ビル会社は、引き続き同制度の下で着実にテロ等の未然防止に努めていくことが適当である。

大規模災害等への対処

現在、大規模災害等への対処の観点からは、羽田空港ビル会社は成田空港会社と異なり災害対策基本法上の指定公共機関には位置づけられておらず、法制度上の責務を負っていない。しかし、大規模災害発生時における羽田空港が果たす公共的な役割の大きさを考えれば、同社を災害対策基本法上の指定公共機関に指定し、同法に基づく責務を負わせることもあり得るのではないかとの意見があったことから、今後、政府部内においてその可能性につき検討を進める必要があると考えられる。

(2) 資本規制

成田空港会社と同様、内外無差別を前提に羽田空港ビル会社への資本規制の必要性について検討を行った。

その結果、羽田空港は、成田空港と異なって国が空港全体を設置・管理しており、羽田空港ビル会社の事業運営に対しては、上述の法令に基づく行為規制により国が厳正に規律・監督していること、特に、指定空港機能施設事業者の指定取消、国有地の使用許可取消といった、会社の事業運営そのものに関わる最終手段まで制度化されているため、資本規制によらずとも、著しく不適切な事業運営に対し是正を図るための実効的な措置を講ずることが可能であること、平成2年の上場以来、資本規制がなくとも特段の問題は生じていないこと、現時点で資本規制を導入することは、後出し規制となって既存の株主の権利を侵害する恐れがあること等の理由から、羽田空港ビル会社に対しては新たに資本規制を課すべきではないとの意見が過半数を占めた。

これに対し、複数の委員から、旅客ターミナルビル事業は、滑走路等の基本施設と一体となって空港機能の一翼を担っている公共性の高い事業であり、空港全体を設置・管理する成田空港会社と同等の扱いをするべきであること、羽田空港ビル会社の時価総額は小さく、支配株主が現れる恐れが現実的にあり得ること、必要性が高い場合には、たとえ後出しであっても規制措置を導入する必要があること等の理由から、羽田空港ビル会社に対しても資本規制を課すべきとの意見があった。

おわりに

本研究会の主要検討事項である成田空港会社の完全民営化を推進するに際して必要となる措置及び羽田空港ビル会社に対する措置のあり方については、年初の段階で、特に外資規制に係る関係者間の意見の隔たりが大きいことから結論が持ち越されたものであったが、今回、各委員は、年初の議論を十分踏まえた上で、それぞれの専門的立場から意見を表明し、7回にわたる研究会の議論の末、概ね議論を集約することができたと考えている。

我が国の開かれた投資環境の整備は、我が国の人口減少・高齢者増といった人口構造の変化及びそこに起因する社会構造の変化に適切に対応し、活力ある社会を維持・発展させるために重要な国家的施策であり、個別分野における政策立案に当たってもこの点に十分な配慮がなされるべきである。一方、これらの構造変化の中で、我が国と海外との人的・物的な往来を活性化する必要がますます高まっており、その主要な玄関口となる首都圏空港の機能を最大限発揮させ、さらにその拡充を図っていくことは国家的な責務である。更に、国の安全保障を万全のものとするために、平時及び有事において空港が有する重要な役割についても十分考慮すべきである。

本研究会は、これらの諸課題に係る要請を総合的に勘案しつつ、意見を取りまとめた。今後、政府において、本報告書の内容を可能な限り踏まえ、適切な法制その他の措置が講じられることを切に望むものである。

参 考 资 料

成田国際空港の民営化に関するこれまでの経緯について

1. 行政改革大綱（平成12年12月1日閣議決定）

各特殊法人の個々の事業について見直しを行い、その組織形態について、**廃止、民営化、独立行政法人化等の見直し**を行うことを決定。

2. 小泉総理指示（平成13年8月7日閣僚懇談会）

全閣僚に対し「特殊法人等について、**廃止・民営化を前提にゼロベースから見直す**」と指示。

3. 特殊法人等整理合理化計画（平成13年12月19日閣議決定）（抄）

新東京国際空港公団

国際ハブ3空港の経営形態のあり方については、従来の航空行政を厳密に検討した上、上下分離方式を含め**民営化に向け平成14年中に政府において結論を得ることとする。**

4. 道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について （平成14年12月17日閣議決定）（抄）

2. 国際拠点空港

(1) **新東京国際空港公団については、完全民営化に向けて、平成16年度に全額国出資の特殊会社にする**こととし、そのための法律案を次期通常国会に提出する。

5. 成田国際空港株式会社法成立（平成15年7月18日法律第124号）

平成16年4月 新東京国際空港公団が解散し、**全額国出資の成田国際空港株式会社が発足。**

6. 規制改革推進のための3か年計画（平成19年6月22日閣議決定）（抄）

重点計画事項 4. IT・エネルギー・運輸 (3) 運輸分野

国際拠点空港の完全民営化等の推進

ア 成田、関西、中部空港の完全民営化の推進【平成19年度以降検討】

空港会社の経営自由度の向上と自主性・創意工夫等の発揮の観点から国の関与を必要最小限にし、なるべく自由な料金設定や資本構成を確保することが必要である。一方、国際拠点空港の公共的な役割や、独占性・代替不可能性といった事業特性から、全てを自由に委ねることについては課題や懸念がある。これらの点に対応するため、**料金規制、外資規制、経営体制等のあり方について検討し、完全民営化が所期の効果を発揮できるようにするための措置を講じた上で、成田、関西、中部各空港の完全民営化を達成する。**

空港整備法及び航空法の一部を改正する法律案の取扱いについて (平成20年2月29日閣僚懇談会了解)

平成20年2月29日
国土交通省

空港整備法及び航空法の一部を改正する法律案の取扱いについて

1. 諸外国とのヒト、モノ、カネの交流を活性化し、世界特にアジアの経済活力を取り入れることは、今後の我が国の発展に不可欠である。外資誘致についても、2010年までに対日直接投資残高のGDP比倍増を目指して「対日直接投資加速プログラム」を推進しているところである。
一方、国民が安心して生活するために、いわゆる安全保障の備えは十分に整える必要がある。
2. 標記法律案における指定空港会社（例：成田空港株式会社）や指定空港機能施設事業者（例：日本空港ビルデング株式会社（羽田））制度の導入に際し、「外資の積極的な導入による開かれた日本の実現」と「安全保障のための空港などの基本インフラの機能確保」の両立という要請に如何に応えるか検討を行った結果、当面以下の対応を図ることとする。
 - (1) 「安全保障」に対する脅威への対応については、内資、外資併せて幅広く議論を深める必要があり、行為規制のあり方、資本への規制のあり方等、指定空港会社や指定空港機能施設事業者への規制のあり方について、他の関係法令も含め、諸外国における政府の関与のあり方等も参考にしつつ検討を行い、年内のできるだけ早い時期に結論を得る。

