

第6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11月27日（木）

（於：国土交通省11階特別会議室）

内閣官房

国土交通省

## 目 次

1. 開 会	1
2. 報告書（案）について（安全保障部分）（事務局説明）	2
3. 報告書（案）について（安全保障部分）（議論）	6
4. 報告書（案）について（全体）（事務局説明）	9
5. 報告書（案）について（羽田空港ビル会社への資本規制）（議論）	16
6. 報告書（案）について（成田空港会社への資本規制）（議論）	24
7. 今後のスケジュール等について	34
8. 閉 会	34

## 1. 開 会

○座長 それでは、定刻になりましたので、第6回の空港インフラへの規制のあり方に関する研究会を開催したいと存じます。お忙しいところご参集いただきまして、ありがとうございます。

本日の委員の出席状況ですが、勝委員と柳川委員がご都合により欠席されるとの連絡を受けております。

今回は有事法制上の指定公共機関についてもご議論いただくと、そういう関係で、政府からは内閣官房安全保障・危機管理担当より櫻井内閣審議官にもご出席をいただいております。

それでは、議事に入らせていただきますが、本日は本研究会の報告書（案）についてのご審議をお願いするということでございます。

これまでの研究会の議論というものを簡単に振り返ってみますと、まず資本規制の検討という非常に重要な論点につきましては、外国資本のみ取り扱いを異にする合理的な理由はないということから、内外無差別を前提として議論を進めるべきだということになったわけであります。その上で、成田国際空港株式会社に関しましては、特定の者による支配を防止するために大口株式保有に規制をかけるべきこと、そして第2に、国の航空政策と空港運営との整合性を図るために完全民営化は段階的に行うべきことにつきましては、大方の委員が支持されているところであると理解しております。

一方、羽田空港において、旅客ターミナル施設を運営する日本空港ビルディング株式会社につきましては、委員の間で意見が分かれているということがございますので、したがって、そこを整理しなきゃいかんという論点がございます。

そこで、これまでの本研究会の議論を踏まえまして、事務局が本研究会の報告書（案）を作成しておりますので、これは資料3になりますが、この報告書（案）につきましてご審議をお願いしたいと思います。

本日の全体の議事の流れですけれども、〇〇委員が次のご予定との関係で、10時30分過ぎには退席されるということでございますので、まずは報告書（案）の13ページのところですが、これはペンディングになっている部分というところですが、具体的には羽田の日本空港ビルディング株式会社を有事法制上の指定公共機関として指定する可能性について、こういう論点でございしますが、この点についてまず議論をしていただくと。

それから、続きまして、事務局より報告書（案）全体についての説明をしていただいた後に、なお残っている第2番目の論点であります、これは報告書（案）の14ページに両論併記としている部分でございしますが、具体的には日本空港ビルディング株式会社に対する資本規制の必要性の有無についてご議論いただくということでもあります。

この2つ、ペンディングになっている論点につきましては、できるだけ議論が可能ならば一定の方向になるような形が望ましいと思えますけれども、そういう方向も考えた上で活発な議論をお願いしたいというふうに思えます。そして、その後に改めて報告書全体についてお気づきの点につきましてご議論をいただくつもりです。全体的にきょうの研究会の進行状況の次第というものは、今申し上げたような形でやりたいというふうに考えております。

## 2. 報告書（案）について（安全保障部分）（事務局説明）

○座長 それではまず、報告書（案）の13ページのペンディングの部分、すなわち羽田の日本空港ビルデング株式会社を有事法制上の指定公共機関に指定する可能性についての論点というものを中心に、報告書中の安全保障にかかわる部分につきまして、ご議論をお願いしたいと思います。

この点につきましては、事務局の方で別途資料も用意しているということでございますので、報告書（案）とあわせて説明をお願いいたします。

○首都圏空港課長 それではまず、事務局の方から、資料3とあります「報告書（案）」のうち、いわゆる安全保障にかかわる部分につきまして、抜粋してまずご説明を簡単にさせていただきたいと存じます。その後、内閣官房の方から指定公共機関についてのより詳細なご説明を申し上げたいと存じます。

資料3の中で、まず4ページをご覧くださいと思います。

2. 成田空港株式会社の完全民営化の推進に際し、必要な措置としましては、成田空港会社の責務をまず整理をしております、その中で安全保障の観点から、②でございますけれども、有事と平時を問わず、国により空港の利用を不当に制約しないことということ掲げています。

この責務を担保するための措置として、次の5ページに入りまして、②で、国の安全保障の確保という観点からの行為規制についての議論を書かせていただいております。まず、空港が我が国の安全保障確保の上で重要な役割を担う公共インフラの一つであり、安全保障の観点から一時使用の要請に対して可能な限り優先的な配慮を払うことが期待されています。

平時において、あるいは周辺事態においては、可能な限りの協力を行うという立場にあり、有事（武力攻撃事態等）への対応としましては、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の策定・公表、空港の適切な管理、そして飛行場施設の管理者という立場から、優先的に滑走路を利用させるという責務を有しているということ整理しております。

成田会社の以上申し上げました安全保障に係る法制度上の位置づけは、あるいは責務は、完全民営化の前後で変更はございません。ただ、成田会社が完全民営化後においても、そ

の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ということを書いております。

具体的には、成田会社その他の空港管理者が策定を義務づけられることとなります。空港供用規程、これを認可をいたします基準となる空港の設置及び管理に関する基本方針の中に、空港管理者の責務として法令・条約の遵守、公平・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ます。これによって、完全民営化後の成田会社が不適切な空港運営のルールを定めることを未然に防止することができるということがございます。さらに、緊急状態にある航空機については、優先的な取り扱いをするという運用は引き続き堅持すべきであるとしております。

次に、7ページに移りまして、これは成田会社に対する国の安全保障確保の観点から、資本規制が必要かどうかという論点でございます。

この観点からの資本規制の必要性につきましては、7ページの一番下からでございますけれども、1つは、有事法制が想定する事態における国の空港利用の確保には万全を期す必要があり、政治的な意図などに基づいて、行為規制による責務を履行しない者、その他安全保障上不適切な者による株式保有に対しては規制すべきであるという意見と、一方で、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については、行為規制や罰則で対応すべきであるという、異なる意見があったということを書いております。

次に、羽田空港の関係でございます。

羽田につきましては、12ページをご覧くださいと、先ほどの成田と同じように、羽田空港ビル会社の責務として、②に、国の安全保障の観点から旅客ターミナル施設の安全の維持を図ることを掲げております。

その上で、羽田空港についての安全保障についての考え方、特に行為規制をどうすべきかということについての考え方を13ページの②に記載してございます。即ち、空港の旅客ターミナル施設は公共性の高い施設であり、平時又は周辺事態において、国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ります。さらに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）においては、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おります。

羽田空港ビル会社は、成田会社と違いまして、指定公共機関には位置づけられていないということがございます。これは武力攻撃事態等に対しましては、滑走路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ございます。

しかしながら、安全保障の観点から見た羽田空港の重要性、及び旅客ターミナ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かんがみますと、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いう意見がありましたことか

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という書き方をしております。この点につきましては、議論がありましたので、ペンディングということで、「P」と書かせていただいているということでございます。

最後に、「おわりに」という15ページでありますけれども、まとめの部分におきまして、後ろから5行目に、国の安全保障を万全なものとするために、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配慮するべきであるということを書かせていただいております。

安全保障にかかわる報告書の該当部分は以上でございます。

引き続きまして、内閣官房の方からご説明を申し上げます。

○内閣審議官 本日は、指定公共機関あるいは生活関連等施設という法律の枠組みについてご説明させていただく機会をいただきまして、ありがとうございます。

それでは、後ろに資料がありますけれども、6ページほどの横紙の資料ですけれども、これに沿って説明いたします。

まず、そもそも「国民保護とは」ということなのですが、これは万一、武力攻撃があったり、あるいは大規模なテロが発生した場合に、国、地方公共団体、関係機関などが一体となって協力して住民を守るための仕組みを定めたものであります。

目的としては、国民の生命・財産・身体を保護すること、それから国民生活・国民経済に及ぼす影響を最小にするということを掲げております。具体的に、各機関が実施することは、ここに3つ掲げてあるようなことをしていくということでございます。

そこで、ページをめくっていただいて、2ページですが、指定公共機関というのはそもそも何だということと、どういうものが指定されているかということをご説明したいと思います。

指定公共機関につきましては、これは国あるいは地方公共団体などと協力しながら、その自分の持っている業務について必要な措置を実施する責務を有することという位置づけになっています。その指定公共機関の中身ですけれども、基本的には全国的見地から広域的に対処すべき措置を実施することになっています。この措置の内容については、自分の機関がやるお仕事の中でというよりむしろ、措置の内容が先に法定されていまして、それを行っている機関を指定していくという考え方になっています。

下にありますように、例えば放送事業者であれば、法律上は警報、避難の指示をしたり、あるいは緊急通報等の内容を放送していただくということで、放送事業者が定められている。それからあるいは、運送を確保するための措置をする者として、運送事業者を掲げているということになります。

今般、議論になっていると思われるのは、下から2番目ですけれども、公共的施設の管理者ということで、これはどういうものを想定しているかということ、ダムを管理している河川管理施設、それから、道路、これは行政機関が持っていない道路であれば、高速道路になりますけれども——道路、それから港湾、これは国が保有している港湾はありません

ので、これは地方の指定公共機関としての港湾が入ってきています。それから、空港ですね、これらを適切に管理するというので、これらは実際自分が積極的にサービスをしているというわけではないかもしれませんが、極めて重要なインフラであるということで、指定がなされているということになります。

いずれも、これを見ていただきますと、自分が普段からやっているお仕事を有事においてもちゃんと国民にサービスを提供しようという観点から指定がされているということになります。

ちなみに、前回議論がありましたタラップの話がありましたけれども、タラップについてはこれはエアラインが持っていますので、これは運送事業者の方で措置すべきこととなりますので、ターミナルビルは関係がないということになります。

それで、3ページは全体の枠組みですけれども、国、都道府県、市町村、それと一体となって指定公共機関あるいは指定地方公共機関が、ここにあるようなお仕事をさせていただく、ということになります。ここは詳細を割愛させていただきます。

