

国際拠点空港の民営化に係る関係者ヒアリング 【 提出意見 】

・ 新東京国際空港公団	1
・ 千葉県	4
・ 関西国際空港株式会社	5
・ 大阪府及び大阪市	9
・ (社)関西経済連合会	10
・ 中部国際空港株式会社	11
・ 愛知県、岐阜県、三重県及び名古屋市	14
・ (社)中部経済連合会及び名古屋商工会議所	15

平成14年10月
国土交通省航空局

中間とりまとめを踏まえた成田空港の民営化方策のあり方について

1. 成田空港経営の経緯と現状

- (1) 空港整備面においては、平成14年4月18日に国内外から切望されていた平行滑走路が暫定の2180mではあるが供用を開始し、大幅な処理能力の向上により航空会社の新規乗り入れや増便要求に応えられるようになった。
- (2) 現在この暫定平行滑走路はB747などの大型機が離着陸できないなど運航面での制約があることから、本来計画である2500mの平行滑走路の完成に向けて、残る地権者の方々の理解と協力が得られるよう全力を傾注している。
- (3) 企業経営面については、平成13年度は、9月のアメリカで起きたテロの影響により落ち込みはあるものの10億円の利益を計上し、10年ぶりに小幅ながら黒字に転換したところである。
- (4) 資金調達面も、13年度から従来の政府引受債を廃して、政府保証のない財投機関債によるマーケットからの資金調達をはじめており、民営化に一步踏み出している。
- (5) このように、成田空港については、施設整備、経営状況ともに、民営化の条件が整いつつある。
- (6) 成田空港整備においては、30年以上におよぶ用地交渉の中で、地権者の方々に、国家プロジェクトであるが故に貴重な土地を提供していただいていた経緯がある。
- (7) 国・空港公団は、過去の様々な歴史的経緯を踏まえ、空港周辺住民や地方公共団体との間で空港問題シンポジウム・空港問題円卓会議を開催し、地域との話し合いを進め、「共生策、空港づくり、地域づくりを三位一体のものとして相互に密接に関連させて進める」ことを約束し、この基本理念を具体化した「共生大綱」に基づいて空港整備を行っている。
- (8) 成田空港は、大規模な内陸部の国際空港であり、空港を利用する航空機から生じる騒音問題に対処しなければならないという特殊性を有している。
- (9) このような歴史的経緯や大規模な内陸部の国際空港としての特性を踏まえて、環境対策・共生策の確実な実施が不可欠であると認識している。

2. 民営化に対する基本的考え方

- (1) 8月の国土交通省の交通政策審議会（航空分科会）の中間とりまとめにおいて、経営のより一層の合理化・効率化、利用者利便の向上等を図るため、空港経営の完全民営化を目指すことが適切とされた。
- (2) 空港公団としても、国の役割を明確にしたうえで、空港経営の完全民営化を目指すことには賛成であり、特殊法人改革が進められるなか、積極的に民営化に取り組む所存である。
- (3) 成田空港の民営化を考えるうえで、第1種空港としての公共性の確保、空港整備の確実性、環境対策・地域共生策の確実性、経営の自主性確保、お客様への還元、国家財政への貢献などが極めて重要な視点であり、これらを十分踏まえて民営化方策を検討する必要があると考えている。
- (4) このような認識の下、空港公団としては、成田空港の整備や環境対策・共生策を確実に実施し、併せて早期完全民営化を実現するうえで、公的部分と民営化になじむ部分を分離することにより、それぞれの特性を最大限に発揮できる国土交通の上下分離案を民営化のひとつの考え方として評価した。

平成14年10月11日
新東京国際空港公団

「今後、完全民営化に向けて、コスト削減を含む事業の合理化、効率化、利用者サービスの向上、着陸料をはじめとする利用者負担の低減等について、どのようなビジョンを持っているか」について

首都圏国際空港としての潜在能力を最大限に生かすため、今後のアジアを中心とする諸外国の空港との競争激化を考えると、成田空港を早期に完全民営化し、投資や運営コストの削減などにより事業の効率化を進め、非航空系収入の拡大により収益性を高め、サービス向上や料金の値下げをはかる必要があると考えている。この場合には、経営の自主性を尊重した大幅規制緩和（予算統制、人事組織、事業拡大などの規制緩和）が図られることが必要であると考えている。

