

平成19年3月15日（木）

於・国土交通省11階特別会議室

## 第6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

## 目 次

1. 開 会 .....	1
2. 今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会報告（素案）について .....	1
3. 今後のスケジュールについて .....	42
4. 閉 会 .....	42

## 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6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を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。クリップを外していただきますと、配席図の下の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5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「今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会報告(素案)」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懇談会報告(素案)のイメージ(案)」でございます。資料4は「参考資料」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。

以上、ご案内いたしました資料で抜けている資料がございましたら、事務局までお申し出いただきたいと思います。

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。

今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会報告(素案)について

### ●座長 承知いたしました。

それでは、議事に入らせていただきますが、今日ここで皆さんにご議論いただくことですけれども、これまでいろいろ論点を出していただいて、それから、いろいろなご意見を

いただきながら大体の方向性を皆さんの間で共有してきたというふうに考えております。特に、前回においては、比較的具体的な論点ということでお示しいただいて、それをもとに事務局の方に報告書の素案といたしますか、案をつくっていただくように我々の方から要請した形になっているということでもあります。

そこで、今日はその報告書（案）をご議論いただき、大体の方向はこれでよいかどうかということをご議論いただく場ということになります。今資料の説明がありましたけれども、資料2の方で「今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会報告（素案）」というものの、資料3で「今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会（素案）のイメージ（案）」、資料4の「参考資料」、これを準備してもらっています。ですから、これをご説明いただいた後で皆さんにご意見を賜って、具体的な案づくりをしていただきたいと思います。

それでは、まずご説明の方をよろしく願います。

#### ●成田国際空港課長

成田空港課長の羽尾です。説明させていただきます。

資料2に沿ってご説明させていただきたいと思います。大体45分ぐらいいただいでご説明をと思っております。

資料2でございますが、今座長からお話がありましたように、懇談会報告の素案として作成したものでございます。今日のたたき台でございます。

まず1ページ開いていただきまして、目次がございます。概要としまして6本の柱からなっております。「はじめに」の後、1番で「拠点空港の現状と経緯、課題」を概観した後、2番で「拠点空港の事業特性と果たすべき機能」、3番で「拠点空港にかかわる航空政策とこれを取り巻く環境の変化、動向」について、4番で「拠点空港にかかわる航空政策の方向と国と空港会社の役割」などにつきまして、5番で「完全民営化を円滑に進めていくに当たっての課題と解決策の方向」、6番で「拠点空港ごとに見た課題」、こういう形で整理した案でございます。

まず1ページでございます。ここは「はじめに」ということで、「懇談会に付託された検討事項」と、これまでヒアリング等関係者の協力を得て行ってきたということを書いているものでございます。詳細は省略させていただきまして、2ページでございます。

1番の「拠点空港の現状、これまでの経緯及び課題」でございます。

(1)でございますが、国際拠点空港の成田空港、関西空港、中部空港が、国際航空ネットワークの充実・強化を図って、利用者利便の向上に努めている。そういう意味で国際

航空ネットワークの結節点として極めて重要な役割を果たしている。

ロで、この3国際空港について見ますと、旅客、貨物、あるいは発着の回数いずれにしても90%を超え、あるいは90%近くのシェアを占めておりまして、我が国の国際航空における圧倒的なシェアを占めており、我が国産業全体の発展に不可欠の存在となっている。

ハで、それぞれ首都圏、関西圏、中部圏という後背経済圏にも大きな便益をもたらしている。さらに、周辺地域の雇用の場としても相応の役割を果たしている。成田空港の例でいきますと、雇用されている4万7,000人のうち85%は千葉県の在住者、周辺の2市5町で45%となっているという例を挙げております。

ニで、さらに、拠点空港は、観光を含めた社会文化の発信の拠点、あるいは大規模災害時の救援物資の輸送等の観点や航空主権の確保等の国家的な見地からも重要な役割を果たしてきている。

ホで、これらをまとめまして、このように、我が国の産業、経済活動、国際競争力の向上、あるいは存在感の維持、発揮の面で、欠くことのできない、極めて重要な社会インフラだと、こういう位置づけができるであろうというふうにまとめております。

(2)でございますが、国際拠点空港のこれまでの経緯でございます。これは第1回の懇談会などで資料を添えてご説明したものを簡単にまとめたものでございます。

成田空港は、成田闘争を経て、昭和53年に開港し、その後24年後に平成14年に暫定平行滑走路が完成した。現在、北伸2,500mの事業を行っているところである。

関西国際空港も、大阪国際空港の騒音訴訟等の経緯の中で、民活の流れの中で海上に空港をつくるということで、平成6年9月に開港し、今年の8月には2本目の滑走路が供用される。

中部空港につきましても、民間の出資も得ながら、平成10年に中部空港法を制定し、その指定会社としてスタートしまして、一昨年2月に開港した。こういう状況に触れております。

(3)として今後の課題でございます。国際拠点空港について、処理能力の拡充など整備が進められておりますが、我が国が、東アジアを初めとする近隣諸国との国際競争に勝っていくためにも、今後も増大が見込まれる需要に的確に対応した発着容量の確保等を行って、国際拠点空港としてさらに発展していくことが望まれている。

このほかに、能力についても、24時間供用化だとか空港と都心を結ぶアクセスの整備等といったもの、あるいは施設の整備等を求める声もございまして、アジア諸国に比べて割

高だという評価もある着陸料等の一層の低減を含めてサービス水準の向上も望まれている。

ハにございますように、一方で関空、中部については既に民間出資が入っておりますし、成田空港会社についても公団から特殊会社化するということで、それぞれ非航空系収入の拡大、特に関空、中部については、路線ネットワーク拡充に向けた営業努力等されておられまして、空港の管理・運営について、民間経営手法の導入を行っておりますが、さらに、それを一層効率的で創意工夫を発揮できる運営体制としていくことも望まれているところでございます。

ニで、これはイ、ロ、ハを総括したものでございます。ハード面やソフト面両面にわたって機能の充実・強化と空港としての発展、そのために必要な運営体制の変革等を講じていくことが必要不可欠な状況になっている。

ホでは、なお、個別の空港ごとに成田空港、関西空港、中部空港ごとの課題を掲げてございます。この課題はまた後ほど出てきますので、ここでは省略いたします。

5ページの2番でございます。「国際拠点空港の事業特性と果たすべき機能」ということで、この懇談会でも議論の一部ありました、空港の事業特性が(1)でございます。

イでございますが、国際拠点空港が我が国の経済・産業、あるいは国民生活にとって不可欠な社会インフラであるという先ほどご説明した点や、あるいは我が国の産業、観光等の国際競争力にも影響を及ぼすことを考慮し、国際拠点空港の安全かつ安心なサービスが、継続的かつ安定的に提供されなければならない事業であるというのがまず第1に挙げられると思います。

ロとして、また、拠点空港について、その整備について見ますと、巨額の資金の投入が必要でございますし、資金の回収には極めて長い期間を要すると言えます。実際の整備に当たってもそうですし、今後既存施設の管理・運営面でも、細かいメンテナンスも含め相当程度の投資も必要になるものもでございます。

さらに、ハでございますが、この資金の巨額さと長い回収期間に加えまして、空港設置の場所的限定という観点から見ますと、現実的に他の施設による代替が不可能だという状況にもございます。

そういったロとハをまとめまして、ニで、このように、国際拠点空港の設置・運営の事業というのは、極めて高い参入障壁を有するもので、それぞれの地域において独占・寡占の状態になりやすい、かつ、代替不可能であるという特性が見られると思います。

一般に、独占状態になるということについて一般論を書いておりますが、価格の高止

まりなどの弊害が懸念されるということも言われております。現時点までは、この3空港につきましても、公的な主体として事業運営を行ったり、あるいは一定のルールを定める手法の中で、我が国の場合はこの3空港については、成田空港については全額、関空については3分の2、中部空港については4割の株を政府が保有する特殊会社等の方式で運営してきているということで、これまでのところこういった弊害については一定程度除去してきているところでございます。

※印のところでございますが、競争、独占、あるいは代替不可能という観点について若干の補足をしております。アジア各国の大規模空港との競争、あるいは3つの拠点空港間の競争を理由に、先ほど御説明した独占性について必ずしも完全なものではないという考え方もございます。

これについて若干補足いたしますと、3つの点で補足しておりますが、他国の空港との関係では、例えば、日本を訪問する旅客は日本が目的地であるからこそ日本の空港を利用するという関係がございますように、この空港後背圏、あるいは我が国の経済力や魅力に基づく目的地の選択という要素もありますので、空港の選択そのものとまでは言えないこともあるという点と、空港の代替可能性あるいは現時点での容量の満杯性を考慮しなければいけないという点、さらに短期的な利益のみを追求する経営が行われた場合における競争圧力が機能しなくなる点、こういった点も留意しての整理でございます。

ホでございますが、さらに国際拠点空港について見ますと、先ほどお話し申し上げましたように成田空港は北伸整備が進められ、関西空港もこの8月に2本目の滑走路が供用されるという意味で、ほぼ既に一定程度その施設整備が進んでいるという見方ができると整理しております。ただし、中部空港につきましても、この懇談会のヒアリングなどにおきましても、関係者の方から、さらに国際拠点空港として必要な機能強化に向けた整備が必要である旨の課題の提起も行われている。この点には留意をすることでございますが、いずれにしても、こうした一定程度の施設整備が進捗していることに加えまして、その3空港とも今後も相当程度の航空需要が見込まれているところでございます。この点は現在航空分科会でも整理されつつあるところでございますが、こういった点にかんがみますと、おおむねその運営を民間の経営に委ねる基盤が形成されつつあるという整理ができると思っています。

なお、このような特性に加えまして、国際拠点空港が航空機騒音を初めとする外部不経済を発生させる施設であるということも重要なことであろうかと思っております。特に、成田空

港の場合は内陸空港で、その要請が強く求められている。一方で、地域の雇用の核として、地域振興の核となり得る特性を有していることも事実でございます。

(2) でございますが、国際拠点空港が今後果たすべき機能について概観してございます。

イでございますが、国際拠点空港が、ネットワークの核として、今後とも社会インフラとしての機能を果たし続けていく、これがまず必要でございます。その上で、そのためにまず、今後も増大する国際航空需要に対応し、必要な空港容量の確保が図られ、ネットワークの結節点として有効に機能するといった意味でのグローバルスタンダードに適合した空港とすることが望まれている。

ロで、また、アジア諸国との競争関係も踏まえ、諸外国に比べ着陸料等について高額というふうに言われておりますので、こういった点での改善が望まれている。さらにこのためには、経営の効率化や収益の拡大といったものからの企業体力の強化が望まれるものでございます。

ハでは、国際拠点空港の高い公共性から、関係の利用者等の主体に対して、公平・公正で、安全・良質なサービスの提供を行って、利用者利便の向上に尽力するということが望まれていることのひとつかと思えます。

ニで、一方で、拠点空港が、周辺地域に騒音の影響があるということから、地域との共生という視点に立って運営を行っていくことも重要でございます。

最後に、これらに加えて、我が国の玄関口として、外国に対する我が国の魅力を発信する、あるいは大規模災害時の救援物資の輸送拠点としての機能、国家的見地からの機能、こういったものも引き続き果たすことが必要であるという整理をいたしております。

