

日 時：平成18年11月1日（水）  
場 所：国土交通省4階 特別会議室

交通政策審議会  
第2回航空分科会  
議 事 録

国 土 交 通 省

## 目 次

1. 開 会	1
2. 空港会社ヒアリング	
(1) 成田国際空港株式会社	1
(2) 関西国際空港株式会社	1 3
(3) 中部国際空港株式会社	2 2
3. 今後のスケジュールについて	3 0
4. 閉 会	3 1

## 開 会

### ●航空企画調査室長

大変お待たせいたしました。定刻になりましたので、ただいまから交通政策審議会第2回航空分科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、お手元の資料を確認させていただきたいと存じます。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3までと参考資料がございます。資料1は成田空港株式会社、資料2は関西国際空港株式会社、資料3は中部国際空港株式会社のそれぞれのヒアリング資料となっております。最後の参考資料は今後のスケジュールを記載しております。

以上、ご案内しました資料で抜けているもの等ございましたら、事務局のほうにおっしゃっていただければと存じます。よろしゅうございましょうか。

それでは、議事に入らせていただきます。恐れ入りますが、報道関係者の方々の頭撮りはここまでとさせていただきますので、カメラ撮りはこれ以降ご遠慮願います。

それでは、分科会長、本日の議事につきまして、よろしく願い申し上げます。

### 空港会社ヒアリング

#### (1) 成田国際空港株式会社

### ●分科会長

早速でございますが、余計な話は抜きに、議事を始めさせていただきたいと思っております。

本日は、空港会社様からのヒアリングということで、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3社の方々から今後の空港機能の強化等につきましてお話を伺って、各ご説明ごとに質疑応答をさせていただきたいと思っております。

3社の方々がいらっしゃいますので、不公平になるといけないということで、時間の目安につきましては、1社について25分ということでご説明をいただいて、その後15分、質疑応答ということでお願いさせていただきたいと思っております。いつもより時間厳守でやりたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、早速でございますが、成田国際空港株式会社様よりご説明をさせていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

### ●成田国際空港株式会社

成田国際空港の黒野でございます。座ってご説明させていただきます。

まず、1ページをご覧いただきたいと思います。私どもの会社の概要でございます。この資料のポイントは2点でございます。1つは、上から3つ目のところ、設立年月日が2004年4月1日でございます。今から2年半前に株式会社として再スタートしております。その前は、1966年に新東京国際空港公団という形でスタートいたしまして、2004年4月1日に広い意味における民営化、株式会社化が図られて、今日に至っているということでもあります。

資本金は1,000億ということでございます。

2 ページにまいります。当空港の施設の概要でございます。追ってまた詳しくありますので要点だけに絞りますが、ご案内かと思いますが、一番下にA滑走路と書いてございます。4, 000メートル、これはフルに今、運用いたしております。

それに対しまして、上のほうに短い滑走路がございます。これを暫定平行滑走路と呼んでおります。今、この延長、暫定平行滑走路は2, 180メートルでございますが、これを北側、この資料で左側に向かいまして320メートル伸ばすという工事に着手いたしております、これができますと2, 500メートルになるということでございます。これも後ほど資料がございます。

真ん中に赤い線がございます。これは誘導路でございますが、非常に不格好ではございますが、山を画いて空港の現在の範囲は出ておりますけれども、この間にどうしても買えない土地があるものですから、やむを得ずこういう形で誘導路をつなぐという苦肉の策でございます。

それに対しまして、横風用滑走路というのが右側のところに斜めでございます。3, 200メートル。これは、計画ではありますが、今のところ着工という予定にはございません。このところにつきましては、誘導路及びエプロンとしてこれから利用していこうということにしております。

全体の広さが1, 125ヘクタールでございます。これが大まかな概要でございます。

次のページをお願いいたします。これが1978年以来の私どもの空港の利用状況、運用実績でございます。一番下の青い線が貨物の量、真ん中の緑の線がお客様の数、黄色い線が発着回数でございます。2000年ぐらいまでは大体右肩上がりてまいったわけでございますが、2000年を過ぎたあたりから、文字どおり上がったり下がったりが見られております。

これはそれぞれ事情がございまして、2001年9月に米国の同時多発テロが起きました。その途端に、これは当然でございますが、お客様ががっと下がりまして、下へ向いております。それに合わせて、発着回数が若干下がった、貨物も下がったと、こうなります。

それに対しまして、2002年になりますと、またこれは急に上がっております。2002年4月に、先ほどお話し申し上げました、暫定平行滑走路の供用開始ができました。これによりまして、空港全体の運用能力が約50%近く増えました。それに対応して発着回数が伸び、お客様の数も増えたということでもあります。

そうして喜びましたら、その次の2003年3月にイラク戦争が起きました。さらに続いてSARSが起きまして、ここでお客様が落ち、発着回数も落ちたと、こうなっております。その後、2004、2005と大体平穩に来ておりますが、2005年のお客様の数が減っております。これは、日中、日韓の若干の感情的な対立といひましようか、それを背景にいたしまして、向こうからお見えになるお客様も減ったし、こちらから行くお客様も減ったということではありますが、おかげさまで、本年度は上半期だけの数字ですと、人数では2%の増となっております。

ただ、発着回数につきましては、私どもの空港、今、限度いっぱい運行しておるものですから、昨年とほとんど伸びがないという状態でございます。

これが私どもの空港の状況でございます。

4 ページに行かせていただきます。4 ページにつきましては、どういうところにお客様

が行っていただいているか、あるいはお越しいただいているかという表でございまして、アジア線が当然一番多くて850万人近い数字でございます。その中でも中国線が180万人、韓国線が150万人というふうが続いております。

その次が太平洋線でございます、550万人近い数字でございます。その下に、太平洋線の内数としてグアムの数字が乗っておりますが、これはグアム線が多いという意味ではなくて、グアム、サイパンの線も太平洋線の中に入っていますよという数字でございますので、まことに申しわけありませんが、そういうふうにご認識いただきたいと思っております。

それで、ただ私どもの空港の路線の強いて問題点を挙げますと、アジアのインドを含めて西、あるいは中近東、それから最近いろいろ開発されております東欧、その辺の路線が極めて疎でございます、日本の国際航空そのものが、まずアジア、それから太平洋というあたりから発達して、そちらの方が先に路線を張り巡らし、空港のキャパシティーがいっぱいになったものですから、他からも希望がありますけれども、なかなかお答えできないという残念な状況になっているということでございます。

次のページへまいります。世界の空港ランキングでございまして、これ自体をどうこうあまり評価する話ではないかと思っておりますが、念のためでございます。発着回数は、世界で、これは国際線だけの数字でございますけれども、18位、お客様の数は8位、貨物は2位ということでございますが、いずれもすぐ下にアジアの空港が肉薄してきてございまして、このランキングそのものは、あるいは近々変わるおそれがあると思っております。

その次へ行かせていただきます。6ページでございます。先ほど若干触れました平行滑走路の延伸計画でございます。私どもの空港の最大の問題点は、やはりキャパシティーの不足ということでございます。まだウェイティングサークルでバットを振って待っている国やエアラインがたくさんお見えになるわけでございますが、なかなかそれにお答えできないということで、ご存じのような土地の問題があつて今日まで至っているわけでございますが、その中を、我々としてはほふく前進しながら拡張をしているわけでありまして。

これは、先ほどお話し申し上げました平行滑走路の方の拡大図でございまして、本来ですと、この真ん中のところに本来計画2、500メートルと書いてございますが、ここに国からの基本計画の指示に基づきまして2、500メートルつくると、これが本来の位置でございました。

ところが、その用地のど真ん中に未買収地と書いてございますけれども、ここに買収がどうしてもできない土地があるものですから、これはワールドカップを控えまして、空港のキャパシティーを急いで増やさなければいけないということで、暫定的に反対側に伸ばしました。反対側につくりまして、これが2、180メートルという暫定滑走路。これは今、運用いたしております。この2、180ができただけでも、キャパシティーが5割近く増えたという、それなりの大変大きな効果があるわけでございますが、ただ、この2、180というのはどう見ても短いわけでございまして、国からいただいております基本計画どおりに何とか2、500メートルにできないかということで、この未買収地につきましては、文字どおり日夜、地主の方々と話をしたわけでございますが、ご了解いただけないということで、前大臣のときに国のほうからも、もう南、南というのはこの資料の右側が南でございますけれども、南をとりあえず断念して、北側に伸ばして、何とか2、500メートルつくったらどうだと、こういうご指示をいただきました。

北側のほうは、空港保安用地ということで、ほぼ私どもが用地を持っておりまして、それならできるといことで、今、この2,500メートルに伸ばす、320メートル伸ばすという工事をしております。これを、我々は北伸計画と呼んでおりまして、2010年3月、2009年度末、これにはほぼ99%間に合うようにつくることができるということでございます。

2,180メートルと2,500メートルの差でございますけれども、わかりやすく申し上げますれば、2,180だと何とかハワイまでは行ける、だけど、アメリカ西海岸まではちょっと手が届かないなという距離でございます。それに対しまして、2,500メートルにいたしますと、東海岸はちょっと無理でございますけれども、西海岸なら余裕を持って行けるなということで、利用価値が格段に変わるわけでございます。

なお、これにつきましては、地元の方々との調整を経た上でございまして、この2,500メートルの完成と同時に、現在、1年間に20万回という上限を地元との間で決めておりますけれども、これを22万回に、約1割、全体の能力を上げるということで了解をいただいているというところでございまして、鋭意、工事を進めているところでございます。

次のページでございますが、未買収地の現状で、これは正直言いますとあまりお見せしたくない資料でございますけれども、私どもの大変恥ずかしいところでございます。

赤い四角が、敷地内に住んでみえる方が1.7ヘクタール、これは2件であります。いずれも農家でございます。

それから、黄色いところが敷地の外に住んで敷地の中で土地を持ってみえるという方が、これが8件7名でございまして、このうち農家は2件であります。残り6件は、農業はやってみえません。

それから、その下に一般共有地とございますが、これは例えば墓地とかあるいは神社とかそういう共有地でございまして、これが3件ございます。

それから、その次の、水色といいましょうか、これが一坪共有地といいまして、空港反対の手段として、たくさんの賛同者に土地を共有するという登記がされているところでございますが、多いところは800人ぐらいの方に名義上は所有になっているということもございまして、これが全部で15件ございます。うち6件が、今私どもから提訴しております、そのほぼ95%ぐらい、既に私どもは買ってありますものですから、共有地の分割訴訟を今、裁判所に出しております。勝てるのではないかなと思っております。

以上、合わせまして26件、敷地全体の0.32%でございますけれども、ちょうどこの土地がこの空港の真ん中に集中いたしておまして、ここが買えないために、南側に滑走路が伸ばせない、つくれないと、こういう状態になっているわけでございますが、これにつきましては、これからも強制収用はしないという約束になっているものですから、個別に当たりながら鋭意、解決に努めたいと思っております。

