

平成18年10月24日（火）

於・国土交通省 11階特別会議室

第1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. 航空局長挨拶	1
3. 委員及び事務局紹介	3
4. 座長挨拶	4
5. 議 事	
(1) 「今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会」の開催について	5
(2) 我が国の国際拠点空港の現状について	
国際拠点空港のあり方を巡る諸課題・論点について	6
(3) 今後のスケジュールについて	31
6. 閉 会	35

開 会

●事務局

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1回今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会を開催させていただきます。

委員の皆様方には大変お忙しいところ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。私、事務局を務めさせていただきます成田国際空港課の小熊でございます。座長に議事をお願いするまでの間、議事の進行を務めてさせていただきますので、よろしく願い申し上げます。

航空局長挨拶

●事務局

早速ではございますが、鈴木航空局長よりごあいさつを申し上げたいと存じます。

●航空局長

おはようございます。航空局長の鈴木でございます。

済みません、座らせてやらせていただきます。

第1回の今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会ということで、山内座長初め先生方大変お忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。また、平素より航空行政につきましているんな角度から御支援、御協力等賜っておりまして、厚く御礼申し上げます。

近年、経済、社会活動のグローバル化、ボーダレス化ということで航空輸送に対するニーズというのはより増大しておりますし、また高度化しておると考えております。こういう状況の変化を踏まえて、先月から航空政策審議会の航空分科会で、中長期的な観点のもとで今後の空港、航空保安施設の整備、運営全般について御議論いただいております。その中で国際拠点空港をめぐる問題というのは、航空行政上の最重要課題と考えておりまして、専門的かつ集中的に検討を行う必要があると考えております。このため、今般このような形で先生方にお集まりいただきまして、実質的にこの航空分科会の専門部会という形で懇談会を立ち上げさせていただいたわけでありまして。

御承知のように成田につきましては、2180mの暫定平行滑走路を本来の計画どおり 2500mにするという工事、これもなかなか例の土地の問題があつて本来の場所には行けないもので、

北側の方へ延伸するという工事を9月15日に起工式をさせていただきました。前の北側大臣のときに、北側延伸ということで着工させていただいたということでもありますけれども、2009年度末、2010年の3月あたりを目指して工事を始めたところでもあります。これができますと現在の発着回数20万回から22万回にふえる。さらにそのころには羽田の4本目の滑走路も同時に完成を目指しておりまして、羽田の方でも近距離の国際線が3万回ぐらい引き受けられるということで、首都圏の国際航空需要に対する体制も十分でき上がってくると思っております。

また、関空につきましては、2期事業がもうほとんど完成の域に近づいております。来年の8月2日に供用開始するというので、こちらでも2本目ができますと、今でも24時間空港なんですけど、1本だけではどうしてもメンテナンス工事が週3日ぐらい要するというので、このところは夜中はクローズになりますが、2本ありますと交互にメンテナンスができますので、完全な形での24時間フルオープン化ができるということで大変うれしく思っております。

また中部につきましては、昨年の2月に開港以来大変好調に推移しております。ただ、2年目は1年目と比べて少し国内線なんかのお客さんが減っているんですが、万博特需が1年目にあった反動でちょっと減っておりますが、2年目を平年度として考えれば、これからどんどんまた需要を伸ばしていけばいいということで、中部会社も今頑張っておるところでございます。

そんな形で3拠点空港ともだんだんこれから大きく羽ばたこうとしているわけでもありますけれども、御承知のように成田国際空港につきましては、平成16年4月に成田公団だったものを、特殊会社としての成田国際空港株式会社という形に改組されました。今国が全株式を持っておるわけでもありますけれども、今後完全民営化に向けて検討を行う。完全民営化というのは、上場して国の持ち株を全部離すということでもあります。こういうことが閣議決定されております。

さらに将来的には、関空、中部も同じ道をたどるというようなことになりますので、今後の国際拠点空港のあり方を現在しっかりと考えて、将来に向けての方針を決めておく必要があるわけでもあります。

諸外国でも、例えばBAAが民営化された後にスペインの建設会社を買われてしまったというような事例もありますので、我が国の世界に向けての玄関口でありますこの国際拠点空港をどういうふうに考えていくべきかというところを、今回から始まりますこの懇談会で先生方にしっかりと御議論いただいて、我々も今後の方針を先生方の御意見に基づいて決めていきたいということをお願いしております。いろいろ難しいテーマと思っておりますけれども、よろしく御審議のほどお願いいたします。

●事務局

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

続きまして、お手元の資料の確認をさせていただきます。

テーブルの上に置いてございますが、配席図、議事次第をめぐっていただきますと配付資料一覧がございます。その後ろに資料番号1から6までございます。資料1は本懇談会の委員の名簿でございます。資料2は「今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会」の開催についてでございます。資料3は「我が国の国際拠点空港の現状について」でございます。資料4は「国際拠点空港のあり方をめぐる諸課題・論点の例」でございます。資料5は「今後のスケジュール(案)」でございます。資料6は「懇談会ヒアリング事項(案)」でございます。

以上、御案内いたしました資料で抜けているもの等ございましたら事務局の方に随時お申し出いただきたいと存じます。また、資料の後ろのまのついていない封筒には委員の皆様方の任命関係の書類を同封してございますので、あわせて御査収願います。

委員及び事務局紹介

●事務局

続きまして、本日、本懇談会として初めての会合でございますので、御出席の委員の皆様のご紹介を申し上げたいと存じます。

まず初めに、本懇談会の座長をお願いしております山内委員でいらっしゃいます。

続きまして、榎谷委員でいらっしゃいます。

松田委員でいらっしゃいます。

屋井委員でいらっしゃいます。

柳川委員でいらっしゃいます。

山本委員でいらっしゃいます。

本日、佐藤委員、廻委員につきましては御欠席となっております。

また、屋井委員には、山内座長の御推薦により座長代理をお願いしたいと存じますので、よろしく願いいたします。

続きまして、オブザーバーの皆様のご紹介を申し上げます。

成田国際空港株式会社の小堀様でございます。

関西国際空港株式会社の福内様でございます。

中部国際空港株式会社の廣地様でございます。

株式会社日本航空の平田様でございます。

全日本空輸株式会社の岡田様でございます。

日本貨物航空株式会社の下野様でございます。

続きまして、出席しております航空局の幹部を御紹介申し上げます。

最初に、先ほどごあいさつさせていただきました鈴木航空局長でございます。

本田次長でございます。

久保監理部長でございます。

小野飛行場部長でございます。

前田審議官でございます。

田村総務課長でございます。

そのほか、航空局から担当の課長が出席しておりますが、お手元の座席表にて紹介にかえさせていただきます。

座長挨拶

●事務局

それでは、早速ではございますが、座長をお願いいたします山内委員よりごあいさついただきますと存じます。

山内委員、よろしくをお願いいたします。

●座長

ただいま本懇談会の座長ということで拝命いたしました山内でございます。どうぞよろしくをお願いいたします。

座長というよりもどちらかというと司会進行といえますか、皆さんの議論を整理するような役目になるかと思えますけれども。ただ、この国際拠点空港というのは非常に重要な論点でして、御承知のように成田ができて、それから関空、中部とできて日本の国際拠点空港というのも、羽田も含めてですけれども、だんだんと整備されてきたわけです。この世界経済で空港なしに経済社会が成り立つことはあり得ないわけですね。これだけ国際化した中では、その

中で空港というのはある意味ではインフラでありますし、それからもう一つの意味で言うと、日本経済の一つの戦略的な位置づけも担っているということだと思います。その意味で今回この懇談会で、国際拠点空港をこれからどうするという議論をするのは、まさに日本経済にとって非常に重要なファクターであるということをしみじみと思っております。

何度も言っているんですが、私自身は成田市の出身、成田市の生まれでして、ずっと大学院まで成田で育ちましたので、空港というものをすぐそばで見えてまいりました。そのインパクトも大きさも重々承知しているつもりでございます。そういうことございまして、今申し上げた重要性ということとそれから私自身の思い入れもあって、この議論を何とかいい方向に進めたいと思います。委員の皆様、それからオブザーバーの皆様、事務局のお力をかりていい結論を出したいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

●事務局

ありがとうございました。

それでは、以後の議事進行は座長をお願いしたいと存じます。

座長、よろしく願いいたします。

「今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会」の開催について

●座長

それでは、議事次第に従いまして進行させていただきますけれども、まず最初は「今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会」の開催の内容について、事務局から御説明をお願いいたします。