8 ページでございます。3 番、「これまでの国際拠点空港政策とそれを取り巻く環境の変化」という題で整理しております。ここの2行目で、これまでの我が国の国際拠点空港に関する航空政策、これを便宜的に「国際拠点空港政策」というふうに称させていただいておりますが、これらについての整理をいたしております。

(1) は、これまでの政策ということでございます。

イでございますが、これまでのところ、我が国における拠点空港につきましては、何よりも、増大し続ける需要への対応ということで、需要予測に基づきながら長期計画を作成して、それに基づいて、一定期限までに設置・整備することに重点を置いてきた。そのような中で、現実には当初計画どおりに整備が進まなかったことなどもございまして、容量



の限界を超える需要に立ち至って、ようやく事業が完成するというのもございました。成田空港なども1本の滑走路で24年間やってきて、ようやく2本目ができたということもございました。

口でございますが、また、その国際拠点空港の基本計画というのも、それぞれの特殊会社法などで定めておりますが、いずれもその滑走路の数や長さ、その工事の完成予定期限を定めるものでございまして、拠点空港のあり方だとか、今後それらが発揮すべき機能とか、そういった政策的な方向性をそういった形で示すものではなかったというものでございます。

ハで、なお、国際拠点空港の設置・管理については、ご承知のとおり国が一般に空港の設置・管理を行うものとする原則の例外として、この3空港については、公的な独立の主体を設け、かつ滑走路等と旅客ターミナルビル等と運営を一体化させた独立採算によって明確な責任と機動性を持って行わせるために、公団、特殊会社、指定会社という方式で進めてきたところでございます。

このような空港設置・管理につきましても、特に成田空港開港当初を想定していただければわかりますように、当初は航空機の安全、円滑な離着陸の確保、あるいはターミナル運用の方に重点を置かれておりました。関西空港や中部空港が発足し、民間活力も入ったところから、経営の安定とともに着陸料の高騰の問題、あるいは利用航空会社の確保といった点から、積極的な非航空系事業への展開も進められ、成田国際空港も、近年、特殊会社化もございまして積極的なそういった取り組みをしている状況でございます。

ニで、さらに、昨今では、世界の経済のグローバル化、多様化ということでアジアとの競争もございます。消費者ニーズも多様化していることへの対応も必要でございますので、このため、専ら需要に対応した施設整備だけではなくて、空港運営の効率化、多角化といった課題への積極的な対応も求められている。空港の政策についても、こういう点は認識しながら進めてきているところでございます。

(2) で、こういったものを取り巻く環境の変化と今後の動向の見通しということでございます。

イでございますが、後半の「しかしながら」の次のところでありますが、アジア各国では複数の滑走路を有する大規模空港が次々に整備されている。着陸料についての相対的な問題もある。こういった中で我が国としても、その国際競争に対応するためにも、この国際拠点空港について、効率的な経営を通じて、既存施設の有効活用と利用者利便の向上に

つなげていく料金設定等、我が国の国際競争力の強化を図っていくことがまず強く求められている。

ロでございますが、また、今後、必要となる空港の能力増強等に関しまして、空港会社にとっても、航空需要を的確に予測して適時適切な整備が進められるようにすることが大事ですし、空港を利用する航空会社、物流事業者等にとりましても将来の企業戦略を描くことができるようにしたいということで、あらかじめ将来の基本的な整備の方向等が示されることを求められているところでございます。

ハで、他方、商業や観光といった人、モノの国際的な交流の拠点として、多様なニーズへの的確な対応。

ニで、管理・運営を一層効率的にしていくことも求められております。このニの流れでは、これまでも閣議決定等で、民営化などといった民間会社としての創意工夫を生かす運営体制の構築を図るように求められております。これは後ほどまた詳細に触れますが、この民営化の流れというのは、ヨーロッパを中心に、世界的にも一つの傾向ではございます。

こういったイからニのような環境の変化を踏まえまして、ホでございますが、これらに対応して、今後の国際拠点空港政策の方向、あるいは国及び空港会社の役割を明らかにする。これはこの懇談会でもご指摘いただいているところでございますが、こういったことを明らかにしながら、これらを踏まえて、その拠点空港の経営につきましては、より民間経営手法を生かして、効率的、かつ創意工夫を発揮していくことも求められている。そして、そういったものを政策として進めていくことが求められている。こういうふうに整理しております。

その上で、4番でございますが、「今後の国際拠点空港政策の方向と国と空港会社の役割」についてでございます。

まず、(1)で基本的な方向として、国の国際拠点空港政策というものと、空港会社の民間企業としての経営方針の整合性を確保しながら、社会経済情勢や利用者ニーズを空港の管理・運営に機動的に反映できることが必要であろう。

ロとして、このために、国としては、きちっとどういう政策をしていくのかというのを明確に提示する。空港会社の方は、経営の効率化を進める観点から、民間経営手法によるメリットを生かせるよう、完全民営化を推進していく。

ハで、そして、この空港会社というのは、政策との整合性や公共的な役割に留意しつつ、拠点空港の適切な管理・運営を行っていく、こういうのを基本的な方向として整理してお

ります。

国と空港会社の役割を明らかにしておくのが大事であるというご指摘を踏まえまして、(2)でございます。イが国の役割、ロが空港会社の役割としております。

国は、この空港の果たすべき役割や機能・能力のあり方などを中心とした基本的な指針をつくり、国際拠点空港のあるべき姿を示していく。拠点空港の運営に関しての基本的なルールを設定していく。さらに、国際拠点空港の運営をモニターする、あるいは社会全体からもモニターできるような措置を講じるとともに、国際拠点空港の事業特性等から課題、弊害、これは後ほどまた触れますが、そういったものの解消、公平な取り扱いの確保といった点での措置を講ずる。

ロでは、空港会社は、そういった基本的な指針を踏まえながら、一方で、株式会社としてステークホルダー、あるいは周辺地域を含めたステークホルダーの適切な監視の中で利益、サービスの還元をしつつ、民間の創意工夫を活かした効率的な経営を行っていくことが必要であると、こういう整理をいたしております。

(3)で完全民営化の意義・効果を整理しております。これは経営責任が明確になって、経営の効率化を図られる効果があるということでございまして、①で、その前に、これまで平成13年の特殊法人整理合理化計画以降の動きを整理しております。

1)が、平成13年の特殊法人整理合理化計画、12月の閣議決定でございますが、企業的経営による方が事業をより効率的に継続実施できる法人などは、経営責任の不明確化や効率化のために、「原則として民営化する」とされた上で、これを受けまして、航空分科会の答申で、国際競争力の向上等の観点から、経営の合理化・効率化という観点で民営化を進めると整理して、3)でございますが、完全民営化、あるいは将来の完全民営化を目指す、あるいは中部の会社の場合、完全民営化に向けて検討する、こういう整理をされております。その年の12月の閣議決定でも、成田と関空については、同趣旨の整理がなされているというものでございます。

②でございますが、完全民営化の意義と効果でございます。これも一般的に言われているところを書いているものでございますが、空港会社の完全民営化の場合も、諸経費の削減、収入の増加、既存施設の有効活用ということで、民間経営手法による空港経営の効率化というのがまず期待される。それを通じて空港に関する各種サービスの向上や料金の引き下げ等の利用者利便の向上、そして国際競争力の向上が期待できるというものでございます。

注のところは、株式市場、経営自由度の向上等から、その効果として詳細なものを書いたものでございます。

2) で、政府の方にとりまして、こういったことを進めることによって、国有財産の圧縮による行政改革だとか、簡素で効率的な政府の実現といった点を含め、大きな改革としての位置づけができるというものでございます。

③は、この懇談会でも証券会社などからヒアリングをいたしまして、完全民営化していく空港についての資本市場、証券市場の評価と期待等を触れております。

1) 番でございますが、国際拠点空港について、その成長性と安定性から魅力的な投資対象だというふうに使われております。

その際に、2) でございますが、公共的な見地からの制約ということは、市場も織り込んで評価するというところでございますが、何らかの制度を設ける場合も、中長期的に安定的で、高い透明性と予見可能性を持ったものとするという注文もいただいているところでございます。

3) は、この評価も空港ごとに一定の差があるだろうということで、そういったところも認識する必要があるということで、ここでは例示として関西空港の財務状況の話に触れているところでございます。

13 ページの5番でございます。「完全民営化を円滑に進めるに当たっての課題とその解決策の方向」でございます。

1行目、2行目にございますように、完全民営化のメリットは、民間経営手法による経営の効率化ということでございますが、これを十分に活かすために、経営の自主性の確保と空港会社の創意工夫ということが必要でございます。ただし、この懇談会でも既に出されておりますように、すべてを自由に委ねることについては、事業特性や公共的な役割から一定の懸念が出されているところでございます。したがって、この課題等の解消を図って、完全民営化が所期の効果を発揮できるようにすべきだというふうに全体をまとめております。

個々具体的に、(1) でございますが、まず完全民営化を円滑に進めるに当たっての課題を整理しております。(1) の柱書きのところは、以下のとおり課題がありますということとともに、既に平成13年の閣議決定においても、完全民営化に関しては、「会社の業務が独占の弊害を生むことがないように留意する」というふうにされておりますが、これらを踏まえながら、①から④に整理しております。

①が拠点空港政策と空港会社の経営方針との不整合からくる課題というものでございます。②が高い参入障壁による地域独占・代替不可能性からくる課題、③が敵対的買収のリスクからくる課題、④が市場圧力による株価維持・配当維持の優先からくる課題というものでございます。このあたりは前回詳細にご議論いただきましたので、中の説明は省略させていただきます。

(2) でございますが、国際拠点空港の完全民営化を円滑に進めるに当たっての課題の解決策の方向というふうに整理しております。

イで基本的な考え方をまとめております。まず、今掲げました各課題につきまして、空港が国民生活上不可欠な社会インフラであるといった点と、その事業特性といったものを踏まえて、必要な措置を講じた上で実施していく必要がある。

なおがきで書いているものは、先ほど課題があるというふうに言っておりますが、そういった事態で課題があるからといって必ず発生するものではないということから、防御すべき事象を超えた過剰な措置とならないようにするというのが大事であります。一方で、会社の所有形態、あるいは経営方針によってはその発生の可能性自体も大きくなるということですから、あらゆる可能性も視野に入れざるを得ない、こういう両面に留意しなければいけないという注を書いております。

2) 番で、先ほど申した措置を講ずるに当たっても、長期的な設備投資は不可逆性が高いというご指摘もいただいておりますので、そういった意味で国際拠点空港政策との整合性というのが一つ保つべきものであります。一方で、民間の知恵や工夫が発揮できるように、自主性の確保も重要だというのが2) 番でございます。

3) 番は、いずれにしても、中長期的に安定的で、透明性を持った制度にする必要があるという考え方のもとに、具体的な解決策の方向をロで示しております。

まず①が、1 点目の課題としての国際拠点空港政策を踏まえた空港機能の拡充に向けてというものでございます。先ほど来政策としても示しましたが、国際拠点空港政策という明確な将来像を示していくことが、まず国民に対してのメリット、あるいは空港会社も中長期的な将来を見据えた経営ができる。利用する航空会社、物流事業者もそれに対応した経営戦略の展開が必要になってくる、可能になってくる、こういうことを書いております。

