

平成19年1月19日（金）

於・国土交通省 10階共用会議室B

第4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. 議 事	
(1) 国際拠点空港に関する意見照会結果について	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	4
(3) 今後のスケジュールについて	38
3. 閉 会	42

開 会

● 事務局

お待たせいたしました。定刻になりましたので、ただいまから第4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。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しいところ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、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。クリップをはずしていただきますとまず配席図がございまして、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6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「国際拠点空港に関する意見照会について」でございます。資料3は「今後の国際拠点空港のあり方に関する論点（案）」でございます。資料4は「主な論点（案）に関連する資料」でございます。資料5は「参考資料」でございます。資料6は「今後のスケジュール（案）」でございます。

以上、ご案内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申し出ていただきたいと存じます。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のご確認をいただいた後、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ます。以降の議事進行につきましては座長にお願いしたいと存じますので、座長よろしくお願いたします。

(1) 国際拠点空港に関する意見照会結果について

● 座長

それでは、議事に入らせていただきますけれども、今日は大きく2つ「意見照会」と「論点整理」ということですが、まずは「国際拠点空港に関する意見照会結果について」を事務局からご説明を願いたいと思います。よろしくお願いたします。

●成田国際空港課長

それでは、資料2によりまして、国際拠点空港に関する意見照会の結果の概要をご報告させていただきます。この意見照会につきましては、第2回、11月の懇談会の際に、この懇談会でヒアリングにお越しいただく方々以外の関係者の方々の意見も聞いてみますということで、この懇談会にお諮りの上、関係者に意見照会文を出しまして、文書によって回答いただいたものでございます。資料2の1ページにございます関係団体に意見照会を行いまして、お答えをいただいた団体をここに掲げてございます。12月上旬までの間に行いました。

3番で意見照会事項、これは第2回の懇談会に示したものと同じでございます。拠点空港のあり方に関してどう考えるか、地域振興策についてどのように考えるか、完全民営化に対して団体としての考え方、それに伴う懸念、課題などをどのように見てその解決策としてどのようなもの考えるか、支援のあり方としてどう考えるか、空港を活用した団体・企業としての戦略はどのようなものがあるか、などを照会したものでございます。

その次の2ページから概要を示させていただいています。回答すべては相当大部になるものですから、本日は概要だけ示させていただいております。

まず、2ページ、3ページが「国際拠点空港のあり方について」の意見でございます。全部の紹介は省略させていただきますが、例えば、①で24時間離発着可能とするような施設整備が必要不可欠だ。アジアのハブ空港としての機能を考慮して、運営・管理を望む。②で利便性・経済性の高い空港となるべき。③ではC I Q施設などの設備改善要望に適切に対応して欲しい。あるいは道路インフラの整備など、あるいは貨物取り扱いの状況の改善、アクセスの整備を求めるということ。そして、⑥で地域の振興・共生策の実施、こういったことを随時、各関係者から意見をいただいております。

その次の4ページでございますが、「完全民営化」にかかわる意見でございます。①で、この関係省庁も含め、周辺自治体、周辺地域団体、観光業界などから、株主の不当な要求、利益優先に走り過ぎることへの懸念として、例えば公共性・公益性の維持の観点。周辺自治体等への所与の対策の継続の観点。そして、諸料金の安易な値上げ、サービスの有料化につながるのではないかという観点。非航空系事業の拡大による地場産業への圧迫の点。それから、環境問題など空港が持つ負の要素についての責任の全う、こういったことへの懸念というのが出されております。

それから、そういったようなことを踏まえて②以降で、例えば何らかの規制が必要で

はないか。③で周辺自治体に民営化のメリットを還元するような仕組みを求める。④で空港と地域との共生、共栄ということ。加えて地域住民からの意見を導き出せるような姿勢を持つことが必要だ。⑤で騒音対策・地域振興策について、経営方針に明確化して行ってほしい。加えて空港周辺市町村への交付金、株の売却益の地域振興財源の確保、周辺自治体の株式保有などの意見も出されております。⑥で民営化の覚書の遵守。それから、C I Q業務に支障を来すことがないようにしてほしい。それから、時代に応じて変化する業容に対して的確に呼応したサービス内容や料金体系としてほしい。貨物取扱施設等の機動性の観点であります。⑨で合理的かつ効率的な整備、運営、利便性の高さ、安全・安心を目指してほしい。⑩で巨額の負債によって、それが賃貸料等のコストへの跳ね返る懸念。⑪でバリアフリーの充実、こういったものが主な意見でございました。

6 ページ、それらを活用した「地域振興策、支援」のあり方でございます。周辺自治体としても、周辺の地場産業等観光資源の活性化をしていきたい。あるいは国際会議、研究施設を誘致していきたい。物流基地等の誘致も検討していきたい。アクセスの整備、都市基盤の整備に支援、協力していきたい。完全民営化の早期実現に向けて住民の理解を求めていきたい。あるいは空港への参画の機運を高めていきたい。市町村合併の推進に取り組みたい、こういったことが出てのような意見でございました。

7 ページで、「その他の要望」といたしまして、首都圏では、成田空港と羽田空港の役割分担の明確化。関西空港につきましては、膨大な負債にかかわって、その解決策。その際に地元への負担の転嫁とにならないような要望。それから、関西3空港の解決策。中部空港については、必要な機能強化の実現。最後に、⑤で成田空港については、これまでの設置の変遷・経緯や、地元との協議の結果を踏まえて、共存・共栄策の実現をお願いしたい、このようなことが主な意見の概要でした。

簡単ですが、以上でございます。

●座長

どうもありがとうございました。

この意見照会につきましては、関係者の皆様に非常に多様なご意見をお寄せいただきましてありがとうございます。この懇談会の場所にはいらっしやいませんけれども、改めてここで座長として御礼を申し上げたいと思います。

それでは、今ご説明いただきました意見照会の回答についてご質問、ご意見等ございましたらご議論願いたいと思いますが、どなたかいかがでございましょう。

ある意味では、このあり方の懇談会でこれから議論すべき点、あるいは論点になりそうな点がここにかなり盛り込まれていて、そういう意味では皆様のご関心というのはこのように多様ではありますけれども、一つのところに収斂していくような感じになっているのかなと思いますけれども、いかがでしょうか。

よろしゅうございますか。

(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

●座長

それでは、こういったご意見は非常に重要な御ご指摘でございますので、念頭に置いていただきまして、次の議題の論点整理の方に進みたいと思います。「今後の国際拠点空港のあり方に関する論点整理」ということをごさいます、資料の3と4について事務局からご説明を願いたいと思います。よろしくお願いたします。

●成田国際空港課長

それでは、国際拠点空港のあり方に関する論点としまして資料3、4、。について、資料3がこれまでの懇談会での意見、あるいは審議、そして先ほどご説明いたしました関係者からの意見などをもとに論点として分類・整理して論点を掲げたものでございます。資料4はそれを補足、あるいは関連する資料として整理したものでございます。それらを一括して順次ご説明させていただきます。

まず、資料3の論点を集めたものの1ページをお開きください。開いたところの上に、ページ番号はございませんが、目次で整理しております。論点は多岐にわたるものでございます。したがって、とりあえず便宜的に目次のような形で、拠点空港のあり方そもそもの総論、意義や必要性などを含めまして、意見を分類したものが前半でございます。後半が、この拠点空港の完全民営化を進めるに当たりまして、(1)から(5)に掲げているような観点に沿っていろいろな意見をいただいておりますので、それらを分類した形に構成いたしております。それに沿いまして順次ご説明させていただきます。

まず1ページの1番、拠点空港のあり方の総論的なものでございます。意義・必要性につきまして、以下(1)以降で書いてございます。時間の関係もございまして、赤い字で書いたところを中心に見ていただければと思います。

この意義・必要性として①から⑥がございまして、これは例えばその意義、いずれも国

際拠点空港は重要な社会インフラ、施設であるという観点で、その背景、理由として、①がアジア諸国の空港整備が進んでいる、あるいは増大していく今後の我が国の国際航空需要ということから、競争力の強化の観点から、重要な社会インフラと位置づけできるのではないか。

②が航空運送サービスの拠点、ネットワークの核だということから、航空運送事業の発展の観点から重要なものではないか。③が輸出入やビジネス・観光の拠点だという観点から、経済活動の活性化の観点からも重要ではないか。④が周辺地域、地域住民の発展・振興の中核として重要なものとして位置づけられるのではないか。⑤は観光を含めた社会文化の発信拠点として、⑥は国家安全保障や大規模災害の際の救援物資の輸送などの観点から重要性もあるのではないか、こういったことを整理しております。

2 ページは、その国際拠点空港にかかわる設置・管理の事業の特性でございます。先ほど(1)で掲げましたような拠点空港の意義・必要性からすれば、その経営についても、国としても重要性を見ておりますので、その空港政策、航空政策との整合が図られるべき事業ではないか。その整備や能力増強というものについて見れば、巨額の資金を要し、その回収に長い期間を要する、こういった事業特性があるのではないか。

③で、一方で既に一定程度のインフラ整備がいずれの拠点空港も進んできているという形、あるいは進捗状況にあるものでございますので、かつ将来の需要も見込まれることから、民間に経営を委ねる基盤が形成されている事業ではないか。

④が、その拠点空港というのは、巨大な投資額を要する等から高い参入障壁があり、代替性も少ない。かつ大都市圏の増大する需要をおおむね一手に集約する形になっておりますので、独占的・寡占的な状態になりやすい事業ではないか。

⑤で、拠点空港というのは、安全・安心あるいはサービスの向上、そして運営の継続性と安定性というのが求められる事業ではないか。

⑥で、大規模な社会インフラで、騒音等の外部不経済の問題も起こすということが一つ、もう一つは地域の雇用の場で、地域経済の活性化に寄与するものである、こういう2つの点から、地域の中の空港として地域との共生が重要な事業となるのではないか、こういう整理をしております。

(3)で、こういった拠点空港につきまして市場、これは資本市場を含めての評価でございますが、①でこの拠点空港の運営、経営は需要の安定成長、あるいは巨大な後背経済圏の存在、リテール事業の拡大の可能性等から成長が見通しされるという点、もう一つは

高い参入障壁による地域独占的な様子、あるいはキャッシュフローが長期的に予測可能という点から安定性があるということで、これらを背景に、投資対象として高く評価されているのではないかと考えています。

それから、②は、拠点空港は、優良かつ大規模な投資案件として、その希少性も高く評価されているということで、国際的にも関心を集めているものではないか。

③が、その公共性から、国の空港政策あるいは運営方針との整合性を確保するために、一定の公的関与が必要だという意見もいただいております。それがなされたとしても、あらかじめ具体的内容・要件が明らかにされていれば、市場からは織り込んで評価されるのではないかとコメント、意見がございました。