●成田国際空港課長

成田国際空港課長の羽尾です。よろしく願いいたします。

資料2の一枚紙に沿いまして簡単に御説明させていただきます。

この懇談会の開催の趣旨でございますが、これは先ほど航空局長及び座長の方からもごあいさつ等ございましたので、そこに尽きております。この紙に書いておりでございます、この懇談会で2番にございますように、主として検討する項目でございますが、「今後の国際拠点空港のあり方」及び、2つ目の丸の「今後の国際拠点空港の適正な運営の確保のための方策のあり方」を主要な検討項目として予定してございます。詳細は後ほど議題6で説明させていただきます。

また、スケジュールについてでございますが、本日第1回の懇談会でございますが、もくろみといたしましては、来年の3月に一定の取りまとめをいただければ、4月に現在開かれております交通政策審議会の航空分科会に報告する、こういう取り運びにいたしたいと思っております。詳細なスケジュールにつきましては後ほど議題7で御説明させていただきます。

●座長

どうもありがとうございました。

この懇談会の開催について事務局より御説明をいただきましたけれども、これについて何か御質問、御意見等ございましたら発言を願いたいと思いますが、いかがでございますでしょうか。なお、発言するときにお手元のマイクのスイッチ「トーク」と書いたところを押してくださいというふうに言うようにと事務局から言われましたので、よろしく願いいたします。

何か御発言ございますか。

我が国の国際拠点空港の現状について

国際拠点空港のあり方を巡る諸課題・論点について

●座長

それでは、何かございましたらまた後ほど御発言を願うことにいたしまして、続きまして、「我が国の国際拠点空港の現状について」ということに入って行きたいと思っております。それから、「国際拠点空港のあり方を巡る諸課題・論点」も一緒に事務局から御説明を願いまして、御議論ということにしたいと思っております。よろしく願いいたします。

●成田国際空港課長

それでは、引き続き私の方から資料3及び資料4に沿って御説明させていただきます。関西国際空港と中部国際空港の話も含めて資料構成いたしておりますので、便宜上、私の方で一括して御説明させていただきます。

資料3でございます。まず、1ページをお開きください。我が国の国際航空輸送の現状等の一つとして旅客輸送の動向でございます。現在、旅客輸送の動向につきましては、平成17年度で5298万人という形になっております。この山、谷がございますのは、アメリカの同時多発テロやイラク戦争などの影響でこのような経緯になっておりますが、現在は5298というところまで至っている次第でございます。

その次に2ページでございますが、航空貨物輸送の動向でございます。318万トンという形が

平成 17 年度の貨物取扱量の合計となっております。これも先ほどと同様で、こういった推移でございます。

その次の 3 ページが、我が国の国際拠点空港における国際・国内のネットワークの現状でございます。左の緑のところ成田国際空港、真ん中が関西国際空港、右が中部国際空港でございますが、就航先（国際線）で見ますと、成田が 1648 便というのが週当たりの今年の夏ダイヤとなっております。関西国際空港が 710 便、中部国際空港が 360 便といった内容となっております。

下の方は国内線の就航先の状況でございます。

次のページでございますが、こういった 3 拠点空港の我が国の国際線旅客数、貨物量、発着回数におけるシェアを円グラフで示したものでございます。一番左が旅客の数でございます。全体で 5296 万人、そのうちの 3 空港のシェアをここに書いてございます。それぞれ成田で 57%、関空で 21%、中部で 9.5%。トータルいたしますと約 88%という状況となっております。真ん中が航空貨物量でございます。トータルしますと 97% 余り。それから右が発着回数でございます。トータルとして約 85%という形となっております。

その次の 5 ページでございますが、これら 3 空港における発着便数の現状でございます。左の成田空港につきましては、2006 年度で 1648 便と先ほど申しましたが、こういう推移で来ております。

下の円グラフは、日本航空、全日空、日本貨物航空と外国社という区分けを色で示しているものでございます。関西空港が真ん中、中部空港が右という形となっております。ちなみに円グラフにおける日本企業のシェアは 3 社で、成田で 39%、関空と中部で 29%という形となっております。

6 ページは、これら 3 大拠点空港のその後背圏の経済の状況でございます。首都圏で全世界の 7 番目に位置し、154 兆円の GDP、人口で 3420 万人。その下に近畿圏及び中部圏を示しているものでございます。各国との比較という形で示しております。

7 ページに移らせていただきまして、国際拠点空港の整備につきまして、今アジア各国でも次々に大規模な空港が整備されております。こういった状況を左の方で示しております。特に国際空港として輸送量などの多いのは香港国際空港の 3980 万人、それからシンガポールの 3072 万人、韓国の仁川の 2559 万人、こういったところが国際輸送としては大きなものとなっております。

以上が国際航空輸送の現状でございます。

次に、成田空港、関西空港、中部空港の空港自身のこれまでの経緯を含めました現状を御説明させていただきます。

まず、8ページでございます。成田国際空港につきましては、先ほど局長からも御説明させていただきましたとおり、現在、北に向けての北伸の整備を進めているところでございます。順調に需要自体は伸びておりますが、現時点では処理容量の限界に近づきつつある。現在、平成17年で発着回数は18万8000回という形になっておりまして、現在20万回の制約がございますが、北に伸ばした後は地元などと協議の上、22万回までふやすという形で進めているところでございます。右の方は依然として未買収地が残っている状況を、少し小さな字で恐縮ですが示しているところでございます。

その次の9ページは成田国際空港のこれまでの経緯でございます。昭和41年に閣議決定して、御承知のとおり12年かかって昭和53年5月に開港いたしました。その後、シンポジウム、円卓会議といったことを経まして、開港から26年後の平成14年に暫定平行滑走路を供用したところでございます。現在その暫定平行滑走路を北に伸ばしまして、平成21年度中の供用を目指して工事を行っているところでございます。

その次に10ページ、成田国際空港の整備と題した資料でございます。これは先ほど申した北伸の工事概要などでございます。資料の配付でもって省略させていただきます。

11ページ、首都圏における他の空港として、現在、羽田空港の再拡張事業が進められております。左側に羽田の発着容量制約によるボトルネックの解消などを目的として、再拡張事業というのを計画しておりまして、この早期実施が必要だと。これを予定の2009年の完成後は、左下にございますように発着容量は1.4倍ふえまして、40万7000回というふうに見込んでいるところでございます。右は、その整備の概要でございます。

12ページ、その次は関西国際空港の概要でございます。これまでのところ平成20年度13万5000回程度という需要の確保に向けて各種の取り組みを行っているところでございまして、これも先ほど局長から御説明いたしましたように、来年の8月2日に2本目の滑走路の供用開始を予定しているところでございます。発着回数や国際便数、あるいは関空の国内線の便数の推移を下の折れ線グラフ、棒グラフで示しております。

その次の13ページでございますが、関西国際空港のこれまでの経緯ということで、関西国際空港につきましては、御承知の大阪空港における騒音訴訟などの状況などを踏まえながら、昭和59年に関西国際空港株式会社法を公布いたしまして、その2つ下の59年10月に関西国際空港株式会社が設立された。平成6年9月に空港が開港した。平成11年7月に2期事業を

着工いたしまして、現在、来年の8月の供用開始を目指して進めている状況でございます。

その次の14ページでございます。関西における関西国際空港以外の空港として伊丹空港、神戸空港がございます。これら3空港の状況でございます。左の上は関西空港と主要都市の人口でございます。先ほどの後背圏の資料で、2府4県の近畿圏で2000万人余りと、この兵庫、京都、大阪、和歌山で1520万人ぐらいという形になっております。

左下が空港容量と需要予測というものを示しておりまして、役割分担の整理を右上に示しております。関西国際空港は西日本を中心とする国際拠点空港、大阪国際（伊丹）空港は国内線の基幹空港、神戸空港は神戸市とその周辺の国内航空需要に対応する空港、こういった位置づけで現在まで進んできております。

今後の検討の視点として、こういった役割の明確化、連携の推進について検討が必要だということを右のオレンジ色の枠の中で記述しているところでございます。

15ページでございます。その次に中部国際空港の概要について御説明いたします。17年度におきましては、その前年、名古屋空港時代と比べまして、航空旅客は3割増加、国際航空貨物は13割増加といった高騰になっております。

その次の16ページは中部国際空港のこれまでの経緯でございます。昭和60年に財団法人の中部空港調査会を設立後、平成8年に第7次空港整備5箇年計画で、定期航空路線の一元化を前提に、関係者連携のもと事業の推進を図るという閣議決定が行われておりまして、これらを踏まえて平成10年5月に中部国際空港株式会社の設立、平成17年の2月に開港したという経緯が記述してございます。

その次に、中部圏における他の空港として県営名古屋空港がございます。上の欄は先ほどの経緯と重複しておりますので省略いたしますが、左の下で、現在、中部国際空港と県営名古屋空港の路線、中部国際空港単独の路線が17路線、県営名古屋空港の単独路線が4路線、右下に競合する路線が6路線、11月から福岡というのが予定されているということでございます。右には、県営名古屋空港の概要、あるいはコンピューター航空旅客数が17年度30万人余りであったということを記述しております。