次のページにまいります。設備投資計画でございます。私ども、2年前に株式会社になりましたものですから、会社全体の収益と空港としての社会的使命といいましょうか、それをどうやって両立させるかということでいろいろ検討してまいっているわけでございますが、私どもの会社では、今、経常経費の中で減価償却費が35%程度を占めます。これは一番大きいわけございまして、したがって投資ということに対しましては、極めて慎

重に対応する必要がある。あまりルーズな投資をいたしますと、将来、会社としてやっていけないということがあるものですから、投資につきましても、かなり長期にわたって計画をつくり、その枠組みの中に必ず入れる、その枠内ならば、長期的に見ても負担に耐えられるなどという見当でやっております。また後ほど触れますが、本年度を初年度といたしまして、2010年度までの中期経営計画というのをつくっております、その間に全体として投資規模を2,700億という上限を決めております。逆に言いますと、2,700億円の投資ならば、何とか会社として配当もできるだけの収益を上げることができる、利益を上げることができるという見通しの上で、上限を決めてございます。この2,700億につきまして、2010年度まで投資を続けるということでございます。

2005年度末で、私どもの長期債務が6,750億ほどございます。売り上げが大体年間1,600から1,700でございますから、過大な長期債務でございまして、いわゆるEBITDAケース、倍率といいたしめようか、これが2005年度末で7.9、非常に高いわけでございます。したがって、これを少しでも減らしたいわけでございますが、かといって、先ほどのように空港のキャパシティーを増やさなければいけない、あるいは安全投資をしなければいけないという要請もございまして、その間をぎりぎりやりくりしているということでございます。

この表の一番下の合計欄をご覧いただきたいんですが、2006、7、8、9年と、平均にいたしますと大体年600億という数字になっております。それが最終年度の2010年度になりますと、320ということになって減っております。これは、大体2009年度で大きな投資がほぼ終わるなどという見通しを私どもは立てております。この表の上へ行っていただきますと、先ほどお話し申し上げました平行滑走路の2,500メートル化、これが2009年度末で終わります。これが大体全部で330億であります。

それから、22万回に増やすことによる誘導路あるいはスポットの整備が、これが130億要ります。それから、その後の大物では、これも後ほど触れますが、成田新高速鉄道の整備と書いております。これが250億、こういう大物が終わりますと、2010年度以降は、ほぼ更新と改修で300億ぐらいのところまでいけるなどと思っております、私どもの予定では、2009年度が長期債務の一番ピークであります、7,560億ほどになります。この段階では、EBITDA倍率が10.2まで上がりますけれども、その後、急激に下がりますと、2015年度には6,100ほど、この段階で大体6.0まで下げるといって計画でございまして、ここまで行けばそんなに過大だというご批判を受けないのではないかなと思っております、この数字を守りながら経営をしてまいりたいと思っております。

9ページでございます。これは、アジアのほかの空港の大きさ等を比較してございますが、ご案内かと思っておりますので、これは省略いたします。

10ページでございますが、着率料の引き下げでございまして、私ども民営化するときに日本の着陸料は高いから下げろという要請が国からもあり、利用者であるエアライン等、あるいは報道機関からもありまして、昨年10月に平均21%の減をいたしました。世界のエアラインから大変高く評価をされております。まだ高いわけでございますけれども、一応、お客様のほうに対しても、この民営化の成果をお示するという姿勢にもなったのではないかと、世界のエアラインに対するメッセージをこれで成田から発

することができたのかなと、若干、手前みそかもしれませんが、考えているところであります。

急ぎまして申しわけありませんが、11ページをご覧いただきたいと思います。第1旅客ターミナルの改修でございまして、これはnarita nakamiseという名前をつけまして、先生方もご利用いただいたかもしれませんが、ことし6月2日に第1ターミナルの南ウイングがオープンいたしました。これは、10年間で2,500億を使うという大改修工事でございましたけれども、これによりまして、ターミナルの能力が3,000万人と大変上がりました。お客様に対するサービスも向上しました。また、我々にとりましては、リテーリング関係をここで拡大することによりまして、収益の増大にもなるということで、おかげさまでその後も評判もよくて、順調に売り上げが上がっているところであります。

また、第2ターミナルと第1ターミナルのお客様の数が大変アンバランスでございました。そこにちょっと書いてございますが、34対66でございましたが、これによりまして53対47ということで、ほぼ平準化が図られたということであります。なお、第2ターミナルにつきましても今、リニューアルの工事に着手しているという状況でございます。

12ページへ進ませていただきます。成田が遠い、遠いとおしかりを受けておりますので、せめて時間距離だけでも何とか縮めることはできないかということでございまして、今、第3セクターの成田高速鉄道アクセスという会社、これは県、自治体、京成電鉄、それに当社等が出資いたしましたつくった会社が、新しい鉄道を敷いております。空港から山手線の日暮里まで、最終的には上野まで参りますけれども、この間を36分で結ぶということでございまして、成田まで36分ということならば、まあまあ評価していただけるのかなと思っております。

このうち、赤い実線のところは、現在の鉄道路線を使います。若干の路線改良をいたしまして、高速化を図ります。点線のところは、新しい線を敷きまして、ここは最高160キロで走るということでございます。これにつきましては、私どもが、総工事費1,500億のうち、約600億を出資金あるいは負担金、あるいは私どもがやる工事という形で負担しておりますが、これも先ほどの長期投資計画の中に入っておりますから、これだけの負担をしても耐えられるという目的を確実につけているところでございます。

次のページへまいります。連結決算をいたしました私どもの会社の収益状況でございまして、2005年3月期決算、2006年3月期決算、これが民営化というか株式会社化初年度、2年度の数字でございます。初年度の営業収益が1,715億で、当期純利益が64億でございます。2006年3月期、2年度が営業収益は若干下がっております。これは、先ほどお話し申し上げました着陸料を引き下げたものですから、その分の影響が残っているところでございますが、当期純利益の方は大変伸びております。これは、初年度、減損処理とかあるいは株式評価損を一挙に償却いたしましたから、その分の反射的效果と申しましようか、という状況であります。

本年度は、営業収益は増えます。先ほどもお話し申し上げましたリテーリング関係の売り上げが増えるということもありまして、約1,800億ほどになろうかと思っております。ただ、減益になります。これは、施設を増やしたことによる維持費等が増えるものですから、若干減益になって、純利益が100億ほどかなと目安をつけております。

私ども、また後ほど触れますが、上場いたしましたときに東証に上場している会社並みの配当ができるということを目安に、今、計画をつくっておりますが、この100億では若干足りない、もう少しこの後、増収を図りたいと思っております。

14ページへまいります。これが06年度から10年度までの中期経営計画でございますが、名前が、ダブルのかぎ括弧になっておりますが、「新たな飛躍に向けた基盤強化の期間」と書いてございます。この意味は、先ほどもお話し申し上げましたとおり、平行滑走路の工事2,500メートルの区間が2009年度末にできます。それから、ちょっと申し遅れましたが、この新しい鉄道がその翌月、2010年4月に完成と見込んでおります。さらに、逆になります、ターミナルの改修等も終わって、いわば空港としての基盤について投資がほぼ終わる。これを踏み台にして、2010年にはジャンプアップするんだと、こういう意味で、新たな飛躍に向けた基盤強化と、こう呼んでおりまして、こういう形で将来の安定的な経営を図ってまいりたいと思っております。

それから、15ページが長期的な経営指標についての推移を、2005年を100として書いてございますけど、これはお読みいただければわかると思いますから、これも飛ばさせていただきます。

それから、16ページ、これが今、私どもの会社が置かれている立場を図式化したものでございまして、民営化までのステップと書いてございます。フェーズⅠ、フェーズⅡ、フェーズⅢ、完全民営化後とありますが、フェーズⅠというのが公団時代でございまして、これは卒業いたしました。2004年4月に会社になりまして、今、フェーズⅡの段階にあります。どういうことかといいますと、その下にございますが、設立の根拠法は成田国際空港株式会社法という法律でございまして、商法と会社法は完全適用になります。ですから、経理処理等は完全に民間と同じ経理をしております。ただ、法人の形態は、100%、株を国が持っていておりますから、特殊会社という分類に入ります。それが今、フェーズⅡでございまして、今、我々は上場を目指して準備を進めていると。これは国のお許しをいただくわけでありまして、上場に向かって一步一步進んでいるという状況でございます。

上場した後、これは100%いきなり民間に出すかどうか、それは政府のお考えもあるでしょうけども、一応ここでは順番に株を放出するという前提で、フェーズⅢが書いてございまして、フェーズⅢが終わりますと、完全な民間会社になって、株主は全員、民間と。その段階で、成田国際空港株式会社法という法律にかかわった新しい法体系になるのかなど、これは若干、差し出がましいのですが、一応書いてございます。そういう流れになるということでもあります。

それで、一番最後でございますが、私ども3点お願いというか、意見申し上げたいんでございますけれども、まず1つは、成田の空港容量の拡大でございます。この分科会あるいは審議会におきましても、首都圏を中心とする国際航空需要をどう見るかというご議論をいただくかと思っておりますけども、私ども2,500メートル化が完成いたしますと、その後どうするかということにつきましては、実は白紙でございます。国から基本計画の指示をいただいた上で空港をつくるというシステムになっておりますから、2,500メートルでもう終わりだよということになるのか、さらに3,000メートル目指すということになるのか、首都圏の国際航空需要との関係で、その点のご指示をいただくわけでありま

す。もちろん会社としては、やはり拡大のほうを望みますし、それが国民経済的に見てもベストだと思っておりますけども、その点についてのご議論を賜りたいと思っております。

それから2番目は、首都圏空港の機能分担、要は、成田と羽田の関係でございます。私どもは、羽田の一部国際化ということについて反対はいたしておりません。将来を考えますと、首都圏の国際航空需要というのはまだまだ伸びます。私どもの空港だけで賄うというのは多分不可能だと思いますから、羽田につきましては、いい意味で競争相手でもあるし、かつパートナーだと思っております。ただし、この辺の機能分担を明確にしませんと、エアラインの方も、あるいは上場した場合の投資家の方々に対する説明にも窮するし、理解を得られないということがございますので、その点の明確な、かつ合理的な機能分担をひとつお示しいただきたいということでもあります。

3番目が、上場後の成田空港と国の関係でございますが、国際空港の性格からして、公的な色彩が強いものですから、仮に完全民営化した後でも、公的な規制がかかるということは、これはある意味においては当然かと思っております。ただ、その場合でも、民営化した以上は、必要最小限の規制に抑えていただくのが我々としての希望でございますし、またもう1つ別の観点からでございますが、民営化した後、この国際空港という、ある意味においては国全体の非常に重要な戦略施設、これを無防備にマーケット、市場の競争原理にゆだねていいかという問題がございます。この際にも、やはり何らかのM&A対策等について措置を講じていただくことになるのではないかなと思っておりますが、私どもそれを希望はいたしておりますが、それも私どもの経営の自主性をなるべく尊重していただけるようなものにしていただきたいということもございます。

