

国際拠点空港の民営化に係る関係者ヒアリング の結果について

平成14年7月

国土交通省航空局

各関係者からの提出意見

・ 概要	1
・ 新東京国際空港公団	4
・ 千葉県	9
・ 関西国際空港株式会社及び関西国際空港用地造成株式会社	11
・ 大阪府	17
・ (社)関西経済連合会	20
・ 中部国際空港株式会社	22
・ 愛知県、岐阜県、三重県及び名古屋市	27
・ (社)中部経済連合会及び名古屋商工会議所	32
・ 定期航空協会	39

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

6月24日(月)：新東京国際空港公団(市村委員出席) 千葉県

6月27日(木)：関西国際空港㈱、大阪府等関係自治体、関西経済連合会、中部経済連合会及び名古屋商工会議所

6月28日(金)：中部国際空港㈱、

7月3日(水)：愛知県等関係自治体

この他、7月1日(月)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. 今回の収支試算結果について、どのように考えるか。

[新東京国際空港公団]

成田空港で生じた余剰の範囲内で、国の政策判断として他空港への支援に充当することは否定するものではない。しかし、投資・経営余力が234億円では、更新投資必要額として十分ではなく、必要な設備投資が実施できない可能性が高い。当方には、更新投資として500億円程度必要だという試算があり、これらを勘案すると、成田の特定債務負担額について、償還期間の延長、上物法人の株式売却収入の充当などによる減額について、更に検証が必要と考える。

[千葉県]

細部の見積り額が不明なので、具体的なコメントをすることは差し控えたい。大規模な組織改革を行う割には、関西会社・中部会社の経営改善効果が必ずしも大きくないように見られる。

[関西国際空港株式会社]

他の案と比べて上下分離案が最も優れていることが改めて数字で示されたものと考えている。また、関西会社について、単独でも十分に収支採算性が確保されることが数字として裏付けられたものと考えている。

[大阪府]

与件の設定根拠や試算方法に不明の箇所があるものの、上下分離案が、他案と比較して最も早期に民営化の効果が期待でき、適切な手法と考える。

今後の詳細設計にあたっては、新体制に移行した直後においても一定の経営余力を確保できる措置が必要であること等について考慮すべき。

[関西経済連合会]

三方策についての今回の試算結果をみると、上下分離案が最も適当な民営化方策と考えられる。

今後、よりよき上下分離案の具体化に向けた制度設計のためには、上物法人の適正な貸借対照表、適切なリスク分担の構築等の様々な事項について考慮する必要があると考える。

[中部国際空港株式会社]

開港前の中部について、他空港のように具体的な経営実績に基づいた試算を行うことは事実上不可能。現在の株主の出資分の取扱いなど、方向の決まっていない事項も多く、これらを合わせた全体としての評価は難しい状況。

[愛知県]

中部の場合、開港前であり、着陸料を始め不確定な要素が多く変動の可能性も大きいことから、その妥当性について判断できかねる状況である。今後、この試算結果も踏まえ、地元関係者で十分検討、協議を重ねていきたいと考えている。

[中部経済連合会]

中部は開港前であり、成田・関西のような具体的な経営実績がなく将来の空港経営について確実性の高い見通しはできない。今回の試算結果は、前提条件次第で数字が変わってしまう懸念がある。また、特定債務等処理勘定が設置されることで経営責任が極めて不明確になり、非効率が拡大、温存される可能性が高いという危惧も拭い去れない。

[定期航空協会]

上下分離方式においては、成田の企業価値が大きく減じられている。三空港がすべて完全民営化できることを前提とすれば、成田の価値減少は他空港の価値増大によって埋め合わされると計算することもできる。しかし、今般の収支予測結果、あるいは海上空港特有のリスク（将来の地盤改良等）を考慮に入れると関西の早期完全民営化は困難と判断され、その結果、今後の基幹空港整備に充当されるべき財源は大きく減少する。このため、まずは成田を単独で民営化し、経営効率化を推進すると共に、その価値について正当な評価を受け、今後の基幹空港の整備財源を確保することが最も適切である。

2. 災害復旧に係る論点について、どのように考えるか。

[新東京国際空港公団]

独立行政法人の災害復旧に要する費用について、第二種、第三種空港と同様に8割の補助を受けられるのであれば、国の主張は理解できる。

[千葉県]

国際拠点空港の災害復旧は、全国民的課題であるので、経営形態の如何にかかわらず、災害の規模等に応じて必要な国庫支援措置を講ずるべきである。よって「経営形態のあり方」とは別に議論することが適当と考える。

[関西国際空港株式会社]

国際拠点空港についても災害復旧のための補助制度を創設すべきであると考えている。上下分離案が最も国からの補助金等の仕組みを構築しやすいことは理解できたが、具体的な制度を早期に示してほしい。なお、災害復旧は、観念的には資産の減損分を復旧するものであるから、増資にはなじまないと考えている。

[大阪府]

現行制度の枠組みで考えた場合は、上下分離案が最も適切と考えられる。基本施設と密接不可分なもので、航空機の運航に必要不可欠な諸施設についても、国の助成が可能となるような制度を創設すべき。

[関西経済連合会]

国際拠点空港の災害復旧への対応については、上下分離案を具体化した場合が、国の助成の手厚さや助成措置の迅速化の点で最も望ましいと考える。

また、上物法人が所有する施設ではあっても、災害を受けた施設部分が空港の円滑な運営に必要不可欠で迅速な復旧を必要とする場合については、国の助成措置を受けられるような制度を創設しておくべきである。

[中部国際空港株式会社]

国の重要なインフラである空港の災害復旧は、わが国全体に影響のある重要な課題であると考ええる。経営形態の如何を問わず、国の役割として、災害復旧に係る支援を行うべき。

[愛知県]

国の重要なインフラである国際拠点空港が災害に見舞われた場合には、経営形態の如何にかかわらず、迅速かつ適切に復旧が図られるよう国が支援するべきであり、現行制度の改正も含めて議論すべき問題であると考ええる。

[中部経済連合会]

国の重要施設である国際拠点空港が、その経営形態の違いによって災害復旧における国の助成のあり方が変わってしまうのはおかしいのではないかと考える。災害復旧における助成については、国が大きな役割を果たすべきである。

[定期航空協会]

大規模な災害が発生した場合には、国際拠点空港の公共性・交通インフラとしての重要性に鑑み、空港機能を維持することを目的とする国による適切な財政支援等の措置が、空港の経営形態に関わらず講じられる必要があると考える。

3. 前回のヒアリングで出された意見について

前回のヒアリングで出された意見について、それぞれの関係者ごとに、さらなる意見交換を行った。その詳細については、次頁以降を参照されたい。

第1回民営化関係者ヒアリングにおける質問事項に対する回答

上物法人の資金調達について、国の財政支援の必要はないか。

上物法人については、早期上場、完全民営化を前提とし、公的資金にたよらない自立した資金調達を考えている。

しかしながら、民営化当初は制度的に社債が発行できず、またマーケットも育成されていないことから、これに対応できる制度手当ををお願いしたい。

具体的には、民営化後3～5年程度の経過措置として、社債が発行できる制度の創設（政府保証債の発行、これが不可の場合は証取法第3条の有価証券報告書等の開示義務の免除の特例措置の適用）をお願いしたい。

また、格付け対策として、民営化スキームの策定に当たって市場の理解が得られるよう配慮するほか、上物法人へ引き継ぐ既発行債券及び民営化後完全民営化までに発行する債券については、一般担保を付す手当をお願いしたい。

なお、上記制度手当に伴う規制の導入はないことをお願いしたい。規制が発生する場合には、その内容に応じて今後制度設計の中で具体的な方法を相談させていただきたい。

環境対策・共生策が民間会社になぜ馴染まないのか。

環境対策や共生策の事業は、成田空港の建設、管理・運営を進めていくうえで、地域に対する国の約束であり、国の意志が明確に反映できる組織のもとで確実に実施する必要がある。

民間企業の収益を目的とする経営のもとでは、出資者やマーケットに配慮せざるを得ず、確実に実施することは困難である。

騒音直下の居住者の移転対策や防音工事、共生策としての地元自治体への資金の交付などの事業は莫大な資金を要するものである。

環境対策や共生策の費用が、事業上の経費として損金処理できないのではないかと。特に、自治体への交付金は現行税体系では寄付金にあたりと考えられ、損金算入に限度額がある。

電力会社などの民間会社において環境対策コストを負担している例はあるが、大部分は税負担であり、実施主体は国の特別会計や自治体である。

空港整備部会第2回関係者ヒアリングにあたっての意見

【各関係者共通質問事項】

今回の収支試算結果について、どのように考えるか。

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、国の政策判断として他空港への支援に充当することは否定するものではない。

しかし、国交省の試算する投資・経営余力の234億円では、成田の更新投資必要額として十分ではなく、成田にとって必要な設備投資が実施できない可能性が高い。当公団の試算では、更新投資として500億円程度必要だという試算があり、これらを勘案すると、成田の特定債務負担額について、償還期間の延長、上物法人の株式売却収入の充当などによる減額について、更に検証が必要と考える。

災害復旧に係る論点について、どのように考えるか。

独立行政法人の災害復旧に要する費用について、第2種、第3種空港と同様に8割の補助を受けられるのであれば、国の主張は理解できる。

その他

貸借対照表上、各空港ごとの財産を明確にするため、土地についても各空港ごとの整備勘定で整理すべき。

【新東京国際空港公団個別質問事項】

1．民営化に当たり重視すべき事項関係

今回の収支試算で用いた上下分離案のスキームについて、上物法人の上場を容易とするためには、どのような点を考慮すれば良いか。

中長期的に見た健全な収支見通しの確保、「特定債務等処理勘定」の対象範囲と空港ごとの額の確定及びこれらの法的担保、上物法人が下物法人に支払う施設使用料の算定方式、償還後の財産帰属及び施設使用料設定方法の明確化、下物法人の区分経理とその法的担保、資本金額の適正化、下物法人の不採算投資防止の仕組みづくりなど、投資家の「将来の偶発債務の危険性への不安」、「他空港の経営負担への不安」を払拭することが不可欠であると考えているが、引き続き専門家の意見を聞きながら検討が必要である。

