

国際拠点空港の民営化に係る関係者ヒアリング の結果の概要について

平成 1 4 年 6 月

国土交通省航空局

国際拠点空港の民営化に係る関係者ヒアリングの結果の概要について

関係者ヒアリング実施日・対象者・出席委員

5月27日(月)：新東京国際空港公団、千葉県：市村委員

5月29日(水) 愛知県等関係自治体、
中部経済連合会及び名古屋商工会議所：森地委員、市村委員

6月3日(月)：関西国際空港㈱、大阪府等関係自治体
関西経済連合会、中部国際空港㈱：森地委員、市村委員

この他、5月31日(金)に定期航空協会からも意見が提出されており、その内容も合わせて取りまとめた。

以下、大阪府等関係自治体・愛知県等関係自治体をそれぞれ「大阪府」・「愛知県」と、中部経済連合会及び名古屋商工会議所を「中部経済連合会」という。

1. 各空港において、民の役割を増大させるという民営化に向けた検討を行うことは賛成か。

ほぼ全ての関係者から、「国の役割を明確にしつつ、民間に委ねられるものは民間に委ねるという方針」については、賛成との意見が出された。なお、中部会社から、「三つの国際拠点空港の中で最も民営化が進んだ形態で事業を進めてきた経験から、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い」との意見が示された。

[新東京国際空港公団・関西国際空港株式会社]

国の役割を明確にしたうえで、民間の経営になじむ部分について民営化に向けた検討を行うことは賛成。

[千葉県・大阪府]

国際競争に対抗し得る、国際水準の魅力を備えた、旅行者にとって利用しやすい空港とするために、民営化すべき。

[中部国際空港株式会社]

中部の場合、商法上の株式会社を国が指定して空港の管理運営に当たらせる仕組み。三つの国際拠点空港の中では、最も民営化が進んだ形態。これまでの建設工事においてはこのスキームを踏まえて、民間経営の利点を十分生かすことができたと考えており、その経験からは、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い。

[愛知県]

「民に委ねられるものは民に」との考え方のもと、空港について民営化に向けた検討を行うことには基本的に賛成。中部会社は、この流れに合わせて民間企業として設立されたと認識。

[中部経済連合会]

一般論としては、国の役割を明確にした上で、「民に委ねられるものは民に委ねる」との方針は、賛成。国の役割としては、空港整備事業の基本方針の策定と財政支援が重要。

[定期航空協会]

空港運営の効率化を図ることを目的として、空港運営に民間経営の手法を取り入れることについて検討を行うことは、建設事業の効率化を推進することと併せて、重要な課題であると認識。

関西空港・中部空港においては、独立採算制が株式会社形態で採用されたメリットが既に活かされている。公団形態である成田空港については、空港運営の効率化と非航空系収入の増大が一層期待できる民営化について検討を行うことが有意義。

なお、民営化を検討するに当たっては、空港を魅力ある投資対象とするようなスキームを構築することと同時に、空港の公共性と独占性にかんがみ、情報公開の徹底を図るとともに、効率化を推進する経営インセンティブの付与、価格規制及び非航空収入の一部を利用者に還元する仕組み（Single Till）の導入等を実施する必要がある。

2. 現行法人の形態のままで、早期の完全民営化は可能だと考えるか。

成田・関西については、現行法人の形態のままで早期の完全民営化の可能性について否定的な意見が出された。また、中部については、現在の中部会社が「民営化の成果を上げつつある」（中部会社）との意見が出された。

[新東京国際空港公団・千葉県]

国際拠点空港の整備、環境対策・共生策等の確実な実施は民営化になじまないものであり、現行法人形態（一体）のままで早期完全民営化は困難。

[関西国際空港株式会社・大阪府]

関西会社としては長期的に二期事業を含めた経営は十分に成り立つと考えているが、同社の場合、立地コスト等の負担が大きく、また二期事業推進等への国の関与も引き続き必要であることから、現行法人の形態のままで早期に完全民営化を図ることは困難。

[中部国際空港株式会社]

中部会社は商法に基づいて設立された民間会社。

事業開始当初、開港後5年強程度で単年度黒字転換、10～15年程度で累積損失解消を見込んでおり、民営化の実を上げつつある。

仮に目標時期を大幅に早めるということであれば、国をはじめとする財政支援の拡充が不可欠。

[愛知県]

空港会社から、「事業開始当初、開港後5年強程度で単年度黒字転換、10～15年程度で累積損失解消を見込んでおり、民営化の実を上げつつあると考えている。」と聞いている。

[中部経済連合会]

中部会社は、既に国の役割を明確にした上で「民営化」がなされている。

3. 民営化に当たり、重視すべき事項は何か。

成田の関係者からは、経営の自由の確保、責任の明確化等についての指摘がなされ、関西の関係者からは、財務構造・債務の償還確実性等についての指摘がなされた。また、中部の関係者からは、予定通りの開港、経営の自由の確保及び経営責任の明確化について指

摘がなされた。

[新東京国際空港公団]

民営化後の円滑な事業遂行を図るため、民間企業である上物法人、公的法人である下物法人、及び国の責任分担を明確化。

下物法人による国際拠点空港の整備、環境対策・共生策等の確実な実施を担保。

経営判断に基づく自由な事業展開が可能となるよう、上物法人の規制をできるかぎり廃止。

上物法人の上場及び格付けの支障となる要因を極力排除した制度設計。

[千葉県]

民営化に当っては、これまで国・公団が地域に約束してきた、下記事項の確実な実施が保証されることが絶対条件。 2,500m平行滑走路の完成。 成田新高速鉄道等のアクセス整備。 騒音対策の継続・充実。 地域振興策・共生策の継続・充実。

