

今後の国際拠点空港のあり方に関する 懇談会報告

平成19年 3 月 27 日

< 目 次 >

はじめに ～ 当懇談会に付託された検討事項	・・・ 1
1 国際拠点空港の現状、これまでの経緯及び課題	・・・ 2
(1) 国際拠点空港の現状	
(2) 国際拠点空港のこれまでの経緯	
(3) 今後の課題	
2 国際拠点空港の事業特性と果たすべき機能	・・・ 4
(1) 国際拠点空港の事業特性	
(2) 国際拠点空港が果たすべき機能	
3 これまでの国際拠点空港政策とそれを取り巻く環境の変化	・・・ 6
(1) これまでの国際拠点空港政策	
(2) 国際拠点空港政策を取り巻く環境の変化及び今後の動向の見通し	
4 今後の国際拠点空港政策の方向並びに国及び空港会社の役割	・・・ 8
(1) 基本的方向	
(2) 国及び空港会社の役割	
(3) 完全民営化の意義・効果等	
① 完全民営化を進めることとしてきた経緯	
② 完全民営化の意義・効果	
③ 完全民営化空港に対する市場の評価と期待	
5 完全民営化を円滑に進めるに当たっての課題とその解決策の方向	・・・ 11
(1) 国際拠点空港の完全民営化を円滑に進めるに当たっての課題	
(2) 国際拠点空港の完全民営化を円滑に進めるに当たっての課題の解決策の方向	
イ 基本的な考え方	
ロ 具体的な解決策の方向	
① 国際拠点空港政策を踏まえた空港機能の拡充に向けて	
② 適正な料金水準の確保に向けて	
③ 適正な資本構成の確保に向けて	
④ 環境対策・地域共生策等の適切な実施の確保に向けて	
⑤ その他、適正な事業運営の確保に向けて	
6 国際拠点空港ごとに見た課題	・・・ 19
終わりに ～ 今後の進め方等	・・・ 21

はじめに ～ 当懇談会に付託された検討事項

当懇談会は、昨年（平成18年）10月に、国土交通省航空局長により、成田国際空港株式会社の完全民営化を念頭におきつつ、国際拠点空港（成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港）の今後のあり方に関する基本的な方策を検討するために開催されることとなったものである。

そもそも国際拠点空港については、我が国の国際競争力を大きく左右するものであり、国益にも大きな影響がある。一方、成田国際空港株式会社（旧新東京国際空港公団）については、平成14年12月の行政改革に係る閣議決定において、「完全民営化に向けて（中略）特殊会社にする」と整理され、平成16年4月に旧公団を特殊会社化し、成田国際空港株式会社が設立された。また、関西国際空港及び中部国際空港についても、それぞれ将来の「完全民営化に向けて」の整理がなされている。

このような中で、今後、完全民営化に向けての検討を行うにあたっては、今後の国際拠点空港のあり方の整理が、我が国航空政策にも大きな影響を及ぼすものであるとの認識のもと、我が国の国際拠点空港のあり方と、これを踏まえた、完全民営化を見据えての国際拠点空港の適正な運営の確保のための方策のあり方について検討する必要があると考えられた。

このため、当懇談会においては、空港会社、航空会社、空港周辺府県及び証券会社のヒアリング、関係省庁、観光業界、物流業界、空港周辺市町村及び空港周辺関係団体からの文書による意見照会、事務局を通じて海外大使館の協力を得つつ海外の動向調査等を行うとともに、七回にわたる検討を経て、概ね以下のとおり意見を整理した。