(4) が、持つべき機能でございます。国際拠点空港は、持つべき機能として①から⑥でございますが、今後も増大する需要に応じていく。かつ小型化多頻度運航でさらに利便性の向上を図っていく。こういった動きを各航空会社が見せている中から見れば、一層発着枠、空港容量の拡大は望まれてくるのではないかと。

②は、アジア等の競争も踏まえますと、空港使用料の低減を図ること、それから運営の効率化によるコスト削減、多角化による非航空収入の拡大ということで、収益の拡大と競争力強化が望まれるのではないかと。また、借入金の依存体質からの脱却や金利負担の軽減が望まれるのではないかと。

③つ目が、国内線と国際線の乗り継ぎの向上、IT技術の活用などによる利用者の利便性の向上ということが望まれるのではないかと。

④つ目が、航空会社、航空旅客・貨物等の空港利用者に対して、公平な取り扱い、良質なサービス提供が望まれるのではないかと。

⑤で、空港が地域に与える影響、地域経済の役割から、地域との共生が望まれるのではないかと。

⑥で、機能の発揮のために、空港アクセス、C I Qなどの適切な整備が望まれるのではないかと。

さらに(5)で、そういった機能発揮のための条件、環境整備という意味で、①で、収益拡大や運営の多角化による企業価値の向上が図られるよう、経営の自由度・独立性の確保が必要ではないかと。

②で、地域独占的な性格などから、空港利用者に対してその利益を適切に還元する、あるいは利用者に対して公平かつ質の高いサービスがなされることに留意していく必要があるかと。

るのではないか。

③は、競争力の向上の観点から、我が国の航空政策との整合性が図られる必要があるのではないか。

④で、騒音被害の軽減に取り組み、あるいは地域の振興を図っていくなど、環境対策・地域振興策への取り組みが必要ではないか。

⑤で、我が国の国際拠点空港間の競争の促進が、それぞれの空港の機能の発揮、あるいはそれぞれの空港の自然独占的状况から生ずる弊害の解消にも資すると見られることから、公平な競争条件の整備が必要ではないか。

⑥は、運営主体に求められる経営能力として、例えば法令の遵守や内部統制、財務の健全性、技術力、経営の透明性、情報の発信、そして長期的な成長戦略や公共的な空港政策との整合性、周辺地域との円滑な関係の構築等が確保できるような経営能力が求められるのではないか、こういった形で整理させていただいております。論点を並べさせていただいております。

その次に2番の後半部分で、この国際拠点空港の完全民営化を進めるに当たって出されている意見・論点を並べたものでございます。

(1)で事業運営の観点の面から、①で、完全民営化後において、株主利益だけを重視し、その結果利益・配当につながらない能力増強投資や利用者ニーズに沿っていく旅客・貨物サービスの維持向上等が行われなくなるのではないかという懸念について、どのように考えるのか。

②で、空港会社の設立根拠法が廃止されていった場合、他の公益的事業と異なり、国際拠点空港の事業運営に係る法制が整備されていないことから、適正な事業運営が確保されないのではないかという懸念について、どう考えるか。

③で、空港の公共性から、経営の透明性・公開性を確保する必要があるのではないかという意見。

④で、財務構造の健全化を図るなど競争条件の整備が必要ではないか。

⑤で、拠点空港として求められる施設を整備することがいまだ必要な空港もあるのではないかという意見、こういったものについてどう考えるか。

(2)で料金水準の観点を取り出しております。まず①は、株主等の資本市場からの利益向上圧力、あるいは地域独占による影響などから、空港使用料の高騰・高止まりが生ずるのではないかという懸念が出されておりますが、これについてどのように考えるか。

②で、完全民営化に当たって、非航空系事業の増収を活用して使用料の引き下げにつながるようにすべきだという意見も出されておりますが、どう考えるか。

③で、需要の増加を見越して行う適切な投資については、その投資を回収できるだけの料金水準が確保できるようにすべきだという意見も一方で出されておりました、これについてどのように考えるか。

(3)は需要に対応して容量の拡大・サービスの向上を行っていくという観点からのものがございます。①は、競争力の向上等が求められる中で、航空需要に対応して政策上必要となっていく容量の拡大・サービスの向上等が確実に行われるようにすべきだという意見が出されておりますが、それについてどう考えるか。

②で、そういった容量拡大・サービス向上等を進めるに当たっては、需要を踏まえた計画を定め、それに基づいて整備を行う仕組みが必要ではないかという意見もいただいておりますが、それについてどのように考えるかというものでございます。

8ページの(4)で資本構成の観点として掲げております。資本のあり方として、①で、完全民営化に当たりましては、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だという意見が出されております。それについてどう考えるか。

②で、一方で国際拠点空港の有する公共性を理解しない場合、あるいは長期的な企業価値の向上に関心がない場合の敵対的な買収の可能性があるのでないかという懸念について、どう考えるか。

③で、特定株主の影響力によって、高い公共性を有する国際拠点空港の経営の中立性・公正性が確保されなくなるのではないかという懸念について、どう考えるかといったものでございます。

(5)は環境・共生策の実施の観点から出されている意見でございまして、①で、完全民営化によって、株主との関係を考慮して、利益に直結しない環境対策、地域共生策が実施されなくなるのではないかという懸念について、どう考えるか。

②は、その空港の地域に与える影響、これまでの設置の経緯などを踏まえ、完全民営化に当たって、地元と空港会社との約束事の遵守の方策、さらに空港会社と地元との関係のあり方について検討が必要ではないか、こういう意見についてどう考えるか。

(6)のその他でございまして、①で、同一地域の複数空港の役割分担の方針の明確化がないと、市場からの評価も不透明になるといった観点からの懸念について、どう考えるか。

②で、拠点空港に対して空港周辺の自治体等の支援がどうあるべきか。

③で、旅客ターミナルビル等のサービス水準、投資計画等に、航空会社・旅客・物流業者の意見が的確に反映される制度・仕組みを検討すべきだという意見について、どう考えるか。

④で、空港アクセスの鉄道会社、あるいはC I Qの官庁・警備当局など関係省庁・機関など、その空港会社との適切な連携が図られることを検討すべきであるという意見について、どう考えるか。

こういった形で、今までのものを整理、並べさせていただいたというものでございます。

資料4でございますが、これらの議論の前提として、あるいは関連の資料として関係情報を集めて提示させていただくものでございます。

資料の右下にページ数がございますが、まず事業運営面全体という位置づけの中で、1ページでございます。これは主な政府事業の民営化の概要とその事業運営にかかわる制度を簡単に一覧にしたものでございます。左から、NTT、JT、JR、JAL、東京メトロ、電源開発、国際石油開発、東日本高速道路、日本郵政と並べております。右に空港会社という形にしております。

例えばJRでございましたら、本州3社は既に完全民営化しております。それと3島・貨物の4社と分けてございますが、政府の方針は「完全民営化」ということで、62年4月に民営化をスタートしまして、本州3社については、平成5年以降順次、JR東日本、西日本、東海と上場を始めた。現在は政府の保有比率はなく、持っていた鉄道運輸機構の保有比率もゼロという形になっております。3島・貨物については、現在まだ未上場で鉄道運輸機構が100%持っている。

設立の根拠となる法律につきましては、当初、旅客鉄道・貨物鉄道株式会社法という形でしたが、本州3社については、平成13年12月にこの適用をはずすという形にしております。ちなみに旅客・貨物会社法におきましては、この3島・貨物のところを見ただければわかりますように、事業範囲は法令に列挙し、代表取締役選任、事業計画、重要財産の譲渡、定款変更、剰余金処分等は国の認可にかかわっていたという形でございます。なお、株式保有義務、あるいは外資規制については、「×」というのは規定がないというものでございます。

事業法として、つまり民営鉄道も含め「鉄道事業法」という事業運営の適正化に係る法律がございまして、この適用はJRについてもなされている。鉄道事業法というものでご

ざいます。この事業法の部分で、外資規制につきましては両方とも「×」ということで、特にないという形。料金規制については上限の認可、事業参入については許可、休廃止は届出という形になっている。

旧組織の場合は、国鉄で「国鉄法」という法律があった。

こういうふうには縦に整理しておりまして、横に関係団体を見ているということですので、議論の参考にとということですので。

時間の都合もありますので、その次の料金水準の関係のデータを示させていただきます。この懇談会、あるいはヒアリングなどでも、空港使用料につきまして意見、コメントが出されておりますので、空港使用料の国際的な比較をしてみたものでございます。何分替レートにも影響されるところがございますが、世界の各主要空港と我が国の拠点空港について並べたものでございます。

一番左の緑の部分が着陸料などの部分であります。真ん中の赤が航空会社が支払う料金でございます。いわゆる着陸料以外の停留料だとか、ボーディングブリッジの使用料等でございます。青の部分が着陸料以外の旅客が支払う料金でございます。これをB777-200型の376席というものを前提に算定して提示したものでございます。これは1人当たりの円で換算して出しているものでございます。参考までに提示させていただきます。

上のコメントに書いてございますように、国によって空港に関する料金の種類や徴収制度は異なるということで、単純な比較はできないことは留意の上で提示させていただいておりますので、よろしくお願いいたします。

それから、海外の空港における料金制度の事例を調べたものでございます。この資料集の中にも海外のものがございます。これは第1回懇談会で座長の方からも、海外の様子をもう少し調べて提示するよということがございましたので、本日は調べたものでございまして、幾分時間的な制約、あるいは情報がいろんな種類もありましたので、一部今現在も事実確認中のものもございます。そういったことを前提にご覧いただければと思います。

まず、海外の空港の料金制度でございますが、左から右に英国、フランス、ドイツ、オランダと各国並べておりまして、上から、例えば英国であればヒースロー空港。①は、2004年の国際線旅客数ランキングが世界で一位だということで、①としております。空港運営主体がBAA、ブリティッシュ・エアポート・オーソリティーというものでございまして、主要株主は現在、フェロビアル等が93.28%ということで主要株主になっております。料

金の制度につきましてはプライスカップ制をとっております。そのプライスカップ制の対象としては、着陸料、駐機料、旅客施設使用料等の規制がかかっている。民間航空当局が競争委員会に諮問して、その勧告を受けて5年ごとにこのプライスのキャップを見直す形にしている。

こういう形でございまして、左から右に見ていただければと思います。

フランスにつきましては、フランス政府が68%ほど持っております。同様にプライスカップ制をとっている。ドイツのフラポート空港については、連邦政府が6.6%、州で5割強を持っているという形になっています。オランダについては、オランダ政府が75%でございます。現在、民営化について議論が進められているということでございます。ドイツ、オランダについては、値上げ率などの上限認可制がとられている。総括原価方式での査定を行って認可しているということでございます。

以下、中国、シンガポール、日本、その次のページでタイ、韓国、アメリカ、デンマーク、イタリア、オーストラリアということで示しております。タイ政府が70%、韓国政府が100%という形で、タイの場合は規制当局が価格を決定している、韓国は届出制にしているということでございます。