[関西国際空港株式会社]

当社では二期事業の推進等の課題を負っており、今後とも多額の増資、資金調達等を要する。このため、民営化に当たっては十分にマーケットから評価されるように、現在の資産、負債、資本の適正化が重要。また、民間株主をはじめ、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。

二期事業を円滑に実施する上では、無利子資金（出資、無利子借入）ならびに民間金融機関等からの有利子資金の円滑な調達が極めて重要。特に、利益配当等株主（特に民間株主）の権利保護、ならびに有利子資金について上下分離後における債務主体の明確化及び債務償還の確実性確保措置が不可欠。

[大阪府]

民営化が国際競争力の強化につながるためには、スタート時点で民営化法人が過大な負担を背負うことのないよう（有利子負債の分離など）経営基盤の強化を行うとともに、民営化法人の経営に関する規制緩和なども含め、民営化の制度設計を行うことが必要。

[関西経済連合会]

民営化の課題としては、自己の経営努力を前提とし、国際競争力ある利用料、利便性の高いサービスを提供しつつも、安定的な経営が可能となる条件整備（経営組織、財務構造）が必要。株主資本利益率の向上だけが課題ではない。

また、国の空港立地政策により生じたコストのアンバランスへの対応として、空港運営の民営化にあたり、スタートラインを同じにする意味で、一定の平準化が必要ということには賛成。

[中部国際空港株式会社]

中部空港については、利便性の高い新空港を予定に遅れることなく開港させることが至上命題。民営化をさらに進めるとすれば、それにより空港利用者の利便が高まる必要がある。また、株式会社である以上、出資者のためにも、経営の安定と採算性が確保されることが不可欠。そのためには、経営者の経営努力が報われる仕組みとすると同時に、自らの経営の結果について経営者が責任を取る体制とし、諸料金の設定、設備投資など経営の各方面における自由が十二分に確保されることが必要。

[愛知県]

健全な経営が図られ、空港利用者の安全及び利便性が十分確保されることが重要。民間会社としての経営の自主性等が確保されることも大切。

[中部経済連合会]

民間企業では、経営者がその結果に対して全責任を負う。そのため、民営化に当たっては、経営者に十分な権限と自由が保証されることが必要。

国際拠点空港の整備に当たっては、公団（成田） 特殊会社（関西） 指定法人（中部）と続いてきた民営化の方向を更に促進すべき。

〔定期航空協会〕

国際的にみて割高な我が国の交通インフラに係る利用コストの低減を通じ、経済の再活性化を図ることは、航空分野においても最も重要な課題のひとつ。空港運営の効率化と非航空系収入増大をはじめとする民営化の成果が利用者に還元される仕組みが構築され、将来に亘り、航空輸送産業全体が健全に発展し、我が国経済が活性化することを期待。

4. 上下分離案について

用地・基本施設の保有と空港運営が切り離されることについてのメリット・デメリット

成田の関係者、関西の関係者からは、早期の完全民営化を目指す場合には、上下分離案が現実的であるとの意見が示された。

千葉県については、国土交通省が提示した三空港一体での上下分離方式ではなく、成田空港単体での上下分離方式が妥当であるとの意見が示されている。

中部関係者からは、「上下分離した場合には仕組みが複雑になって効率性が損なわれる可能性があると同時に、経営の自由度が損なわれるのではないか」との懸念が示されたほか、「具体的な内容を示すデータがなく、判断できない」と意見を保留するコメントも示された。なお、「民間企業である中部については、制度の設計に際して参加が任意とされることが前提」（愛知県）「仮に上下分離する場合でも、基本施設まで下物法人に区分するかどうかについては、慎重に検討する必要があるのではないか」（中部会社）との意見も示された。

〔中部経済連合会〕

（上下分離案を是認したものではないとの前提で）上物法人と下物法人との関係如何による。使用料の算定方法とその金額、上物法人の事業運営に対する下物法人からの制限の有無等によりメリット・デメリットの評価が変わる。具体的内容を示すデータ等の提示がなく、判断できない。

【メリット】

〔新東京国際空港公団・関西国際空港株式会社〕

公的な部分と民営化になじむ部分を分離してそれぞれの機能に特化させることにより、それぞれの経営体制の持つ特性を最大限に発揮できる点。上物法人がより効率的な空港運営を行うことができる経営体制が確立される点。

〔大阪府〕

上物の経営主体の基盤整備にかかるコスト負担が大幅に軽減されることにより、機動性のある空港運営、国際競争力の強化が期待できる。

〔関西経済連合会〕

官民の役割分担を再構築し、官の戦略的な空港整備と民間経営手法による空港運営の効率化やサービスの向上が図られる。

〔愛知県〕

債務負担の軽減及び災害時等に下物法人が国の補助を受けられることが考えられる。

【デメリット】

〔新東京国際空港公団〕

資金・人事の一体性の欠如や建設・運営のノウハウの分断、下物法人による不採算投資などの懸念。特に投資に関する両法人間の調整機能が必要。

〔中部国際空港株式会社〕

基本施設は空港経営の根幹をなすものであり、経営主体がP T B（旅客ターミナルビル）などと一体として保有・管理していくのが経営責任から当然。却って、分離した場合には仕組が複雑になって効率性が損なわれる可能性があると同時に、施設使用料の設定という方式を取ることで、経営の自由度が損なわれるのではないかという危惧がある。