1 国際拠点空港の現状、これまでの経緯及び課題

(1) 国際拠点空港の現状

- イ 四面環海という地理的な特性を有する我が国において、国際航空は海外との不可欠な交流手段であり、国際拠点空港である成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港は、我が国の経済社会の発展に伴い、増大し続ける国際航空需要に対応するため、それぞれ開港以来、国際航空ネットワークの充実・強化を図り、利用者利便の向上に努めてきた。また、グローバルな経済・社会活動が行われる昨今の国際情勢の中で、国際航空ネットワークの結節点として極めて重要な役割を果たしている。
- ロ 三空港が取り扱う国際航空旅客数は合計約4,640万人であり、我が国全体の約88%、国際航空貨物量は合計約330万トンであり、同約97%、年間発着回数は合計約28.4万回であり、同約85%と、我が国の国際航空における圧倒的なシェアを占めており、我が国の国際航空需要の太宗を賄う供給力を提供し、ビジネスでの交流や観光交流に大きな役割を果たすとともに、我が国産業全体の発展に不可欠の存在となっている。
- ハ また、首都圏、関西圏、中部圏の後背経済圏にも大きな便益をもたらし、それらの経済発展に資することはもとより、周辺地域の雇用の場としても、相応の役割を果たしてきている。例えば、成田国際空港内で働く従業員数は4万7,000人（平成17年11月現在）に上るが、そのうち4万人（85%）は千葉県在住者であり、周辺2市5町で2万1,000人（45%）となっている。
- ニ さらに、国際拠点空港は、観光を含め我が国の社会文化の発信拠点ともなり、また、大規模災害時の救援物資の輸送等の観点や航空主権の確保等の国家的見地からも重要な役割を果たしている。
- ホ このように、国際拠点空港は、我が国の経済活動や国民生活、我が国の国際競争力の向上、我が国の国際的な存在感の発揮等様々な面で、欠くことのできない、極めて重要な社会資本インフラとなっている。

(2) 国際拠点空港のこれまでの経緯

国際拠点空港の整備については、それぞれ設置に至る経済的・社会的事情等を背景に、各々政治的な懸案として様々な課題を抱えつつ、進められてきた。

- ① 成田国際空港については、昭和41年の空港設置に係る閣議決定以来、激しい反対運動が展開され、様々な犠牲を伴いながらその建設が進められてきた。このため、開港自体も当初計画より大幅に遅れ、昭和53年になって漸く開港したものであり、その後首都圏の旺盛な国際航空需要を抱えつつも、長い間滑走路一本での運用を余儀なくされた。しかしながら、多くの関係者において、地域と空港の共生を実現するための様々な努力が行われた結果、周辺の環境対策や地域振興策を講じつつ、平成14年には

2,180mの暫定平行滑走路が供用を開始し、平成18年9月からは、平行滑走路の北伸2,500m化（平成21年度末供用予定）を目指して、北伸整備事業に着手したところである。また、空港運営主体についても、平成14年12月の閣議決定等を踏まえ、平成16年4月には公団から特殊会社へと民営化が行われた。

- ② 関西国際空港については、昭和59年に、大阪国際空港騒音訴訟に見られるような騒音問題に適切に対処するとともに、24時間運用可能な国際空港を設置することが決められて以降、政府、地元地方公共団体及び民間の共同出資により、関西国際空港株式会社を設立するとともに、泉州沖5kmの海上に空港島（一期空港島）を造成し、空港施設、連絡橋等の整備を進め、平成6年9月に開港した。その後、平成11年7月に、一期空港島から200m離れた沖合に新たな空港島を造成し、二本目の滑走路等を整備する二期事業に着手しており、本年8月に供用されることとなっている。
- ③ 中部国際空港については、平成10年に地元地方公共団体及び民間企業の出資により中部国際空港株式会社を設立するとともに、同年3月制定の中部国際空港の設置及び管理に関する法律に基づく運輸大臣の指定を受け、これに併せて国からの出資を受け、整備が開始された。同空港は、常滑沖約3.5kmの海上に空港島を造成し、滑走路一本と空港施設、道路・鉄道橋を整備し、平成17年2月に開港した。

(3) 今後の課題

- イ 国際拠点空港については、本年8月に予定されている関西国際空港の二本目の滑走路の供用開始、平成21年度末の供用開始を目指して整備が進められている成田国際空港の平行滑走路の北伸2500m化など、我が国の旺盛な国際航空需要に対応すべく、その処理能力の拡充が行われている。我が国が、東アジアをはじめとする近隣諸国との国際競争に勝ち抜いていくためには、今後とも増大が見込まれる国際航空需要に的確に対応した発着容量の確保等の空港の処理能力の強化を行うことにより、国際拠点空港としてさらに発展していくことが望まれている。
- ロ このほか、空港の能力については、24時間供用化の実現、空港と都心を結ぶアクセスの整備等や、これらのために必要な旅客・貨物ターミナル施設の整備等を強く求める声があるとともに、アジア諸国に比べ割高となっている着陸料等の一層の低減をはじめとするサービス水準の向上等が強く望まれる状況となっている。
- ハ 関西国際空港株式会社及び中部国際空港株式会社については既に相当の民間出資がなされ、また、成田国際空港株式会社についても特殊会社化することにより、それぞれ非航空系収入の拡大、路線ネットワーク拡充に向けた積極的な営業努力等を展開しているものの、「官から民へ」という動きの中で、空港の管理・運営について、民間経営手法の導入等により、一層効率的で創意工夫を発揮できる運営体制とすることが求められており、そのような中で実現される経営の効率化、民間経営の発想の発揮などにより、着陸料の引き下げをはじめとする利用者利便の向上を図ることにも大きな期待が寄せられている。