アメリカにつきましては、基本的に設置運営は州、市当局、公的機関が行うという形でございますので、ここはハイフンでございます。デンマークはマッコリーが53%という形でございます。後ほどマッコリーについては簡単に資料を用意しております。

あとイタリア、オーストラリアと。イタリアはマッコリーが45%、オーストラリアもマッコリーが64%という形になっておりまして、それぞれの料金制度は認可制、あるいはオーストラリアで言えば監視制という制度になっているということでございます。

その次に、需要に対応した容量拡大・サービス向上の状況ということで、資料の5ページ、6ページでございます。これは需要に対応して容量を拡大していく場合に、長期計画に基づいて事業の拡大をするような仕組みがあるべきではないかと第1回の懇談会で委員からも意見を出されておりました、海外の状況に応じて調べるようにと承って調べたものでございます。

同様に、イギリスから順次並べております。運営主体や主要株主は省略いたしますが、例えば一番左のイギリスを見ていただければ、長期計画としては白書（The Future of Air Transport）という形で定めている。国（運輸省）が長期計画を定め、その内容は例えばスタンステッド空港において新滑走路を完成するんだとか、その後環境基準を達成すること

を前提に、ヒースローについても新滑走路の建設を検討するという形で書かれているよう
でございます。その白書を踏まえて、空港運営主体、BAAが計画を作成するというスキ
ームになっているようでございます。

同様に、右に各国を並べております。フランスも投資計画、ドイツは空港コンセプトと
いう名称で連邦政府が定めている。オランダは白書、中国もマスタープランということで
ございます。シンガポールは現在調査中ございまして、ここには「調査中」と書かせて
いただいております。

下のページで、タイ、韓国、アメリカ、デンマーク、イタリア、オーストラリアと並べ
ております。

このうちイギリスとアメリカとオーストラリアについては、さらに少し詳細に調べてみ
ましたので、次のページからご報告させていただきます。

7ページ、イギリスの空港に関する長期計画の概要でございます。先ほどご説明いたし
ましたように運輸省が作成する白書で計画を定めております。具体的にはイギリス国内を
7つの地域に分けて、それぞれの地域ごとに今後30年間の容量拡張等の空港政策の基本
方針を示している。作成に当たっては、地域の意見を聞いている。白書は、その位置づけ
としては事業に対しての承認というものではなくて、運営主体が事業計画を作成していく
際の指針という位置づけだそうでございます。

例えば英国の南東部の長期計画としては、そのヒースロー、ガトウィックなどの空港に
ついて記述しておりまして、地域全体の見込みとして、2030年には旅客数は英国全体の半
分以上となるだとか、他地域より逼迫していて需要過多の状態だと。そういったことから
滑走路のさらなる効率的な利用、新たな滑走路の2本目の必要性を言った上で、1本目は
スタンステッドにつくる。2本目はスタンステッドの完成後、環境基準を達成を前提に、
ヒースロー空港を拡張するんだと。ただし、ヒースロー空港が環境基準などの関係で諸条
件に合致しない場合は、ガトウィックの方に敷設する可能性もあるということが触れられ
ているものでございます。

アメリカの空港に関する長期計画制度が8ページでございます。アメリカは運営主体は
ほとんどが市や郡という形になっております。各空港が空港整備に関する長期のマスター
プランをつくる。ちょうど真ん中に卵型が2つございます。各空港の運営主体が①の矢印
でありますように、マスタープランをつくって連邦航空局に提出する。連邦航空局がそれ
を集約して、5カ年の計画としてNP I A S、国家空港総合整備計画と訳せばよろしいで

しょうか、そういったものを策定して、2年ごとに議会に対して報告しているというものでございます。

アメリカの場合は、諸制度に違いがありますが、これをもとにA I P資金と③に書いていますが、いわゆるチケット税など空港の利用者の料金の何%だとか、あるいは1人当たり幾らという形で徴収した財源をもとにA I P資金を助成するという形で、空港の運営主体の整備の助成のための根拠となる計画という位置づけにもなっているようでございます。各運営主体は、当初定めたそれぞれのマスタープランをその助成資金などを前提に計画を改善して進めていくという構造になっているようでございます。

その次の9ページがオーストラリアの空港に関する長期計画制度でございます。オーストラリアも96年の空港法という法律に基づいて、運営会社が長期計画を作成する。エアポート・マスター・プランというものを作成する。この計画期間は20年間ということで、5年ごとの更新となっております。空港の開発対象や需要予測、空港用地の土地利用、騒音の見通し、対策等を記載する。これを担当大臣に提出して承認を受けないといけないという義務がございますが、その提出前には関係者の意見を聴取、あるいはパブコメの実施ということがございます。大臣の方は、承認に当たって、需要への適合性、周辺地域に対する影響、関係者の意見、民間航空安全局の意見等を考慮するとなっております。

例えばシドニー空港についての現在の長期計画の概要でございますが、ターミナルにつきまして、全体の拡大やA380への対応のための変更が必要ということが言われておまして、滑走路については、今後20年間は新滑走路は不要である、そのかわり誘導路やエプロンなどの改善は必要である、こういったことが計画に書かれているという情報がございました。

以上、長期計画について制度のとりあえず調べたものの状況をご報告させていただきます。

その次に、資本のあり方についてでございます。10ページから4ページほどは、現在の我が国の一般産業における買収を含め、M&Aの動向などを簡単に整理したものでございます。最新情報という観点で新聞情報やインターネットに頼らざるを得ない部分がございます。皆さん周知の事実もあろうかと思いますが、その辺はお許しいただいて、簡単に説明させていただきます。

まず10ページが我が国のM&Aの動向でございますが、平成18年は日本企業のM&Aの金額は約15兆円であった。この国際競争力を各企業が強化するため、海外の同業他社

に対する大型買収というのが最近は行われるようになってきているということでございます。

下の表では、新聞報道などでも取り上げられている主な買収事例とその金額を掲示させていただきます。なお、件数のベースで見ると、国内企業同士の小規模の合併の方が多くございますが、金額ベースでは、海外投資型の大型案件が高いシェアを占めている実情でございます。それぞれについては省略させていただきます。

11 ページが、我が国の敵対的買収の事例でございます。敵対的買収についてはいろんな定義があるようでございます。とりあえず対象会社の経営陣の同意のない状態での買収ということで整理しておりますが、従来は敵対的買収を行うものは、外国企業、投資ファンドということでございますが、最近では、日本の事業会社同士が敵対的な買収を行っているものもございます。

同様に表で記載させていただいておまして、保有比率がTOBの結果どのように変化したかということと、それに対応して、場合によってホワイトナイトとしてカウンターTOBが実施されたものだとか、増資引き受けを商社が行ったとか、そういったことを備考として整理しております。

その表の下のTOBは、その概要として説明させていただいております。なお、昨年末の会社法の証券取引法の改正ということで、市場外の取引だけではなくて、市場内・市場外の組み合わせによる場合も、3分の1を超える株式の取得には、すべてTOBが義務づけられているということでございます。

TOBと位置づけに入れていかどうか定かでないものもございましたので、そこからはずして、我が国における大量株式取得事例として、この四角の下の3行でございますが、そういったものもあるというのを掲示しております。

その次の12 ページが、こういった状況の中で、現在の我が国一般の敵対的買収に対する防衛策の状況でございます。上の四角の中は、今ご説明した敵対的買収の定義などを書いてございますが、2つ目の三角印で始まるところでございますように、敵対的買収は一般になぜ行われるかということ、買収される企業の本質的な企業価値が適切に株価に反映されていないために起こっているということでございまして、主な原因として、非効率な経営が行われているものと、②の市場にその企業の価値が適切に伝わっていないということ等が原因だというふう generally 言われております。

ただ、一番下の4つ目でございますが、その買収の中にも、企業価値が高まって良いも

のもあるのですが、一方で、①で一時的な支配をして、その事業に関係ない不動産を処分して、その処分利益で一時的な高配当に伴う株価急上昇の機会をねらって高値売り抜けを目的とする買収だとか、取得株式の高値買い取りを要求するような目的とする買収など、短期的利益のみを追求する、将来の企業価値を損なうような買収もあると一般に言われております。

こういったものもあることから、防衛策として各企業が講じておりますが、下の四角でございます。一般的に有効な防衛策は、①で適切な設備投資を行う。②で事業リスクに応じた適切な資本と負債のバランスを保つ。それから投資家向け広報を行うということで、株式時価総額を上昇させまして、括弧の中にございます、本質的な企業価値を株価に適切に反映させること、これが最も重要な防衛策と言われております。

これ以外に、よく新聞などでも書かれておりますが、企業価値向上に向けた経営努力をするとともに、平時導入・有事発動型としての防衛策というので、合理的な範囲内で利用される限り、株主平等原則に反せず許されるということで、導入されているものがございます。

これは企業価値研究会の報告書などから引かせていただいておりますが、例えばライセンスプラン、黄金株（拒否権付き種類株式）、そして定款変更といったものの防衛策が導入されているということでございます。時間の関係もございますので中身は省略させていただきますが、そういったものがあるということでございます。

その次に、投資ファンドの日本向け資金の動向ということで、これも現在情報を確認中のものもございますが、新聞の調査、報道などによりますと、投資ファンドが日本企業向けの投資として予定している資金というのは4兆円あるということでございます。そのうち外資系の投資ファンドが6割を占めるという状況で言われております。これは年金や大学の基金などをベースにしているのが多くございます。

ちなみに三角の3つ目にありますように、日本における累積の投資額は2兆円ということですから、4兆円ということは倍以上の投資待機資金がある。

加えまして、4つ目に書いてございますように、一般に買収などを行う場合、自己資金に加えて、金融機関から自己資金の3倍から5倍程度の借入金を調達して、買収を行っているということでございます。仮に自己資金の4倍という計算でしますと、20兆円の投資可能総額が現在あるという状況のようでございます。

主な投資会社について新聞報道でされているものを掲示しております。若干私どもでそ

れぞれについて確認できないでおりますので、そのままのデータだということをご了承の上ご覧いただければと思います。

それから、そういったファンドの状況の中で、第1回の懇談会ではフェロビアルのB A Aの買収についてご説明させていただきまして、その他の海外の状況として、先ほどオーストラリアのマッコーリーのシェアなどが出てきましたので、マッコーリーの概要について簡単に説明させていただきます。

これはオーストラリアを主要拠点とする空港の投資ファンドでございまして、空港の運営主体に出資して、空港の業務改善とキャピタルマネジメント、有効な資本の活用の経営を行っているということでございまして、マッコーリー・エアポート自体も株式上場しているということでございます。シドニーのほか、この表を見ていただければわかりますように、コペンハーゲン、ブリュッセル、ローマ、ブリストル、バーミングハムにそれぞれ一定割合の保有をして投資しているような状況でございます。一番右のE B I T D Aで利益水準を比較していただきますと、大体こういった形の空港に出資しているということでございます。