中間とりまとめを踏まえた成田空港の民営化方策のあり方について

(平成14年10月11日、千葉県)

成田空港周辺9市町村と協議して取りまとめた意見は次のとおり。

1 「単独の上下分離方式」により民営化すべきと主張してきた理由

(1) 3空港統合に反対する理由

次のような、成田空港固有の問題の解決は、成田空港だけに集中できる組織でなければ行うことはできない。

- ・歴史的経緯から、激しい空港建設反対運動が行われ、現在も、空港敷地内の一部用地が提供していただけない状況にあること。
- ・また、内陸空港であるがために、広範囲に騒音被害が発生している中で、騒音対策等が未だ十分ではないこと。

(2) 上下分離が適切であるとする理由

国・空港公団が地域に約束してきた、次の事項の履行については、公的性格を持つ下物法人が存在する「上下分離方式」が最も確実と考えられる。

- ・本来の2500メートル滑走路の整備
- ・成田新高速鉄道等のアクセス整備
- ・騒音対策、地域振興策及び共生策の充実

2 現時点においての考え方

3空港を統合すべきでない、という考えは変わっていない。

3空港を統合せず、成田単独で民営化することとなった場合の組織形態については、「上下分離」以外の案についても、具体的な提案があれば、「地域との約束事項の履行が保証され、また、空港と地域との共生が一層強めていけるか」ということを、極めて重要な判断基準として、検討したいと考えている。

成田空港が我が国の表玄関としてふさわしい、国際競争力と国際水準の魅力を備えた、利用しやすい空港となるため、民営化すべきと考えており、今後とも、

- ・国・空港公団が地域に約束してきた事項が確実に履行され
- ・空港と地域との共生が一層強められる

そのような形態の民営化の実現に向けて協力していきたい。

以上

平成14年10月11日

関西国際空港株式会社

第11回空港整備部会時ヒアリングに対する当社意見

【ヒアリング事項1】

「中間とりまとめを踏まえた各空港の民営化方策のあり方について」

当社としては、8月23日付交通政策審議会第2回航空分科会で示された中間とりまとめにある通り、「早期完全民営化の実現可能性、財務状況の予測の比較、災害時の対応等から、国土交通省の上下分離方式が現実的で適切である」との考え方を支持するものである。

関西国際空港は、伊丹空港の騒音問題への対応と、伸びゆく航空需要に対応するため、大阪湾の沖合5キロの平均水深18mという大水深の海を埋め立てて整備されたため、1兆円をはるかに超える多額の建設費用を要している。

また、当時の国の厳しい財政事情と政府の「民間活力の活用」の動きから、事業費に占める無利子資金の比率が30%とされた結果、有利子資金に対する依存度が高い事業スキームとなり、現在も年間400億円の利息を支払う財務構造になっている。さらに、膨大な資産を保有するため、固定資産税等も年間100億円程度を負担しており、減価償却費も含めた固定的経費が全経費の約2/3を占める収支構造となっている。

このような設立時の沿革から、当社は、他の主要空港に比べ立地コストが高く、これが主因となって、着陸料、連絡橋通行料、テナント賃料等の空港施設使用料が割高になり、営業的に難しい状況にあることは事実である。

当社としても、これまで収入拡大・経費削減に向けた懸命の努力を行ってきており、今後も引き続き全社をあげて取り組んでいくものであるが、上記の経緯から、その取り組みについて、具体的な効果が顕著には現れにくい構造となっている状況である。

当社は、昨年、2期事業スキームについて、事業費の大幅な縮減や需要に応じた段階的施工を行うとともに、無利子資金比率を高めていただいた結果、中長期的には経営は成り立つものと考えているが、一方で、国内外の他の国際拠点空港との競争が一層激化する中、一層の利用者利便性の向上と国際競争力の強化、さらには完全民営化を実現するためには、やはり、空港の成り立ちから生じた立地コストのアンバランスを是正することが必要であると考えている。