2．分離のメリット・デメリット関係

資金・人事の一体性やノウハウの分断について、デメリットを最小限に抑えるためには、どのような措置を講ずれば良いと考えるか。

資金面では、それぞれの法人の独立性を保つ必要があることから、上下間で資金を融通するような措置が必要だとは考えていない。

技術などのノウハウ面では、上下法人間で十分に調整機能が働くような仕組みづくりや受委託契約による一体化などによる対応が考えられる。

下物法人による不採算投資は、第4回部会資料3-1の8頁「指摘4」で述べたとおり防止できると考えているが、これについてはどう考えるか。

国交省の考えている調整機能が確実に働けば、不採算投資の防止が出来ると思うが、その調整機能とは、具体的にどのようなものを考えているのか。

なお、上物法人が下物法人の経営の効率性をチェック出来る仕組みづくりも必要であると考えている。

3．特定債務等処理勘定関係

今回の収支試算で示したとおり、特定債務等の範囲や額等を固定し、法令で明記することを考えているが、この点についてはどのように考えるか。

上場や格付けの観点から、範囲や額を固定し、法律で明記することは必要不可欠。総額だけではなく、空港ごとの負担方法や負担額も確定させ、法律で明記すべき。また、下物法人が上物法人に対して課する施設使用料は、上物法人の損金になるよう、立法上の手当てをすべき。

債務償還後の土地、基本施設については、無償資金分が残ることから、上物法人が有償で買い取らない限りは下物法人に帰属するものと考え、その場合の施設使用料についてどのように設定すべきと考えるか。これらの施設について、現段階で空港公団としては取得することが適切であると考え、

債務償還後の施設使用料については、無償資金分をベースに低額とすべき。上物法人が取得するか否かは、上物法人の経営に大きな影響を与えるため、価額を明確にする必要がある。なお、取得する場合は、当該施設を持つことによる規制がないこと。

4．施設使用料関係

今回の収支試算で用いた施設使用料の設定方式について、上物法人の上場を容易とするためには、どのような点を考慮すればよいか。

施設の使用の対価と他空港の債務弁済へまわす金額が明確に区分されており、前者についてはその算定基準が明確であり合理的であること、後者については各年度の負担額と総額が固定されていることが必要。また、その算定方式等が法律で担保されていることも重要。

なお、土地について元本まで回収する考え方は、一般的にも、従来の成田空港の料金設定の考え方にもなじまないものであり、料金として転嫁される航空会社などの利用者に理解を得られない恐れがある。

今回の収支試算で用いた施設使用料の設定方式について、上物法人の収益拡大のインセンティブが阻害される要因はないものとするが、どうか。

上物法人が増収となった場合でも施設使用料に反映されないスキームであれば、収益拡大のインセンティブの阻害要因とはならないと考える。

今回の収支試算結果に鑑みれば、下物法人はその事業の確実な実施に必要な収入を確保できると考えるが、どうか。

各関係者共通項目「今回の収支試算結果について、どのように考えるか。」と同じ。

5. その他

勘定間の区分経理については、法令に区分経理すべき旨を規定することにより、確実に区分経理がなされることとなると考えているが、加えてさらなる措置が必要と考える理由は何か。また、空港別積立金制度とは具体的にどのような制度を考えているのか。

区分経理すべき旨に加えて、相互の流用禁止を法律で明記し、投資家や地元の不安を払拭する必要がある。

各空港整備勘定間だけではなく、空港整備勘定と特定債務等処理勘定間の相互間の流用禁止も規定すべき。

空港別積立金制度とは、仮に下物法人に一時的に利益が発生した場合、将来の投資や環境対策などに備えて、目的を明確にした積立金として整理しておくということである。

国際拠点空港民営化に係る第2回関係者ヒアリングにおける意見
(平成14年6月24日 千葉県)

1 今回の収支試算結果について、どのように考えるか。

(回答)

細部の見積り額が不明なので、具体的なコメントをすることは差し控えたい。

上下分離方式に関しては、現行の特殊法人や株式会社という組織を大規模に改革するにもかかわらず、関西空港会社や、中部空港会社の経営改善効果が必ずしも大きくないように見られる。

2 災害復旧に係る論点について、どのように考えるか。

(回答)

国際拠点空港の災害復旧は、全国民的課題であるので、経営形態の如何にかかわらず、発生した災害の規模・その時点での事業主体の財務状況等に応じて必要な国庫支援措置を講ずるべきである。

よって、「災害復旧国庫補助」の問題と「経営形態のあり方」の問題を、現時点において、一体のものとして議論することは適当でないと考える。

3 厳しい財政状況の中、三空港全てについて完全民営化を行い、三空港全ての利用者利便を向上させるためには、三空港一体での上下分離が必要だと考えている。この点についての考え方如何。

(回答)

成田空港は、位置決定から36年、開港から24年を経ており、開港から8年の関西空港、未開港の中部空港とは異なる、空港建設に至る社会的背景や長い歴史を有している。

その間、激しい反対闘争が行われたが、多くの地域住民は、成田空港が、国際社会の中で我が国の発展を支えていく基幹的施設

であることを踏まえ、かけがえの無い農地を、空港用地又は移転者のための代替地として提供するなどの協力をしてきた。

さらに、他の空港と異なり、内陸空港であるという立地特性から、現在も多くの住民が騒音被害の下にある。

このような経験をもつ成田空港にとり、その歴史的背景、住民の感情を考えると、民営化に関しては、他の空港と合体すべきではなく、単独で対応することが最善であると考えている。

千葉県としては、成田空港の利便性を高め、魅力ある国際水準の空港としていくために、民営化は是非とも必要と考える。

しかし、同時に、これまで国が約束してきた、成田空港の騒音対策・地域共生策等を責任を持って行う公的主体が存続することが不可欠であるので、「成田単独上下分離方式」が最も適当であると考えている。

なお、他空港の完全民営化のための支援には、国が、成田法人から受ける納付金、株式売却収入等各種の財源も活用できるものと考えられる。

4 成田が支社化するとの見解を示されたが、本社組織の設置場所等について何らかの工夫を行えば、この点は改善されと考えて良いか。
--

(回答)

本県が問題としたのは、成田の支社化ということではなく、下物三法人が統合することにより、責任体制が不明確になることである。

以上

「国際拠点空港民営化に係る第2回関係者ヒアリング」意見

【航空局からの質問事項に対する当社の意見】

6月17日付「第2回上下分離案に関する全機関対象説明会」にて示された航空局からの質問事項に対する当社の現時点での意見・考え方としては以下の通りである。

ただし、今後とも専門家の意見を聞きながら、また関係機関とも連携して、鋭意検討を深めていくこととしたい。

《当社に対する個別の質問事項について》

● 民営化に当たり重視すべき事項関係

- 今回の収支試算で用いた上下分離案のスキームについて、上物法人が市場から高い評価を受けるにはどのような点を考慮すれば良いか。また、株主、債権者の理解が得られやすいようにするためには、どのような点を考慮すれば良いか。

- 上物法人については、一般の上場企業等と同様、安定的な経営基盤を有しているか否か、将来にわたり健全な財務状態で経営が行われうるか否か等を投資家から厳しくチェックされることになると思われる。

その点において、関空上物法人については、

現行法人において初期投資額が大きいため、上下分離後も有利子負債の額、及び有利子負債の総資産に対する割合が大きいものにならざるを得ず、有利子負債完済までは、金利変動に伴う財務内容の変動の可能性があること。

また、国内外の経済環境の変化に伴う需要の変化や災害等に伴う収入の変動可能性もあること。

から、このような経営上の変動要素に対してどれだけ経営余力があるか、制度上の調整機能（具体的には、施設使用料の設定方式や災害復旧への対応等）が確保されているのかどうか、経営をチェックする上での大きなポイントになりうるものと考えている。

なお、上下分離に際して既往の株主や債権者の利益を損なわないような措置を講じておくことが、上下分離に対する株主や債権者の理解を得るための大前提であることは言うまでも無い。

●分離のメリット・デメリット関係

- 日常のメンテナンスについては、上物法人が行うものと整理しているが、そうであれば問題ないと理解して良いか。

- 上物法人が、下物法人から借り受けた滑走路等の基本施設の日常のメンテナンスを行うと整理して頂くことは、空港運営の一体性の確保という点で必要不可欠なことであると考えている。今後は、日常のメンテナンスだけでなく大規模改修等を含めて上物法人が、下物法人からの委託を受けて作業を行うとの整理を維持・確保して頂くようお願いしたい。

- ただし、以下の点について更に確認・検討が必要であることを付言しておきたい。

上物法人の意向が反映される仕組みの構築

：今回の「上物法人が行う」との整理が、前回ヒアリング時に提言させて頂いた「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考慮した施設整備やメンテナンスの水準」が担保されることと同義である点を改めて確認しておきたい。

また、上物法人と下物法人の具体的な連携・役割分担のあり方については、下記～の点を含め更に検討が必要であると考えている。

管理主体（メンテナンス受託者）の固定化

：上物法人の地位を確保するため、メンテナンス等の受託者は上物法人に固定化し、別の主体に受託させることはないよう法令中に明記することが必要ではないか。

権限と責任の所在の明確化

（イ）上物法人がメンテナンス等を受託した場合、どこまで権限を有するのか。
（ロ）事故等が発生した場合の責任は上物法人、下物法人のどちらに帰属するのか。

を、あらかじめ明確にしておく必要があるのではないか。

突発的な費用に対する対応

：メンテナンス等に付随して突発的な費用が発生した場合、当面、上下法人のいずれが支出すべきか。施設使用料として支払うまでの間（施設使用料の支払方法も現在確定してはいないが）下物法人が当面支出しておくことは可能か。

- また、「分離のメリット・デメリット」について、下記の点を更に検討すべき点として付言しておきたい。

：上物法人における土地・基本施設等の施設使用权はどこまでの権能を有するのか。権利の性格としては地上権なのか賃借権なのか。その権利設定によって第三者への転貸を上物法人が自由に行いうるかどうかが変わってくるため、是非地上権に相当する権能を認めて頂きたいと考えている。

●施設使用料関係

- 施設使用料の設定方式について、今回の収支試算で用いた方式ではなく、前回のヒアリングで示された収入ベースの方式とすると、（下物法人は上物法人からのみ収入を得るため）減収のリスクを下物法人が負うこととなり、下物法人の適切な業務遂行に支障をきたす恐れがあると認識している。たとえ三年間程度の時限的な状態であったとしても、同様である。この点については、どう考えるのか。