それから、マッコーリーについて現在進捗中だということでございますが、資料の15ページで、シドニー空港とカンタス航空についてそれぞれ出資しているということでございます。その下の表を見ていただければわかりますように、マッコーリー・グループ、これはマッコーリー・エアポートという上でご説明したものを含めたグループ全体でございますが、シドニー空港、左斜め下に64%という出資の状況がございます。

一方で、カンタス航空に関しては、右の丸にございますエアライン・パートナーズ・オーストラリアというところに15%出資している。そこはアルコというオーストラリアの会社と足して61%ほどで、オーストラリアの法律の規制で50%以上がオーストラリア企業でなければいけないということで、ここで50%をクリアしておりますが、そこがカンタス航空に100%出資している状況でございます。

現在、豪州航空最大手のカンタスが、マッコーリーの企業連合の1兆円の買収提案を受け入れると発表したという報道もございまして、今その進捗状況、情報収集に努めているところでございますが、仮にそういった状況を前提にすると、こういうスキームになります。

真ん中の下に書いてございますように、シドニー空港自身は、空港法では5%以上の保有が禁止ということでございますので、カンタス航空自身は一切株は所有していない状況

でございますが、実質上マッコーリー・グループがそれぞれ 64%、15%持っている状況になっているようでございます。これも先ほど申しましたように情報はまだ確認中のものもでございますので、若干新聞情報そのまま書いているという部分がございますので、あらかじめご了承ください。ただければと思います。

こういった諸状況をご報告させていただきますとともに、先ほど外資の規制などの表の中に、政府保有の状況を各国で行っているものがございました。我が国の会社法、旧商法でございますが、それに基づく主な議決等の権能といえますか、その持ち分比率を簡単に示させていただいております。1株を持っていれば、株主総会の目的事項に関する議案を株主総会で提出できるだとか、そういった議決権の根拠がある。

その次は、100分の1以上、あるいは300個以上の議決権を持っていれば、株主総会の議案提出権がある。

100分の3以上の議決権を持っていれば、株主総会の招集を求めたり、会計帳簿等の閲覧等の請求ができる。

それから、出席株主の議決権の2分の1以上を持っていれば、普通決議として、取締役の選任、解任、取締役報酬等の決定、貸借対照表等の決定、こういったものに議決を行使できる。

それから、特別決議として、一番下の株主総会出席株主の議決権の3分の1以上持っていれば、監査役の解任や資本の減少、事業の譲渡、会社の解散ということも議決できる。こういった要素でございます。

若干最近の会社法と照らし合わせておりますが、簡単に示すために少し省略したりしている部分はございますので、その点はご了承ください。ただければと思います。

17ページが、海外の空港の資本に関する制度の事例でございます。これも同様に、先ほど調べた各国の空港について調べております。イギリスについて見ますと、空港名：ヒースロー、BAA、主要株主、ここまで一緒でございます。上場については1987年に上場し、第1回でご報告しましたように2006年に上場廃止しております。国等の保有義務、外国資本の保有制限はございません。大量株式保有も、2004年までは15%の制限がございましたが、現在はございません。黄金株についても、2003年までございましたが、2003年に消却をしているという形で、各国を調べてございます。

フランスについて見ますと、2006年に上場いたしております。国などの保有義務は、フランス政府が50%以上の保有義務がある。

ドイツは、2001年上場してございます。現在の規定としては、2011年までは州と市で過半数を保有する合意があるというものでございます。現在ドイツ連邦政府は6.6%ということですが、07年3月までに持ち分を売却する予定だと聞いております。フランス、ドイツとも外資の規制などは一切ないということでございます。

オランダにつきましても、現在未上場で、いろいろ議論されているようでございますが、オランダ政府による50%以上の保有義務が行われているということでございます。会社の定款で株式の譲渡制限があるということでございます。

中国については、現在調査中でございます。

その次のページ、タイ以下でございますが、タイについてはタイ政府による保有義務があって、現在70%の株をタイ政府が持っているということでございます。この保有義務がどの程度あるかは今調査で確認しているところでございますが、そういった義務があり、かつ外資については、一の主体が5%以上の保有をしてはいけないという制限があります。外資規制と大口規制をかけたような形になっております。

デンマークについては、上場しておりますが、基本的に諸規制はないという形。イタリアも同様でございます。イタリアは現在上場廃止されております。オーストラリアは現在未上場でございます。外資を49%以下という規制をしております。それから、先ほども触れましたが、航空会社は5%以上保有してはいけない。オーストラリア内の主要空港間の持ち合いは15%以下という形になっております。

その次が環境・共生策の実施にかかわるものでございます。3拠点空港のうち、内陸にある成田空港について、最も環境対策、地域共生策の必要度が高いことから各種制度ができておりますので、それを19ページ、20ページで簡単にご説明させていただきます。

そもそも成田空港会社法という法律で、業務の範囲として環境対策、共生策を実施することを規定しております。左の四角の上の丸印の1つ目で、航空機の騒音により生ずる障害防止、損失補償のための事業というのが法律で事業として規定されている。これに基づいて防音工事への助成や移転補償などを行っている。

それから2つ目の丸でございますが、周辺的生活環境の改善に資するために行う事業というのも業務に規定されておまして、成田空港の周辺地域共生財団というものをつくりまして、それへの出資、あるいは周辺対策としての交付金の交付を行っております。

加えまして、下の星印のところでございますように、会社は生活環境の改善への配慮と、先ほど申した対策の事業を適正かつ確実に営まなければならないという配慮義務が法律上

規定されているものでございます。

右の四角は、先ほどの生活環境改善事業としての共生財団への出資の義務についての内容でございます。基本財産は6億円で、千葉県と関係市町からも半分出資して構成され、運用財産は100億円でございます。これも同様に千葉県と市町から半分を出していただいで行っている状況でございます。

主な事業内容は、助成を受ける者への再助成とか、隣接区域まで広げた助成、あるいは騒音に伴う健康影響調査というものを行っている。

右下の四角は、周辺対策交付金として、成田空港の開港以来関係自治体に交付して、これをもとに環境対策を行っているということでございます。これまで総額760億ほど投じておりますが、これは制度としては航空機燃料譲与税の譲与に相当するもので、成田空港の場合は国内線が少のうございますので、それに見合うような国際線から確保して、環境対策に投入しているということでございます。

その環境対策・地域共生制度の概要でございます。第1回に提示したものを数字を新しくして左に提示してございます。3,236億円をこれまで投じて環境対策を行ってきたということでございます。

右の方は、移転対象についてここに記載しているように、約900件ほどを対象にこれまでも移転補償を出したりして対策を講じているものでございます。

最後に21ページでございますが、各国の評価として出ているものとして、空港民営化の成功例と失敗例として挙げられているものでございます。ただ、上の四角の中の1つ目の三角、どういう点から評価するかによって成功・失敗の判断は異なるので、一概には言えないのではないかと思います。とりあえず2つ目の三角にございますように、上場後の株価の推移から評価すると、成功例としてBAA、失敗例としてチューリッヒ空港が挙げられるようでございます。

左のBAAの株価の推移の表を見ていただければわかりますように、87年の上場後、運輸産業の平均と比較して、BAAの株価は順調に高めに推移してきている状況でございます。

右はチューリッヒ空港の株価の推移でございますが、スイスの市場平均に比べて低く推移してきている状況になっております。ただ、これは一つはスイス航空の拡大戦略と連動して財務体質や収益見通しとかけ離れた拡張戦略を選択してしまったことや、そのスイス航空自身がテロの影響で破綻したこと、それから空港近くで空中衝突を行わせたというこ

とから、株価で低迷したのではないかとされておりまして、それも一概に評価できないところでございます。

それから、民間セクターで整備を進めて運営を行っていたものが、当初の計画どおりいかなかったという点から見ると、トロント空港の第3ターミナルというものが掲げられているものでございます。いわゆる失敗例として一般にされておりまして、左下の四角にございますように、BOTの方式で契約期間40年で、91年に開業したものでございますが、契約期間の40年のうちわずか5年の段階で経営が低迷したので、公的機関が550億ほどの価格で買い取ったというふうにされておりまして、これも旅客数の減少は湾岸戦争に生じて起きたとか、テナントをめぐる訴訟があったとかそういったことも原因なので、民営化自身の評価につなげるのはどうかということもあろうかと思いますが、とりあえず海外の事例の報告でございます。

以上、資料3と資料4について簡単にご報告させていただきました。

●座長

ありがとうございました。

主要な論点を挙げていただいた後でそれに関係するような資料をご説明いただいたということで、皆様のご判断材料ということだと思っておりますけれども、今日はこの論点を皆さんにご議論いただくことが主要な目的でありまして、その意味ではこれから1時間ぐらい忌憚のないご意見を伺いたいと思っております。どなたからでもどのところからでも結構ですので、議論ということにさせていただきますが、いかがでございましょうか。

●委員

質問ですけれども、9ページにシドニー空港の例を挙げていますが、今後20年間、新滑走路は不要というふうな計画になっているようなのですが、シドニー空港の今後の需要はそれほど拡大しないという需要予測に基づいてこういう計画が出てきたのか、あるいは誘導路やエプロンの改善をすればかなりキャパシティが上がるのか、その辺をもう少し詳しく教えていただきたいのと、どういうことで新滑走路が不要になったのかということをお伺いしたい。

それから、最後にBAAを成功例としてお挙げになっているのですが、これは株価で見ると成功例ということなのですが、最初に掲げているように、成功・失敗の判断は異なるため一概に言えないわけなのですが、この成功例としても、ある種マイナス面が出てきた面があるのかどうか。株価で判断すれば成功なのですが、視点を変えてもこれだけ高い評

価になるのかどうかというのを教えてください。

●成田国際空港課長

1点目のシドニー空港の長期計画の中の滑走路不要ということの背景ですが、はっきり申し上げますと、まだ詳細に事実関係を確認できておりません。ただ、前提として今委員ご指摘のように、今後の需要と現在の施設のキャパシティーの余裕等を見て、20年ぐらいは不要だという判断をしたのではないかとか、あるいは誘導路やエプロンを改善することによって、それなりに滑走路がなくても容量は増やすことはできるということで、需要に対応できると判断したのではないかと推測しておりますが、そこまで確認できておりません。

それから、2点目の方の成功例、失敗例は、まさに株価の観点からだけ評価するのは一面的過ぎるというのは事実だと思っております。チューリッヒ空港も表を見れば、当初の間はほぼスイス市場平均と同じように推移しておりますので、そういう意味でこちらに失敗例として整理したのは、先ほど申したように他の要因もあったのかもしれないというのはあります。

一方で、BAAにつきましても、これはイギリスの政策もあってこういう形で推移した上に、黄金株などの政府の関与も一切廃止して、その後第1回で報告したようにフェロビアルによる買収が行われました。したがって、それ自体は資金を調達してそういう形になったのですが、現在の状況を見れば、フェロビアルなどが各国に投資していた空港ビジネスとしてのものを各国から投資を引き上げて、イギリスの空港を中心に対応していこうとしている面があるとか、それから事業の見直し、非航空系事業をさらに増やしていこうとか、それに特化していこうとしているとかそういったものもございます。さらに加えて上場も廃止しておりますので、そういった点では今後注視しないといけないのは、上場廃止ということで一般の例えば情報公開、一般の商法、会社法の情報公開、上場廃止することによってクローズの状況も注目しないといけないのではないかと思っております。