国土交通省から示された上下分離案は、民営化の趣旨から官民の役割分担を明確化するとともに、立地コストの平準化を図り、そのアンバランスを是正することで、3空港を同じ土俵に乗せて競争させることにより、空港運営の効率化等を図るものであると理解している。

この理解のもとに、当社としては、国際拠点空港としての機能を最大限に発揮していく観点から、この上下分離案に賛成してきたものである。

上下分離案を含めた民営化方策については、本日のヒアリングを含めて、今後、関係者の意見を踏まえつつ検討が進められるものと聞いているところであるが、仮に、上下分離案に代わる案が検討される場合でも、各空港利用者の負担の公平化、他の国際拠点空港と競争しうるような経営環境の整備といった観点からは、過大な立地コストの軽減との考え方に立脚して、早期にスキームを確立していただくよう強く希望するものである。勿論、当社としても引き続き、全社一丸となって収入拡大や効率的な業務運営・経費削減等の努力を行っていく所存である。

また、空港の民営化方策のあり方について改めて付言すれば、当社の場合、今後とも多額の増資、資金調達を要するため、民営化にあたり十分なマーケット評価を得られるように、資産、負債、資本について適正なものにしておくことが重要である。また、民間株主をはじめ、その他の株主、債権者の利益を損ねることなく、これら関係者が納得できるプランとすることが必要不可欠である。

【ヒアリング事項2】

「今後、完全民営化に向けて、コスト削減を含む事業の合理化、効率化、利用者サービスの向上、着陸料をはじめとする利用者負担の低減等について、どのようなビジョンを持っているか。」

当社では、開港以来、ユーザーフレンドリーな空港を目指し、特にバリアフリーへの配慮も含めてお客様サービスの向上のための取り組みを積極的に実施している。

また、国際競争力の強化の観点からのコスト削減、着陸料引き下げ等の収入拡大といった諸施策も実施しているところであり、今後も引き続き、利用者本位のサービス向上を図っていく所存である。

今後、立地コストのアンバランスが是正され、完全民営化が実現された暁には、海外の主要空港水準の着陸料等の空港利用料を実現し、また、従来からもつ国内線・国際線の乗り継ぎ利便性の良さに加え、2本目の滑走路供用開始により24時間空港としてのメリットを最大限に活かすことで、国際競争力を備えた21世紀のアジアを代表する国際拠点空港を志向していきたいと考える。

さらに、空港後背地からのアクセス料金低減等の施策を加えることで、内外物流拠点としての一層の機能強化を図るほか、魅力ある商業空間と賑わいの創出により、広範な集客を可能とするエンターテインメント性に満ちた空港を目指していきたいと考える。

以上

関空会社の収入拡大・支出削減・お客様サービス向上に向けた取り組み

[1]収入拡大に向けた取り組み例

<p>自助努力による着陸料引き下げ</p>	<p>増便、新規乗り入れを促進するため、2000年春から国際線・国内線の営業割引を実施。 また、2001年春からは、国際競争力強化策として、地元経済界の支援も受け国際線着陸料をトあたり210円引き下げ。 更に、2002年春からは、新たな営業割引として増量分の50%を割引増量割引を実施。(ジャンボ機1回91万円 41万円 新規・増便の場合)</p>
<p>物流の一大拠点に向けた努力</p>	<p>2001年4月に発足した関西国際空港利用促進懇談会等を通じて得られた荷主・フォワーダーのニーズに応えるため、連絡橋回数券の大口割引や上屋借増しに対する賃料割引を実施。 更に、貨物上屋をより効率的に運用するため輸出入を分離する方式を見直し、同一ビルでの輸出入の取扱を可能にするなど、きめ細かな施策を実施。</p>
<p>地元経済界・自治体と連携した関西のPRを含むエアライン・セールス</p>	<p>地元経済界・自治体と連携し、国内のみならず海外のエアラインに対し、トップセールスを積極的に展開。 関空エアポートプロモーションのミッション団を中国、韓国、台湾、ウズベキスタン、カナダ、イタリア等へ派遣。 今後の営業活動を円滑、積極的に展開するため、これまでの「国際・営業室」を更に拡充した「航空営業室」を発足させ、営業体制を強化。 関西国際空港全体構想促進協議会の下に設けられた利用促進部会において、空港施設の利便性・魅力の向上、戦略的なポートセールスの実施、営業活動の強化等、利用促進のための具体策を企画・実施いただいている。</p>