2) 番で、空港会社の方が設備投資に対して、当然自主的な判断をいたします、消極的になる場合もございます。この場合も、公共的な見地から必要な投資については、それを確保する方策を講ずる必要があろう。

3) では、一方で、会社の自主的な経営としての投資判断の尊重も事業の継続のために不可欠でございます。会社自身としても、旅客を含めた利用者に対してどのようなサービスを継続的に提供していくのかを明らかにすること、それから、地元自治体・住民等に対しても、どのような経営運営が行われているかという面を明らかにすることは有用であるということが3) 番でございます。

4) 番で、こういった1) から3) のようなことに留意して、このためということで、例えば国は拠点空港の果たすべき役割、あるいは各空港の機能・能力のあり方、空港間の役割分担、周辺環境対策のあり方等の事項を中心とした空港政策に関する基本的な指針を作成して、これを空港会社等に対して明示していく。空港会社の方はそういった指針を踏まえながら、事業に関する基本的な計画を作成し、その整備・維持管理やサービス内容、環境面での取り組みに関する計画内容を明らかにして、その中で国の基本的な指針との適合を確保する仕組みを設けることが考えられるというふうにしております。

5) 番では、6点ほどこういった仕組みの意義を書いております。1点目の方が、設備投資の不可逆性から、有効に資本を使うという観点で、整合性の確保が望まれる点、あるいは、空港会社にとってもみずからの将来計画を定めるということがステークホルダーの理解にも役立つという点、さらに、国民に対する説明責任、利用者に対してのサービス水準の維持向上やモニタリングができるという点、地域地元との協調性が確保できるという点、投資リスクが明示されるという点、こういった点からも意義を有するという位置づけをいたしております。

6) 番では、この懇談会でも説明しましたように、諸外国においても、長期計画の作成等が、国あるいは国の関与する空港会社の場合に行われているものがございます。そういったことも長期的な空港の絵姿を出すことは重要だということでとられているものと推測されるという整理が6) 番でございます。

7) 番では、なおということで、この政策として機能の拡充を求める場合であって、空港会社が当然投資に関して消極的になる場合も出てくると思われますので、その場合に、完全民営化の趣旨からすると、投資を強制することは適切ではないと考えられますが、そのため何らかのインセンティブを設ける必要がある場合が生じるというふうに整理しております。このため、例えば料金設定に係る制度において適切な投資については資金回収を確実にするだとか、中長期的な資金調達が行えるようにするだとか、そういった適切な投資が促されるような方策の検討の必要性を記述してございます。

16 ページが、②で適正な料金水準の確保に向けてというものでございます。

1) 番は、原則として料金につきましては空港会社の収益の源となりますので、経営の重要な要素として判断、設定されるものだ。そういう意味で経営の自主性が十分に発揮できるようにすべきだということでございます。

しかし、空港会社が資本市場から利益向上の圧力を受ける中で、その事業特性として独占による弊害の恐れも考えあわせると、全くの自由に委ねた場合に、空港に関する各種料金の高騰が懸念されるということで、この懇談会でも言われているところでございます。

3) と 4) は、したがって、価格競争が働かない恐れがあるものだとか、価格交渉能力に著しい格差があるものについては、一定のルールに従って適正な料金水準を確保し、一方で、価格競争が働く余地がある駐車場料金のようなものについては、効率的な経営の観点から、空港会社の創意工夫に委ねるという考え方を記述しております。

5) 番は、そういった考えをもとに、具体的には着陸料、P S F C (旅客施設の利用料等) の航空系事業の料金については、こういったルールに従って設定する一方で、駐車場料や構内営業料等の非航空系事業にかかわる料金については、空港会社に委ねることが考えられるというふうにしております。

ただし、この場合ということで、こういった非航空系事業による収入が、株主企業価値の向上に使われるだけではなくて、料金の引き下げや利用者の利便の向上につながるような仕組みについての検討がさらに求められるというふうにしております。その際には、企業としては収益向上を目指すという意味で、その意欲を萎縮させる点への懸念も勘案の上、検討すべきだという整理をしております。

6) 番につきましては、先ほど申したような一定のルールを設けるという場合も、できる限り自主性の確保という意味で、まず 1 点目が自主性の確保をするという点と、またということで、例えば着陸料等は空港会社と航空会社等との間のいわばプロ同士の間の料金である、あるいは I A T A での協議システムがあるといった点もさらに考慮しまして、必要最小限のものとするということを書いてございます。

この点に関しというところで、ここでは 3 つの案を書いてございます。1 つが、現行航空法のような料金内容の届出にとどめるという案、一定の事由から著しく不適切なものに限って変更命令にかかるという案でございます。

それから、こういった規定は現在とられておりますが、いわゆる国が株主である特殊会社法による規定があるということを前提としているというふうにも解されるので、例えば

料金水準の上限だけは国が認可しますが、その範囲内での自由な料金設定をしていくというものが2つ目の案でございます。

一方で、第三者機関が料金水準をモニターして、改善命令を勧告するというのが3つ目の案でございます。

いずれにしても、これらの方法についてさらに検討を進めるべきであるという整理をした上で、いずれの場合も、その適正な料金水準か否かの判断が的確に行えるように、情報を十分に明らかにしていくということの必要性を書いてございます。

7) 番は、公共的な役割から、公平・公正なサービス提供が行われるという点で、不当な差別的な料金設定を禁止する必要があるという点でございます。

8) 番で、以上のような場合に、料金水準の正当性とともな料金制度の合理性、あるいはそれらについての理解の増進という観点からも、この料金の算定の基礎となる情報とともに関係情報の開示ということで、透明性の確保というのが重要であるという整理をいたしております。

③でございます。資本構成、いわゆる株主の構成の関係でございます。

1) 番でございますが、株式を上場していく場合に、株式の自由な移動（売買）で、株価を通じての経営のモニター、そして経営の効率性へのプレッシャーがかかるということが重要であります。そういう意味で、基本的には資本の自由な移動を確保して、経営の効率化が進められるようにするという点でございます。

ただし、2) 番でございますが、何らの制限もない場合には、どのような者も資金さえあれば株式が取得できるという状況でございますので、空港の公共性を理解しない者、あるいは長期的な企業価値向上に関心がない者による買収が行われる恐れがございます。

3) では、具体的に、例えば一時的な高配当に伴う株価急上昇の機会を狙った高値売り抜けといったことによって、企業価値が損なわれる行為も懸念される。

4) 番では、また、外国資本や特定の者による空港の経営の支配の結果、我が国の航空主権の確保等の国家的見地からの懸念、あるいは空港経営の中立性が損なわれるのではないかと、あるいは大規模災害時の救援物資の輸送の点からの問題もある。加えて、買収によって非上場になる場合に、情報公開が後退するのではないかと、という点もございませぬ。

5) としまして、こういった点を踏まえまして、このため、そういった弊害について防止するという点で、そのための方策として、一番下の行でございますが、株式の外資に



よる保有、あるいは1人の株主による大量保有に関するルールを制定する、拒否権付株式の発行が考えられます。ただ、こういったものを行っていく場合にも、株式の流動性の低下、あるいは経営者に対する市場圧力の低下などに留意しながら、さらに検討する必要があるという整理をいたしております。

6) 番では、諸外国の例として概括しております。政府の保有義務、あるいは政府の保有という国が多いですが、その国で、例えば外資に関しては、タイ、韓国、アメリカ、オーストラリア等、大口についても、かつてのイギリス、タイ、韓国、デンマーク等、あるいは黄金株については、かつてのイギリスというのとはとられておりました、あるいはおります。政府が一切こういうのに関与しないで上場している国として、イギリスとイタリアについては、いずれも特定の株主に買収され、現在は非上場会社となっているという状況でございます。

7) 番で、我が国の他の産業の事例を掲示しております。

④でございますが、環境対策・地域共生策等の適切な実施の確保ということでございます。

1) 番でございますが、いわゆる商法の会社法上、経営者は株主に対して利益向上の責務を負うこと等から、環境対策等のうち資本コストに見合わない空港会社が判断する投資は、積極的な取り組みが行われなくなる場合が想定されまして、公共的な見地から必要となる環境対策の実施を確保する方策を講ずる必要があるのではないかとというのが1) 番でございます。

2) 番として、このため、例えばこういった環境対策等の実施を義務づけるだとか、こういったことの実施を空港会社の事業経営の指針として位置づけられるようにそれを確保するという方策が考えられ、これらの可能性を含め、さらに検討するということでございます。いずれにしても、経営者が株主に対して環境対策の実施が必要だという旨を説明できるようにしておく必要があるというのが2) 番でございます。

3) 番は、特に、成田空港の場合には、現在の成田空港法等で共生財団への出資だとか、周辺自治体への交付金の交付等を定めております。こういった対策のあり方、進め方についての整理も必要である。

4) 番は、周辺地域に対して、空港会社の空港運営の現状だとか環境対策の内容、あるいは今後の空港の将来像等について、わかりやすく地域社会に示していくことの必要性を触れております。

5) 番は、海上空港の関西と中部については、成田とは若干違う取り扱いも当然考えられるのではないかとということでございます。

⑤で、その他、適正な事業運営の確保ということでございます。これもこの懇談会で空港会社の裁量の及ぶ範囲と及ばない範囲と分けて議論いただきましたが、そういった裁量がある分野については、経営の自主性と創意工夫の発揮ということを原則にしながら、2)で、今の空港会社の設立根拠法を廃止して完全民営化していくということで、他の公益事業とは異なって、拠点空港の事業運営に関する法制度がございませんので、適正な事業運営の確保がされないのではないかとという懸念がある。

3) では、具体的には、安全・安心の面、サービス水準の面、経営の透明性、公開性の面、事業の継続性、安定性の面といったものがございます。こういったものについて、他の産業の例を見ながら、事業運営の確保のための措置を講じることが必要ではないか。ただし、こういった場合も、空港会社の自主性の観点に十分留意して、必要最小限のものとするとともに、関係情報の開示等の透明化の措置が重要であるということでございます。

その次の 20 ページでございますが、そういった開示につきましても、いわゆる旧商法の会社法、証券取引法等の開示とともに、国際拠点空港の公共的な役割からすると、こういった会社法に定められる以上に、空港経営に関する情報が適切にオープンにされる措置が必要ではないかという考え方でもって、さらに検討を進める必要があるという整理をいたしております。

6 番、21 ページは「国際拠点空港ごとに見た課題」というものでございます。

当然ながら、3つの拠点空港、それぞれ設立の経緯や立地条件に起因する課題が異なるものがございます。したがって、そういったものを整理して、資本市場、証券市場から適正な評価を得るためにも、これらの整理を行っていくことが必要だということで整理しております。

(1) で成田空港でございます。イは、羽田空港との役割分担について明らかにしていくことが必要である。ロでは、今進めています北伸整備後の成田空港のあり方について、どのように考え、取り組んでいくのかの整理。ハでは、先ほども触れましたが、騒音対策、あるいはこれまで周辺自治体と結んでおります合意事項の取り扱いなどについての整理が必要である。