それから、指定公共機関の具体的な指定された機関ですけれども、これを4ページ、5ページに掲げております。ここにありますように、災害研究機関であれば、災害の研究を常日頃から行っている機関が入っている。それから、医療事業者であれば、日本赤十字社と国立病院機構。それから公共的施設の管理者としては、さっき申し上げたようなダムを管理する水資源機構、高速道路。それから、ここにありますように、関西、中部、成田については空港関係3つが指定されています。他の空港は滑走路そのものは行政機関が直接管理していますので、それらは指定行政機関としてそちらの方に入っていくこととなります。そのほか、電気事業者、通信、放送、ガス、それから旅客船、バス、エアラインですね、それから鉄道、それから内航海運、トラック、こういったものが入っていると。そのほか日本銀行と郵便事業株式会社が入っているということになります。

それと一方、生活関連等施設の方でございますが、これにつきましては、また指定公共機関とは別の枠組みがございます、これ自体は国民保護法上は、真ん中の一番下にありますように、その安全が確保されないと、国民生活に著しい支障あるいは周辺地域に著しい被害を及ぼすおそれのある施設という形で考えられています。後半の部分については、例えば原発であるとか、危険物を貯蔵しているものが生活関連等施設として、必要な場合には安全確保を図るように要請するというような枠組みがとられています。

それで、空港旅客ターミナルにつきましては、その安全を確保することが必要な場合に要請をするという形で、生活関連等施設に具体的にこの名前を使って規定してあります。そのほか大きな駅、それから浄水施設などが生活関連等施設として、有事の場合に国民の安全を確保するという観点から、総理以下、さまざまな要請をできるような枠組みを用意しているわけがございます。これは有事とあと緊急対処事態、それからテロと、いずれの場合にもそういった要請ができるような枠組みを用意しております。

以上、ちょっと簡単ではございましたけれども、ご説明を終わります。

○座長 はい、ありがとうございました。

### 3. 報告書（案）について（安全保障部分）（議論）

○座長 それでは、ただいまの事務局からのご説明等を踏まえまして、ご意見を伺いたいと思いますが、いかがでしょうか。

○○委員、どうぞ。

○委員 冒頭で座長が、大口規制については成田に関してはほぼ意見がまとまっているのではないかとおっしゃったんですが、私はあまり明確にそのようには認識をしておりません。各委員の先生方が、大口規制、特に成田の方についてですね、大口規制は妥当であるとお考えになっているのかどうかというのを各委員の先生方から直接お聞きをしたい。意見をぜひお願いしたいと思います。

それで、先に私の意見を申し上げておきますけれども…。

○座長 ちょっとすみません、○○委員、その資本規制につきましては、別途ご議論いただくことになっていまして、今はこの13ページの…。

○委員 ごめんなさい。わかりました。すみません。

○座長 では、○○委員、どうぞ。

○委員 個人的な理由とはいえ、ちょっとかねて前より数百人の人に講演をする約束をして、新幹線に乗らないといけないものですから、途中で退席します。大変お恥ずかしい次第ですけれども。

13ページ、14ページのところにつき、事務局の方から丁寧にご説明いただき、また内閣官房から追加でご説明いただいたんですが、私の結論は、14ページにあるA案の方が望ましいと考える次第です。理由は極めて単純でして、2点に要約されると思います。

1つは、羽田空港というのが、日本の空港の中で、特に我が国の首都に極めて近く、この空港の持っている重要性が、公益性あるいは公共性というより、むしろ日本の国全体の国家の安全保障に極めて重要な副次的な役割を果たす可能性が高く、ごく周辺に航空自衛隊あるいは米軍の空港がすぐに使えるような状態ではないということなので、羽田空港をこの場合、指定公共機関にすることが、国全体にとって、成田以上に望ましい。その点については前回ご指摘したとおりです。

2番目は、今、内閣官房からご説明いただいたように、そもそも今、指定公共機関に指定されている各施設の本来の機能と役割にかんがみれば、羽田空港ビル会社を指定公共機関にすることは、その他の指定公共機関との関連において何ら不思議でない。むしろ、当然医療や電気あるいは放送、航空あるいは運輸などの各事業にかかわる私企業というのでしょうか——をその機能にかんがみて指定公共機関にしている限り、羽田空港を指定公共機関にすることは不自然でないといえますか、当然だというふうに考えます。むしろ、この時点で指定公共機関にしなかったのは、つまり完全民営化という状態ではなかった、

その当時の羽田空港のステータスにかんがみて、いわば指定公共機関から外れていたのだらうと思います。もっとはっきり申し上げると、指定公共機関にある事業主というのは、ありていに言えば、国の機関ではなくて、ある種私企業ですから、そういうものでこそ指定公共機関にするわけで、したがって、羽田を完全民営化するというときには、他の私企業と同等のステータスになるわけですから、私はこの法律、すなわち国民保護法あるいは一連の有事法制を決めたときの指定公共機関に指定した、そのときの基準ともはや羽田空港のステータスは変わりつつあると。そういう観点で、別に羽田空港を指定公共機関にすることには何ら不自然を感じない。むしろ、さきに申し上げた理由で、国にとって当然の措置であると考えますので、14ページにありますA案とB案のうち、A案の方が望ましいと考える次第です。

以上です。

○座長 ○○委員、どうぞ。

○委員 13ページのペンディングのところですけども、結論からいうと、私も指定公共機関に指定した方がいいと思います。理由は、公共的施設の管理者ということで空港というのが挙がっていて、この空港を滑走路だけと見るのか、あるいはターミナルビルという、その上に建っている施設も含めるのかと、ここが論点だと思うんですね。滑走路だけ使えればいいじゃないかと、タラップを飛行機につければいいじゃないかということもあり得ると思うんですけども、第一それではもう大量の避難民というのを一時確保したり、輸送したりというのはできないと思うんですね。これは武力事態という、あまりあり得ない事態ですけども、そのあり得ない事態の中では避難民が押し寄せて、飛行機に乗って逃げようと、あるいは逃げてきて、向こうから到着するというような事態を想定しているわけですから、これでターミナルビルが使えないというようなことがもしあったとしたら、捌き切れないと思うんですよ。どんどん飛行機がジェットウェイでつけて、避難民を誘導して、ターミナルビルの中の床に寝てもらったり、集まってもらったりしないと、野ざらしの状態、まさかテントを張るわけでもないでしょうし、実際に人の移動を考えたら、当然ターミナルビルというのは避難という点からいって重要な施設になるわけで、これが入っていないという方がやはり非常に不思議だと思います。だから、ロジカルに考えて、やはりそういう避難住民の輸送、緊急物資の運送というのが入っているのであれば、ターミナルビルがなければ非常に不効率なことになるということで、ちょっと考えれば多分、そういった緊急事態を考えれば、ターミナルビルというのは非常に空港というものの中の必要不可欠な部分になると思います。

○座長 事務局の方で、ございますか。

櫻井審議官、どうぞ。

○内閣審議官 今2点ご指摘があったかと思いますが。

まず最初に、○○委員のご発言の部分ですけども、ちょっと2つ別々のお話ですので、まず先にご説明しますが、まず、成田空港と一言におっしゃっていますけれども、

〇〇委員がおっしゃったように、これは滑走路は国が管理しています。ですから、指定公共機関以前の問題として、指定行政機関として国土交通省が…。

○座長 羽田のことですね。

○内閣審議官 失礼、羽田です——は指定行政機関として国がみずからやりますので、成田とはちょっと違うということは申し上げたいと思います。

それから、〇〇委員がご指摘の部分、避難民をどうするかという点でございますけれども、これが仮に国内からの住民避難ということに使われるということであれば、避難施設として一時的にその土地建物を使用することができるという権限が国民保護法にございます。これについては、正当な理由なくして拒否された場合であっても、使用可能な枠組みが用意されています。これは国民保護法の82条に「避難住民等に収容施設等を供与し」、そういう場合に使えるような法的根拠がございますので、そこのご心配はなかろうかと思っております。

○座長 〇〇委員、どうぞ。

○委員 今ご説明をいただいて、ビルに避難するということについては問題ないというお話だったのですが、私も結論としては、さっき〇〇委員、〇〇委員がおっしゃった指定公共機関として指定した方がよいのではないかと、羽田ビル会社についてですね——ということにどちらかというかと賛成であります。何と申しますか、これは本当にいざというときのことを考えていますので、逆に指定していなかったためにどういう不都合が起きるかというのがなかなか想定できないんじゃないかというふうに思うんですね。

一方、指定したために、じゃ羽田空港会社にどういう不都合が起きるかということを考えてみると、恐らく何らかの計画をつくって、そのために普段から訓練、演習をしておかなきゃいけないという程度ではないかと思ひまして、これは会社に過度な負担を負わずというようなものではないので、確かに今、避難民をそこに座らせるということについては大丈夫だというお話があったんですけども、もうちょっといろいろなことを考えてみて、やはりやるべきことがあるんじゃないかというのをどちらかというかと指定するんだという方向で、詳細をご検討いただくというのが最低限必要じゃないかという気がいたします。

ただ、先ほどの〇〇委員のご発言で、私ちょっとやや理解ができなくて、かつその結論にあまり賛成できないと思ひましたのが、指定公共機関たるべきであるということと、14ページのA案、B案で、A案とおっしゃいましたですかね、A案が望ましいとたしかおっしゃったと思うのですが、これはちょっと私は直接関係がない問題なのではないかなというふうに思ひまして、指定公共機関としての役割を担うということと、大口資本規制が必要かということは、これは分けて議論をするべきではないかなというふうに思ひます。じゃどっちがいいかということについては、また後ほど議論ということでしたので、後ほど申し上げたいと思ひます。

○座長 それでは、指定公共機関に指定するかどうかという部分につきまして、ほかの委員の方のご意見は。

〇〇委員、どうぞ。

〇委員 私も前回申し上げましたように、羽田につきましても、指定公共機関に指定すべきだという意見でございます。航空事業者、エアライン9社が既に運送事業者として指定公共機関になっているということとの均衡からだけ見ても、逆の意味で羽田会社について、ターミナルビルについて指定しないということの方が、何かむしろ不自然といたしますかね、不思議な感じがしておりました。

また、先生方のご指摘にもありましたように、基本的に今のこの仕組みというのは、羽田ターミナルビルについては要請ベースで、その要請ベースにこたえるということが大丈夫だろうという楽観論というか、性善説に立っているんだらうとは思いますが、これからの企業のあり方というのは、これまで以上にさまざまになってくると思いますので、必ずしもそういう楽観論というか、性善説だけでいかなぬような株主が支配する企業というものもあらわれ得ると思いますので、やはり国民の生命、財産を保護するという観点からも、万一の場合に備えて指定公共機関にしておくことは望ましいと思います。