以上、大変早口かつ飛ばしまして恐縮でございますが、1分オーバーかもしれません、これで終わります。

#### ●分科会長

どうもありがとうございました。

それでは、ご質問、ご意見をお願いしたいと思います。どなたからでも結構でございますので、ご質問、ご意見ございましたらよろしくお願いいたします。どうぞ。

#### ●委員

まず質問なんですけれども、6ページのところで、本来計画、現計画ということで、暫定滑走路というのがございますけども、この未買収地というのが問題なわけですけども、未買収地が仮に買収できれば、この図で左側といいますか、南側ということになるんですかね、南側には既に保有している土地があるわけですね。なぜその本来計画が3,000メートルないしそれ以上にならなかったのかと。つまり、買収したところと既に持っているところを入れれば、十分、目で見ると3,000メートル以上の長さがあるわけですね。だから、なぜ本来計画がそういう2,500という短いものであったのかどうかという、それが質問の第1です。

それから、今現在の旅客輸送で、観光とビジネスがどのぐらいの比率になっているのかということ。

それから、もう1点は、外国人比率はどのぐらいかということですね。

それから、民営化によって、離着陸料が劇的にというほどではないですけども下がったという棒グラフがございましたね。10ページですか。これを見ますと、いずれにせよ、

以前の66万2,000円というのは、これは上海、浦東、北京、仁川等に比べれば、倍とまではいわないまでも、仁川なんかに比べれば倍以上ということですね。非常に高額だったわけですね。ですからこれ、要するに662というのが455まで下げられたということは、これは何か民営化のためだと今おっしゃいましたけども、それは例えばどういうふうなコストカットをして、455で採算が合うようになさったのかということをお伺いしたい。

それから、最後にもう1点、この一番最後に、17ページの3番目のところで、「M&A対策についても必要最小限の措置を講じていただき」ということは、M&Aというのは、これは海外の資本による買収というのに対して、ある程度のプロテクションをしてほしいと、そういう意味だと解してよろしいのでしょうか。

●成田国際空港株式会社

では、順番にお答え申し上げます。

まず最初のご質問でございますが、私どもは、ちょっと触れましたけれども、国から基本計画という指示をいただきまして、それに基づいて滑走路を作っております。現在、私どもがいただいている基本計画は、実は1966年につくったものでございまして、そのときに4,000メートル1本つくりなさい、それから2,500メートルつくりなさい、それから横風用滑走路3,200メートルつくりなさいと、こういう指示をいただいております。それを何とか実現するというので、今日まで努力してきているということでございまして、結果として、場所が変わりましたけれども、この計画の中でやってきたということがあります。

しからば、そうお答えいたしますと、なぜ北側にこんなに用地があったんだと、こういうご質問につながるかと思うのですが、この図面の一番北側に東関東自動車道が走っております。これは掘り割りです。そうしますと、この空港からこの間という土地がほとんど利用価値がなくて、専ら空港保安用地ということで、土地を買っていたわけでございます。それを転用しようじゃないかということで、この北側に延ばすという案が出てきたのであります。

もう1つ問題は、ご説明省きましたが、この北側に縦に線がかいてございますね。6ページの地図。これが、この下を国道が走っております。この国道が走っている上に滑走路をつくると、難しくはありませんけれども、大きな工事になるものですから、これは避けたいなということで、もともとこれより南側で2,500メートルを終えると、こういう計画になっていたわけでございます。

ただ、どうしても2,500メートルをつくるとすれば、これしかないということで、最後の選択としてこれを選んだということでございます。

●委員

ちょっと関連して、やがてこの未買収地を買収することができた暁には、さらに三千数百メートルまで延ばすという……。

●成田国際空港株式会社

実は、そのところが一番最後にお話し申し上げたポイントの1つでございまして、仮に今、建設している北側のエンドを生かし、それから南側の本来計画のエンドを生かすいたしますと、この間で3,600を超える滑走路になります。これを作るかどうかとい

うことは、これは国の方の建設の指示とかその辺も待たなければいけない。もちろん私どもなりの考えはありますけども、法的にはそれを待って扱いを決めると、こういうことになります。

それから、2番目でございますが、観光とビジネス、これはなかなかクリアカットに分けられないのですが、私どもの分類では、おおよそ観光が7に対してビジネスが3と考えております。

それから、日本人と外国人は、大まかに言いまして日本人2に対して外国のお客様が1と、そういう比率でございます。

それから、着陸料を下げたことでございますが、これは、民営化したからいきなり下げたというよりは、私ども民営化することによって業務の範囲が広げることができます。例えば少々触れましたけれども、空港の中で免税売店をやるとか、そういう形で収益を増やすことができる。今までは、そういうものは、公団ですから、国ですからやってはいけないと、施設を民間に貸して、その使用料だけで我慢しなさいと、こういう風に法的になっていたわけでございますが、今度は空港から上がるいろんな収益を、言葉は悪いですが、独占できると、集中できると。それをお客様にお返しすると、こういう経営で行こうということでございまして、この着陸料を下げられましたのは、下げた途端にこの部分がすべて回収できたというものではございません。もちろん、まだ回収できていないところもございまして、将来の増収を見込んで、これぐらいなら会社としてやっていけるなというところで、ぎりぎりのところを決めたということでございます。もちろんこれは、民営化の法律を論議する過程におきまして、国会等の場におきましても、民営化した以上は各種のステークホルダーである皆さんにちゃんとお返しなさいという議論をいただきまして、その中に、着陸料を下げろということが、非常に大きな課題として議論されましたので、それを実現したということでございます。

それから、M&Aでございますが、これはいろいろなケースがあるかと思えます。国内の特定の資本が、語弊があるかもしれませんが、あえて申し上げますと、特定のエアラインがうちの空港の株を全部買って自分が好きなように使うということだと、これは想定できない、あり得ないとは断言できませんので、海外、国内も含めてと私どもは思っております。

#### ●分科会長

よろしゅうございますか。

そのほか、何かご質問、ご意見ございますでしょうか。どうぞ。

#### ●委員

8ページの設備投資計画というのがあるのですが、その中で2番目の安全性の向上、空港保安の徹底に係る投資と書いてあるのですが、これ、開示されているのかどうかちょっと分からないのですが、成田については、相当、リスク管理費というんでしょうか、警備などの費用が相当高いのだと聞いておるんですが、これをやることによって、トータルのコストというのは下げることが可能なんでしょうか。ほかの空港会社と比べて相当高かったと私は記憶しておるんですが、そのコストダウンが図れるような投資になっているのかどうか。それがまず1つであります。つまり、経常利益に与える影響が相当大きな警備費だと思いましたので、それについての質問です。

それからあと、最後のページの容量の拡大と機能分担の話なのですが、ここについては、例の未収用地というのでしょうか、その問題が解決しないと、結局そこができないと成田は使えないから、結局羽田に持っていけという話に多分なると思うのです。それは、未収用地の買収をする責任というのは国にあるのか会社にあるのかよくわからないのですが、どこにあるのでしょうかね。

●成田国際空港株式会社

まず、安全とコストの話でございますけども、私ども、不幸な歴史を背負っているわけでございますが、大体、年間100億ほどの保安費といひましようか、警備費を払っております。もちろんこれは空港であればどこも負担しておりますから、成田だから高いというより、その約半分と私ども思っております、50億が成田空港ぐらいの空港になれば当然要る額で、50億が特殊な歴史から来る上乘せ分と、こういう理解をいたしております。

それから、この中で、例えばA滑走路場周警備機械費でございます。これは、投資額ではこの2年間で38億考えておりますけども、これは、今はガードマンの方々に見回りをやっていたているわけです。例えば1時間に1回とか2回とか。そういうのを機械化して、集中的にやるということで、コストダウンを図るということでありまして、今、ちょっと手元に数字ございませんが、コストダウンを考えながらやっているということでございます。

ただし、これに書いてございます安全の向上というのがすべてコストダウンにつながるかということ、そういうことではなくて、世界全体として、空港の保安、安全に対する要求が高まっております。特に、ここにありますインラインスクリーニングといひますのは、お預かりする荷物をチェックインカウンターでそのままお預かりして、それをベルトコンベアで流すプロセスにおいて、中に爆発物がないかどうかを調べるわけでございます。これは、昨今のテロの頻発に対応したまた負担増になるというものでございまして、こういうものにつきましても、エアラインと空港側が半々費用を負担してやる、こういうことになっております。

それから、土地の問題でございますけれども、これは第一次的な責任は当然私どもにあります。私どもがこれからどれだけ努力して土地を買うかということでございまして、今ここで100%自信があるかと言われると、そう断言する自信はございませんが、ただ2,500メートルが完成いたしますと、あるいは完成するに近づきますと、かなり雰囲気も変わってくるのではないかなということが1点と、この2,500メートルに延ばすに際しまして、航空法上の手続きがございまして、その過程で、航空局主催の公聴会を開かせていただきまして、その時に、地元で28名の方々が公聴人として手を挙げられました。そのうち反対は2名であります。残る26人のうち、条件つき賛成が2名、あとの24名は全面賛成と、こういう地元の雰囲気になっておりますから、この辺を背景にして、我々がなご一層頑張れば、先は見えると思っております。

●分科会長

そろそろ時間です。何か1つだけ。どうぞ。

●委員

2つお聞きいたします。先ほど、未収用地に対して強制収用はしないのだとはっきりと

おっしゃったのですけれども、やっぱりそういう方法をとらないという1つのご決断をなさった背景について、今までの経緯をある程度わかって申し上げているつもりですが、強制収用はしないんだということで、ほかの方法で考えていらっしゃるということをもう少しお話しただけならと思います。もう1つは、上場というのが非常に近い時期に視野に入ったお話でございましたが、一般的には、株式上場というのは、これからの設備投資に振り向ける、上場資金でもって新しい設備投資に振り向けるというのが1つの上場の大きな目的であると一般的には思うんですけれども、それが、今、8ページで見ておりますと、現在の中でも、5年間の中で2,700億の設備投資は十分にできるんだというような試算になっておりますので、単に上場して、今までの投資部分を、これは政府が株式を持っておられるからだと思うんですが、100%そうなんでしょうけども、回収するというのではなくて、むしろこれからこの2,700億以外にどういう成田空港として設備投資に振り向けたいのかという計画がもしあれば、教えていただきたいなと思います。

