

平成19年3月27日（火）

於・国土交通省4階特別会議室

## 第7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. 今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会報告（案）について .....	1
3. 閉 会 .....	22

## 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7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、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。

まず、最初にお手元の資料を確認させていただきたいと存じます。1枚目の配席図、議事次第、配付資料の一覧、その下から、資料1は「委員等名簿」、資料2は「第6回懇談会における主な指摘と対応方針（案）」、資料3は「資料2関係参考資料」、資料4は「今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会報告（案）」、見え消し版でございます。資料5－(1)は「今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会報告（案）」、資料5－(2)は「今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会報告（案）のイメージ（案）」、資料5－(3)は「別添参考資料」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存じます。

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、議事録につい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ので、以降の議事進行につきましては座長をお願いしたいと存じます。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報告（案）について

### ●座長

承知いたしました。

皆さん、お忙しいところをお集まりいただきましてありがとうございます。

早速ですけれども、議事に入らせていただきます。

今回のこの会議は、今までいろいろ議論していただいて、報告書の（案）ができ上がってまいりました。一応最終回といいますか、この報告書の（案）についてご議論を願うということでもあります。前回の懇談会ですけれども、事務局の方でご用意をお願いして提示していただきました「報告書の素案」に対しまして、委員の皆様からさまざまなご意見がございました。これを踏まえまして、さらに事務局の方で内容を修正あるいは整理していただきまして、今回それを皆さんにご検討願うということになります。

まず最初に、その内容について、資料2に「第6回懇談会における主な指摘と対応方針（案）」、それから、資料3で「資料2関係参考資料」というもの、それから資料4ですけれども、「今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会報告（案）」の見え消し版を準備していただきましたので、これをご説明いただいた後で議論ということでございます。よろしくお願いたします。

●成田国際空港課長

それでは、成田国際空港課長の羽尾ですが、私の方から簡単に約15分から20分程度いただきましてご説明をさせていただきます。主として資料2と資料4を使ってご説明させていただきますので、それらをご覧ください。

まず、資料2でございます。この資料は、前回の懇談会で各委員からご指摘いただいた点をピックアップしてございまして、それに対しまして、それを踏まえてどのように本文を修正するかなどを示したものでございます。順番に1ページからご説明いたします。

まず最初に、一番最初のところでございますが、いわゆる国の基本的な指針を定める、それから空港会社の基本的な計画を定める、こういった仕組みの適用のタイミングにつきまして、委員の方から、こういった図式というものは、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いうご指摘をいただいております。

これを踏まえまして、本文の見え消し版資料4をあわせて開きながら結構でございますが、15ページの5)のところでございます。こういったシステムの意義、仕組みの意義を書いたところに続けまして、ここの赤文字で書いているような修正を加えております。

「こういった点からは」ということで、直ちに導入することも望まれるところだが、少なくとも拠点空港の完全民営化に向けて株式上場が行われるものが出てくる機会を捉えて、拠点空港一般に関する仕組みとして整備されることが必要だと、こういう修正案を提示させていただいております。

2つ目の丸のところでございます。その次に、このような指針と会社の計画につきまして

て、いわゆる猫の目のように変わってもいけないが、一たん変わったものがずっと続いていくというのも問題ではないか。そういう意味で、ある一定の間での見直しをしていく必要がある、あるいは硬直化しないような体制をとる必要がある、こういったご指摘をいただいたところでございます。

したがって、このご指摘を踏まえまして、同じく 15 ページの 7) 番のところに新しく項目を入れまして、「なお」ということで、この政策、あるいは企業経営の安定性確保の見地から、少なくとも 5～10 年程度の期間のものとするとともに、社会経済情勢の変動等により現実との乖離が相当程度発生した場合には、柔軟に見直しや改定が行われ、硬直的なものとならないようにする必要があると、こういった修正を入れてございます。

その次に 2 ページでございます。料金の関係のところでございます。これにつきましてはいろんなご指摘がございましたが、主としてここに書いてございますが、コストの引き下げを料金の引き下げにつなげる観点からの情報の開示が重要だと、あるいは会社法、証券取引法に基づく開示では十分でないような情報、セグメント情報の開示というのが考慮すべきことであると、こういうご指摘をいただきましたところを踏まえまして、報告（案）の見え消し版の 16 ページの左下、4) 番のところに新しく項目を立てまして、料金設定の考え方につきまして、なお、料金値下げに必ずしも結びつくものではないため、料金に関する情報の開示、あるいはそれに基づく監視が重要であるとの意見があり、この料金水準の適正さについて利用者の納得を得るためにも、料金に関する情報の開示のあり方について十分に考慮する必要があると、こういうことを加えてございます。

さらに、報告（案）見え消し版の 20 ページのところ、適正な事業運営の確保全般のところの最後でございますが、20 ページの 5) のところに、「料金水準を含めた空港運営のあり方に関する諸情報が必要に応じて適切に開示されるように」ということで、前回は、単に「経営情報が」というふうになっておりましたところを、「料金水準を含めた」という表現を加えるなり、表現の適正化を図っているものでございます。

その次の 3 ページでございますが、適正な資本構成、株主構成の確保等の関係のところでございます。委員の方からこの関係で、いわゆる私どもの懸念などを書いているところに加えて、電源開発株式会社の事例を挙げて、いわゆる買い取り要求だとか、売り抜けだとかそういったもの以外にも、相当高率の配当を請求するといった事例、いわゆるソフィストケートされた手段での要求なりがあるのではないかと御指摘をいただいたところでございます。したがって、そのことを受けた点ともう一つは、そういった M&A をめぐ

る環境というのは今後変化していくということが十分あり得るので、その変化を織り込んで、いかに国益を守っていくかという視点で考えてほしいというご指摘もいただきました。

