

平成14年11月22日

国土交通省航空局C，D会議室

交通政策審議会航空分科会
第13回空港整備部会
議事録

国土交通省

目 次

1 . 開 会	1
2 . 国際拠点空港民営化について	1
3 . 閉 会	19

開 会

航空企画調査室長

大変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13回交通政策審議会航空分科会空港整備部会を開催させていただきます。

委員の皆様方には大変お忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

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。クリップを外していただきますと議事次第、配席図、配付資料一覧がございまして、資料1が「国際拠点空港の民営化について」、資料2が「国際拠点空港の民営化に係る財務面での検討結果について」、資料3が「諸外国の空港民営化について」、参考資料1が「国際拠点空港の民営化に係る収支試算の結果について」、参考資料2が「国際拠点空港の民営化に係る収支試算の前提条件について」でございます。以上御案内申し上げました資料で抜けているものがございましたら事務局までお申し出いただきたいと存じます。

よろしいでしょうか。

なお、本日は委員総員5名中5名の御出席でございますので、交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

それでは議事に入らせていただきますので、報道関係者の方々のカメラ撮りはこれ以降御遠慮願います。

それでは部会長、本日の議事につきましてよろしくお願い申し上げます。

国際拠点空港民営化について

部会長

それでは早速議事に入らせていただきます。本日もよろしくお願い申し上げます。

本日の議題であります国際拠点空港の民営化について、事務局からまず御説明をいただきたいと思っております。

「国際拠点空港民営化について」事務局から説明

部会長

どうもありがとうございました。

それでは、今御説明のありました国際拠点空港の民営化について、御議論をいただきたいと思っております。どうぞ御自由に御発言をいただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

ちょっとマイナーな点からですが、7ページの環境対策・共生策の実施というところで、

(b) の「・」の2つ目はどういう位置づけなのかがわからないんですが、環境対策・共生策の実施について何か懸念があるかということですよ。

航空企画調査室長

そういう意味では最初の「・」で以上終わりなんです、それに伴う付随的な視点として、環境対策を下物、別主体がやるということで、両者がうまく機能するために調整措置といいますか、付随的な論点としてそういうものがあるということをお紹介したということです。

部会長

つまり、逆向きであって、環境対策・共生策の実施という観点から見ると、運営側が増収を求めて発着回数の増加を求めたりすることが起きるかもしれない。そういうふうに読めばよろしいのでしょうか。そんなことでよろしいでしょうか。

細かな点から入って申しわけございません。ほかに。

委員

まず3ページが一番下、個別上下分離案で、災害のときに上物会社についての支援としてこういうことが必要だという話で、一般的にはこれで正しいんだと思うんですが、中部とか関空のように埋め立てのケースと成田ではちょっと違って、例えば液状化が起こったとかすごい沈下が起こった、つまり土台の方の問題で上が被害を受けた場合に責任がどっちにあるかという、そういうたぐいの話なのかなという気が……。細か過ぎるかもしれませんが。

それから、7ページの株式売却について、(a) 案が国家財政への貢献も最大化とあるんですが、こういうふうに考えたらどうかなと思うんです。一般的にはこれで正しいんですけど、仮に特会だとすると、特会に入ってくるときに、一遍に売ったら一体幾らで売れて、一遍に売らないで分割して売るとどういう時点でどういう格好で売れて NTTとかJRのことを思っただけであればいいんですが、そういうお金と、上下分離して上物会社の株を同じように売ったときに、ここには株式売却益が小さくなるを書いてあるんですが、それでも早くその分は売れて、それがどういう格好で返ってくるか。同時に、下物会社は、黒字空港については今までの利用料を下げないとすると、適正利潤だけが上に担保されて、下のお金は入ってきますから、それが特会に返される。ちょうど出資分の返還と同じような格好で返ってくる。そういう格好で返ってくる分と足し合わせたときに一体どっちが得かという話になるはずで、ここに書いてある最大化の話はちょっと違うような気がするんです。

例えば首都高みたいなものを考えますと、首都高を一遍に売ると、中央環状みたいに膨大なお金がかかるようなものを独立ではとてもできないので、売り払ったらとてもカバーできなくて、今後何十何かにわたってその分を回してつくった方が得だと、こういう判断が今まであった。今議論されていますが。空港も、正確に書くともう1個、中部は別かもわかりませんが、関空のように現実に上と下が分かれているような、ああいう整備をし

ていることとか、出資率とかを考えますと、関空と成田について前のスキームに近いような格好で、あの2つが仮に同じ下物会社があって、それぞれ上物会社があるというオルターナティブがもう1個あって、それについて上物は成田、関空についてどれぐらいでいつ売れるか、下物については今申し上げたような格好で、どういう格好で特会に返せるか。ただし成田の分がどれだけ返せるかだけ、ほかとの比較では計算すればいいと。同じように個別上下分離したときに、上物の民営化売却と下物で戻ってくる分がどれぐらいあるか。これは特に成田についての問題ですが。それから、完全民営化して個別に売却するとすると、ここでいうと成田しか売れないと。あとは当分先の話ですねと、こうなっていますから、これを正確に比較をしたときにどうなんですかと、これがないと回答にはなっていない気がするんですね。