その次に、これら3拠点空港の整備の財源のスキームと有利子債務の残高を示しております。この財源スキームは各社の施設整備にかかわる資金調達方法を整理したものでございます。成田空港につきましては、現在、有利子資金100%で整備を行うという形になっております。関西国際空港の場合、第1期工事と第2期工事。第2期工事についても上物の整備と下物の整備でスキームを変えてございます。しかも、スキームの見直しを途中でやったということも含め

で示してございます。中部国際空港につきましては、有利子資金が60%という形になっております。

現在の有利子債務の残高を、平成17年度の決算ベースで連結でございしますが、右に示してございます。成田空港で5500億円程度、関西空港で1兆2000億円程度、中部空港で約3000億円程度という形になっております。

その次に19ページでございします。世界の主要空港のアクセスの比較でございします。東京、大阪、名古屋とここに書いておるとおりでございまして、市の中心部から約60kmの位置にある成田空港、大阪と名古屋で約40kmという形でございまして、現在鉄道で56分、48分、28分となっておりますが、これを成田空港の場合は、新高速鉄道の整備ということで2010年完成を目指して現在進めておると、これが開通すれば成田空港と都心・日暮里との間で30分台という形になるというものでございします。

以上が空港の概要でございします。

その次に、今度は観点を変えまして、それぞれの空港にかかわる成田国際空港株式会社、関西国際空港株式会社、中部国際空港株式会社の経営状況を含めました現状を御説明させていただきます。

また同じように成田国際空港からまいります。20ページでございします。左は空港会社の組織等を含めた概要でございします。約770人ほどという形になっております。右は成田国際空港株式会社のグループ会社約22社ございします。

その次に21ページ、成田国際空港株式会社の経営状況でございします。17年度の連結ベースで営業収益約1700億円、営業利益が420億円、経常利益が320億円、当期の純利益は147億円となっております。

この下の表では、左が事業と収益の構造でございします。先ほどの1712億円の内訳を空港使用料収入、給油施設使用料収入、土地建物等貸付料収入、施設使用料収入に区分して示したものでございします。左下は料金体系として着陸料、停留料、給油施設使用料などを示しております。後ほど関西空港及び中部空港も同様の形式で示しておりますので、それと比較していただければと思います。

右は財務指標の主要なものでございします。借入金の残高が6764億円、そのうち無利子が1270億円、有利子が5489億円となっております。また、営業収益の航空系と非航空系、物販とかそういったものについての比率は、大体2対1で航空系が68%という形になっております。ちなみに資本の構成は、資本金が1000億円で、発行株式は200万株、政府が100%持っている

という形が現状でございます。

その次の成田国際空港株式会社の中期経営計画の概要でございます。2010年度までの5カ年間の計画でございますが、これは先ほど申した平行滑走路の2500m化、あるいは成田新高速鉄道の整備の完了ということと、収益の拡大あるいはコスト削減に努めるという内容でございます。真ん中に投資計画、下に経営環境と経営目標という形で、右下でございますが、2010年度は、グループの営業収益で2000億円以上、単体の営業利益で380億円以上、単体の自己資本比率を22%以上とするということを目標としております。

その次に23ページから関西国際空港株式会社の概要でございます。左に同じように組織の概要、現在社員数約400名余りとなっております。それから右に関西国際空港株式会社のグループ会社、約7社示しております。2期事業の上下分離方式によります関西国際空港用地造成会社など7社となっております。

24ページは関西国際空港株式会社の経営の状況でございます。営業収益1046億円、これも先ほどと同様に空港使用料収入等の分類を示しております。営業利益227億円、経常利益92億円、純損失177億円となっております。

左下が料金体系、右が財務指標でございます。総資産2兆円余り、借入金残高が1兆4000億円余り、うち有利子借入金が1兆2000億円となっております。

一方、営業収益の航空系と非航空系の割合につきましては、こちらは航空系の方が少なく45%、非航空系が55%という形で、非航空系の方が多くなっているというものでございます。資本の構成は、ここに書いている7886億円の資本金、発行株式は1577万株、現在政府が66.36%持っております。これは法律上、政府保有義務を2分の1以上となっていることに基づくものでございます。

その次は25ページでございます。関西空港の新中期計画（2006年～2008年）の概要でございます。ここは財務方針にもございますように、1期滑走路を含め空港全体で有効性を最大限に発揮した事業展開を図るということを財務の方針といたしております。右下にございます業績目標として、2008年度の業績目標の営業収入1153億円、経常損益で82億円という形を目標としておりまして、それに向けて経費の削減、人員の削減などを実施している状況でございます。

26ページから中部国際空港でございます。左は同様に会社の概要でございます。社員数280名程度となっております。右に中部国際空港株式会社のグループ会社、5社ここにありまうようなものがございます。

その次は 27 ページ、17 年度で営業収益 526 億円、営業利益 90 億円、経常利益 23 億円、当期純利益 21 億円となっております。左は同様に、事業と収益の構造を収入ベースで分類したものでございます。右に財務指標、総資産 5557 億円、借入金の残高が 4667 億円となっております。うち有利子借入金が 2995 億円となっております。営業収益の内訳は、ほぼ関西空港と同様、航空系の方が 43%、非航空系が 57%となっております。資本の構成は、836 億円の資本金、発行済み株式数 167 万株でございます。株主の構成はここに記述しているとおりでございます。

28 ページに中部空港の中期経営戦略の概要を示しております。安心・安全の空港運営を目標とする。それから、CS 世界 No.1 空港になる。こういったことを目標としつつ黒字体質の定着を図りたいということで、2009 年度達成目標を右下に書いてございますが、売上高 570 億円以上とすることによって、黒字体質の定着、累損の解消を目指すという形になっております。

以上が 3 社の経営の状況を含めた概要でございます。その次に 29 ページは 3 社の環境対策、あるいは地域共生策の概要でございます。29 ページは成田国際空港でございます。御存じのとおり内陸に位置する成田空港につきましては、地域住民への騒音対策を中心にいわゆる地域共生策の推進というのが最重要課題となっております。これまでも取り組んできたところでございます。これまでの累積で 3200 億円の地域共生策を実施したものでございまして、左にその事業の概要、右にそれぞれの対策事業の件数や事業費の金額を示しております。3200 億のうち半分以上が移転補償等に占める 1596 億円という形、その他防音の工事、電波障害対策等を講じてきているというものでございます。

30 ページでございますが、関西国際空港の環境対策等、及び中部国際空港の環境対策等でございます。左に関西国際空港の概要を示しております。ご覧いただくことにしまして、これまでの事業費の総額として 112 億円が開港以来の累計になっております。中部国際空港は 1 年間の累計でございますが、5 億 5000 万円となっております。

31 ページは、3 社における安全対策・航空保安対策の概要でございます。成田空港が左、関空、中部が右と記述しております。成田空港につきましては、御存じのとおり建設の過程で生じたテロ、ゲリラ活動への懸念というのは今も続いておりますので、警備員を 24 時間で配置などを講ずるとともに、NAAファイアー&セキュリティー（株）というものをつくりまして、警備・消防部門の分社化、危機管理の向上、合理化を図っているということでございます。警備費は年間 94 億円というのが平成 17 年度の数字になっております。保安対策としまし

では、真ん中の右に写真がございますが、新型の爆発物検知装置などを組み込みました手荷物搬送システム（インラインスクリーニングシステム）等を順次導入していくことを取り組んでいるというものでございます。

関西空港につきましても、保安体制としまして空港島の警備を含め、23億円を年間警備費として計上しております。同様に保安対策としましては、インライン化工事等を実施している。

中部国際空港につきましても、空港島周辺の警備等を行っております、年間22億円をかけている。同様に保安対策としてインライン方式の検査などを実施しているところでございます。

32ページは、これら3つの空港会社にかかわる法規制でございますが、成田、関空、中部それぞれ会社法という規定がございます。左下でございますように、法律の性格、事業範囲等を記述してございます。網かけをしている部分が3社で少し違うものでございます。

例えば成田会社法につきましては、これは平成15年に公布されておりますが、生活環境の改善に対する配慮義務というのを法律の6条に置いて、そういった面への配慮を十分するようという義務づけを行っております。

関空会社につきましては、先ほど申した用地の造成につきまして、指定造成事業者という形で用地を進めるという特例がございます。それから、政府の株式保有義務2分の1以上というものを設けております。また、利益配当の特例というのを設けています。