●分科会長

すみません、簡単にお願いたします。

●成田国際空港株式会社

まず、収用の件でございますが、これは、成田の長い闘争といひましようか、対立の歴史の中で、最終段階で地元の方々と話し合いをしまして、国側は強制収用をしないという約束をする、反対派は空港の必要性を理解すると、こういう合意に達しました。それを背景として、会社というよりも、政府自体も閣議ベースまで上げて、強制収用はしないという約束をいたしておりますものですから、これを私どもの方からどうこうということは、控えさせていただかざるを得ない。我々としては、やっぱり強制収用なしで解決するのだという姿勢で行かなければいけないと思っております。

それから、上場の件でございますが、これは民間の上場と全く違ひまして、私ども、これは上場しても、上場益というのはゼロであります。全部国が市場で売って、そのお金は全部国の方が持って行く、こうなっております。私どもの懐には一銭も入りません。

なぜそれで上場するかということがございますが、これはやはり経営の自主性、そういうものを生かして、民間手法も入れて、もっと自分で稼ぎなさいと、そういうことができるようにしてあげるよということで、政府全体の民営化の流れの中で決めていただいたものであります。もちろん我々も希望いたしましたけれども、そういうものでございますので、それを投資に回すということではございません。

それから、なお一言だけ、2,700億の投資をしますが、これはすべて私ども自分で賄った金でございます。国からは一銭も補助をいただくことになっておりませんので、念のため。

●分科会長

次が控えておりますので、ここまでにさせていただきたいと思ひます。

もし追加のご質問等ございましたら、事務局のほうにお寄せいただければご回答いただけるのではないかとと思ひますので、よろしくお願いたします。

空港会社ヒアリング  
(2) 関西国際空港株式会社

●分科会長

それでは、続きまして、関西国際空港株式会社様からご説明をいただきたいと思います。よろしくお願いたします。

●関西国際空港株式会社

関西国際空港社長の村山でございます。私も座ってやらさせていただきます。

成田空港さんと違ひまして、このお配りしております資料に沿ってはお説明いたしません。随時、お手元、これを参照してまいりますので、大変お手数ですが、ご参照いただきながらお聞きいただきたいと思ひます。

まず、1ページ目に、関西国際空港の概要を書いております。関空へは、いろいろ名前は聞いているけどお越しになつたことがないという委員の方も半分ぐらひはいらつしやるようでございますが、まず、過去さかのぼりまして、初めに申し上げたいことは、関空の設置に至つた原点でございます。

関西では、1964年に伊丹空港に初めてジェット機が発着いたしまして、直ちに強烈な騒音反対闘争が起りました。後にこれは最高裁まで持ち込まれた騒音公害反対運動になつて、関西地域及び西日本の空は全く鎖国状態、折しも我が国の国際・国内の航空需要の急激な増加に対応できないという状況に追い込まれたわけでございます。関空は、伊丹空港のこの騒音問題を抜本的に解消し、また、航空需要の急激な増加に対応するために構想されまして、この騒音問題発生1964年から数えますと、実に30年の年月を経て、1994年に開港したわけでございます。

したがひまして、関空には基本的に4つのコンセプトがございます。1つは、騒音公害のない空港、したがひて海上空港になりました。第2に、日本初の24時間、夜中も発着できる空港にしよう。これも海上空港のメリットでございます。さらに、国際線と国内線の乗り継ぎが便利な空港にしようということで、国内線もうんと便を張ろう。第4に、鉄道、リムジンバス、高速道路などによる多様なアクセスを確保した空港にしよう、この4つが関空の原点だと思ひます。

1ページにございますが、関空の現状をご覧いただきますと、実はこの4つの原点をあらかたは達成しながら、12年の歴史を重ねてまいつた次第でございます。今日、90億円の補給金を毎年いただひてはおりますが、それを上回る経常利益を上げながら、堅実に経営している空港であるという事実をまずご理解いただきたいと思ひ次第でございます。

それでは、当社の現状について、簡単に申し上げます。運営概況は、資料集の3ページ以降を少しご覧いただきたいと思ひます。

国際線につきましては、全体の傾向としては、先ほど成田でもご説明がございました。2000年をピークにして、その後、同時多発テロ、それから関空には成田のBランの暫定供用が大きな影響を及ぼしております。SARS等、いろいろにより落ち込んだ時期がございましたが、現在は回復し、新たな成長期に入つておると思ひます。

6ページをご覧いただきますと、本年の国際線の週間定期便数のグラフがございます。2006年の夏期ダイヤでは、アジア、中東路線の増便が相次ぎまして、過去最高の週7

11便を記録いたしました。冬期のスケジュールは、先月29日に始まったばかりですが、日中航空交渉合意によりまして中国路線の大幅な増便が実現し、計画ベースではございますが、開港以来の夏期・冬期スケジュールを通じて最高となる週733便の国際線が計画されております。

また、これについては、旅客便のみならず、貨物便も順調に増加しているのが特徴でございます。

なお、この6ページの表は、運行航空会社を本邦航空会社と外国航空会社に分けて表示いたしておりますが、現在の関空の国際線を支えているのは外国航空会社であると断言せざるを得ません。本邦航空会社の国際線は、ここ数年、運航している2社ともが唯一競争可能な首都圏のビジネス利用に特化するという競争戦略を選択しておりまして、成田一極集中を加速させている状況です。

この結果、このグラフにありますように、本邦航空会社の関空路線は、開港以来の低水準に低迷しています。当社としては、今後のネットワークの充実には本邦航空会社の競争力回復が極めて重要であると思っております。

次に、国内線でございますが、8ページのとおり、2005年から環境に配慮した伊丹空港の運用見直しが行われまして、当社としても、積極的に営業活動を行いまして、伊丹空港からの路線の移行がこれまで13便ございました。このほかにも増便がありまして、2006年上半年には1日当たり約59便と、かなり回復してまいります。前年同期比104%でございます。

また、旅客数も、増便に伴い、前年を超える水準で推移し、上半期は前年同期103%となっております。札幌、沖縄などの路線は関西の3つの空港が競合している路線でございますが、関空が最も高い搭乗率を達成しているところでございます。

次に、当社の収支状況についてご説明申し上げます。資料集の11ページをご覧くださいと思います。直近の平成17年度は、連結決算ベース売り上げは対前年度比5億円アップの1,046億円と2期連続増収、営業費用は対前年度比9億円ダウン、818億円、営業利益は対前年度比14億円アップの227億円、経常利益は92億円と、2年連続して黒字を達成いたしました。純損益がマイナスになっておりますのは、遊休となっております不良投資資産を時価評価した結果でございます。

なお、2006年の中間決算について、現在作業中で、まもなく発表する予定でございますが、増収、増益の業績予想は確実に達成できる見込みでございます。

当社の経営につきましては、経営が厳しい、借金が多い等、まま言われることがございますが、資料集の18ページ、19ページにもございますとおり、平成15年から3カ年にわたって経営改善計画、そして本年度からは関空新中期計画の3カ年計画を実施することによりまして、経営改善に努めてきたところでございます。その結果は、資料集の12ページにもございますとおり、空港建設工事のピークにおいて有利子債務残高を減少させる等、着実に成果があらわれてきているところでございます。

なお、先月11日に会計検査院が当社に関する国会報告を行いまして、各種報道でご覧になった方も多いたと思いますが、会計検査院は、当初立てた経営改善計画の売り上げの総額、これが達成されていないこと、それから、3カ年にわたって年々返済予定の借金の絶対額が計画を下回っていると、この2点において、当社の経営改善が不十分であると、こ

ういう結論を出しておるわけでございますが、現実には、経営改善計画のスタート時点で私は民間から参りまして経営を引き継がせていただきましたけれども、見まして、明らかに非常に希望的観測による需要増を織り込んだ過大な売り上げ計画であると、しかしその中で、負債の返済は着実にやっていかなければならないという観点から、私が行いましたのは、リーズナブルな売り上げ目標を立てるけれども、したがって、売り上げは3カ年でほぼ20%近く、17%ほど計画と現実には減少いたしておりますけれども、営業キャッシュフローは減らさないということで努力いたしました。そのためには、結局経費を削減するしかないわけでございまして、経費削減については、経営改善計画に盛り込まれたものを、さらに加速した経費削減を行いまして、結果、キャッシュフローのダウンは10%程度にとどめました。

それからもう1つは、投資計画を思い切って削減することによりまして、計画に盛り込まれていた巨額な建設投資をなるだけ減らすということで、年々返していく額ではなくて、借金の総額を抑えると、こういう取り組みをしたわけでございまして、年度の終了時点においては計画よりはるかに低い債務残高を達成しているわけでございます。

会計検査院はお国でございますから、計画を立てたらそのとおりにやらなければいけないという主張だと思っておりますけれども、私は経営というのは環境の変化に対応してきちっと成果を上げていくのが経営だと思っておりますので、これで非難をされるのであれば、あえて仕方がない、甘んじて受けようかと、こういうふうには思っているところでございます。

さて、次に、今後の当社の戦略及び今後の関空の機能強化について申し上げたいと思います。資料集の20ページにその項目等もお示しいたしておりますので、それを順次ご説明いたしたいと思っております。

まず、現在、当社は2期事業を限定供用という形で進めておりまして、来年8月2日に第2滑走路がオープンいたします。4,000メートルの滑走路、滑走路部分は今現在、もうほとんどでき上がっております。このオープンによりまして、関空は我が国唯一の世界標準の空港、すなわち同時離発着可能な長距離の複数滑走路を持って、24時間運用できるという。先ほど成田の資料にございましたアジアのいろいろな空港は、すべてそのような状況を備えているわけでございまして、ただ1つのそのような空港となります。この特色を生かしまして、いかに関空の空港としての価値の最大化を図っていくかというのが当社にこれから課せられた課題でございます。

このため、まず今後とも輸送需要の拡大が見込まれる貨物分野については、産・官・学のオール関西プロジェクトでございまして国際物流戦略チームとも連携いたしまして、深夜貨物便の誘致、貨物需要に対応した物流施設の誘致などを推進しております。関空を国際貨物ハブ空港とすることを決意している次第でございます。

安倍総理は、所信表明演説において、アジアゲートウェイ構想を提唱されまして、その一環として、我が国の国際拠点空港の機能強化に力を入れることを表明しておられますが、中国などアジアを中心としたネットワークの充実した関空を物流拠点として発展させることは、この構想の具体化に資するものと信じております。

関空における国際貨物の動きにつきましては、資料集の9ページ、10ページにございますが、特に金額ベースでは一貫した増加傾向にあり、また、それを受けまして、空港内での国際貨物取り扱い施設も、この2年余りで大幅に増加しております。

さらに、国際線の貨物便につきましても、ことしの冬期スケジュールでは、夏期と比較して33便増の週167便ということになります。そのうち中国線につきましては29便増の週74便の貨物便が飛ぶという状況になります。東アジアを中心に、航空貨物輸送への根強い需要があることをご理解いただけたらと思います。