ただし、世界中で動きがあるように、民営化した方が経営が効率化されますという話がありますから、効率化される分が何パーセントか予測するのはとても不可能なんですけど、私の直感的な感覚では、上下分離をして、そこでお金を特会に戻した方が、一遍に売ったときよりも何十年かを考えると財政への影響は大きいような気がするんですね。そうすると一遍に売った方がいいという答えを出すすると、その差分を1年当たり直したとき経営効率がこれぐらいないことには一遍に売った方がいいという答えにはなりませんねと、ここまでは逆算した計算ができるはずで、もちろん株式が幾らで売れるかという話は推定不可能で、専門の方にこれぐらいの利益率が上がったかどうかというベースの予測で出したときに一体どうなのか、こんな計算をした方がいいかなと。予測がどれぐらいできるか、会計の、あるいは株式のマーケットについての専門家の御意見次第ですが、もしそういうことがある確度でできるとすると、それを計算したときにやっぱりこうですねという話があって初めてどれがいいかという議論ができる気がします。

それから10ページ。これも今の応用問題なんですけど、のすぐ上に、出資分から適正な資本を設定し、国に返還することになると。この問題も、もとの資本として何パーセントか戻した方がいいのか、自分の株として持っていて売り払った方がいいのか、一般論としてはその比較になるわけです。ただし株がいつ売れるか、あるいはどんな価格で売れるか不確定であったり、早く資本を回収する方が得だという話のときにこういう議論が出てくるような気がするんですけど、もし間違っていたら言っていただきたいんですけど、私の言っていることが正しいとすると、そういう計算があった上でこういう話になるんだろうと。だとすると、今のような株式の低迷期に売るよりも着実に資本金分を返してきた方がいいと。これは言ってみると、先ほどの上下分離したときの特会への返還を出資金として戻ってきている、当面、ある一定期間、民営化するまでの間はそうやって戻しておいて、それから売っていきましょと、こういう判断にも見えるんですけど、少なくとも同じような損得勘定があるんだろう。そのときの損得勘定というのは、あくまで国家財政とか特会にとっての損得勘定ですから、それが絶対得だから一番いいという話ではなくて、もちろん空港経営全体のこと判断すべきことなんでしょうけれども、少なくとも国が出資分を返

してもらおうとか早く売った方がいいとかいう国の財政からだけ考えたときの話としては、今申し上げたようなことがもしかしたらあるのかもしれないという気がしました。

最後に資料2の6ページですが、中部会社が2年目で繰越損失を解消すると。こうだとすると、ここについても今申し上げたような話があって、つまり2年たったら一般の会社として成り立っていきますねと、こういう話ですから、私の申し上げた発想でいうと、その時点で、中部は4割でしたっけ、国のお金が、少なくとも何らか関与することは必要だとすると3割まで、つまり10%分は売り払っていいんですねとか、あるいは、中部は完全に民間で好きにおやりなさいという話だとすると全部売っていいんですねと、こういうことに波及するような気もするんです。発想が違っていたら御指摘いただきたいんですが、そうじゃないとしたらそういう計算ができるかどうか、お答えいただきたい。

部会長

ありがとうございました。

収支計算の枠組みに関連してですが。

航空企画調査室長

まず1点目の株式売却益、プラスアルファの部分につきましては、委員、非常に正確な議論をなさっているんだと思います。私ども困難を感じるのは、株式売却益がどの程度であるかというのは、数字が一人歩きしてしまうということもありますし、実際問題としてはマーケットがどうであるかということに非常に大きく影響されるわけです。ただ、一般論として、マーケットとしてはできるだけシンプルな方が高く評価されると言えると思います。もちろん施設を持って、それに対する収益というか、利用料があるわけですが、それを見込んだとしても、恐らくマーケットは上下一体で見た方が売却益としては大きなものと予想しております。

それから、2点目の出資の返還の話であります。まず成田公団は今のままいけば過大資本ということでそのままでは上場ができない事態が想定されます。いずれにしても減資をしないといけないことになりますから、それをどういうやり方でやるのが一番円滑で合理的かという議論だと思います。基本的には新しい会社の運営に必要な不可欠なものを承継させて、それ以外については返していただくことになろうかと思えます。

それから中部について御質問がありましたが、確かに繰越損失の解消が2年目という形になっておりますが、見ていただきますと10年間の年平均当期利益が13億円というレベルで、先生方がヒアリングなさいましたときに、中部の関係者もおっしゃられていたのですが、営業実績がまだないということで、一定の前提条件を置いて計算しているものですから、営業実績が出てきた段階でそういう議論があるかもしれませんし、本当にこういう当期利益の額であるとするなら民営化には遠いかもしれませんし、もうちょっと先の議論ではないかという感じがいたします。

部会長

今、市場の評価の問題、委員の名前が出てまいりましたが、何か補足していただく

ことがあれば……。

委員

航空企画調査室長が非常に難しい質問をしていただきまして、もちろんわかりにくいよりもわかりやすい方が心情的に株価が高くなる。これは当然だと思います。ではわかりやすくして利益が出ないのと、わかりにくくて利益が出るのとどっちがいいかという話が当然出る(笑声)。やっぱり利益が出た方が株価は高くなるんじゃないかなというのが私の感覚なんです、委員、どうですか。

委員

私も同意見ですけど、わかりやすいか、難しいかという、企業の透明性というのが今、コーポレートガバナンスなんていうところであれしますけど、企業の存在のベースになる収益力のところが余り複雑でわかりにくいというときは、そもそも評価のしようがないというネガティブな判断になる可能性があります。しかし結果として利益がたくさん出ていれば、経営は結果と数字だという市場経済の原則がありますから、当然数字がいい方がいいと。しかし常識的にはすっきりした形になっている方が利益が出る傾向が強いと言えるんじゃないでしょうかね。