中部会社につきましては、会社自身を空港の管理者として指定するといった規定を設けているところでございます。

それぞれの成り立ちなどの違いからこういった規定の相違はございますが、基本的には政府の方で新株発行、代表取締役等の選任、事業計画、基本計画への適合義務、資金貸付について所与の監督などを行う規定を置いているものでございます。

続きまして、政府事業の民営化と題する資料でございます。33ページ以降でございます。これは御承知の第1次臨調以来の各政府機関の民営化を含め、どのような状況に今日に至っているかその概要を示しているものでございます。

まず、NTT、日本電信電話株式会社でございますが、当初は公社であった。加入電話がなかなかつかないなどといった問題もあって、それは公社の形態、独占の弊害だということで、昭和57年の臨調で提言を受けて、昭和60年から今のNTTが発足した。その後平成11年に再編成して、NTTの持ち株会社と東日本、西日本、そしてNTTコミュニケーションズ、さらにNNTデータの分社やドコモの分社を経て、現在に至っているということでございます。

右の真ん中でございますが、民営化の政策上の位置づけとして、その当時の法律の提案理由説明として、事業の公共性に留意しつつ、その経営の一層の効率化、活性化を図ろうというものでございました。

なお、民営化の内容を左の枠に記述してございます。適用法律の変更などを経つつ、主な変更点として、政府の規制あるいは予算制度による国会議決などの統制をなくしつつ、発行済み株式総数の3分の1以上の政府保有義務、あるいは外国人の議決権割合を3分の1未満に制限するという規定をあわせ置いております。

右に、株式の売却、その後の状況で約14兆円の売却を完了した。現在、政府保有の比率は33.7%の531万株を持っている状況になっております。

その次に、日本たばこ産業株式会社、JTの民営化でございます。これも同様に昭和57年の臨調におきまして提言を受けて、昭和60年から日本たばこ産業株式会社が発足した。これも同様に右にございますように、民営化の政策上の位置づけとしまして、こういった会社を設立して、製造たばこの製造・販売等の事業を効率的に行わせるということで健全な発展を図ろうとしたものとなっております。

左に民営化の内容でございます。主な変更点、先ほどと同じたばこ事業法の流通の自由化、あるいは事業計画等の大臣の認可といった規定を置きつつ、設立時の発行株式数の2分の1以上の政府保有義務という規定を置いております。

右下に、現在、政府保有株式比率は100万株のちょうど50%という形になっております。

その次に、JR本州3社の完全民営化に至る経緯でございます。これも同様に臨調で指摘されて、昭和60年の7月に再建監理委員会の方の「国鉄改革に関する意見」を受け、昭和62年4月から国鉄の分割・民営化という形になっております。

その後、平成13年12月に本州3社につきましては完全民営化を図るということでございまして、それまでの間、順次本州3社の株式を売却いたしておりまして、平成13年12月から順次、JR東日本から全株式の売却などを行っていったというものでございます。

本州3社の完全民営化の内容を左に記述してございます。適用法律の変更として、鉄道事業法とJR会社法という形でありましたものを、鉄道事業法と普通の商法（現会社法）の体系に本州3社については移行したというものでございまして、本州3社につきましては、その時点でございました諸規制、長期借入金について、あるいは事業計画についての認可などの撤廃を行っております。

なお、こういったことをする際に、あわせて完全民営化に当たって適切な事業運営を確保す

るための措置というのを特別に法律上講じております。それを次の 36 ページで少し補足説明をさせていただきます。

これは適切な事業運営を確保することが完全民営化の際に重要であるということで、平成 13 年 12 月に J R 本州 3 社について、J R 会社法の適用の対象からはずすというタイミングと同時に、国土交通大臣が本州 3 社が踏まえるべき事業経営の指針というものを定めるということでございまして、上の真ん中の四角でございまして、適切な事業運営を確保するための措置の概要でございまして。経営の指針として具体的には、運賃制度、供用の駅などに関する他の J R 各社との連携・協力の確保に関する事項、あるいは路線の適切な維持、バリアフリーを含めた利用者利便の確保、それから中小事業者への配慮、こういった事項についての指針を大臣が定める。これに基づいて指導・助言、勧告・命令の権限を残しているというものでございます。

その下の欄は、現に平成 13 年 12 月に、先ほど申した J R 会社法の適用対象から 3 社をはずす際に、ここに書いています内容を踏まえた事業経営の指針というのを策定いたしております。

1 つ目に、会社の連携、協力につきましては、いわゆる乗車する全区間の距離を基礎として運賃、料金を計算する。あるいは旅客が乗車する全区間の距離に応じて運賃逓減をとる。

次に、路線の適切な維持、利用者の確保ということで、路線の適切な維持に努めつつ、事情変更などがある場合には、その変化を自治体あるいは利害関係者に対して十分説明して進めていく。あるいは施設の整備に当たっては、高齢者、身体障害者の移動円滑のための必要な措置を講ずる。こういったことで利用者の利便の確保に努める。こういうふうになっております。

最後に、中小企業者への配慮事項ということで、不当に中小企業者の事業活動を妨げたり、利益を不当に侵害することのないように配慮しなさい。こういった規定もあわせ定めたということでございます。

37 ページは、東京メトロ、東京地下鉄株式会社についてでございます。平成 13 年の特殊法人等整理合理化計画によりまして、完全民営化に向けて第 1 段階として特殊会社化したということでございます。なお、東京メトロにつきましては、その法律、右上に書いてございますが、法律の附則で、国と自治体は、その特殊法人と改革基本法に基づく整理合理化の趣旨を踏まえて、法の施行の状況を勘案して、できる限り速やかに法律の廃止、保有する株式の売却その他の必要な措置を講ずるようという規定がございます。

なお、現在は政府の出資比率として 53.4%、東京都が 46.6%。現在 13 号線の工事等を進めているところでございます。

その次に 38 ページで、日本航空の完全民営化でございます。昭和 62 年に実施したものでご

ざいまして、昭和 62 年 11 月に法律を施行して、競争原理の導入と経営の自主的責任体制の確立を図るということで民営化を実施しております。なお、航空会社につきましては、右下の四角でございますが、航空法制定当時（昭和 27 年）から、外国人に対しては、航空会社あるいはその持ち株会社の議決権の 3 分の 1 未満に株式保有を制限するという規定を置いているところでございます。

以上が現在までに調べてみた政府事業の民営化の状況でございます。

39 ページは、3 空港の国際拠点空港の改革の経緯をもう一度、一部重複がございますが、1 枚にしたものでございます。平成 14 年 12 月の閣議決定によりまして、上から 2 段目でございますが、新東京公団については、完全民営化に向けて、16 年度に全額出資の特殊会社にする。関西空港株式会社については、将来の完全民営化に向けて安定的な経営基盤を確立する。こういった閣議決定がございまして、それに基づきまして、左の緑の成田空港のところは、16 年 4 月に、成田空港株式会社が一切の権利義務を承継して設立されたというものでございます。関西空港は現在、所要の合理化措置などを講じるとともに、2 期工事を行っている。中部空港は平成 17 年 2 月に開港したというものでございます。

以上が政府事業の民営化、あるいは 3 空港のこれまでの経緯でございます。

引き続きまして、海外における空港の運営事業の概要でございます。

海外にも多数の空港がございますので、40 ページでございますが、旅客の 2004 年における順位でもって各空港を並べまして、それらの運営主体、上場の有無、上場している場合の主要な株主構成などを示してございます。先ほど冒頭、局長からも御紹介しましたロンドンのヒースロー空港につきましては、現在民営化して、株主はフェロビアルという会社が 93% 持っている。今年になりまして上場を廃止したという状況でございます。詳細は後ほど御説明いたします。

以下、パリ、フランクフルト、アムステルダム、香港といった形になっております。シンガポールのチャンギ空港につきましては、政府そのものが運営主体となっているという形でございます。ロンドンのガトウィックは同様に BAA というところが保有している形になっておりまして、先ほど同様フェロビアルがその主要株主になっております。その次に旅客数では成田国際空港が位置づけられまして、バンコク、ソウルといった形になっております。

以上が概要でございまして、その次に、これらの中で、あるいはここから外れている空港についても、空港をどのような形態で運営しているかというのを一覧にしてみたものが 41 ページでございます。まだ私ども並行して調査していますので、必ずしも確実に現時点のものにア

ップトゥデートできていない部分もあろうかと思いますが、概要を把握していただければと思います。

左が、公的主体が空港運営主体である場合がございます。J.F.ケネディ空港、ダレス空港、サンフランシスコ、シカゴなどのアメリカの空港などがございます。

それから、焦点の株式会社が空港運営主体であるという場合がございます。その左が公的主体が株式の過半数を持っている場合、右が民間主体の方が株式の過半数を持っている場合と区分しまして、上に上場、一番下に未上場、真ん中は当初上場していたが上場を廃止したものという形でございます。