(2) その際、平成19年6月22日の閣議決定（参考）に則り、安全保障を確保する方策を検討し、完全民営化が所期の効果を発揮できるようにするための措置を講じることとする。

(3) 標記法律案については、外資規制及び成田空港の民営化に係る部分以外の部分について、今国会に提出することとし、上記(1)及び(2)の検討結果を踏まえて所要の法改正等を行う。

(注) 日本空港ビルデング株式会社（羽田）に対する新たな外資規制の要否及び可否については、(1)の幅広い議論の一部として検討されることとなる。

(参考) 「規制改革推進のための3か年計画」（平成19年6月22日閣議決定）

成田、関西、中部空港の完全民営化【平成19年以降検討】
(抄)

料金規制、外資規制、経営体制等のあり方について検討し、完全民営化が所期の効果を発揮できるようにするための措置を講じた上で、成田、関西、中部各空港の完全民営化を達成する。

附則第13条

空港整備法及び航空法の一部を改正する法律(抄)

附則

(検討)

第十三条 政府は、平成二十年度中に、我が国の開かれた投資環境の整備及び我が国の安全保障の観点から、空港の設置及び管理に係る制度に関し、国際的動向その他の事情を勘案しつつ、次に掲げる事項について、可能な限り速やかに検討を行い、その結果に基づいて法制上の措置その他の必要な措置を講ずるものとする。

一 成田国際空港株式会社の完全民営化を推進するに際して必要となる措置

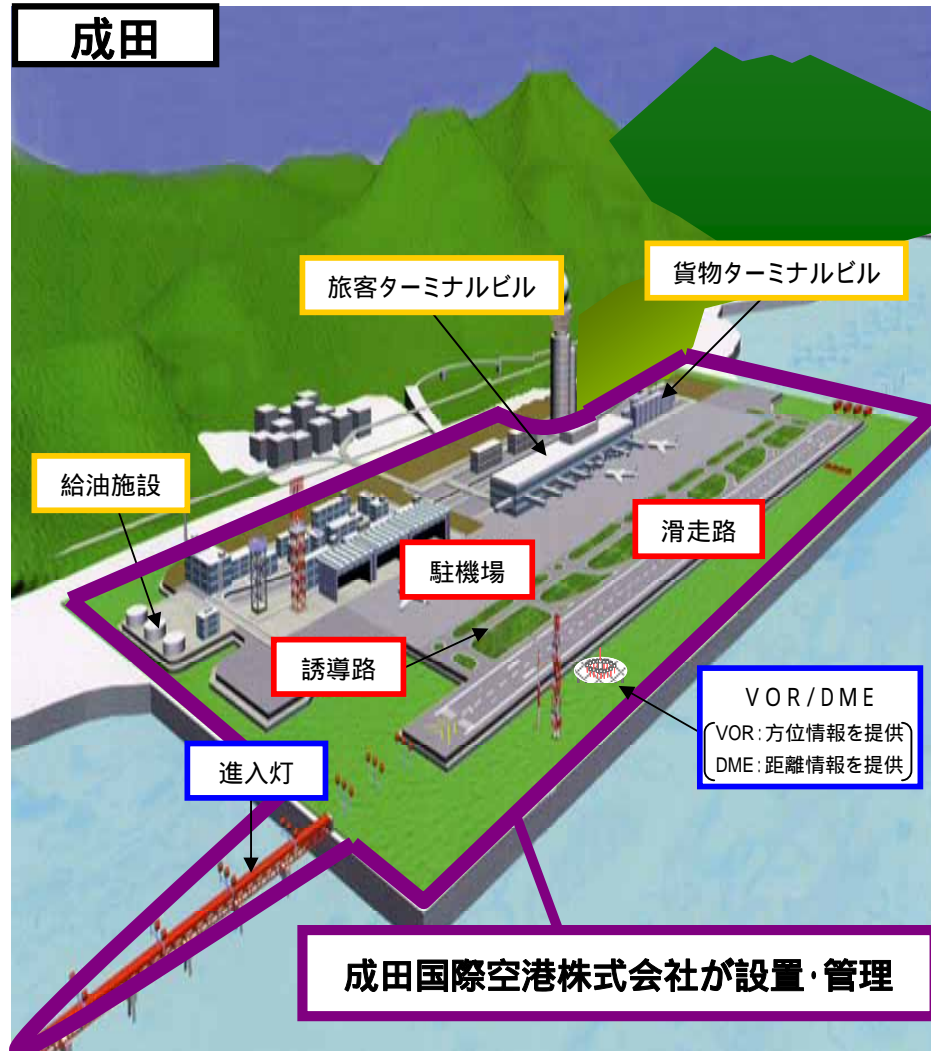
二 新空港法第十五条第三項に規定する指定空港機能施設事業者に対する措置

2 政府は、前項に定めるものを除くほか、この法律の施行後五年を目途として、この法律による改正後の規定の実施状況を勘案し、必要があると認めるときは、当該規定について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