- 当社が主張する「収入ベースの方式」も、今回航空局より示された収支試算上で想定している「費用ベースの方式」も30年間の総支払額ベースでは同じ額を支払うことになるものと考えており、つまるところ、いずれの方法を採用かは、施設使用料の制度設計において、施設使用料の水準の見直しまでの期間の変動分を上下どちらの法人が負担・吸収することが妥当か、との政策的判断によるものと思われる。
- そのような負担力という点では、下物法人の方が、4つの勘定（3つの空港整備勘定と特定債務等処理勘定）という大きな資金（キャッシュフロー）を有する法人であり、しかも政府や地方公共団体からの支援を受けやすいことから、上物法人よりも負担力を有していると考ええる。

●設立形態関係

今回の収支試算における資産・負債の切り分けについて、どのように考えるか。

上物法人の設立形態について、現行法人が下物法人となるのが望ましいとのことだが、民間株主からの出資についてはどのように取り扱うつもりなのか。また、会社としての検討はいつまでに行うのか。

民間株主の今年度の出資、金融機関からの融資を円滑に行うために、どのような観点から検討を行うことが重要であると考えているか。

について

- 今回の収支試算における資産・負債の切り分けについては、概ね妥当であると評価している。
- ただし、上物法人の市場評価を高めるためには、出来る限り有利子負債の負担は軽減すべきであることを念頭に置いた上で、上物法人について更なる資産・負債のスリム化をご検討頂くよう要望しておきたい。

について

- 設立形態の問題と民間出資の取扱いについては、極めて高度かつ専門的な検討が必要

であり、現在、専門家に助言を求めつつ当社内で検討を進めているところである。

- 今後は関経連等の関係先とも協議しながら検討を深めていくこととしたいが、1期事業に対する民間出資分については、上物法人を新たに下物法人の子会社として設立する場合は、下物法人が保有することになる上物法人に対する株式と交換する方式が、民間出資者の同意を前提にすれば最も有力ではないかと考えている。今般、航空局より、下物法人が上物法人に対して有することになる債権に付け替える方法も選択肢として新たに示されたため、色々な手法を比較しつつ最善の手法を検討して参りたいと考えている。
- また、2期事業に対する民間出資分については、当初から上物法人への出資分として整理することが必要不可欠であると考えている。

について

- 関空会社及び用地造成会社、子会社に対する既往の民間株主や債権者は、今年度の出資、融資に当たって、国際拠点空港の民営化が具体的にどのような形で決着するのか、その最終的な姿を見てから決断したいとの意向を鮮明に示している。

このため、上下分離案による制度設計に当たっては既往の株主・債権者の利益を損ねないような設計を行うことは言うまでもなく、年内の出来る限り早い時期に民営化の具体的な方向性を確定するとともに、具体的な最終の姿を早期にお示し頂くべく尽力頂きたい。

●その他

税務上の問題を含め、土地の元本償還部分を費用として認識しないこととする方式についての検討状況如何。

用地造成会社について、具体的には何をどうすべきと考えるのか。二期施設の供用開始まで上下分離の実施を延期すべきということか。

について

- 当社の基本スタンスとしては、土地の元本償還分については施設使用料に含めないようお願いしたい、ということであるが、仮に土地元本分を支払うことになったとしても、これを損益計算書上費用化して会計処理を行うのではなく、土地の元本償還見合い分を地上権として、貸借対照表上の会計処理を行うことにして頂きたい、という要望を示させて頂いたものである。当社では今後とも専門家を交えて具体的に検討して参りたい。

について

- 用地造成会社については、埋立権者であることに加え、漁業補償、工事請負等の契約の主体となっており、今後の事業を円滑に進める上で必要不可欠な利害関係者等との信頼関係の維持が担保されることが重要であるとの趣旨で、前回ヒアリング時に見解をお示ししたものである。
- 上下分離の時期については、成田と同じ時期（２００４年）に上下分離を行うことが適当と考えている。用地造成会社のあり方については、下物法人の機能や性格が具体的にない現段階では明確なことは言えないが、上下分離時に下物法人に統合するか、または暫定的に別組織として存続することも考えうると思っている。

ただし、いずれの場合も、上述の通り、円滑な事業実施の前提条件となっている利害関係者等との信頼関係を維持するため、用地造成会社と契約当事者等との間の権利義務の承継関係を早期に明確化することが必要であり、また、２期事業が他に例を見ない難工事であることから工事实施に不可欠な高度な技術力を事業主体が保持することが極めて重要であり、２００７年供用までの間は現在の実務体制が維持されること（用地造成会社の存続を意味するものではない）について配慮頂きたい。

● 地域統合案関係

- 地域統合案を実施する場合には、新法人が自己の負担で環境対策を行うこととなるが、一方、純粋な民間企業に対しては国が補助を行うことはできない。この点をどう考えるのか。

- 地域統合案については、そもそも当社としては選択するに最も相応しい案であるとは考えていないため、具体的な点について検討を進めているものではない。

《各関係者共通の質問事項について》

今回の収支試算結果について、どのように考えるか。

- 今回の収支試算結果により、個別民営化案や地域統合案と比べて国土交通省の提案する上下分離案が最も優れていることが改めて数字で示されたものと考えている。
特に、上下分離により、３空港の上物法人がいずれも上下分離前よりも収支採算性が向上することが数字で示され、特定債務等処理勘定の設定の合理性についても関係者等の理解が深まるのではないかと期待している。
- また、関空法人については、単独でも十分に収支採算性が確保されることが数字とし

て裏付けられたものと考えている。

- なお、具体的な試算内容のうち、特定債務等処理勘定分については予め設定された繰入額が 30 年間固定されるのか、今後の変動分についてはどうするのか、確認をさせて頂きたいと考えている。

災害復旧に係る論点について、どのように考えるか。

- 国際拠点空港についても災害復旧のための補助制度を創設すべきであると考えている。上下分離案が最も国からの補助金等の仕組みを構築しやすいことは理解できたが、具体的にどのような制度を構築しようと考えているのか、出来る限り早い時期に明示して頂くようお願いしたい。なお、災害復旧は、観念的には資産の減損分を復旧するものであるから、増資にはなじまないと考えている。

その他

当社からは各種質問に対する回答に加えて、当面の制度設計の具体化に際しての要望をお伝えしておきたい。

- 上下分離案とは直接の関係はないが、6月14日の第6回空港整備部会にて示された需要予測値についても詳細な説明を行って頂くよう是非お願いしたい。
- 下物法人と3つの空港整備勘定・特定債務等処理勘定と上物法人の間で資金の貸借が出来るようにして頂くようお願いしたい。
- 上物法人に対しては、英国におけるBAA（British Airports Authority）の例に倣って将来的に空港の発着調整を行う権限を付与して頂くようお願いしたい。
- 上物法人が完全民営化するまでの間は、政府保証債の発行を引き続き認めて頂くことをお願いしたい。
- 前回も要望させて頂いたが、特定債務等処理勘定の土地元本償還期間を、道路の例に倣い、50年程度まで延伸頂きたい。
- 今後の具体的な制度設計の深度化の具体的なスケジュールと各空港会社等との検討作業上の役割分担について出来る限り明確化して頂くようお願いしたい。

以上

第 2 回関係者ヒアリングにおける質問事項に対する考え方

(総 論)

上下分離案により具体化を図る方向性は、空港の立地政策上生じた各空港間の立地コストのアンバランスを平準化することによって、我が国の 3 つの国際拠点空港が全体として、激化する世界の空港間競争に伍していくことにある。空港整備を国家戦略として計画的に推進するとともに、空港の経営主体（上物法人）を完全民営化することで、利用者の視点に立ったサービスの提供と利便性の向上、機動性のある空港運営が図られ、就航魅力の向上、ひいては強い国際競争力の実現が可能になるものと受けとめている。これらの点において、「上下分離案」は、実現性のある効果的な方策と本府は評価しており、これを支持するものである。

民営化に際しては、上物法人の自由な企業活動を確保することが何より重要である。過大な負担を背負わぬよう配慮するとともに、規制緩和はもとより可能な限り規制を少なくしていくことが必要と考える。

1. 収支試算について

○試算結果

与件の設定根拠や試算方法に不明の箇所があるものの、他案と比較して最も早期に民営化の効果が期待できるものであり、適切な手法と考えるが、今後の詳細設計にあたっては、次の点を考慮すべきである。

○詳細設計にあたり考慮すべき点

投資・経営余力の確保について

- ・ 提示された「上下分離案の収支試算の結果について」を見る限り、関空法人が競争力向上のための十分な原資を確保できるのは、制度実施後、相当期間が経過してからとなる。上下分離案が国際拠点空港の競争力向上につながるものとするためには、立ち上がり時期においても一定の余力を確保できる措置が必要である。

収支試算の前提条件について

- ・ 収支試算の詳細な条件が明らかにされていないが、今後の試算においては、3 空港ごとの収入及び費用に係る単価設定について、現行の着陸料割引制度等も考慮したものとするべきである。

2．上下分離（保有と運営が切り離されること）のデメリットへの対応

- 空港整備に係る継続的な課題、たとえば、地盤沈下対策、大規模修繕の費用や工期、或いは環境問題や地元市町村との共存共栄策などについては、上物法人与下物法人のどちらかが一元的に処理すべき課題であるが、密接に連携して行わなければ齟齬をきたす恐れがある。
- したがって、課題処理に向けた意思決定が円滑に行えるよう、上下法人間を調整できる機能を予め構築・確立しておくべき。

3．災害復旧に係る論点について

- 現行制度の枠組みで考えた場合は、上下分離案が最も適切と考えられるが、次の点の検討が必要と考える。
 - ・ 基本施設と密接不可分なもので、航空機の運航に必要不可欠な諸施設については、国の助成が可能となるような制度を創設すべき。

4．その他

（１）国際拠点空港の国際競争力向上に向けた提案

着陸料を一定の水準に設定した検証

今回の収支試算は、現行コストを前提として、下物法人の債務償還スキームを固定した上で行われているが、国際拠点空港の競争力向上の観点からは、例えば着陸料を一定水準に設定し、そこから逆算した場合の試算も行い、併せてそれを実現するための手立てについても検討すべきである。