[2]支出削減に向けた取り組み例

<p>1千億円を超える工事コストの縮減を実施</p>	<p>発注者自らが資機材の調達や最適な施工計画を立案することにより、厳しく設定された2期用地造成(下物)事業費から更に12%を超える縮減を実現(1,400億円)。下物事業費約1,000億円、上物事業費約2,100億円を平行滑走路供用後に先送りし、需要に応じて段階的に整備。</p>
<p>大幅な人員削減を断行中</p>	<p>過去3年間(1998~2000年度)で管理運営部門462人のうち40人を削減し、更に今後3年間(2001~2003年度)で15%以上、64人以上を削減。合わせて100人を超える大幅削減。 また、取締役を1名削減(2001年6月)。部次長職15%以上、課数30%の削減も実施。</p>
<p>あらゆる分野で運営経費を削減</p>	<p>競争入札の更なる拡大、警備・清掃等の業務委託の見直し、水道光熱費・修繕費の削減など、空港運営上の安全やサービス面に配慮しつつ、きめ細かな見直しを日常的に実施。</p>

[3]きめ細かなサービス向上の取り組み例

<p>我が国初の免税ブランドショップの設置。 展望ホール・2期工事見学ホールの無料開放。 りんくうプレミアムアウトレットとの無料送迎シャトルバスの運行、USJ直行シャトルバスの運行。 旅客ターミナル内での日・英・中・韓の4カ国語併記の案内表示。 旅客ターミナル内の店舗に対し、4カ国語の応答マニュアル集を配布し、接客サービスを向上。 関西国際空港ホームページに中国語・韓国語の空港案内ページを追加。 点字案内の拡充。 リクライニングチェアを備えた関空ラウンジを設置し、くつろぎ空間を提供。 旅客ターミナル内にインターネットで館内情報や旅行情報を検索できる端末を設置。</p>

国際拠点空港の経営の民営化等に対する考え方

【上下分離方式に対する理解】

グローバル化の進展する中であって、空港整備を計画的に推進するとともに、空港利用コストの引き下げ等を図ることにより、我が国を支えていく交流インフラとしての空港機能を質量とも格段に高めることが喫緊の国家的課題。

国の役割を明確化した上での空港運営の民営化は、そのための有効な手立ての一つ。国土交通省から提案された上下分離案は、空港の立地政策によって生じた立地コストに相当する負債を、空港経営主体（上物会社）から切り離すことによって、我が国の3つの国際拠点空港の国際競争力を高める発想に立つものと理解。

新たな財源投入を前提としない等の制約条件の下では、上下分離案が現実的で適切との考えに賛同。

ただし、国がとるべき政策の方向性としての国際拠点空港の競争力強化、そして、その方法論としての民営化、というコンテクストが踏まえられる限り、上下分離案以外の方策の検討を排除するものではない。

仮に、上下分離案を白紙にもどすのであれば、国土交通省自らがその理由を説明し、新たな方策を提案する責任を負う。

【国際拠点空港の国際競争力向上に向けたさらなる検討】

3つの国際拠点空港の民営化に向けた方策の検討には、競争力のある空港経営を実現するという明確な目的意識に立ち、その枠組みを構築することが必要。

上下分離案についても、下物法人の債務償還スキームを固定したシミュレーションだけではなく、国際競争力のある上物会社のサービス水準を設定し、そこから逆算した場合の債務償還シミュレーションとそれを実現するための手立てについての検討など、論議を深める必要。

さらに、航空機による移動が国民の交通手段として広く受け入れられている現状を認識すべき。空港整備の着実な推進はもちろん、競争力のある国際拠点空港を実現するための民営化スキームの構築には、一般会計からの空港整備特別会計への更なる充当など、国の新たな財源措置も視野におく必要。

【民営化に当たっての留意点】

民営化に当たっては、空港経営主体の収益力や経営安定性等の各種指標が市場（投資家）から評価されることが不可欠。そのためには、現行3法人がそれぞれ個別に背負っている、国の空港立地政策に由来する立地コストを民営化法人から外部化する枠組みと、民営化に向けての具体的シナリオを3空港同時に提示する必要。