まず1点目の高配当要求などにつきましては、その下の3)番でございます。見え消しで言いますと、18ページの上の方になります。いわゆる買収が行われる場合の懸念の事例として、「空港会社の中長期的な成長のための投資資金を犠牲にした高配当要求」というものを事例としてご指摘を踏まえまして加えてございます。

それから、2点目のご指摘の「環境の変化を織り込んで」云々というところにつきましては、同じく18ページの一番上、あるいは17ページの下からの部分でございますが、長期的な企業価値向上に関心がない者による買収などの恐れがあるというところに続きまして、「これは、M&Aの進展、インフラ投資ファンドの活性化等の今後の動向や環境変化の進捗次第で一層生じやすくなると考えられる」という形で、きちっと対応させていただいております。

その次に4ページに参らせていただきます。4ページは環境対策・地域共生策等の適切な実施の確保等の関係の部分でございますが、1点目は、こういった環境対策の実施に当たって、国、自治体がやるべき部分と会社がやるべき部分との仕分けをした上で、過度な負担にならないようにしながらやっていくといった点のご指摘をいただきました。

それを踏まえまして、見え消し版の19ページの一番上のところでございますが、今までは単純に、空港会社が環境対策等を実施することを確保すると書いてございましたところを、今回、「このため、公共的な見地から必要となる環境対策等について、国、自治体、空港会社の役割を踏まえつつ、空港会社によって所要の対策が実施されることを確保する」云々という形で修正をさせていただいております。

さらに、その次の指摘としまして4ページの真ん中でございますが、地域に会社の方から関係情報を提示する場合にも、地域の側にも主体性なり責任性なりがないと双方向対話型の関係は成り立たなくなるといったご指摘をいただきました。

それを踏まえまして、同じく19ページの真ん中のところ、4)の後半に、「このように」というところでございますが、空港会社が積極的に将来像等を発信することによって、地域振興の核と位置づける地元地域社会が、受け身ではなく自ら意見を発信することが促され、結果として会社と地域との双方向対話を通じたより良い空港と地域との合意形成に向けた動きにつながることを期待できる、こういう形で受けさせていただいております。

その次に5ページのところでございます。同じ19ページの部分に関係いたしますが、

こういった環境対策以外にも、地域の観光、その他いろんな資源の中で、空港が非常に大きな意味を持っている。そういった公の部分はどう担保するのも大事なところだというご指摘をいただきました。

19 ページの次の5) で、また、空港は、地域にとっても、その利用する多数の外国人を地域に呼び込むことによって地域の観光活性化につながる。さらに、空港機能の拡充、あるいは周辺の貨物施設の展開を通じて地域経済の活性化が促されるという点で、地域の中で重要な役割を担うものであり、地域との十分な連携のもとに、これらの役割を確実に果たしていくことが望まれるというところを加えさせていただいております。

その次に、関西国際空港の完全民営化に向けた課題に関しまして、負債をどうするかという議論、コストをたれ流しているのではないかとご指摘の点、さらに、今までもずっと同じことを言っているので、今回もう一步、半歩でも本質に触れてもいいのではないかとご指摘をいただきました。

まず1点目の関係につきましては、地盤沈下については、前回局長の方からもご説明させていただいたとおり、沈下量も年々減少いたしておりますし、想定外の追加コストはあり得ないという状況でございますので、その旨を再度ここに記載させていただいております。これは説明にかえさせていただきます。

それから、関西国際空港の債務の問題につきましては、見え消し版の21 ページでございますが、各空港ごとに見た課題の関西空港の債務状況について、前回の記述を刷新いたしまして、この口でございますように、営業収支ベースで相当の利益が計上されるなど効率化は進んできている。しかし、用地造成等に起因した1兆5,000億の多額の負債、特に有利子負債が1兆2,000億というものを抱えており、このような財務状況が改善されない限り、上場しようにも投資家から評価が得られず、完全民営化を行うに当たっては、必要不可欠な検討課題であると、こういった形にさせていただいております。

それから最後に、今回の空港のあり方の議論の中でご指摘をいただいたのは、空港は、日本の国民、あるいは日本の経済、日本の国のために役割を果たすべきであって、空港が栄えても国民が栄えないという事態は避けるべきだというご指摘をいただいたものですから、これは総括的なご指摘というふうにとらえまして、一番最後の23 ページの終わりにというところで、今回御整理していただきました意見集約の中の施策の実施によって、空港が、我が国の経済活動、国民生活向上、国際競争力の向上、魅力・文化の世界への発信等に一層大きな役割を果たしていくことが期待されるという形の表現を追加させていただ

いたものでございます。

今ご説明した資料2と資料4の関係で、若干資料3で参考情報までに提示しておりますので、ザッとめくってご説明させていただきます。

まず資料を開いていただきまして、1ページが基本指針と事業の基本的な計画のイメージでございまして、これら両者の間のメリット、効果というのを上の丸の中に書いてございまして、間で整合性を確保していく。点線の中に書いてございますように、5～10年程度で、ただし情勢の変動を踏まえて改定していく、こういったことを示させていただいております。

それから、2ページからが料金関係でございます。これも前回までの議論が出ておりますので、一部事実関係を整理したというものでご理解いただければと思います。

2ページ目が、現在の拠点空港の各種料金の料金種別とその概要でございます。かつ着陸料から始まって5つ目までが航空会社が支払うもの、旅客サービス施設使用料（P S F C）等は旅客が支払うもの、構内営業料等はテナント等が払うもの、こういった区別と、I A T Aとの協議の対象か否かというのを書いてございます。