ニ このように、空港の施設整備などのハード面のみならず、空港運営というソフト面でも、現在の空港機能を充実・強化することで、我が国の国際競争力の強化に資する国際拠点空港として、さらに発展していくことが強く期待されており、国際拠点空港がこういった期待に的確に応えられるように、その運営体制の変革など所要の措置を講じることが必要不可欠となっている。

ホ なお、これらの課題に加え、空港ごとにも様々な課題を抱えている。例えば、成田国際空港にあっては、内陸空港として周辺地域における環境対策の確実な実施や北伸2,500m化以後の空港整備のあり方等、関西国際空港にあっては、二期施設整備の進め方を含めた今後の必要な施設のあり方や多額の債務残高のある財務状況の改善等、中部国際空港にあっては、今後の国際拠点空港としての必要な施設のあり方等、がそれぞれ挙げられるところである。

2 国際拠点空港の事業特性と果たすべき機能

(1) 国際拠点空港の事業特性

イ 国際拠点空港は我が国の経済・産業や国民生活にとって不可欠の存在であり、重要な社会インフラであることや、国際拠点空港による我が国の産業、観光等における国際競争力への影響力等も考慮すると、国際拠点空港の安全かつ安心なサービスが、継続的かつ安定的に提供されなければならない事業である。

ロ また、国際拠点空港は、その整備に巨額の資金の投入が必要であり、それら資金の回収には極めて長い期間を要する。実際の整備にあたっては、成田国際空港における地元住民の反対運動の例を出すまでもなく、空港周辺自治体や住民との間の繊細かつ緻密な調整等が必要になるとともに、航空機の安全運航にも留意した高度な建設工事を長期間にわたって実施することを要するものである。また、その管理・運営についても、安全性の確保、利用者利便の確保等から、施設の維持補修・更新などについてのきめ細かいメンテナンスと、施設の改善・機能向上や運用面での工夫が必要であり、空港規模から見て、相当程度の投資を継続的に行うことを要するものでもある。

ハ さらに、その整備に巨額の資金と長い回収期間を要するとともに、空港を設置できる場所が限定されるという観点からは、現実的に他の施設による代替が不可能という状況にある。

ニ このように、国際拠点空港の設置・運営の事業は、極めて高い参入障壁を有しており、その設置されたそれぞれの地域において独占・寡占の状態（いわゆる自然独占）になりやすく、かつ、代替不可能であるという特性を有している^(※)。一般に、独占状態になると、価格が高止まりする、需要に見合ったサービスの供給がなされない、公平性・公正性が確保されない、などといった弊害が生じることが懸念される、とされ

ている。このため、こういった特性を有する事業については、公的な主体が事業を行ったり、独占状態にある主体の行動に関する一定のルールを定める等の手法が取られるのが一般的である。我が国の国際拠点空港については、現在は、国が、成田国際空港株式会社にあつては全額、関西国際空港株式会社にあつては三分の二、中部国際空港株式会社にあつては40%、の株式をそれぞれ保有する特殊会社等により運営されており、こうした弊害については一定程度除去されてきた。

※ なお、アジア各国の大規模空港との競争や三つの国際拠点空港間の競争を理由に、完全な独占とは言えないとの考え方があるが、他国の空港との関係では、例えば、日本を訪問する旅客は日本が目的地であるからこそ日本の空港を利用するというように、空港後背圏の経済力や魅力等に基づく目的地の選択の問題であつて空港の選択そのものとはまでは言えないこと、空港の代替不可能性や現時点で成田国際空港の容量が満杯になっている状況を考慮すれば競争圧力は減殺されること、短期的な利益のみを追求する経営が行われた場合には競争圧力が実質上機能しないこと等に留意すべきである。