委員

私は工学部の人間なんで、その頭で考えると、今のお話は民間会社としてのわかりやすさ、あるいはわかりにくさ、そのときの市場の評価というお話だと思うんです。しかしながら全体の仕組みを考えますと、例えば価格がわからないと。幾らでマーケットが評価するかわからないとすると、主観的でもいいから仮に分布形を書いたとします。それは非常に危うい。だけどこんな分布になりますと。その分布形と、上下分離をして確実にこれだけ利益を取れるということ、需要予測が同じだとするとこっちは確定値になります。それと比べてどうかという評価を当然したくなるんです。

さらに、上下分離した会社と上物会社が、関空と成田については4つできる、あるいは3つできると、こういう状況ですが、これは一種のポートフォリオなんです。下物については100%確実な価値がある。あとの2つについてはアンノウン。しかしそのアンノウンの分布形は、さっきの一体でやったよりわかりにくいゆえに、もうちょっと下の方にぶれているか、分布形が非常に寝た格好になっていますと、こういう分類なんです。私の直感の頭でいうと、ポートフォリオの感覚からいっても、さっき言ったやり方からいっても、国家財政から見たら確実に利益が上がる解が一番正しいと、そう判断したくなるんですね。もちろん民営化した方がいろいろな意味で効率が上がりますとか、クリアになりますとか、こういう話がありますから、今申し上げたことだけでは決められないんですが、さっきの繰り返しになりますが、幾らで売れるかという分布形すら出せないけれどもそれがいいという答えを出すんだとすると、それでも出したというのは、効率性からいうと何パーセントぐらい上がったということを前提にしてそれがいいと判断していますねと問い詰めたくなる。変なことを言っているかもわかりませんが、僕の頭では極めて論理的なことを言っ

ているつもりなんです、そのところを、上のことはわかりません。やってみなければわかりませんとやられちゃうと、これだけお金が確実にきてうまくいく話を、みんなが反対するから、あるいは民営化が一般的にいいからそっちの方がいいですというのは、論理的な議論に聞こえなくなっちゃう。うまく表現できませんが。

航空企画調査室長

数字はいろいろな試算があるでしょうが、仮に上下分離をしたとして、上物の施設使用料が、下物の債務を返すのに必要な額を下から上が取るという形で計算をしたとしても、ざくっとした計算をいたしますと、先ほど言いましたように、上物の収益といいますのは下物の元本償還分がコストになるだけ、収益は落ちるわけですね。そういたしますと、株価というものが直近の何年間の1株当たりの利益というもので予測し得るといたしますと、恐らく収益の減少分の方が、効率化を前提に置かないとしても、結局は高くなるものと考えております。

航空局次長

上下分離と上下一体との決算書類上の一番大きな違いは、本来コストに立たない土地の減価償却費分が債務償還分になっていまして、上下一体の場合はその部分はコストには立たないと。もちろんキャッシュフローとしては出てまいります。上下分離をいたしますと、下の公法人の賃料の中にコスト要素として入ってくるものですから、上下一体に比べて上下分離の方が、一般の企業会計をやったときに、払わなければいけないコストが多くなるわけです。したがって収入が同じである限り収益は薄くなっていく。その部分が株価としてどう評価するかといわれると、キャッシュフローとしては同じように金を使わなければいけないわけですが、PLとして出てくる利益率は上下一体の方がコスト化される部分が少ないものですから、見かけは格好よくなる。

特に関空については、本来減価償却しないような土地を償却するようなコストを持ち込んでいきますともものすごく利幅が薄くなってしまおうと。3空港トータルでならしてやっつけばそれはそれなりの数字が出てくるんですが、それぞれ単体で考えていくと、減価償却費的なものを賃料という格好でコストでやっつけまおうと、この数字に出ておりますように、仮に上下に分けたとしても極めて薄い利幅というか、収益率にしかならないという部分があると。

それはどういうことかという、利益が出ないから結果として税金を払わずに済んで、債務償還が早く終わるといえる、キャッシュフローはその分楽になるというメリットはあるわけですが、キャッシュフローは楽になるんだけど、決算の数字は余り格好いいものにならないねと。それから国の観点からいえば、税金を払っていただければ国家財政に寄与しているわけですから、税金を払った上に株が高く売れる選択というのが国の方からいえばベターかなという感覚は……。

委員

ちょっと別の観点なんですけど、10ページの完全民営化に向けた検討ということで、

民営化をすることによって経営効率を上げて、あらゆる意味でコストダウンを図って空港の収益性をアップするということが1つの大きな目的だと思うんですね。それによって国家財政を含めてすべての意味でプラスの方向に行くということだろうと思うんです。もう一方の視点で、の4行目にありますが、「確実な実施を担保するほか」の後に「外資規制・料金規制等の公益的観点からの規制を行い、国際拠点空港の管理・運営主体としてふさわしいものとする……」とありますが、いわゆる空港インフラの公共性、独占性といいますが、地域独占的な状況から考えて、国際拠点空港の外資規制あるいは料金規制等の公益的観点からの規制を行うというのは私は当然だと思うんですが、これでコストダウンあるいは収益性がアップできたとき、つまり民営化のメリットが出た場合に、それを利用者に還元するような仕組みの導入なんかも考える必要があるんじゃないかと思います。