着陸料等空港使用料を引き下げた場合の検証

- ・ 3つの国際拠点空港の着陸料等空港使用料を引き下げるとすれば、上物法人において、さらなる投資余力が必要となる。上物法人の投資余力を確保するためには、上下法人間の関係でいえば、下物法人が施設使用料を引き下げることが必要となるが、そのためには債務償還期間の延長も含め、下物法人の債務償還スキームはどうあるべきか、そのためにどのような措置が必要か、また、どのような措置が可能か、といったケーススタディを行うべきである。

空港整備財源の充実

- ・ こうした措置を実施するには、国の新たな財源措置が必要となることも考えられる。その実現には多くの課題を伴うものと推察されるが、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に照らせば、一般会計等からの空港整備特別会計への更なる充当も考慮すべきである。

(2) 上下分離にあたっての留意点

○組織と人材

上物法人の組織と人材については、民営化の趣旨が活かされるよう配慮されたい。

とりわけ取締役等の選任にあたっては、設立当初より民間人の登用を図るとともに、国の認可制度を廃止すべきである。

○地元出資の取扱いについて

下物法人における負債償還後の出資金の取扱いについては、有料道路整備における取扱等他の事例とのバランスにも配慮しつつ、将来の取扱いを検討されたい。

自治体出資金が上下法人のどちらに帰属するかは、自治体間の意見集約になお時間が必要である。今後明らかにされる設計の詳細も参考にし、判断したいので、現時点では出資金の帰属先についての自治体意見を留保する。

国際拠点空港民営化に係る第2回関係者ヒアリングでの意見

1. 今回の収支試算結果について

(1) 基本的な考え方

- ・国際拠点空港に係る上下分離方式は、従来の官民の役割分担を再構築して、下物である空港整備を官の責任の下で行う一方で、上物を民営化し、国際競争力ある利用料（着陸料等）の設定を行いつつも、空港運営の効率化と利用者サービスの向上を図ることに意義がある。
- ・こうした観点から、「上下分離案」、「現行法人個別民営化案」、「地域統合案」の3方策についての今回の試算結果をみると、上下分離案が最も適当な民営化方策と考えられる。
- ・今後、よりよき上下分離案の具体化に向けた制度設計のためには、下記の諸点を考慮する必要があると考える。

(2) 上下分離案の制度設計で考慮すべき点

上物法人のバランスシート

- ・上下分離当初の上物会社について、経営基盤の強化のため、自己資本の強化と承継債務の圧縮ということから、適正なバランスシートとすることが必要である。
- ・特に、上下分離スタート時点の平成16年度期首において、民間出資額は累計で約840億円となる見込みである。民間出資分は、すべて上物法人に承継することで自己資本額を設定すべきである。

施設使用料の設定方式

- ・施設使用料の設定方式について、上物法人の収益拡大の努力を阻害しないことにおいては、収入ベースよりも費用ベースの方式が妥当である。
- ・様々な変動リスクについて、上物法人、下物法人、特定債務等処理勘定の間で適切に分担するリスクシェアリングの構築が必要である。
- ・景気、為替、需要等の経済的変動リスクは上物法人、沈下等に起因するリスクや減損会計導入による土地に伴うリスクは下物法人が負担すべきである。発生コストをすべて施設使用料として上物法人に転嫁することは市場の評価を得られない。

上物法人および下物法人の資金調達

- ・上物法人の資金調達は自己調達となるが、関空の上物法人については、2期の上物整備を経営基盤が十分固まっていない時期に進めていくことになるので、長期的安定的な公的資金の導入が不可欠である（日本政策投資銀行からの融資）。

- ・下物法人について、関空２期事業をはじめとする土地造成に係る新たな有利子資金の調達にあたっては、政府保証を付すべきである。国家事業としての信用性を確保し、民間金融機関からの長期融資を促進させることとなる。

特定債務等処理勘定への空港整備財源の拠出

- ・上下分離案の収支試算において、関空の上物法人が、多様な経営戦略を講じられる実質的に十分な経営余力を持てるのは、２期供用の１７年目の２０２３年度からとなる（２０２２年度で実質的に債務を完済できる剰余金を生じる）
- ・上物法人について、着陸料を近隣アジア諸国の空港なみの額に早期に引き下げるなど、国際競争力強化という国家戦略に沿う役割を真に果たして行くためには、３空港の収益稼得力に応じた特定債務等の処理費用の負担にとどまらず、一般財源の投入拡大を含めた空港整備財源のあり方についての検討が不可欠である。

その他

- ・民営化の趣旨が活かされる組織、人事（国の認可制度の廃止）
- ・上物法人に対する国、自治体の出資の有無と態様、資本金規模
- ・会社分割など商法上の具体的な方法と債権、債務の処理
- ・下物法人の具体的性格

２．災害復旧に係る論点について

- ・国際拠点空港の災害復旧への対応については、上下分離案を具体化した場合が、国の助成の手厚さや助成措置の迅速化の点で最も望ましいと考える。
- ・また、上物法人が所有する施設ではあっても、災害を受けた施設部分が空港の円滑な運営に必要不可欠で迅速な復旧を必要とする場合については、国の助成措置を受けられるような制度を創設しておくべきである。例えば、商業エリアや旅客サービスエリアを除くターミナル施設部分、給油施設などが、災害復旧の助成対象になる必要がある。

以 上

2002年 6 月28日

空港整備部会・第2回ヒアリング事項に対する回答

中部国際空港株式会社

【各関係者共通】

今回の収支試算結果について、どのように考えるか。

答1．試算結果は投入数値や条件等によって大きく変化するものと思います。中部国際空港の場合は、前回ヒアリングの場で申し上げましたように、現在建設中で開港前のため、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く、現時点では、他空港のように具体的な経営実績に基づいた試算を行うことは事実上不可能です。今回のような収支試算の結果は上下分離案において非常に大きな意味を持つものと思いますが、今後、どの時点で、また、どのような数値に基づいて、最終的な制度設計を固めていくのかが問題かと思えます。

2．また、この試算は、上下分離案を理解するうえで一つの具体的なビジョンを示されたものと思いますが、他方で、当社株主の関心事項である出資分の取扱いなど、方向の決まっていない事項も多く、これらを合わせた全体としての評価は難しい状況です。

災害復旧に係る論点について、どのように考えるか。

答．災害復旧についての現在の諸制度は今回示されたとおりかと思いますが、国の重要なインフラである空港の災害復旧は、わが国全体に影響のある重要な課題であると考えます。国際拠点空港の民営化を考える場合には、まさに国の役割を果たすという意味からも、経営形態の如何を問わず、災害復旧に係る支援をお願いいたします。

【中部国際空港株式会社】

●完全民営化関係

今回、貴見によれば、収支採算性の見通しを示すことで完全民営化の見通しを示されたところであるが、政府出資が入らないことを前提とした中部会社の「完全民営化」の実現可能性について、見通し如何。

- 答１．前回ヒアリングでご説明しましたとおり、中部国際空港は、５年強で単年度黒字、１０～１５年程度で累積損失解消を見込んで事業を開始したところであります。
- ２．「完全民営化」は政府出資分株式の市場売却を想定しておられるものと思いますが、株式売却は今後の会社の経営状況や市場環境等を踏まえて関係者の間で判断していくものと考えております。株式売却が可能となる条件を今後満たしていくことも可能であるとと考えております。

「国際拠点空港の整備は、まさに現在求められている社会資本、インフラ整備であり、なお一層の国の財政支援が必要であると考えている（ただし、民間活力を損なわない形であることが重要）」とのことであるが、仮に、成田・関空のみにおいて、官と民との役割分担の再構築のもと、上下分離により民営化が進んだ場合、中部空港の整備及びさらなる民営化について、どう考えるのか。

- 答１．成田、関空のみで上下分離・完全民営化が進むこととなった場合、当社としては現行のスキームに沿って、中部国際空港の整備・運営を進めていくことになると考えております。
- ２．そのうえで、政府出資株式を売却するかどうかについては、関係者の間で判断していくものと考えております。

●分離のメリット・デメリット関係

「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」との点について、基本施設を上物法人が持つこととすると、上物法人の財務が厳しくなることが想定されるが、その点についての意見如何。

- 答１．滑走路の大規模修繕や誘導路の整備などは空港経営のうえでは重要な判断を求められる事項の一つと考えております。従って空港経営の根幹をなす基本施設は、上物法人が自らの経営責任で運営していくことが本来の姿ではないかと思われれます。現行スキームにおいても、これを前提として将来の経営収支を見込んできているところです。
- ２．また、今回の試算では、単年度黒字転換、累積損失解消のいずれも上下分離の有無に影響を受けない結果になっており、基本施設を下物法人が保有する場合とそうでない場合にどのような効果の違いがあるのか、今ひとつ明らかでないところであります。

特定債務等処理勘定により、中部は結果として年28億円のプラスとなること、また、基本施設と土地を独立行政法人等の公的法人が保有した方が、災害復旧時の国の支援が迅速に行えることとなることを踏まえ、上下分離案についてのメリット、デメリット如何。また、なお一層の国の財政支援を求めることとの関係如何。

- 答1．試算結果は投入数値や条件等によって大きく変化するものと思いますが、28億円のプラスという結果自体を取り上げれば大変なメリットであると考えております。
- 2．災害復旧時の対応については、空港も主要インフラの一つであり、是非とも国の支援をお願いしたいと考えておりますが、経営形態の如何を問わず災害復旧に係る支援が確保される必要があるものと考えております。
- 3．他方で、弊社の民間株主の重大な関心事項である出資分の取扱いなど方向性が定まっていない事項も多く、こうした基本的な事項が定まらないままに確たる判断を得ることは困難な状況であります。また、最終的な便益の額はいつ頃、どのような数値（実績なのか、想定なのか）に基づいて決められるのか不明で、現実を受けられるメリットは28億円より大きいのか小さいのか、確信が持てないところでもあり、こうした面からも未だ確たる判断は難しいものと考えております。
- 4．なお、前回ヒアリングで申し上げた「一層の財政支援」は、現在検討が進められている上下分離案にかかわらず、現行スキームに沿ってのさらなる支援措置についてお願い申し上げたものであります。