●委員

私が質問したかったのは特に上場廃止のところなのですが、上場廃止をすること自体がこの方式として可能だったわけですね。その上場廃止後に何か話題になっていることがありますか、先ほどの透明性とか、着陸料の問題とか、いろいろな料金の問題とか、何か上場廃止後に大きく変わったことというのはあるのでしょうか。

●成田国際空港課長

昨年の春先から進んで、去年の8月にほぼ買収を終えたという経緯がございます。まだ半年弱しか経過しておりませんので、まだそれらの情報収集や分析が十分できておりません。これからまた情報があればご紹介したいと思います。

●座長

よろしいですか。どうぞ。

●委員

この資料4は大変な労作で、本当にご苦労さまでした。ちょっと興味を持ったのは国等の長期計画と運営会社の関係ですが、民営化すると、民営化された空港運営会社は独占的な方がもうかりますので、恐らく設備投資は非常に消極的になるはずで、それを防ぐために公的な関与で長期計画を持たせている。各国それぞれ工夫しているというのがわかって興味を持ちました。ただ、恐らくこういうのは机上のプランになりがちであって、こういう一応もっともらしい仕組みにはなっていない、どこまでそれが実際に機能しているのかどうかというのはもう少し検討してみないとわからないし、これも外国の制度を参考にするのはいいのですが、日本として独自にそういった問題を考えていかなければいけないだろうなということを感じました。

それと1点、空港使用料の料金比較のところでも2ページですが、これについては定航協の方が恐らく異論がおありになるんじゃないかと思って。この際、我々として中立性を維持するために、定航協側に反論があればぜひ発言していただきたいと思います。なければいいですけども。

●座長

その点についていかがですか。

●定期航空協会

空港使用料については再三、定航協として数字のとらえ方について指摘しておりまして、この着陸料、緑の部分を見ていただきますと、日本国内の着陸料は相対的に高くなっております。もちろんロンドンのヒースローあたりは青のところが大きくなっておりますが、これは国や地方自治体に支払われる税金が含まれており、日本とは必ずしも対象が一致しておりません。そういったもののとらえ方によって1人当たりの旅客が負担するもの見え方が変わってきますので、そういったところを十分配慮しないとこのグラフの読み取り方が間違ってしまうと考えます。

●座長

よろしゅうございますか。

これはちょっと確認が必要ですけど、ヒースローのブルーのところはたしか季節別、時間帯別で変わる。昔はそういう制度をとっていたのですが、今はどうかわかりませんが。だから、そういうこともあるかもわかりませんね。飛行機に積んでいるお客さんの数でもって徴収するような料金制度になっていたと思います。ヒースローはものすごく細かい料金表を出しているの、それを持ってくれば計算は確認できると思います。

もう一方で、ちょっと打ち合わせのときにお話ししたのだけれども、エアラインから支出を幾らしているかというとり方で、恐らく定航協さんなんかはそういうデータをお持ちなので、場合によったらそういうものを出していただくということだと思います。ただ、今回ここで議論するのは、恐らく高い低いという問題も重要だけれども、それ以上にどうやってこういうレギュレーションがあるかとか、あるいはこの先どういうふうに見ていくか、日本としてその考え方をどうするか、そういうことなのだろうなと思っております。ですから、後でちょっと言おうかと思っていたのですが、その辺の資料をまたご用意いただくとうれしいと思っております。

どうぞ。

●委員

今の1人当たりの空港使用料などに関係するのですが、大きく分けると比較的トータルが少ないものと、すごく大きいものと、平均的なものと、大きく3つのグループに分かれると思うのです。これは要するに1人当たりの話ですから、例えば着陸料というのは飛行機が1回降りたら幾らですよ。そうすると例えば満杯乗っているのと1人しか乗っていないのと、そんなことはあり得ないと思うのですが、その負担が全然違うわけですね。そうすると乗客数が多くなれば減っていくという性格のものと理解すればよろしいわけですか。そういうふうに理解すればよろしいわけですね。だからこのデータは、満杯でできるだけ来てくれるところであれば、1人当たりは減るのだというふうに理解するわけですね。ところが1回当たり幾らというデータというか、大きなものと小さなものと料金が違うのかもしれない、1回当たり幾らというのは、このデータの国際比較したものはないのですか。

●成田国際空港課長

委員おっしゃるようにこの表自身は前提条件として、B777に75%のロードファクターだという前提にしていますので、したがって、乗っていることを前提に各国の比較をして

いますから、それはロードファクターが高くあれば1人あたりは安く出てくるということがまずございます。それから、1機当たり着陸する場合にどうなるかというのは、それは調べてお出しできると思います。

●委員

あと75%で、大体今実態としてどうなっているのですか。もちろんばらばらだと思うのですが、エアラインごとにとか、それぞれ季節ごとにとかいろいろあると思うのですが、その辺はどのようなデータになっているのですか。

●航空局長

75%はちょっと高めです。実際は65から70ぐらいが適正な利用率です。これはあくまで試算でやっておりまして、成田会社がやっているものです。成田会社は騒音ごとに、低騒音機は着陸料を安くしているのですが、これは一番騒音の低い777でやっていますので、成田会社はやや有利に出ております。それから、P S F Cしか日本の空港は乗せていませんが、海外の空港は税金なんかみんな乗せている。日本も関係する税がないとは言えませんので。

●座長

よろしいですか。他にいかがでしょうか。

●委員

それから、民営化して上場したと、あるいは民営化しないでずっと国の施設として維持している、あるいは民営化して1回上場したのだけどまた廃止になっているというのがあるのですが、この利用者の立場から見てそういう評価というのですか、利用者の立場、旅客の立場と言った方がいいと思いますが、それについて何か弊害とかメリットはどういうふうに出ているのですか。つまり料金、要するにコストですね。料金が安くなっているとか、高くなっているとか、いろいろ民営化することによる懸念が書かれているわけですが、民営化したとき、あるいは上場したときに、このような懸念が本当に出ているのか、逆に単なる杞憂でむしろメリットが出ているのか、その辺の評価はどういうふうに評価されているのか。そのデータがあるのかないのかわかりませんが。実際やってみて経営ができなかったという例もあるようですが、それ以外に乗客として、独占で高くなってしまっただけ高い料金を払わされていることになっているのか、そうではなくて非常に合理的にコストが安くなって合理的に料金が決まっていると考えているのか、どのようになっているのか。民営化してもしなくてもその辺は変わらないのか、その辺はどういうふうになって

いるのでしょうか。

●成田国際空港課長

大変難しく、まさにいろいろアドバイスいただきながらとは思っているところですが、利用客という場合に、今回いろいろ関係者の意見を集めた場合にも、この空港の利用者という意味では、一つはエアライン自身が一番の利用者、直接の利用者であります。そういった面で見ればエアラインから強く言われているのは、現在の先ほどの表の着陸料自身が安くはない高くないの評価はあるにしても、さらに特に地域的独占だということも加味して、かつエアラインからすると利用者で弱い立場になるものだから、それが経済的な必然性から上がっていくのではないかという懸念を強く持たれているということがございます。

それからもう一つは、エアラインさんからも第2回のヒアリングであったように、そういったものについてコントロールしないといけないと思っている上に、その情報開示が必要だと。特に商法、会社法や証券取引法などの規制だけでなく、さらにそういったものが開示されることがユーザーとして望ましいということもあるようでございます。ただ、その懸念がどこまで正しいかというのは私ども評価できないでおります。

それから2つ目に、個々の旅客として見れば、一つ一般的に言えるのは、空港会社が安定的な基盤として事業を行うために、飛行機の着陸に伴う収入だけでは安定的ではないので、いわゆるリテール事業などの関係事業で収益を上げようと。これはお客さんが空港に何千万と来ますから、そこからまさに収益を上げるというのは安定基盤につながるということで、どの空港も海外ではやっているのが多くございます。したがって、そういったことは旅客からすれば非常に空港での利便性が上がるということがございます。

一方で、イギリスなどの例でこれもさらに確認しないといけません、そこに余りに走るばかりに空港内に非常に店がたくさん出過ぎて、空港内で非常に不便に陥っている。どっちが便利かという評価があると思いますが、スムーズに歩けないぐらいになっているものもございます。そういう評価をどうするかということもあります。ただ、空港もそういった意味ではお客さんへのアピールも、空港間が独占だと言いながらも他の並びの空港との競争があるので、やはりあそこの空港から飛び立つ方がいいね、というふうになるように努力するのではないかという評価が一般にはあるようでございます。

それから、貨物の方からすれば、これは貨物事業者、フォワード業者から見て、またこれも利用者の一部であります。したがって我が国の空港の場合、とかく旅客優先になりがちの中で、今回の意見照会の中でも、貨物施設の整備が遅れている、あるいは今後そこを

ちゃんとしてほしいという意見が出ておりました、それが上場後どのようにされていくかというのを見ていかないといけないなど。若干感想めいたところですが。

●委員

多分空港会社としては、収益をできるだけ上げなければいけないわけですね。売り上げを増やさなければいけないだろう。そうすると旅客の数を増やした方がいいのか、旅客機を増やした方がいいのか、貨物機を増やした方がいいのか、これは需要動向もあるのですけれども。それから、たくさんの旅客を乗せてくれるところがいいのか。多分そっちの方がいいと思うのです。そっちの方にシフトしていくと思うのですけれども、その航空会社がどこに着陸させるかを選ぶのは、空港会社の権限ではないのですか。つまり収益を上げなければいけないわけですね。貨物にシフトしたり、旅客にシフトしたり、あるいは旅客機の中でもどこのエアラインがたくさん人を連れて来てくれるのかという判断を通常、売り上げに貢献するわけですから、民間会社はするわけですが、その辺は空港会社ほどこまでの権限を持っているのですか。

●航空局長

どこの空港に飛ぶかというのはエアラインの方の判断で、それはその空港の使い勝手のよさ、料金なども含めたものもあると思いますが、まずは需要ですね。お客さんがいるか、貨物があるかというところをエアラインは目指しています。

●委員

発着枠というのはいっぱいですよ。それは当然手を挙げたらすぐ簡単に入れるものではないわけですね。例えばビルの管理をしているパルコなんかは、家賃の歩合制で一番売り上げを上げているところにどんどん変えていっているわけですよ。そういうシステムで売り上げをできるだけたくさん取って、収益を取っていっているわけですね。ただ、そこまでのダイナミックなことは、あなたのところは旅客数が少ないからできない、違うところにするよというわけには多分いかないと思うのですが、その辺の弾力性というのは空港会社にはどの程度認められているのですか。枠の配分の話です。