関西空港につきましては、この夏にできます二期事業の滑走路以外の必要な施設のあり方、その整備のタイミング、資金調達方法等についての整理。ロで、用地造成費用に起因

する多額の債務残高がある財務状況の改善、こういったことのための整理というもの。ハでは、関西三空港の役割分担について、平成 17 年の整理を踏まえて、機能分担の徹底が必要であるという点。

中部空港につきましては、先ほども触れました地元関係者の方から、拠点空港として必要な機能強化に向けた整備が必要な旨、提起されております。こういったものへの整理と県営名古屋空港との関係についての関係各者間での整理というものを掲げております。

なお、関西空港と中部空港については、その完全民営化というのは、現段階においては、少し将来的な課題だと思われる。したがって、その具体化が視野に入るまでの間は、国が一定割合を出資して、その整備、運営を支援していくということが考えられますので、そういった点からすると、現在ございます関西空港会社法、あるいは中部空港の設置・管理に関する法律、いわゆる特殊会社等の規定がございますが、そういった規定の適用について、これまで述べたような国際拠点空港の一般的な適正運営を確保するためのルールとの関係も含めて、総合的な検討がさらに必要だというふうに整理しております。

最後に、「おわりに」ということで、この懇談会の方でまとまったものを今回及び次回議論いただいて報告いただきますれば、今後、現在開いています交通政策審議会の航空分科会にも報告して、他の諸施策ともあわせて審議・検討が行われるということで、今後の我が国の航空政策に適切に反映されることを望むという形で、とりあえず書かせていただきました。

なお、資料 3 は、今ご説明したものをイメージとして絵にしたものでございますので、簡単なポンチ絵としてエッセンスとしてのものでございますので、参考にいただければと思います。

さらに、資料 4 は、今日のこの懇談会の報告案にかかわります参考資料で、これまでこの懇談会に出したのものから直接的に関係するものをピックアップしたものでございます。

なお、今回新しくお示ししているものだけちょっと触れますと、10 ページに、「成田国際空港における雇用の状況」ということで、先ほど 4 万 7,000 人のうち 85% が千葉県在住者だということをご説明しましたが、それぞれの町ごとの状況でございます。それから、11 ページ、12 ページが、これまでの閣議決定、あるいは分科会答申の当該部分の抜粋でございます。さらに、一番最後の 28 ページが、関西三空港につきまして、3 空港懇談会についての整理の問題。それから、29 ページが「中部国際空港の整備について」というタイトルで、「定期航空路線一元化に係る大臣間合意」というものを参考までにおつけしてお

ります。

以上、雑駁ですが説明と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。

今お聞きいただきましたように素案等は大変な労作でありまして、まとめていただきました事務局に感謝申し上げたいと思います。

これからご議論いただくのですけれども、きょうはこの案を実質的に方向づけるということでもありますので、オブザーバーの方もいらっしゃると思いますので、後でご発言を願いたいと思いますが、まずは委員の方からご意見を伺って、それからオブザーバーの方にご意見を伺った上で、さらに再度委員の方からご意見を伺うと、このような順番で進めていきたいと思います。

それでは早速でございますが、今ご説明いただきました資料2を中心にご意見、ご指摘があればご発言願いたいと思いますが、いかがでございましょうか。

●委員

口開けでやらせていただきます。

国の政策と空港会社の経営施策との絡みなのですが、ここに書いていただいているように、長期的な方針、政策を打ち出さなければいけないということがよくわかるのですが、確かに猫の目のように政策が変わったのでは民間が振り回されることになりますので、これは逆に相当の弊害になると思うのですが、かといって、政策が一回決まったからといって、もう世の中の状況が変わっているにもかかわらず一切変えないというのも実態に合わない話になりますので、これも問題だと思うのです。その辺は、政策もある一定の間で見直しを必ずしていただかないといけないと思います。当然長期的な政策ですから、恐らくそんなにころころ変わることはないと思いますけれども、このバランスですね、猫の目のように変わってはいけないということと、一切変わってはいけないということ、これは両方とも問題だと思いますので、その辺のバランスをぜひとっていただくような仕組みをつくっていただけたらと思っております。

それから、料金の問題なのですが、民営化をすれば非常に効率化がされて、恐らくコストがもっと下がっていくだろうと思います。ただ、一般的に言うと民間が効率化するのは、料金を下げるためではなくて、利益を上げるために活動するわけですね。したがって、効率化したからといって直ちに料金を下げるという行動には結びつかないと思うのです。い

ろいろなサービスを提供して、もっと収入に結びつける。

料金を下げる場合はどういう場合かという、下げることによってかえって収入が上がるという場合は、料金を下げることもあるわけですね。ところが、例えば成田と関空と中部とそれぞれ事情が多少異なっているのではないかと思います、特に成田のようにもうパンパンであるというところは、効率化するというインセンティブは十分あるのですが、下げるというインセンティブは恐らくないと思うのです。そうするとどうしても高止まりすることになりかねないということで、合理的な料金とは一体何なのだろうと。それは民間の会社にとってみたら、極大化する売上高をつくれるのが一番合理的になるわけですが、それはユーザーにとってみたらたまらない話になるので、そこは一定の監視をするという仕組みが、ここにも書いていただいておりますが、必要なのかなと思います。それは第三者機関がいいのか、有効に機能すれば第三者機関もいいのかもわかりませんが、一番有効に機能するもの。もちろん情報開示も、その機関だけでやるのではなくて、国民全体が監視できるような形にしなければいけないので、情報開示も極めて重要かと思います。

ただ、株式会社としての論理と情報開示の論理は一部バッティングする部分があるので、その辺の配慮は当然必要なのかもわかりませんが、第三者機関にはすべての情報は開示できるように。第三者機関がチェックするとなった場合には、少なくともチェックする機関にすべての情報は開示できるような状況にしておかないといけないと思います。

それから、環境の問題なのですが、18 ページにある「環境対策・地域共生策等の適切な実施の確保」、これは極めて重要な話であると思うのですが、ここもやはり民間会社がやるべき部分と、これは純民間会社がやるべき部分と、それから国なり地方公共団体がやるべきものと、しっかり仕分けをする必要があるのではないかと思います。特に、今回成田もそうですが、公団から株式会社になって税が払われるわけですね。当然固定資産税も払われるでしょうし、事業税も払われるでしょうし、法人税も払われるでしょう。税の負担が出てくると思います。それは一般的な財源に入るので、空港の特別財源、特定財源に入るわけではないので簡単に言えるわけではないのですが、空港会社に何もかも負担させるというやり方はやはりまずいのかなと。この辺は三者協議でやればいいのかどうかわかりませんが、ぜひ過度な負担にならないような形をとっていただきたいと思います。これこそ、どの程度の負担が生じるのか、株主あるいは投資家に事前にわかるような形にさせていただかなければいけないかなと思います。

とりあえず以上です。

●座長

ありがとうございました。

もし何か事務局側からご発言あればあれですけれども。

●航空局長

今おっしゃったのは大変大事な点でございまして、長期的な国際拠点空港政策とこの会社の計画との整合性をとるために、余りガチガチといいますか、変えようのない長期政策みたいなものを打ち出して、身動きとれないようになるというのも問題でありますし、そこは今までの整備の5カ年計画みたいな5カ年ごとに決めるというやり方ではなくて、長期的な政策を打ち出す中で、その状況の変化に応じて、適切に乗れるような仕組みを導入するということが要るのだらうと思います。これからは特に国際社会との関係も相当目まぐるしく変化することも予想されますし、各空港の果たすべき役割も変わってくることも予想されますので、そこはその政策の変更の手續といいますか、あるいは会社がつくる計画の変更手續みたいなものもあわせ導入していくということかなと思っております。

それから、料金のところは確かに難しく、高止まりするというのも確かに問題なのですが、かといって逆に無理やり下げさせるみたいなこともないと思いますので、これは多分情報公開みたいなものと絡めてどういう仕組みがいいのかなと。ですから、料金の内訳の開示とあわせて考えていくことなのかなと思っております。

それから、最後の環境対策のところは、逆に民間会社になりますと、どうしてもこれはもうけにならない部分でありますので、株主等との関係では余り積極的にならない分野かもしれないかもしれませんが、内陸空港なんかの場合は空港運営に伴う社会的なコストでありますので、その原因者としてしっかり環境対策を講ずべきところは講じていかなければいかんという、その仕組みをうまく入れ込むことではないかと思っております。

●成田国際空港課長

ちょっと言いますと、1点目の基本計画のところはそんなことですが、今局長が申しましたように、ここでのイメージはそれほど明確に書いてございませんが、基本指針という場合も、そんなに短いものではなくて、5年とか10年とか長めのイメージで考えていかないといけない。その中で事情に応じて変わっていくそのシステムを入れていくという点と、その変更なりあるいは策定自身も、どういうふうにつくっていくかということとをきちっと制度の中に入れていくというのが大事だと思っております。料金については今局長が申したとおりでございます。

環境面についてでございます。ご指摘のとおり、税で一般財源として入っていくという要素はございますが、例えば成田空港の例で見ますと、空港の周辺で税が入る部分も、いわゆる騒音被害を受けるところと、それから空港が置かれていて固定資産税がたくさん入る地域とまたそのそごがございます。いわゆる収入が入るところと、それから収入は入らないけれども騒音被害だけたくさん受ける地域がございます。そういった意味で現在は周辺対策交付金などで、その地域振興も含めてやっているという要素もございますので、これをどうするかと。委員おっしゃるように、それを純民間会社の場合どうするかというのは非常に難しい問題もございますので、さらに整理をしないといけないということを考えているものでございます。

●座長

ありがとうございました。

よろしければ、ほかにご意見ございますでしょうか。

どうぞ。

●委員

16 ページ、17 ページあたりがいろいろ議論になるところなのだと思います。各種料金で、航空系については政府が何らかの関与をして、非航空系はもう任すと。それはそうなのでしょう。その先ですね問題なのは。非航空系収入をふやすことによって、航空系の料金を下げる、というのが我々が望むベストシナリオなのでしょうけれども、それをある程度制度的に担保するようにしようとするというのは非常に難しいことだと思います。いろいろ考えてみたのですが、どうも方策が具体的にわからなくて、頭の中でわいてこなくて、これはもう一絞りしないとイケないのかなと思っています。

それから、その次の資本構成のところですけども、一昨日ですか、昔の電源開発、J-POWERですね、かつては国と電力会社が株を持っていたわけですけども、これは完全民営化して、今外資系のファンド、外国人の持ち株比率が40%になっている。一番大口の株主が相当高率の配当を請求して、株主提案をかけるという状況に至っているわけですね。これはそういうふうにして公開したのですから、いまさら何も言えないのですけれども、J-POWERがここまで設備を持つ過程においては、かなり国民のお金が投じられたわけですね。それをこの段階で、不当なということとは言えないかもしれませんが、超高率の配当で持っていくということを考えると、この資本ののところは相当考えなければいけないなという思いを新たにしました。