〇座長 ほかにございますでしょうか、この論点で。

どうぞ。

〇委員 空港というのは一体何かというと、滑走路だけが空港じゃないと思うんですね。もともとターミナルビルも一体になったものですから、これを分けて考えるという発想が私はちょっとよくわからないので、むしろこれは一体になっていると考えた方がいいと。ただ、所有主が違うわけですが、一方は国で、一方は民間会社が持っているわけですが、やはり考え方としては一体で考えなければいけないので、私は当然、指定公共機関にするべきだと、こういうふうに思っております。

〇座長 ほかにご意見はございますでしょうか。

全体的に見まして、この13ページのまとめは、すなわち、ペンディングになっておるまとめの部分は、政府部内においてその可能性について検討を進める必要があるということとありますので、恐らくこの線については異論はないのではないかなと思います。積極的に我々の研究会の報告として、指定すべきであるというところまで踏み込むというわけでも必ずしもないので、〇〇委員が言われたように、いずれにしても、この点については本当に大丈夫なのかどうかについて、検討するということが最低限必要であろうということのご指摘もありました。従いましてこの論点につきましては、この13ページの現在あるような形で、その方向で検討を進めてほしいというような内容にまとめるということはいかがでしょうか。各委員に異論はないようですので、この点はそのようにさせていただきます。

#### 4. 報告書（案）について（全体）（事務局説明）

〇座長 そういたしますと、次の残されている論点の点でございますが、この点につきま

して、まず、藤井課長の方からご説明をお願いいたします。

○首都圏空港課長 それでは、先ほどの報告書（案）、資料3でございますけれども、先ほどご説明申し上げました安全保障以外の部分につきまして、全体をご説明申し上げたいと存じます。

まず、目次がありまして、それぞれ成田空港、羽田空港別々に分けて整理をしておりますけれども、「はじめに」というのが2ページでございます。ここにつきましては、本研究会の発足の経緯を主に書いているところでございます。成田空港会社の完全民営化の推進のための措置及び羽田の空港ビルディング会社のような国管理空港の旅客ターミナルビルに対する措置についての検討のために設置されたものであるということでございます。

平成19年6月に成田空港会社をはじめとする国際拠点空港の完全民営化の閣議決定がされておりますけれども、国際拠点空港の有する公共的役割、独占性・代替不可能性といった特性にかんがみて、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ということがあわせて当該閣議決定の中でも決められております。それを受けまして、平成20年初でございますけれども、空港整備法等の改正の法律案を国土交通省が立案するに当たりまして、成田空港会社及び羽田における空港機能施設事業者に対しまして、外資規制の導入ということが検討されております。それにつきましては、対日投資促進の方針に逆行するのではないかと、外資のみを悪者のように扱うべきではないのか、羽田については後出し規制になるのではないかとといった意見が出されまして、政府部内で一致した結論に至らなかったということでございます。

そういう経緯を踏まえまして、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、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ところでございます。

この経緯を受けまして、本年8月、内閣官房長官及び国土交通大臣のもとに第1回の研究会が開催され、合計7回にわたる審議を経て、報告書をまとめるに至るということでございます。

次、3ページに移りまして、まず第1章、成田空港でございます。

まず、1. で現況を整理してございます。（1）成田空港につきましては、我が国の経済活動及び国民生活を支える国内最大の拠点空港であるということについて、数字で整理をしております。

あとは、空港の経緯として、昭和53年に滑走路1本の状態で開港し、その後空港と地域の共生を目指す取り組みを進める中で、平成11年に2本目の暫定並行滑走路の建設が開始され、平成14年に供用を開始しております。現在、その滑走路の2,500メートル化の事業、いわゆる北伸事業というものを行っております。2010年に供用開始を予定しておりますけれども、いまだ空港敷地内には未買収の土地が点在しているといった状況が残っておりますということでございます。

（2）は成田空港会社についての現況でございます。これにつきましては、平成16年

にそれまで成田空港を管理しておりまし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ございます。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て、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あわせて設置・管理をしております。成田空港会社に対しましては、4ページの頭、点線で囲ってあるような各法令に基づいて所要の規制がなされておるということでございます。

その上で、2.に移りまして、成田空港会社の完全民営化を推進する際に必要となる措置についてでございます。同会社の責務について、先ほどの安全保障を含め、計4点整理をしております。

①は、航空需要や空港利用者のニーズに適切に対応し、国の航空政策を的確に反映し、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とということでございます。②が安全保障、③がテロ、ハイジャックの未然防止のための空港全体の保安対策・管理の実施、④が大規模災害、航空事故に対する予防・対応措置でございます。これらの責務を完全民営化後においても十全に果たすための措置について、以下検討を加えております。

まず(1)で行為規制でございます。行為規制の中で、まず①の適切な事業運営について書いております。5ページに入っていただきますと、この観点からの規制は、成田空港会社法と空港法に基づくものがございますけれども、会社法につきましては、成田空港会社が最終的に完全民営化をされた場合に廃止をされるということになりますので、その扱いが問題になります。この中身としましては、毎年度の事業計画の認可、代表取締役の選解任の認可、資金調達の認可等が掲げられますけれども、これらにつきましては、完全民営化後は民間の創意工夫を生かした柔軟な事業運営が行うことができるよう、他の完全民営化法人の例も踏まえつつ、大幅に緩和すべきであるとしております。

また、成田空港の管理者として、先ほど申し上げました基本方針に沿った空港の設置及び管理が求められているわけでございますけれども、それに基づきまして、需要に的確に対応した空港機能の拡充、さらには料金の適切な水準の確保といった責務がございます。

さらに、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ございます。このため成田空港会社は周辺地域の生活環境の改善に配慮しつつ、そのため必要な事業も完全民営化後も引き続き行うということが求められ、それを担保するための所要な措置が講じられるべきであるとしております。

次の安全保障については、説明を省略いたします。

6ページに移りまして、③テロ・ハイジャックの未然防止につきましては、国際民間航空機関（ICAO）で策定をされました国際標準ルールに基づき、航空法が行為規制を定めております。これに基づいて、成田空港会社は保安基準に従って空港を管理するという責務を有しております。同社は完全民営化後も引き続きこの制度に基づいて、テロ・ハイジャックの未然防止に努めていくべきであるとしております。

④大規模災害等への対処でございますが、これにつきましては、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ておまして、災害予防、防災業務計画の策定、災害発生時の応急措置、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おります。さらに空港内の発生した航空事故への対処につきましては、航空法に基づいて消火設備の設置、事故発生後の速やかな対応等の責務がございます。同社は完全民営化後も引き続きこれらの制度に沿って対処していくべきであるとしております。

次に、(2)の成田空港会社に対する資本規制の問題でございます。

(i)に内外無差別性とございます。資本規制につきましては、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その運営を実質的に支配した場合に予想される弊害とを総合的に検討した結果、外国資本のみ取り扱いを異にする合理的な理由はない。さらに、外国資本のみを規制することでは不十分な面もあるという理由から、空港インフラに係る資本規制の検討に当たっては、内外無差別を前提とすることとしております。

その上で、(ii)の資本規制の必要性でございます。先ほど申し上げました4つの論点を順番に掲げておりますけれども、まず適切な事業運営の観点から申し上げます。国際航空旅客・貨物の6割程度を取り扱う成田空港は、我が国の経済活動、国民生活に欠くことのできない公共インフラであり、このことは完全民営化後も変わるものではありません。成田空港の設置管理のあり方は、我が国の国益に密接にかかわるものであるがゆえに、成田会社に出資する特定の株主の利害に偏してはなりません。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、空港の構成かつ平等の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求められております。このため、一定割合以上の大口株式保有については規制措置を講ずる必要があると考えられるということでございます。

②は安全保障ですので、省略をいたします。

③テロ・ハイジャックでございますが、これについては国際的なルールに基づく行為規制で対応することが可能であって、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ということでございます。

④も同様に、行為規制で対応すべきであるということでございます。

以上を踏まえると、4つの論点がございましたけれども、主に成田空港という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ことを防止するという観点から、大口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ということでございます。

次に、8ページの真ん中でございますけれども、(iii)の資本規制の具体的内容でございます。これは他の制度を参照しておりますけれども、①原則禁止とする金融商品取引法のような例、あるいは②一定割合を超えた者の株式の議決権を制限する放送法のような例、あるいは③一定の割合を超えた場合に大臣認可に係らしめるという銀行法といった例がございます。ただこの中で、規制の主な目的が、先ほど触れましたように、特定の者の利害を過度に反映させることを防止するというにかんがみると、①ないし②の方法によるべきではないかということでございます。

さらに、規制の保有割合については、20%の例、33%の例がございますけれども、株主による影響力を過大なものにさせないという観点からいうと、前者の例がいいのではないかとございます。

なお書きとしまして、いわゆる黄金株につきましては、株主間の権利の平等性を妨げるおそれがあること、あるいは限られた事態への対処であること等の問題から、導入については慎重であるべきとしております。

次に、3. 成田空港会社の完全民営化の段階的实施でございます。

まず(1) 国の政策との整合性の要請でございます。先ほど申し上げましたように、成田空港については暫定滑走路の北伸事業がございます。さらに羽田につきましては、4本目の滑走路の整備事業が進められておりまして、ともに2010年に供用を予定しております。この拡充を踏まえまして、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が求められているところでございます。

さらに、首都圏の航空容量がさらに限界に達することも予想されておりまして、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ございます。これらについては、我が国の航空政策上極めて重要な課題でございまして、成田空港会社の運営は、国の取組みと十分に整合性を図りながら行う必要がございます。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する余地を残しておくべきであり、会社の完全民営化につきましては、以上の国の政策の進捗状況を十分踏まえつつ、段階的に行うべきである。すなわち、当面、政府が成田空港会社の株式の一部を保有すべきであるとしております。

国の株式保有割合につきましては、2分の1以上とする例、3分の1以上とする例がございますけれども、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ということ踏まえまして、後者の例によるべきであるとしております。

また、株式売却のスケジュールにつきましては、上述の国の政策の進捗状況とともに、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、さらに株式市況等を総合的に勘案した上で決定すべきであるということでございます。

その下の※のマークのところがございますけれども、いわゆる骨太の方針2006におきまして、平成27年度末までに国の資産の対GDP比半減ということを目指して、民営化法人に対する出資等の売却等に努めることが全体論として決まっているところでございます。

最後に、成田会社の資本規模がさほど大きくないことから、政府保有株式を分割売却する必要性は乏しいのではないかと意見もあったということを付記しております。

次に10ページの(2)でございまして、政府が株式の一部を保有している間の規制のあり方でございます。まず、行為規制につきましては、特殊会社であることに伴って必要となる規制というものは尊重した上で、どの程度簡素化が可能か、検討を行うべきであるということでございます。