● 特定債務等処理勘定関係

特定債務等処理勘定について、収支試算結果を見た上での設置の是非についての考え方如何。

- 答1．それぞれの空港の経営責任は当該空港を運営する会社が負うのが当然のあり方だと考えておりますが、万が一将来、一つの空港について需要の伸び悩み等により経営に支障が生じた場合、その時点で同勘定を通じて他の空港の経営にどのような影響があるのか判然としません。また、そのような場合に、他空港への影響を及ぼさないものとするれば、その問題について下物法人がリスクを負うことになると思われませんが、こうした損失について最終的に国が負担するのかどうかも不明であります。
- 2．また、各上物法人の経営に特段の問題が生じない場合であっても、下物法人については金利変動等のリスクがあると考えられます。当初の見込みを大幅に超える金利上昇があった場合、下物法人の運営が著しく困難になることも予想されますが、上物法人にはどのような影響があるのか、またそのような場合に国の負担があるのかどうかも不明であります。
- 3．こうした点については、当社株主からも懸念が表明されております。

「地元を上げて努力してきたコスト削減等の成果が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必要がある」とあるが、この観点からの試算結果に係る評価如何。第4回部会資料の指摘3（概要版P.8）を踏まえた上で、制度設計に工夫の余地はあるか。

答1．特定債務等処理勘定に含まれる土地造成費については、資料によれば、各空港のコスト削減努力の効果が特定債務等処理勘定全体で共有されることとなっておりますが、前回申し上げましたように、民営化を考える場合には、経営の結果も、その責任とともに経営主体に帰属することが肝要と考えております。

2．したがって、前回ご説明のあったように各空港の経営の結果は3空港全体で共有するのではなく、例えば、一つの空港のコスト削減による負担の減はその全額について当該空港の負担の減となるべきではないかと考えております。逆に負担の増があった場合にも、その負担増は他の空港と共有するのではなく、その経営主体が単独で負うのは当然のことと考えております。

●施設使用料関係

○今回の収支試算で用いた施設使用料の設定方式について、経営の自由度の確保等民間経営のメリットを損なわない制度とすべきこととの関係でどのように考えるか。

答1．長期的な経営判断のためにも、また逆インセンティブを生じさせないためにも、今回のようなコストに基づいた設定方式の方が望ましいと考えます。

2．ただ、制度開始時にこれを固定し、長期間維持する方針とのご説明を伺いましたが、例えば30年間の長期にわたって固定されるのかどうか、また、金利変動等により下物法人の財務の状況も変わってくる可能性があり、そのような場合にも固定したままに対応されるのかどうかによっても経営に対する影響の大きさは変わってくるのではないかと考えます。

●設立形態関係

仮に中部会社が上下分離案に入ることとなった場合、現行法人の承継先について上物法人となるのか、下物法人となるのか、どのように考えるか。

答1．基本的には、上物法人になった場合と下物法人になった場合で、上下法人間の資本関係にどのような差が生じるのか、また出資者の持分の取扱いにどのような差が生じるのかによると考えられますが、空港を経営するという現行法人の機能の観点からは、現行法人が上物法人として残り、新たな機能を持つこととなる共通法人については別途設けることが自然ではないかと考えます。また、民間会社が独立行政法人になることは、形式的にも民営化に逆行するのではないかと考えます。

2．また、上下法人間の関係の観点からは、下物法人になる方式を採る場合、上物法人は下物法人の子会社となり、資本構成にもよりますが、上物法人の経営が下物法人の判断に左右されることも考えられます。

- 3．なお、株主保護の観点から、民間出資分は今回ご説明のとおり、必要に応じ、出資相当額で払い戻すことになるものと考えております。

民間株主の今年度の出資、金融機関からの融資を円滑に行うために、どのような観点から検討を行うことが重要であると考えているか。
また、今回の試算結果が出たことの融資に与える影響如何。

- 答1．株主や金融機関は現行の経営形態や事業計画に基づいて出資・融資の判断を行っておられます。また、中部国際空港の事業は第一種空港の設置・管理という公共性の高い事業であり、当社が財政面、信用面などの国の支援を前提とし、民間のノウハウを活用してコスト削減などに取り組みつつ事業を行っていることについて、株主や金融機関から一定の評価を得られています。
- 2．こうしたなか、開港前で建設途上のこの時期に、中部国際空港の経営形態の大幅な変更をしようとすることは出資、融資という資金調達において混乱を生じさせ、ひいては2005年3月の開港に向けたプロジェクトそのものの遂行に影響がでないか危惧するところであります。
- 3．試算結果は示されましたが、融資判断は具体的な制度設計などを踏まえて総合的になされるものと考えております。

●その他

- 中部については、制度の設計に際して参加が任意であることが前提であることは確かであるが、法律の制定等を考えると（参加時期は別として）今年中に参加するかどうかの意思決定をすることが必要であるが、この点についてどのように考えるか。

- 答1．前回のヒアリングでも申し上げたとおり、中部国際空港においては、2005年3月の開港まで1,000日を切った極めて短い工期の中で工程を組み、空港建設や開業準備に全力で取り組んでおります。こうした正念場を迎える時期に、経営形態の大幅な変更について必要な検討を進めていかなければならないことは、プロジェクト全体にとっても支障になりかねないと懸念しております。
- 2．また、中部国際空港の場合は開港前であることから、経営実績に基づいた検討ができないことは前回申し上げたとおりですが、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を統一したうえで、年内という限られた時間内に上下分離案の是非まで判断するのは非常に困難な状況であります。
- 3．主要民間株主からも、今回のような経営形態に係る問題については、本プロジェクト発足以来の経緯からも、少なくとも開港までは現行スキームを維持するとともに、開港してから実際の空港運営状況も踏まえて主体的に判断すべき重要な内容ではないかという意見をいただいております。
- 4．こうした中部国際空港プロジェクトの現状、地元の意見等については是非ともご賢察を賜るようお願い申し上げます。

平成 14 年 7 月 3 日

愛知県・岐阜県・三重県・名古屋市

国際拠点空港の民営化に関する 第 2 回関係者ヒアリング質問事項及び回答

【各関係者共通】

今回の収支試算結果について、どのように考えるか。

(答)

- ・この収支試算結果については、中部の場合、開港前であり、着陸料を始め不確定な要素が多く変動の可能性も大きいことから、その妥当性について判断できない状況である。今後、この試算結果も踏まえ、地元関係者で十分検討、協議を重ねていきたいと考えている。

災害復旧に係る論点について、どのように考えるか。

(答)

- ・国の重要なインフラである国際拠点空港が災害に見舞われた場合には、経営形態の如何にかかわらず、迅速かつ適切に復旧が図られるよう国が支援すべきであり、現行制度の改正も含めて議論すべき問題であると考えている。

【愛知県等（愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市）】

●完全民営化関係

今回、貴見によれば、収支採算性の見通しを示すことで完全民営化の見通しを示したところであるが、政府出資が入らないことを前提とした中部会社の「完全民営化」の実現可能性について、見通し如何。

(答)

- ・前回のヒアリングにおいて、空港会社に見通しを聞き、それを述べたところであることから、今回も空港会社に考えを確認した。
空港会社からは「『完全民営化』は政府出資分株式の市場売却と想定するが、株式売却は今後の会社の経営状況や市場環境等を踏まえて関係者の間で判断していくものと考えており、株式売却が可能となる条件を今後満たしていくことも可能であると考えている。」と聞いている。

仮に、成田・関空のみにおいて、官と民との役割分担の再構築のもと、上下分離により民営化が進んだ場合、中部空港の整備及びさらなる民営化について、どう考えるのか。

(答)

- ・ 空港会社に考えを確認したが「成田、関空のみで上下分離・完全民営化が進むこととなった場合、現行のスキームに沿って、中部国際空港の整備・運営を進めていくことになると考えている。」とのことであり、地元自治体としても同じ考えである。

● 施設使用料関係

- 今回の収支試算で用いた施設使用料の設定方式について、経営の自由度の確保等、民間経営のメリットを損なわない制度とすべきこととの関係でどのように考えるか。

(答)

- ・ 空港会社から「今回のようなコストに基づいた設定方式が望ましい。」が、同時に「30年間固定するのか、金利変動等により下物法人の財務状況が変化した場合にも固定のままなのかによっても経営への影響の大きさが変わってくるのではないか。」と聞いているので、今後の制度設計の議論の中で、空港会社の意向を十分聞き、それを反映した設定方式にするべきであると考え。
- ・ 設定方式は法令で明確に定め、安易に変更できないようにするべきであると考え。
- ・ 逆インセンティブが働かないような制度となることが重要と考える。

● 特定債務等処理勘定関係

特定債務等処理勘定について、収支試算結果を見た上での設置の是非についての考え方如何。

(答)

- ・ この収支試算結果については、中部の場合、開港前であり、着陸料を始め不確定な要素が多く変動の可能性も大きいことから、特定債務等処理勘定の設置の是非について判断できかねる状況である。今後、この試算結果も踏まえ、地元関係者で十分検討、協議を重ねていきたいと考えている。

「地元を上げて努力してきたコスト削減等の成果が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必要がある」とあるが、この観点からの試算結果に係る評価如何。第4回部会資料の指摘3(概要版P.8)を踏まえた上で、制度設計に工夫の余地はあるか。

(答)

- ・基本施設の整備費については、空港ごとに整備勘定を設けることによりコスト削減の成果が当該空港の施設使用料の設定などにおいて直接反映されるが、用地造成費については、特定債務等処理勘定が共通勘定であることから、コスト削減の成果による受益が小さくなることは否めないと考える。

● 設立形態関係

上物法人の設立形態について、「地域の意向が反映されるような設立形態」の具体的な意味如何。

(答)

- ・地元自治体としては、「地域の空港」ということで出資してきていることから、地域の理解が得られるような形になることが必要であり、今後の制度設計の議論の中で検討していきたいと考えている。
- ・民間会社である中部会社の一切の権利義務を独立行政法人(下物法人)が承継し、下物法人の子会社として上物法人をつくる方法は、民営化の流れになじみにくいものとする。

現在の出資者の出資の取扱いについて、「各出資者の意向を十分反映した取扱い」とあるが、その具体的な意味如何。

(答)