空港経営主体に対する国の関与は、民営化の趣旨が活かされるよう、極力無くすべき。例えば、空港経営主体の自己責任に基づく経営判断の確保や、組織と人材に関する裁量の拡大。

国際拠点空港の競争力強化、民営化等に対する考え方

1. 国際拠点空港の国際競争力強化

情報と航空のネットワークの時代、観光ビッグバンによる大交流時代、24時間運用可能な国際競争力ある国際拠点空港の整備は、21世紀の国の命運を左右する。

しかるに、日本の国際拠点空港である成田、関空の国際線着陸料は、近隣アジア諸国の国際空港と比べて非常に高い水準にある。さらに、近い将来、航続距離15,000kmを超える新型旅客機が導入されると、日本を經由せずとも米・東アジア主要空港間の長距離の直行路線が開設可能となるなど、競争の激化が予想される。

東アジアの航空ネットワークの中で、日本の国際拠点空港が拠点性を確保できるかの瀬戸際にきている。したがって、国の航空政策において、競争力ある国際拠点空港整備の戦略的意義を確認した上で、国の責任ある整備方針を早急に明確にするべきである。

2. 国際拠点空港の経営の民営化

(1) 民営化及び株式上場のために

成田、関空、中部の国際拠点3空港が、それぞれ国際競争力を持ちつつも、安定的な経営が可能となる経営主体を構築することを基本方針とし、官民の適切な役割分担を再定義した上で、3空港について同時に具体案をとりまとめていくべきである。

各空港の経営主体について、完全民営化および上場を果たすためには、投資家および金融機関が評価する会社でなければならない(安定的なキャッシュフロー、適正な財務構造等)。

国土交通省の上下分離案については、3つの国際拠点空港がそれぞれ国際競争力の強化、市場からの評価を獲得するには不十分であり、この目的達成に向けた制度設計のさらなる改善、あるいは新たな方策の検討が必要である。

(2) 関空の民営化について

関空の民営化については、国の空港立地政策から生じた過大な債務の切り離しによるバランスシートのリストラが不可欠。具体的には以下の点の処理が必要。

海上空港建設という政策要因にもとづく土地造成コストの外部化
成田との比較において本来外部化すべき経費負担の見直し
上記実現のため、国のニューマネーの投入

以 上

中間とりまとめを踏まえた中部国際空港の民営化方策のあり方について

2002年10月11日

中部国際空港株式会社

1. 空港民営化の流れについて

- ・ 中部国際空港株式会社は、商法上の民間会社として設立された法人で、国からの指定を受けて空港の整備を行っている「指定法人」です。三つの国際拠点空港の中でも民営化が進んだ経営形態となっており、これまでの建設工事においても民間経営の利点を十分に活かしてこられたと考えています。
- ・ この経験を踏まえれば、空港について民間のノウハウを活用していく意義は大きく、当審議会で議論されてきたように「空港の民営化」という流れは大変重要なものであるといえます。
- ・ また、中部国際空港において採用されている「指定法人」方式は自由な経営が確保されるとともに経営責任も明確であることから、空港民営化のためには大変優れた制度であると考えます。

2. 上下分離案について

- ・ 試算によれば年間28億円の負担が軽減されることとなっており、この点に着目すれば、当社にとっては大きなメリットであると考えております。
- ・ しかしながら、試算の結果というものは、投入数値や条件等によって大きく変化します。中部国際空港は現在建設中であり、建設コストや諸料金など開港時まで明らかにならない事項が多い中、現時点では他の空港のように具体的な経営実績に基づいた判断ができない状況です。
- ・ また、当社出資者の重大な関心事項である出資分の取扱いなど、方向性の定まっていない事項もあり、これらを合わせて全体として評価することは難しい状況です。
- ・ さらに、開港まで2年半を切り、事業を最大限に推進していかなければならないこの時期に、大幅な経営形態の変更について検討を進めなければならないことは、経済界、自治体、出資者等の関係者に多大なる影響を及ぼすものであり、プロジェクト全体にとっても支障となりかねないと懸念しています。