それではどういう仕組みかといいますと具体的な案を持っているわけではないんですが、コストダウンができて非常に収益が上がった場合、新しい会社がどんどん収益を上げていくと、普通の民間だったらそうなるわけでしょうけれども、公共性あるいは独占性から考えて、ある程度利用者に還元できるような仕組みを考えていくべきじゃないかと考えます。非常に具体性のないことで申しわけないですが、

部会長

ありがとうございました。

今の点はもちろん重要な点だろうと思うんですが、一般的に言われるのは着陸料をどうやって下げていくか、それにつながるのかどうかという話とも関連するかと思いますが、ユーザー、利用者との結びつきという点では、ここは背後はどういうふうに考えておられますか。もし何か御説明いただけることがあれば。

監理部長

委員がおっしゃったような視点というのは我々も考えているわけでありまして、先般の関係者からのヒアリングの中でも、将来的に利用料金の引き下げを目指していきたいというような責任者の発言もあったわけでありまして、実際に今後どういう形で民営化を進めていくのかという問題になりますが、完全民営化というのは政府の株式をすべてマーケットに上場して国が出資者として関与をしなくなる事態を考えておりますから、それがいつの時点なのかというのもあるわけでありまして、少なくとも今の国際拠点空港が置かれている状況とか、空港が果たすべき役割とかを考えると、ここに書いているような何らかの仕組みが必要だろうと考えています。

利用者に還元する仕組みを、そのときにどういうものを組み込んでおけばうまくいくのかというのは、具体的な案があるわけではありませんが、そういうものが実現するように考えながら現時点では将来制度設計をしていくということではないかと思うんです。成田につきましては、当面は国が全額出資している特殊会社でありますし、株式を放出していくにしても国が一定の出資を持っている期間があるわけでありまして、その間は国の政策の反映として余剰があれば利用者に還元していくことを実現していくことになるかと

思います。

部会長

よろしゅうございましょうか。

審議官

追加的に1つだけ申し上げたいと思いますが、現状でもある意味では利用者還元が求められるようなシステムができ上がっております。それは、シカゴ条約に基づきまして空港というのは不適切な費用負担を求めてはいけないという仕組みになっておりまして、例えばIATAと交渉しながら着陸料を決めていくという仕組みになっております。その中でどういうコスト構造になって、現在どういう収益状況かということの説明して料金が適正かどうかという議論をする仕組みになっていまして、成田の料金についてもそういうコンテキストで現在いろいろ議論されているところでございます。恐らく、もうけの半分は利用者還元しろというようなことを書きちゃうと株主も買わなくなってしまうと思いますので、できるだけ自主的メカニズムのもとに解決されていくのが一番いいんじゃないかと思っております。

部会長

ありがとうございました。

それでは 委員。

委員

この議論の本質的な問題ではなくて着陸料の問題なんですけど、エアラインはいつも着陸料のことを持ち出すんですけど、確かに空港が完全民営化された暁には利用者に還元するということはとてもよろしいことかと思うんですけど、現在、航空運賃というものが、これほど不明瞭な料金はありませんで、表向きの料金と実際の料金に非常に乖離がある料金体系でございまして、利用者還元とエアラインの方はおっしゃるんですけど、それは航空会社還元ではないかという感じが私はしております。

着陸料を民営化された暁に、海外のエアラインを引き込みたいのである時期非常に安くするとか、民営会社としてインセンティブをつけるということはある得ると思うんですけど、こんなことを言うと、後でたたかれちゃうかもしれないんですけど、確かに着陸料が高いことは事実ですが、航空運賃に即結びついて利用者に非常に負担をかけているんだという議論はちょっと違うんじゃないかと思えます。

部会長

それは、これまでもそういう御説明を受けていたところだと思いますし、確かにおっしゃる点があると思いますが。

ほかによろしゅうございますか。

先ほどの、私自身がきちんと理解しているかどうか、委員から御指摘があった7ページのところですが、株式売却益を最大にするような民営化方策を選択することが適切と上で言っているときに、(a)と(b)とを比べたときに、(b)の「・」の2つ目のところで

書かれているような理由に基づいて(a) が最大であるよというのは、必ずしもそのとおりにはいかないんじゃないかという御指摘ですね。 委員はその点については依然としてそうお思いになっておられるわけですね。

委員

先ほど両委員から御説明いただいたのは、上の方が売却益が大きいという理由だけを御説明いただいたのであって、ポートフォリオになったときに本当にトータルとしてそうなのかという計算があるわけではないと私自身は理解をしました。ただ、航空企画調査室長がおっしゃったようにわからないものをこんな数字で出したということが適切かどうかという話は、これまた行政としてはよくわかりますが、さっきの次長のお話はこれまたよくわかるんですけども、最終的にプリファードしたときに、実質的に入ってくる分が(a) が最大だと言われると、本当かなと僕は思うんですけどね。

だって、今までの空港特会でそれぞれ3つの国際空港をやってきて、それぞれうまくいくという言い方は、それでちゃんと返せてという仕組みで成り立っていたはずで、上下分離してこうやってもうまくいくという話がことしの前半ぐらいに議論があって、だけど合意が得られないとか、合意が得られないというのは何も利害関係者という意味だけではなくて、マーケットの評価であったり、出資者である国民の意見であったりということもありますから、それで頑張る必要はないんですが、次のステップにきてもいいんですが、それでもなおかつこう言われると、本当かなという……。(笑声)