また、仮に上下分離する場合でも、基本施設まで下物法人に区分するかどうかについては、慎重に検討することが必要。

〔愛知県〕

二つの法人が一つの空港を保有・整備・管理運営することになり、仕組みが複雑になって効率性が悪くなるおそれがあるとともに、使用料の設定方式によっては、上物法人の経営の自由度が損なわれるおそれがある。

【その他（要検討事項）】

〔大阪府〕

保有と運営が切り離されることに伴い、基盤整備を担当する下物法人と空港経営を行う上物法人の関係の整理が課題。

〔関西国際空港株式会社〕

滑走路等の日常的なメンテナンスにおける責任分担、上物法人の意向に沿った時期や時間帯でのメンテナンス対応、安全性のみならず経営面をも勘案した施設整備やメンテナンスの水準、といった点に関して上物法人と下物法人の連携のあり方について更に検討が必要。

〔中部経済連合会〕

上下分離方式でも、例えば、中部単独で上下分離して、用地は国で買い上げて保有し、基本施設を含む上物は民がやるという考えなら良いのではないか。

特定債務等処理勘定（仮称）の設置の是非

特定債務等処理勘定の設置の是非に関しては、「発生する余剰の範囲内であればやむをえない」（新東京公団）、「立地コスト等のアンバランスを是正することが必要不可欠」（関西会社）と是認する意見がある一方、中部関係者からは、「具体的な数値に基づいた議論がなされていない現時点では、コメントしがたい」（愛知県）、「共通勘定が設置されることについては、経営責任が不明確となり、非効率性が拡大、温存される可能性が高いと危惧」（中部経済連合会）など、判断を控えるコメントが示された。

また、「債務償還後の土地・基本施設の帰属について、方向性だけでも示すべき」(新東京公団)など、さらなる制度設計の深度化の必要性を指摘する意見が示されたほか、「これまでのコスト削減等の成果が、反映されることが必要」(中部会社)との意見も出された。

【肯定的な見解】

〔新東京国際空港公団〕

成田空港において必要な投資、環境対策・共生策等を確実に実施したうえで生じた余剰の範囲内での他空港への支援はやむを得ない。

特定債務の範囲及び額の確定、負担方法や負担割合確定、及びこれらの法的担保が必要。

特定債務等処理勘定に整理された債務の償還期間(延長)の取扱い、土地の元本償還に伴う財務処理(費用計上)の手当て、環境対策等への繰入額と支出額の差額の取扱いなどは引き続き検討。

〔関西国際空港株式会社・大阪府〕

立地コスト等のアンバランスを是正することが必要不可欠。

〔関西経済連合会〕

三空港の経営条件の平準化方法として、三空港間の調整にとどまらず、国際拠点空港の国際競争力強化の観点から、国の空港整備財源における一般財源の拡充が図られることが必要。

【否定的な見解】

〔千葉県〕

三空港の下物法人を統合することについては、国際競争力の低下という問題があり、是認できない。(他空港建設によって生じた多額の債務償還負担を、30年間という長期にわたり転嫁されることによって、成田空港の自由で活力ある経営が阻害され、国際水準の魅力と快適性を有する空港づくりが困難となる。)

〔中部経済連合会〕

共通勘定が設置されることについては、経営責任が不明確となり、非効率が拡大、温存される可能性が高いと危惧。

用地造成費等立地に係るコストについて、一旦三空港分のコストを一つの勘定にプールし、経営体力に従って各空港が負担することは、経営体力強化への努力を妨げる。

〔定期航空協会〕

国際線拠点三空港は、後背地需要に支えられた航空ネットワークが形成。利用圏も明確な棲み分けが存在し、空港間競争、とりわけ成田と他の二空港との間の競争は限定的。競争条件を平準化する必要性は少ないのではないか。

特定債務勘定を通じて成田空港の利益が他二空港の債務償還に充当されるスキームについては、成田空港の投資価値が減じられるという懸念。また、特定債務勘定による過去の債務のアンバランスについては是正を行ったとしても、「海上空港特有のリスク(将来の地盤の改良等)」を抱える関西・中部空港の完全民営化(株式上場)が可能かという点も併せて懸念。

これらの点に明確に答を出すためには、株式上場のノウハウを持つ専門家を交えた定量的分析が必要。

【その他】

〔新東京国際空港公団〕

上物法人の株式売却収入については、下物法人の当該空港の空港整備勘定、特定債務等処

理勘定に係る債務の償還財源にも充当すべき。その際、上物法人が支払う施設の使用の対価と特定債務等処理勘定負担額への反映方法を法律等で明記すべき。

特定債務等処理勘定に整理された土地の既往債務の償還が終了した時点での処理の明確化が必要ではないか。土地の帰属の明確化。上物法人に帰属するのであれば、その譲渡価額の考え方の明確化。下物法人に帰属するのであれば、その時点での施設使用料設定方法の明確化。

[関西国際空港株式会社]

土地元本償還期間は、道路等の例に倣い、50年程度まで延伸すべき。

[大阪府]

特定債務等処理勘定の対象範囲については、海上空港建設の経過を踏まえた取扱いが必要。

[中部国際空港株式会社・愛知県]

空港プロジェクトにおいては、国の財政的支援が不可欠だが、特定債務等処理勘定については、施設使用料の内容や下物法人の収支、上物法人に対する規制内容等との関係もあり、一概に評価し難い。少なくとも、これまで地元をあげて努力してきたコスト削減等の成果が、当該空港の施設使用料の設定などにおいてきちんと反映される制度とすることが必要。

[中部経済連合会]