左の上の上場かつ公的主体が株式の過半数を持っている場合として、ドイツのフラポート、あるいはフランスのパリ空港公団、中国の北京国際空港、タイのバンコク空港など、それからマレーシアのクアラルンプール空港など、それからスイスのチューリッヒ空港などがございます。それぞれ主要な株主の比率、政府の持ち株の比率を簡単にシェアで記述しております。

右が、上場している場合において民間主体が株式の過半数を現に持っている場合がございます。デンマークのコペンハーゲン空港やオーストリアのウィーン空港などがございます。

その次に、先ほどちょっとお話しました **British Airports Authority** の **BAA** につきましては、当初上場でありましたが上場を廃止したということで、この真ん中に位置づけてございます。

その他ローマ空港につきましても、マッコーリーというところに 45%売却したりして、現在この上場廃止という形に位置づけられております。

なお、未上場につきましては、オランダのスキポール空港、あるいは現在焦点になります成田、関空、中部というのがこの左下に位置づけられるものがございます。

右に、シドニー空港は豪州でございますが、現在未上場という形になっております。

これらのそれぞれの枠の典型的なものにつきまして、さらに少し調べたものが 42 ページでございます。空港運営主体について民営化した事例ということでございまして、最初にイギリスの **BAA** が 87 年に民営化をした。その後オーストラリア、ドイツ、デンマークなどの形になっておりまして、それら 4 つにつきまして先ほどの表の典型例として示してみたものがございます。

イギリスにつきましては、これは後ほど詳細に御説明いたしますが、87 年、株式上場して、全政府保有株を売却いたしました。資本規制の欄でございますが、黄金株、ゴールドンシェアと、加えて定款によりまして大量保有制限、15%以上を 1 人の者が持つてはいけないとなって

おりました。これを03年から04年に順次廃止いたしまして、その後、先ほど申したフェロビアルなどの企業、コンソーシアムに買収されていったというものでございます。

なお、左下にその民営化の際に料金規制、あるいは事業計画規制としてプライスカップ制をヒースローなど4空港に入れた話、あるいは事業計画の審査をプライスカップの見直しの時点で5年ごとに行うという話を記載しております。

オーストラリアにつきましては、シドニー空港でございます。これはオーストラリアのマッコリー金融グループが63%現在株主の構成を占めているものでございまして、未上場でございます。その下の欄でございますが、資本規制として外国株主は49%まで、航空会社は5%までという規定を置いておるようでございます。

料金規制につきましては、競争消費者委員会というところによる監視制というのがとられておりまして、当初のプライスカップ制から監視制に移行したということでございます。事業計画の規制につきましては基本計画の認可などを行っているということでございます。

ドイツのフラポートについてでございます。これは自治体も含めまして、ヘッセン州やフランクフルト市も含めてここに記述しているような構成割合になっております。資本の規制については、特に規制としては見つかりませんが、2011年までは州及び市で過半数を保有するという合意があるやに聞いております。

料金規制と事業計画規制について、料金規制は総括原価と適正利潤でもって審査するという形で承認制度がとられている。事業計画規制については特に設けられていないということでございます。

デンマークにつきましては、政府保有でございましたが、マッコリーが現在53%、デンマーク政府が39%ということで今日に至っている。資本規制や料金規制については、資本規制は特になく、料金規制はデンマーク政府による認可制をとられている。事業計画規制は特に置いていないという状況のようございました。

その次に、いろいろ新聞紙上などでも話題となっておりましたイギリスにおけるBAAとフェロビアルの概要でございます。一部既に御紹介しましたが、BAAの概要として現在イギリス国内で7空港、その他イギリスの外での空港も運営しております。旅客数が1億4500万人、発着回数が132万回ということでございます。86年に空港法を制定いたしまして、空港公団資産をBAAが公団から承継した。87年7月に株式上場いたしました。このとき全政府保有株を売却いたしました。政府は黄金株の保有及び定款による大口株式保有の制限、15%以上持つてはいけないという制限を置いておった。

その後、経緯など不明な部分はございますが、2003年5月に欧州裁判所でこの黄金株がEU条約違反と判示されまして、それを受けて2003年10月に黄金株を消却、その流れで2004年7月に定款の変更、株式保有制限の撤廃というふうになったものでございます。

後ほどその以降の買収の状況を御説明いたしますが、まず、その買収に登場してまいりますフェロビアル社という企業の概要でございますが、スペインの建設、インフラなどを行う会社グループだということでございますが、海外にも11カ国に拠点を置いている。世界40カ国の170の空港で運営実績があるスイスポートを傘下におさめたりしているということでございます。従業員数は5万7000人ほどでございます。営業収益は1兆2000億円という形でございまして、右下に営業収益の構成比率を記述してございます。地域別にはスペインが44%でございますが、イギリス12%、その他でこういった分類比率になっております。

その次に44ページでございますが、これも私ども急ぎ関係者から事情を聞いたりして聴取したものでございますが、伝聞のものもございまして、一部今アップトゥデート、最新のものにすべく努力しているところでありますが、とりあえず今年の2月以降のBAAの買収の経緯を示したものでございます。

2月8日に、フェロビアル社がBAAの買収検討を公表いたしました。その時点で6.37ポンド、日本円にすると約1240円程度の株価がその公表の結果7.7ポンド、1500円に上がりました。ちなみに、その時点の株式時価総額は68億ポンド、1兆3600億円でございましたが、この株価の値上がりによりまして、80億ポンド、1兆6000億円になった。

この4月に、フェロビアル社を中心とするコンソーシアムが1株8.1ポンドによる株式公開買付を行った。5月にTOB開始後13日目に、BAAの取締役会がTOBに反対である旨を株主に通知したということでございます。これはイギリスのTOBの制度でTOBの対象になった場合、取締役会が、開始後14日以内にその賛否を株主に対して表明しなければいけないとなっているところに基づいたということでございます。

この6月、今度はコンソーシアム、先ほどのフェロビアルを中心とするコンソーシアムがTOBの条件変更を行った。1株9.5ポンドに上げて変更した。この時点の株式価値は約101億ポンド、2兆1000億円ほどになっていた。同日、BAAの取締役会はこのTOBの受け入れを表明し、株主に対して賛成だということを知したところでございます。20日後の6月26日、TOB全体の開始から67日目にコンソーシアムがBAAの株式総数の83%を取得してTOBの成立に至った。

その後、7月に買い増しをして93%になっておりまして、8月15日に上場を廃止したとい

うことのようにございます。

ちなみに先ほど御説明いたしましたコンソーシアムの概要でございますが、フェロビアルが64%、あとケベックのここに書いているものなどがその他の構成でございます。資金調達は株主資本が40億ポンド、8800億円、銀行からの借り入れなどで67億ポンド、約1兆5000億弱を調達したという情報がございます。

なお、この買収の過程におきましては、フェロビアル社とイギリス政府で相当長い期間の交渉、あるいはフェロビアルからの事情、方針説明が行われたということでございまして、その際に英国政府に対して表明した主な事項として、買収後も空港の安全を最優先する、あるいは雇用を維持する、航空会社や旅客のサービス向上に努めます。それから、BAAを買収した後は長期に保有いたします。3番目に、イギリスの白書に記載された方針にのっとり空港容量の拡充に努力していきます。BAAのイギリス内の7空港は一体として保有し続けます、ということを表明したやに聞いており、それらを受けてイギリス政府も、この推移を見ていたというふう聞いております。

以上、資料も多くて駆け足、早口でございましたが、資料3の概要の説明でございます。

その次に、この懇談会における資料4で「国際拠点空港のあり方を巡る諸課題・論点」でございます。まさにこれから各委員の先生に議論していただくというものでございますが、とりあえず懇談会の趣旨にもございましたように、「国際拠点空港のあり方」、国際拠点空港に求められる機能とはいかなるものかという点と、「国際拠点空港の適正な運営を確保するための方策のあり方」、こういう2本の柱でございます。それらについて若干の補足事項を列挙したものでございます。

まず、資料4の1番でございますが、国際拠点空港に求められる機能とはいかなるものかということが中心の課題になろうかと思えます。その際に考慮すべき事項として例示をしてみたものでございます。大きく5つの柱に便宜上区分いたしております。

(1) が、適切なインフラ整備の確保の観点でございます。

例えば例示としては、首都圏を初めとする大都市圏の航空需要にこたえていく場合に空港容量を会社としてどのように確保していくのか。例示として空港の年間発着回数のさらなる増加、こういったものにどう取り組んでいくか、それをどう確保するか。2点目の観点として、首都圏、関西圏、中部圏などのいずれも複数空港がございまして、そういったものの適切な役割分担でございます。3つ目が、国際競争力強化の観点から国際航空路線網、ネットワークをどのように充実していくか。4つ目に、大規模災害、あるいは大規模維持更新が将来的に起こった場