- ・上物法人と下物法人の実質的な関係がどのようになるのか現段階では定かでないことから、各出資者の意向も定まらないのが現状である。今後、制度設計が進む中で、出資者それぞれの意向を公平かつ十分に取り入れるべきであるとする。

● **地域統合案関係**

- **地域統合案について、「種々の地域統合案についても検討に値する」とあるが、その具体的な意味如何。また、収支試算結果を踏まえて、地域統合案に対する評価如何。**

(答)

- ・ JR、NTTのような地域ごとの分割民営化案というものも検討に値すると思われる。そうした案も含めて検討してもよいのではないかという意味である。

● **その他**

中部については、制度の設計に際して参加が任意であることが前提であることは確かであるが、法律の制定等を考えると、(参加時期は別として)今年中に参加するか否かの意思決定をすることが必要であるが、この点についてどのように考えるか。

(答)

- ・ 参加が任意である以上、意思決定の時期も任意であると考えており、法制化にあたっては、当然、任意で参加が可能という制度内容になるものと理解している。
- ・ 年内の意思決定について、空港会社から「中部国際空港の場合は開港前であることから、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を統一した上で、年内に上下分離案の是非まで判断するのは非常に困難な状況である。」と聞いており、地元自治体としても同じ考えである。

「将来構想の実現など、地元の意向が空港の管理運営や今後の空港整備に反映される」ようにするためには、下物法人に地方公共団体の出資が入ることにより実現すると考えてよいか。

(答)

- ・ 「空港の管理運営や今後の空港整備」は、上物法人、下物法人両方が行う事業等を指しており、少なくとも、下物法人への出資を希望しているという意味ではない。
- ・ 上物法人と下物法人の実質的な関係がどのようになるのか現段階では定かでないことから、質問の内容については判断できかねる状況である。

「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」とあるが、具体的な意味如何。

(答)

- ・地元財界への割り当てのような形で新たな負担が生じるようなことにならないよう、また、航空自主権の確保の観点から、オーストラリアのような外資規制、航空事業者による株式取得の規制等が必要であるという意味である。

空港整備部会における国際拠点空港民営化に係る

第 2 回関係者ヒアリング 回答

(社)中部経済連合会
名古屋商工会議所

1. 中部国際空港の現況からみた問題点

国土交通省がこのほど提案された「上下分離案」について、中部国際空港は開港前であり、成田・関空のような具体的な経営実績がなく、将来の空港経営について確実性の高い見通しはできないこと、および今回の試算結果は前提条件次第で数字が変わってしまう懸念があることなどから、現時点では参加することに逡巡せざるを得ない。中部国際空港株式会社は、国の役割を明確にした上で既に「民営化」がなされていると考えているし、また、P F I の先導的モデル事業として、官のご指導をいただきながら、民間の活力を十分に発揮し、経済性、利便性に優れた空港を実現すべく、これまで血のにじむような努力をして建設コストの削減や工期短縮を図っている。その努力の成果も結実しつつあると認識しているし、経済界としても当初から空港会社を全面的にバックアップしながら今日に至っている。こうしたことを踏まえると、現行の中部方式はこれまでのところかなり上手くいっているという手応えを感じており、意義のある方式であると認識している。

中部国際空港は 2005 年 3 月開港に向けて建設もピークにさしかかる非常に重要な時期にあり、これからがまさに正念場である。このような中、中部を含めた国際拠点空港の経営形態の見直しについて、全体像が明らかにされないまま検討が進められていること自体が当プロジェクトに大きな影響を及ぼしている。即ち、民間の株主は、空港会社設立時に出資の可否を検討するにあたって、一体経営という現在の経営形態を前提として出資に応じているし、金融機関が融資の可否を検討する際も現在の経営形態が今後も継続することを前提として融資に応じており、その前提を変更する議論が行われていることは、資金調達において混乱を生じさせかねないと聞いている。至上命題である 2005 年 3 月開港に向けて関係者が一丸となって取り組んでいるこのような時期に、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。

2. 空港経営の自由度の確保と経営責任の明確化

6月17日に開催された第2回関係者説明会において、「上下分離案」では、特定債務等処理勘定（共通勘定）を設置することによって、中部に年28億円のメリットが生じることが示されたが、基本施設の整備等に関し上物・下物法人の間に調整機能が働く仕組み、下物法人の経営の効率性をチェックする仕組み、上下分離後の出資の取り扱い、さらには需要見通しの下ぶれや金利の上昇などのリスク評価など、未だ以って不明確な事項が多く、どのような下物法人を作るのか全体像が示されていない。また、基本施設を下物法人が保有する形で上下に分離することや特定債務等処理勘定（共通勘定）の設置、加えて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ることによって、下物法人はもとより上物法人の経営責任が極めて不明確になり、非効率が拡大、温存される可能性が高いという危惧は拭い去れないし、現行の中部方式よりいい意味での民営化が進むとは考えられない。中部国際空港については、現行方式により出資を含めた財政支援が必要であるし、将来構想実現に向けても一定の財政支援が必要であり、今回の「上下分離案」が、将来構想実現への足枷にならないかという懸念がある。

3. 国際拠点空港における国の役割の強化

国際拠点空港の整備・運営については、国の役割を明確にした上で、官民において適切な役割分担がなされることが必要である。私どもとしては、国は空港整備事業の基本方針を示し財政支援方策を明確にした上で、空港の整備、運営については民間の自助努力に任せていただきたいと考える。

国際拠点空港においては、整備・運営を民間が手がける場合や災害復旧において、財政支援など国が本来果たすべき役割は、経営形態がどうであろうともいささかも変わることはないと考える。今回の説明では「上下分離案」の場合が、災害復旧における国の支援が最も手厚くかつ迅速に行われる可能性が高いとのことであるが、災害復旧における支援については、経営形態の如何に関わらず、国が大きな役割を果たすべきである。

4. 日本経済の国際競争力強化

今回の「上下分離案」では、国の空港立地政策により生じた用地造成費・環境対策費等についてのアンバランスを平準化することで、3空港間で適正な競争が行われ得るようにするとのことであるが、私どもとしては、むしろ3つの国際拠点空港が、アジア諸国の国際拠点空港との競争力を強化していくことがぜひとも必要であると考えます。3つの国際拠点空港は、どのような経営形態であろうと、

それぞれが着陸料の低減など競争力強化のために最大限の努力をすることを期待するが、その努力だけではおのずから限界があり、国際的に高い水準にある着陸料の大幅な低減までは期待できない。高い着陸料は内外価格差の助長につながるものであり、日本経済の国際競争力強化の観点からも、３つの国際拠点空港はこれまでの事業スキームや空港整備特別会計の予算枠にとらわれることなく、追加的に新たな財源を投入することも視野に入れながら、重点的に整備していただく必要があると考える。着陸料などもともと国際競争力に劣る３空港が、新たな財源によるさらなる国費投入を想定していないと考えられる今回の「上下分離案」によってどれだけ日本経済の国際競争力を改善していけるのかについては、大いなる懸念を抱かざるを得ない。

〔質問事項に対する回答〕

【各関係者共通】

今回の試算結果について、どのように考えるか。

（答）中部国際空港は開港前であり、成田・関空のような具体的な経営実績がなく将来の空港経営について確実性の高い見通しはできない。また、今回の試算結果は、前提条件次第で数字が変わってしまう懸念がある。上物法人への規制、上物・下物各法人の事業スキーム、資本構成等は明確でないままであり、中部国際空港を上下に分離することのメリット、デメリット、下物法人を統合することのメリット、デメリットは依然として判然としない。また、下物法人に特定債務等処理勘定（共通勘定）が設置されることは経営責任が極めて不明確になり、非効率が拡大、温存される可能性が高いという危惧も拭い去れない。

災害復旧に係る論点について、どのように考えるか。

（答）国の重要施設である国際拠点空港が、その経営形態の違いによって災害復旧における国の助成のあり方が変わってしまうのはおかしいのではないか。災害復旧における助成については、国が大きな役割を果たすべきである。

空港整備法では第一種空港は国が整備すべきと明記している。「上下分離案」における上物法人や単独民営化した場合の現行法人について、災害対応に国の関与が極めて困難であると説明していることは、このような法令の趣旨に矛盾するのではないか。

【中部経済連合会】

●官民の役割分担関係

世界的に空港の民営化が進む中で、我が国においても、空港整備は官、運営は民との官民の役割分担の中で、成田・関空のみ上下分離を行うこととした場合、中部の整備及びさらなる民営化（国の出資が入らない形での民営化）を進めるには、どのようにすれば良いと考えるか。

（答）中部国際空港は国の役割を明確にした上で既に「民営化」されている。成田・関空と異なり中部は未だ建設中の空港であり、判断できない。これからも国の役割を明確にした上での財政支援が必要であり、また、中部国際空港の将来構想実現に向けても一定の財政支援が必要であると

考える。現行の中部方式は、これまでのところかなり上手くいっているという手応えを感じており、意義のある方式であると認識している。

●分離のメリット・デメリット関係

今回の収支試算結果案により、今後の中部会社の経営見通しを他の二空港との比較により示し、かつ、特定債務等処理勘定により、中部は結果として年 28 億円のプラスとなること、また、基本施設と土地を独立行政法人等の公的法人が保有した方が、災害復旧時の国の支援が迅速に行えることとなることを踏まえ、上下分離案についてのメリット、デメリット如何。

(答) 各関係者共通質問事項 および に同じ。

「上下分離方式でも、例えば、中部単独で上下分離して、用地は国が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」とのことであるが、基本施設を上物法人が持つこととすると、上物法人の財務が厳しくなることが想定されるが、その点についての意見如何。

(答) 前回ヒアリング時の「例えば・…用地は国が買い上げて保有し基本施設を含む上物法人は民がやる・…」とは、用地は国が買い上げたうえで、上物法人の運営にあたっては、国の役割を明確にした上で民間手法を導入して行くという考えを申し上げたものである。

基本施設を上物法人が持つことによって上物法人の財務が厳しくなるかどうかについては、「上下分離案」の仕組みが明確でなく、判断できない。

また、上物法人の経営については、経営の責任がその結果とともに経営主体に帰することが必要であり、他から制約を受けない仕組みとすべきと考える。

●特定債務等処理勘定関係

特定債務等処理勘定については、法令でその範囲を明確にすること、制度の開始当初でその額を固定することを提案しており、かつ、今回の試算結果により結果として年 28 億円のプラスとなることを示したが、それでも「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危惧される」と考えるのか。