成田で同じように、全く完全に自由にした場合、かなりの蓋然性でそういうことが起こると。僕は例えば土地を売るとかそういう極端なことを想像していたのですけれども、そういう極端な方策ではなくて、企業の実力以上の配当の要求とか、ソフィストケートされた格好で株主の利益を確保する手段というのがいろいろあるのだなというふうに思いました。だから、これは国民の財産ですから、いかがなものかなというふうに思っております。

以上です。

●座長

ありがとうございました。

何かありますか。

●成田国際空港課長

1点目の点は大変難しい問題でございますが、この懇談会でも海外の事例をご説明させていただいたときに、今委員ご指摘のように、非航空系事業収入を着陸料の値下げなどに使えるようにという仕組みをとっている国もございます。イギリスだとか、フランスだとか、シンガポールなどはそういう仕組みをとっておりまして、今まさにおっしゃったような目的もあってとっているのですが、逆にそれを問題視する場合は、まず一番は空港会社の経営意欲がわく部分でございます。そこの部分の意欲、インセンティブをそいでしまう可能性というのが指摘されております。

それから、空港会社の中の航空系事業と非航空系事業の間の内部補助といえますか、受益と負担との関係の不明確さを招くというような批判もございます。我が国の3空港についても、冒頭にここにも触れましたように現在、非航空系事業、リテール事業を一生懸命やって着陸料に反映させてセールスに役立てているという状況でございますので、そこをどう見ていくかという問題がございます。

ただ、一方で私どもとしてもその商業収入はなぜ上がるかという、まさに空港という場があってそこに必ず人が来るという要素で落ちていくものを、着陸料に全く反映させないで株主にだけ行ってしまうというような場合を制度的に、いや、現実には着陸料に反映させていく運営をしていますが、制度的にどうしていくのかというのは非常に悩ましい問題だと思います。ちなみに、そういう意味では非航空系事業と着陸料と分けている国は、ドイツとか、オランダとか、イタリアなどは分けてその分は見えないという状況でございますので、さらにもうちょっと勉強しないといけないかなと思っております。



2点目は、委員と同じ危惧を私どもは持っておりますが、一方で資本の自由な移動の中で、経営の圧力というのもこの拠点空港の場合にも大事なことでありますので、そういったものも留意しながら今のご懸念を反映する制度にしていけないといけないなと思っているものでございます。

#### ●航空局長

さらにつけ加えますと、この中でP S F Cというのがありまして、空港施設利用料であります。成田では例えば2,040円お客様から出発のときにいただいておりますが、これは今大概の空港はみんなオンチケットといいまして、航空券の中に入っております。エアラインがかわりに運賃と一緒に徴収しています。お客さんが一々昔は発券機からチケットを買って納めていました。ああいう手続をしなくて済むようになってい一方、わからない状況になっています。今、大概2,040円取られているというのを皆さん意識しないでやっているのですが、これの計算の根拠は、ターミナルビルや何かのお客様共通に利用する部分、テナントとか何かを除いた部分のところのコストをご負担いただくということなのですが、一方で、横っちょの商業施設などの免税店だとかテナントがすごい収益を上げて、そこから空港会社がそれなりの歩合でも何でもその収入を得ているというときに、それはお客様がある意味では貢献しているわけでありましてけれども、そちらで高収益を上げておいて、共通部分はしっかりいただきますよということでもいいのかということもあって、P S F Cと非航空系収入なんかはかなり微妙な関係になるのではないかと。そういうのをどう考えるかというのはよくこれから検討しなければいけないと思います。

#### ●座長

ありがとうございました。

そのほかいかがでございますか。

#### ●委員

今の委員のあれにも関係するのですが、特に料金の問題で、何が適正なのか。要するにセグメント情報ですね。前回、前々回から私も何回か言っていると思うのですが、セグメントのあり方が少し違うんですね。特に非航空系と航空系があって、最悪かどうかわかりませんが、航空系のもうけで非航空系の投資をどんどんしてやるというのは余り、逆はいかもわかりませんが、適切な姿ではなくて、瞬間的にはしょうがないかもわかりませんが、継続するのはよくないと思います。だから、その辺セグメントをしっかり情報開示していただくというのが最低限になるのかなと。セグメントをどこまでのセグメントにする

か。これは一般的な情報開示と、それから特別な組織への開示と違うかも知れませんが、セグメント、これは資産、バランスシートの情報も含めたセグメント情報をしっかり開示するというのも一つの牽制になるのではないかと思います。

それから、各論の方で関空の話なのですが、関空は公開——中部は時間の問題で、公開できるような感触を今のところ、将来のことですからわかりませんが、あるのですが、関空はこのままでは 100 年たっても無理だというふうに思うのですね。1000 年たったらいいかも知れませんが、100 年たっても無理だと思いますので、やはり一定のここにも書いていただいているような負債をどうするかという議論を、ある程度のターゲットを絞って議論をし始める必要があるのではないかと思います。

そのときに、コストがたれ流しをしているような段階で、私もよく企業再生をしているのですが、企業再生の中で、たれ流しをしている状況の中で負債側の整理をしても、同じことがまた繰り返されるわけですね。だから、どこでやるのだというのは極めて重要なことで。特に地盤沈下の話が、これは事実どこまでか私は技術的なことは全くわかりませんが、起こっているという話を聞いています。そこでどんどんコストがかかって、将来も含めてコストがかかって、もう 50 年も持たないというのであれば、もう公開なんて不可能な話で、50 年後になくなる会社を公開するということはあり得ないわけですね。

だから、それはどういう状況になるのか、そういうことも含めてある程度ターゲットを絞ったうえで、一定の負債サイドのお荷物をどこまでどうするかという議論をしないと、公開という観点から見れば、かけ声はいいのですけれども、それはもうかけ声だけの話で、最終的には関空の経営者の方もインセンティブも何もないという状況になりかねないと思いますので、それはいつやるのかちょっとわかりませんが、ぜひそういう議論も将来はしていただかなければいけないと思います。

#### ●航空局長

将来ではなくて今から我々もどうしても、これは問題提起しておるつもりでありますけれども、おっしゃるように関空は 1 兆 2,000 億も有利子債務を抱えておりまして、今 90 億の補給金をもらって、やっと 92 億の利益を出しております。自力で出しているのは 2 億だけなのですが、1 兆 2,000 億も有利子債務がありますので、1%金利が動くと 120 億吹っ飛んじゃうのですね。もう今の黒字も全部吹っ飛んじゃうというものです。今まではどちらかというと昔高金利で借りたものは、低金利にずっと借りかえられてきたもので、金利が下がっている。それで関空会社は生き延びてきた部分があります。これは金利が反

転するとえらいことになるわけであります。ですから、この1兆2,000億というのをどう考えるのか。委員おっしゃるように、このようなものをしょったままでは民営化は無理でありますので、そのところはなかなか抜本的な方策というのは難しいのですけれども、少なくとも課題提起して、何か問題解決の方法を探っていく努力はしていきたいと思えます。

それから、沈下については、1期のところは想定以上の沈下が起きているということでご心配かけましたが、大分おさまってきております。それから、地下水の水位が上がってきて建物の地下や何かに影響を与えるということが心配されているのですが、全周止水壁といいまして水を止める壁を島の周りにつくりまして、そういう対策も講じておりますので、その沈下について余り追加的なコストがかかるということはないと思っております。それから、2期島につきましては、1期の経験に基づいてしっかり予測して、沈下はかなり精密に予測して、そんなに狂うことはないのではないかと思っております。

●座長

そのほかにいかがでございましょう。

どうぞ。

●委員

前回から短い時間でこれだけ整理していただいているので、きょうのこの内容について特に私自身異論があるわけではないので、そういう前提でお話することになります。13ページ以下の解決策の方向で、特に14、15ページあたりに、国の政策と空港が持つ計画との関係図式をきれいに整理していただいているので、先ほど来議論になっているように、政策なり計画が硬直化しないような体制だとか、あるいはステークホルダーに対する透明性の確保だとか、プロシージャラーとしてはさらに具体化して、こういう方向としてぜひ実現することをお願いしたいと思います。

意見ということで言いますと、民営化する際の前提という形で置かれているようにも思うのですが、そういった国と空港との関係図式というのは、民営化が完全でない中でも、それなりにあってもいいのではないかと個人的に思っております。国はかなりの出資をしていることにおいて、国民や納税者を代表しているということでもありますし、それなりの政策方向をほかの空港に対しても示した上で、空港側が今の状況で、将来の投資なりマスタープランなり、あるいはサービスの改善、パフォーマンスのようなもの、そういう計画の姿を示していくという構図も十分にあり得るという気もして、それが将来の完全民営

化までの経過措置なのか、練習なのか、そういう国と空港との間の関係をずっと築きながら完全民営化というタイミングに至って、その後もそういった関係図式が保たれていくという考え方があり得るのではないかと考えています。これが民営化というタイミングで、そのときにだけ発生する図式でなくていいのではというのが個人的な意見であります。

ですから、22 ページの一番最後に書かれているところは、私はまだ正確に理解できていませんが、今申し上げた視点で言うと、それなりのものが3空港全体に対してもあり得るのではないかなという気がして発言した次第であります。

以上です。

●座長

この件についていかがですか。

●成田国際空港課長

おっしゃるとおりこういう基本指針を定め、事業基本計画をつくっていくというこのスキームの中で、私どもも政策が硬直化してしまうだとか、先ほど委員からもありましたように、時代の変更にうまく対応できないという事態は避けていくようにしないとイケませんし、加えてその制定なり変更なりの手段、手法、プロシージャーといった点での透明性なり、あるいは関係者、特に空港会社とのすり合わせなり、そういったものを十分にできるようなスキームにしていけないとイケないと思っております。

それから2点目の、この制度自身が今までだって、あるいは今直ちにだってあってもいいのではないかという部分は、そういうふうにも考えられるのですが、この報告案の中にも、空港政策を取り巻く環境の変化というところに書いてございますように、まさに今アジア各国との国際競争力を図っていかないとイケないとか、空港の整備がほぼ一段落してきている状況にあるだとか、ニーズが多様化しているとかこういった環境の変化で、それに加えて今現在完全民営化していくという契機で将来像を明示していかないと。今までは国が株を持っていたということでそれなりのことはあったでしょうが、明示していかないと会社と国との関係で、関係者、利用者も含めそれが見えてこないというような変化がありますので、少なくとも私どももまず今の状況からすると、成田空港会社が最初に完全民営化を目指していくという中で、その成田空港の完全民営化のタイミングを契機に、こういったスキームを整備することが必要ではないかと考えているところでございます。

関西空港、中部空港については、先ほど資料にもございますように完全民営化自身はもう少し先の課題ではございますが、その中でこのスキームを関西空港と中部空港について

どのように適用していくかというのは、さらに勉強していきたいと思っているところでございます。

●座長

ちょっと待ってください。

委員の方、そのほかにご発言はいかがですか。

もしあれでしたら、オブザーバーの方にご発言いただいて、最後にまた委員の方に発言の機会をお願いしたいと思います。

それでは、オブザーバーの方どうぞ。

●全日本空輸(株)

まず最初に、私どもボンバルディアのプロペラ機のQ-400が先日、高知で前脚が下りずに胴体をこするような形で着陸いたしまして、皆様にご心配とご迷惑をおかけしました。現在、局のご指導をいただきながら、技術的な点検と安全運航に備えて努力をしております。ご迷惑とご心配をおかけしまして、深くおわびいたしたいと思っております。