委員

数字のトリックがいろいろあるので、非常に複雑になっているんで、ちょっとわかりづらいところがあると思うんですが、物の価値自体はどんな形に変えようが基本的には同じです。どういうふうに分けようが。ところがこの1つのトリックは、上物は賃料で払いますよということで費用になっていたんですね。下物は収益になるかということ、収益にしない。収益にしちゃうと税金がかかる。税金を取られちゃうと困るんで、課税の対象にしない。そうすると入ってきたものがそのまま出ていきますよということになるんですね。ここが実はトリックでして、上下に分けたことにより上は費用を出します、下は収益を出さないで、お金が入ってきたもののそのまま借金として返しますと。

何が分けた一番メリットだったかということ、確実に今までの借入金を返せます。というのは、上の会社は費用にしたことによって税金を払わないで済むわけですから、お金はキャッシュフローとして余るでしょう。それを流してくれれば確実に借金が払えますと、こういう話だったんですね。それを前提に3つの法人を、下を一緒にして上をばらばらにして、賃料をそれなりに収入に見合った形にすれば、上もある程度いい数字が出てきますねと。3つとも公開も可能じゃないでしょうかと、こういう話でありました。ということで、分けたことによる数字のトリックがそこにあったということだと思います。

航空局次長

それぞれやっていくと、そうまい数字にならないんですね。3つ一緒にして調整する

とうまくなるんですが。

委員

実際問題、もし成田だけ考えるとして、土地の賃借料を払わないという一案でいけば、今まであった企業価値そのものですから、分けてコストとしての賃借料を払うよりは利益は若干でも出ることは間違いない。その分、税金は取られますが、そういう意味では利益が出るということは企業価値はそれなりに極大化されるのかなと私は理解しています。

つまり、上下分離して、下で入ってきて出ていくだけの企業は価値はゼロなんですね。そういう意味で。

委員

余りこの議論にこだわってもしようがないんですが、例えばここでもありますが、ターミナルビルを別にして、それは一部上場で超優良会社と、こういう事例がある。これは一種の上下分離なんです。ちゃんと賃料を払っているんです。あるいは昔の新幹線保有機構だとか鉄道基金だとかいうのを考えても、税金の話とか繰り延べの話とかいうのはいろいろなことがあって、それぞれそのときに一番いい解がとられてきたんだと思うんです。したがって、その組み方で話が違うとすると、それは上下一体だの分離だのという議論ではなくて、その設計論なんです。僕の感覚からいうと。ある一部の、この株だけが最大だと言われて、だからこれがいいと言われると論理が通っていないように僕には見えるんですね。しかもそこのところについて、明らかに別のことも数字があって、こんな数字ですというならいいけど、そこはマーケットだからわかりませんけどという、極めてエモーショナルな議論に、今の世の中で民営化がすべて正しいというのと同じで、そういうふうに関こえちゃうんで、できることならお役所の審議会はエモーショナルな話じゃなくて論理的であってほしいと。

私は会計の専門ではありませんのでこれ以上こだわりませんが、少なくとももう少しクリアに、次長あるいは委員から御説明があったようにちゃんと書いた方がいいと思います。

部会長

ありがとうございました。

先ほどからの話し合いでいけば、委員の御指摘に対して、では別の計算ができるかという、非常に複雑なものになってしまう可能性もあって、そういうものを恣意的に出して説明をするというのもできないだろうとおっしゃっておられるわけですが、そうすると問題は、今回の御提案でいろいろな視点があって、ここでは株式売却による国家財政の貢献という視点でしたが、そのほかにもいろいろな視点があって、全部を見渡した上で最終的に特殊会社として個別一体化で民営化をするということを最終的に提案がなされているということだと思いますから、理詰めの計算によってこの視点に関して(a)案が(b)案を凌駕するということは必ずしも言えなくても、全体の視点の中でという説明がついているということ、それから、(a)と(b)については確かに委員が御指摘のようなことで決着がつく話ではないけれども、そういう説明があるということ、これがあれば結論そ

のものについては、私はぐあいが悪いということではないように思いますが、その考え方はよろしゅうございますか。

委員

最後の部分をもうちょっと丁寧に……。

部会長

わかりました。

委員

ファイナンスのことは全然知識がないんですが、財務的な考え、いわゆる会計的な考えと投資家の考えというのは必ずしも一致しないのではないかという印象が、印象ですけど、あるのですが、どちらの方が国家財政への貢献を最大化できるのかという点は、別のところにも調査してみてもよろしいのではないのでしょうか。要するに投資家的視点から。してあるんでしょうか。

部会長

今の委員の御疑問はいかがでしょうか。財務の問題と、投資家から見たものとは違うのではないかと。

航空企画調査室長

お答えになるかどうかわかりませんが、特殊法人改革として民営化をいかにスムーズに行っていくか、民営化の方向に向かってどれが一番すぐれているかということからすると、上場に向かって財務面の優劣関係がどうかという形での比較検討になると思うんです。投資家の視点というのは、特殊法人改革として3つの案を比較検討する際にの視点としてはどうかという気がいたします。

委員

ここに「株式売却の対象が会社全体となり、国家財政への貢献も最大化」となっているので、主語が述語に結びつくということが……。そういうふうに投資家も思うのかなと。

部会長

(a) のところの説明ですね。株式売却の対象が会社全体であるから、投資家もそれを見て最大に評価するというならそれでいいということですね。しかしその途中が崩れるんじゃないかと。