その次の3ページが、I A T Aの関係で、前回も成田空港会社の方におきまして、一昨年年料金改定を行ったという話もございましたので、その料金改定のプロセスとしまして、下の方を見ていただければと思いますが、I A T Aに平成17年6月に提示しまして、3か月ほどの協議を経て、合意して、10月から新料金になった。この料金協議の間は、※にもございますように、その後の協議に影響を及ぼすとの観点から情報開示は行っていないということでございますが、関係航空会社との協議を約3か月ほどかけて行ったというものでございます。

それから、その料金改定の内容が4ページでございます。着陸料につきましては平均21%の値下げをいたしております。騒音レベルの低い航空機は31%の値下げでございます。そのレベルの高いものについては、12%の値下げにとどめているというものでございます。

停留料、右上に書いておりますように、6時間未満のものについても、1トン当たり200円を取るという新設を行っております。こういった2つについては、先ほどのI A T Aの協議対象として整理しているものでございますが、その他にも搭乗橋の利用料、手荷物取扱施設利用料なども新設・追加をいたしております。なお、これらにつきましては成田空港会社さんの方で、乗り入れている航空企業と別途協議を行っているということでございます。

その次の5ページが、非航空系事業、リテール事業などの収入の取り扱いについて、いわゆる一元勘定であるのか、それとも2つ分けて個別にするのかということでございます。Single-Till と言っております一元勘定の場合は、いわゆるリテール事業などの利益で着陸料の引き下げが制度上の担保ができるという効果がございますが、留意すべき事項としては、商業収入等の増加への企業の意欲を殺ぐおそれというものと、内部補助関係になって受益と負担との関係が不明確になるのではないかという懸念もございます。採用している国がイギリス、フランス等でございます。

逆に、Dual-Till のものが下に書いてあるものでございます。先ほどの効果とデメリットの対応が反対になるというものでございます。ドイツ、オランダ等に取り入れているものでございます。

その下が、適正な料金水準を確保する手法として、この本文でも3つの案が提示されております。それぞれの案の効果とデメリットを書いてございます。事前届出プラス変更命令という場合に、これは現行制度と同様だということでございますが、P S F C について見れば、旅客と空港会社との間で価格交渉が行われていない上、オンチケットで運賃の中というか、プラスされておりますので、旅客は負担感を意識しにくいものだというところでございます。現行制度では同じですが、これは一般的な国の監督などがあることを前提としたとも介される。変更命令のためには、一定の情報がないと制度が発動しないということが留意すべき点とあります。

上限認可の場合には、ここに書いているメリットのほかにデメリットとして、料金値上げが迅速に行えない、あるいは料金値上げのような設定の手続について見れば、会社の手続負担がふえるといったものでございます。

第三者機関の監視につきましても、基本的に上の2つと同様のメリット、デメリットに加えまして、右下の2つ目、3つ目にございますように、第三者機関の選定方法などについての整理が必要だということでございます。

7ページは、これもご承知の情報でございますが、旧商法の今の会社法、証券取引法などでの情報開示、特に上場企業、あるいは1億円以上の有価証券の募集を行った企業については、有価証券報告書の提出を義務づけているということございまして、その有価証券報告書の主な記載事項を書いているものでございます。これも前回議論になったので、参考までにお示ししているところでございます。

最後に、8ページは、先ほどの高配当要求を行ったと紹介されました電源開発株式会社

の事例でございます。この3月の一部新聞情報なども加えてでございますが、その時点で9.9%、筆頭株主のザ・チルドレン・インベストメント・マスター・ファンドというファンドが、1株30円から100円に配当をふやすようにという要求を出しているということでございます。これに伴いまして、配当額は100億円から210億円にふえることとなります。要求しているファンドの方は、投資額1,200億円に比べて配当が少な過ぎるという主張をしているということでございますが、それにつきまして、電源開発の概要は左に書いていますように、昔は国と電力会社が持っておりましたが、今はすべて完全民営化して、金融機関やファンドが株を持っているという完全民営化企業でございますが、経済産業省の事務次官の会見でも、長期の設備投資を必要としている業種で、公共料金である料金で回収するということから、さらに外国のファンドにも、そういった公益的な性格についての理解を求めるべきだと思いますというような発言をされていることをホームページから紹介させていただきます。

以上が資料3でございまして、その他、資料4で赤字で文言の適正化をいたしております。これは説明は省略いたします。何々しているところであるというのは、何々しているというふうにきちっと表現を適正化したというものが中心でございます。

資料5の(1)、(2)、(3)はそれらを反映して、資料5-(1)は赤字やアンダーラインをすべて消して報告書の体裁に整えたものでございます。資料5-(2)は、前回お示ししたイメージ案を今回の修正案を前提にイメージ案の修正を行ったものでございます。資料5-(3)は、これまで懇談会などにお出ししたものから、参考資料として役立つようなものをピックアップしたものでございます。

以上、簡単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。

事務局から今ご説明がありましたように、前回の皆さんのご意見を反映した修正ということになります。

それでは、この内容につきましてご議論願いたいと思いますが、何かご質問やご意見等ありましたら発言を願いますが、いかがでございましょうか。

今回、特に前回の意見を精力的に反映するような作業をしていただきまして、それをもって全体の矛盾というのではないのですが、全体についての説明がより行き渡ったところがかかなりあるのではないかと思います。

いかがですか。

●委員

資料3の4ページ目に、成田国際空港の平成17年度の料金改定についてがあるんですが、これを読ませていただくと、それぞれ政策的な意図も、特に騒音レベルの低いものほど安いというようなものに誘導しようとかいろんな意図があって、これは非常にしかるべくいいというふうに思うのですが、そのほか搭乗橋利用料とかこの施設使用料、これはどういう意図というのでしょうか、着陸料を平均下げた。これは騒音レベルが低いほど安くするということは、エアラインの方も恐らくそういう機種を採用するのではないかと考えているのですが、その他の利用料についてはどんな意図があるのかご説明いただければと思います。