さらに、資本規制につきましては、株式の民間への売却の開始に先立って大口株式保有

規制を導入することによって、将来、完全民営化を実施するときにおいて、いわゆる後出しではないかという批判を回避することができるということを書いております。

以上が成田空港でございます。

次に、11ページ、羽田空港に移りたいと存じます。

羽田につきましても、同じように、まず現況整理をしております。羽田空港につきましては、やはり我が国の経済活動、国民生活を支える最大の国内拠点空港であるということに基づいて整理をしております。さらに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しております。その上で、羽田空港の国際路線というものが、行き先、便数ともに大幅に増加をする見込みであるとしております。

次に、空港ビル会社でございますけれども、日本空港ビルデング株式会社は、羽田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年に東京証券取引所第2部に上場し、平成3年には第1部に上場している会社でございます。

羽田空港は国が設置・管理する空港でありますので、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て事業を運営しております。同社に対しては、空港法により適切な事業運営の観点からの規制がされ、さらに国有財産法に基づいて国有財産の適切な使用・管理の観点からの規制がされているところでございます。

次に、羽田の空港ビル会社に対する措置でございます。旅客ターミナルビル自身は、単なる商業施設ではなく、制限区域等を含み、滑走路等の空港基本施設とともに、空港機能の一翼を担う公共性の高い施設でございます。一方で、羽田の空港ビル会社は、成田空港会社と異なって、空港全体の管理を行っているわけではないということにも留意する必要があります。

以上を踏まえた羽田の空港ビル会社の責務でございますけれども、以下の4つでございます。これにつきましては、成田と同じ整理をしております。その上で、同社の責務を果たすための措置を記述しております。

まず(1)行為規制でございます。行為規制につきましては、羽田の空港ビル会社は空港法に基づく指定空港機能施設事業者として、先ほど申し上げました基本方針に基づいた事業運営が義務づけられる予定でございます。この施行は21年4月でございます。法律に基づいて、旅客取扱施設利用料について上限認可を受けます。さらに、空港法上の義務を果たしているかどうかについて、国が報告徴収、立入検査、指導、助言、勧告等を適宜実施し、もし問題が著しいと認める場合には、罰金を科し、さらには最終的な指定の取り消しができるということになっています。

さらに、国有財産の使用許可を得ているということに基づきまして、国有財産の適切な使用管理がなされているかという観点から、旅客ターミナルへの実地調査、事業者に対する報告徴収、指示等を行い、最終的には使用許可の取消しもできるという制度になってございます。今後、羽田の空港ビル会社はその責務を確実に果たすことを担保するためには、

これらの法令に基づく行為規制についての確な運用がなされるべきであるとしております。

次に、13ページも、以上の総論の上に各論点についての整理をしております。、まず①において、適切な事業運営の観点から、先ほど申し上げました基本方針について、具体的な中身に触れております。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、利便性向上施策といったことが記載をされる予定でありまして、こういうことを踏まえた事業運営が求められるということでございます。

②の安全保障は先ほどご説明しましたので、省略をいたします。

③のテロ・ハイジャックの未然防止でございますが、これにつきましては、成田と同様、国際ルールに則った行為規制に基づく法律上の責務を有しており、基本方針においても適切な保安対策、危機管理対策の実施が盛り込まれる予定となっております。この制度のもとで着実にテロ等の未然防止に努めていくべきだと考えております。

さらに、④大規模災害等への対処でございますけれども、これにつきましては、成田と異なりまして、羽田の空港ビル会社は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りません。そういう意味で、法令上の責務はないわけでございますけれども、大規模災害発生時において羽田空港が果たす公共的な役割の大きさを考えれば、成田と同じく指定公共機関に指定し、責務を負わせるということもあり得るのではないかという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としております。

さらに、(2)資本規制に移りたいと思います。成田空港会社と同様に、内外無差別ということ的前提にした上で、羽田の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ております。これについては、A案、B案、異なる意見がありましたので、両案を並記しております。

まず、A案としましては、羽田空港の公共性、公益性にかんがみますと、旅客ターミナル事業の公正かつ平等な運営を確保すべきであり、成田空港会社と同様、羽田の空港ビル会社に対しても大口株式保有による規制を課すべきである。なお、規制の具体的内容については成田空港会社と同様とすべきであるとしております。

一方で、B案でございますけれども、上場済みの会社に新たに資本規制を課すことは、いわゆる後出し規制になるおそれがあるということ、さらに成田空港と異なりまして、羽田については空港全体の管理は国が行っていること、それから、これまで羽田の空港ビル会社に対して資本規制はなかったわけですが、特段の問題は生じていないといった理由から、同社には資本規制を課すべきではないと考えられるとしております。

最後15ページでございますけれども、「おわりに」というところでは、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、この研究会が開かれて、かなり議論が集約できたのではないかということを書いております。その上で、我が国の開かれた投資環境の整備は、人口構造の変化、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、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ることは国家的な責務であるとしております。さらに、先ほど申し上げました安全保障についての役割も十分考慮すべきであるとしております。その上で、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ものであり、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望むとしております。

以上でございます。

参考資料につきましては、これまでの委員会に提出させていただいたものの抜粋で、これまでの議論にかかわるものを添付させていただいております。

以上でございます。

○座長 ありがとうございます。

#### 5. 報告書（案）について（羽田空港ビル会社への資本規制）（議論）

○座長 それでは、成田及び報告書全体につきましては、この後議論いただくことにして、当面はこの14ページの羽田空港ビルディングに関係する、A案、B案というふうに両論並記になっているんですけども、これは可能であればどちらかにということで、ご議論をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

どうぞ、○○委員。

○委員 ちょっと若干蒸し返しの話をして申しわけないんですけども、先ほど国民保護法82条という話が出て、今読ませていただいたんですけども、これは都道府県知事ということです、主体が都道府県知事ですから、多分、東京で何かが起きて、都民が避難、出て行きたいというときには、当然都知事は、接收命令という言葉が適切かどうかわかりませんが、その権限を行使して、ターミナルビルを押さえると思うんですけども、もし避難民が外から来るという場合に、東京は受け入れたくないと言ったらどうするのか。多分都知事は動かない。また、知事と国が意見が違ったりなんかする場合はどうするのかとかという問題もある。それが1点ですね。

それから2点目は、先ほど○○委員がおっしゃって、私も言うべきだったなと思ったのは、やはり業務計画の中で、事態が起きる前に業務計画できちんと練習をしておくとか、そういう事態を想定するということが指定公共機関の重要な点なので、滑走路だけのドリルをやってもしょうがないので、滑走路とやはり施設が一体となって、そういった業務計画とドリルをやる必要があるんで、これはやはり先ほどちょっと理由として幾つか言い忘れた点があるので、それをつけ加えさせていただきます。文章がこれでいいというのは、結論は変わりないです。

資本規制については、A案、B案については、私は結論から言うとB案でよろしいかと

思います。重要な違いは、やはり成田空港は滑走路も全部含めて空港全体を会社が所有しているという点で、羽田の場合には、滑走路、土地は国が所有していて、ターミナルビルの施設運営というのを任せているだけであるということ、ある意味で、いざという場合というか、ターミナルビルの運営が失敗した場合、つまり全然リノベーションしないとか、施設が老朽化しても投資をしないとか、あるいは保安検査施設が足りなくて行列ができてしまうとか、いろいろな不都合があり得ると思うんですけれども、そういった場合には、業務改善命令を出すなり、あるいは最終的には指定を取り消すとかということ、ほかの会社に代わってもらうということも不可能ではないわけですね、法律上。だから、そういった最終的などうやって施設を効率的に運営してもらうかということに対するムチがある以上、それほど変なことは起きないだろう。ということは、ある一つの所有者が、株主が大口になったとしても、それほど不都合が起きるとは考えにくい。今までそうやってきているわけですから、やはり後出しの問題もありますし、ここは私はB案でよろしいかと思えます。だから、施設運営者が、不都合が起きるような、投資をしないとかというようなことが起きたときに、それを業務改善させるということの手続きさえきちんと決まっていれば、私はB案でいいと思います。

○座長 櫻井審議官、どうぞ。

○内閣審議官 反論ではなくて、補足ですけれども、今、〇〇委員がおっしゃった冒頭の部分ですけれども、これはご理解どおりであります。ただ、都道府県知事が必ずしも受け入れとの関係で、ちぐはぐになることがあるとは思いますが、その場合には、86条がまた別途用意されておまして、この場合、厚生労働大臣が都道府県知事が行う救援について、他の都道府県知事に対して応援をすべきことを指示することができるという枠組みがあります。さらには、88条で内閣総理大臣がまた指示することができるという枠組みが用意されていますということを一言加えさせていただきます。

それからあと、指定公共機関でなければ訓練しないかということではなくて、例えば昨日、長野県で実動訓練をやってきたわけですが、ここではビッグハットというスポーツ集客施設、こういったところの参加も得て、実際やっておりますので、その点申し添えておきます。

○座長 〇〇委員、どうぞ。

○委員 私も大体理由も同じで、今、〇〇委員がおっしゃったようにB案でいいのではないかと思うんですが、ただ、B案の文言についてなんです、この書き方ですと、まず最初に後出し規制という理由が挙がっていて、それから空港全体の管理は国が行っている、特段の問題は生じていないという書き振りになっているのですが、これは私はちょっと誤解を生む順番じゃないかと正直思いました、最も重要なことはやはり成田と羽田の違いということでしょうし、また、これまで問題がなかったという実態でございましょうし、できるだけ規制は緩やかなものにすべきだという基本の哲学にのっとってやるべきだということがあって、後出しというのは、理由の一つではあるのですけれども、一番軽いという

意味で、これの順番は変えた方がいいんじゃないかと思います。といいますのは、あまり、後出し、後出しと言いますと、法律を変えれば何でも後出し規制になってしまうので、法律を変えちゃいけないのかという、こういう屁理屈にもつながりますので、ここはむしろ本質的な理由を強調する書き振りにしていただければと思います。

○座長 ほかにこの点につきまして。

○○委員、どうぞ。

○委員 後出し規制かどうかということと、べき論というのは別だと思うんですね。先ほど○○委員がおっしゃったことと近いんですけども、まずべき論から考える前に一つ質問したいんですが、羽田を拡張するときに、空港ビルなんかの改造というのは必要ないような気がするんですが、それは必要なんですかね。要は空港ビルがそれは嫌だと言ったときに、拡張ができないのかどうかというのをちょっとお伺いしたいのですが。