(上下分離案を是認したものではないとの前提で) 特定債務等処理勘定設置の目的が、関西空港の救済ではなく、空港間の利用者負担の不公平を是正するためのものであるなら、その不公平の具体的内容と規模を明確にした上で、設置の是非を検討すべき。立地政策に基づく利用者負担の不公平としては、空港アクセス整備にかかわる費用等様々なものが考えられ、これらを全て含めて完全に平準化することは不可能。

施設使用料の設定方式

施設使用料については、上物法人の経営の自由を損なわず、収益拡大の意欲を削がない制度にすることが必要(新東京公団・関西経済連合会・中部会社・愛知県)との意見が大勢を占めたが、具体的な算定方法としては、費用をベースとして算定すべきであるとする意見と、収入をベースとして算定すべきであるとする意見の、異なる意見が出された。

[新東京国際空港公団]

上物法人の料金交渉において、施設使用料が明確な経費であることが主張できるように、負担根拠及び算定方式等を法律などで定めること、上場の支障にならない方式とすること、上物法人の収益拡大に対するインセンティブが働く方式であることが必要。

施設使用料のうち施設の使用の対価と特定債務等処理勘定負担分を明確にするとともに、特定債務等処理勘定負担分の損金処理(税金上での費用処理)を確実に担保することが必要。

下物法人が、その事業の確実な実施に必要な収入を確保できることが必要。

特定債務等処理勘定に整理された土地に係る既往債務の償還が終了した時点での下物法人の償却資産の取扱いの明確化が必要。

[関西国際空港株式会社]

上物法人の経営安定化を考慮した方式(上物会社の収入をベースとした算定方法)とすべ

き。単純比例の歩合制であれば、営業努力に対する逆インセンティブにはならず、定期的に（例：3年毎）下物法人の収支を再評価した上でその歩率を見直せば、下物法人の費用を勘案した形となる。下物法人の費用をベースとした算定方法では、上物法人に突発的な収入減が生じた場合、経営を圧迫しかねない。

土地の元本部分を償還対象とする場合は、土地の元本償還見合い分を地上権として資産計上し、地上権未払額を負債計上する（損益計算上の費用に計上しない）ことを検討すべき。

〔大阪府〕

コストに基づく考え方だけではなく、上物法人が経営する国際拠点空港の競争力向上の観点からも検討されるべき。

〔関西経済連合会〕

経営努力へのインセンティブが効果的に働くような観点から設定されるべきである。

〔中部国際空港株式会社〕

施設使用料は、会社経営を左右するものであり、民間経営のメリットを損なわない制度とすることが必要。具体的には、経営の自由度を狭めないよう、できる限り設定範囲を抑制すること、経営努力が損なわれない設定とすること（収入ベースの設定とすると、設定の方法にもよるが、経営上は逆インセンティブとなるおそれがある）、経営の安定性を阻害しないこと等が挙げられる。

〔愛知県〕

上物法人の経営の自由度が損なわれず、経営努力が報われるようなより良い方式を、成田、関空及び中部の公団・会社関係者の意見を十分に聞いて検討すべき。

〔中部経済連合会〕

（上下分離案を是認したものではないとの前提で）空港の需要規模に応じて発生する空港の維持運営費（ランニングコスト）やターミナルの維持整備費、また基本施設の整備に係るコストに見合う施設使用料について、各空港がそれぞれ負担することは当然。

現行法人の承継先と上物法人の設立形態

〔新東京国際空港公団〕

上物法人の株式売却収入を下物法人のそれぞれの空港整備勘定や特定債務等処理勘定に係る債務の償還財源に充てることができる資本関係（下物法人が上物法人の親会社）とすることが必要。

下物法人が資本関係に基づく株主としての権利については、完全民営化までの暫定的な保有であることに鑑み、徒に行使しないこととし、これを担保することが必要。

〔関西国際空港株式会社〕

上物法人が民間会社として健全な経営を行えるような資産・負債の切り分けの考え方にすべき。基本的には、現行資産の具体的な上下法人への帰属のあり方について、土地・基本施設は下物法人、その他の機能利便施設は上物法人に帰属させ、上下法人が承継する負債についても、資産見合いの負債を引き継ぐという方針に対して概ね異存はない。

現時点では現行法人を下物法人に移行し、上物法人を新規に設立する方式が望ましいのではないかと考えているが、今後専門家等の意見も踏まえつつ当社においても鋭意検討する。

〔大阪府〕

早期に具体的な制度設計を示すべき。地元自治体や経済団体にとって、新たな負担とならない方策を採ると同時に、これまでの出資金についても不利益を生じないことが前提。

[中部国際空港株式会社]

出資者の利益が阻害されないとともに、自由な会社経営が阻害されないような方式とすることが必要。

[愛知県]

地域の意向が反映されるような設立形態を望む。

現在の出資者の上下分離後の出資の取扱い

現行の出資者による出資の取扱いについては、出資者に不利益を与えないことを前提とすべきであるとの意見が大勢を占めた。また、開港を間近に控えた重要な時期に経営形態を大幅に変更しようとする案の検討により「増資・融資の観点からは、資金調達に重大な支障が出かねない状況にある」(中部会社)との意見も示されている。

[新東京国際空港公団]

成田についてみれば出資者は国のみであるので、問題は生じない。

[関西国際空港株式会社]

既存出資者の利益を損ねることのないようにし、関西プロジェクトにおいて今後見込まれる増資依頼を円滑に進めることが重要不可欠。具体的な出資の取扱いについては株主の意向を最大限に配慮しつつ慎重な検討が必要。

[大阪府]

地元自治体や経済団体にとって、新たな負担とならない方策を採ると同時に、これまでの出資金について不利益を生じないことが前提。

[関西経済連合会]