3 . 中部国際空港の経営について

- ・ 中部国際空港株式会社は、与えられた条件の下、開港後5年強での単年度黒字、10～15年程度での累積損失解消を見込んで事業を開始しました。その後、空港建設事業を推進する中で、民間経営の利点を十分に活かし、建設コストの削減等にその成果を上げつつあります。
- ・ また、費用の縮減、収入の極大化等、開港後の健全な経営の確立に努めており、将来的には、政府出資分株式の市場売却が可能となる条件を満たしていくことは可能であると考えています。
- ・ 今後の経営に関するビジョンについては、当社では、「お客様第一」の徹底、効率的な事業運営と健全経営を掲げた「基本理念」を作成しており、これに従って事業を進めていくこととしています。
- ・ 利用者サービスの観点からは、当社の基本理念に基づき、「お客様の満足度を常に高める魅力あるサービスの提供」という方針に従って、空港をご利用いただく皆様の声を踏まえたサービスの向上に努めます。
- ・ また、利用者負担の軽減については、引き続き建設コスト削減に努めるとともに、開港後の効率的な運営を徹底することにより、できる限り低廉な料金設定を実現し、利用者の皆様により多く当空港をご利用いただけるよう努めます。

基本理念

- 1.世界の最新技術と知識を結集し、21世紀にふさわしい、利便性・経済性に優れた競争力のある国際空港づくりに努める。
- 2.「お客様第一」を旨とし、魅力あるサービスの提供を通じて21世紀の国内外の航空ネットワーク発展に寄与する。
- 3.地域に根づいた企業として、環境への配慮に努め、豊かな地域社会づくりに貢献する。
- 4.「オープンでフェア」を企業行動の基本とし、社会から信頼される企業市民となる。
- 5.効率的な事業運営に努め、健全経営を実現する。
- 6.人材育成に努め、自由闊達で風通しの良い企業風土を確立し、企業の活力を最大限に発揮する。

(1998年7月作成)

国際拠点空港の民営化に関する関係者ヒアリング
ヒアリング事項及び回答

〔ヒアリング事項〕

「中間とりまとめを踏まえた各空港の民営化方策のあり方について」

〔回 答〕

空港の民営化は時代の流れであり、中部国際空港株式会社は、その流れに沿って設立されたと認識している。

地元自治体としては、中部国際空港が安全で利便性に富み、かつ経済性に優れた国際競争力のある空港になることによって、人の交流や経済活動などが活発化し、地域の発展につながっていくことが重要であると考えており、それを実現するに最もふさわしい方策について、今後とも検討するにやぶさかでない。

中間とりまとめでは、民営化の手法として「最終的な結論を得るものではないが、これまでの検討では、上下分離方式が現実的で適切であると考えられる。」とされ、今後、現行法人の出資の取扱いや上物法人に対する規制のあり方等の課題について引き続き検討を深めていく必要があるとしている。

地元自治体としても、これまで、参加は任意であることを前提として、上下分離方式について、検討、協議を重ねてきたところであるが、上記の出資の取扱いや規制のあり方等は、地域の意向の反映や上物法人の競争力にもかかわってくることであり、大きな問題であると考えている。

7月の第2回ヒアリングで述べたように、6月に示された収支試算結果は、同結果資料の冒頭に記述されているとおり、今後、より精緻な条件設定をすることにより、変動し得るものであり、特に中部については経営実績に基づいた数値によるものでないことから、変動の可能性は、より大きく、これだけをもって上下分離方式の是非を判断することは難しい。

また、同ヒアリングにおいて、中部国際空港は、現在、関係者が一丸となって建設に取り組んでいる途上であり、経営実績という共通の判断基準がない中で、多くの関係者の意思統一を図り、早期に結論を出すことは非常に困難な状況である旨も述べたところであるが、その後、特段の状況変化は生じていない。

したがって、早期の意思決定が困難である状況に変わりはないところである。

国土交通省 空港整備部会 ヒアリング

平成14年10月11日(金)