○座長 今の点につきまして、事務局の方はわかりになりますか。

○首都圏空港課長 今、4本目の滑走路を整備しておりますけれども、羽田について特に議論になっておりますのは国際化を進めるべしということで、PFI事業により、旅客と貨物の国際ターミナルを整備しているところでございます。これらについては、事業主体が日本空港ビルデングとは別会社でございまして、別の敷地に別の会社が整備をしているということです。

一般的に路線が増え旅客需要の増大に対応しなければならないときには、空港ビル会社と空港当局が相談をした上で整備をしております。最近の例で申し上げますと、羽田から韓国への路線について便が増えてきたことで、ボーディングブリッジを増やしてくれという要請を空港当局から申し上げて、空港ビル会社がそれを受けとめた形で整備をしているという、そういう実態がございます。

○座長 ○○委員、どうぞ。

○委員 それを踏まえてですが、ということは、やはり空港という機能を適切に、円滑に運営するためには、やはり空港ビルも一体となって運営される必要があるということだと思うんですね。ということは、やはり成田空港とかなり近いんじゃないかと。という観点からすれば、べき論からすると、私は成田空港と同じ考えでやるべきだというのがまず一つ。

次に、規制、後出しをどう考えるかということですが、後出しについては放送法とか、そういったものは全部後出しなので、基本的にべき論が皆さんで合意されたら、私は後出しでもいいんじゃないかと思います。内容にもよりますが、現状を踏まえ、後出しでも私は問題ないんじゃないかと思います。

かつ、14ページに書かれています、「今まで問題が生じていない等」というのは、私はあまり理由にならないと。世の中はどんどん変わっていますから、いろいろなことを想定してどうしようかという議論をしているわけなので、理由にするのはどうかなという気はいたします。

以上です。

○座長 そうしますと、結論的にはA案、B案、どちらですか。

○委員 A案です。

○座長 ほかに。

じゃ、〇〇委員、早手を挙げておられる。

○委員 私も先ほど申し上げましたように、空港というのはもともと一体のものだから、分けて議論するべきではないというのが私の考え方ですので、本来はA案だと、こういうように思います。ただ、既にいろいろな事情があって、公開していることも事実なので、やはりそれを全く配慮しないというのは、やはり問題なのかなと。

ただ、B案の中で、「その内容如何にかかわらず」と書いてあるのですが、私は「内容如何にかかわらず」というのはおかしいと思うんですね。内容如何にかかわらず、後出し規制は株主の権利を損なうおそれがあるから後出し規制はだめだというのは、私はちょっとおかしいと。状況によっては、やはり若干既存の株主と権利を損なう場合でも、後出し規制というようなものも、〇〇委員がおっしゃったような理由も含めてあるのではないかなと思っております。

それからもう一つは、もっと将来のことを考えたときに、今、羽田は国がやっているわけですね、直営でやっているわけですが、羽田の滑走路の部分ですかね。ただ、これは将来ともずっと官でやるのかというような課題もあるわけですね。そうすると、もともとターミナルビルと滑走路が別々という発想そのものがおかしいので、やはりそういうときにはむしろ一体化するということでしょう、これは合併するのかなどうか分かりませんが、そのようなことも考えられるのではないかなというように思っております、そういう意味では、理由の如何にかかわらず後出し規制はだめだということになってしまいますと、やはりこれは問題なのかなと、こういうように思っております。

ただ、本来はA案なんでしょうけれども、私はそういうことが整備されればB案の方がいいのかなと、こう思っております。

○座長 ほかに。

〇〇委員、どうぞ。

○委員 成田の話は後で議論ということですね。私は本当は先に成田の話をするべきかと思うんですけども、私は、成田と羽田と全く同じであるという考えを持っております。全く同じであるという理由は、さっき〇〇さんがおっしゃったことと同じでありまして、ターミナルも空港の一部であると、そういう考えです。私は、これは後で申し上げますけれども、成田に関しても大口規制は必要がないという考えでありますから、当然羽田においては言わずもがなという考え方があります。

○座長 〇〇委員、どうぞ。

○委員 私は基本的にA案ではあるんですが、ただ、羽田空港ビル会社は空港全体を持っているわけではなくて、ターミナルの部分だけであるということと、それから既に上場さ

れているということにかんがみて、大口株式保有規制をやや緩めでもいいのかなという感じはします。具体的には、成田の大口株式保有について3分の1という規制にする場合、羽田は2分の1とかということも、必ずしも、同様にすることが適当であるというのは、確かにそういう側面というものはあるかもしれませんが、今言った2つの事情に配慮して規制をやや緩めるというオプションもあるだろうと考えております。

○座長 ということは、B案で…。

○委員 A案で2分の1規制という形でもいいのかなと思っています。

○座長 ○○委員、どうぞ。

○委員 私は前回も申し上げたとおり、A案か、B案かと言われますと、現在の羽田空港ビル会社の現状を考えるとB案でよいのではないかと考えております。理由は、もしこれから羽田空港ビル会社を上場しますということであれば、上下一体と見てA案というのも非常に説得力があると思うのですが、現状の羽田空港ビル会社を見ますと、上場してかなり時間がたっていますし、業態を見ても、本業以外のところがかなり膨らんでいきます。A、B2つの事業をやっている会社に資本規制をかけますと、A事業にも、B事業にも規制がかかってしまいます。これに対して、今まで議論されていた行為規制については、必要があるA事業にだけ規制がかけられるというメリットがあるわけですし、過去にさかのぼってどうすればよかったかという議論をすればまた別だと思いますが、今のよう、羽田空港ビル会社が不動産業の方へかなりシフトしているという現状を考えていくと、行為規制はともかく、資本規制をこれから入れるというのは少し難しいかなという印象を持っていますので、B案を支持したいと思っています。

○座長 それでは、恐縮ですが、山内座長代理、いかがでしょうか。

○座長代理 私の考えということでよろしいでしょうか。今、いろいろな方のご意見が出た中で、私としては先ほど○○委員がおっしゃった組織をこれからどうするのかというようなことと、それから○○委員がおっしゃった空港の一体性というようなことを考えなければいけないということ、それからもう一つは、今のご意見の中では出ていなかったのですが、羽田の場合も、ターミナルビルをだれが所有するかによって、例えば航空政策上の競争上の公平性とか、そういった問題も生じる可能性もあるということを経済的に総合すると、私自身はA案を支持したいというふうに思っておりますが、ただ、皆さんご指摘のように、既存株主の問題とか、あるいは現状としての、今、○○委員がおっしゃったような業態の問題があるかということは考慮すべきだというふうに思っています。

以上でございます。

○座長 そうしますと、プリンシプルとしてはA案だけれども、B案でも受け入れ可能だと、こういうお考えと承っていいんですね。

○座長代理 本研究会全体でそういうことであれば、それでも結構ですけども、基本的には、要するにA案あるいはB案の具体的内容ということにもよるんだろうというふうに思っております。

それともう一つ、今、羽田と成田の比較問題というのがあったんですけども、例えばオープンスカイの議論の中で、羽田と成田を有機的に結びつけて、首都圏全体の容量というものを拡大する中でオープンスカイを進めようというようなこともございまして、そういうようなことになりますと、羽田というの大きな国際航空政策上の一部になるということでもありますので、そういった面も含めると、やはり私としては基本的にはA案かなというふうには思っております。

以上でございます。

○座長 そうしますと…。

どうぞ、○○委員。

○委員 公共性という意味では、例えばJR東日本とか、JR東海も近いと言えば近いと思うんですね。例えば新幹線が止まっちゃったら、かなり影響は大きいわけで。しかし、何が違うかという、時価総額自体が全然違うわけで、JRなんかは大体2兆円とか、そのぐらいの桁なわけですよ。ところが、空港の場合、羽田の場合、1,000億ちょっとなんですね。ということは、現実問題として、今までなかったとしても、どこかがかなり買い進んで支配権を得る可能性が、JRなんかに比べると比較的高いものであるということもやはり勘案しておく必要があるんじゃないかというように思います。したがって、規制は後出しであっても、べき論が規制すべきだということであれば、後出しでもやるべきだというふうに思います。

○座長 それから、○○委員はきょうはご欠席ですけども、○○委員はメールを寄せられておりまして、その内容を見ますと、○○委員はB案に賛成であるということでありませう。

そういたしますと、かなり拮抗しているのですけれども、マジョリティはB案というまとめになろうかなと思いますので、マジョリティの意見はB案であったと、もちろん文章その他についてはさらに検討するとしても、そのようなまとめでよろしいでしょうか。

どうぞ、○○委員。

○委員 私はもちろんB案で賛成なんですけれども、A案を主張される方のご意見もきちんと名前を出して示しておくことは大事だと思いますので、その点をぜひお願いしたいと思います。

○座長 名前を出すかどうかは別として、意見が分かれている具体的な内容については、それがわかるような形で表示するというのは当然だろうと思っておりますので、そういう対応をしたいと思います。

はい、○○委員、どうぞ。

○委員 B案が大勢ということにされるとしても、そのほとんどの論拠が既に上場しているということ、それから後出し規制がだめだということだと思うんですね。じゃ、放送法のあの規制はどうしてやったのかということになるわけです。私は放送法以上にこちらの方が規制すべき企業だと思うんですね。民放は要は幾つもあるわけで、そういったことに

比べて、私はこちらの方が規制すべき。そういったバランスから考えると、私は後出し規制をしても全然おかしくないというふうに思います。要はべき論が規制すべきだということであればですよ。

○座長 ○○委員はべき論の方では規制すべきだと。

○委員 規制すべきだと思います。皆さんが規制すべきだ、後出し規制だからやめようというのであれば、例えば時価総額が低いとかも考えて、べき論をそれでは引っ込めるのかということになるわけですよ。そこまでのことはないんじゃないかと、放送法なんかを考えれば、べき論としては皆さんすべきだということであれば、これからゼロスタートだったらすべきだということであれば、私は後出しでもやるべきだというふうに思います。

○座長 ○○委員、どうぞ。

○委員 その点は少なくとも私はべき論としてすべきだけれども、後出しだからやめておこうという意見ではありませんで、べき論としても成田とは全く違う会社なのであるから、すべきではないという考えです。