●座長

これは空港会社から説明いただけますか。

●成田国際空港㈱

エアラインがお客様のために使用している搭乗橋施設に対しては、今まで料金を取っていなかったのです。ですから、受益と負担の区別を明確にしましょうということで、航空会社さんに、「今までは皆さん受益しておりましたが負担していませんでしたね、新しく料金を取ることにしていいですね」ということで交渉して、「わかりました」ということで、いただくことになったわけでございます。

●委員

料金を適正化した時点で見直したということですか。

●成田国際空港㈱

そうですね。海外の空港を見ても取っている空港もありますし、取っていない空港もあるのですが、取っている空港の方が多いわけでございます。私どもこの搭乗橋施設に対してコストがかかるわけでございますので、使用料は取りたいと。先ほどの騒音の方は、騒音の低い飛行機にたくさん飛んで来てほしいということで、騒音の低い飛行機に対しては着陸料を大きく下げたということでございます。

●航空局長

私あまり解説してはいけないのですが、着陸料というのは国際比較で議論することになりますので、成田会社はアバウトに着陸料込みでこういうのを計算していたのを、きちっと分けて、その分着陸料の下げ幅を大きくしたみたいな部分もあるのだらうと思います。

●委員

これはほかの空港会社も同じような体系になっているということではないんですね。

●航空局長

同じです。

●委員

これはみんな合わせたということですね。わかりました。

●座長

よろしゅうございますか。そのほかにいかがでしょう。

●委員

前回の議論を踏まえて、今回こういった形で修正いただいております、大変結構だと思えますし、私自身は特に問題もないと感じています。ただ1点だけ。若干時間があるのでお伺いしたいのですが、資料2の5ページの「その他」の中で、今回、特に成田等の国際拠点空港が地域の観光振興等に果たす役割の重要性ということを強調していただいているわけです。これ自体は特に問題ではないのですが、いわゆる空港周辺の貨物関係施設の展開等、これは地域経済の活性化を促す点では大変重要なことでもありますけれども、一方で空港の役割、あるいは航空政策の観点から見た方向性等に照らしてみたときに、プラスの側面と、一方でどういった空港、あるいは空港周辺をつくっていくかという視点も大変重要になってきていると思うのです。余り乱雑な展開が周辺にあるのもマイナスの影響があるのではないか、ということをおはよく思うものですから、マイナス面にも配慮した適切な役割、あるいは機能の分担というのでしょうか。責任の関係が重要ではないかと思っているものですから。

それは私自身の意見ですが、この文章を見るとプラスだけが強調されているなという印象を若干持ったということでございます。もしこの件に関して空港会社さん、あるいは航空局さんの方でお考えがあればお伺いしたいと思います。

●成田国際空港課長

ここでは空港の環境面以外のいろんな効果の中の一つで、観光あるいは今おっしゃった貨物関係施設の展開などを掲げているところでございます。ご指摘のように現在例えば成田空港の周辺地域におきましても、貨物事業者、フォワダー業者の貨物上屋などがどんどん展開されているところでございます。これ自体は地域自治体にとっても、先回ご説明した雇用の場の確保だとか地域経済の活性化に役立っているという面はございますが、一方で横持ちなどの貨物の効率的な輸送の面から見てのマイナス面と申しますか、懸念、負担

などが生じているのも事実でございます。現在、先生にもご協力いただいて関東運輸局でも、こういったもののあり方は検討しているところでございますが、私どもとしても、この貨物の効率的な輸送といった観点とこの地域での活性化という点と両立させながら、いかにうまく機能分担をしていくかというのが大事だというのは認識しております。

ここでは、とりあえずそういった中でも、空港がプラス面として地域の活性化というものがあるということをご紹介かたがたきちっと書いておいた方がいいだろうということでございまして、先生ご指摘のマイナス面などについても十分認識し、留意しながら展開していくものだという考えを持っております。

#### ●座長

このところは、前回あった周辺に対する経済的なプラスのインパクトということで観光の問題があり、それでしたら物流の展開もプラスであるということをご指摘する。物流云々ということをご議論しているわけではなくて、経済の波及効果として物流もありますねということを書いているということだと思います。

どうぞ。

#### ●委員

私が申し上げることかどうかわかりませんが、先ほど委員のおっしゃったことに関連して、今のところは私はこういうふうにご理解いたします。5ページ（※）の赤い字の下から2行目、「地域の中で重要な役割を担うものであり」のその後、「地域との十分な連携の下に、これらの役割を確実に果たしていくことが望まれる」という文章についてです。ご指摘のとおりプラス面だけではなくてマイナス面、それに近いものがあることは事実だと思います。今のところそれほど大きな問題が起きているわけではないような気もしますが、例えばスプロール的な展開とか、特に道路交通の円滑化とか安全とかそういう点で問題が出てくる、あるいは出つつあるのは事実だと思います。

そこで私の理解は、今の地域との十分な連携の中に、そういうマイナス面、あるいはマイナスになるかもしれない点についても一緒になってやっていくというふうには私は受け取ったわけです。例を挙げますと、成田空港の場合、芝山側の道路整備をやったんですが、同時に空港の中でも南ゲートができて、ほとんど平行の道路がつけられたことによって大渋滞していた道路、県道か市町村道か知りませんが、その道路がかなり渋滞が緩和された。これは連携してやったのかどうかはわかりませんが、一緒になってやることによって、マイナス面への対応が可能というのは現実にあったし、これからもそういう方向へ行くべきだ