●航空局長

例えば成田が全く自由に料金も決められるというような形で完全民営化されました。そのときに需要は当然十分あるわけでありますので、エアラインはどうしても入りたい。そこでどういう結果になるかという、着陸料がある程度上がってもビジネスが成り立てばどんどんみんな目指してまいりますので、完全なマーケットメカニズムに任せれば、空港

会社はどんどん着陸料を上げてもうけて、最大の利益を享受することになりかねません。それでいいのかという議論をお願いしているということです。

●委員

上がるのは問題ないのですが、数が来ればですね、単価の話ですから、ここは要するに1人当たりですから、1人当たり数が増えれば、旅客の数が増えれば売り上げが増えるわけですね。

●航空局長

単価ではなくて、我が国の大事な世界に対する窓口として苦勞して整備してきた拠点空港が、みずからの企業経営の利益追求だけのためにどんどん着陸料を上げて、しかもお客様がいるという状態で、利益だけ追求していいのかということです。

●委員

もちろんそれは極めて問題だと思うのです。そうじゃなくて、同じ着陸料でもお客の数が来ればいいわけですね。要するに1機、2機の話ではなくて、何人の話なのですね。そうすると周辺の使用量などがドーンと増えていきますよね。そうするとそれは売り上げが増えるわけです。いろんなものも買っていただけるということになるわけですね。そういう観点で見たときに、空港会社、私とその社長になることはあり得ませんが、そういう立場だったら、できるだけ収入を上げていただく、たくさん人を持って来ていただく、旅客をたくさん持って来ていただくところに、空で飛ぶんじゃなくて、というところできるだけ枠を渡したいという気持ちが出てきますよね。それはそこまでの弾力性が、完全な弾力性というのは問題だと思うのですが、どういう枠、判断、権限が空港の会社に認められているのか。これは自由なのか、それとも一定の枠が与えられているのか、どちらなのか。

●成田国際空港課長

海外の例なども含めて、一般的に空港のキャパシティーに余裕がある場合、あるいは空港が若干魅力に欠けるような場合などでとられている方策は、例えば1機ごとの着陸料について特定期間、値下げをしますとか着陸料を下げますというような政策がとられていたり、あるいは先ほど座長おっしゃったように、時間帯別といった形で料金を変えて、できるだけ平準化して、全体の収入を上げようという努力をしている空港もあるようでございます。

それから、おっしゃるように旅客の数が増えれば、機材もそれに対応して大きくしてい

くとなれば、着陸料のベースも増えていくという誘引になったり、あるいは空港の経営としては、お客が増えればその空港内のみずからの事業へお金を落としてくれる。こういったことから経営の収益拡大を目指していこうということも行われているようでございます。

●委員

そのとおりなのですが、その判断が空港会社だけの判断でできるのか、それともいろんな規制があるのか。

●成田国際空港課長

実際には空港会社の判断で。

●座長

ただ、これは国際空港のことを言っているので、ある意味ではかなり制約されているという見方もできるわけですね。国際空港というのは、2国間協定でほとんどの場合は便数や乗り入れの地点を決めるわけで、特に成田みたいに混雑しているところは、もう入りたい入りたいという国はたくさんあるけど、なかなか入れない。そうすると2国間協定上で便数が決まるというのが一つあります。そういう面では空港会社の自由度は少ない。それからスロット自体も、例えばどういうふうに配分するかというのも、空港が配分しているのではなくて、スロットの配分のメカニズムが別途あってやっていることなので、かなりそういう面では自由度が小さいと言えらると思います。ただ、今お話がありましたように容量制約がないようなところでは、かなり戦略的なことができるかもしれませんね。

●審議官

今スロットの配分の関係で座長からご指摘がありましたので、ちょっと付随してご説明しますと、成田空港は従来からほとんど発着枠に対して、物理的に存在する発着枠に対して、航空会社の要望の方がはるかに高い空港なものですから、ずっとパンパンで凍結しているのですけれども、時々ある程度スロット、100とか200という単位でスロット配分しようというときには、そこに飛ぶ権利というのを持っている国があって、それをまず列挙して、それがどこまでの権利を持っているかをまず分母に置きまして、それでその総数のうち例えばアメリカならアメリカ、アメリカはちょっと例外的ですけれども、例えば韓国なら韓国といったところがどのくらいの権利を持っているか。それを分子、分母に置いて、出てきた100スロットに掛け算をやって配分する、こういう形を原則としています。いろんな細かいIATAのルールなどがありますが、公平に配分しなくてはいけないということで極めて透明性のある形でその配分を行っているのですが、そういう意味では既にあ

るルールに従って配分しますので、空港会社の裁量というのはほとんどゼロであります。成田については、少なくとも将来にわたっても、従来と同じような形での発着枠の配分が行われるのではないかと予想されます。

●委員

条約が優先されるのですね。

●座長

どうぞ。

●委員

今の点も含めて4点ほど感想めいたこととお話しさせていただきたいと思います。1点目は細かい話で恐縮なのですが、非常に勉強になりました資料3の6ページの事業運営の観点の①で、株主利益のみを重視する懸念についてどう考えるかというところで、これは非常によくそういうことで考えないといけないことなのですけれども、最初のところで「利益・配当につながらない能力増強投資」ということが書かれていますが、これは利益のみを重視している場合、利益につながらない投資をすることはないので、趣旨はよくわかりますが、ちょっと文章表現があれなのではないかと思います。ただ、能力増強投資の部分で、そもそも民営化された会社がどの程度負担を負うのかところによって随分変わってきますので、そういうご趣旨なのだろうと思います。

それが2点目のコメントにつながるのですが、直近、ご議論があったように、民営化されたといっても、あるいは完全民営化といっても、当然さまざまな国際的なレギュレーションであるとか、事業法でどうするかとか、先ほどのところの長期計画をある程度政府が関与しているとか、こっち側の制約が随分残っているはずで。もちろん、残らずに全くフリーにするということはほとんど机上の空論だと思うのですね。そうするとそちら側をどうするかというところがまだかなりグレーになってきていて、そちら側の部分も今条約のところの話がありましたように、ここで今議論するとき、ある程度自由度のきく部分と、全く自由度がきかなくて、ここはある意味で所与として考えざるを得ない部分と、そこも白黒、0、1ではないと思いますけれども、ある程度その辺の仕分けがあるのだと思うのです。そういうところを少しフォーカスしていただけると、どの辺のところを結局動かし考えられるのかというところの見通しがよくなるのではないかと思うのです。

皆さんご議論されているように、この種の問題に関して完全に民営化された株主が全く自由にできるということはないはずでして、恐らく前回のヒアリングのときでも、当然そ

それを前提として株主は入って来るということですから。そのときに透明性、公平性、公開性にかかわるところですけれども、どの程度動けるのかというところが重要かと思うのです。

こういう運営会社の民営化というときに、ちょっと卑近な例で恐縮なのですが、すぐイメージで我々なんかするのは、大学の中の学食を事業者に開放するというやつですね。あれも最近いろいろなものが出ているのですが、ああいうふうになったときに、基本的にはどの業者がやったって別にいいわけなのですね。いい業者がやってサービスやってくればいいわけなのですが、問題点は可能性として2つあるのです。1つは先ほど自然独占性というお話があったように、そこで入った途端に値上げする。学食なのに2,000円ぐらいするということになると当然困るわけです。事業者としても、そんなに高い価格をすればお客が来なくなれば困るわけですが、やはり独占のメリットがあって、周りにレストランがないとすれば、そこで買わざるを得なくなるということですね。

もう一つ可能性としてあるのは、突然我々は大きなレストランが必要だということで、校舎をつぶしてくれと言って大きなレストランをつくる。そこで失敗してしまって退去してしまって、大きなレストランだけが残るという話になると大きな問題が起きるわけです。これは設備投資にかかわってくる部分で、設備投資にかかわってくるときに大きな問題が起ころのは何かというと、ある種の不可逆性が発生するからなのですね。

要するに民営化、あるいは競争原理の一つのメカニズムというのは、成功した人が生き残り失敗した人は退出していくわけですね。その過程で料金とかサービスの向上が図られていくわけですが、そのためには、うまくいかなかった人は退出して変わっていかないといけない。株主なり運営会社は変わっていかねばいけない。変わっていったときにそこに不可逆性があると、突然やった投資が失敗したから私はすみませんといって、じゃあ設備投資だけが失敗したら設備投資だけが残るということがあると、ある種の不可逆性があると、そこに当事者だけのことを考えてはいけない部分がある。

先ほどご議論がありましたように、長期投資に関していえば、多くの政府の関与があるのはどうしてかということ、やはり不可逆性があるからだと思うのです。だとすると公共性というところで経営透明性・公開性も重要、③のご指摘はそのとおりなのですが、そこで長期的な設備投資にかかわる部分は不可逆性があって、そのところでは完全民営化を自由にやらせてはいけない部分があるということではないかと思います。ですから、投資に限らずある種の不可逆性があると、自由にできないというところが一つのポイント

かと思えます。それが3点目です。

4点目のところは、先ほどご議論があったような、告示を踏まえた長期的な施設整備ということなのですが、この種のところは見通しが政府の方がいいというほかに、航空需要の場合は政府のさまざまな施策と長期需要がかなりリンクしているので、今ゲートウェイ戦略とか出てくればそれで大きく需要が動くわけですから、全体の政府の政策と絡めて需要を組んでいく。場合によると政策から需要を決定していくメカニズムがどうしても要るわけですね。ここの部分をどれだけ積極的にやるかというのがこの種の民営化のポイントかなと思えます。私はどっちかというところだけ大きな公共性を持っているところですから、その政策的な関与はどうしても残るのではないかという気はしております。

ちょっと長くなりました。

●座長

ありがとうございました。

事務局の方で何かコメントございますか。

●成田国際空港課長

先ほどおっしゃった自由と所与の要件の整理というのは、これから整理していかないといけないと思っています。特に国際空港の場合は、いずれにしても世界の各空港との競争の中です。一方で国際的な先ほどの枠の配分を初めとした一定の国際的なルールがございますので、そういったものは所与の条件。当然、イギリスにしろどこの民営会社もそれを前提としてやっておりますので、それはそういったものを前提にしていけないといけないと思っています。

ただ、その次にまさに私どもこれから難しいなと思うのは、この長期的なビジョンに基づいて会社が経営戦略として投資をしようというその投資につきまして、この国際拠点空港の意義、必要性からすれば、国全体、国の経済、航空政策といった観点からの全体的なビジョンというものと相克といいますか、そういったものの兼ね合いが出てくると思います。要は投資決定の最終的主体なり責任者はどちらにするのかという議論になっていくのではないかと思います。

加えて投資ということは、結局その資金を回収しないといけない。特に完全民営化したら回収するとかその資金の回収は、結局料金をどのように設定するかという料金戦略にかかわってきます。結局その投資決定にしても料金設定にしても、本来自由競争の市場においては、それは企業に任せていけば、委員おっしゃるように淘汰されて失敗した場合は別