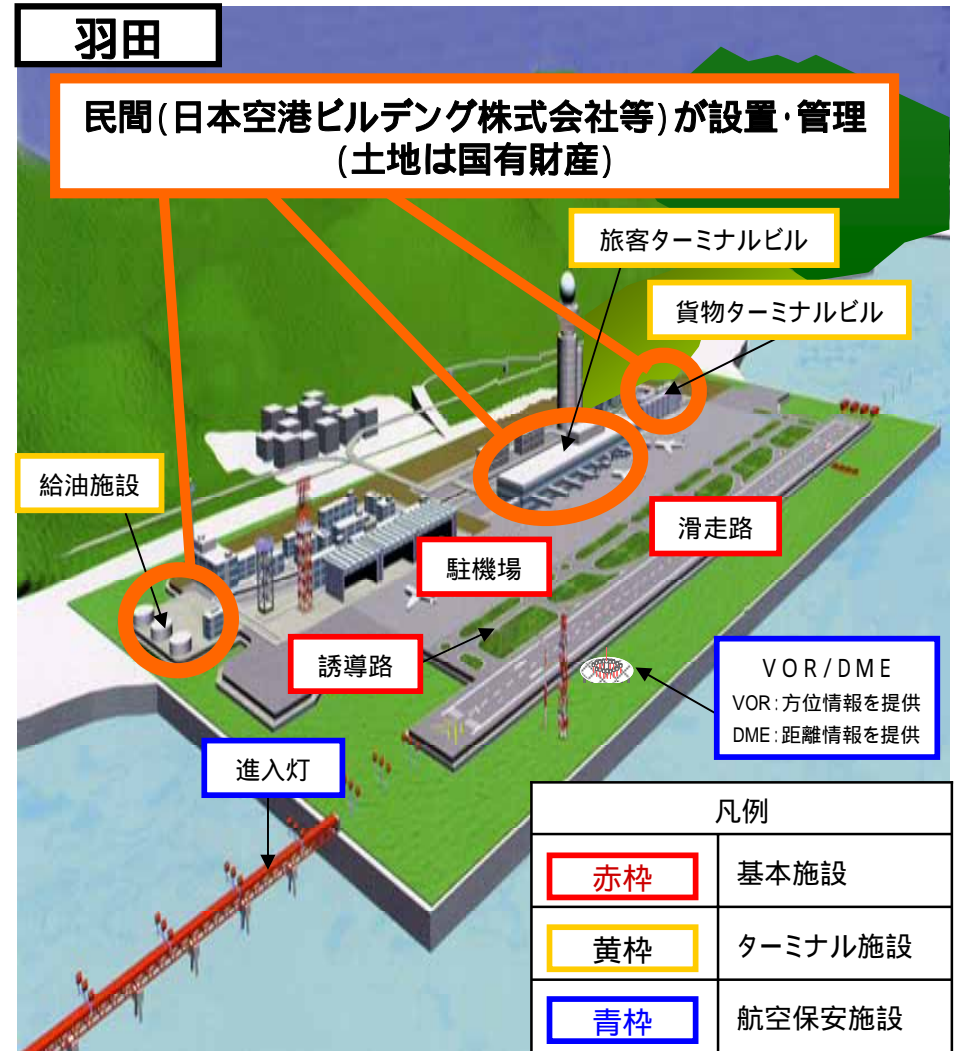
成田空港及び羽田空港の運営形態

成田空港では、成田国際空港株式会社が基本施設及び空港機能施設を上下一体で設置・管理。
 羽田空港では、国が基本施設を、民間(日本空港ビルデング株式会社等)が、国有財産法に基づく使用許可のもと空港機能施設を設置・管理。

成田



羽田



凡例	
赤枠	基本施設
黄枠	ターミナル施設
青枠	航空保安施設

成田空港の現況

延べ投資額: 約2兆2千億円

年間利用者数: 約3,500万人(2006年)

- ・世界第6位の国際旅客数

- ・我が国の国際旅客の約6割は成田空港利用者

年間国際貨物取扱量: 約220万トン(2006年)

- ・世界第3位の国際貨物取扱量

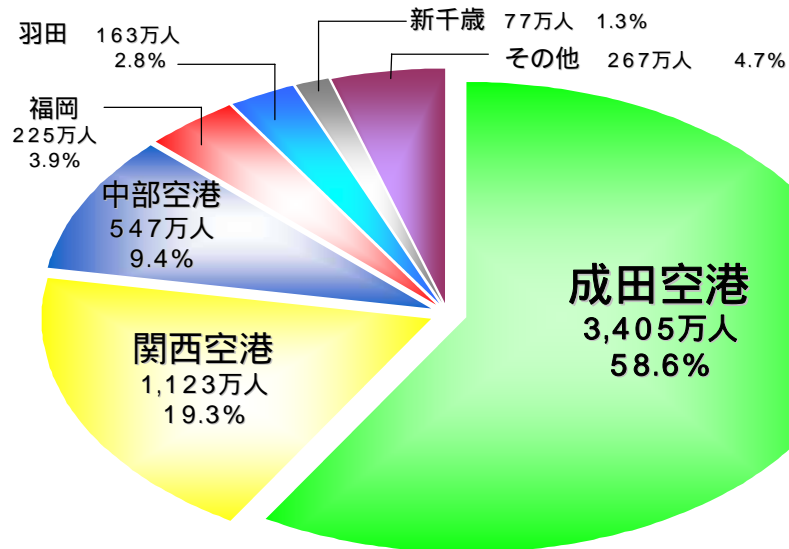
- ・我が国の港別輸出入額第1位(2007年)

就航先

【国際線】 36カ国、2地域(96都市) 1726便/週

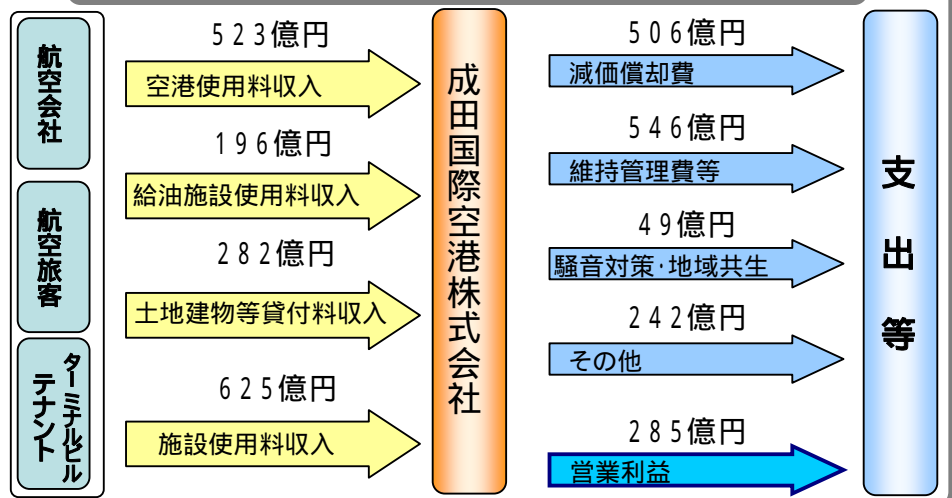
【国内線】 就航都市: 札幌 小松 仙台 中部 大阪 広島 福岡 那覇
8都市 126便/週

成田空港の国際線シェア(旅客数)について



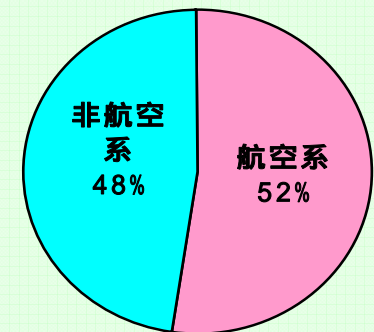
航空旅客数 5,806万人(2006年度)

成田国際空港株式会社の事業と収支の構造(単体)