(答) これまでの説明では下物法人の具体像が描かれていない。基本施設を下物法人が保有する形で上下分離することや、法人の設立方式によっては、上物法人が下物法人の子会社になる可能性もあることにより、

下物法人はもとより、上物法人の経営責任が極めて不明確となり、非効率性が拡大、温存される可能性が危惧される。

特定債務等処理勘定は国の立地政策による用地造成費・環境対策費等のアンバランスを平準化し、民営化を進めるにあたっての環境整備を行うことが目的であるはずだが、勘定を(一部であれ)共通化する仕組みが一旦構築されると、制度開始後に生じた空港間の経営体力のアンバランスを平準化する手段として用いられるなど、上物法人間の負担割合等当初固定された条件が後に変更されてしまうのではないかとの懸念がある。

「地元を上げて努力してきたコスト削減等の成果が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必要がある」とあるが、この観点から試算結果に係る評価如何。第4回部会資料の指摘(概要版P.8)を踏まえた上で、制度設計に工夫の余地はあるか。

(答) 上記意見は、当方が述べたものではない。

「立地政策に基づく利用者負担の不公平としては...(略)...完全に平準化することは不可能」とあるが、今回の試算結果についてどう考えるか。

(答) 今回の試算結果において、利用者負担がどれだけ平準化できるのか説明がなく、完全平準化は不可能だと現在も考える。なお、利用者負担の平準化もさることながら、日本経済の国際競争力強化がぜひとも必要であると考えます。

● 設立形態関係

民間株主の今年度の出資、金融機関からの融資を円滑に行うために、どのような観点から検討を行うことが重要であると考えているか。

また、今回の試算結果が出たことの融資に与える影響如何。

(答) 民間の株主は、空港会社設立時に出資の可否を検討するにあたって、一体経営という現在の経営形態を前提として出資に応じているし、金融機関が融資の可否を検討する際も現在の経営形態が今後も継続することを前提として融資に応じている。中部を含めた国際拠点空港の経営形態の見直しについて、全体像が明らかにされないまま検討が進められていること自体が当プロジェクトに大きな影響を及ぼしており、増資、融資の観点からは、資金調達に混乱を生じさせかねない状態であると聞いている。また、中部国際空港は開港前であり、成田・

関空のように具体的な実績がなく、将来の空港経営について確実性の高い見通しができない中で検討を進めていかなければならない。至上命題である 2005 年 3 月開港に向けて関係者が一丸となって取り組んでいるこのような時期に、会社経営の根幹にかかわる大きな制度変更を選択するかどうかについて結論を得ることは極めて困難なことであり、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。

今回公表された試算結果については、数値そのものに対する評価よりも、これまでの出資、融資分を含め、出資者・融資者が不利益を被らないための仕組みが明らかにされないままに検討が進められていることへの不安、不満が募っているように見うけられる。

現行法人の承継先と上物法人の設立形態について、仮に中部会社が上下分離するとしたら、どのような方法により行うことが適切であると考えるか。

(答) 民間のノウハウ、活力を発揮することで、空港経営の合理化、効率化を図ることが期待される上物法人が、公的法人である下物法人の子会社になることが一つの案として出されているが、上物法人の経営自由度確保の観点から反対である。中部国際空港は未だ建設中の空港であり、少なくともこれまでのところ国の役割を明確にした上での民営化路線としてかなりの成果を上げている現行の中部方式を継続することが適切と考える。

以 上

2002年7月1日
定期航空協会

空港整備部会による関係者ヒアリング (質問事項への回答)

国際線・国内線の基幹となる空港整備を円滑に推進し、増大する国民の航空輸送に対するニーズに応えること、さらには、空港や航空路整備の重点化と運営の効率化等により、国際的に割高な交通インフラ利用コスト（空港使用料等）を低減させることは、我が国経済の再活性化や国際競争力の回復に大きく貢献するものであり、今後の空港・航空政策にとり極めて重要な課題と考える。

羽田空港再拡張をはじめとする基幹空港の円滑な整備には巨額な資金が必要である。国家財政が極めて逼迫した状況においては、空港の民営化はその資金調達の有力な手段でもあり（国有財産の流動化）、民営化の対象となる空港が市場で適正に評価されるスキームを選択することが必要である。

なお、空港民営化だけではかかる巨額資金を賄うことは困難であると想定され、不足する資金については、空港使用料等の引上げに頼るのではなく、基幹空港整備が我が国経済の再活性化や国際競争力の回復に大きく貢献することを踏まえ、公共事業費の省庁別・事業別予算配分の見直しにより、現在、公共事業費の1%にも満たない空港整備への一般財源投入を拡大することが必要と考える。

また、空港の民営化を実施するに当たっては、その高い公共性と独占性に鑑み、民営化による効率化や非航空収入の増大からもたらされる果実が、空港利用者に適切に還元されるよう、諸外国の例に見られるような価格規制等の措置を採る必要があると考える。

これらの視点を持って、今回の収支算定結果や質問事項について意見を申し述べる。

1. 今回の収支試算結果についてどのように考えるか。

上下分離方式においては、「3空港の経営体力のアンバランスの平準化」が、成田空港上物法人の収益性に大きな影響を与えている。下物法人に設置される特定債務等処理勘定が分担する債務（12,536億円）のうち、成田空港はその48%に当たる6,017億円を実質的に負担する（4,258億円の増加）。

(*1)

この債務償還を含めた成田上物法人の施設使用料負担は、キャッシュフローに加えて、損益面（営業・経常・当期）でも大きな影響をもたらしている。これらの結果、上下分離方式においては、成田空港の企業価値が大きく減じられていると言われている。

なお、資産が上下に切り分けられたことで、上物法人の資産が圧縮され、資産の回転率（売上高／資産）等の財務指標に改善が見られる。しかし、上物会社は下物法人の資産（施設）を施設使用料という対価を支払って使用し、下物法人はこれを債務の弁済に充当するという仕組みになっている。これより、下物法人の資産／負債は、実質的には上物法人の資産／負債を構成すると考えることが適当である。この点からは、成田空港の資産効率が向上したと言うことはできず、また、各上物法人に割り当てられる下物法人の債務（債務の実質的な移管分を含む）は、上物法人の実質的債務として上物法人の財務体質が判断されることも考慮する必要がある。

3空港がすべて完全民営化できることを前提とすれば、成田空港の価値減少は他空港の価値増大によって埋め合わされると計算することもできる。しかし、今般の収支予測結果、あるいは、海上空港特有のリスク（将来の地盤改良等）を考慮に入れると関西空港の早期完全民営化は困難と判断され、その結果、今後の基幹空港整備に充当されるべき財源は大きく減少する。

このため、まずは成田空港を単独で民営化し、経営効率化を推進すると共に、その価値に対して正当な評価を受け、今後の基幹空港の整備財源を確保することが最も適切であると考ええる。関西・中部空港は現行の経営形態を維持すると共に、所要の財政的支援を継続することが必要と考ええる。

なお、スキームの選択について判断を下す前に、今般の収支予測結果に基づく完全民営化の可否や投資価値判断について、より専門的な立場から見解を求めることは極めて重要であり、中立的な機関に意見照会を行い、これを公表することが必要と考える。

(*1) 成田・関空は2003年度末、中部は2004年度末時点の値を合算して計算した。

2. 災害復旧に係る論点について、どのように考えるか。

大規模な災害が発生した場合には、国際拠点空港の公共性・交通インフラとしての重要性に鑑み、空港機能を維持することを目的とする国による適切な財政支援等の措置が、空港の経営形態に関わらず講じられる必要があると考える。

3. 今回の収支試算結果では、特定債務等処理勘定の設置により立地コストに係る負担のアンバランスが解消されており、かつ、下物法人を独立行政法人等の公的法人とすることにより、海上空港としてのリスクも小さくなる。このことを踏まえ、上下分離案についてどのように考えるか。

海上空港としてのリスクについては、現行の経営形態を継続する場合においても、上下分離案を採用する場合と同様に、国として適切な措置を講ずることが求められる。

4. 特定債務等勘定の設置により、各空港に投資・経営余力が生じ、外国航空会社の誘致について競争が生じるほか、利用者に対するサービス等も向上が図られると考えているが、この点についての考え方如何。長期的観点に立てば、3空港の上物法人が経営基盤を確保し、3空港で空港使用料の引下げの余力を持ちながら3空港全体で我が国の国際航空需要に対応できることとした方が、航空事業者としても良いのではないか。

3空港は、それぞれ後背地需要により成り立っており、空港間の競争、とりわけ成田と他の2空港との競争は極めて限定的と考える。外国航空会社は、各空港への投資規模が相対的に小さく、本邦航空会社に比べて便の移転を早期に決断しやすいとの特徴があるが、航空会社の路線・便数決定の判断は、基本的にはそれぞれの空港における需要により行われるものと考ええる。

利用者に対するサービスや空港使用料の引下げ余地に関しては、関西・中部空港が現行の経営形態を維持する場合においても、それぞれ独立した経営主体としてこれらに努められるものと考ええる。

なお、空港を民営化する重要な目的のひとつは、世界的に高い交通インフラ利用コスト（空港使用料等）を引き下げることにある。この点で、成田空港については、地元の皆様のご理解の下、早期に完全空港化を図ることに加えて、経営効率化の推進と非航空収入を高めること等を通じて、その成果が早期に利用者に還元されることを強く期待する。（*2）

（*2） 公表された収支算定には、運営効率の向上や制約が解除されることによる非航空収入の増大は折り込まれていない。

5 . この収支試算結果を踏まえ、現行法人単独民営化、地域統合案について、どう考えるか。

単独民営化についての考えは、前述の通りである。地域統合案についての、羽田再拡張投資（8,000億円）が盛り込まれていることから、他方式と数値的比較を行うことが出来ないと考える。

6 . 「関空2期の基本施設の着工時期については、羽田空港で実施された「既存の滑走路における処理容量の限界の見直し」の可能性を見極めつつ、容量に余裕が生じると判断された場合には、見直しを実施する」旨の指摘をされているところであるが、この指摘を踏まえ、6月14日の第6回空港整備部会において、関空（1期）の処理能力について改めて検証を行った結果、処理能力は16万回である旨の説明を行ったところである（定期航空協会に対しては別途その内容を説明する予定）。この説明をどのように評価するか。