ろうと思います。私の先入観から今の文章をそういうふうに取りましたが、委員の指摘の点が、将来的にあるかもしれないとすれば、これで十分かどうかという問題はあるかもしれません。しかし現時点では、この「十分な連携の下に」というところで幾らかは、あるいはある程度は対応できると読み取っていいのではないかという感じがいたしました。感想です。

(※)「資料2」5) 5行目。及び「資料4」5) 4行目。

●座長

ありがとうございました。そのほかにご意見いかがでしょうか。

●委員

大変短い時間に訂正をしていただいてありがとうございます。1点だけ、前に話したことと似てしまって重なってしまうところがあると思うのですが、1点ここで書いていないのが、「はじめに」か、あるいは一番最初の「国際拠点空港の現状」、どこに書くのかわからないのですが、日本は極東の島国だ、四面を海に囲まれているということ。当たり前ですけれど、国際拠点空港の意味合いが、例えばフランスの空港とかドイツの空港とはちょっと違うというところで。海に囲まれた島国であって、それなりに非常に拠点空港としての重さというのをちょっとどこかに加えて、一言なのですけれども、いただければと思います。

●航空局長

おっしゃるとおりで、うちの冬柴大臣も「四面環海」という言葉を国会答弁の中でよくお遣いになるのですが、そういう表現も考えながら少し冒頭のところに、我が国にとって特に重要だということを入れさせていただければと思います。

●座長

よろしいですか。どうぞ。

●委員

私もこの報告書(案)に異論はございませんので、これでいいと思います。この報告に基づいて、何という名前の法律か知りませんが、いずれ法律ができて、いわゆる国際拠点空港がその法律のもとで運営をやることになると思うわけですね。すごくそれによって影響を受けるのは、オブザーバーで来ていらっしゃる空港会社の方とエアラインの方だと思いますので、これが最後の機会でもあるでしょうから、言いたいことがあったら思う存分言っていただければと思います。

●座長

委員からのご提案ですので、オブザーバーの方々に発言を願いたいと思いますが、ご感想でも結構です。

●成田国際空港㈱

色々な意見をまとめてくださりまして、本当にありがとうございました。当方としましては、規制のあり方ということで、資本規制、事業規制、料金規制、あるいは情報公開ということで意見を述べさせていただきました。今委員がおっしゃったように、ある法律の中で具体的にになったときに、そういったものを具象化していただきたいと思う次第です。

それから一点申し上げれば、情報公開という面でどうも空港会社、空港関係だけが料金関係をもっと内訳を公開云々というふうな議論になっておりましたけれども、これは大変失礼な言い方かもしれませんが、エアラインの方も、ここからここまではどうしてこういう運賃になったのかということも今後明らかにすべきではないかという気がいたします。

●関空国際空港㈱

関西空港の福内です。前回の懇談会の席上、当社の要望や意見を具体的に述べさせていただきましたが、今回の報告書には、これをかなりの程度、反映していただいております、感謝いたします。強いて言えば、例えば、料金規制について3つの選択肢という形で示され、今後これを詳細に詰めていくというまとめ方になっておりますので、これから制度設計、法整備、あるいは実際の運用に当たって、できるだけ会社の創意工夫を尊重していただくようお願いします。また、情報公開についても、基本的には利用者の理解を得ていくことは非常に大事だと思うのですが、例えば、収支についてセグメントごとの内部補助の実態等を一々示すことは、また別の問題も出てくる可能性があるので、前回、我々が述べさせていただいた点を十分配慮いただき、規制あるいは制度のあり方、その運用などについて、具体化していただければと思います。

それから最後に、当社の財務状況の改善の必要性や高コスト構造の是正については、21ページにも赤い字で記述されてございますが、完全民営化を視野に入れるという観点から、また、内外の空港間競争が激化する中、競争基盤の均等化に向けた条件整備や環境整備を図る観点からも、早期にその具体化を図っていただくようお願いいたします。もちろん、当社としても、自助努力の範囲内で精一杯、経営改善を重ねていきたいと思っておりますので、引き続きご支援の程、お願いいたします。

●中部国際空港(株)

中部国際空港の廣地でございますが、日本の国際空港の競争力という点でちょっと1点。この懇談会でいろいろ、この報告(案)にも出ていますが、情報開示しかり、料金引き下げしかり、もし仮にそういうものについて努力しない経営者、我々は社会資本整備ですから、ある意味でほかの企業とちょっと違った使命感を持ってやっているつもりなのですが、仮に今後そういうことについて努力をしない経営者があったとして、短期的には通用するかもしれませんが、こういうグローバル化した空港というマーケットの中では、必ずユーザーからしつぺ返しを食らうことは間違いないわけですし、そういうことを腹に落としながらこういう規制についてもやっていった方がいいのではないかと。結果として、それが国際競争力をどんどん落としていく事になりかねません。

先ほど成田の貨物の話がありましたけれども、今の成田の貨物のヤードも非常に手狭になっている。一方で、隣の仁川ではものすごい勢いで貨物を伸ばしている。あそこは国家戦略としてそういう空港のキャパシティということが大分前から掲げている。そういうことから考えると、日本の国際競争力を空港の面でいかに将来高めていくかという点で、今後ともぜひご指導をお願いしたいと思っております。

以上です。

●座長

エアライン側からどうぞ。

●(株)日本航空

日本航空でございます。この報告書の中にも、特に私どもの最大の関心でございます料金等につきましても意見を言わせていただいて、こういう形で反映していただいてありがとうございます。それから、今成田空港(株)さんの方からお話がありましたが、私ども航空会社としてもいろんな意味で情報公開等については、当然ながら消費者の皆さんからも求められておりますし、我々意図しないところでどんどんマスコミさんにもいろんな意味で情報公開されておりますので。逆にいろんな意味での私どもお客様に直接提供しているサービス、それから基本的な運賃といったものも、ここ数年いろんな意味でバラエティーのある運賃も提供させていただいておりますし、その中身といたしますか、どこまで。当然のことながら、国内線は届出であり国際線は認可いただいておりますので、その都度特にマスコミの皆様にも、それから私どものホームページの中でも、どのような運賃であるとか、それから収支については当然ながらこういう背景でこういう運賃を設定して、トー

