

第6回懇談会における主な指摘と対応方針（案）

1. 政策と空港会社の経営方針との整合性の確保等関係

○国の基本的な指針と空港会社の基本的な計画の仕組みの適用のタイミング

国の政策と空港が持つ計画との関係図式について、民営化する際の前提という形で置かれているように思うが、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。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、そういう関係図式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、その後も保たれていくという考え方があり得るのではないか

⇒以下のとおり報告（案）本文を修正することとしたい。

【報告（案）見え消し版15ページ】5.（2）ロ ①

- 5) ～（略）～ 国民に対する説明責任、利用者に対するサービス水準の維持向上及びモニタリングの確保、地域・地元との協調性の確保、投資リスクの明示等の観点からも、意義を有するものである。こういった点からは、このような仕組みを全ての国際拠点空港について直ちに導入することも望まれるところであり、少なくとも国際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、国際拠点空港一般に関する仕組みとして整備される必要がある。

○国の基本的な指針と空港会社の基本的な計画の変更

- ・ 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るので弊害になるが、政策が一回決まったからといって、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。政策もある一定の間で見直しをしていく必要がある。バランスを取る仕組みが必要。
- ・ 国の政策と空港が持つ計画との関係図式について、その政策なり計画が硬直化しないような体制、あるいはステークホルダーに対しての透明性の確保など、さらに具体化していった、こういうことがぜひ実現することをお願いしたい。

⇒以下のとおり報告（案）本文を修正することとしたい。

【報告（案）見え消し版15ページ】5.（2）ロ ① 6)の後

- 7) なお、国が定める基本的な指針及び空港会社が定める事業に関する基本的な計画は、政策及び企業経営の安定性確保の見地から、少なくとも五～十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。
- 8) また、国が国際拠点空港政策として、～（略）～

2. 適正な料金水準の確保等関係

○コストの引下げを料金の引下げにつなげる観点からの情報の開示

- ・ 民営化をすれば効率化がされてコストがもっと下がっていくことが予想されるが、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。特に、成田空港のように発着容量が満杯である場合は、効率化するインセンティブはあるが、料金を引き下げるインセンティブは働かず、高止まりすることになりかねない。合理的な料金とは一体何か等、一定の監視をする仕組みが必要であり、また、情報開示が重要。

なお、商法・証券取引法に基づく開示には、企業全体の情報は入っているが、料金が適正かどうかを判断するような情報は入っていない。

- ・ 料金の適正性を判断する上で、セグメント情報を開示することが必要。なお、一般的な情報開示と特別な組織への開示とで、どこまで詳細なセグメント情報を開示するかについての考慮はありうる。

⇒以下のとおり報告（案）本文を修正することとしたい。

【報告（案）見え消し版16ページ】5.（2）ロ ②

3) したがって、空港に関する各種料金のうち、価格競争が働かないおそれがあるもの、価格交渉能力に著しい格差があるもの等については、一定のルールに従い適正な料金水準を確保する必要がある。

4) 一方で、駐車場料等のように価格競争が働く余地があるものについては、効率的な空港経営を実現するため、民間の知恵が十分に発揮できるよう、空港会社の創意工夫に委ねることが望ましい。

4) なお、空港会社が経営の効率化を図ったとしても料金の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やそれに基づく監視が重要であるとの意見があり、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。

⇒以下のとおり報告（案）本文を修正することとしたい。

【報告（案）見え消し版20ページ】5.（2）ロ ⑤

5) ～（略）～ 空港会社は、会社法（旧商法）、証券取引法上の義務を履行し、かつ、IR（Investor Relations）活動の一環として、空港経営に関する情報を適時適切に開示することとなるものの、国際拠点空港の公共的な役割に鑑みれば、これらの法令により求められている以上に、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必要な措置を講じるとの考え方にたって、具体的手法について、さらに検討を進める必要がある。

3. 適正な資本構成の確保等関係

○過度な株主利益の追求への懸念

- ・ 完全民営化された電源開発株式会社（J-POWER）において、外資系のファンドの株式保有が40%になっており、株主提案として相当高率の配当を請求している。成田空港も完全民営化して全く自由にした場合、かなりの蓋然性で、企業の実力以上の配当の要求等といった、それほど極端ではない手法で株主の利益のみを確保する手段が取られることが考えられるが、国民の財産であり、いかなものか。資本のところは相当考えなければいけない。
- ・ 現状と環境の変化というものの環境の変化の中に、今までの変化もありますが、空港の完全民営化も今後のことなので、今後の環境の変化を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考えていただきたい。

⇒以下のとおり報告（案）本文を修正することとしたい。

【報告（案）見え消し版17～18ページ】5.（2）ロ ③

- 2) しかしながら、空港会社の完全民営化のための株式上場の際に、株式の取得・保有等について何らの制限も設けないときは、どのような者であっても資金さえあれば株式を取得し、経営に参画することができることから、空港の公共性を理解しない者、長期的な企業価値向上に関心がない者等による買収が行われるおそれがある。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。
- 3) このような買収が行われる場合、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、空港会社の事業に当面関係のない不動産等を処分させ、当該処分利益による一時的な高配当に伴う株価急上昇の機会を狙った株式の高値売抜け、取得した株式の高値買取り要求等、空港会社の企業価値が損なわれる行為が懸念される。