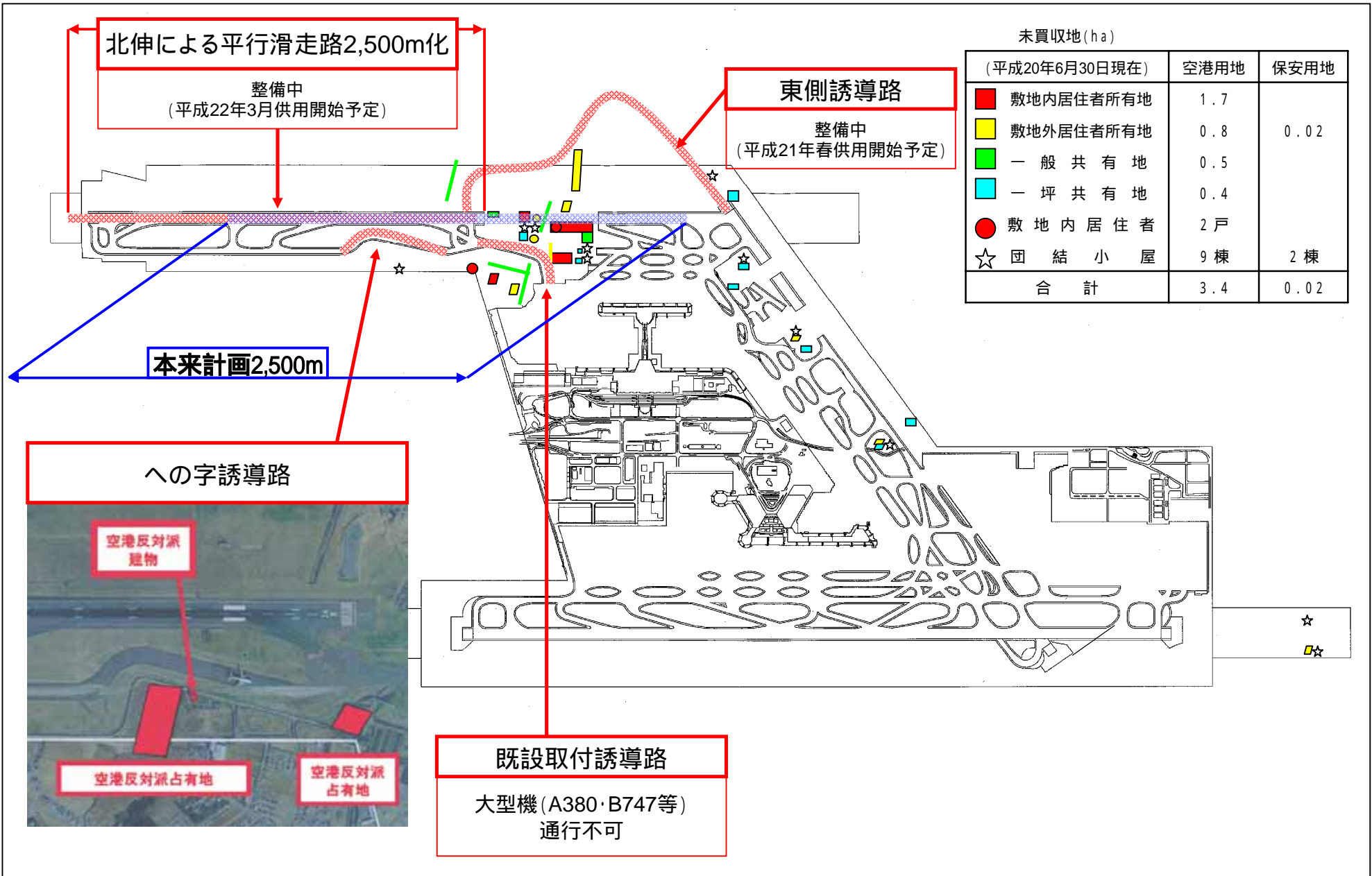


成田国際空港株式会社の財務指標(平成19年度決算)

平成19年度(単体)	
営業収益	1,628億円
経常利益	190億円
総資産	9,921億円
借入金残高	6,592億円
無利子借入金	1,052億円
有利子借入金	5,539億円
【資本構成】(単体)	
資本金	1,000億円
発行株式数	200万株
株主構成	政府100%



成田空港の現況と北伸事業



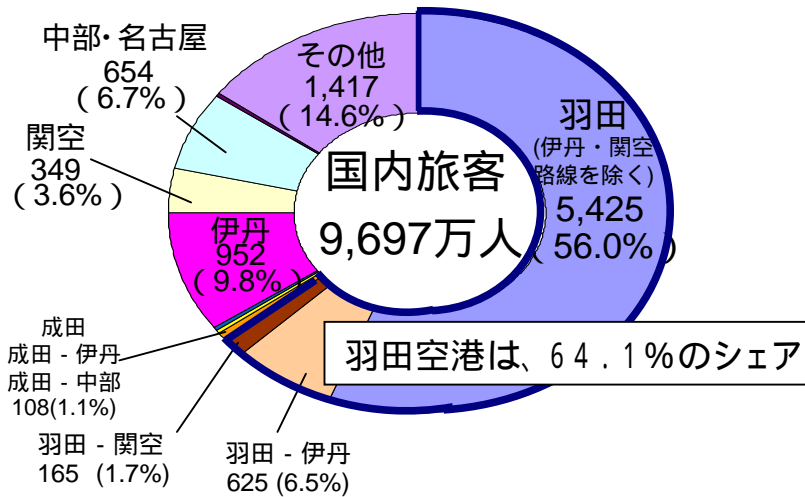
羽田空港の現況

延べ投資額: 約2兆2千億円(沖合展開以降)
 年間利用者数: 約6,600万人(2006年)
 ・世界第4位の旅客数
 ・我が国の国内旅客の約6割は羽田空港利用者
 (国内線) 約6,400万人
 (国際線) 約150万人

国内定期便

48都市 435便/日 2008年5月ダイヤ

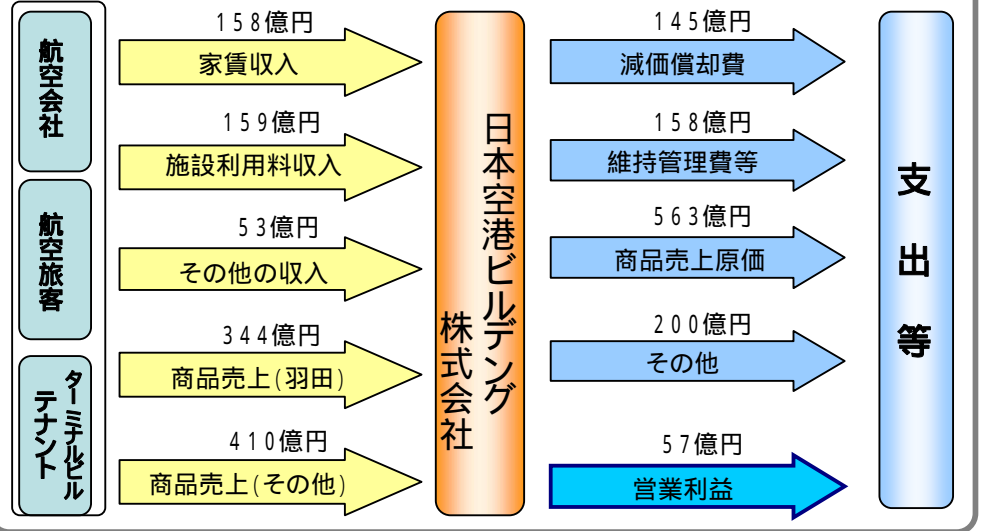
国内線のシェア(旅客数)について



国際線

2010年の新滑走路供用開始後、大幅に増加予定(昼夜合わせて年間約6万回)