タルで私どもとして航空会社でございますので、いわゆる需要をプロモートするような運賃があつて、最終的に私ども経営の努力をしながら収支償うような形での運賃体系、それに見合うハード面、ソフト面のサービスをあわせてご説明していくように今後とも努力していきたいと思つたので、ぜひご理解をいただきたいと思つた。

どうもありがとうございました。

#### ●全日本空輸(株)

全日空グループの岡田と申します。毎回同じようなことを申し上げておりますが、先ほど廻先生からもございましたように、日本は島国で、これからどうやって生きていくのかということが大きな課題になっています。航空会社として世界の様々な航空会社や空港を見てきておりますが、まさに私どもは世界の空港あるいは航空会社との競争にさらされているわけです。そういった中では、例えば私はこの大都市東京の汐留にオフィスを構えておりますが、立派な大きなマーケット、首都圏のマーケットがあるのですが、こういった「マーケットのニーズを満たしていく国際拠点空港とは」と言ったときに、固定的に成田と決めつけて議論することの危険性をいつも感じるわけでありまして。毎回申し上げていることではあります、今後、国際拠点空港そのものの定義について、今一度議論していくことも必要だと思つております。

それから、今回の懇談会で、空港会社の料金の透明性であるとか財務状況等の開示の重要性が議論されましたが、これは極めて明快なことで、民営化ということはステークホルダーに見える形にするということだと思つた。これがきっちり書きとめられたというのはすごく立派なことだと思つた。

また、実は空港の民営化を議論するうえで、先ほども少し話題にのぼりましたが、地元とのシナジーといいますか、国際を語るとき、つい「観光」というキーワードがすぐ出てきてしまうわけですが、航空会社が主として対象としているマーケットは、観光だけではなくてビジネスを目的としたお客様もいらっしゃいますし、貨物もあります。真の国際化というのは、もちろん観光も大事ですが、ビジネスを目的として、あるいは日本で働くことを目的として人間が流動していくことを考え合わせると、空港は地元とのシナジーといふか、空港単独では成り立たないわけで、地域であるとか国などとの組み合わせが重要な課題であろうと思つております。そうしたことをいろいろ思いながら懇談会に参加させていただきました。

どうもありがとうございました。

#### ●日本貨物航空㈱

日本貨物航空の下野と申します。先ほど来、料金の問題その他につきましては、この報告書の中にいろいろ要望を取りまとめていただきまして非常に感謝しております。この要望書の中にも随所に書かれておりますが、1点だけコメントさせていただきたいと思えます。

空港の施設だとか機能の拡充等、空港の事業運営というものについては、非常に長期的な視点に立った上で一貫性及び継続性のある形で行っていただきたいというところを強調させていただきたいということでもあります。なぜかと申しますと、エアラインにとりまして最大の投資である航空機の調達・購入ということを考えますと、6年先、7年先の事業環境を予測して今の段階で発注しなくちゃいけない。

例えて申しますと、私どもで事業に使用しております大型貨物機ですが、ボーイング社によりますと、今2012年の製造ロットはもうすべて完売と。したがって、今日発注しても2013年まで飛行機は受領できないという環境にございまして、2013年までの6年、7年先の空港展開を考えた事業環境はどうなっているかということも適切に予測して、多額の投資決断をしなくちゃいけないという環境にございます。そういう観点から、長期的視点に立った上で一貫性及び継続性のある形での空港運営というものをお願いしたいということでもあります。よろしく願いいたします。

#### ●座長

ありがとうございました。

一わたりご意見、あるいはこの報告書に対するご感想をいただきましたが、私の聞いている限りでは、オブザーバーの皆さんも、ほぼこの原案についてご理解いただいているという印象を持ちました。ありがとうございました。

それでは、戻って委員の方々に何かご意見があればと思いますが、何かありますか。

#### ●委員

先ほど委員もおっしゃったんですが、空港というのは国際的なグローバルな意味での競争の原資になっているのですが今まで見えなかったところがあると思うんですけども、今民営化することによって、経営の効率は上がるのかもしれませんが、市民、国民から言うと、ますます本当にどうなっていくんだろうかという不安の部分も大変あるのではないかと思いますので、こういう議論が本当にオープンになって、国としてこういう戦略を考えているのです、空港戦略をどう展開しようとしているかということが見えるような形

で、どんどん発信していただきたい。そうでないと民営化でいろいろ起こっている問題の方にばかり目が行ってしまうのではないかと思います。その辺は今後のこれがどう展開するかということにも深くかかわってくると思いますけど、ご留意いただいて進めていただきたいと思います。

●座長

どうぞ。

●委員

意見は特にございませんで、非常に短期間でとてもすばらしい報告書をまとめていただいたのではないかと思います。特に今お話に出てきたことも含めて若干の感想を何点かお話しさせていただきますと、1点目は今ご議論になったことですが、地域との連携という話ですね。今の安倍内閣においても、地方再生という話はかなり大きなポイントになっていると思うのですけれども、やはり地域とうまく連携していくことによって、空港は国全体の戦略的な拠点という側面もありますが、ある種の地方再生のコアになり得る面も持っているのだと思います。だから、うまく地方全体、周りと連携していくことによって地域全体の再生につながっていく。