後出しだからやるなということ、先ほども申しましたように、私はどっちかということ副次的な理由ではないかというふうに思っております。

やはり、今、○○委員がおっしゃったような時価総額が小さいので、実際に支配株主が登場する危険性があるということについては、これはヒアリングでのご説明もあったとおり、空港会社自身が既に買収防衛策というの導入されておるわけですよ。ですから、明らかに会社を毀損して、何か今後の事業をやりにくくするような株主であれば、買収防衛策で対処していただくというのが筋ではないかなというふうに思います。

○座長 ○○委員、どうぞ。

○委員 買収防衛策は、基本的にとんでもない人が来たときには効果がありますが、そうじゃない人にとっては、私は基本的に効果が薄いと思っているんですね。したがって、事業会社何がしかの事業計画を出して、敵対的買収が来たときに、買収防衛策が果たして守れるのかと。私は極めてその効果というのは限定的だと思っているので、だからといってこれはいいんじゃないかというのは、私は理由にはならないと、こう思います。

○座長 大分議論が…。

では、○○委員、どうぞ。

○委員 B案にする場合に、確かにこの理由ではやはり問題かなと思います。やはりきちんとしたべき論で議論をするべきだろうなと。それは議論の進行の仕方としてという意味です。私は再三申し上げているように、成田と羽田は同じであるという考えでありますから、そのべき論から考えて必要がないという考えを持っているわけですが、確かに後出しの話というのは副次的な話であって、もう少しきちんとした議論が私はここは理由として書かないと、ちょっと委員会としてみっともないなと、そのように思います。

○座長 ○○委員、どうですか。

○委員 私も後出しの部分というのは非常に副次的なものですから、これはぜひ後に書く

なり、なお書きにするとかということ、特に本当に必要であれば、後出しでも仕方がないと思いますので、それがわかるような文章にしてもらいたい。

べき論の方は、私は〇〇さんとは違って、やはり成田と羽田は、少なくとも現在の所有形態から見てかなり違うものであるということで、繰り返しになりますけれども、羽田の場合には、ターミナルビルの運営管理なわけですから、そこで何か不都合があれば、この会社の指定を取り消すということもできるわけですね、最終の手段としては。ただ、成田の場合は、土地とか、建物は全部持っているわけですから、その会社を追い出すということは非常に困難なわけで、そういう意味では、ターミナルビルの運営管理に何か過失があった場合、不都合があった場合、非効率的な場合には、幾らでもそれを矯正する行為、その行為を正す手段を国が持っていると思うので、その所有者が1人であろうと、2人であろうと、それほど心配する、何か不都合があるのかというのは私はわからない。成田の場合は私は大口規制は必要だというふうに思いますが、羽田の場合にはべき論として要らないと思います。

○座長 じゃこの点につきましては、先ほどまとめましたような形で、マジョリティはB案であるという…。

〇〇委員、どうぞ。

○委員 一言だけ申し上げますけれども、現時点ではやはり私もAを選択するしかないなと思っております。ただし、先ほどお話があったように、B案もこの書き方でいいのかというご意見があったと同じように、A案もこれで本当に大丈夫なのかと半分思っております。ただし、現時点では、この研究会としてどれを選択するかといったら、Aだろうと思います。特に申し上げたいのは、成田と羽田はどこがどう違うかという問題があるんですが、羽田のような、私は変則的だと思うんですけれども、基本施設とターミナルが別個になっている、こういう経営形態というのは是か非か、あるいはいつまで続けるのか、どうあるべきかという議論があって、その上で本当はこういう議論があるべきだと思うんです。今それをやっている時間がないとすれば、今の時点ではA案かなと、そういうことだけ申し上げておきます。

以上です。

○座長 今の〇〇委員のご意見をカウントしても、マジョリティはB案だろうということなので、この議論のサマリーとしてはB案がマジョリティであったといたします。そして、それぞれB案でも理由づけが違う角度からの賛成もありますので、それぞれの違いというものがわかるような形で報告書には書き込むというようなことにしたいと思います。具体的な文案につきましては、次回の最終回で確認することが可能でありますので、座長にこの点は、次回に出す報告書の文案についてはお任せいただくということでよろしいでしょうか。

(異議なしとの声。各委員了承。)

○座長 ではそのようにさせていただきます。

## 6. 報告書（案）について（成田空港会社への資本規制）（議論）

○座長 それでは、この14ページの羽田に関するA案、B案につきましては、以上のようなことで、そうしますと、成田も含めての全体のご意見を伺うということになりますので、まず〇〇委員、お願いいたします。

○委員 もともと外資規制の是非ということを議論していて、それは内外無差別とするというのは結構なんですけど、内外無差別にして、かつ大口規制を入れるとなると、これはむしろ規制強化となる。最初の空港法案よりも規制強化になるわけです。空港法の最初の案では、外資についてだけ3分の1しかだめよという言い方をしていた。内資については1社が100%買ったっていいという案であった。それが、こういう形で20%とか、あるいは3分の1とかということになると、より規制が強化されたという形になります。

その理由としては、この報告書（案）によりますと、4ページの2のところ、①から④まで、これを検討した結果という話でありますけれども、②から④までというのは、これはセキュリティ、安全の話ですから、その点に関して資本規制をする必要がないと私は考えております。これは恐らく多くの方がそうお考えになっている。そうすると、①を理由として大口資本規制をやるという形になります。で、その理由として、7ページでは、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と書いてあります。これを防止するのに何で大口規制が効果があるのか、私は全く理解ができません。これは十分に行為規制で対応ができますし、特に独占的な状態に対する規制ということであるならば、独禁上の規制もあるわけです。独禁上の規制だけだと、公正取引委員会に任せておいて頼りないということであるならば、それは例えば価格の上限規制を課すということでも十分に対応できます。

それから、先ほど〇〇先生がターミナルビルについて、混雑してきたら、このように対応すればいいというお話がありましたが、これは滑走路だとか、そういったことについても同じように対応が可能なわけです。私は資本上の規制で検討すべきと考えるのは、航空会社とその空港を支配するということになった場合の垂直的なコントロールですね、支配権。この問題について検討する必要があるということと、複数の競争的な関係にある空港について、その複数の空港を支配する、コントロールするという状況になった場合に、これはやはり競争上の問題が発生しますから、それを回避するという点についての検討が、それは資本の規制上、検討すべき点ではあると思います。

しかし、単純に大口規制をやったからといって、なぜここで書かれている要件に対応ができるのか、私は全く理解ができない。むしろ、これをやることによって投資意欲を低下させてしまう。言うまでもなく、経営者というのは20%とか、そんな議決権のない投資

をしても意味がないわけであります。空港経営全体ということを考えてやるわけです。その際に、単に20%とか、そういったことであるならば、これはいわゆる株式投資についての権限を持つということだけであって、空港経営ということにはかかわってこないということになります。この空港経営にさまざまな民間の外資も含めたノウハウを日本の中に入れていくということが、これが大事なわけです。

特定の1社が支配をしたらどういふ問題が起こるのか。私はさっき〇〇さんがおっしゃったように、これからいろいろな問題が起こるかもしれないから、検討しないといけないということをおっしゃったわけで、それは確かにそのとおりですけれども、私は問題が起こるとは全然思えないわけです。推測してもなかなかそういった問題というのは、考えつきません。

既に特定の資本が支配をしている、例えばコペンハーゲンの空港、あるいはイギリスのブリストルの空港を先週見てまいりました。何の問題もありません。空港の経営者が会社の利益を最大に考えるということが、社会的な利益と一致していれば、全く問題がないわけであります。その際に、一致しない部分については、先ほども申し上げたように、例えば独占禁止法上の規制、そういったことをやればいいのであって、資本上の規制をやる必要は全くないということになります。

後段の方で、国の出資を3分の1という案が出ております。国の出資が3分の1で、そして一方で大口規制の方で20%以下となると、これは国のコントロールが強くなり、一番の大株主は国だという話になります。そういったところに投資をして、果たして経営者として醍醐味が出てくるのでしょうか。これが出てこない、空港の経営の効率化というのは起こらないわけです。世界の完全に特定の民間の資本によって支配されている空港において、どんな問題が起こっているのか。航空会社から当然いろいろと注文はつきます。しかし、それは航空会社との協議の中で解決をしていくということが十分に可能ですし、そのように対応がなされています。

したがって、ぜひこの大口規制について賛成をされる委員の方に、「空港の公正かつ平等な運営」という、この空港の公益性という部分について、大口規制をやったらどういふ点が担保できるのかということ、あるいは大口規制をやらないとどういふ問題が発生するかという点について教えていただきたいと思っております。

○座長 そうしますと、〇〇委員のご意見は、結局大口規制にも反対であるし、それから国の段階的民営化の実施、これも基本的に反対というご趣旨ですね。

○委員 段階的实施というのは、いかにして高く売るかという、そういうタイミングといったこともありますから、段階的な実施自体は私は反対ではないです。しかし、ここに「当面」と書いてあるように、最終的には国の保有率はゼロにすべきであるという、そういう考えです。

○座長 ほかにご意見をお願いしたいと思っておりますが。

〇〇委員、どうぞ。

○委員 行為規制と資本規制のあり方だと思うんですが、ただ、資本規制をゼロにすると、いろいろなことを想定しないといけないですね。いろいろなことを想定して、行為規制をしないといけないだろうというふうに思います。つまり過剰な行為規制になってしまう可能性があつる。むしろ5ページの上の方に書いてあるように、民営化をするということは、いかに経営者に自由な発想で創意工夫を生かしていただけるかということがポイントで、資本規制がないために、余計な行為規制までなってしまうたら、かえって手足を縛ってしまうのではないかなと思ひまして。いずれにしても、行為規制と資本規制というのは、行為規制だけではできない、あるいは資本規制だけでもできないわけで、バランスの話ではないかなと、こういうふうに思ひておひまして、むしろ創意工夫ができるために、しやすいようにするために、つまり規制をできるだけなくすために、ある一定の資本規制は必要なのではないかなと、こういうふうに思ひておひます。

○座長 ほかにご意見は。

今、〇〇委員が提起された問題点も含めまして、〇〇委員、どうぞ。

○委員 私は前にもそういう趣旨の発言をさせていただいたと思うんですが、ものの基本的な考え方としては、〇〇委員のご意見に極めて近いものを持っております。つまり資本規制、大口株式保有規制ということによって、どういう目的が具体的に達成されるのかというのがいまひとつはっきりしないというふうに思ひておひます。ただ、何らかの懸念を抱かれたまま、その懸念というのがどういうものかとはともかくとしてなんですが、何らかの懸念を抱かれたまま、完全民営化ということをやっていくのがいいのか、それともこういうことをしておけば何となく安心だというような、心理的な条件を優先するのかというようなことから言うと、もし資本規制が入っていた方が安心だという人が多いのであれば、これはできるだけ弊害が小さくなるような形で入れてもそれはやむを得ないのではないかなというような考え方でありまして、以前も、例えば原則としては禁止だけれども、認可によって認めることもあり得るといふような仕組みをつくっておけば、全体として新しい経営ノウハウを導入できるような支配株主候補があらわれたときに、対処しやすいのではないかなということを申し上げたわけでございます。