日本空港ビルデング(株)の事業と収支の構造(単体)



日本空港ビルデング(株)の財務指標(平成19年度決算)

平成19年度(単体)
 営業収益 1,125億円 営業利益 57億円
 経常利益 60億円 当期純利益 34億円

平成19年度総資産 1,693億円(単体)

借入金残高 340億円 すべて有利子借入金(長期)

[資本構成](単体)

資本金 175億円
 発行株式数 10,054万株
 主な株主
 マコーリー(19.89%)
 (株)日本航空インターナショナル(4.37%)
 全日本空輸(株)(4.37%)

羽田空港の再拡張事業

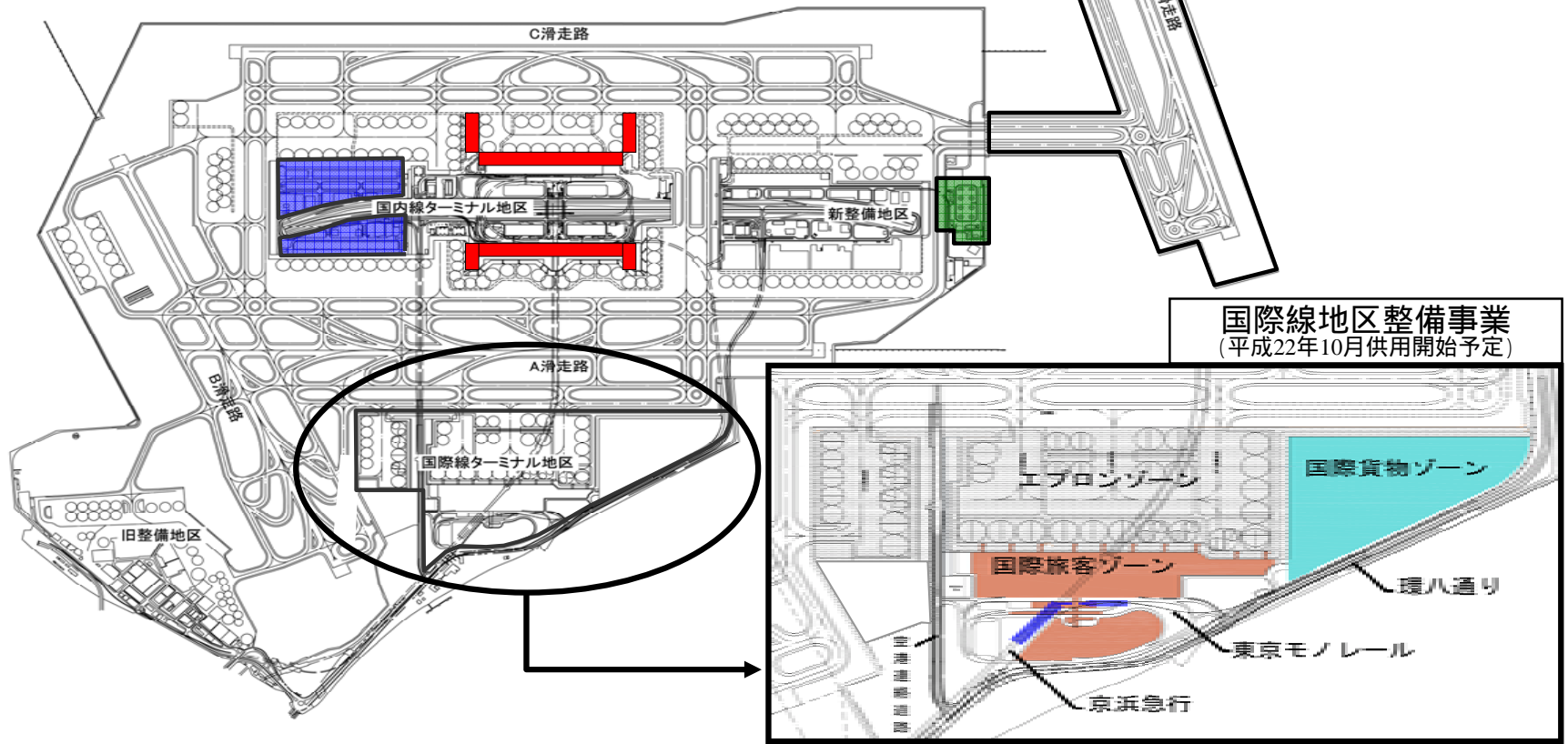
空港機能施設

旅客ターミナルビル

貨物ターミナル地区

給油施設

D滑走路整備事業
(平成22年10月供用開始予定)



首都圏空港に係る航空政策について

増大する首都圏の航空需要に対しては、これまで、国際線の基幹空港である成田空港と国内線の基幹空港である羽田空港の空港容量をそれぞれ拡大することで対応してきており、現在、成田空港の北伸事業と羽田空港の再拡張事業が進められているところである。

今後、国は、両空港の基本的な役割分担を踏まえ、中長期的に見込まれる首都圏における航空需要への対応方策について、あらゆる角度から検討していく。

1．再拡張時の羽田空港、北伸時の成田空港（2010年）

（1）羽田空港

昼間時間帯においては、羽田のアクセス利便性をいかにせる近距離アジア・ビジネス路線として、ソウル、上海、北京、台北、香港まで就航

深夜早朝時間帯においては、欧米や東南アジアをはじめとした世界の主要都市への国際定期便を就航させ、首都圏における国際航空機能の24時間化を実現

（2）成田空港

増加する発着枠（約2万回）により、国際航空ネットワークを拡充

2．2010年以降の方向性

（1）北伸事業及び再拡張事業の供用を踏まえ、成田空港と羽田空港の一体活用により、増大する首都圏の国際航空需要へどのように対応していくか検討していく。（両空港への国際線の展開のあり方等）

（2）北伸事業及び再拡張事業によっても、首都圏における空港容量は概ね10年後には満杯になると予想されており、成田空港及び羽田空港の更なる容量拡大に向けて、管制、機材、環境、施設等あらゆる角度から可能な限りの施策を検討していく。