次に、旅客需要でございますが、これにつきましては、原油高による遠距離目的地への便の減少と当面の問題がございます。しかし、大きな流れとしては、国際線の旅客便はことしの冬期のスケジュールでは昨年同時期と比較して週23便増加するなど、着実に増加しておりますし、今後とも着実な航空ネットワークの充実に努めるとともに、現在のターミナルの航空系、非航空系のキャパシティの増大を、滑走路オープンと相前後して推進し、これで需要の増大に当面は対応していく計画でございます。

あわせて、にぎわい創出のための集客イベント、魅力あるテナント誘致などによりまして、集客拠点としての関空の発展及び商業活動の活性化を目指すことにしたいと考えております。

東京一極集中ではなく、我が国全体の国際競争力強化、地方の活力ある発展、災害時のリダンダンシー確保の観点からも、関空の機能強化が重要であると認識しております。国におかれましても、国際物流拠点、交流拠点としての関空の空港価値の最大活用に資する施策の展開を図っていただけますようお願いしたいと思います。

次に、重要なのは、第2滑走路オープン後の空港整備をどうしていくかということでございます。資料集の24ページに、現在有る空港整備計画がございます。これは、1997年時点のものでございまして、現段階では、航空業界の様相が非常に変わっております。貨物便が発展し、器材は小型化、多頻度化、LCCといったものも出現し、これ専用のターミナルをつくる空港も海外にはあらわれてまいっております。また、ビジネスジェットの増加等にも対応する必要がある場合がございます。

そういうことを考えますと、今のような大規模のターミナルを2つ並べるような現在の計画は、必ずしも時代に即したものではないという状態であります。しかるに、その状況の中で、二期空港と本体そのものもほぼ完成に近づいているにもかかわらず、その将来の姿を論議することすらタブー視される、関空発着回数13万回のくびきに、我々も行政も縛られているというのが現状でございます。海上5キロメートルに空港を建てるといったような壮大な志を持って推進した先達と比べれば、我々の世代の志の貧困は否めないと思ふ次第でございます。

そのために、当社独自の取り組みとして、第2滑走路オープン後に先送りした事業につきましては、限定供用後の需要動向や当社の経営状況を勘案しつつ行うという2004年12月の財務大臣、国土交通大臣間の合意を前提としつつ、現在、社会の有識者のご意見を伺いながら、第2滑走路オープン後の関空、特に二期島のあり方について検討中でございます。来年度の早い段階でこの考え方を取りまとめることができればと考えております。

さて、この第2滑走路オープン後の関空の戦略について少し申し上げましたが、これを実現するために必要な事項について何点か申し上げたいと思います。

まず第1が、我が国の国際競争力の維持強化の観点に立って、国際拠点空港の基本的競争条件の整備でございます。繰り返しになりますが、関空は伊丹空港の騒音問題の経緯にかんがみ、環境問題への配慮から、大阪湾の沖合い5キロという大水深を埋め立てて建設

した海上空港であり、その結果、空港施設そのものよりその前提となる用地造成に莫大な投資額を要しました。例えば成田空港や中部空港のアクセス道路はすべて公道でございますが、関空の唯一のアクセス道路であります連絡橋は、当社が自前で整備し、メンテシ、固定資産税を支払っているわけでございます。そして、これらの建設コストを含めて、すべてを株式会社の勘定の中で収支バランスをとるほかはないということでございます、着陸料をはじめとする空港施設の諸料金にこれらのコストがことごとく反映される結果、高コスト構造の空港とならざるを得ないのが実状です。

私も就任以来、できる限りの営業、着陸料インセンティブでありますとか、上屋賃借料の引き下げとか、連絡橋の通行料の引き下げとか、会社の経理の許す範囲においては最大限の努力をしております。しかし、ほんとうにそれ以上の結果ということは、資料集の13ページをぜひご覧いただきたいと思います。

13ページには、関空の抱えているBSの表が載っております。これだけをご覧くださいますと、約2兆円の資産を5,600の資本金と1兆5,000億の負債で支えながら仕事をしているということでございます。

16ページに、成田、中部と3つの空港のバランスシートのグロスの表を掲げております。ご覧いただきますと、いかに関空が異常に重い負債を抱えて、同じ条件で経営しているかと。成田が着陸料を引き下げられましたので、現在、関空が世界一着陸料の高い空港でございます。いろいろな努力をいたしておりますが、これを画期的に解決するすべは、経営者としての私は持っておりません。しかし、そのことがほんとうにいいことかどうかということをご検討いただきたいと思います。

空港整備に当たりまして、関空には多額の国からの真水の補助金が投入されたと誤解されておられる方もいらっしゃるかもしれませんが、年々90億の補給金はいただいておりますが、無利子の建設資金は、実は出資金や無利子貸付金等であり、要すれば借金でございます。無利子貸付金の一部は、既に返済も始まっております。そういうことを考えていきますと、今後、アジアや我が国の主要空港との空港間競争が激化していく中、我が国で唯一、世界標準にかなった大きなキャパシティーを持った国際拠点空港である関空の利用価値を高めていくためには、国内外の他の国際拠点空港との間の基本的な競争条件の整備、具体的には関空の特殊な高コスト構造の是正による競争基盤の均等化、いわゆるイコールフットィングを図る必要があると思います。

これは、単に関空のためということではなく、ビジット・ジャパン・キャンペーンを推進し、観光交流を拡大するためにも、グローバル経営を進める関空利用企業の国際競争力の確保の観点からも必要であり、さらには本邦の航空会社が関空を拠点として活動しやすくなり、本邦航空会社の競争力向上にもつながると考えております。

確かに2003年度から関空会社については補給金制度が設けられましたが、これはあくまで当社の安定的な経営基盤を確立し、有利子債務への確実な償還を期する制度でございます。当社の収支がバランスすれば、それはすべて借金の返済に回せという趣旨の補給金でございます。したがって、今後必要となる基本的競争条件の整備方策としては、例えば空港用地や護岸壁等の、本来、公共性の高い空港基盤部分の国による買い上げを通じた関空単体での上下分離方式の導入など、抜本的な施策の検討が必要であると考えます。この件についてのご検討をぜひお願いしたいと思います。

次に、関空、伊丹、神戸という関西3空港の役割分担の問題がございます。関西3空港のトータルとしての最適運用を図るためには、資料集の27ページにございますが、昨年11月に関西3空港懇談会におきまして了承されました、関空は西日本を中心とする国際拠点空港であり、かつ関西圏の国内線の基幹空港、伊丹空港は環境との調和を前提とした国内線の基幹空港、神戸空港は、関空、伊丹を補完するとともに、神戸及びその周辺の国内航空需要に対応する地方空港という考え方に基づいた運用が今後とも必要であり、この役割分担が徹底されることを望みます。

神戸空港開港後、この3つの分担は一応ねらいの線に沿って、ある程度のバランスが今、成立しております。その点から考えますと、関西地域の国際線の関空集中化は、単に関空ではなく、地域の利益であり、国際線が就航する空港は定期便、チャーター便ともに今後とも関空に限定することが関西の利益であると考えます。

また、伊丹空港の運用につきましては、騒音問題の解消という関空建設の原点に立ち、便数そのものは決して減少していない現在の状況から見ても、抑制的な配慮が必要であると考えます。昨年度より発着枠の運用の見直しが実施されておりますが、もう一段の抑制が必要であると考えます。

また、伊丹・成田線の増強や、伊丹空港における関空発着路線と競合する路線での臨時便の増発についても抑制的な配慮が必要であります。

加えて、最終的には欧米における都市内複数空港の役割分担の例も踏まえ、例えばペリメータールールを導入により、長距離便については原則として関空発着とする等の方策が必要であると考えております。

次に、完全民営化の問題でございますが、これは、当社もその方向づけをされた会社でございます。当然、その方向は目指してまいりますが、まだまだ将来の課題であります。当面は、まず補給金もいただきながら、安定的な経営基盤を維持して、累積債務を解消し、有利子債務を削減することが義務づけられております。したがって、現状において、当社は完全民営化の時期を云々する状況にはございません。

しかしながら、先ほど申し上げた上下分離等の施策を講じることによりまして、当社の完全民営化の実施時期を大幅に前倒しすることは可能になると思っております。

また、例えば関西3空港一体の民営化といったことも、必要であればそのことによって可能となってくるのではないかと考えております。

なお、完全民営化に当たりましては、外資規制や着陸料のプライスキップ抑制等の論議が出てくることは当然であると認識しております。

今、申し上げましたことの大半、航空分科会の審議に対するご要望でございますが、このほかにもう1点だけお願い申し上げたいと思います。それは、安全・安心な空港の管理を確保するための体制整備でございます。言うまでもなく、空港を運営管理する上で最も重要なことは、安全・安心な空港の管理ということでございます。関空をはじめ、我が国の主要空港、特に国際空港が国の管理から民営空港会社に移行したことに伴いまして、空港関係施設全体の安全やセキュリティーの確保、災害時の対応などについて、国と空港会社の役割分担を明確化し、統一的な管理ルールを定める必要もあり、またその確実な実施を担保するための法制度や財源について、早急な整備が必要であると思っております。

特に、テロリズムへの対処は、国の危機管理計画の一環であると思っております。テロ防止の

ためのセキュリティー費用は、現状、空港会社、航空会社、フォワダーのみの負担となっております。そうではなく、国家的対応が必要であり、米国における国家安全保障の観点からの先進的な取り組み等を参考にして、我が国においても、国による所用の財源の手当てが強く望まれると思います。

以上、るる申し上げましたが、最後に、来年8月2日、関空は第2滑走路をオープンし、長距離の複数滑走路を有する世界標準の空港となること、今、全力を挙げて準備いたしております。関空は、開港以来、いろいろなご批判を賜りながら、苦難の道を歩んでまいりましたが、現在、顧客第一のスローガンのもと、新生関空として力強く歩み始めております。その現状を正確にご理解賜るためにも、一度ぜひ皆様ご自身で関空をお使いいただき、そして今後とも関空をご指導、ご利用いただきますよう切にお願い申し上げまして、私の報告とさせていただきます。

どうもありがとうございました。

●分科会長

どうもありがとうございました。

それでは、質疑応答に移らせていただきます。ご質問、ご意見。どうぞ。

●委員

質問というよりも、私なりの意見を申し上げたいと思いますが、村山社長のおっしゃるような志の高いものになるかどうかは疑問でございますけれども、3つのことを申し上げたいと思います。