先ほど物流という話がありましたけれども、単に物流でそこから遠くへ持って行くだけではなくて、例えば空港の近辺で組み立て加工業か何かをつくると。私はシンガポールでヒアリングしたときにそういう話を聞いたのですが、もう空港のすぐ近くに組み立て工場をつくって、部品を空港でおろして、組み立ててすぐまた空港から飛ばすというふうにすると、かなりコストは節約できるという話を聞きました。なるほどなあというふうに思いました。それは一例ですが、いろんな展開が地域との連携で考えられると思いますので、そういう地方再生の一面という面もこういう民営化を機会にいろいろ考えられるのではないかとというのが1点目です。

2番目は、今のところも少し関係してくるのですが、空港というものは、今の地方全体との連携もそうですし、環境の面もそうですし、公共的な事業をやっていると。そういう意味では経済学的に言えば広く外部性が存在して公共的な面が大きいという部分は、たとえどう民営化されようとその性質は変わらないと思います。そうすると公共的な側面をどういう形で民営化後も引き継いでいくか、うまい形で引き継いでいくかということが重要になってくると思います。

1つは、先ほどどなたかおっしゃいましたように、やはり民営化されても経営者として

は、基本的には長期的な評判であるとか社会的な使命を顧客がどう判断してくれるかというのを考えて、長期的に経営を行っていくことが非常に重要だというのが一つ求められることですが、もう一つは民営化した以上利益を出すということが長期的な目標になってくるわけですから、そこどうまく公共の役割という役割分担を行政と民間の方で線を引いていかなければいけない。そのためにどういうルールとか仕掛けをつくっていくのかは、まだまだ細かい作業も含めてなかなか難しい問題ですが、ある意味でかなり自由にやれる範囲はきちっと自由にやれるというところを残しておいた方が、民営化ということでは役割を発揮できると思いますので、その自由にできる部分と守らなければいけない部分の線引きを明確にしていくことが重要なことかなというのを改めて感じた次第です。

最後に、そう考えていきますと完全民営化が今後出てくるわけですが、その中で完全に全部の株式を単純に売却してそれで市場マーケットが公開会社になるということ、本当にそれだけが選択肢であるかということそうではないと思います。今回の中でもいろいろ黄金株の話であるとか出てきましたけれども、一般の企業においても、やはり単純な公開会社ではなくて、エンビーをやる会社が出てきたりとか、あるいは松下がビクターでしただけ、会社を売却したわけですが、あれもファンドに売却するという形で、別にいきなり市場公開して売却するわけではないということで、いろいろな形での株式市場、取引所をどう使っていくかというのは、通常の企業でもいろいろなバラエティーが出てきていて、いろいろなことを考え出しているわけですから、そういう中で完全民営化という意味で、ある意味で市場に任せて経営をやっていくということは守りつつも、ただ、その中で取引所、あるいは公開というものをどう使っていくかということに関してはいろいろな選択肢やアイデアがあり得るのではないかと。その辺については今後も情勢を見ながらいろいろ考えていくことができるのではないかと。

ちょっと長くなって申しわけありません。3つ感想でございます。

●座長

ありがとうございました。そのほかよろしいでしょうか。

●委員

懇談会としてはこれで終わりだと思いますので、私も一言、全体的なことを申し上げます。この報告書の内容、私も全く異論がありません。いろんな議論を赤い字、黒い字で表現して、手際よくまとめていただいてありがとうございました。この報告書としては、い

ろんな問題を整理するという表現になっておりまして、あと分科会にお願いすることになっていると理解しております。したがいまして、分科会ではぜひこの懇談会で整理された問題点について、さらにその方向づけを行うなり、より深い検討をお願いしたいと思いません。

あと2つだけちょっとこういう点はどうかなというほとんど感想のようなことを申し上げて終わりたいと思います。第1点は、先ほど委員がおっしゃっていたと思いますが、「空港戦略」という言葉を遣っておられたように思うのですが、そこがポイントだと思います。例えばごく一部に、東京湾の奥へスーパーハブ空港をつくって云々というようなことを声高に言われる方もおります。それから、先ほどもお話が出た羽田対成田の問題もあります。これらには国際拠点空港という括弧の中に入り切れない問題がありますので、その辺は分科会で審議をされる過程で、それこそ整理していただけるとありがたいと思います。これが第1点目です。

それから2点目は、これは委員がおっしゃっていましたが、いずれ法律というような形になるだろうと私も思いますけれども、これを入れ物だとすれば、その入れ物をどういう形のものにするかによって中身がかなり変わってくる可能性があるような気がいたします。これも恐らく分科会でご検討いただけたらと思いますが、これは非常に法制技術的な問題もあったりして難しいということがあったからでしょうか、この懇談会では余り具体的に話が出ておりませんでしたので、その辺のご検討も引き続きよろしくお願ひしたいと思いません。この2点を申し上げて、あとは分科会でぜひよろしくお願ひしたいということで終わります。

ありがとうございました。

#### ●座長

どうもありがとうございました。

今のお三方のご意見に対して何か発言ございますでしょうか。よろしゅうございますか。

皆さん、ご意見を出していただきましてありがとうございました。先ほどもちょっと申し上げましたけれども、オブザーバーの方もそうですが、委員の方のご意見を伺った段階でも、この報告書についておおむね皆さんのご賛同を得られたのではないかと考えております。ですので、この報告書をベースといたしまして、先ほどちょっとこういう点もというふうなご要望もありましたので、そういう点の必要な修正を加えた上で懇談会の報告としたいと思います。具体的な内容の修正につきましては、恐縮でございますが私の方に一

任いただきまして、その後に報告書の成案という形にしたいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

●座長

どうもありがとうございます。

それでは、今申し上げましたように事務局の方に私の方から指示いたしまして、具体的な修正を施した上で懇談会報告書として航空局長にご報告を申し上げたいと思います。よろしく願いいたします。