（3）成田空港の完全空港化実現に向けた課題への取り組み。

成田国際空港株式会社法に基づく行為規制
完全民営化された他の特殊会社に対する行為規制の見直し

		成田国際空港株式会社	日本自動車ターミナル株式会社	J A L	K D D	J R (本州3社)	電源開発 (J-POWER)
根拠法廃止 (又は適用除外) の時期		—	昭和60年4月	昭和62年11月	平成10年7月	平成13年12月	平成15年10月
上場時期		未上場	未上場	昭和28年10月	昭和36年10月	東：平成5年10月 西：平成8年10月 東海：平成9年10月	平成16年10月
政府保有株を全額売却した時期		(国：100%保有)	昭和60年6月	昭和62年12月	昭和31年3月	東：平成14年6月 西：平成16年3月 東海：平成18年4月	平成16年10月
設立根拠法による行為規制	(旧) 設立根拠法	成田国際空港株式会社法	日本自動車ターミナル株式会社法	日本航空株式会社法	国際電信電話株式会社法	旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律	電源開発促進法
	事業範囲の法定		×	×	×	×	×
	資金調達に係る大臣認可 (新株発行・社債募集・長期借入)		×	×	×	×	×
	役員を選任・解任に係る大臣認可		×	×	×	×	×
	毎年度の事業計画の大臣認可		×	()	×	()	×
	重要な財産譲渡等に係る大臣認可		()	×	(届出)	×	(届出)
	定款変更決議に係る大臣認可		×	×	×	×	×
	剰余金処分に係る大臣認可		×	×	×	×	×
	財務諸表の提出		×	×	()	×	()
監督命令、報告徴収、立入検査							
備考			ターミナルの規模、構造等を変更する際に認可が必要。	航空運送事業の事業許可申請時にあわせて提出し、その後、変更する際に認可が必要。	電気通信事業法に基づき提出。	鉄道事業の事業許可申請時にあわせて提出し、その後、変更する際に認可が必要。	電気事業法に基づき提出。

政府の株式保有が義務付けられている主な法人に係る行為規制

	成田空港会社	日本政策金融公庫	輸出入・港湾関連 情報処理センター	関西空港会社	JT	日本郵政	NTT	高速道路会社
政府保有義務割合	総数()	総数	過半数	2分の1以上	3分の1超	3分の1超	3分の1以上	3分の1以上 ()
国が定める 基本計画への適合		-	-		-	-	-	-
事業範囲の法定								
資金の無利子貸付け			-		-	-	-	-
資金調達に係る大臣認可 (新株発行、社債募集、長期借入)		(社債募集のみ)			[新株発行、 社債募集のみ]	(新株発行のみ)	[新株発行、 社債募集のみ]	
役員を選任・解任に 係る大臣認可								
毎年度の事業計画の 大臣認可								
重要な財産譲渡等に 係る大臣認可		-				-		
定款変更決議に 係る大臣認可								
財務諸表の提出								
監督命令、報告徴収、 立入検査								

会社設立時に旧新東京国際空港公団から政府に全株無償譲渡

首都高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社については、政府及び地方公共団体合わせて3分の1以上保有する義務があり、その他の高速道路株式会社については、政府が3分の1以上保有する義務がある。

日本空港ビルディング株式会社に係る現行規制

空港機能施設の適切な設置・管理 (空港法:平成21年4月1日施行予定)

空港機能施設事業を行う者を国土交通大臣が指定

空港の設置・管理に関する基本方針に従った事業運営

旅客ターミナル利用料の上限の認可

大臣による報告徴収、立入検査及び監督命令

空港機能施設事業を適正に行うことができない場合、大臣からの監督命令に違反した場合等に、大臣による指定の取消し

日本空港ビルディング株式会社

国有財産(土地)の適切な使用・管理 (国有財産法)

地方航空局長による国有財産(土地)の使用許可(1年毎の更新)(地方航空局長は許可条件として、用途の限定、善管注意義務等を付すことが可能)

地方航空局長による報告徴収、立入検査及び監督命令

許可条件に反した場合、空港管理規則の承認が取り消された場合、使用許可の取消し

資本規制について

外資規制

一の外国投資家が一定割合以上の株式を取得すること等に規制を課すもの。

外為法(外国為替及び外国貿易法)に基づく対内直接投資規制

- ・OECD資本移動自由化コード等の国際的な投資ルールの範囲内で、「国の安全」や「公の秩序の維持」等の観点から、一部業種に限定して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事前届出を義務付ける制度を導入。
- ・財務大臣及び事業所管大臣は、審査の結果必要な場合には、関税・外国為替等審議会の意見を聴いた上で、投資内容の変更又は中止を勧告・命令できる。

1. 国際ルール(OECD資本移動自由化コード)に基づき規制を行っている業種

- 「国の安全」に係る業種 : 武器、航空機、原子力、宇宙開発に関連する製造業、ソフトウェア業、機械修理業、軍事転用の蓋然が大きい汎用品の製造業等
- 「公の秩序」に係る業種 : 電力・ガス、熱供給、通信、放送、水道、鉄道、乗合バス
- 「公衆の安全」に係る業種 : 生物学的製剤製造業、警備業

2. 我が国固有の事情により、OECDに通報した上で自由化を留保している業種

農林水産業、石油業、皮革・皮革製品製造業、航空運輸業、海運業

外資が一定割合以上の議決権を保有することに制限を課すもの。

個別法における外資規制

- ・固有の事情に基づき、外為法とは異なる規制を課すもの。

NTT

規制内容 : 3分の1未満
根拠法 : 日本電信電話株式会社法

無線局開設者(船舶・航空機の無線局等については適用除外)

規制内容 : 3分の1未満
根拠法 : 電波法

放送会社

規制内容 : 5分の1未満
根拠法 : 電波法、放送法

航空会社

規制内容 : 3分の1未満
根拠法 : 航空法

資本規制について

大口規制(保有制限)

一の株主が一定割合以上の議決権を保有することそのものに制限を課すもの。

放送会社(放送持株会社)

規制内容

原則、100分の33を超えて保有する場合、その超える部分については、議決権を有しない。

根拠法
放送法

金融商品取引所(証券取引所)

規制内容

100分の20以上の議決権を取得又は保有をすることを原則として禁止する。

根拠法
金融商品取引法

大口規制(認可制)

一の株主が一定割合以上の議決権を保有する際に大臣の認可を必要とするもの。

銀行

規制内容

100分の20以上(重要な影響を与える場合は100分の15以上)保有(グループ又は単体)する場合は、内閣総理大臣の認可が必要。

根拠法
銀行法

保険会社

規制内容

100分の20以上(重要な影響を与える場合は100分の15以上)保有(グループ又は単体)する場合は、内閣総理大臣の認可が必要。

根拠法
保険業法

黄金株

特定の重要事項決議について、株主総会又は取締役会の決議のほか、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を必要とするもの。
(会社法第108条、第323条)

国際石油開発帝石 (旧国際石油開発)