それから、オブザーバーというか航空会社の目線で見ると、21ページに「国際拠点空港ごとに見た課題」というのがございます。実は世界でうまくいっている国際拠点空港はどのような機能を備えているかと考えますと、利用されるお客様から見て、例えば長距離線に乗って行った後国内線にうまく接続するとか、もちろんそこでショッピングができるとか、ビジネスができるとかいろんな空港に期待される機能があるわけで、そういったものがしっかり備わった空港が国際拠点空港だと考えると、大きさ、規模は別にしますと、例えば首都圏においては、成田空港と羽田空港がうまくトータルで機能することが重要だろうと考えます。言葉の定義で遊ぶ気はないのですが、報告素案であるような、成田は国際線の基幹空港であり羽田はそれを補完すると、こういうふうに主たるものと補完するものという位置づけでとらえるより、トータルで国際線、国内線をうまく機能させていく方が自然かなと思います。そういった意味では、明確にすることは必要であります、余り縛り過ぎないで、両方合わせて国際拠点空港に期待される空港としての役割を描いていくということがよろしいかと考えます。

例えば関西の3つの空港でも、トータルでという言葉が入っておりますし、無理にこちらは国内こちらは国際と決めてしまうことが、実はきょうの主眼であります空港会社にとっても自由度をそぐことにもなりかねないと思ひまして、ちょっとコメントさせていただきました。

●座長

少し時間の関係もありますので、オブザーバーの方にご意見を伺いまして、最後に事務局からコメントということにさせていただこうかと思います。

そのほかにいかがでございましょうか。

●成田空港(株)

きょうの素案に対しての意見を述べさせていただく前に、委員のおっしゃったことについて空港会社から一言申し上げたいと思います。成田は容量がいっぱいで料金が高止まりするのではないかということなのですが、実は成田は一昨年10月に21%も着陸料を下げたわけでありまして。なぜ下げたかと申しますと、公団から民営化するに当たっては、下げますというふうに公表しておったということ。それから、仁川なり上海なり将来の競争相手、将来ではなくて今も競争相手ですけれども、これらの空港等との競争に勝たなければいけないということで、下げられるときには下げておこうということで、下げたわけがあります。もしこれが公団という体制が続いていた場合には、多分着陸料は下げられなかったのではないかと、民営化されたからこそ下げられたとっておるわけがあります。

それから、シングルティルのお話をされたのですが、国際空港評議会と申して、世界の空港の集まり、ACIという組織があるのですが、そこではそれぞれの部門毎で料金を設定するというデュアルティルを推奨しており、シングルティルを否定しております。非航空収入で航空収入を賄うということがルール化されてしまいますと、先ほど事務局がおっしゃったように、やはりインセンティブが働かない、幾ら働いて稼いでも全部航空収入を賄う方に行ってしまうのでは、それはちょっとないのではないかとお思います。これをどういうふうにするかということは空港会社側の方で判断させていただきたいなと思っております。これがお二人の委員に対する私の意見であります。

素案について私どもの意見を申し上げさせていただきますが、規制のあり方につきましては全般にわたって書いてございますので、全般にわたって申し上げます。NAAとして、公共性確保の観点からは一定の規制があることは必要だと思っております。しかし私ども完全民営化しますので、経営の自主性、独立性、意思決定の迅速性を確保されることが民営化の大前提であると考えております。そういった意味で事前規制ではなくて、前回もこの懇談会の中で申し上げましたように、事前規制ではなくて変更命令のような事後規制にさせていただきたいと思っております。

2点目でございますが、料金の規制でございます。16ページに、3つの方策があると書

いてあります。私どもとしては、1番目の現行の届出制をそのまま続けていただきたい。現行の届出制の維持を希望させていただきます。事前認可のような規制の強化につながるような制度の導入は、絶対に避けていただきたいとお願いする次第であります。

それから、23ページの情報の公開でありますけれども、法令で定められている以上の情報公開を広く一般に行うことは、証券市場との関係で問題となる可能性があると思います。そういった意味で、上場企業における情報公開の基準を前提としつつ、過剰にならない範囲で情報公開の範囲を決定していただきたいと思います。

私の方からは以上です。

●座長

ありがとうございます。

そのほかにいかがでしょうか。

●(株)日本航空

日本航空の方から一言。この第1回目のときに私の方から国際競争力の観点からお話を申し上げさせていただいておりますように、この3国際空港が国際競争力を持つということは、イコール私ども航空会社にとりましても国際競争力を持つというような認識でありまして、まずサービス上の観点、あるいは施設面でお客様に利便性を提供できるような形で、施設等に臨機応変に投資をしていただくような形の期待をぜひ我々させていただきたいなということと、そういう意味では昨今、先般のご報告にもございましたように、お客様が直接成田なり関空、きょうの朝のニュースでも、セントレアの方でお客様のサービスのポイントが非常に高いということでは、その点では私は海外の空港と比較してサービス上、あるいは施設上も、トップレベルの水準にあると認識しておりますけれども、私どもの一番の関心は空港の使用料でございまして、着陸料初めその周辺の使用料につきまして、まだまだ国際競争力という観点からは相当後れをとっているという認識でございまして、我々資料の中で、成田初め3空港は大体本邦企業として3割から4割ぐらいの発着量でございまして、6割は外国キャリアが払っているじゃないかということではなくて、我々航空会社はバイの関係で、それぞれの路線をそれぞれの国の航空会社と競争している中では、私ども成田あるいは国内の空港に拠点を置いて、そこで駐機料も含めて競争している観点においては、この空港の使用料、周辺の費用が低減されることが我々本邦航空会社にとりまして国際競争力を向上させることになりまして、ひいては私どもの使命でありますネットワークといったものを維持していく上では極めて重要なことかなと感じており

ます。そういう意味で完全民営化される中で、このあたりの使用料等がいかに低減されるかということについて我々大いに期待したいと思っております。

ただ、委員がおっしゃっていたように、我々理想としては非航空事業の方から、こちらが内部補助的な形で低減されるということは、エゴイスティックに言えば確かに我々は望ましいことかなと思いますけれども、いろいろ問題があることは我々も認識しておりますので、そのあたりいかに低廉な形でやれるかについては今後もぜひ議論していただきたいと思っております。

先ほどございました情報公開の観点につきましては、おっしゃるとおり民間会社なり上場会社になれば、商法上あるいは上場会社としての情報開示というのは当然求められることは事実でございますし、我々民間会社すべてそうでございますが、特に空港会社という特殊性と申しますか、我々はほかに選択がないという中で、この使用料というものに対して、あるいは利用されるお客様がその料金についてある程度合理的なことで納得していただくためには、一般的な会社以上に何か説明を求められるのではないかと感じております。

実を言うと私どもは世界の航空会社の集まりで I A T A という集まりがございますけれども、日本の発着料についてなぜ高いのだと、絶えず我々航空会社としても言われる。そういう意味では今後民間になっても、そのあたりの情報開示の要請というのは強くなるんじゃないかなという感じはしておりますので、そこはぜひ。どういう方式、おっしゃるようにそれ以上の法的に求められるもの以上にどうやるのだという議論は当然あるかと思っておりますけれども、そのあたりはぜひ何か考えていただきたいと考えております。

それから、これも委員の方からございましたように、特に成田、関空、セントレアといったところが今後民営化されていく中で、いわゆる外資をどう定義づけるかという議論がございますけれども、短期的な資金回収のために、料金も含めて高止まりするという形についてはぜひ避けるべきだと思います。それとこの3空港は国の基本的なインフラだと私は個人的に思っているものですから、そのあたりについては何らかの、いわゆる公共性等を感じないで単に投機のために株を持つような形のものについては、何らかの規制があるべきではないかと感じております。

以上でございます。

●座長

どうぞ。



## ●関西空港(株)

関西空港会社からご意見、ご要望を述べさせていただきます。当社のご要望を既に報告書に反映いただいているのでございますが、念のため幾つかご紹介させていただきます。

まず1点目ですが、完全民営化に向けた関空会社の経営基盤強化の必要ということで、ただいま委員からお話があったのですが、もちろん当社は発足以来民活導入ということで、株式会社形態でできるだけ創意工夫を発揮しつつ効率的にやろうということで進めてきています。例えば着陸料もいろんな割引を入れるとか、あるいは免税店、ホテルなどの非航空系収入が全体収入の55%を占めるまでに商業活動に力を入れています。こうした経営努力を重ねていますが、いかんせん海上空港の特殊性ということで、土地の造成あるいは連絡橋の建設等に膨大な初期投資を要した。かつその大半を借入金等で賄ったため、これが着陸料等の施設使用料に反映して非常に高コスト構造の空港になっている点は否めないかと思えます。これから内外の空港間競争が激化していく中で、国際拠点空港としての機能充実を図っていく、あるいは、さらに完全民営化を視野に入れて、マーケットや投資家の皆さんから少しでも評価される会社になっていくためにも、この多額の債務を抱える財務状況を抜本的に改善して、高コスト構造の早期是正を図っていくことが重要な課題かと思えます。

これは単に関空を利用しやすい空港にするということで、これは結果的に我が関空のフル活用につながるのももちろんなのでございますが、一つは物流コストの低減によりグローバル経営を進める我が国企業の国際競争力の強化につながることで、それから、ただいま日本航空さんもおっしゃったとおり、関空なり国際拠点空港を拠点として使っていただいている本邦エアラインの競争力強化にも寄与するのではないかと。そういう意味では波及性の高い施策と我々は思っております。

それから、2点目に完全民営化に向けた規制のあり方として、当社が完全民営化に至る前の段階では、依然として政府出資が続きますし、関空会社法も適用され、これに基づくコントロールというものが十分働きますので、仮に、国際拠点空港の適正な運営を確保するための新しい法律が制定されたとしても、できるだけ二重規制にならないようなご配慮をお願いしたいと思います。

それから、3つ目に完全民営化後の規制のあり方ということで、まだこういう意見を述べるのは時期尚早ではありますが、一つは適正な料金水準の確保のための規制のあり方です。これはただいま成田会社さんからお話があったところでございますが、やはり空港会社の

経営判断をできるだけ尊重していただきたい、特に非航空系の料金については、創意工夫を尊重し、規制の対象外とするようなことが望ましいと思っています。

それから、航空系の料金につきましては、我々実は相当な競争下でございますし、例えば着陸料についても、IATAの皆さんとさまざまなコスト比較しながら料金が決定される仕組みに現在なっております。そういう意味では地域独占ゆえに高騰していくということはなかなか考えにくいのではないかと。そういう意味で、できるだけ事後チェック型ということで届出制にとどめて、著しく不適切な場合は、これを料金変更命令で是正していく方式が一つ妥当ではないかと思われま。

その関連で、経営情報の開示ということでこれまた報告書に既にご書いてございますが、我々空港会社は、会社法、証券取引法、それからIR活動としていろんな情報開示をさせていただいております。これ以上に過大な情報開示義務をかける、例えば空港会社の部門間の内部補助の実態を明らかにしていくということは、これから我々できるだけ創意工夫を發揮しながら経営の自主性を保っていくという意味で、できるだけその辺ご配慮いただきたいなと思います。