まず第1に、今、村山社長もおっしゃっておられましたように、関空というのは、日本唯一の24時間、複数滑走路を持つ空港になるわけでございますので、この強みを最大限に生かして、アジアにおける国際貨物ハブ空港というものをぜひ早期に実現していただきたいということでございます。私ども荷主の立場で申しますと、特に私どものような業種は今、オーディオビジュアル関係の商品というのは1年で3割ぐらい価格下落いたします。したがって、一応、分類としては耐久消費材ということになるのですが、私どもの意識としては生鮮食料品を売っているようなもので、もう1週間たつとそれだけ価値が落ちると、こういうときに、24時間オペレートする国際貨物空港というのは、非常に重要な存在でございます。

ただ、一期島の国際貨物地区というのは既に満杯の状況で、拡張の余地はないと聞いておりますので、この関空の強みをフルに発揮させるために、早急に二期島への国際貨物地区の展開を図るべきだと思います。

2つ目は、荷主というよりも乗客の立場からの意見でございますけれども、これも、村山社長のお話にもありましたように、国際線で、日本の航空会社の運行便数がどんどん減ってきております。私ども、アメリカの東海岸に行くには、以前から成田を使うよりしょうがない、日本の航空会社を使う場合には成田経由しか仕方がなかったのですが、アメリカの西海岸、あるいはヨーロッパ線も成田を使わざるを得なくなっているような状況でございますので、これは日本の航空会社のほうの経営状況の問題もございまして、なかなか難しいところがございますけれども、日本の航空会社の運航増が直ちに難しいのならば、意欲のある外国の航空会社が運行を拡大できるように、オープンスカイなどの外国エアラインの運行につきましての弾力的な許可というものを進めていただけないかなと、こ

ういう思いでございます。もちろん、これも国益というのがございますので、あまり柔軟なことはできないよということかもしれませんけれども、硬直的ではない、柔軟まではいかななくても硬直的じゃない運用をぜひお願いしたいと思います。

それから、3つ目は、これも村山社長から話がありましたが、土地造成コストというのが非常にかかった空港で、それを空港運営会社の負担になっているというのは、どう考えてもおかしいなど。それから、その造成コストの非常に多くの部分が、いわゆる政治的な見地からの、土砂を採集する地区への補償とか漁民への補償というものが非常に大きい部分で、これはアンリーズナブルなほど補償をやっていると。それが全部このコストに追加されておりますので、それをすべてこの空港会社に負わせるのはいかなものかなという感じ、これは常識的に考えても、少し過酷ではないかなという感じがいたしています。

以上、3つ申し上げさせていただきました。

●分科会長

特にご質問というわけではないですが、何かお答えになりたいことがあれば。

●関西国際空港株式会社

二期島の展開の必要性や日本の航空会社が飛んでくれないときに他のフレキシブルな運用で外国の航空会社に飛んでもらうという、もう全く同意見でございます。

先ほど申し上げましたけど、2兆余りの当社の資産のうち、島の造成にかかった費用はおよそ1兆5,000億で、その他の建物は、もう12年オペレーションしておりますから、かなり償却も進んでおりますので、五、六千億しかないという状況でございます。この造成費さえきちっと手当てをすれば、十分、成田さんまでは行かなくても優良会社になれる可能性のある事業でございます。ぜひご検討をお願いしたいと思います。

●分科会長

そのほか何かございますでしょうか。どうぞ。

●委員

11ページ連結決算の数字なんですが、先ほど成田の黒野社長のほうから不幸な歴史を背負っているという話があったのですが、関空も別の意味で不幸な歴史を背負っている部分もあるのではないかと、こういうふうに思うのですが、その中で、そういう償却などの金利に、あるいはキャッシュフローに与える影響というのは、そういう意味では非常に大きいとは思いますが、そうでない部分、例えば11ページ見ますと、16年度、17年度と比較していただいております。ここにありますように、営業収益は5億円増えている、営業費用は9億円減っているということなのですが、この9億円減の理由は減損会計の適用によって、減損処理によって減価償却費が大幅に、四十数億円ほど減っているわけですね。つまり、この四十数億円の減価償却費を除いて考えますと、売上原価と施設運営費、これはキャッシュフローが出ていくものだと思うのですが、逆に言えば三十数億増えているんですね。つまり、5億円ぐらいが収益を増やすためにキャッシュフローのコストとして三十数億増えていると、こういうことが、この決算書だけから見るとあらわれてくるのですが、これはどういうことを意味しておるのでしょうか。

次のページの12ページには、営業活動によるキャッシュフローは増えていることになっているのですが、これを見る限りは、営業活動におけるキャッシュフローは理屈としては減っていきなきゃいけないんですが、いずれにしても、売上原価と施設運営費という部

分が34億ほど増えていて、営業収益は逆に言えば5億円しか増えていないということについて、どのような現象があらわれているためにこうなっているのか、今ご説明いただけるようでしたら、説明していただきたいと思います。

●関西国際空港株式会社

この営業収益の5億円アップというのは、実際は、例えばいろんな要素がございます。私どもが一番重視してこの年に取り組んだのは、便数を増やすという。例えば国内線を伊丹から関空へ持ってくるということを、いくら航空局が伊丹を削ると言っても、それだけではJALさんもANAさんも関空へは持ってこないの、私どもは、ほぼただに近い着陸料を初年度は提示するとか、いろんなことをして持ってきております。それから、中国の新しい航空会社をどんどん呼んでくるために、初年度の大幅な着陸料の値引きというのは、インセンティブをつけています。そういったもので、実際の空港のお客さんの数であるとか便数とかではアップするのですけれども、そういうもので帳消しされていると。特に、免税店の事業に力を入れますと、どうしても仕入れ原価、これ、みずからの仕入れ原価になってきますので、この売上原価のところは増えてくるというような。

それから、施設運営費のところは、これはメンテナンスコストです。苦しい状況ではありますけれども、いろんなことで長年放置されていた使うべき金は全部使いました。例えば今、関空の周り、沈下問題が随分心配されておりましたから、モルタルの壁で全島を囲みました。この工事がもう終了いたしましたけど、随分、国からはほとんどお金がいただけないので、ほとんど自前の金でこういうのをいたしました。それは、大半は資産投資でございますけれども、付随する費用も随分出たというようなことで、そんなことで、それが主な原因でございます。

固定費そのものにつきましては、着実に減らしてきたということでございます。

●委員

ということは、18年度以降は相当改善すると考えてよろしい……。

●関西国際空港株式会社

はい、そういうふうにご考えておりますので、今年の収益は、来年は第2滑走路がオープンしますと多少オペレーションコストは上がりますけれども、ことしは創業以来、最高の利益が出ると思います。

●分科会長

そのほか何かございますでしょうか。どうぞ。

●委員

乗客の立場で1つ質問させていただきたいのですが、村山社長が関西空港の歴史、原点というものをまず説明いただいて、その中で、騒音のない海上空港だということで、それと24時間使えるということを言われたわけですが、その最大のメリットをいかに活用していくかということで経営されていると思うのですが、1つは貨物ですよね。国際貨物を増やしていくということはよくわかります。

私は、東京と大阪を行ったり来たりする立場でいいますと、今、伊丹が確か最終が10時ぐらいなんですね。

●関西国際空港株式会社

21時です。

●委員

9時ですか、9時が最終。関空の場合が10時何分だと思うんですね。あんまり時間的に差がないものですから、この24時間空港をあまり活用しているという感じを持ってないんですね。多分それは関西空港がいかにかオープンにしても、飛行機会社が飛ばさないと、収益は上がらないということで飛ばさないというようなこともあるのかもしれませんが、シンボリックな意味でも、例えば12時にビジネスマンが東京から大阪に行けるとかそういうことをすると、非常に関空というのは、ああ、そうなのかと、24時間海上空港なんだということがよくわかると思うのですが、その辺のところは、どういうぐあいであるかが実現しないのかなというご質問をさせていただきたいと思います。

●関西国際空港株式会社

おっしゃるとおり、24時間オープンの利点をフルに発揮するところまでは行ってないと思います。深夜便で行くと、国内便の旅客便は深夜といたしましても乗るほうなくなる。今、関空着の東京からの最終便は11時到着でございますけれども、それ以上遅い便は、北九州の例でもわかりますように、深夜・早朝便にもうあんまりサラリーマンが乗らなくなったと。そこまでしてがつがつ働かないという、私どもの若いころには考えられないような状態で。

ただ、貨物便については、先般、先ほど言いました関西の国際物流チームの取り組みによりまして、羽田、関空、上海という貨物便をANAさんがトライされまして、これは非常に好評でございます。これはちゃんと羽田は貨物便は夜中出ますから、それが飛んできて、これがこのダイヤからJALさんは定期便化いたしましたし、ANAさんもそういうものを週5便に増やされるといったような効果も出ておりますので、貨物便をまず中心に。

それから、国際線については、できるだけインセンティブを設けて、その辺のせめて1時ぐらいまでの出発便をもう少し引っ張ってきたいなどは考えておりますが、ただ、一時的には、そのためにお店も開けないかとかいろいろなことがありまして、コストアップの要因も実はあるわけで、その辺をにらみながら努力してまいりたいと思います。

●分科会長

どうもありがとうございました。

もう時間も大分超過しておりまして、ここまでにさせていただきたいと思います。何かあとご質問ある場合には、事務局のほうにに応じていただければと思います。

空港会社ヒアリング

(3) 中部国際空港株式会社

●分科会長

次、遅れまして大変恐縮でございますが、中部国際空港株式会社様からご説明をいただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

●中部国際空港株式会社

中部国際空港株式会社の平野でございます。よろしくお願いいたします。

まず、2ページ、右下にページが書いてありますのでそれをご覧いただきたいと思いますが、中部国際空港（セントレア）の概要について申し上げます。

中部国際空港株式会社は、中部国際空港の設置及び管理に関する法律に基づきまして指定を受けた民間企業であります。

左側の概要に移りますが、設立が1998年5月、開港が昨年2005年2月で、1年8カ月たっております。職員の数が280名、グループ会社5社ありまして、この従業員も合わせますと約1,000名ということになります。

その下に、平成17年度の就航実績でありますとか現在の就航状況が書いてありますが、詳細は後ろのほうの参考資料をご覧くださいと思います。

右側に行きまして、財務指標でありますが、総資産が5,557億、借入金が4,667億、うち有利子の借入金が2,995ということであります。売り上げが、2005年度526億円、当期純利益が21億円でありました。

資本構成であります。資本金が836億、株主は、ここにありますように国40%、地方公共団体10%、民間企業等50%であります。民間企業等といいますのは、民間企業及び個人で約1,080名の方にお持ちいただいております。

次、3ページ、セントレアの施設概要であります。ご覧くださいと思います。表のとおりであります。成田、関空と比べてわりと小ぢんまりした空港であると言えると思います。

次が4ページですが、ここで申し上げたいのは、中部地方は日本の工業の中心地であり、世界的企業が集積していると。人口は、左上にありますように、日本の17%であります。右側に行きまして、工業製品の出荷高は31%で、特に輸送用機械器具の出荷高は55%ということあります。