合への適切な対応といったものでございます。

(2) で適切な事業運営の確保の観点等を整理したものでございます。

1つ目に、安全・安心な空港運用、あるいは着実な空港保安対策の実施といったものはいかがか。2つ目に、適確に事業を継続するといった継続的事业遂行をどのように見るか。3つ目に、利用者、これは乗り入れているエアラインと実際に利用される旅客、貨物といったものに対する不公平にならないような公平・公正な取り扱いをどう確保するか。

(3) つ目の柱として、サービスの維持・向上の観点でございます。

適切な水準の料金。具体的には着陸料など先ほどちょっと料金体系で示しましたが、そういったものの設定のあり方。あるいは旅客ターミナルビルなどの快適性、あるいは貨物ターミナルビルなどの円滑な処理面でのサービスの確保。空港アクセスの改善等の他のインフラとの適切な連携。

(4) で国家主権、あるいは安全保障の確保の観点で、有事等における国家安全保障の確保の観点、あるいは政府専用機や国賓への対応の観点。

(5) でその他としまして、騒音対策を初めとする環境対策、あるいは空港周辺の地域振興や地域との共生策等を今まで実施しておりますが、こういったものの着実な実施の観点。

こういったものを勘案しながら、考慮しながら空港に求められる機能とはいかがなものかというのをまず整理していただくことを望んでいるところでございます。

その次の2ページでございますが、その上でこういった国際拠点空港のあり方を踏まえまして、今後、完全民営化された純民間会社がこういった国際拠点空港を運営する場合を念頭に置いて、どのように適正な運営の確保を図っていくべきなのかというのがその次の課題になろうかと思えます。

なお、参考と書いてございますように、現在は国際拠点空港の運営につきましては、個々の特殊会社に対する法制、先ほど御説明した3つの成田空港会社法や関西空港会社法、中部空港法がございますが、他の公益的な事業と異なりまして、基本的に航空法による一部の施設設置許可等の規定を除きまして、国際拠点空港を完全民営化された純民間会社が運営する場合について、適正な運営確保のための制度・仕組みは現時点では整備されていないということでございます。

こういった状況を踏まえて、今後、完全民営化された純民間会社が運営する場合、その適正な運営を確保するためにどういう方策をとるべきなのか、あるいは必要に応じてそのための制度・仕組みといったものはどうあるべきなのか、こういったことを議論していかないといけな

いのではないかという形で資料4として提示させていただきました。

ちょっと長くなりましたが、以上でございます。

●座長

ありがとうございました。

議題で言うと「国際拠点空港の現状」というところと「これからの課題・論点」、これを両方あわせて御説明いただきまして、これについて残りの時間で議論願いたいと思います。

きょうは第1回目ということで、これからどういうふうにやっていくかということもあるんですけども、それと同時に、今示されました課題・論点等について、あるいは前にあった現状について自由に御議論いただいて、それでこれからの大きな方向を見きわめたいと思いますので、どなたからでも結構でございますので、何か御質問あるいは御意見等ございましたら発言願いたいと思いますが、いかがでございましょう。

どうぞ。

●委員

質問からですが、成田の関連の鉄道ですね、短縮化のための。あれはどのようなスキームでやっていたつけ。

●成田国際空港課長

資料の19ページに先ほどサッと御説明ただけでございますが、現在、整備主体としまして成田高速鉄道アクセス(株)というものを設立し、そこが整備主体となって建設を進めている。この成田高速鉄道アクセス(株)の主な株主は、成田空港自身と千葉県、成田市、それから京成電鉄等からなるというものでございます。開業後の運行主体としては京成電鉄が上を走るということでございまして、費用として総事業費1260億円を、国・自治体からの資金、それから自治体・成田空港会社等からの出資、銀行借入れなどで調達しているというふうになっております。

●委員

そうすると空港会社の負担というのはこの出資ということになるわけですか。出資分、その他銀行からの借入れに債務保証とかそういうことはあり得るんですか。

●成田国際空港株式会社

成田空港会社からは出資金と負担金がございます。その他、弊社の負担で空港内駅施設のインフラと申しますか、駅の躯体などは整備致します。

●委員

それによって財務体質が極度に厳しくなるということはないわけですか。

●成田国際空港株式会社

そういうものを全部盛り込んで中期総合経営計画をつくっているものですから、大丈夫でございます。

●座長

よろしゅうございますか。

ほかにいかがでございましょうか。

どうぞ。

●委員

まず資料の3の2ページなんですけど、需要予測が書いてあります。需要予測については鉛筆なめているんじゃないかとかいろんなことを言われております。このときに、多分このようにいくんではないかと思うんですが、19年と24年度で平成14年度時点での予測を書いてあるんですが、17年度時点で予測と実績との乖離というのはどの程度であったんでしょうか。

●航空局長

済みません、ここに書いてありますのは5年前の航空分科会でやったときの需要予測でありまして、時点が相当古うございまして、それを参考までに書いてあるだけなんですけど、今航空分科会をまた新しく始めましたので、そこで需要予測をやり直しております。

●委員

これはあくまでも参考だということですね。

●航空局長

そういうことでございます。ここにボコボコしていますように同時多発テロとかイラク戦争とかいろいろございまして、一時的に落ち込んだような要素もありまして、そこからまた回復しているということでもあります。大きなトレンドとしては伸びると思っておりますけれども、今の時点できちっとやり直したいと思っております。また御披露したいと思います。

●委員

それから2つ目なんですけど、各空港会社の財務の例えば21ページが成田、24ページが関空、27ページが中部となっているわけですが、それぞれ収入の内容というんですか、構造が違うと考えるとよろしいんですか。21ページの成田の場合、例えば空港使用で4つの収入がありますね。24ページの関空は4つあるんですが、ちょっと何か違うような気がします。それから、27ページの中部の方は3つのグループに分かれているんですが、これは分類が違うだけなのか、構

造的に何か違うのか、その辺はいかがなんでしょうか。

●航空局長

分類はそれぞれ会社によって違うんですが、大きく分けて円グラフの方で航空系と非航空系というのが、成田は航空系が3分の2で圧倒的に多くて、関空、中部は非航空系の方が航空系を上回っておる状況が見られると思います。生い立ちの違いといいますか、成田は最初に公団ということで始まりましたので、空港の本業をきちっとやりなさいと。最近は株式会社になりましたので、だんだん副業といいますか、非空港系の売り上げをふやしておるとい状況であります。それに対して関空、中部は航空系だけではなかなか食っていけないという状況があって、非航空系を最初から頑張っておるといことで違っている部分がございます。

●委員

ここで単体という形で書いてあるんですね。これを見ると相当グループ会社がある。グループ会社があるということは悪いと言っているわけではないんですが、連結ベースで見ないと。要するに直営でやるか子会社をつくるかによって当然違ってくると思うので、我々会計士的には連結ベースで判断して、それが子会社をつくってやるのか直営をやるのかはそれぞれの御判断に任せればいいんで、一番効率的なやり方があるでしょうから。連結ベースで見ないと判断を間違うのではないかというふうに単純に思ったんですが、ぜひ連結ベースの数字も把握しておいていただければと思います。

●航空局長

それは次回までに整理しておきます。

●委員

それから、この業績目標というのがまたそれぞれの。例えば22ページは成田、25ページは関空、28ページは中部と書いてあるんですが、これは整備をすることによってそのコストがふえるので。例えば成田の場合は、2005年度の実績と2010年度の目標は、グループ収益は1700億から2000億に上がるんですが、単体の営業利益は若干ですけど下がるんです。これは設備投資が重いから下がるんだというふうに理解してよろしいんでしょうか。

●成田国際空港株式会社

それも一つの理由でございます。2005年の実績の場合には、着陸料も下げたものの、6ヶ月分の影響で全部の影響が出ていない。2006年度以降は、着陸料を下げた分がまるまる影響してまいります。もちろん発着回数が増えることによって着陸料は増えていきますが。特に2005年度と2010年度の差につきましては、料金を下げたことも大きいということと、北伸2500m

化の投資によって、そういうものの償却も全部出てくるということでございます。

●委員

同じことは関空でも下がってきているんですね。これもやはり 2006 年度の計画はちょっと上がっているんですが、2008 年度はまた下がるというような結果になっているんですね。

●関西国際空港株式会社

関空については先ほど御説明がありましたとおり、来年 8 月に 2 本目の滑走路ができます。そういう意味で発着回数自体がふえますので収入はふえるんですが、一方、2 期島の新たな維持管理費とかコスト負担も出てきますので、結果的に経常損益ベースでは若干落ちる予測になっております。