それから、その他として一つ空港セキュリティの確保についてお願いしておきたいのですが、テロ対策等は、まさにナショナルセキュリティ、国家安全保障の観点からの要請だと思いますので、これの確保のための費用分担等について、今後国の方からもある程度ご配慮いただければなと思います。

以上、いろいろ要望ばかり述べさせていただきましたが、どうぞよろしくお願ひします。

●座長

どうぞ。

●中部空港(株)

中部会社の廣地でございますが、一言ご意見を述べさせていただきます。

中部国際空港はもう皆さん方ご存じのように、もともと成田、関空の空港運営の反省等を踏まえて、民間的な経営手法を活用して、創意工夫によって効率的な空港運営を行うということを期待されて、実は会社法上の民間企業として設立され、建設段階から現在の開港、そして運営段階に至るまで、設置法という制約はある中で、可能な限り民間的経営手法を活用して全社員一丸となって、競争力のある空港をつくるのだという旗印で邁進したということで少し自負はしているところでございますが、一方では、エアラインはもとよりアジアの国々の空港間競争、特に私どもですと隣のインチョンとか香港というところと

の競争は日増しに増してきておりまして、そのスピードはどんどん増すばかりであり、その段階での一瞬の経営判断の誤りが致命的な競争力の低下になりかねないということを日々はだで感じております。

それは結果としては多分日本の競争力の低下につながるのではないかと考えているのですが、民間企業の原点というのは、企業経営に関するすべての権限を与えられ、それに基づき自由で自立的経営を行うかわりに、結果としてその企業業績についてはすべての経営責任を負うというものと認識しておりますが、加えて、先ほど申し上げましたように経営のスピードを考えた場合、完全民営化に当たってはその空港の事業特性、これは我々も理解しておりますが、その国の関与は必要最小限にとどめて、間違っても角を矯めて牛を殺すことのないようぜひお願いしたいと思います。

具体的に少し民間企業として、今日まで空港建設から運営までしてきた段階での経験で幾つか申し上げますと、まず経営の根幹を成す航空系事業にかかわる料金は、既に成田さん、関空さんからも話はございましたが、我々開港後2年を経過しまして、路線の新設のみならず撤退も経験いたしました。非常に厳しい競争になっております。そういう中で非航空系事業の収入で着陸料の水準を低くするという考えで、現在会社全体で空港競争力の強化に取り組んでおるわけなのですが、いわゆる経営を安定的に考えるならば、例えば非航空収入、具体的には免税店なんかは、委託事業でやれば実は安定してそれなりの成果を上げられるんです。実は我々は全部直営でやっております、当然免税店の収入に関する売れ筋商品でないものを仕入れたリスクは取っております。

そういう中で必死に何とか商業で利益を上げて、着陸料の引き下げに使おうということを実際には日々やっております、これは平野社長初め毎朝のように時間があれば免税店で、それこそ売り場の女性の売り方まで必死で実はやりながら収益を上げようという実態であること。ちょっと先ほどからのいろいろな議論を聞いていまして、そのあたりをまだ感じていただけてないのかなという思いがちょっとしたものですから、ちょっと申し上げておきます。

それからもう一つ、空港経営に関する情報公開につきましては既に皆さん方から出ておりますが、当然のことながら、そういうものについては最近世の中の流れがそうございますので、行ってはまいります、経営の自主性を阻害したり過度な負担にならないようにぜひご配慮をお願いしたいと思います。

それからもう一つ、今のところ民営化については成田さんが前面に出ているんですが、

いわゆる国際拠点空港に関する一般的な法制を、民営化がされていない段階で我が社に適用するか否かについては、規制強化にならないようぜひ御配慮をお願いしたいと思っております。いずれにしましても、我々に与えられた使命を果たすためには、国際競争に打ち勝ち魅力のある空港をつくりあげ、維持し発展させていくことであると認識しておりますが、これには空港会社はもちろんのこと、日本の国際競争力のためには、エアラインも一緒になって利用客の利便性の向上や需要開拓に取り組んでいくことが求められておりますので、我々としては航空会社をパートナーとして、我が国の国際競争力の維持強化に資するよう取り組んでいきたいと思っております。

最後に、将来にわたり中部圏の発展を支えるために、中部国際空港が国際拠点空港として必要な機能を果たすこと、すなわち 24 時間フルに運用できる空港であることが必要であり、そのために、その具体策として 2 本目の滑走路の必要性を訴えてきておりますけれども、当社の完全民営化については、アジア諸国との空港との競争を視野に入れて、他の空港と同様に 2 本目の滑走路の整備がなされていくことが必要と考えておりますので、よろしくお願いいたします。

以上でございます。

●座長

ありがとうございました。

一わたりオブザーバーの方からのご発言も終わりましたので、事務局から何かコメントがあればお願いしたいと思います。

●航空局長

先ほどの分担論のことですけれども、この話は逆にうまいこと使っていけばいいということではなくて、3 空港会社を民営化するに当たって、どういう役割を持たせるかというところはきちっと明確にしておかないといかんだらうということで、首都圏については成田が国際線の基幹空港で、羽田は国内の基幹空港ですから、羽田は若干余力のあるところで成田の補完をするということで代理するという位置づけを我々は考えておるということでもあります。それから、関西 3 空港については、地元ともご相談して決めたように、国際空港はあくまで関空のみということで、伊丹は国内基幹空港、神戸は国内の地方空港という位置づけであります。そこをはっきりさせないと、この国際拠点空港の民営化というのはきちんと整理できないと思っております。

それから、今の 3 空港会社が順番に完全民営化するときに、その法制的な取り扱いをど

うするかというところは確かにいろいろご議論があるところだと思いますが、先ほど委員おっしゃったように、国の長期政策を受けて各空港会社が長期計画をつくるみたいなスキームというのは、完全民営化する前に取り入れてもいいのではないかというご意見もあるでしょうし、そこはこれからしっかり検討していきたいなと思っております。

●座長

そのほか何かございますか。よろしいですか。

それでは、オブザーバーの方からのご発言がございましたが、最後にもう一度委員の方に戻って、きょうの全体のご議論を聞かれた上で何かご意見。

どうぞ。

●委員

素案について言えば、先ほど委員がおっしゃったのと同じでありまして、ここまで盛りだくさんの論点を整理して方向性を出していただいたのは大変よかったと思います。私も特に異論があるわけではありませんが、構成といい内容といい大体こういうことかなと思っております。ただ、一部、文章表現、これは内容にかかわることも若干ありますが、どうかという点がないことはありません。それをこの場で一々言っていたのでは時間がかかりますので、また機会があれば事務局にお伝えしたいと思います。したがって、素案としては大体こういう方向かなと認識しております。

あとはほとんど脱線ですけれども、感想めいたことを簡単に3つ申し上げたいと思います。一つは、この前私が「国際拠点空港とは何ぞや」と余計なことを言ったせいか、前半に国際拠点空港についていろいろ記述されておりますが、実は私はここまで書かれるとは思っていませんでした。特に、「国際拠点空港政策」という言葉が出てきたので、えっと思ったのです。7ページの上の方で、「我が国の国際拠点空港に関する航空政策」、これを「国際拠点空港政策」というと書いてあるのですが、そこから先のことを連想しまして、そうすると空港全体に関する航空政策というのがあって、これを「空港政策」と言うのかなとか、いろいろ思ったりして、ちょっと戸惑いがあるわけです。この国際拠点空港政策というとならえ方は、この懇談会の立場で言えばそうだと思うのですが、全体的に一体どういうことになるのか。例えば、成田と羽田の役割分担、私は役割分担かどうかちょっと違うような気もするのですが、いずれにしても国際拠点空港政策で言うと、ストレートに羽田が出てきません。空港政策があれば、話しは別だろうと思ったりします。これは今この場でどうって話ではありませんが、私がそういうことでやや戸惑いを覚えていると、どこか頭

の片隅に置いておいていただければ幸いです。

2つ目は、これもお話が出ていますけれども、3空港のフェーズというか、過去の経緯がもちろん違うし、今置かれている段階が違うし、これから進んでいくスピード、これ全部違うと思うのです。どうしても成田が一番最初に行くと思うのですが、このフェーズが違い過ぎる空港を、前は入れ物という言い方で申し上げたのですが、どういうふうに3空港を並べて計画するか。素案の中にもいろいろの形が出てまいりますけれども、このところの整理が難しいと思います。最終的に法律になるとして、例えば国際拠点空港法ができるとして、その中にフェーズが違い過ぎる3空港をどうやってはめ込んでいくのか、ちょっと私の貧しい想像力ではイメージが浮かばないわけです。これも今ここでどうって話ではありませんが、どういう方向へ行くのかなという脱線的な感想です。

それから3つ目、これは余りお話が出ていませんが、環境とか、地域との共生とか、要するに周辺と空港がどう折り合っていくかという問題があると思うのです。内陸空港である成田と海上空港である関西、中部、しかも一方では激しい反対闘争があった、他方はなかった、といった違いがある中で、これを一体どういうふうにコントラストがありすぎるだけに、位置づけていくのかなと思います。成田に限って言えば、これは私も長年かかわってきて実感として、内陸空港固有の問題として、民営化されようがされまいが問題があることは間違いないわけです。

その仕組みが一体どうなるかという問題、先ほどご説明では、整理すると書いてあるので、この機会にきちんとやったらいいと思うのですが、地域の側から見ると、自分たちはそのうちに放り出されるのではないかというような被害者意識もないではありません。私はそうはならないと思うのですけれども、そこら辺の表現の仕方は、内陸空港と海上空港では同一に論じられないので、どうなるのかなという感じがしているわけです。

それから、最後に余計なことですが、環境にしても共生にしても、地域にきちんと説明する、意見を交換するという表現になっていますが、これは私が言うとおかしいかもしれませんし、この懇談会が言うことではないかもしれませんが、地域の側にも主体性なり責任なりがないと、そういう双方向対話型の関係というのは成り立たなくなると思うのです。国、まして空港会社がそういうことを言うわけにもいかないでしょうが、私は個人的にはいつも言っています。地域もちゃんと主体的な対応をしないとうまくいかないということを、この素案で入れるべきかどうか分かりませんが、検討すべき問題点としてはあるのではないかと思います。

繰り返しますが、素案としては大体こんなことかなと思います。細かいことでは、言いたいことが若干ありますが、それは機会があったら申し上げたいと思います。

●座長

何かあれば簡単に。

●航空局長

その3空港会社の完全民営化の時期のイメージなのですが、成田は再三議論になっていますように、割と近い将来いけるのだらうと思いますが、残り2つも、施設整備について見れば関空はそこそこ大分できておって、民間的な手法で経営していただく素地はできております。問題は有利子債務の問題でありますので、その抜本的な解決策がひょっと出てくれば、そんなに遠くない将来いけるかもしれないと。それから、中部もさっきから議論になっておりますように、2本目の滑走路というのは多分完全24時間空港のために必要だとすれば、その整備をどういうふうにやっていくかというところのめどが立てば民営化の視野に入ってくるということで、そういう意味で余り成田だけということではなくて、残りの部分もなるべく一緒に視野に入れてご議論いただければと思います。