委員

こういうふうになるのかどうか、ならないと言っているわけではないですよ。「株式売却の対象が会社全体となり、国家財政への貢献も最大化」と、さっき委員がおっしゃったのもそうなんですけど、これがつながるのが……。

航空企画調査室長

投資家という意味からいけば、当期利益の額が大きくなる方が、投資に対するリターンとして大きな額が期待できるということではないかと思います。そういうことで委員、よろしゅうございますでしょうか。(笑声)

委員

非常に鋭い質問なんですが、投資家がどういう観点から見るか、それから企業の経営主体、例えば経営者が財務の健全性とか収益の健全性をどういうふうに見るかというのはいろいろな考え方がありますが、基本的には最終的には一致するわけで、健全なバランスシートを持ち、健全な損益計算書と申しますか、期間利益が出る会社であれば市場が評価するというので、市場が評価するというはその会社のコーポレートバリュー、会社価値、会社価値というのは基本的には株価であらわされることになるわけですが、株価はその企業の将来価値を現在にディスカウントしたものだということになっていますから、いいバランスシートを持ち、損益計算書、つまり期間利益も上げているような会社が不等に評価されて株価が下がるとか、市場から評価されないということは一時的にはあっても、中長期的にはそれは一致すると。外の評価とその会社の収益性なり財務的な体質のよさというのは公平なものだという理論ですけどね。

ですから私なんか企業経営の立場では、何としてでもバランスシートをよくして、損益計算書をよくして、一時的にだけよくすると将来の収益の現在価値という見方がありますから、向こう3年、5年、コンスタントに収益が上がっていくような経営をしながらバランスシートを健全化していくと。こういうことをやっていけば必ず評価が一致してくるということだと思えます。したがって株式の評価をするマーケットというものは財務の内容のレベルと一致してくるはずだと思えますけど。

委員

別件で、最後の特殊会社の規制のイメージのことですが、さっき本保さんがおっしゃったようにどこまでこういうものを規定するかというのは大変難しいところがあると。基本的には、国、すなわち国民、それから自治体、すなわち地域住民、それから株主、利用者、このバランスをどうとるかという話をマーケットに任せるのか、あるいはあるルールにのっとるのかという問題ですね。

申し上げたいことは2つあって、1つは、個別に書いて特殊会社だからこうやってということと、次のステップに民間会社があるとすると、民間会社の場合の方が強く書かなければいけないことがあり得ると思えますね。自由であるがゆえに。だけど特殊会社するときより民間会社の方が規制が強いというのは一般的にはなかなか抵抗の強い話ですから、2つのステップを考えたときに、萌芽でもいいし、何らかに入れておいた方がいいのかなと。

次に申し上げるのは少し細かいことですが、基本的に特殊会社だから言うことを聞くという前提はない例がたくさんあるので(笑声)、ここに書いてあることで十分だとは思えないんですが、少なくとも判断をだれがするのかというときに、第三者が判断しますというのも余りよくなくて、今まであるいろいろなルールに乗っかるようなことを文言として入れておくというのはあり得ると思えます。例えば独占の弊害は排除するとか、公的な責務を負うとか、あるいは財務の健全性とか株主に対して責任を果たすとか、これは規制で書くのか定款で書くのかはありますが、そういう一般論としての話はちゃんとフィロソフ

ィーとしてうたった方がいいというのが1点です。

もう一つは細かい話なんですが、ぜひ情報の公開義務を言っておいた方がいいのではないかと思うんですね。私自身は、運輸行政が完全に規制下に置かれていたときは、特に運賃規制、あるいはそれに伴って運行規制が行われていたときは、その運賃が適正かというためにいろいろなデータが手に入ったんですが、民間会社になった途端にいろいろなデータが出てこなくなっちゃって、本当に必要なこともできなくて、ここで言っているような公的な責務とか健全な財務とか、見ることもできない。非常にマクロな数字しか出てこない。大変私が危惧するのは、データがあることがわかっているのに「ない」と言うケースもある。これは明らかにうそをついている。そんなことも平気で行われる土壌といいますが、というのはよくないんじゃないかと。したがって、情報公開だとかいろいろなことがあったときに、少なくともこういうデータはきちっと取って正確にやらなければいかんとか、フィロソフィーとしてきちっと入れておいていただいて、細部は今までの事例でいろいろ御経験がおありでしょうからあれかと思いますが、ごちゃごちゃ申し上げましたが、民間になったときにどうかとイメージしながらやることと、一般論としてのフィロソフィーをきちんと書くことと、それから情報のデータを入れておいた方がいいのかなと、こんなことを……。

部会長

ありがとうございました。

今の委員の御指摘は、例えば10ページのところでですね。完全民営化に向けた検討というところの最後の二、三行ですが、「国際拠点空港の管理・運営主体としてふさわしいものとする適格性を確保する制度を検討することが必要」これに当たるわけですね。このところを今後検討して、委員がおっしゃったような点を取り込んでいくということかなと理解をいたしました。