4. 環境対策・地域共生策等の適切な実施の確保等関係

○完全民営化後の環境対策・地域共生策に係る役割分担

環境対策・地域共生策について、純民間会社である空港会社がやるべき部分と、国・地方公共団体がやるべき部分と、しっかり仕分けをする必要がある。特に、株式会社としての税の負担を考慮し、過度な負担にならないようにする必要があり、また、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示す必要がある。

⇒以下のとおり報告（案）本文を修正することとしたい。

【報告案見え消し版19ページ】5.（2）ロ ④

- 1) 空港会社を完全民営化した場合、その経営者に対して株価の維持、配当の維持等の圧力が生じること、また、内陸空港である場合は、騒音対策等の実施は空港会社の社会的責任であるものの、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・地域共生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については、積極的な取組みが行われなくなる場合が想定される。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、地元自治体、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方策を講ずる必要がある。

○環境対策・地域共生策の実施に係る双方向対話型の関係の構築

この懇談会が言うことではないかもしれないが、環境対策・地域共生策について、地域にきちんと説明する、意見を交換するとあるが、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。地域も主体的な対応をしないとうまくいかないということについても検討すべき課題である。

⇒以下のとおり報告（案）本文を修正することとしたい。

【報告（案）見え消し版19ページ】5.（2）ロ ④

- 4) さらに、国際拠点空港の運営に当たって、完全民営化された空港会社の経営の自主性を尊重しなければならないものの、空港の運営は地域社会に対して極めて大きな影響を与えることから、空港運営の現状、環境対策・地域共生策等の内容、今後の空港の将来像等について、できる限り分かりやすく、また、透明な形で地域社会に示し、十分に地域と意見を交換することが必要である。このように、空港会社が積極的に地域に対して空港の将来像等を発信することによって、空港を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、結果として空港会社と地域との双方向の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。

5. その他

○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

完全民営化後、環境対策だけではなく、地域の観光等いろいろな資源の中で、空港は非常に大きな意味を持っている。国際拠点空港が、そうした公の部分を持っている点をどう担保するのも大事なことはないか。

⇒以下のとおり報告（案）本文を修正することとしたい。

【報告（案）見え消し版19ページ】5.（2）ロ ④ 4）の後

- 5) また、国際拠点空港は、地域にとっても、空港を利用する多数の外国人を空港周辺地域に呼び込むことによって地域の観光の活性化にもつながり、さらに、発着枠の拡大や商業施設の充実といった空港機能の強化、空港周辺の貨物関係施設の展開等を通じて地域経済の活性化が促されるといった点でも、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。
- 6) なお、騒音問題の解消のために海上に設置された関西国際空港、～（略）
～

○関西国際空港の完全民営化に向けた課題

- ・ 関空はこのままでは100年たっても上場は難しく、負債をどうするかという議論をある程度ターゲットを絞って議論をする必要がある。その際、コストをたれ流している状況で負債の整理をしても同じことが繰り返される。特に地盤沈下について、将来も含めてコストがかかり、50年も持たないというのであれば、上場は不可能ではないか。最終的には関空の経営者のインセンティブも何も働かないという状況になりかねない。
- ・ 関空については、これまでずっと同じことを言ってきたので、今回もう一歩、半歩でも本質に触れてもいいのではないか。

⇒（地盤沈下について）

- ・ 1期島については、沈下量が年々減少してきており、平成13年1月に関西国際空港株式会社が公表した沈下の見通しと大きくずれずに収束するものと考えられる。また、地下水対策としては、既に空港島全体を取り囲む止水壁を設置済みであり、想定外の追加コストはあり得ないところ。また、二期島については、一期島の経験も踏まえ沈下の予測を立てているところ。（前回局長発言のとおり）

（関西国際空港株式会社の債務の問題について）

以下のとおり報告（案）本文を修正することとしたい。

【報告（案）見え消し版21ページ】6.（2）ロ

- ロ 関西国際空港株式会社の経営状況については、営業収支ベースでは相当の利益が計上されるなど経営の効率化が進んできている。しかしながら、用地造成事業等に起因して約1兆5千億円もの多額の負債（うち有利子債

務は営業収益の10倍以上の約1兆2千億円)を抱えており、このような財務状況が改善されない限り、株式上場を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あたっては、必要不可欠な検討課題である。

○国民、経済、社会のための空港であることの確認

空港が成功するためではなく、日本の国民とか日本の経済とか日本の国のために空港がある。空港はあくまでも社会、あるいはビジネスインフラであって、空港のために国民、社会があるわけではない。空港が今後ボトルネックになり、民営化したことで国民の利益を損なうような、空港は非常に栄えても国民は栄えないというのは困る。

⇒以下のとおり報告(案)本文を修正することとしたい。

【報告(案)見え消し版23ページ】終わりに

上記のとおり、当懇談会においては、今後の我が国の国際拠点空港のあり方と、これを踏まえた、完全民営化を見据えて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についての意見を集約し、整理を行った。

ここに整理した各種施策の実施等によって、国際拠点空港が、我が国の経済活動や国民生活の向上、我が国の国際競争力の向上、我が国の魅力・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。

このためにも、これら当懇談会における整理の結果については、まずは、今後の空港の整備及び運営等に関する基本的方策についての検討が行われている交通政策審議会航空分科会に報告され、関連する諸施策とも併せて審議・検討が行われ、今後の我が国の航空政策に適切に反映されることが望まれる。