ただ、私はやはりいろいろな意見をあわせて最終的な結論を出すということは当然だと思ひておひますので、最終的に資本規制を羽田には入れないという意見の方が多いいことで、それで私はいいいと思ひているのですが、成田会社については入れた方がいいという意見が多いのであれば、それは入れること自体はもしかするとやむを得ないかもしれないと思ひんですが。ただ、これは報告書に書いてくださいという意味ではないんですが、今後、ぜひ留意していただきたいのは、これ、空港一般に常に大口保有規制を入れるというような考え方にはぜひしないでいただきたいということとして、確かに成田会社が何か特定の者に支配されるというのを現実的に想像すると、これは非常に大きな問題がありそうだといふふうに思われる方が多いいというのは事実だと思うんですが。ただ、そのことを例えば将来日本のさまざまな空港がみんな民営会社になっていく中で、そういうことがあ

るかどうかもちょっとわかりませんが、私はあった方がいいと思うんですけども、そういうことが仮にあったときに、先ほど〇〇委員が言われたような、例えば競合する空港を全部支配しちゃうというようなもの以外のもっといい支配株主が支配することも排除してしまうような規制になると、これは結局、空港経営の効率化という本来民営化が目指すべき目的に全く反することになってしまうんじゃないかなというふうに思います。

それから、〇〇委員から、放送法との比較の話もございましたが、私は正直、立法論としては放送法でも大口資本規制というのは不要であるというふうに思っております、むしろ世界的なメディア再編の中で、日本のメディアが国際競争力を持って世界に羽ばたくためには、もしかしたら世界の強いグループの傘下に入って、結果的に世界のトップに踊り出るということもあり得るのに、それをみずから門戸を閉ざしてしまっていて、結局いわばじり貧になってのたれ死ぬというリスクを抱えているということを当事者の方々は全く理解されていないというふうに思っています。これは金商法の取引所の大口保有規制も全く一緒でして、何となく大口保有規制の議論をすると、変な人が出てきて、株を買い占めたらどうしようという話ばかりするんですけども、ちゃんとした人が出てきて、株を買い占めてくれるという可能性をどうして頭からあり得ないこととして、禁止すべきだという話にしてしまうのか、私は全く理解できません。ですから、せめてそういう人が来たときは認可してあげるよという道を残すということは非常に重要で、何か独立会社というのがベストソリューションなんだという考え方は、今のグローバル経済の時代に大変そぐわないものだと正直思っております。

○座長 〇〇委員、どうぞ。

○委員 まず、放送法については、私は前々回か何かに申し上げました。あれは私は反対なので、比較しただけなので、私は放送会社については全く公共性及び代替性がないと思っていないので、反対しています。

今回考えないといけないのは、まず国の持ち分とそれから大口規制とその両方あると思うんですね。国の持ち分については、私は最終像としてはゼロというのは私は構わないと思うんですよ。しかし、当面は3分の1で、5年後か、10年後かに見直して、最終的には私はゼロに持っていくべきだと、方向性としてはですね。大口規制については、20%がいいのか、3分の1がいいのかという、これはあるんですけども、やはり公共性及び代替性が極めて薄いという観点からすべきだと。ほかの企業とはまた全然違う意味合いがあるというように私は思っています。なぜかというと、たまたまどこかが支配してうまくいっているところがあるかもしれませんが、世界中に。しかしながら、うまくやろうと思ってきたんだけど、結局機能しなくなってきたというふうな大株主が出てきたときに、もうどうしようもないわけですね。そういうような公共性のあるものについては、当面規制の緩和の方向は幾らでもできるわけで、後出し規制、先ほどの話ではないですけども、規制を強化するのはなかなか難しい話なので、私は当面は大口規制をするという方向でスタートするべきだと。20%がいいか、3分の1がいいかは、また別の議論ですけども

——と思います。

○座長 ほかにご意見は。

○○委員。

○委員 私も大口株式保有規制は何らかの形で必要だろうと思います。ただ、いろいろご意見をお伺いしていきまして、あまり過度な規制をすべきでないというのであれば、8ページのところにあります①か②かについて、②の議決権を制限するという方式にして、放送法と同じように33%ということも考えられるのかなど。あるいは、一切大口株式保有規制をしないというオプションをとるのであれば、私は前から少し言っています、単独説かもしれないませんが、この黄金株の導入というの也被考えられていいのかもしれないと思います。

○座長 そうしますと、段階的放出という点については、これでよろしいということですか、報告書（案）に書かれているような内容で。

○○委員、どうぞ。

○委員 ちょっとさっき大口保有のことでしゃべり過ぎたところもあるんですけども、段階的云々についても一言申し上げたいと思うんですが、これは私は前回欠席ではあったんですけども、段階的ということにこだわらなくてもよいのではないかという意見を出させていただきまして、ご披露いただいたというふうに伺っております。報告書の文中にもそのような趣旨のことを「なお」ということで書いていただいております、これは大変感謝をしております。

ただ、ここについての留意点なんでございますが、これは報告書に入れてくれということではないんですけども、段階的放出を行うというときに、じゃ法律の立て付けとしてどうするかということで、2つぐらい考え方があると思うんですが、1つは国の保有を義務づけると、法律上ですね。もう1つは、大口保有規制が入るということを前提に考えますと、国が33%とかを持つというのは、これは大口保有規制に法技術的には抵触しちゃうおそれがありますから、大口保有規制を書くときに、「ただし、国は除く」というふうに書くと。この2つのやり方が恐らくあるんじゃないかなというふうに思うんですが、私はもし仮に保有を義務づけるといふようなことを法律上書いてしまいますと、最初は、これは当然、いずれ完全民営化するんだという前提で書かれたとしても、言葉が一人歩きして、知らないうちに国が永久に3分の1を保有するという話にすり変わってしまうんじゃないかということ非常に危惧するんですね。

確かに、いろいろな委員の方がおっしゃっておられるように、ちょっとある種様子見的に、国がある程度の支配影響力を持ったままでしばらくいった方がいいんじゃないかということもわからなくはないので、仮にそういうことをされるにしても、それは法律上の義務としてするというのではなく、あくまでも諸般の情勢を見つつ行うということであるべきだろうと思いますし、また、いつまでに例えば完全民営化するというようなことも、こんなふうに世界金融情勢も大変動する時代ですから、あまり画一的に決めるべきではないというふうに思っております。

それからもう1点だけですが、大口保有規制を仮に入れるのであれば、これも報告書に書くことじゃないかもしれませんが、放送法の規制なんかもあるんですけども、ちょっと文言を見ておきますと、それぞれ微妙に違ってまして、やはりまず議決権ベースでの保有規制にするべきであろうということ、つまり発行済み株式数とかをベースにするべきではないということと、それから株主名義ではなくて、実質保有者ベースでの規制ということをするべきであろうということをお願いしておきたいと思います。

○座長 ほかにご意見はございますでしょうか。

○○委員、どうぞ。

○委員 先ほど○○委員から非常に説得力のあるご意見が出されて、反対の者は意見を言えということだったので、一言だけですけども。やはり先ほど私は成田空港と羽田空港が全然違うということを強調して、ほかの委員の方は同じだという方もいらしたんですけども、やはり土地を含めてすべて所有しているというところが、私としてはやはり懸念が残って、成田空港の土地の特殊性とかというのは書いてありますけれども、やはり空港としてきちんと満足に機能していない、当初の計画が達成できていないというところで、これを民営化していく中で、やはり特定の非常に影響力のあるグループがこれを所有するということになったときに、所有してしまった後で、さて困ったというのではまずいと思うんですね。だから、ほかに空港がいっぱいあって競争しているというような場合であればまだ安心できるが、現在の成田は独占的な地位にあるということと、それからやはり空港としてきちんと当初の計画どおり完成していない空港を売りに出すというあたりで懸念が残ると。文章にどう書くかは別として、私としては今の段階では段階的に売り出していくのはもちろん、大口規制を残しておきたいというふうに思います。だから、これであると羽田が本当に成田と競争できる規模になるとか、あるいはひょっとして百里が競争できるような空港になるとか、横田とか、入間とか、いろいろあるかもしれませんが、そういった幾つかの空港が競合して、もし成田で一時的にでも変なことが起きたときに、ほかの空港で代替できるというようなことがあれば別ですけども、ちょっと今の段階では私は不安が残るという意味で、大口規制を残しておきたいということです。

○座長 ○○委員、どうぞ。

○委員 ○○委員がさっき資本規制をある程度残しておかないと、むしろ規制が強くなるんじゃないかというご懸念のご意見があったんですが、私は逆に資本規制という形での介入は非常に不透明になると、これは前回も申し上げたとおりであります。ですので、そういう点で、私は最低限の行為規制で対応すべきだということを繰り返し申し上げたいと思います。

それから、○○委員がご懸念の、土地を持っていて、それでどうしようもない状態になったら一体どうするのというお話なんですけれども、どうしようもない状態になったらビジネスマンは撤退するんですよ。かわりの経営者が来る、かわりの投資家が来るという形ですね。もちろんその間の移行時期についての混乱が起きないように対応というのは、

それは必要なんですけれども、私はそれは心配がないと思っていますし、それから独占的な状態に対しては、繰り返し申し上げますけれども、独占規制、あるいは独占上の価格規制あるいはサービスの質についてきちんと利用者である航空会社と協議する体制をとる。これは完全に民営化された、民間が資本をコントロールしているどこの空港でもやっていることであります。そういう形で対応するという事は十分にできると私は思います。

恐らく、完全な民間の会社がやっている空港についてのイメージがなかなか皆さん頭に浮かばないのではないかなと思います。ぜひ海外の完全に民営化されている空港をご覧になっていただきたいと思います。普通の商売と同じです。〇〇先生が常に管制とか、滑走路とターミナルはちょっと違うよということをおっしゃるんですが、私は全く同じだと考えています。技術的にはもちろん安全上の基準をきっちり満たすとか、そういった違いはありますけれども、生産施設としては、私はターミナルも重要だと思います。同時に、滑走路も重要だと思います。空港サービスを提供するに当たって、重要度の差異というのは、私は全くないと思います。しかしながら、それを重要度の差異がないゆえに、ターミナルが民間であるならば、当然、管制やそれから滑走路も民間であってもいいという考えです。