ほかにいかがでしょうか。

委員

これも純粋に数字の面から、私心配していましたのは、3空港、成田はどんな形でやっても民営化になるだろうという話で余り心配してなくて、中部は中部でああいうふうにおっしゃってましたので、それも放っておきまして放っておきましてはよくないですね(笑声) 除きまして、関空なんです、関空は上下分離案を除いちゃった形でどういうふうに、支援と言うとまた怒られちゃうんで、バックアップしていくか、どういう形でバックアップしていくのかなと常に思っておりました。これを見せていただいて御説明を受けると、11ページの1番目の「・」の下の2つの「・」は精神論で、経営改善しろとか公共団体と一緒にやれと。これはいいんですが、3つ目の「・」で「安定的かつ円滑な債務の償還を確実なものとするための施策を検討すべきではないか」と。私が伺いたいのは、まだ検討されていないならしょうがないんですが、具体的にどんな方法で、どのぐらいの金額で、どういう形に、支援じゃないですね、バックアップしていくのか。これは

やり方がいっぱいあると思うんですが、もし大筋で決まっているなら、いろいろな方法からそれを選択した理由等も伺いたい。

加えて、2番目ですが、今まで上下分離案でどのくらい負担が減るかという話をしました。それと比べてどのくらい差があるのか、上下分離案以上に支援ができるのかどうか。

それから3つ目。その財源。果たしてどこから持ってくるのか。この辺を教えていただけるとすっきりするなという気がします。

飛行場部長

結論から申し上げますと、委員がおっしゃったことを財政当局と必死で詰めているところでございます。経営改善につながる条件整備の に書いてありますが、「航空需要が相当程度下触れした場合であっても、安定的かつ円滑な債務の償還を確実なものとするための施策」、これは関空会社は1兆円強の有利子債務を持っておりますが、これをどういう形で圧縮していくのかというところの手法、まさに今佳境、詰めを行っているところでございますので、成案はこういう形だと明らかにできるタイミングでないということを御理解いただきたいと思います。上下分離と比べてどうなのかとか、財源を一体どこから持ってくるのか、ここがまさに肝心かなめのポイントでございまして、申しわけございませんが、いましばらくお待ちいただきたいというところでございます。12月20日のちょっとぐらい前には最終的なところが予算の形でセットされるべく一生懸命やらせていただいていると、こういう状況でございます。

部会長

よろしいでしょうか。

委員

はい。

委員

今、安定的かつ円滑な債務の償還を確実なものとするために獅子奮迅の働きをなさっていると思うんですが、民営化と2期事業というものが何となく反りが悪いというか、2期事業をするということと民営化するということが並列で本当に可能だと思っていられるのかなという単純な質問ですが。

部会長

これはどういたしましょう。

航空局次長

2期事業をやる必要があるのかどうかという部分については、主体である関空会社の経営問題に限った議論ではなくて航空政策の中で議論していかなければいけない話だと私も思っておりまして、そういう意味で、2期事業と民営化というのが成立しないのであれば成立させるためのどういう手段があり得るのかという問題設定も当然あり得るだろうと思うんです。したがって2期事業の話は民営化問題とは切り離してというか、もう少し

大きな次元の中でどうあるべきかを議論した上で、それを前提として民営化をどう実現していくか、こんなアプローチになってくるのかなという感じを私どもとしては持っています。

少なくとも現在 2007 年供用開始に向けて一生懸命埋め立てをしていますので、あの埋め立て自体が徒労に終わるということは国民的にも大変な損失だと思いますから、中長期的に見て 2 期事業は必ず必要だというのが今の我々のスタンスです。

委員

私は別に 2 期事業に反対ということではなくて、民営化をするために関空があるわけではないので、先に政策をどうするかがあって民営化のことを……。拙速にする必要はないのではないかと思ったものですから。

部会長

ほかにはいかがでしょうか。

きょうの計算の中に、民営化されたときにいろいろな経営上の工夫、自由になった点を含めて収益が何パーセントか上がることを前提にしたという計算になっていますね。一方で今回は空港ビルは計算に入れていませんね。空港ビルを計算に入れるとさらにふえるという前提ですか。それとも……。その辺はどうなっているのでしょうか。

航空企画調査室長

現在、関空、成田、中部は会社の組織形態として空ビル全体を含めた一体経営になっているわけです。空ビルの問題が出てきますのは、地域統合案で「成田 + 羽田 + 日本空港ビルディング」、それをここでは、統合については直ちに株主の理解が得られないということから入れていない訳であります。それは資料 2 の 3 ページの一番下のところにありますように、また、民間会社である空港ビルディングの統合については、経営者及び株主の判断が最優先されるべきであり、「成田 + 羽田」会社への統合には解決すべき事項が存するため、今回の収支試算には反映させていない訳であります。空港ビルから私どもの方には、こういう議論をすること自体が株価に大きく影響するという苦情が寄せられておることも付言させていただきます。

部会長

しかし地域統合案の収益サイドは民営化によるプラス分を含んでいるわけですね。そのときに、後でビルを入れたらもっとふえると考えるんですかという意味です。

航空企画調査室長

そういう御質問であれば、そういうことです。ただ、もしそうだとしても、先ほども言いましたように収支が発散するような状況になっている訳ですから、結果が大きく変わることはないと考えています。今の空ビルの収益自体も、これを解消するような大きな利益が上がっているわけではありません。