民間出資分については、上物法人に引き継ぐべき。

今後、上物法人の経営の安定化、下物法人の債務償還の確実性について、具体的な検証のために、B/S、P/Lの経営シミュレーションを早期に行い、関係者の議論を深めることを望む。

[中部国際空港株式会社]

民間株主は約700社あり、各出資者は現行の中部会社のスキームを前提に出資。スキームを変更する場合の上下法人への出資等の取り扱いが不明なため、出資の見直しにつながる可能性は否定できない。

民間主要株主の間では、下物法人への出資は考え難いとする意見が多いのが現状。

[愛知県]

出資者の意向を十分反映した取扱いがされることが重要と考える。

[中部経済連合会]

各出資者の意向を反映し、各出資者の不利益とならない扱いとすべき。

既に一部の株主からは、制度の詳細が明らかにされないままで、経営形態の見直しについて検討が行われているというだけで、今年度の増資要請への対応について、既存の出資分を含めて再検討する必要があるという声もある。2005年3月開港への影響が出ないかと懸念。

[定期航空協会]

空港を魅力ある投資対象とするようなスキームを構築することと同時に、空港の公共性と独占性にかんがみ、情報公開の徹底を図るとともに、効率化を推進する経営インセンティブの付与、価格規制及び非航空収入の一部を利用者に還元する仕組み（Single Till）の導入等を実施することが必要。

上物法人に対する規制のあり方

上物法人の空港運営における規制のあり方については、自由な経営が確保されるよう規制を最小限とすべきとの意見が示された。

[新東京国際空港公団]

民営化後の規制は最小限にすることが必要。

民営化までの助走期間（公団である間）においてもできる限りの規制緩和を図り、民営化への準備ができることが必要。

[関西国際空港株式会社]

上物法人が完全民営化を目指すことも踏まえ、上物法人の自立的経営が図られるよう、法令に基づく規制や行政指導等については最小限のものとすべき。

[大阪府]

競争力強化、自立的な経営確保の観点からは、可能な限り少なくすることが必要。

[中部国際空港株式会社]

上物法人は、着陸料の設定など実際の空港運営にあたるため、極力自由な経営が担保されるべきであり、規制は最小限とすべき。

[愛知県]

完全民営化をめざすのであるから、上物法人の民間活力を最大限生かせるよう、必要最小限の規制にすべき。

[中部経済連合会]

具体的な内容の説明がなく判断できない。一般論としては、上物法人が利用者の利便性の向上と利益の確保のため、独自の創意工夫が最大限に発揮できるよう、社会一般の規制にのみ従うこととし、空港固有の危機管理等に関すること以外は、特別の規制はすべきでない。

その他

[千葉県]

三空港の下物法人を統合することについては、責任体制の不明確化という問題があり、是認できない。（成田空港の下物法人が「支社化」してしまい、成田空港の歴史や地域実態を踏まえた、適切かつ機動的な対応をすることが困難になる。）

[関西国際空港株式会社]

現在、用地造成会社及び子会社の金融機関からの借入に際しては関西会社の債務保証を付与。上下分離に際しても、上下法人の連帯保証が必要ではないか。

[中部経済連合会]

将来構想の実現に向けて、今回の上下分離案が足枷とならないかを懸念。

5. 地域統合案について

地域統合案に対しては、「成田は国際拠点空港、羽田は国内拠点空港という役割が既に決まっており、合体したとしても、メリットが見込めない」(千葉県)「羽田の債務の引受に伴い、早期完全民営化が困難となる」(新東京公団)「関西会社の抱える有利子債務と累積損失、並びに伊丹の収支に鑑みれば、現時点では収支採算性が確保されるとは思えない」(関西会社)との否定的な意見が出されたほか、この案の実施を積極的に支持する意見は出されなかった。

同じ都市圏内の空港が合併すれば、空港運営の柔軟性が確保できるとの指摘についての評価

[新東京国際空港公団]

従来の成田国際、羽田国内の基本原則は維持すべき。成田の国内線の充実や羽田とのアクセス向上のための施策を推進することが、空港運営の柔軟性を確保する上では現実的。

地域統合案のメリット・デメリット

【メリット】

指摘なし。

【デメリット】

[新東京国際空港公団]

羽田の債務の引き受けに伴い、早期完全民営化が困難となる。機能分担の見直しは、成田国際の基本原則維持から反対。航空会社等の二重投資につながり、ひいては利用者負担の増加につながるため、非経済的。

[千葉県]

地域統合案に関しては、次の理由により賛成できない。公的主体が存続しないため、これまで国・公団が地域に約束してきた事項の継続実施が保証されない。「成田は国際拠点空港、羽田は国内拠点空港」という役割はすでに決まっており、合体したとしても、両空港の柔軟運営というメリットが生ずることが見込めない。

[関西国際空港株式会社]

関西会社の抱える有利子債務と累積損失、ならびに伊丹の収支(着陸料、環境対策費)に鑑みれば、現時点では両空港が合併しても、環境対策費等について国の負担が継続しない限り、収支採算性が確保されるとは思えない。

[大阪府]

具体的な評価は、詳細な制度設計によるが、わが国の国際拠点空港全体の競争力の向上には、上下分離案が適切。

その他

[中部国際空港株式会社]

中部は本件に該当しない。

[愛知県]

今回の国土交通省案に限らず、種々の地域統合案についても検討するに値する。

[中部経済連合会]

他地域のことであり詳細を承知しないので、判断できない。

6. その他、意見・要望等

今後の議論の進め方について

[千葉県]