ただ、〇〇委員がおっしゃったように、どこかで不安があるか、ないかと言われれば、それは確かにあります。えも言われぬ不安というか、合理的に説明できない不安ですね（笑声）、それは確かに新しいことをやっていこうというときには必ずそういうことはあるわけですね。その点について、全く何も問題がないなんておまえは言い切れるのかと言われると、それはもちろん言い切れません。ただ、そのためだけに大口規制を入れるんですかということをおし上げたい。どうしてもそういう不安がぬぐい切れないからというのだったら、せめて半分ですね、せめて半分。さまざまな資本がこの空港で稼ごうという意欲を持って参加できるような形にしないと、空港をよくしていくということにならないと私は思います。

〇座長 ありがとうございます。ほかに。

〇〇委員、どうぞ。

〇委員 今、〇〇委員が外国の事例を見てこられたと言っておられましたけれども、私もつい最近そういう経験があります。一言で言うと、民営化したからこれが問題だということは明確に見出すことはできませんでした。ただ、〇〇委員がおっしゃる表現をかりると、えも言われぬ不安感とでも言うのでしょうか、何かこれはどうなっているのかなということがあはることは事実です。例えば、ヒースローならヒースローが、どんどんターミナルを増設していく。第5ターミナルなんて結構新しいのができていますけれども、そうすると、前からあるターミナルの方が何かものすごくかすんじゃって、これはどうなるんだと思わないでもありません。これは民営化のせいなのか、やり方が悪いのか、その辺はわかりません。だから「えも言われぬ」と言っているんですけれども、何か問題があるかもしれんという感じがいたします。結局、基本的に民営化だからだめだということはどうもないよ

うな感じはします。

もとに戻りまして、資本規制を全く排除する理由というのはなかなか見出せないだろうと思うんです。先ほど行為規制とのバランスだというお話がありましたけれども、私もそう思うんです。この報告書の8ページにいろいろな具体的な内容について記述されております。例えば、黄金株はこの場合見送った方がいいという表現になっていますが、その他についてもいろいろ書いてある中で、消去法的と言っていいかどうかわかりませんが、そんな感じから大口規制が出てきているような気がいたします。これも後で申し上げようと思いますが、段階的な問題とこの場合とは必ずしも重なりませんが、片や20%で、片や3分の1以上、33%というのは、何か素人目にはこれはどういうことかなという、これもまたえも言われぬ感じがしないことはないわけです（笑声）。そこで私が申し上げたいのは、この場合、皆さんのおっしゃるように、私もそうかなと半分思っておりますけれども、大口規制というのが一つのターゲットだろうと思うんです。ただ、そのときに、この報告書に書くときの表現として、立ち入り過ぎたことを言いますけれども、13ページのアンダーラインが引いてある下から2行目あたり、「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」、こういう表現、こういう言い方じゃないのかと思います。研究会としてのマジョリティ、ある方向性を出す、あるいはにじみ出るという言い方になるかもしれませんが、問題は実態的にその先、行政の中でどう展開していくかということですから、立法も含めて、この13ページの表現の方がいいんじゃないか。これは先走り過ぎているのかもしれない。

最後に、成田の場合に、段階的にやるという問題は、私は、制度として必要というよりも、実態的にはそうやっていくしかないんじゃないかなと思っておりますので、ここに書かれたような段階的实施でいいと、こう思っております。

以上です。

○座長 それでは、〇〇委員、いかがでしょうか。

○委員 私の意見は前回までずっと述べたところと同じなので、黙っていようかと思っていたのですが、繰り返しになりますけれども、今の段階ですべてを見通すことはできないわけだから、段階的にやるのがよかろうと考えております。大口資本規制についても、必ずしもベストとは思わないけれども、必要悪ないし次善の策としてこれを入れておく。大口資本規制があれば、国の保有分を下げても筆頭株主である地位は確保できるということと安心感もあるでしょう。数年たって、これでもう少し大口資本規制を緩めてもいいんじゃないかと、あるいは国の持ち分を減らしてもいいんじゃないかと思えば、そのときに考えればいいわけで、今の段階ですべてを決める必要はなからうということなんです。

それから、これまでの議論を聞いていて思うことは、民営化をすると経営の効率が上がるという前提で皆さんお話になっているのですが、それは本当にそうなのかということについては若干疑問があることに加え、民営化をしたら経営の効率が上がるということなのであれば、国としては、民営化のメリットが実現できる範囲で極力多くの株を持ち

続け、株価が上がったところで一気に売った方が得なんじゃないかと思うわけです。とにかく経営を効率化するために、今の国の保有株を安いうちに全部放出しろという議論もないんじゃないかなという気もしているので、段階的に物事を進めていくというあたりが現実的な落としどころではないかと思っております。

以上です。

○座長 山内座長代理、ございますか。

○座長代理 まず、政府保有と段階的な放出については、私は皆さんのご意見もよって、最終的な絵姿として、政府の持ち株がゼロになるということについては皆さん一致しているというふうに思っています。それについて、先ほどご指摘のように、どういう法的な手段をとるのかというのは、それぞれに考えればいいことですがけれども、あとはそれをどのぐらい持って、どのぐらいの期間持つのかということなんですけれども、基本的にこの報告書で指摘されているのは、将来の大規模な航空需要の増大に対して、政府がある程度責任を持つ必要があるという基本的な視点が示されているので、それを重視して、そういったことも考えるべきだというふうに思っています。

それから、大口規制なんですけれども、えも言われぬ不安という言葉が今かなり言われました。実は私、きのうたまたまイギリスの交通省の副大臣の方と英国大使館でお話しする機会がありまして、2つの質問をしました。1つは、前回、前々回ですかね、申し上げたんですけれども、ヒースローの第5ターミナルというのは建設決定から供用まで20年以上かかっているんですけれども、何でそんなにかかっているんですかというふうにお訊ねしました。それに対するお答えは、インフラというのはそのぐらい時間がかかるものだというふうな感じだったんですけれども、ターミナルというのはビルを建てるだけでそんなに時間がかかるわけではないと思うんですけれども、そういうことだったんです。

もう1つの質問は、フェロビアルがBAAを買ったことに対して、イギリスでは反対がなかったのかというふうに伺いましたら、それは全くなかったということです。これについては、とにかく高く買ってくれることでイギリスの経済にプラスになったのではないかと。こういうふうにおっしゃいました。その次の質問で、もしフェロビアルが、あれはスペインの企業だからいいかもしれないんですけれども、この企業がロシアの企業だったり、中国の企業だったりしたらどうなんですかというふうに伺いました。それに対しては答えがいただけなかったんですけれども（笑声）、恐らく今ここでお話しされていること、漠然とした不安というのはそういうことなのかなと思います。

それからもう一つ、漠然とした不安というのは、前回〇〇委員がおっしゃったように、例えば安全保障上の行為規制があるので、成田については法的には問題ないんですけれども、ただそれでも日ごろのオペレーションの中で、例えば政府との意思疎通とか、そういったところにおいて、何か友好的な関係を持つておく必要があるんじゃないかと、こういうふうにご指摘を紙でされていましたがけれども、恐らく漠然とした不安の一つにはそういうのも含まれるんだなと思いますし、いろいろなものが混じり合って、漠然とした不安になってい

るんだらうなというふうに思います。もしそうだとすると、個別特定の議論だけでは恐らくぬぐえない、そういったものに対しては、先ほどどなたかおっしゃっていたように、私は現段階でそういった不安——というか、多くの方がおっしゃっていたですね、現段階でそういった不安を何らかの形である程度解消するという意味での大口規制の必要性というのは主張できるのではないかというふうに思っています。

恐らくそれは、透明なものでなければならないですし、裁量的なものであってはならないというふうに思いますので、やり方としては皆さんの目から見ても、これならばというように、明らかなものでなければならないと思います。その意味ではパーセンテージの大口規制というのは、やり方としては非常にクリアなのではないかなというふうに思っています。もちろんそれは将来的にこれをどうするかという議論があって、必要ないということであれば、また議論をしてなくすということだというふうに思っています。その意味で、私は大口規制はこれは必要だというふうに考えています。

以上です。

○座長 そういたしますと、大体議論のまとめとしては、大勢は大口規制を認める。そして段階的な政府保有の解消というところにつきましては、大勢はそれを支持するご意見であったと思います。もっともその具体的な理由づけについては、見解が全く一致しているわけではない。

他方、少数のご意見として、そういう規制を設けるべきではないと、特に大口規制についてですね。そういうご意見がありました。そうしますと、この研究会における議論の全体的な流れ、大勢というのは、はっきりしてきたかなということ、その方向でまとめることにしたいと思います。もっともそれを報告書として、文章としてどういうふうに記述するかということが次の問題になりますが、これは次回の最終回にご議論いただくということを条件として、私に文案についてはお任せいただけないでしょうかと思います。ここで文案自体を詰めるということは極めて困難でありましょうし。ということで、今までの研究会の議論を踏まえて、この報告書（案）の内容を修文することにいたします。またその修文につきましては、恐縮ですけれども、座長に一任をしていただきます。そして、その一任した結果についてのご議論は次回存分にやっただくというようなことで（笑声）、対応するということにさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

（異議なしとの声。各委員了承。）

○座長 異論はないようですので、そのようにさせていただきます。

## 7. 今後のスケジュール等について

○座長 そういたしますと、今後のスケジュールということですが、まずスケジュールについて、資料5の関係で、これを事務局の方からお願いします。

○首都圏空港課長 資料5に今後のスケジュールを示しております。この研究会はあと残り1回ということをごさいますして、12月11日木曜日、10時から12時ということで、報告書の取りまとめのための最終回の会議を開催させていただくことになっております。

## 8. 閉 会

○座長 そうしますと、本日予定しておりました議事はすべて終了ということになりますが、次回の予定等につきまして、藤田内閣参事官の方からお願いいたします。

○内閣参事官 次回最終回ということになりますけれども、12月11日木曜日、午前10時からお願いいたします。会場は追ってご連絡させていただきます。よろしくお願いたします。

○座長 そういたしますと、本日の議事はこれで終了ということをごさいます。

本当に長い間、活発な議論をありがとうございました。

この後13時より国土交通省5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をごさいます。

それでは、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。これで終了ということにさせていただきます。

午前11時56分閉会