それで、私の方から申しますと、さっき委員がおっしゃったことの2つ目のところで一番ポイントは、航空も含めて、交通だけではなくてインフラストラクチャーの議論をしているときの一番大きなポイントだと思うのですが、公共性、まあ外部性という言葉をお遣いになったのですが、そのとおりだと思うのですが、そういうものがある中で効率性をどういうふうに担保していくかということですので、ある意味では相反するようなことをまとめるということだと思います。

エアラインの規制緩和というか自由化したとき、2000年の航空法の改正だったですけども、それに至る過程でいろいろ段階を踏みながら規制緩和してきて、先ほどの運賃の話もちよっとありましたけれども、エアラインの工夫とかマーケットの力というのが発揮できるようになってきたと思っております。

空港についても、80年代の半ばぐらいから、ブリティッシュ・エアポート・オーソリティーが民営化したぐらいから世界的に民営化の波があって、いろんな事例があって、その中でできていた。ただ一つ違うのは、エアラインのマーケットというのはBtoCであったり、BtoBの場合もありますけれども、サービスがそのまま取引される。それでマーケットをいかに動かすかということだと思います。それまではレギュレーションしていたわけだから、レギュレーションから市場に移るというプロセスをどういうふうにスムーズにするかという議論をしてきたんですけども、今回、空港の議論をしてみても一番大変だなといいますか、難しいなと思ったのは一つはBtoBの取引などで、それがエアラインの場合と違うということがありますが、それ以上にマーケットというものの自体が大きく変わりました。要するに先ほどもおっしゃったようにファンドというものが出てきたり、あるいは証券の市場をどう使うかというご議論もありましたが、そういうふうな制度というよりも実態がかなり違ってきて、その中で空港の完全民営化を考えていくというその難しさがあつたと

いうふうに思っております。

ゴールデンシェアのご議論もございましたし、それから料金についての監視のご議論もありましたけれども、今申しましたようなことが一つ一つ今回の報告書に盛られているということだと思います。ただし、皆さん何人かの委員がご指摘になったように、完全にこれは具体的なことを今ここで決める場ではないですし、これからさらに制度を詳細に設計していく過程で、これはいろんな意見を聞きながら事務局の方で、あるいは行政としてご担当願いたいと思っております。

それから、一方では航空局の分科会の方でこの議論をしていただくわけですから、恐らくそこでもいろんなご意見が出るのでしょから、そういったことを踏まえながらやっていただければと思っております。

いずれにしても私としては、今回は司会役ということで失礼いたしました。その意味では、最後に皆さんに御礼を申し上げたいと思います。もちろん委員の皆さんには大変ご協力いただきまして、いろいろなお意見をいただいて、いい報告書をつくり上げてきたという意味で、皆さんに御礼申し上げたいと思います。さらに、ヒアリングあるいはいろいろなお意見をいただきました、ここにオブザーバーで出席されている各社もそうですし、きょうここにいらっしゃいませんけれども、自治体の方や証券会社の方、あるいは個別に意見照会をしましたので、それにご協力いただきました皆様にも、深く感謝を申し上げたいと思います。

おかげさまをもちまして、私の言い方は変ですけれども、素晴らしい報告書ができ上がったというふうに思っております。どうもありがとうございました。

それでは、今私が申し上げましたけれども、最後に航空局長から一言ごあいさつをいただければと思います。よろしく願いいたします。

#### ●航空局長

本当に素晴らしい報告書をおまとめいただきまして、ありがとうございました。でかいものでちょっと座らせていただいてごあいさつさせていただきます。

本懇談会、昨年10月に、成田を初め3空港を完全民営化するという閣議決定の所与の命題がある中で、全く無防備に完全民営化していいだろうかというところから始めさせていただいて、最初6回とお願いしたのを1回延長していただいて7回もやっていただいて、このような短期間でまとめていただいたということは本当にうれしく思っております。

私どもも正直申し上げてこの3空港、私自身もそうですが、いろんな方が長年にわたっ

て苦勞してここまで築き上げてきたという大事な空港でありますので、それが本当に完全民営化、その運営会社が完全に 100%民営化して本当に大丈夫だろうかというところの思いが正直申し上げましてありました。それをこのいろんなご議論をしていただいて、こういう形でまとめていただきまして、何とかこの方向で行けば、そんなにおかしな方向には行かないかなど。完全民営化のいい点はもちろん生かしながら、その適切な運営が確保できるという仕掛けができるのではないかとということで、私どももこの議論の中でだんだんその道をつけてきたというような思いであります。その過程で座長のリーダーシップに、本当にうまく委員の皆様方も力を合わせていただいて、まとめていただいたということでございます。

今後の扱いにつきましては、報告書にありますけれども、来月の 26 日に航空分科会の方にご報告させていただきまして、関連するほかの施策ともあわせまして、本年 6 月に分科会答申ということで反映させていただきたいと思っております。先ほど来のお話にもありましたように、その分科会答申を踏まえてその先、法律も含めた制度設計を具体的にこれからやっていきたいと思っております。

この懇談会でのご議論を十分踏まえながら、なかなか難しいまだ残された問題もありますが、しっかり詰めて、立派な制度設計をしていきたいと思っておりますけれども、先生方もこの懇談会が終わって終わりということではなくて、乗りかかった国際空港でありますので、その行く末もしっかりまた見据えていただいて、引き続きご指導、ご支援をお願いいたしまして私のごあいさつとさせていただきます。

本当に濃密なご議論、ありがとうございました。

●座長

どうもありがとうございました。

それでは、これにて第 7 回目になりますが、今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会を終了したいと思います。皆様のご協力に感謝します。

どうもありがとうございました。

閉 会