それから、地域との関係が難しいのは、成田については、今度の平行滑走路を北伸して2,180mを2,500mにするときに、20万回から22万回に回数がふえます。それから、1日の発着回数も決まっております。そういう一番大事などれだけこれを使えるかというところが、地域との合意のもとで決められている空港でありますので、そういう意味で山本先生おっしゃるように、地域と全く無縁に空港が運営できるわけではない。地域とのかかわりをよく考えながら、これからも制度設計していかなければいけないと思っております。

●座長

どうぞ。

●委員

随分整理していただいて本当にわかりやすくなっていますし、大事なことはみんな書いてあると思います。特に国際拠点空港の政策がはっきり打ち出されたというのは非常にいいことだと思って。ただ、中身はこれからということだと思んですけど、今までどうしても市民から見ても、対症的にやっているんじゃないかと。そんなことではなかったと思いますけれども、そういうふうに見えていましたので、ここでそれがはっきり出てくると、とてもいいことだと思っておりますので、期待しております。

それとやはり市民から見たら、競合相手はないように見えるんですね。JRさんのよう

なものですと、例えば私鉄、飛行機があるということですけど、特に国際空港に関しては、外に出るのは飛行機以外にないわけですから、そういう意味で独占的な感じ。荷物なんかもほとんどそうですし、独占的なものになりますので、その辺に関しての手当てというのはきっちりしていただかないといけないのではないかと思います。

それと民営化されたとき、地域との関係を今おっしゃっていましたが、環境というだけではなくて、地域の観光とかいろんな資源の中で、非常に空港というのは大きな意味を持っていると思うのです。ここでは余りそのことには触れられておりませんが、株式会社になったときに、そういう公の部分というのでしょうか、そういう部分を持っているのをどう担保していただけるのか。この値段の問題とはまた違うようなフェーズの問題ですけれども、やはり大事なことだと思うので、その辺も少し考えていただいて関係性を明らかにするようにしていただければと思います。

以上です。

●座長

どうぞ。

●委員

とてもよく整理していただいて、ありがとうございます。空港整備政策から国際拠点空港政策に衣がえしたという感じが非常にうれしくおもいました。ただ、なかなか難しいですね。経営の独立性というかなるだけ自由ということも、空港の事業性を考えれば当然ですし、一方社会資本という面からはある種の規制は免れず、ということで、各項目で、独立性の必要性について述べ、その後しかし規制も必要という文面になっていますね。難しいジレンマがうまく整理されています。ただ、私は課題によってはもうちょっと踏み込んでいいのかなという気もしました。例えば関空のことですが、長期にわたりいつも同じ課題を挙げていますが、今回は、もう一步、半歩でも本質に触れてもいいのではないかと気が多少しました。なかなか難しいことなのかもしれませんが。

私が、市民として一つ申し上げたいのは、確かに空港が国際競争にさらされていて、大変な中でやっていかなければならないということがあり、私自身も国際拠点空港の成功を望んでいるわけですが、空港の経営が成功することが目的なのではなく、日本の国民、日本の経済、日本の国のために空港があるわけですから、そのプライオリティを変えないでいただきたい。空港はあくまでも社会の、あるいはビジネスのインフラであって、空港のために我々は存在しているわけではないのです。もちろん空港は大事ですし、皆さ



んそれぞれ努力していらっしゃると思います。ただ、今ここにいらっしゃる空港会社の方は皆さん非常に穏やかな方で、とても日本的な方で、あうんの呼吸で相互理解が可能な方たちですけれども、外資系の会社というのは、株主の影響力が非常に大きく、株主は資本の理論で経営陣をドンドン攻めてきます。ですから、株主を優先するあまり、その結果空港は非常に栄えたが、国や国民は空港がボトルネックになって栄えないというのでは困るのです。民営化したことによって、国民の利益を損なうようなことにならないような施策を、当たり前のことなのですけれども、確認したいなと思います。

それから、資料にイメージをきれいにまとめていただいたのですけれども、そのなかで、現状、環境の変化、今後の方向性はありますが、現状と環境の変化というものの環境の変化のところに、今までの変化だけでなく、今後の見込まれる変化というものをもう少し加えていただきたい。今後の環境の変化をかなり織り込んでいただいて、その中でいかに国益を守っていくかという視点で、アジアの競争も含めて考えていただきたいなと思います。

●座長

ありがとうございました。

お二方の発言に対して、事務局。

●航空局長

お二方のおっしゃるとおりで、今まではとにかくこの大空港をつくるのにものすごいエネルギーやコストがかかりましたもので、場当たり的と言われても仕方がないぐらい目先のことだけまず考えて走ってきたというところがあります。ようやくとだんだん整備の完成が見えてきて、ここでやっと国際拠点空港政策を考えられるようになったということかもしれません。ただ、委員おっしゃるように、まさに四面を海に囲まれた我が国が、世界と結ばれる大事な玄関口、ゲートウェイでありますので、これをどうやってこれから活かしていくか、その活用策の方をこの新しい拠点空港政策でしっかり打ち出していきたいと思っております。それは多分世の中の皆さんご異論はないのではないかと思います。ですから、そういう仕組みをしっかりとつくった上で、あと各論でどういう資本の問題とか難しい問題がありますけれども、どういう仕組みが望ましいのかというのはまた検討していきたいと思っております。ありがとうございました。

●座長

ありがとうございました。

そろそろ閉会の時間が迫っておりますけれども、最後に何か委員の方でご発言。

それではお二方、お願いします。

●委員

先ほど、2割下げたのを知らないかと怒られてしまったのですが、それは非常に素晴らしいことだと思います。実は道路公団も民営化に当たって2割か3割料金を下げたんですね。ただ、それがずっと持続的に、例えば完全民営化ということになったときに、果たして先ほどおっしゃっていただいたように、それがどの程度持続するのかわからない。ただ、事後規制ではしの上げ下げまで言われると。迅速性が大事だということもよくわかるんです。いずれにしても、事後にしても事前にしても情報開示とモニタリングが必要なのですね。ただし、一般の国民全員にすべての情報を開示しなければいけないとなると、これは極めて企業機密もありますので難しいと思います。私は事後規制の方が望ましいと思っていますのですが、一定のところにはしっかりした情報開示をしないといけないだろう。

例えば商法なり証券取引法に基づく開示、今は金融商品取引法ですか、開示のデータは私も会計士ですからわかっているのですが、あくまでも料金がどうだというような情報というのは入っていないのですね。少なくとも企業全体がこうですよという情報は入っているのですが、料金が適正ならばどうか。一般の企業はマーケットで勝負していますから、本当の意味で料金はどうでもいいわけですね。マーケットで決まるわけです。ところが、こういうインフラ事業、公共サービスについては、広い意味では競争はもちろん今おっしゃっていただいたようにあると思うのですが、なかなかそれが見えづらい部分があると思います。この5ページにも注で書いていただいたように、「なお、アジア各国の」と、これはアジアとの競争だとかいろいろあるとしても、見えづらい点は非常にあると思いますので、それはある程度情報開示が必要、一定のところには情報開示が必要だし、モニタリングもちゃんとしておかないといけないなと思います。

それから、競争状態をある程度、これは国際的な空港との競争も必要だと思いますけれども、やはり国内での競争状況をどうつくるかという意味では、局長は成田と羽田は初めからちゃんと仕分けをするのだとおっしゃいましたけれども、あんまり仕分けし過ぎるのではなくて、多少クッションがあってもいいのかなという気はしないでもありません。

それから、公共サービスでインフラなので、いわゆる環境コストをすべての企業に、空港会社にすべて負担させるということは、空港会社に負担というのではなくて、料金で負担するという話なのですね。つまり利用者に負担させるという話なのですが、果たしてすべて利用者に負担させるのがいいのかなのかというのは確かに問題だと思います。必

要な場合は税で負担することも、これは国税なのか地方税なのかいろいろあると思いますけれども、税の負担が必要な部分も出てくるのではないかと思います。

●座長

どうぞ。

●委員

一言だけ。先ほどの委員の発言に触発されたのですが、今局長がおっしゃったように、場当たり的なことを乗り越してようやくここまで来たというのは、私もそのとおりだと思います。それが「国際拠点空港政策」という表現でここに出てきているのですが、この辺はどうなるのかなと4番目の感想を申し上げます。今お話が出た規制というのもあるのですが、それだけではなく調整というのはい体どうなるのだろうかという気がするわけです。航空会社は航空会社として、空港会社は空港会社として、それぞれ立場がありますので、どこかで利害相反するというか、反しないまでもなかなかややこしい話があり得ると思います。

そういう状況は、先ほど角を矯めてという話がありましたが、矯める前に角をつき合わせているわけですから、ここにどういう調整機能が働くのか、働かせるべきなのか。神の見えざる手によって導かれていけば何も問題ないわけですが、国際拠点空港政策という以上、国がやるべきかどうか、その辺がどうなるのか、もし感想でもあれば局長に伺ってみたいと思います。私としては、角をつき合わせるというのは立場上やむを得ないと思うのですが、どこへ行くのか。完全民営化された空港会社、もともと民間企業でやってきた航空会社、空港の中のテナントもそうかもしれないし、周辺の商業者、住民もそうかもしれません。角を突き合わせるものが、いっぱい出てくると思うのです。この辺は一体どうなるのか。これは規制とはちょっと違うと思うのですが、もし何かありましたら伺いたいと思います。

●航空局長

そこの仕組みがなかなか難しいところで、先ほどからご議論になっているところだと思います。特に着陸料なんかについては、結構IATAと今でも各空港との間で団交みたいなことがなされて、結構ぎりぎりの交渉で水準が決まってくるみたいないところがありますので、そこはあんまり規制的な制度を入れなくても済むのかもしれませんが、そこら辺の決まり方というか実態をよく整理して、どういう仕掛けがいいのかというのを考えていきたいと思っております。

ただ、委員おっしゃるように、相当程度の情報開示はこれからの時代は絶対求められるはずなので。特にこういう大事な国際拠点空港の公共的な料金になるわけでありますから、そこは先ほどちょっと申し上げたP S F Cという、本当に航空券の中に入って全然お客さんに見えていない料金も含めて、しっかりと開示していく必要があると思っています。

●座長

ありがとうございました。

まだまだご議論、ご意見があるかと思えますけれども、時間の方がもう既に超過しております。次回また皆様からご意見を伺う機会がございますし、場合によっては個人的にご意見があるということを事務局の方にお伝えいただければ、またそれをそれなりに反映できるかと思っております。

今後のスケジュールについて

●座長

それでは、最後になりましたけれども、今後のスケジュールについてご説明願いたいと思います。

●成田国際空港課長

資料5で「今後のスケジュール」に書いてございますが、次回第7回懇談会は3月27日、火曜日の14時から、この取りまとめの（案）について再度ご議論いただくということを予定しております。

以上です。

●座長

今回は3月27日ということで、出席方よろしくお願ひしたいと思います。

よろしければこれで終了させていただきますが、きょう大変有意義な議論をいただきまして、それにつきましては事務局の方でまたそれを反映すべくまとめていただきたいと思います。きょうはお忙しいところご出席を賜りましてありがとうございました。これにて閉会にさせていただきます。

閉 会