現時点では、民営化後の使用料予定額、経営収支試算など重要な情報が明らかとなっていないので、早期に情報を提供すべき。また、より具体的な制度案を煮詰めていく過程において、千葉県等地元自治体の意見の反映に努めるべき。

[愛知県]

具体的な議論ができるよう、できるだけ早く上物法人及び下物法人の収支採算の試算結果及びその前提条件、施設使用料の設定方式及び額等を示し、その後、再び関係者の意見、要望等を聞く機会を設けるべき。

現在の空港運営法人より、上下分離案に係る制度の詳細についての意見

[新東京国際空港公団]

- (1) 新東京公団の民営化に伴う収益事業展開には、2005年の第1旅客ターミナルビル南棟完成が極めて重要なタイミング。民営化、上下分離及び三空港統合のタイミングとプロセスについて十分な検討が必要。
- (2) 区分経理の確実性のための法的担保が必要。(空港別積立金制度の創設、勘定間の流用禁止条項の明文化等。)

[関西国際空港株式会社]

- (1) 用地造成を行う用地造成会社は、埋立免許権者及び漁業補償、工事請負等の契約主体であり、今後の円滑な事業推進のためには利害関係者等との信頼関係の維持が必要で、それを十分担保する措置が不可欠。
- (2) 大規模災害等のリスクに対する公的支援のあり方についてより明確化すべき。

空港の地元の自治体より、空港整備、上下分離案に係る制度の詳細についての意見

[千葉県]

- (1) 成田空港は、「単独上下分離」方式で民営化すべき。
- (2) 成田空港の整備・充実に図ることは国家的課題と認識。このため、多くの千葉県関係者がゲリラ活動による被害を受けながらも、千葉県及び地元市町村は一体となって協力してきた。今後、国際的に競争できる水準と快適性を有する空港としていくために、一層の整備、改善が急務であると考えており、今後も国・空港公団・県・市町村・関係者などが一致協力して全力を尽くすべき。

[大阪府]

- (1) 空港運営における競争力や効率性を確保するためには、空港整備財源のあり方（空港整備特会の見直し、拡充等）についての検討が不可欠。
- (2) 上下分離方式による空港経営にあたっては、空港の運営に関連する地元との調整課題について、その責任の所在を明確にするべき。

中部関係者より、現在の中部会社についての意見

[中部国際空港株式会社]

- (1) 中部空港プロジェクトは、前例のない仕組みで行われている。中部会社は民間色の強い組織で、いわゆるPFIの精神に沿った形で民間活力を最大限活かすべく、全社をあげて懸命にコスト削減に取り組み、実際に成果を上げてきているところ。これは中部方式が実際に成果を上げたものと考えており、他のスキームにおいても同じような成果が上げられたかについては確信がない。
- (2) 予定どおりの開港、開港後の健全経営の確保を実現できるかどうかは、これからの経営努力次第。長期化する不況の影響で航空需要が低迷しており、空港経営は厳しい状況。
- (3) 開港三年前という重要な時期に、空港会社の経営形態を大幅に変更しようとするのが資金調達に、ひいては事業の遂行に支障をきたさないか危惧。

[愛知県]

- (1) 民間企業である中部については、参加が任意とされることが前提。
- (2) 次のような制度であれば、中部にとって意義がある。 空港会社の競争力が高まる。 地元の負担が今以上に増えない。 地元の意向が、空港の管理運営や、将来構想等の今後の空港整備に反映される。 三空港それぞれの資金スキーム等の差で不公平が生じない。
- (3) 将来的な国の株式売却に際しては、適切な対応がなされるべき。

[中部経済連合会]

- (1) 国際拠点空港の戦略的整備が急務との認識には、大いに賛成。官民の適切な役割分担の必要性についても賛成。しかし、国の役割は、空港整備事業の基本方針と財政支援方を明確にすることであり、空港の整備・運営については民間の自助努力に任せるべき。
- (2) 上下分離案については、具体的な数字が示されていないし、中部会社の空港経営が今後どうなるのか、従来の経営努力がどう生かされるのかも判然としない。共通勘定の設置に

については、経営責任が不明確になり、非効率が拡大・温存される可能性が高いと危惧。現在の案だけに囚われず、最良の方策を検討することが必要。

- (3) 現在の中部会社は、国の役割を明確にした上で民営化がなされているものと認識。同社は、建設費の縮減や工期短縮に大変な努力をしており、その成果は結実しつつあって、現在の中部方式はうまく機能。
- (4) 国際拠点空港は、現行の事業スキームや空整特会の枠に囚われずに、新たな財源による国費の追加投入も視野に入れて整備することが必要。それがないと考えられる今回の上下分離案によって着陸料等の利用者負担が高い三空港の国際競争力を改善できるのか懸念。
- (5) 民間の株主は、上下一体方式を前提として出資に応じたのであって、詳細が見えないまま経営形態の見直しの検討が行われているというだけで、今年度の増資を再検討するといった声もあがっており、2005年3月開港への影響が出ないかと懸念。
- (6) 中部は開港前で、空港経営について他の二空港並みの確実性の高い見通しができない。また、2005年3月開港に向け関係者一丸で取り組んでいる時期に、会社経営の根幹にかかわる大きな制度変更を選択することは、少なくとも中部に大幅なメリットがなければ困難。

定期航空協会からの意見

[定期航空協会]

- (1) 今後の空港整備の大方針として、国際航空需要を受けるための成田、関西、中部の進行中の事業と、国内航空ネットワークのボトルネック解消としての羽田再拡張事業に重点化して推進していくという点については、賛成である。
- (2) 羽田再拡張事業については、純粋一般財源を増額して対応する価値がある。
- (3) 関西の二期事業については、空港容量に余裕が生じると判断される場合には、土地造成より先の部分につき実施時期を見直す必要。