の人が簡単に出て来るということなのですが、空港の場合は大変場所も特定されますし、巨額の資金もかかっている。簡単に代替できない。一方で国民経済に直結するので、停滞もしてはいけない。1日たりとも休ませていけない。こういう中で本当に投資決定に委ね、失敗のリスクもおかせていいのだろうかというところが課題になってくると思います。

各国そういうのは工夫しているところであります。そういう意味で委員おっしゃるように、完全な全くの自由競争の中の自由にしていないというのは各国の例を見てみたらそういう形ではありますが、一方で完全民営化を進めていく中で、それらをどのように整理しなければいけないかというのは、まさにこれからアドバイスなりいただければ幸いだなと思うところでございます。

●座長

よろしいですか。他にいかがですか。

●委員

一定の規制というのは当然必要だと思うのです。ところが、一方民営化する以上は民間の知恵も非常に大事だと思います。知恵の発揮ができるような形にしてあげないとなかなか効率化できないわけですね。もうガチガチにしておいて自由にやりなさいといったって、自由にできっこないわけですから。その辺の幅も大事だと思います。これはバランスをとるのもものすごく難しいので、言うのは簡単かも知れませんが、実行するのはなかなか難しいと思うのですが、ある程度裁量性も与えてあげて収入ができるだけ上がるような、全体の利用者に負担させないで、着陸料を上げないで収入が上がるとか、何かそのような工夫の余地はある程度裁量を与えてあげないと。同じような条件、今の株式会社がどうなっているかわかりませんが、同じ形で右の方にポンと持って行ってもなかなか難しいのではないかと。民営化のいいところは、民間の知恵を生かせるところが一番いいところなので、その知恵を生かせる余地をできるだけたくさんとってあげる。ただし、かといって完全に自由にして、何でもいいよということにはもちろんならないと思います。

●委員

今私も発言しようと思って時計を見たらもう 30 分もないので、発言をやめるというか慎もうと思います。先ほど来ご議論しているのを伺っておりまして、私もそのしり馬に乗って申し上げたいことが5つか6つあるわけです。

例えば国際拠点空港、ここに論点、資料をこれだけまとめていただいてあれですけど、意義とか必要性のところ、定義というのははっきりしているのかなと。例えば第1種空

港であれば、主として国際航空運送に供する飛行場というのは、空港整備法的定義があると思うのですけれども、大都市拠点空港、羽田なんかはそうだと思うのですが、どこがどう違うのだとか。一言で我々今「国際拠点空港」と言っていますが、これは何となくとはいっていませんが、一遍ちゃんと検証した方がいいんじゃないか。例えばですね。

そんなことを言い出すと、これだけ論点が大小合わせて 50 項目ぐらいある。この懇談会はあと何十回かやらないと議論が尽きないと思うのです。それでこれは私が言う立場ではないということを自覚しながら申し上げますし、座長の権限に足を踏み込むことになると思うのですが、今日これだけ論点を示していただいて、資料が出てきて、どこに問題があるかというのはかなりわかってきたと思うのです。私個人的にこういう表現でいいのかなとか、これはどういうふうになるかなという点が幾つかあるといったのはそういう意味ですが、それは置いておいて、あとこの懇談会の回数は何回もないと思うのです。そうすると今日もそうであるように、こういうペースで議論して一体いつまでできるのだろうか。とって余り議論もしないうちに集約というのもおかしなものだろうし、気が弱いものですからそういう先のことが気になってしょうがないわけですね。

これは次回のこともあるでしょうから、後で結構ですけれども、座長にはお考えがあるだろうし、事務局としてもこれは限られた時間とエネルギーで組み立てていくのは大変だと思うのです。できないことをやれというわけにはいかないし、見通しとしてどういうことがあるのか、今日終わる前にここから先の展望もちょっと教えていただきたいと思うのです。懇談会としては、春に分科会に報告ということになると伺っておりますけれども、これがどの範囲なのか、どの程度なのかによると思うのです。私がさっき余計なことを言いましたけど、国際拠点空港の定義という余計なことを言い出すと、もうそれだけでぐちゃぐちゃになる。それはもうわかっているという前提にしてしまうのか、ちょっと整理してみるのか、そんなことも一方にあります。

今日は個々のことを申し上げるとご迷惑をかけますし、時間もありませんので言いませんが、あることはあるわけです。ただ、今はここから先の見通しがどうなるかなということだけ申し上げて終わります。よろしくお願いします。

●航空局長

国際拠点空港の定義についてはいろいろ議論があらうかと思いますが、私ども今ご議論の対象としてお願いしているのは、成田、関空、中部の3つは特別な法律に基づいて、特別な形で独立した法的な主体として今でき上がっておりますので、しかも閣議決定で完全

民営化の方向が打ち出されたということで、これをどうするかということでお願いしたいと思っております。それで羽田も国際化いたしますし、福岡とかほかの地方空港でも国際線は飛んでいるわけでありますが、こちらは今空整特会が我々直轄で2種空港までは見ておりまして、全体としてネットワークがうまく、国内ネットワークが特に機能するようにやっておりますので、こちらの方はまた別な議論ということでお願いできればと思っております。

それから、回数につきましては、これだけの大変な議論を短期間でお願いするのは心苦しい面もございますので、もう少し議論が必要であるということであれば、また回数を増やしていただくことも可能でございます。ただ、皆様方のお忙しいスケジュールの中でどこまでやれるかという限界がございますけれども、よろしくお願ひしたいと思ひます。

●委員

すみません、この事業特性とか、市場の評価とか、持つべき機能とあるのですが、特に事業特性と市場の評価というのは結構3空港ばらばらですよね。もちろんこれは共通部分をピックアップしてあるわけですが、もう少し空港ごとの抱えている固有問題や特性、市場の評価も、3港それぞれ出していただいた方がわかりやすいと思ひますし、抽象論にならない気がします。

●座長

他にいかがですか。

資料3というのはすべて疑問形になっているわけですね。何とかではないかとか。だから、論点だということなのですから。これを一つ一つ全部片づけていくことは大変なことでありますが、ただ、皆さんに今日ご意見を伺った中でもかなり合意できるような点もあつて、それについては、もちろんさらに深く論じることは必要でしょうけれども、どこまで細かくやるかというのはきりがなわけだから、そういう合意は得られたところはいいと思うのです。

ただ、この論点の中では、当然ですけれども、なぜこういう議論をしなければいけないか。どこかにトレードオフがあつて、こっちを立てるとこっちが立たないというのがあつて。先ほどのご指摘でも、あんまりガチガチに縛っても企業の独自性を損なうのでいけませんねという話だけれども、一方で企業に全部任せていいかということとそんなことはなくて、いろいろの計画の問題やら料金の問題などがあつて、どこまでやるのかということだと思ひます。

そこで、そういうトレードオフについてこの委員会の恐らく結論は、この辺の感覚かなとかこの辺の落としどころかなと。落としどころというのは悪い意味ではなくていい意味で、皆さんの合意でこの辺じゃないかというところが得られる必要があると思うのです。例えば今伺っていると、公的に何らかの介入が必要ですねという議論は皆さんだれも異論を持たない。そうするとその料金、株式の保有の形態、あるいは長期的な計画についてどういうふうにするとか、その辺をもう少し細かいメッシュで議論するということが次の段階で。だけでも、別に料金をプライスキップにするのか、総括原価方式にするのかと決めるのがこの目的ではないのですね、この委員会としては。ですから、そういうところの議論をもうちょっと深める必要があるのかなというのが今伺っていた印象です。

もう一つは、さっき柳川委員がおっしゃっていたけれども、どういう操作変数でどこまでできるのかということをもうちょっと明確にする必要があるねという話で。例えば制度的に決まっているのはしようがないのだけれども、そうじゃなくて、例えば事業者に対して自由度を与えられるのはここまでで、そうじゃないところはどうか、その辺をもうちょっと細かく見ていくことも必要でないかということで非常に重要だと思います。

それからもう一つは、前回のヒアリングだったですか、例えば市場の評価という話の中で、公的な介入を組み込んでおけばそれなりに市場評価するんだよという議論があって、まさに3ページのところにそういうふう書いてあって、恐らく皆様も異存がないところだと思うのですけれども、ただ、その先に恐らくここでちょっと抜けているなと思ったのは、ポリシーリスクみたいなものは小さくしてほしいですねというインプリケーションはあったと思うのです。ですから、将来にわたって見通しができる限りあった方がいいのだということがあって、そんなことも一つの論点かなと。そうすると今の話はいろんな介入のあり方とかにかかわってくるわけです。ですから、その辺も少し議論する必要があるかと思えます。

私が今皆さんのご意見を伺っていた印象はそうなのですけれども、いかがですか。

●委員

おっしゃるとおりですね。

●座長

よろしいですか。

先ほど委員からも問題提起がありましたように、少し議論に時間をとる必要があるので、当初計画よりも1回ぐらい余計にやって皆さんのご意見を聞くことと、それから細かいメ

ツシュの、ないですか、あるいはこうですかという質問に対して、もう少し委員の方にこれは懇談会でなくてもいろんな場で、あるいは伺いを立てるとかそういうことがいいのかもわからないですね。そうすると大体の集約度ができてくるような気がします。

いかがですか、その他に何か。

●委員

先ほどありましたように、いろいろと既に決まりごとがあって、それと民営化というものとのすり合わせが難しい。片や2国間協定などの現状があり、なおかつ民営化という問題があって、そのことと市場の評価ということをどういうふうにつなぎ合わせるのか、私の中ではまだ整理がついていません。いろいろ教えていただきたいと思います。

●委員

座長に大変クリアにまとめていただいたので、つまらない補足なのですが、トレードオフのときに、当然トレードオフは残るのですが、先ほどちょっと申し上げたことですが、やはり長期の設備投資にかかわる部分と、そうではなくて運営上のいろんなアイデアを使ってという部分とは、大分トレードオフの質が違うのだらうなというところがあって、その部分は一緒にして議論するとちょっと皆さんどこをイメージして議論されているのかというのが混乱すると思いますので、その2つがいいのか3つぐらいに分けた方がいいのかわからないのですが、少しレベル感が違うときには、それぞれに分けて議論された方がいいのではないかと。

私個人的には、そういう意味では短期的な部分でも料金規制とか係るのですが、ここは先ほども創意工夫がありましたように、全く自由ではありませんが、かなり自由にやらしてもいいんじゃないか。ただ、長期的な設備投資に係る部分は、先ほど申し上げた不可逆性だとか、政府の全体の政策だとか、長期的な見通しとかなりかかわってくるので、そこはちょっとトレードオフのウエートが違ってくるのかなと思っております。