部会長

わかりました。ありがとうございます。

委員

この制度と直接は関係ないんですが、空港の中の消防とか、道路とか、こういうものは民営化されようと公的であろうと全く同じようにいろいろな規制が働いたり、ある担保がなされたりするものなんですか。例えば空港の中の道路は、普通の道路法の道路だと、あの上に何かかけて商売をしたりはできないんですが、そういうことができるのかどうかとか、交通規制とかいろいろなことが……。大学の中は道路法の道路ではなくなっているものですから。そういう問題は考えておかななくていいんですか。

民営化されると私物になっちゃうんですか。

航空局次長

私道です。

当然、空港管理規則みたいな意味で、交通ルールのものは管理規則の中にまとめてありますし、消防とか警察のたぐいについては、空港事務所が置かれていて、国家公務員ですが、そこが実際はやっているところが多いと。ただ、成田は公団自体がやっているのかな。

審議官

施設的には公団が整備して、お巡りさんはもちろんお巡りさんでなければいけませんので警察の方がいらっしゃる。消防も同じような形で……。ただし自主消防のような形でバックアップするシステムを自分で持っているとか、そういうものがございます。基本は国のシステムあるいは自治体のシステムで動いているとさせていただいていいと思います。

委員

実施はエアサイドでしょうか、ランドサイドでしょうか。

審議官

空港内に、消防ですと消防庁といいますか、消防の施設もございます。

飛行場部長

関空会社の場合は、関空会社自身が消防部隊を持つと同時に、空港事務所の関空事務所というのがありますから、そこで警務・消防の業務を両方相まってやっているという状況です。

それから空港の中の道路の整備については、次長が申し上げたように空港整備事業として整備していく構内道路という位置づけになりますので、道路法の道路ではないということで、羽田の構内道路は100%国費、関空とか中部については一定の地方負担が入ることになりますが、道路法の道路ではないという位置づけです。

委員

民営化されても同じということで……。

飛行場部長

同じですね。

部会長

ほかによろしゅうございますか。

そうしますと、時間がありますから議論を振り返らせていただければ、きょうは国際拠点空港の民営化についての大枠を決めていくということが中心的なものですので、確認をさせていただきますが、結論としては、成田公団については資料1の9ページの に書かれているように、経営責任の明確化という観点、新会社の経営基盤の安定性、国家財政への貢献というような観点から見たときに、成田公団をできる限り早期に特殊会社化して早期の株式上場を目指すことが適切である。これが成田についての民営化の考え方の基本だと。

それに対して、成田の民営化に当たって今まで問題とされてきた点、課題となっていた点については、上の方に 、 、 と書かれていますが、平行滑走路の2,500 m化については特殊会社のもとで適切に行っていくということだし、環境対策・共生策については法令に位置づけをして適切な実施を確保する。災害復旧の対応についても、特殊会社という形のもとでは国の適切な支援が可能である。それから緊急時についても現行法の運用等によって適切な対応が可能であると、こんな御説明があったと思います。そういうことで、それぞれ問題はない。したがって成田公団の民営化の方向性については、冒頭に 委員からはいろいろ御指摘がありました。そこを適宜議論を整えていただくことを前提として、以上の内容で基本的な了解が得られたと考えてよろしいでしょうか。今後、法案の策定というところに向かっていくんだと思いますが、その段階において詳細な制度設計の具体化をよろしくお願ひしたいと思います。特に、先ほど民営化の件について 委員から御要望も出ていましたが、そういうものも踏まえて制度設計をお考えいただくということだと私は理解をいたします。

それから関空会社は、これは大変難しい議論ですが、現在既に特殊会社ですが、その経営形態は維持しながら、11ページですね、将来の完全民営化に向けて、定型的な表現になりましたが、安定的かつ円滑な債務の償還を確実なものにしていくための条件整備をしなければならない。それを行うことが適切だと、そういうことがここで示された基本的な考え方だったと思います。

その中身は具体的にはどうかというのが先ほどの 委員の御質問ですが、飛行場部長からお答えがあったように、今まさにそれを進めているところということで、基本的な考え方はここにあるような安定的かつ円滑な債務の償還を確実なものとするための条件整備をともかく行うということで我々は了解をしたということによろしゅうございますでしょうか。関空については、この後、来年度の予算編成に向けて航空局の方で最大限の御努力をお願いしたいと思います。

最後に中部会社ですが、これは、きょうの冒頭に前前回の議論の経緯の御説明もありましたように、現在の経営形態のまま供用開始に向けて事業を推進していったら、供用開始後、経営状況を見ながら将来の完全民営化に向けて検討することが適切だと、こういうとらえ方になっていたかと思ひます。この点についても共通の理解としてよろしゅうござい

ますでしょうか。

そういたしますと、今それぞれきょう御説明のあった資料を振り返りながら確認をいたしました。以上のような内容でおおむね委員の皆様の御了解があったと考えたいと思います。何か重ねて御発言がございますでしょうか。

特段追加していただくことがなければ、これをもって本日の議事は終了したいと考えます。

次回の予定等について事務局から御説明いただきたいと思えます。

航空企画調査室長

次回の空港整備部会につきましては、来週、11月29日、金曜日、14時から16時30分まで、本日と同じ会議室、国土交通省7階のC、D会議室で開催させていただきたいと考えております。議題といたしましては「大阪国際空港のあり方」、「国内空港整備について」について御審議をお願いしたいと考えております。以上でございます。

部会長

ありがとうございました。

次回の予定についてはよろしゅうございましょうか。4時半までということで。

それでは本日の会議はこれで終了させていただきます。お忙しいところを御出席いただきまして大変ありがとうございました。

閉 会