今後の基本的な対応方針

1. 民営化の検討の方向について

ほぼ全ての関係者から、「国の役割を明確にしつつ、民間に委ねられるものは民間に委ねるという方針」については、賛成との意見が出された。また、中部会社から、「三つの国際拠点空港の中で最も民営化が進んだ形態で事業を進めてきた経験から、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い」との意見が示された。

このため、今後とも、民営化方策の具体化に向けた検討を行っていくことが適切であると考ええる。

2. 三民営化案の今後の取扱いについて

(1) 上下分離案について

総論

成田の関係者、関西の関係者からは、早期の完全民営化を目指す場合には、上下分離案が現実的であるとの意見が示された。

千葉県については、国土交通省が提示した三空港一体での上下分離方式ではなく、成田空港単体での上下分離方式が妥当であるとの意見が示されている。

中部関係者からは、「上下分離した場合には仕組みが複雑になって効率性が損なわれる可能性があると同時に、経営の自由度が損なわれるのではないか」との懸念が示されたほか、「具体的な内容を示すデータがなく、判断できない」と意見を保留するコメントも示された。なお、「民間企業である中部については、制度の設計に際して参加が任意とされることが前提」(愛知県)「仮に上下分離する場合でも、基本施設まで下物法人に区分するかどうかについては、慎重に検討する必要があるのではないか」(中部会社)との意見も示された。

このため、本日晒された収支試算結果等も踏まえ、関係者との意見交換等を行いつつ、さらに制度設計について深度化を図っていくこととするのが適切であると考ええる。

各論点について

特定債務等処理勘定の設置の是非、施設使用料、出資の取扱い、上物法人に対する規制のあり方等の各論点については、以下のとおり関係者間での意見の相違もみられることから、収支試算結果等を踏まえ、関係者との意見交換等を行いつつ、さらに検討を進めていくことが適切であると考ええる。

○特定債務等処理勘定について

この点については、「発生する余剰の範囲内であればやむをえない」(新東京公団)「立地コスト等のアンバランスを是正することが必要不可欠」(関西会社)と是認する意見がある一方、中部関係者からは、「具体的な数値に基づいた議論がなされていない現時点では、コメントしがたい」(愛知県)「共通勘定が設置されることについては、経営責任が不明確となり、非効率性が拡大、温存される可能性が高いと危惧」(中部経済連合会)など、判断を控えるコメントが示され

た。また、「債務償還後の土地・基本施設の帰属について、方向性だけでも示すべき」(新東京公団)など、さらなる制度設計の深度化の必要性を指摘する意見が示されたほか、「少なくともこれまでのコスト削減等の成果が、反映されることが必要」(中部会社)との意見も出された。

○施設使用料について

この点については、上物法人の経営の自由を損なわず、収益拡大の意欲を削がない制度にすることが必要(新東京公団・関西経済連合会・中部会社・愛知県)との意見が大勢を占めたが、具体的な算定方法としては、費用をベースとして算定すべきであるとする意見と、収入をベースとして算定すべきであるとする意見とに分かれた。

○現行の出資者による出資の取扱い等について

この点については、出資者に不利益を与えないことを前提とすべきであるとの意見が大勢を占めたが、開港を間近に控えた重要な時期に経営形態を大幅に変更しようとする案の検討により「増資・融資の観点からは、資金調達に重大な支障が出かねない状況にある」(中部会社)との意見も示されている。

上記の各論点以外にも、空港運営における規制のあり方について、自由な経営が確保されるよう規制を最小限とすべきとの意見が示された。

(2) 現行法人個別民営化案について

成田・関西については、早期の完全民営化の可能性について否定的な意見が出された。また、中部については、現在の中部会社が「民営化の成果を上げつつある」(中部会社)との意見が出されてた。

このため、今後も、関係者から意見を聞きつつ、上下分離案との比較においてそのメリット・デメリットを精査していくことが適切ではないかと考えられる。

(3) 地域統合案について

地域統合案に対しては、「成田は国際拠点空港、羽田は国内拠点空港という役割が既に決まっており、合体したとしても、メリットが見込めない」(千葉県)「羽田の債務の引受に伴い、早期完全民営化が困難となる」(新東京公団)「関西会社の抱える有利子債務と累積損失、並びに伊丹の収支に鑑みれば、現時点では収支採算性が確保されるとは思えない」(関西会社)との否定的な意見が出されたほか、この案の実施を積極的に支持する意見は出されなかった。

このため、今後も、関係者から意見を聞きつつ、現行法人個別民営化案同様、上下分離案との比較においてそのメリット・デメリットを精査していくことが適切ではないかと考えられる。

2. 今後の検討の進め方について

関係者からは、「具体的な議論ができるよう、上物法人及び下物法人の収支採算の試算結果及びその前提条件、施設使用料の設定方式及び額等を示し、再び関係者の意見、要望等を聞く機会を設けるべき」(愛知県)との意見が出されていることから、本部会において示された資料をもとに、近日中に再度関係者ヒアリングを実施することが必要であると考えられる。