もう1つの特徴は、この地方にある企業は、本社をここに置いているところが大変多いということありまして、東京に行かずに意思決定もできるところが多いと、海外とのビジネスマンの交流等が盛んであります。

次、6ページであります。私たちの空港を考えると、国内だけで考えてはいけなわけでありまして、ここにありますように、アジアの巨大なハブ空港とどう対抗していくかということが非常に重要であります。そういう意味から、下に書いてありますように、成田、関西、セントレア間における競争と協力ということが必要不可欠だと考えております。

特に、例えば欧米の航空会社から見ますと、日本の空港と例えば上海でありますとか仁川でありますとかいうところは、ほとんど離れていないわけでありまして、ですから、関西に行くか中部に行くかという選択肢よりもむしろ、上海に行くか、それとも日本の空港に行くかと、こういう議論になるケースがよくあるということあります。そういう観点からの考察も必要であると考えております。

次、開港までの取り組みについて簡単に申し上げますが、8ページ、利便性、経済性にすぐれた競争力のある国際ハブ空港づくり、これが私たちの非常に大きな目標の1つでありました。そのために、左下にありますように、経済性の向上ということで、建設事業費の削減、それからトータルな運営費が最少、ミニマムになるように最初から考えておくということ、それから商業収入を充実して、この収入を例えば着陸料の低減等に充てるということあります。

それから、利便性の向上については、着陸料等をできるだけ安くして路線の誘致に使い

たいということ、それからターミナルビルや貨物施設の工夫をするということ、それからCS、カスタマーサティスファクションの向上に努めると、こういうことに取り組んでまいりました。

9ページ、経済性向上の例ということですが、ここにありますが、当初の資金スキームに比べまして、現在は5,950億円ということになっております。空港は非常に減らしたといっても6,000億からの巨大な投資をしておりますので、固定費の比率が非常に高い、需要の変動に対応しにくい事業であります。そういう意味からも、これを少しでも削っておくということが非常に重要であったということが、今、オペレーションをして実感として感じているところであります。

10ページは利便性の例であります。これは、旅客ターミナルビルであります。国内線、国際線を1つのビルの中に入れて、乗り継ぎの利便性を高めております。

それから、右の図ですが、2階、3階、3階出発、2階が到着というふうに、国内線も完全にフロアを分離しまして、ハイジャックの対策をとっているわけであります。それから、T字型のターミナルビルにして、移動距離を短くしております。

次、11ページであります。これは、法務省のほうから出された2004年度の数字でありまして、国際線の多い大空港から離れた地域の出国率は非常に低いということであります。

一方、赤丸がセントレアと便のある地方都市でありまして、これらの地方都市から中部空港、セントレア経由で海外に行くと、これが非常に従来、鉄道等で行ったり、それから羽田まで移動して、また陸路で成田まで行くケースと比べて、格段に移動しやすくなっているということでありまして、こういう地方の出国率を上げていきたいというのが私たちの目的の1つでもあります。

次が、中部空港開港後の状況であります。13ページ、現状であります。国際旅客便が週340、国内の旅客が602、国際貨物が48便、国内貨物が7便という状況であります。ご覧いただけますように、国際旅客と国際貨物はほぼ計画どおり順調に増えております。

次、15ページですが、開港後のさまざまな取り組みの例についてご説明させていただきます。15ページは、開港してみてわかったことですが、当初の計画では、いろんな問題があるということでありまして、例えば非常に混雑するときがあるとかそういうことですが、それへの対応として、ここにありますように、バスラウンジであるとか、南側エプロン、あるいはチェックインカウンター、貨物施設、貨物地区のエプロン等を今、順次拡張しているところであります。こういう活動をきめ細かくすることによって、全体としてバランスのとれた使いやすい空港にしていきたいと考えております。

それから、もう1つは、夜間、国際貨物便がたくさん入ってきておりまして、これは電子部品等のリードタイム短縮のために非常に有効ではあるのですが、実はメンテナンスの時間確保が非常に難しくなっておりまして、2007年の夏ダイヤからAIPにおいてメンテナンスのための滑走路の閉鎖日程を記載することを今、検討しております。そこまで詰まってきたということでもあります。

それから、16ページは、これは路線を拡大する、あるいは需要を増やすということが私たちの空港にとっても重要なことでもありますし、路線の拡大というのは最も利便性を高

めることとなりますので、ここにありますように、航空会社、地元、全国あるいは外国人に向けて各種の手を打っているということでもあります。この事例を二、三、次の二、三枚のシートでお示ししたいと思います。

17ページは、これはエアポートセールスと書いてありますが、利用促進協議会でありますとか中部経済連合会、名古屋商工会議所あるいは愛知県等と、ここにありますように海外の航空会社あるいは日本の航空会社に行き、セールス活動をしております。特に、経済団体と一緒に出かけるとするのは、経済団体が実際に使う当事者でありますので、各航空会社等も大変強い関心を持っていただいております。

それから、18ページは、これは乗り継ぎ旅客を増やそうと。先ほどの地方都市との関係であります、その図にありますような共通のロゴをつくりまして、各種の商品をつくってもらったり、旅行の情報のサイトに入れて出してもらったりとか、いろんなことを進めております。

それから、下の写真は、これは大変珍しい写真であります、全日空とJALと一緒にプロモーションをしたということでもあります。

それから、19ページは、これはフライトインフォメーションボードであります、これは国内線のボードなのですが、ご覧いただきますようにユナイテッド航空が福岡へ、ちょっと下に行きますとやはり札幌へ、それからルフトハンザが長崎へという形で、コードシェアによって、外国の航空会社が日本の各地に乗り入れているような形になっております。これがまさに私たちがねらっていた乗り継ぎの利便性を向上した結果であると、こう考えておまして、これがもっともっと増えるように、これからやっていきたいと、こう思っております。

それから、20は、外国人の旅客需要喚起への取り組みということで、これは全国の7運輸局との連携事業であります、主に東南アジアとか東アジアの旅行会社の方にセントレアにおいでいただきまして、セントレアから日本各地に移動していただき、セントレア、名古屋、あるいは地方都市で商談会を行うと、こういう催しをやっております。これは旅行会社の人でありますので、それぞれのところに帰られた後でいろんな商品に織り込んでいただくと、こういう活動であります。

それから、21ページであります、これは貨物施設の拡張計画であります。おかげさまで、貨物につきましては、地元で貨物がたくさんあるということもありまして、それから日本の真ん中にあるということもあって、道路のアクセスも大変よろしいわけですので、順調に伸びております。

上の図は、間口50メートルで非常に幅の広い、しかも中ががらんだ貨物上屋をつくったということ、それから上屋のところまで貨物専用便が直づけできるということでもあります。

左下は、これは普通の道路ですが、その一部を無ナンバーの車両も走れるようにして、貨物の流れをスムーズにするということをやっております。その結果として、右下の写真であります、細かい話は除きますけども、ブルーのところが開港当初ありました国際貨物上屋でありまして、ブルーのところでは年間30万トンの処理ができるようになっておりました。現在もう拡張済みのところが赤のところでありまして、これを加えますと、年間45万トンであります。現在、拡張工事中のところはグリーンのところでありまして、こ

れで60万トンまで今、能力を持たすようにしております。

それから、22ページは、貨物輸送の中で、これは非常に特異な例でありまして、私達も航空機の生産の工程の改善に深くかかわれたということで、非常にうれしく思っている例をご紹介しますと思います。

ボーイング787の部品の輸送であります、全体の35%をこの左下にあります3重工業でつくっております。787の35%であります。従来と違いますのは、非常に大きな形の部品に仕上げ、つまり陸上では運べないような大きな形に仕上げまして、それぞれの工場からセントレアに集まってきます。

それが、今度右上に行きまして、空港の中に入るわけですが、港湾地区と書いてあるところがありますが、そこで陸揚げをして、道路の上を走って、今度はステージングラックエリアというところがありますが、そこで輸送機に積み込むために特殊ローダーに積みかえて、それで特殊なボーイング747LCFというこの部品専用運ぶ貨物便に乗けて、一番右下であります、エバレットですとかチャールストンに運ぶと、こういうことあります。これによって、従来、小さな部品で船で運んでいたものと比べて、リードタイム、コスト等も非常に短縮され、また燃費もよくなるということあります。

23ページがその一部であります、このチョコレート色のところを重工業会社が受け持つということあります。ですから、非常に大きな形でまとめるということあります。

次が、現在の環境の認識と将来の課題への対応であります、25ページをご覧くださいと思います。油代の高騰については、これは皆さん、ここにありますように、その結果として採算の悪い路線からの撤退というのが我々から見ると1つの問題であると。

それから、次は国内の国際拠点空港の拡張ということで、先ほどご紹介のありました関空、成田に加えて、羽田についても2009年に4本目の滑走路ができるということでありまして、従来と空港の環境が変わるということあります。

さらに、先ほど申し上げましたアジア各国のハブ空港の誕生でありますとか、先ほどのボーイング787が2008年から生産を開始しまして、2009年にはある機数が配備されますと、これは小型で非常に航続距離が長いということもありまして、従来と違った考え方で空港を選んでくるだろうと、こういうことを考えておりまして、私達も2009年までにあるレベルの、あるいはあるポジションを占めておかないと、将来大変なことになると、こういう考え方のもとに2009年度の目標をつくりまして、今、活動を進めております。

例えば、便数について言いますと、2009年度450便にしようと、国際便ですね、そういう目標をつくって活動をしているということあります。

それから、26ページであります、これは私たちの内部の問題であります、ここにありますように、滑走路の老朽化に伴う維持補修の増大でありますとか、ピーク時間帯において、さらにピーク時間帯に突っ込んでくるとか、あるいは中部圏の将来の航空需要の拡大への対応でありますとか、あとそこにありますようなことが課題であるということを考えておりまして、次に28ページに移りたいと思いますが、国際拠点空港の1つとして、私達はそのようなことを果たすのが役割であろうと考えているということあります、中部圏が国際競争力を持ってさらに発展していくため、それと日本各地と世界を結ぶために、国際拠点空港としての役割・機能を果たすというのが私たちのミッションで

あって、そのために必要なことは、その下にありますが、24時間、完全に運用できることであろうと思います。

そのためには、将来的に2本目の滑走路が必要と、こういうふうを書いておいたのですが、できるだけ早く、やはり議論を始めて、早く着工することが非常に重要であろうと考えているわけでありまして、これによりまして、先ほど挙げました種々の課題が解決できるということでもあります。

次、29は、そのための空港会社、国、地域の役割について、私たちはこう考えているということではありますが、これは省略させていただきます。

次、30ページ、定期航空路線の一元化についてと書いてありますが、なぜこれを挙げたかといいますと、そもそもその経緯と現状のところにあります、定期航空路線の一元化というのは、中部国際空港設置の際の前提条件として、愛知県知事が国に対して約束したものであると、そういう前提で私たちは仕事をしております。