関西空港（1期）の処理能力については、第6回空港整備部会において「年間の処理容量は16万回と考えるのが適切」との国の見解が示されるとともに、航空局より定期航空協会として詳細な説明を伺っている。これらを踏まえた当協会の考え方は以下の通りである。

1時間当たりの処理能力（1時間値）について

関西空港における「現在の運用状況」を前提とした場合、今回示された「1時間値＝32回」は妥当な数字であると考える。

しかし、1999 年 1 月に羽田空港において実施された着陸時における滑走路占有時間短縮トライアル結果を踏まえれば、関西空港においても、現在の滑走路占有時間（86 秒）を 1 割強程度短縮することが可能と考えられ、この結果、年間 2 万回程度の容量拡大が可能と試算される。また、後続着陸機の進入速度のバラツキ等を勘案した現行の安全間隔（62 秒）についても、進入速度を一定化するなどの施策が実施されれば短縮可能と考えることができる。加えてその他の施策の実現、効果の実証ができた場合には、前述の年間 2 万回に加え、さらにこれを上回る処理容量の拡大が期待できる。（資料 1）

なお、2000 年に新たな滑走路処理容量算出方式が導入され、処理能力が約 2 割向上した羽田空港においては、「処理能力の更なる向上」を目指して、現在、官民一体となったトライアルが実施されているところである（着陸時の進入速度の一定化を通じた、速度のバラツキ等を勘案した安全間隔の短縮、着陸後の滑走路からの離脱誘導路の指定と滑走路からの遅滞なき離脱による着陸機の滑走路占有時間の短縮）。（*3）

（*3）これらの運用改善は、AIP Supplement（航空路誌補足版）に公示され、羽田空港に着陸する航空機の運航乗務員に周知が図られている。

1 日当たりの処理能力について

今回、関西空港の年間処理容量を、「恒常的に需要の多い時間帯である 11 時～18 時」の最大処理回数を基に算定するという新たな考え方が示された。（*4）

しかし、現在の関西空港における需要パターンは、首都圏の圧倒的な需要を背景に羽田及び成田を駐機基地とする本邦航空会社の機材繰りや、羽田・成田と異なり、比較的発着枠に余裕のある現状に基づくものであると思われる。今後、需要が伸びていくにつれて、そのパターンも変化するものと考えられる。

また、示された案は、「11 時～18 時の間に発生する需要を、この時間帯で処理できない場合、超過需要分は事実上当日においては対処できず、旅客は当日の旅行をあきらめざるを得ないこととなり、利用者利便性の著しい低下を招くことになる」ことを理由として、「旅客の利便性を損なうことなく設定できる 1 日の処理能力の上限値（処理容量）を算出する」という考え方を採用している。

しかし、羽田空港発着便においては、例えば早朝便により深い割引運賃を設定し、また、より安いツアー料金の設定が可能となるようすること等により、昼間帯に発生していた筈の需要を早朝便に誘導するといった工夫が行われている。(*5)

このようにして、需給が逼迫した空港において、早朝・深夜便が設定されることは、例えば日帰り出張等のニーズを持つビジネス旅客にとっても、むしろ航空の利便性が高まることになるということもできる。

関西空港における年間処理容量については、今回提示された考え方、並びに空港の効率的活用という観点も踏まえ、内外他空港の例も参考に、「高需要時間帯」をより柔軟に捉えることが適当と考える。仮に当該時間帯を8時～21時とした場合、年間の処理容量は1万回程度向上するものとする。(*6)

(資料2)

(*4) 第6回空港整備部会 資料1 別紙

(*5) 時間選好よりも価格選好の高い(価格弾性値の高い)旅行者等の寡需要便への誘導により、結果的に昼間帯の便における需給関係の緩和が図られている。

(*6) 1時間値を32回とした場合の試算値

処理容量向上に向けた官民協力について

1999年10月の空港処理容量検討委員会最終報告にもある通り、関西空港における処理容量拡大の早期実現に向け、官民協力の下、具体策を早急に検討・策定することが必要と考える。

以 上

資料 1

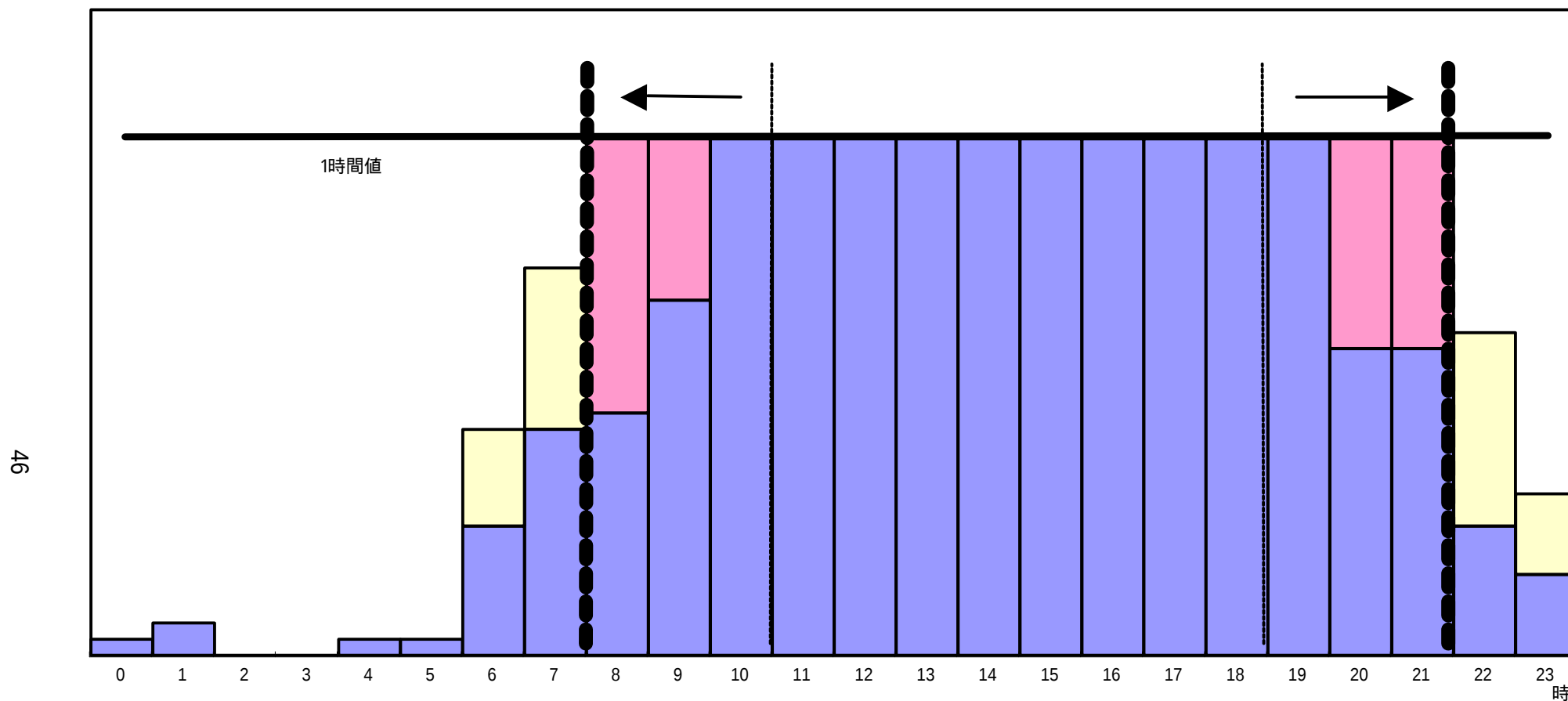
関空における 1 時間値拡大の可能性について

	関空における 実績値	羽田で評価運用中の着陸後の 滑走路占有時間短縮実施により 実現可能と考えられる数値	さらなる処理能力向上施策
進入速度等のバラツキに対する安全間隔	6 2秒	6 2秒	・着陸時の進入速度の一定化 (羽田において評価運用中) → の短縮 (羽田における の実績値 30秒)
滑走路進入端を通過して滑走路縁を通過する までの時間 (着陸復行防止のための余裕分*1 含む)	8 6秒	7 2秒 99年 1月、羽田で実施された 滑走路占有時間短縮トライアル において、16%程度の短縮効果が あったことの準用)	・抜本的な誘導路改善 → の短縮
離陸機に対する離陸許可の発出やレスポンス 等に必要時間	1 5秒	1 5秒	・海外他空港での実績値の準用 (離陸許可発出やレスポンスに要する時間等) → の短縮
離陸滑走を開始して離陸又は離陸滑走開始地点 から1800m地点通過の何れか遅い方の時間 (着陸復行防止のための余裕分*1 含む)	5 0秒	5 0秒	・着陸復行防止のための余裕分 (標準偏差の 3倍)の見直し → および の短縮
合 計	2 1 3秒	1 9 9秒	
1時間値 (最大)	3 2回	3 6回	
年間処理能力 (第 6回空港整備部会で示された算定方法による)	約 1 6万回	約 1 8万回	

*1 : 実績値に標準偏差の 3倍が余裕分として加算されている。

資料2

処理容量計算の基となる時間帯を8時～21時とした場合、年間処理容量は1万回程度^(注)増加。



(注) 第6回空港整備部会で示された計算方式を用いた年間処理能力の比較

国土交通省案 (11～18時の容量を基に計算) : 1時間値32回 × 7.6 (8時間-ファイア-ブレイク0.4時間分) × 1.84 (1日の需要合計 ÷ 11～18時の合計) × 365日
16万3500回

定期航空協会案 (8時～21時の容量を基に計算) : 1時間値32回 × 13.6 (4時間-ファイア-ブレイク0.4時間分) × 1.09 (1日の需要合計 ÷ 8～21時の合計 *1) × 365日
17万3000回

*1 : 2000年ピーク時実績に基づく当該係数1.13に、国土交通省案における2000年平均の係数 (1.84) / ピーク時の係数 (1.91) を乗じて、8時～21時の時間帯を用いた場合の2000年平均の係数を推定。