(社)中部経済連合会
名古屋商工会議所

○ヒアリング事項

「中間とりまとめを踏まえた各空港の民営化方策のあり方について」

先ず、「航空行政の検証及び空港整備の基本的方針」のなかで「今後は、大都市拠点空港の整備について、投資のより一層の増大を図ることにより、その早期整備を促進するとともに、一般空港整備、環境対策、航空路整備、空港等維持運営費等の歳出項目について、事業費の更なる徹底した見直しを行なう等、投資の重点化をより一層明確にした空港整備を行なうべきである。」とのお考えは、私共も、まさにそのように認識しているところでございます。

また、「厳しい財政事情の下で、緊急性が高く、事業効果の大きい大都市圏の空港整備事業に重点的に財源配分を行なう必要がある。」とし、更に、中部国際空港について、「今後とも増大する中部圏の航空需要に適切に対応する観点から、予定通り整備を推進する必要がある。」とのお考えを明確に示していただきましたことに、厚くお礼を申し上げます。

私共は、先回のヒアリングでも申し上げましたとおり、国際拠点空港の整備・運営についての国の役割として、空港整備の基本方針の策定、財政支援方策の明確化をお願いしておりましたが、今回そのような考え方が示されたものと受けとめております。

しかしながら、私共としては、「国際空港の民営化」にあります、「上・下分離案」の選択について、現時点では参加の意を表明することは出来ないと考えております。

これにつきましては、先回のヒアリングで申し上げましたことの繰り返しになりますが、改めまして意見を述べさせていただきます。

まず、私共は、「民営化」の認識につきましては、中部国際空港株式会社は、P F Iの先導的モデル事業としての位置付けの下、商法上の株式会社としてスタートいたしております、すでに民営化されているものと考えております。

会社発足時から、経済性、利便性に優れ、空港を利用されるすべての方にとって使い勝手のよい空港の実現を目指し、創意工夫をこらし、民間のセンスで事業を進めて参っております、建設コストの削減や工期の短縮をはじめとする各般に亘り、着実にその成果を挙げつつあります。

そうしたことから、現行の中部方式はこれまでのところかなりうまくいっていると理解しておりますし、民営化のモデルとしても意義のある方式ではないかと思っております。

また、今回の「上・下分離案」では上下分離後の出資の取扱いや、下物法人の経営の効率性をチェックする仕組み、さらには下物法人の全体像が、必ずしも十分に示されていないことに加え、特定債務処理勘定の設置、また、法人の設立方式次第では上物法人が下物法人の子会社になる可能性もあり、下物法人のみならず上物法人の経営の自由度、経営責任が不明確になるのではないかな等の懸念を払拭することができません。

次に、国際拠点空港の整備や大規模な機能改良、さらには災害復旧等の際、その整備・運営を民間が手がける場合においても、本来、国が果たすべき財政支援などの役割は変わるものではありません。

従って、災害復旧などへの国の支援は、「上・下分離案」への参加の有無にかかわらず行なわれるべきではあり、民間活力を活かし社会資本整備を行なおうとする流れのなかで、国の関与を明確にした制度を設立すべきではないかと考えます。

中部国際空港はご承知のとおり、2005年春の開港まで、二年半を切り、空港本体のみならず、アクセス等の関連工事も最盛期にさしかかり、まさに正念場を迎えようとしております。

このような空港建設の大切な時期に、中部を含めた国際拠点空港の経営形態の見直しの検討が進められておりますことは、事業主体であります空港会社をはじめ関係者に戸惑いと混乱を生じさせております。

とりわけ、中部国際空港の出資金の50%を占める700社を超える民間の株主は現在のスキームを前提に出資に応じており、また、金融機関の融資の可否の判断においても現在の経営形態が今後も続くことを前提として融資に応じております。

そうしたことから、経営形態の変更となる「上・下分離案」の検討が行なわれつつあるということ自体が、今後の資金調達に重大な支障をきたすのではないかと危惧しているところでございます。

私共では、現在、2005年春の中部国際空港開港に向け関係者一丸となって事業の推進に取り組んでおりますし、なによりも中部国際空港は、成田、関空と異なり、開港前の段階であります。

このような時期に、会社経営の根幹にかかわる制度変更を選択するかどうかについて早急に結論を得ることは極めて困難であり、出資者、債権者に動揺を与えるようなことは回避していただきたい、と考えております。