その下にありますが、現在、この一元化の問題で出てくる空港は県営名古屋空港であります、そこにありますような6路線が競合しているわけでありまして、福岡はきょうから飛び始めたということでありまして、大変、私たちも関心を持って見ざるを得ないということでもあります。

2本目の滑走路の次にこの一元化を出した理由は、もともと中部空港というプロジェクトがスタートする前提条件であったわけでありまして、2本目の滑走路をつくるときには、その問題について整理して、要するに皆さんで共通の認識を持って、さっぱりした気持ちで2本目のプロジェクトに取りかかる必要があるということでもあります。

31ページであります、その問題につきまして、今後、地域において調整を行っていくということになります。しっかりと調整をしたいと思っておりますので、ぜひ、国においても状況を見守っていただくとともに、必要に応じて国としての対処をお願いしたいということがお願いであります。

それから、32ページは、2本目の滑走路をフルに使うためには、あるいは利用者の多様なニーズへの対応のためには、滑走路に加えてエプロン・スポットと書いてありますが、このような空港施設のまた強化が必要になります。この強化に当たっては、引き続き国の支援をいただきたいということでもあります。

それから、34ページ、完全民営化についての私たちの考え方について申し上げたいと思います。

ここにありますが、既に会社法上の会社であります。民間会社であって、当社の株式の半分は民間企業が保有しております。ただ、現在のところ、開港後まだ1年余りしかたっておらず、状況に応じて、国際拠点空港に必要な機能を強化していく、今、過程にありますので、まずは将来にわたって国際拠点空港としての役割が果たせるように取り組む段階でありますから、当社の完全民営化というのはまだ現実的な課題とはなっていないのではないかというのが認識であります。

ただ、一般論としまして、現在でもちゃんとした会社法の適用を受ける民間会社でありますので、完全民営化された暁には、結果について責任をとるというのが民間会社の普通の考え方でありまして、結果について、私たちは責任をとる覚悟でありますので、そのためには、できるだけいろんな経営判断でありますとかそういうものについて、やっぱり

自由度を持って運営できるというのが原則であろうと考えております。ただ、先の話だろうと、こういうことであります。

以上です。ありがとうございました。

●分科会長

どうもありがとうございました。

時間も押しておりますが、ご質問が多いようですと、少し延長させていただくかもしれませんが、ご質問、ご意見、よろしく願いいたします。どうぞ。

●委員

先ほど関西空港のときにもお伺いしようと思ったのですが、中部も関西も、いずれもはっきりした数字はわかりませんが、随分貨物に対する依存度というのが高いわけですね。これは、特に関西空港のほうの9ページか何かのグラフを見ますと、日本経済自体が低迷している時期にも、すごい高い成長率で伸びているわけですね。これは、おそらくその間に要するに部品を輸出して、中国等の海外で組み立てをやるというような、そういう生産拠点の海外移転というのが起きて、そのためにその部品を運ぶということの結果ではないかと想像するわけですが、お伺いしたいのは、そういうふうな私のような見方によるのかどうかということですね。

それから、その次には、これは非常に大きな問題だと思うのですが、関西空港にせよセントレアにせよ、最初から滑走路を2本つくるという、そういう計画はもともとどうしてなかったのかと。つまり、もう1本増やすことの限界的な費用というのは、おそらく仮に1本つくるのに100のお金がかかったとすれば、100に30で済むんじゃないかなと思うのです。だから、プラスアルファはそんなに大きくないと。ところが、一たんつくってもう1本増設するとなると、また100ぐらいのお金がかかると。ですから、ある意味、非常に無駄なことをしているわけですね。その証拠に、海外の競争相手のハブ空港というのは、すべて滑走路2本です。最初から2本でやっているわけですね。その辺で、考え方の問題ですが、そもそも2本作っても、とてもじゃないけど2本を使い切るだけの需要がないと最初から見込まれてそういうことをなさったのか、その辺がよくわかりません。あるいはそれがむしろ行政当局の、行政府のほうのそういうふうな方針なのか、その辺も含めてお伺いしたい。

それから、ハブ競争とおっしゃいましたけど、ハブ競争の勝敗の決め手は一体何なんでしょうということですね。

●分科会長

お願いします。

●中部国際空港株式会社

貨物は、生産拠点が海外に移って部品が輸出されるという非常に単純な見方は間違っていると思います。もっとも生産も複雑になっています。例えば現地の部品が日本に来るということもあるし、あるいは開発がどこで行われるかと、そういうことによって、人の動きとか物の動きがものすごく複雑になっていると、これが1つの大きなポイントであって、要するに前は完成品だけが流れていたのが、今度は部品だけが流れるという単純な見方はまずいと、こう思っています。ですから、その複雑な流れの中で、どう私たちが貢献できるかというのが貨物であります。

それから、最初から2本の案というのは、案そのものは私たちが計画としていただいたのでありますが、結果として、1本の案で、現実に1本でみんなですごい努力をしたと。まだ今もしております。実際で上がるのは多分10年か数年先だと思いますから、それまでフルに使い切るという努力をするわけですね。これは非常に重要なことだと思います。それから、あとはコストが倍になるのではなくて、最初から2本の案も図面としては持っておりますので、追加投資が非常に少ない形で2本目が手当てできるようにしてあります。

それから、ハブの競争は、これは最終的には旅客であるとか貨物、荷主にどこが支持されるかということなのですが、実は日本の空港の、特に関空と中部がそうなのですが、致命的な弱点があって、ほかの3本、4本滑走路を持っている空港をご覧いただきたいのですが、全部空港と航空会社が一体でやっています。全部そうです。我々は、ここを拠点として使ってもらっている航空会社、エアラインと言ったほうがわかりやすい、エアラインがない中で、そういう競争をやらなければいけないと、こういうことであります。

ですから、最近、ミュンヘンが新しいターミナルをつくったのですが、ルフトハンザとミュンヘン空港が費用を出し合って、ルフトハンザにもものすごく使いやすいターミナルビルを作っているわけですね。そういうことができないんですよ。ですから、その問題を抜きにして、外国と比較されると困ると思います。

●分科会長

よろしいですか。

そのほか、何かございますでしょうか。もう時間でございますが。特にございましたら。どうぞ。

●委員

こんなことを言ってもしょうがないのかもわかりませんが、先ほどの話では、名古屋の県営空港の問題で、伊丹と関空の問題だけだと思ったら、ここも出てきており、また11月から新しいことをやるということは、これはどういうふうに考えればいいのか、約束したことがちゃんと実行できないのか。ペナルティーを科すわけにはいかないかもわかりませんが、先ほど関空の社長のご説明ありまして、少しこっちのほうにシフトしてきたわけですね。同じようなことがここで起こっているとしたら、もうむだな二重投資が国民的には生じてきて、コストも高いものになっちゃうと思うのですね。これはどういうふうに理解したらいいのか、国交省の話なのか、地元の話なのか、私にはよくわかりません。よくわかりませんが、これは何を意味しているのか。

●分科会長

局長のほうからお答えになったほうがいいのかと思いますが、何か先に1つ。

●中部国際空港株式会社

しっかりと調整をします。十分、お互いに理解できるようにやりたいと思います。

●分科会長

じゃあ、お願いします。

●航空局長

今の県営名古屋空港は、コンピューターですね、小さいのだけは県営に流れ込んでもいいよと言ったら、結構、福岡までやり出して、最近急速にまたのし上がろうとしているので、

どんなもんかなという議論なのですが、それはまたよく地元と調整したいと思います。

それから、今の〇〇委員の何で2本作れなかったのかと、関空もまさにそうなんです。中部も、おっしゃるように、本当にもう1本作るとしたら、クローズドパラレルと、ほんとうに近くでもう1本つくる話なんで、これからもう1回やろうとすると、もう1回護岸をつくって柵をつくってまた埋め立てて、その前に漁業補償してということで、ものすごく手間と時間が、お金もかかります。

ただ、悲しいかな、やはり海上空港でものすごい巨額の投資をしてやるということになると、なかなかいろいろ予算制度の制約等があって、一気にお金を張り込めないという悲しい現実がありまして、そこが我が国の空港整備の弱いところだろうと思っています。例えばクアラルンプールの新空港なんかは、5本分もう最初から買っています。土地は1万ヘクタール、成田の10倍持っています。だから、これはもうゴムの大農園を7つ買収したら終わっちゃって、ジャングルみたいなところを買収して終わりなんです。ものすごく安く多分。それを確保してありますから、22世紀まで大丈夫だみたいなことで、それを順番に、今2本ですが、つくっている。ターミナルもだんだんこうやって拡張するんだって計画を今からみんな持っています。さらに、首都機能移転も、新空港とクアラルンプールの間に新しい行政首都をつくって、そこへ移転させるみたいなことをやっています、ちょっと国事部が違うというところがありまして情けないんですが、我々はもうそうは言っても現実がそうなっちゃっていますんで、ここからさらにどう頑張っていくかということで行きたいと思っています。

それから、きょうは3社長から大変ストレートな意見を、マスコミもおられる中で公開の場でやっていただきまして、それぞれのやっぱり空港にかける思い、あるいは会社の運営にかける思いを率直にご披露されたのだと思いますが、あくまでこれは3社のご要望でありますので、また航空分科会でよく議論いただいて、今後の方針を我々としてもしっかり考えていきたいと思っていますので、よろしくお願ひしたいと思っています。

●分科会長

もう時間も超過しておりまして、特に何かなければ、この辺にさせていただきますが、よろしゅうございませうか。

今後のスケジュールについて

●分科会長

それでは、本日はこれで終わりにさせていただきますが、事務局のほうから今後の予定についてお願いいたします。

●航空企画調査室長

一番最後に参考資料といたしまして、今後のスケジュールという1枚紙を配らせていただいております。次回の航空分科会なんですけども11月29日水曜日、15時から17時半ということで、場所はまた改めてご案内させていただきますけども、11階の会議室でやらせていただく予定でございます。

議題といたしましては、航空会社、エアラインからのヒアリングといたしまして、日本航空、全日空、日本貨物航空、スカイマーク、エアドゥ、スカイネットアジア航空、スタ

ーフライヤーとギャラクシーの8社より、会社経営の現状とか今後の戦略等についてお話を伺ってまいりたいと思います。

次回の次は、12月15日で予定させていただいております。また年明けのスケジュールにつきましても、ここに書かせていただいているとおり、皆様のご予定を伺いまして、なるべく多くの方がご出席いただける日程ということで、2月1日、2月22日、3月16日、また改めて手紙でご案内申し上げますが、開催させていただきたいと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

●分科会長

では、お忙しい中、時間が超過いたしまして大変失礼いたしました。  
どうもありがとうございました。

閉 会