●中部国際空港株式会社

ついでに、中部の方も数字は下がっておりますので御説明を簡単にしておきます。28 ページでございますが、昨年、開業初年度に 21 億の黒字を計上していますが、今年度の目標につきましては 1 億円ということで、下がっております。実は昨年 2 月 17 日に開業しております、固定資産税が 15 億丸々今年度からかかってくるということがございます。それともう一つは、維持管理費が開業初年度は各事業者が瑕疵担保ということで、1 年間は維持管理費等については事業者負担と。それが丸々今年度かかってくる。それともう一つは、一部設備投資をやっておりまして減価償却が 5 億ぐらい余分にかかってくるということで、営業とは関係ない公租公課その他で 20 数億実は負担が重くなる。ですから、実際、今年度が中部国際空港の本当の意味の実力が出る。そういう中で何とか歯を食いしばって 1 億円の黒字にしようということです。もともとは開業費償却、先生御案内のように 5 年間というあれが、開業費償却が 16 億あるんですが、今年度も多分何とかそのあたりを負担しながら黒字にしたいという目標で現在走っております。

●委員

済みません、次のときに聞けばいい話だったかもわかりません。

●座長

御質問よろしゅうございますか。

そのほかいかがでございますか。

●委員

国際拠点空港のあり方ということですが、資料 4 の (1) の②にありますように、人と物の国際輸送体制をどう今後考えていくかという視点で、一つの空港だけにとらわれない、

特に都市圏における複数空港の役割分担を改めて考える大変重要な時期だと思いますので、この論点には大変賛同いたしますとまず申し上げたい。地域の問題で発着回数を上げられない成田とか、あるいは伊丹問題があってもなかなか増やせない関空とか、いろいろな状況があるわけですから、これから東アジアが大変成長する中で、どういうふうに考えるかということ、国としてきっちり考え直すのは大変重要だと思いますので、それには大いに同調したいと思います。

一方で、拠点空港ということで、空港単位で考えたときに、申し上げたいことが1点ございます。それは資料3の44ページのところに、フェロビアルの英国政府との関係という中で、左下の3「英国の白書に記載された方針に沿って英国内の空港容量拡充に努力」するという言葉がございますが、私の理解では、白書において2030年までの長期計画を各空港につくれということを2003年に国が要請して、それを受けて各空港が将来のマスタープランをつくり直して、特にヒースローにおいてすら新しい滑走路を整備するという、ああいうまち中においてもそういう計画をつくり、今検討中であるということでもあります。

申し上げたいのは、民営化したとしても、そこに政府の関わりがあり、あるいは空港会社として、2030年ですから25年先でしょうか、そういう長期を考えた将来の絵姿も考えながら、一方で日々の経営努力を重ねていく体制ができていくということです。これはアメリカについても同じようなことが言えると思います。

きょうの資料にあった、中期経営計画戦略、こういう短期の計画については各会社の方できっちりお作りになっているわけですが、一方でこれからの極めて戦略性を要求される中で、将来の長きに亘ってどういう姿を描きながら、しかもそれは状況が変われば柔軟に変更する柔軟性を必要とするわけですが、その長期の計画をつくる部分について、会社形態を考える上で国がどの程度かかわっていくのか、あるいは会社としての責務においてそういうことも進めていくのか。そこら辺が従来の考えですと、それは国がやりますということかもしれません。しかし、今後を考える上では、そこら辺もはっきりさせておく必要があるのではないかと思います。特に、国が今考えている社会資本整備重点計画、これも基本的には5カ年がベースにありますので、長期は当然考えながら計画するわけですが、長期そのものをしっかりどう考えているかについては余り明確ではないと思います。

ですから、この際、一方で会社側として将来の絵姿をどう考えているかということをはっきりしてもらい必要も出てくるのではないかと。これは先ほどのイギリスの例もそうですし、アメリカの空港も当然ながら長期の計画をそれぞれ持っている。それがすべて実現するわけではな

いけれども、そういうものをはっきり持っていること自体が大変重要だということであると思
いますので、その点は意見として申し上げたいと思います。

以上です。

●座長

ありがとうございました。

まさに今〇〇先生がおっしゃったようなことをこれからここで議論ということだし、どこま
で細かいところまで結論が出るかどうかわかりませんが、最大の論点ということだと思いま
す。

〇〇先生、何かございませんか。

●委員

今御説明を伺っていて3空港それぞれの生い立ちがあって、当面する課題・論点それぞれあ
るということが非常によくわかりました。それで、まだ今後のスケジュールの御説明はありま
せんが、先走ったことを言えば、今この諸課題・論点で御説明いただいただけでもこれだけた
くさんの問題がある。それから、今〇〇さんが御指摘になった点は私も同感なんです、ここ
に必ずしも明記されていないような課題もあるかもしれない。そうなるこのスケジュール表
を拝見しますと、年内はきょう含めて3回ヒアリングとかそういうことになっています。そう
すると来年の3月に取りまとめをやらうとするとなると、よほどうまく最初から交通整理をし
ていかないと積み残しがいっぱいできちゃうんじゃないかという気がしてならないわけです。
きょうは第1回目ですから、ここで右か左へこうだということへは行かないと思いますけれ
ども、これは事務局においても、それから私どもの方でも、ある程度どこかで共通点というか、
時系列的に問題をこう整理してこうだということがないとちょっと混乱するんじゃないか
という気がしますので、それをまず申し上げておきたいと思います。

それからもう一つは、似たような話ですが、3つの国際拠点空港を一括して何かを導き出そ
うとするのか、結局はいろいろやってみたけれども、個々3空港それぞれに行くのかという、
その辺もやり方で随分違ってくると思うんです。その辺になるとこれも繰り返しですが、〇〇
さんの言われたような国の政策なり方針というものがあってということになるんだろうと思
うんですが、その辺をどう見きわめていったらいいのかなという感じがいたします。

これは議事運営に関する感想のようなことであって中身のことを一言も言っておりませんけ
れども、これから議事を進めていく上で御配慮いただければと。これは希望です。よろしくお
願いします。

●座長

航空局から何かございますか。

●航空局長

大変タイトなスケジュールで申しわけないと思っておりますけれども、資料2にありますように、できれば来年の4月の中ごろに、航空分科会の方に本懇談会の成果を報告させていただいて、最終的には航空分科会の取りまとめの中に位置づけていきたいと思っております、申しわけないんですが毎月のように御審議をいただいて、できれば3月に方向づけをしていただければということで考えております。そのためには当然私ども事務局の方でも、専門的な問題もいろいろ含まれておりますので、そういう専門家のお知恵も拝借しながら十分議論を整理していきたいと思っております。

それから、3空港全部を平等に扱うのかという点に関しては、成田がまず当面一番先に完全民営化の対象になっておりまして、会社の方でも今いろいろ社内的な準備も始めておりますけれども、2008年度以降なるべく早い時期にというぐらいのスケジュール感で今やっております。ですから、本懇談会の取りまとめを受けて私どももまた検討させていただいて、必要な制度的な手当てが要るのであれば、そういうのをきちっとした上で完全民営化の方に、あるいは株式上場の方に持っていくということでやっております。まず成田を優先的に考えていただいて。ただ、それは単に成田だけの問題ではなくてほかの2空港にも当然波及する問題でありますので、3空港全体を一緒にやりながら、成田をモデルケースとして考えていただくということかと思っておりますので、よろしく願いいたします。

●座長

ありがとうございました。

よろしゅうございますか。

そのほかに委員の方で御質問、御意見等ございますか。

もしあれでしたら、きょうはオブザーバーの方も空港、それから航空会社が見えていらっしゃると思いますので、何か御発言があればオブザーバーの方から。

●株式会社日本航空

次回、ヒアリングの時間で私ども時間をいただけるということでございますので、その場でまた改めてと思っております。私ども航空会社にとりまして、空港は私ども旅客あるいは貨物のサービスの拠点として極めて重要な位置づけを持っておりまして、いま一つは、私ども航空輸送事業のビジネスの中でも、空港にかかわるいろんな意味でのコストといったものも私ど

も航空輸送ビジネスにおいて極めて重要な面でございますので、この2つの観点から、私ども国際拠点空港の経営がどういふふうにあるべきかについては大変関心を持って見ていきたいと考えております。

それと先ほどの資料にございましたように、東アジアの中で外国の空港がどんどん充実されている中で、正直いろんな制約もあって成田初めいろんな空港の中で、全体のアジアの中のハブ空港としての位置づけが、日本の空港が少し沈下したと言うと怒られますけれども、そのあたりのところを今後アジアの中で拠点空港として我々と一緒になって、競争力とここに書いてありましたけれども、競争力を高めていくにどうあるべきかといったところもぜひ議論があればなというふうな期待をしております。