		成田空港関係		関西空港関係			中部空港関係			定期航空協会
		新東京国際空港公団	千葉県	関西国際空港株式会社	大阪府	関西経済連合会	中部国際空港株式会社	愛知県	中部経済連合会	
	施設使用料	・明確な経費であることが主張できるよう負担根拠、算定方法を法令で明記すること ・上場の支障にならないようにすること ・上物の収益拡大に対するインセンティブが働く方式 ・施設使用の対価と特定債務等処理勘定負担分の明確化 ・特定債務等処理勘定負担分の損金処理（税金上での費用処理）の確実な担保 ・下物法人の収入の確保	コメントなし	・上物会社の経営安定化のため、上物法人の収入をベースとすべき ・定期的の下物の収支にあわせて見直せば、費用ベースと同様となるのではないか。	・コストに基づく考え方のみでなく、競争力向上の観点からも検討されるべき。	経営努力のインセンティブが効果的に働くような観点から設定されるべき。	・民間経営のメリットを損なわないようにすることが必要。 ・経営の自由度を狭めないよう、できる限り設定範囲を抑制。 ・収入ベースの設定とすると、逆インセンティブとなるおそれ	経営の自由度が損なわれず、経営努力が報われる制度の設立が必要	・各空港に発生するコストを各空港が負担することは当然。 ・他空港の立地コストを負担させることとなれば、経営体力強化への努力を妨げることとなる	コメントなし
	現行法人の承継先と上物法人の設立形態	・上物の株売却益を当該空港の債務償還にあてられるよう、下物法人が上物法人の親会社とする。 ・下物法人は株主の権利をいたずらに行使しないことを担保。	コメントなし	・上物法人が健全な経営を行える資産、負債の切り分けが重要で、現在の国土交通省案には異存なし ・現行法人を下物法人とし、上物法人はその子会社とする方式が望ましいと考えるが、今後さらに検討。	・早期に具体的な制度設計を示されたい（出資者の権利保護が前提）。	コメントなし	・出資者の利益の確保、自由な経営の確保が必要。	・地域の意向が反映される設立形態を希望。	コメントなし	コメントなし
	出資の取扱い	・出資は国のみであり、問題は生じない。	コメントなし	・既存出資者の利益を損ねることがないようにすることが必要。 ・今後見込まれる増資依頼を円滑に進めることが不可欠。 ・このため、慎重な検討が必要。	・早期に具体的な制度設計を示されたい（出資者の権利保護が前提）。	・民間出資分は、上物法人に引き継ぐべき。 ・収支試算を早期に行い、関係者の議論を深めるべき。	・現在の出資者は現行スキームを前提に出資。スキームの変更を行うことは、出資の見直しにつながる可能性。 ・民間主要株主の間では、下物法人への出資は考えがたいとする意見が多い。	・出資者の意向を十分反映すべき。	・出資者の意向を十分反映し、不利益にならないようにすべき。 ・すでに一部の出資者からは、今年の増資要請に対して再検討の必要があるとの声もある	コメントなし
	上物法人の規制	・最小限とすること。 ・民営化までの間も規制緩和を図ることが必要。	コメントなし	・上物法人の自立的経営が図られるよう、最小限とすること。	・競争力強化、自立的経営の確保の観点からは、可能な限り少なくする	コメントなし	・極力自由な経営が確保されるべきであり、規制は最小限にすべき。	・上物法人の民間活力を最大限活かせるよう、必要最小限の規制にすべき。	・一般論としては、独自の創意工夫が最大限発揮できるよう、社会一般の規制のみとし、特別の規制はしないことが望まれる。	・空港の公共性・独占性に鑑み徹底した経営情報の公開、空港使用料に対する適切な規制が必要
	その他	コメントなし	・経営責任の不明確化（成田の下物法人を「支社化」し、成田の歴史や地域実態を踏まえた、適切かつ機動的な対応をすることが困難になる）	・上下間の連帯保証が必要ではないか。	コメントなし	コメントなし	コメントなし	コメントなし	コメントなし	コメントなし
地域統合案		× ・従来の成田国際、羽田国内の原則は維持すべき。 ・早期完全民営化は羽田の債務があり、困難。	× ・賛成できない ・公的主体がない。 ・成田国際、羽田国内という役割が既に決まっており、メリットはない	× ・関空会社の債務と累損、伊丹の収支を考えると、民営化は困難。	× ・上下分離案のほうが適切。	× コメントなし	- コメントなし	- ・この案に限らず、種々の地域統合案について検討するに値する	- コメントなし	- コメントなし
その他		・民営化のタイミング（ビル南棟が2005年に完成） ・区分経理の法的担保が必要 ・処理能力の向上の要請	・成田空港を国際的に競争できる水準と快適性を有する空港として整備・充実を図ることは国家的課題と認識。ゲリラ活動による被害を受けながらも県及び地元市町村は一体となつて協力してきたが、今後関係者が一致協力して全力を尽くすべき。	・用地造成会社の取扱い ・災害対応へのリスクに対する公的支援のあり方について明確化してほしい	・国際拠点空港の整備を我が国の最優先課題として捉え、国家的観点から戦略的に行うべき ・空港運営に関連する地元との調整課題について、その責任の所在を明確にすべき	コメントなし	・PFIの精神に沿い民間活力を活かした取組でコスト削減努力（PTBで1万8千件の単価見直し）、他方式でここまでできたか疑問。 ・厳しい経営状況下、一層の国の財政支援が必要。 ・開港に向けて、この議論によりプロジェクトの推進に支障が出る懸念。	・制度の設計に際して中部は参加が任意。 ・次のような内容であれば意義あり（競争力向上、負担増の回避、将来構想実現等の地元意向の反映、資金スキーム等の違いにより空港間で不公平が生じないこと） ・国の株式売却益について、適切な対応が望まれる	・国際拠点空港は新たな財源による国費の追加投入も視野に入れて整備すべき。 ・羽田再拡張は、一般一般財源を増額する価値あり。 ・関空二期は、空港容量に余裕が生じると判断される場合には土地造成より先の部分の実施時期を見直す必要。	