規制内容

資本金の額の減少、解散等一定の経営上の重要事項について種類株主総会の決議が必要(種類株式(黄金株)一株を持つ経済産業大臣が拒否権を保有)。

根拠法
なし

資本規制が株価に及ぼす影響

複数の証券会社からのヒアリング()によれば、資本規制による株価への影響は限定的とのことであった。

()2008年8月国土交通省実施

証券会社 A

・現在、投資家の関心事項について広く情報提供を行っている証券会社のアナリストの多くが、空港のキャパシティや競合空港との比較優位性、今後の設備投資計画等、当該空港のファンダメンタルズの評価を通じて投資判断を提供している。このことは、**投資家が資本規制の有無やその内容について特別に注目していないことを示しているため、資本規制が株価に影響を与えているとは考えられない。**

証券会社 B

・**資本規制は、極端なものでない限り、必ずしも株価にインパクトを与えるものではない。**投資家が関心をもつ規制としては着陸料や駐機料に係る規制等、収益に直接関係するものにより注目する傾向にある。

・規制を課すに当たって重要なことは、透明性と一貫性を確保すること。投資リターンを予測する上での変動要因を軽減する観点から、国・政府による指導範囲の明確化、透明性ある規制ガイドラインの設定が求められる。

証券会社 C

・民営化企業等の大型銘柄においては、**資本規制が株価に与える直接の影響は限定的**であり、空港運営会社の株価動向は、企業業績及びその時々当該会社を取り巻くニュースに左右される。

・外資規制については、既に日本でも導入されている仕組みであり、極端な保有規制でなければ、ある程度の時価総額を有する企業については、許容される可能性が高い。

・**大口規制については、制限される保有比率を適切に設定すれば(議決権の2割等)、ある程度の時価総額を有する企業については、許容される可能性が高い。**

・黄金株については、拒否権の対象及び理由が明確で、行使についての透明性を確保するガイドラインが設けられていれば、許容される可能性が高い。

証券会社 D

・ヨーロッパ諸国の民営化企業における黄金株の廃止のケース()において、黄金株の廃止自体が当該企業の株価に大きな影響を与えたとは見受けられない。

()BAA(英国、空港、2004年)、KPN(オランダ、通信、2006年)、Repsol YPF(スペイン、石油・ガス、2006年)

各国の主要空港に対する政府の関与のあり方

(注) 各国における主要な空港において、滑走路等の基本施設(下物)に対する政府の関与のあり方についてまとめたもの。

国・公的主体が設置管理

- ・アメリカ
- ・カナダ
- ・スペイン
- ・ポルトガル
- ・フィンランド
- ・スウェーデン
- ・アイルランド
- ・アイスランド
- ・シンガポール
- ・ブラジル

羽田

BAA(英国空港会社)の株式を、フェロビアル(スペイン)を中心とするコンソーシアムが93%取得し、上場廃止

ローマ空港会社の株式を、レオナルド・グループ(イタリア)が96%取得し、上場廃止

民間主体が設置管理

国・公的主体が一定割合の株式を保有

- ・フランス
- ・ドイツ
- ・オランダ
- ・ベルギー
- ・デンマーク
- ・ノルウェー
- ・スイス
- ・香港

成田

・イギリス

・イタリア

- ・韓国(*)
- ・タイ(*)

- ・オーストラリア(*)
- ・オーストリア
- ・メキシコ

外資規制

(*)は大口資本規制を導入

対日直接投資の促進

福田総理は、施政方針演説（第百六十九回国会）、国際会議（**ダボス会議**）の場で、対日投資促進についても言及。
平成20年1月～ 経済財政政策担当大臣の下、「**対日投資有識者会議**」を設置し、対日投資促進施策を推進。
「**経済財政改革の基本方針（骨太の方針）2008**」にも、対日投資の拡大が盛り込まれている。

福田総理施政方針演説（第百六十九回国会） （抜粋）平成20年1月18日

第三 活力ある経済社会の構築（1. 経済成長戦略の実行）
（開かれた日本）…（略）…日本を世界により開かれた国とし、アジア、世界との間のヒト・モノ・カネ・情報の流れを拡大する「グローバル戦略」の展開であります。世界の活力を我が国の成長のエネルギーとしていくため、WTO交渉やアジア太平洋地域との経済連携協定の交渉の早期妥結に取り組むとともに、**日本への投資に関する制度をより透明性の高いものに変え、対日投資の倍増計画を確実に達成します。**日本の空の自由化や貿易手続の効率化に加え、日本の金融・資本市場の国際競争力を一層高め、世界の中で中核的な金融センターとなることを目指します。

ダボス会議における福田内閣総理大臣特別講演（抜粋）平成20年1月26日

日本経済については、バブル崩壊以降、長い停滞状態にありましたが、民間の活力を伸ばすため、思い切った改革を断行してきています。…（略）…私は、経済成長戦略を具体化し実行します。その一環として、**対日投資、貿易手続き、金融資本市場の改革等の市場開放努力を一層進め、日本を世界とともに成長する国としていきます。**私は、このような経済社会における改革を継続することは、自国のためというだけでなく、現在の状況下では、国際社会における責務と考えます。

経済財政改革のための基本方針（骨太の方針）2008（抜粋）平成20年6月27日

第2章 成長力の強化
1. 経済成長戦略 グローバル戦略
開かれた経済のインフラ強化
対日投資の拡大
対日投資を拡大し、日本を世界とともに成長する国としていく。このため、平成20年秋中に「対日直接投資加速プログラム」（平成18年6月20日）を改定し、フォローアップを行いながら、着実に進める。…（略）…
・**内外無差別原則の例外である外資規制の在り方について平成20年度内に包括的に検討を進める。**

対日投資有識者会議の概要

目的：

対日投資有識者会議は、対日直接投資が増えない要因及びその構造的背景も含め、対日直接投資促進のための具体的検討を行うことを目的として開催。

経緯：

2008年1月30日 第1回対日投資有識者会議開催

2008年5月19日 「対日直接投資の抜本的な拡大に向けた5つの提言」

座長：

島田晴雄 千葉商科大学学長

対日直接投資の抜本的な拡大に向けた5つの提言

（平成20年5月19日）（抜粋）

I. 対日直接投資促進により日本経済を活性化

対日直接投資は**日本経済活性化のために極めて重要**
対日直接投資倍増計画は進捗しているが**世界的に見れば低水準**
外資誘致競争が激化する中で、**グローバルな競争に打ち勝てる投資環境整備が必要。**
緊急に実施すべき「処方箋」を提示。