これは個人的な意見でございますけれども、以上でございます。

●座長

ありがとうございました。

どうぞ。

●全日本空輸株式会社

この論点整理の中で、首都圏や関西圏の複数空港の適切な役割分担とか、あるいは利用者の観点に立った公平性とか、こういうふうな論点を書いてあって極めて重要な視点だと思っております。私は航空会社の立場であり、あるいは定航協の立場ではありますが、空港のあり方を考えるときに、やはりマーケットのニーズですね。これは旅客のお客様もいらっしゃいますし、貨物のお客様もいるわけですが、基本的に利用者側のニーズに立って空港がどう機能すべきか、どう進化していくべきか、こういうふうなアプローチが極めて重要だと思います。もちろん歴史もあって、それぞれの空港の生い立ちとか、置かれた環境とか、地理的に優位な点、あるいは不利な点があるかと思うんですが、懇談会で常に忘れないようにすべきは、利用者のマーケットニーズに立ってマーケットインで考えていく、こういった視点が重要かなと感じました。

印象ではございますが、以上です。

●座長

ありがとうございました。

お二方から視点ということでいろいろ御意見がございました。

何かほかにもございますか。航空局の方からよろしいですか。

ありがとうございました。

そうしますと、きょうは国際拠点空港の現状と、それから今後この懇談会で議論する諸課題・

論点について御議論いただいたんですけれども、さっき〇〇先生のお話がありましたように、将来の国際拠点空港の絵姿というものはどうなるのかということが、やはりこのあり方にかなりかかわってくるということで。それは先ほども御指摘がありました需要のあり方とか、あるいは国としての考え方、戦略というものもありますでしょうし、このようなことが重要なポイントになってくるかと思えます。

〇〇先生が御指摘のように時間的な制約がかなりきついで、すべてを見渡した上で結論に至るかどうかというところまでかなり整理して議論しないといけないということはおもったと思いますので、その辺も踏まえた上で事務局には次回に向けていろいろな御準備を願いたいと思うんですけれども、特にきょうも御説明の中でありましたように、例えば諸外国でどうしているという情報はまだまだこれからも重要な参考になると思います。それから先ほどの将来の国際拠点空港の絵姿というもの、需要予測はこれから航空分科会でも出してくる。ちょっと時間がかかるかもわかりませんが、ただ、おおよそこういうところだということがわかれば、事前にでも方向性を伺えれば議論しやすくなるかなと考えております。

そういうようなことをいただいた上で、次回からはヒアリングをまずして、それから詰めていくことになろうかと思えます。

今後のスケジュールについて

●座長

最後の議題が今申し上げた「今後のスケジュールについて」ということですので、これについて御説明いただいてまた御質問ということにしたいと思えます。よろしくお願ひします。

●成田国際空港課長

それでは、事務局の方から資料5及び資料6につきまして、今後のスケジュール及び次回以降のヒアリングの項目の概要などの（案）をお示しさせていただきます。

資料5に既に出ておりますところでございますが、来月の21日に第2回を開きまして、空港会社3社及び航空会社からのヒアリングをさせていただきたい。その次の12月でございますが、第3回におきまして、空港周辺の関係自治体と証券会社等のヒアリングをさせていただきたいと思っております。先ほど座長からありましたように、論点の整理をする前にもそれぞれの考え方を聞きながら論点を整理していきたいと思っております。1月に論点整理、2月にとりまとめの素案みたいなものが提示できればと思っておりますが、精力的にやっていき

いと思っております

それから、資料6は次回のヒアリングの項目の概要でございます。

まず空港会社からのヒアリング事項としまして、完全民営化に向けたそれぞれの会社の取り組み、あるいは今後の課題への認識、完全民営化後の国際拠点空港の運営についての課題の認識、あるいは国際拠点空港として求められる諸機能の実現に向けて会社としてどう取り組んでいく方針であるか、あるいは国際拠点空港として行うべき安全対策、環境対策、地域共生策といったもののあり方、完全民営化後の企業統治のあり方、例で言えば敵対買収への防衛策等も含まれると思いますが、広い意味での企業統治のあり方、完全民営化に当たって国あるいは関係地方公共団体等に期待すること、その他、この懇談会への要望その他でございます。

航空会社からのヒアリング事項の案としまして、この国際拠点空港を利用して航空会社としてどういうふうに経営を進めていく方針であるか、どういう戦略をお持ちであるか、あるいは今後の国際拠点空港への期待、懸念、特にユーザーの観点から、先ほども既に発言がございましたが、そういった観点からのもの、それから、拠点空港が完全民営化された場合の期待、懸念、そして、この懇談会での議論への要望。

こういったものを考えておきまして、それをきょう御議論いただいて、よろしければ各関係者をお願いしてまいりたいと思っております。

●座長

ありがとうございました。

今後のスケジュールと、それからヒアリング事項について御説明いただきましたけれども、スケジュールは先ほどから話題になっておりますようになかなかタイトですけれども、皆さんの御協力をお願いしたいということです。それに応じていろいろな議論の進め方を事務局ないし私と一緒に考えていきたいと思っております。

ヒアリング事項ですが、特にこれについては次回ということですので、この場でも何かこういったことをもう少し追加したらいいとか、あるいはこれが強調されるべきだとか、そういう御意見がありましたら伺いたいと思いますが、いかがでございましょうか。

●委員

BAAも含めた海外の航空会社、空港会社のもう少し詳しい財務構造、収入構造、コストの構造、資産の構造、事業の構造といろいろあると思っておりますけれども、もし調べることができれば調べていただけたらと思います。

●座長

これはよろしゅうございますか。

●成田国際空港課長

はい。

●座長

そのほかいかがでございますか。

●委員

そちらは御意見ないの。

●座長

それでは、〇〇委員がそういうふうにおっしゃるので発言させていただきます。意見というよりもこれは後で事務局の方と話し合いながら詰めようかなと思っていた内容です。例えば今おっしゃったような外国のBAAの事例もそうですし、それから国内でも先ほど御説明がありましたように、例えばNTTとかJTとかそういうところを民営化していったときにどんな議論をされたかということが参考になるかと思えます。特にNTTについては外国資本の保有規制がかかっていますけれども、あの辺の議論というのは極めて参考になるかなと思っております。たしかWTOでは電気通信に対して外国資本に対する保有規制をはずすような議論があったと思えますけれども、NTT法で先ほどご説明がありましたように3分の1まで、航空会社と同じように取締役会の議決権の問題ですね、そこまでの制限はありますけれども、そういったことがどういう背景であるのかということです。

それからもう一つは、外国の空港会社をいろいろ調べてみると、BAAは典型的に民間会社ですけれども、いろんな形態がありますので、その中で所有形態別にどういう役割が期待され、議論がされてきたかということも参考になるかと思っております。

さっきアメリカの例が余りなかったのですが、アメリカの例はかなり多くの空港についてパブリックが所有権を持っているわけですね。ただ、パブリックが持ってもかなり民間的に行動するという、アメリカの公企業の独特のあり方ですけれども、そのようなことがどこまで参考になるかということがあると思えます。

それから最後は、さきほど〇〇先生がおっしゃったような、これから国際の航空輸送というのはどうなっていくのか、その辺の絵姿をどこまで我々は共有できるかということが重要だと思うんです。恐らくきょうここにいらっしゃる方は皆さん全部専門家ですから、それぞれがそれぞれで皆さん、将来についてこうなるだろうというお考えがあるし、それから、拠点空港を戦略的にするにはどうすべきだというお考えがあると思えますけれども、その辺を少し

出し合ってみて最大公約数のようなものをつくりながら、絵姿を共有した上で空港の運営のあり方ということを考えていきたいと思います。

済みません、〇〇委員の御意見のしり馬に乗って言いましたけれども、他に何か発言はございませんか。

●成田国際空港課長

御指摘の点は至急調べてみたいと思います。

●座長

よろしく願いいたします。

それでは、かなり時間を残しておりますけれども、きょうのところは皆さんの懇談会の方針とございますか、進め方について御意見を伺ったということで、次回からヒアリング等で皆さんに御協力を願いたいと思います。

私の方からは以上ですけれども、最後に次回の説明をお願いします。

●事務局

それでは、次回の懇談会につきましては、11月21日火曜日の午後2時からこの建物の2階の特別会議室で開催する予定でございます。議題といたしましては、先ほどから御説明のとおり、空港会社、航空会社からのヒアリングということでそれぞれお話を伺ってまいりたいと考えております。

以上でございます。

●座長

ありがとうございました。

ということで、次回よろしく願いいたします。

ほかに御発言よろしゅうございますか。

それでは、これをもちまして懇談会を終了させていただきますが、本日は御多用中のところ出席いただきましてありがとうございました。

閉 会