それから、トレードオフの仕掛けのもう一つですが、先ほど座長からお話があった長期的な見通しですね、その部分がクリアになっていた方が市場の評価は得やすいというところなのですが、それに関連して結局、片方でルールがいろいろつくってあって、自由にやらせないためのルールがあるわけですが、そのための結局それをどういう仕掛けでやるかということですね。業法に入れるのか、それとも例えば買収防衛だったら防衛策のところそのまま入れるのか、外資規制で入れるのか、いろんなところでいろんなレベルがあるのだと思うのです。細かいところはいろいろな仕掛けの仕方になるのでしょ

れども、一つはガチガチのルールで書いていくのか、それともルールはかなりぼやっとしたことがあって事後的な裁量でやるのかというので、参入しようとする業者の側、あるいは株主側からすると随分イメージが違うのだと思うのです。どちらもルールなのですが、どの程度細かいルールにしていくのか、どの程度裁量性を持たしていくのかというのが多分一つのポイントになってくるのかなと思います。

●座長

今の最後のところは、そこが本質だと思うのです。一方で透明性ということで決めた方がいいかもわからないし、一方では政策とか動的な経済に対応していく。それはある程度裁量的なことが必要ですし、その辺の本当に細かいところ、その考え方を皆さんでご議論をできればと思います。

もう一つつけ加えたいのですが、大きく分けて3つあるのかなと思っています。一つは事業運営とか料金をどうするというところのトレードオフの話ですね。これはさっきおっしゃった短期の問題かもわからないし、その意味ではその見方で議論しなければいけない。それについて例えば空港のさっきの話は外国の例が出てきましたけど、国内だってほかの産業があったりするし、いろんなケースがあって、それをもう少し深く見ていきたい。そのための論点、資料、情報をいただければなと思います。

2つ目が、今議論が出た容量拡大とか長期計画の関係です。よく冗談をするのですが、れども、さっきありましたBAAはイギリスの白書に基づいてやるのですけれども、第5ターミナルが来年でしたか、近々できるのですね。あれ、白書でつくれと書いたのは1985年ですから、二十何年たってやっどできるという状況もあるわけです。そういうことも少し考えなければいけないかなと思っています。

それから、日本の場合はほかの社会資本の整備計画みたいなものがあって、整備計画のやり方とかあります。特に民営化と設備投資の計画ということで言うと、一番近いのは鉄道事業というのは、昔、運輸政策審議会で答申を出してこういうふうにつくるという方針を出したのと同時に、事業者はすべて民間会社です。こういう関係というのがあるわけだから、そういうのも参考になるんじゃないかと思っています。

それから、もう一つは資本の構成です。これは明示的に皆さんご議論が出ましたが、何らかの形で簡単に買収されると困るのでという意識があるのかなと私は察していますけれども、それについてももう少し具体的にどんなやり方があるのかとか、あるいは黄金株というのもさっきチラッと出ましたけど、これは最近の買収騒ぎの中で買収に対抗する議論

なんか出てきたけど、もっと前に、イギリスで民営化するときの議論として黄金株をやってきたわけです。ニュージーランドだったらキューイ株とかありますけれども、それについてもちょっと深掘りする必要があるのかなと思いますので、その辺を補足していただいて、例えば次回にもう一回議論するという形でいかがでしょうか。

よろしゅうございますか。

それでは、今日皆さんにいただいた意見と私なりにまとめさせていただきましたけれども、そういうことを加えていただいてまた次回に議論ということだと思います。

(3) 今後のスケジュールについて

●座長

一応議題の方に今後のスケジュールとありますので、これをお願いできればと思います。

●成田国際空港課長

スケジュールの前に、資料5で第1回懇談会以降各委員の方から状況がどうなっているかという情報提供のご指示をいただいたものをまとめたものがございますので、ご説明させていただきます。一部は資料4の中に取り込んでございますが、目次を見ていただくとわかりますように、我が国の3空港会社の連結ベースでの事業の概要でございます。それから、世界の主要な空港運営主体の財務状況、3つ目に空港整備のうち、欧州とアジアに情報が偏っておりましたので、アメリカの状況、最後にWTO、世界貿易機関の外資規制の状況でございます。

資料をめくっていただければと思いますが、1ページが成田空港会社の連結ベースの事業概要でございます。空港運営と、空港スペース活用と、その他に分類して整理しております。2ページが連結対象子社会のそれぞれの資本金や株主構成、営業収益の状況の情報でございます。3ページが、関西空港会社の同様に連結ベースでの事業の概要、4ページが連結対象子会社の概要、5ページが中部空港会社の連結の事業概要、6ページが中部空港会社の連結対象会社の子会社の事業概要でございます。参考までにといたします。

それから、7ページが主要な空港運営主体の財務の状況を調べたものでございます。それぞれ直近の決算期の数字を掲げております。決算日直前の為替レートで換算しておりますので若干移動があるかと思いますが、例えばBAA、運営主体としてはヒースローとガトウィックとスタンステッドの3つを掲げてございます。トータルで営業収益が、日本円で

4,656 億円という形になっております。4 番目に書いている成田空港会社、これは営業収益ベースで上から下に並べておりますが、4 位に位置づけて 1,712 億円。その下に関空会社 1,046 億円、中部会社 526 億円と書いてございます。

例えば有利子の額、B A A であれば 1 兆 2,000 億円、成田会社が 5,500 億円、関空が 1 兆 2,000 億円という形で、収入ベースで関空は 4,600 の B A A と比べれば、こういう状況の中で有利子借入がこんな状況になっているということもわかると思います。

一方で、下から 4 番目のシドニー空港は営業収益が 560 億円ということで、成田会社の 3 分の 1 ほどの営業収益でございます。ただ、有利子借入は 5,500 億円でほぼ成田会社と同じ状況になっておりまして、それでも資金からは買われているという状況でございます。

それから、アメリカの状況が 8 ページからでございます。アメリカは運営主体、所有主体が基本的に自治体、例えばハーツフィールド空港であれば乗降客数が一番多くて 8,500 万人で、うち国際線が 670 万人であります。アトランタ市が持っておりまして、管理主体がアトランタ市航空局という形でございます。以下、これは乗降客数の順番に 10 空港を 8 ページと 9 ページと並べて掲載しております。

それから、10 ページがアメリカの空港整備財源でございます。下の絵を見ていただければと思いますが、財源としては、左から 2 つ目の四角にあります A A T F、空港・航空路信託基金が財源となっております。主としてチケット税、セグメント税、出入国税等を財源にしている。その基金をもとに 3 つに分かれております。F A A の連邦航空局の運営費と A I P 資金、先ほどちょっとご説明しました空港整備のための資金、エアポート・インフラメント・プログラムという資金でございます。これが 28% A A T F から回っている。管制等の施設へ回っている。この A I P 資金をアメリカ国内の空港を区分しまして、ラージハブとミディアムハブとさらにもう少し小さい空港のゼネラルアビエーション空港などに分けまして、27% がラージハブに行っている、ミディアムハブ以下の空港に 73% が行っているということでございます。

ちなみに A I P 資金については、チケット税などから、A A T F から来る資金のほかに、空港債券が 6 割ほど、旅客施設利用料 14%、州の補助金 4%、これと A I P 資金と足して整備財源に使われている。したがって、整備財源全体に占める A I P 資金は 20% ほどだと、こんな状況になっているということでございます。

それから、11 ページは、アメリカの J F K 空港の民間主体活用事例ということで、B O T 方式で日本航空などの合資会社がターミナルを維持・管理・運営して所有権を移転して

いくということで、一定期間後移転していくことを前提に、右のスキームを見ていただきましたらわかりますように、ニューヨーク市の産業開発局が免税債を発行して投資家から資金を募って、それに基づいてその資金をベースに、真ん中のTOGAという合資会社が整備を行っているということでございます。ただ、BOTと言いながら既に所有権を移転したという情報もあって、今確認中でございますが、そんな状況でございます。

最後に、12ページは、これも第1回でご指摘いただいたWTO（世界貿易機関）の外資規制でありまして、空港運営事業について見れば、我が国は、一番上でございますように加盟国が市場アクセスに係る約束を行った分野に限り、外国資本の参加の制限が禁止されるという中で、市場アクセスに係る約束を行っておりませんので、資本参加の部分について、WTOの規制というのは特に今は対象にならないということでもあります。

なお、右下にNTTの外資規制に関するWTOの議論として、NTTにつきましては、そういう意味で留保付きで対応している状況を書いております。したがって、NTTの持ち株会社の外資規制というのは、外国からの過度の影響力の排除と国の安全を確保するための必要な措置ということで、3分の1未満に抑えるという規制を行っているところでございます。

資料を簡単にご説明させていただきまして、次にスケジュールについてでございます。資料6でございますが、次回2月16日金曜日、午後2時から4時まででございます。場所は未定ですのでまたご連絡させていただきます。ここでは「あり方素案について」とございますが、先ほどの議論を踏まえまして、ご指摘の資料を早急に収集・整備するとともに、今疑問形でお出ししているものをもう少し、今日の議論を踏まえた形で提示させていただきご議論いただくように進めたいと思いますので、よろしく申し上げます。

●座長

ありがとうございました。

今参考資料の方も説明がありましたけど、何か質問ありますか。

●委員

空港会社の財務諸表、連結ベースを出していただいているのですが、セグメントの分け方が違うのかどうかわかりませんが、前にも言ったと思うのですが、空港運営事業と空港スペース活用事業というのは成田ですよ。それから、関空の方は空港事業と鉄道事業のセグメントになっている。それから、中部は空港事業、商業事業、連結と。鉄道事業はもちろんほかのところはないのですけれども、空港事業の中に商業施設というのですか、空

港スペース活用事業が入っていると考えるとよろしいのでしょうか。

●航空局長

関空も一緒にたに空港事業にしてありまして、鉄道事業というのは、連絡橋のところの鉄道施設を鉄道会社に貸している部分であります。

●委員

セグメントとして分けるときには、同じセグメントが必要なんじゃないかと思います。

●成田国際空港課長

今それぞれ違う形で証券取引所に出しているものですから、それをベースにした数字がちょっと分類できないので、その形で整理させていただいております。

●座長

もし逆だったら、例えば航空収入と非航空収入ともものすごく大ざっぱなくくりでやるという手もないことはないですね。

●関西国際空港・中部国際空港監理官

航空系と非航空系では分けられます。

●座長

場合によったらそういうやり方で。

●成田国際空港課長

そのあたりの数字は第1回で基本的な資料として出させていただいております。

●座長

わかりました。

他はよろしいですか。

それでは、今日の議論はこれにて終了させていただきますが、次回は2月16日ということをお願いいたします。

それでは、最後、閉会はそちらですか。

●事務局

では、最後に次回の日程でございますが、先ほどからお話があるとおり、2月16日金曜日の午後2時からということでございます。場所につきましては、大変恐縮ですが今調整中でございますので、追ってご連絡いたします。また、今後のスケジュール等再度委員の方には確認のためご連絡させていただきますので、よろしくをお願いいたします。

以上でございます。

●座長

熱心にご議論いただきましてありがとうございました。これにて終了させていただきます。ありがとうございました。

閉 会