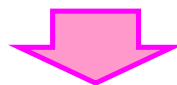
II. 対日直接投資促進のための5つの提言

1. M & Aの円滑化に向けての制度整備
2. **外資規制のあり方の包括的検討**
3. セクター別の重点戦略の策定
4. ビジネスコストの削減と制度の透明性の向上
5. 外資誘致による地域活性化と外資歓迎アピールの強化等

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責務

安全保障・・・我が国の平和・独立、領域、国民の生命・財産等を外部の脅威(形態を問わない。)から守ること

- 空港については、国の安全保障のための施策推進に当たって、滑走路等の空港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、特に必要と認められる場合は、特定の者の優先使用が確保されることが求められる。
- 現行法制においては、平時・周辺事態・有事の場面毎に、以下の内容を適切に履行することが空港の管理者等に求められている。



平時・周辺事態・有事(共通)

・合衆国によって公の目的で運航される航空機は、空港を使用することができる。(日米地位協定第5条)

成田空港	羽田空港
成田空港会社	国

周辺事態

【成田空港】

・関係行政機関の長(国土交通大臣)は、法令及び基本計画に従い、国以外の者(成田国際空港株式会社)に対し、必要な協力を依頼することができる。(周辺事態安全確保法第9条)

【羽田空港】

・関係行政機関の長は、法令及び基本計画に従い、対応措置を実施する。(周辺事態安全確保法第8条)

・関係行政機関の長は、法令及び基本計画に従い、国以外の者(旅客ターミナルビル会社等)に対し、必要な協力を依頼することができる。(周辺事態安全確保法第9条)

成田空港	羽田空港
成田空港会社	国 空港ビル会社等

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責務

有事

● 一般的に空港の管理者が果たすべき責務

【成田空港】

- ・指定公共機関(成田国際空港株式会社)は、武力攻撃事態等への対処に関し、必要な措置を実施する責務を有する。(武力攻撃事態対処法第6条)

【羽田空港】

- ・国は、武力攻撃事態等において、組織及び機能のすべてを挙げて、武力攻撃事態等に対処するとともに、万全の措置が講じられるようにする責務を有する。(武力攻撃事態対処法第4条)

成田空港	羽田空港
成田空港会社	国

● 国民の保護の観点から空港等の管理者が果たすべき責務

【成田空港】

- ・指定公共機関は、国民の保護に関する業務計画を作成・公表しなければならない。(国民保護法第36条)
- ・指定公共機関は、武力攻撃事態等において、当該業務計画で定めるところにより、空港を適切に管理しなければならない。(国民保護法第137条)
- ・都道府県知事及び指定行政機関の長(国土交通大臣)は、武力攻撃災害の発生又はその拡大を防止するため、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当該施設の管理者(成田国際空港株式会社)に要請することができる。(国民保護法第102条)

【羽田空港】

- ・指定行政機関の長は、その所掌事務に関し、国民の保護に関する計画を作成・公表しなければならない。(国民保護法第33条)
- ・都道府県知事は、武力攻撃災害の発生又はその拡大を防止するため、滑走路、航空保安施設の安全の確保に必要な措置を講ずるよう当該施設の管理者(国)に要請することができる。(国民保護法第102条)
- ・都道府県知事及び指定行政機関の長は、武力攻撃災害の発生又はその拡大を防止するため、旅客ターミナル施設の安全の確保に必要な措置を講ずるよう当該施設の管理者(旅客ターミナルビル会社)に要請することができる。(国民保護法第102条)

成田空港	羽田空港
成田空港会社	国 空港ビル会社

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責務

有事(続)

● 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

【成田空港】【羽田空港】共通

- ・空港施設の管理者は、空港施設の利用に関する指針を踏まえ、内閣総理大臣との緊密な連携を図りつつ、適切に空港を管理運営するものとする。(特定公共施設利用法第4条)
- ・内閣総理大臣は、空港施設の管理者に対し、空港施設の全部又は一部を特定の者に優先的に利用させるよう要請することができる。(特定公共施設利用法第7条)



要請に基づく所要の利用が確保されない場合
(このようなケースは、国が管理している羽田空港については想定されない)

【成田空港】

- ・内閣総理大臣は、空港施設の管理者に対し、所要の利用を確保すべきことを指示することができる。(特定公共施設利用法第9条、第11条)
- ・内閣総理大臣は、上記の指示を行っても所要の利用が確保されないとき、又は緊急を要するときは、空港施設の管理者に通知した上で、国土交通大臣を指揮し、空港施設の利用に係る必要な指示等をさせることができる。(特定公共施設利用法第9条、第11条)
- ・内閣総理大臣は、上記の指示等をさせた場合において、駐機中の航空機の移動が必要であると認められるときは、国土交通大臣を指揮し、航空機の機長等に対し、航空機の移動を命じさせることができる。(特定公共施設利用法第9条、第11条)

成田空港	羽田空港
成田空港会社	国

成田空港	羽田空港
成田空港会社	国

成田空港	羽田空港
成田空港会社	-

成田空港	羽田空港
-	-

成田空港	羽田空港
-	-

空港に係るこれらの責務が適切に遂行されるためには、空港の管理者によって、平素より所要の設備投資、適切な管理・運営等がなされていることが必要

本研究会の審議経過

平成20年

8月 7日(木) 第1回研究会

14:15~16:00 ・ 空港インフラへの規制のあり方を巡る諸情勢について

9月 8日(月) 第2回研究会

16:00~18:00 ・ 関係者からのヒアリング
成田国際空港株式会社
千葉県
定期航空協会

9月25日(木) 第3回研究会

10:00~12:00 ・ 関係者からのヒアリング
日本空港ビルデング株式会社
日本貿易振興機構(JETRO)
株式会社東京証券取引所

10月 9日(木) 第4回研究会

10:00~12:00 ・ 空港インフラへの規制のあり方について

11月 6日(木) 第5回研究会

10:00~12:00 ・ 空港インフラへの規制のあり方について

11月27日(木) 第6回研究会

10:00~12:00 ・ 報告書(案)について

12月11日(木) 第7回研究会

10:00~11:00 ・ 報告書とりまとめ

委員名簿

伊藤 隆敏	東京大学大学院経済学研究科・公共政策大学院教授
大崎 貞和	株式会社野村総合研究所主席研究員
落合 誠一	中央大学法科大学院教授
榎谷 隆夫	公認会計士（榎谷公認会計士事務所）
勝 悦子	明治大学副学長（国際交流担当）・政治経済学部教授
佐山 展生	G C A サヴィアングループ株式会社取締役、 一橋大学大学院国際企業戦略研究科教授
中条 潮	慶應義塾大学商学部教授
中谷 和弘	東京大学大学院法学政治学研究科教授
三笥 裕	弁護士（長島・大野・常松法律事務所）
森本 敏	拓殖大学海外事情研究所所長
柳川 範之	東京大学大学院経済学研究科准教授
山内 弘隆	一橋大学大学院商学研究科長・商学部長
山本 雄二郎	成田空港地域共生委員会代表委員

（計13名 五十音順、敬称略、 は座長、 は座長代理）