ホ 他方、国際拠点空港については、例えば、成田国際空港については、平成21年度末の供用開始を目指し、平行滑走路の北伸2,500m化が進められ、関西国際空港については、本年8月には二本目の滑走路の供用開始が予定されていることから、既に一定程度その施設整備が進んでいるとの見方ができる。一方で、中部国際空港については、24時間フルに運用ができるように、国際拠点空港として必要な機能強化に向けた整備が必要である旨、関係者（中部国際空港株式会社、愛知県等）から課題の提起が行われていることには留意を要するところであるが、いずれにしても、こうした一定程度の施設整備の進捗とともに、それぞれの国際拠点空港については、今後も相当程度の航空需要が見込まれているところであり、これらに鑑みると、国際拠点空港として必要な施設のあり方の整理次第の要素もあるが、概ねその運営を民間の経営に委ねる基盤が形成されつつあると見ることもできる。

へ なお、こうした特性と併せて、国際拠点空港が航空機騒音をはじめとする外部不経済を発生させる施設であるということも忘れてはならない。特に、成田国際空港は内陸空港であり、環境対策の実施が強く求められている。その一方で、地域の雇用を創出する場として、また、地域経済の活性化に寄与する施設として、地域振興の核となりうる特性を有していることもまた事実である。

(2) 国際拠点空港が果たすべき機能

イ 国際拠点空港は、国際航空ネットワークの核として、グローバル化する我が国の経済・社会活動の活性化や、我が国の産業、観光等における国際競争力の強化に資するような社会インフラとしての機能を果たし続ける必要がある。

このために、まずは、今後とも増大し続ける国際航空需要に対応すべく、必要な空港容量の確保が図られ、国際航空ネットワークの結節点として有効に機能するといった意味でのグローバルスタンダードに適合した空港とすることが望まれる。

- ロ また、東アジアをはじめとする近隣諸国との競争関係も踏まえると、諸外国に比べて高額と言われる着陸料等の低減が図られることも重要である。このためには、経営の効率化による資源の有効活用、コスト削減や、事業の多角化による非航空系収入の拡大等を行うことで、収益の拡大、借入金依存体質からの脱却を図り、企業体力の強化が図られることが望まれる。
- ハ また、その高い公共性から、航空旅客、航空会社、観光事業者、物流事業者等の空港を利用する様々な主体に対し、公平かつ公正で、安全かつ良質なサービスの提供を行い、常に利用者利便の向上に尽力することも望まれる。
- ニ 一方で、国際拠点空港は、その騒音が空港周辺地域に与える影響や、空港が地域経済に果たす役割等についても十分に認識し、地域の中の空港として、また、地域振興の核として、地域との共生という視点に立って、その運営を行っていくことも重要である。
- ホ これらに加え、国際拠点空港は、我が国の空の玄関口として、国際拠点空港を利用する外国人の方々を通じ、我が国の魅力・文化を世界へ発信していくための一役を担うことも期待されている。また、大規模災害時の救援物資の輸送拠点としての機能や航空主権の確保等の国家的見地からの機能を引き続き果たすことが必要である。

3 これまでの国際拠点空港政策とそれを取り巻く環境の変化

我が国の国際拠点空港の現状とその事業特性、今後果たすべき機能等については、上記のとおり概観できるが、それに深く関わってきた我が国の国際拠点空港に関する航空政策（以下「国際拠点空港政策」という。）の内容とそれを取り巻く環境の変化については、以下のとおり整理できるものと考えられる。

(1) これまでの国際拠点空港政策

イ 我が国における国際拠点空港については、何よりも、増大し続ける国際航空需要への対応を第一に、政府が需要予測に基づき空港整備に係る長期計画（空港整備五ヵ年計画等）を作成し、それに基づき、空港を一定期限までに設置・整備し、供用することを念頭に整備が進められてきた。

このような中で、国際拠点空港については、予測を上回る需要の伸びがあったことや、当初計画どおりに整備が進まなかったことから、空港容量の限界を超える需要に立ち至って、漸く事業が完成するということが往々にして見られた。

ロ また、各国際拠点空港の基本計画も、空港施設の滑走路の数・長さ・強度等、敷地面積、航空保安施設の種類、工事完成予定期限等を定めるものに過ぎず、空港のあり方、今後発揮すべき機能などといった政策的な方向性を十分に指し示すものではなか

った。

ハ なお、国際拠点空港の設置・管理については、国が一般に空港の設置・管理を行うとの原則の例外として、公的な独立の主体を設け、かつ、滑走路等の基本施設と旅客ターミナルビル等との運営を一体化させた独立採算によって、明確な責任と機動性をもってこれを行わせるため、公団（特殊法人）方式によったのが新東京国際空港公団（現成田国際空港株式会社）であり、その後、民間活力の導入等の観点から、関西国際空港にあつては、特殊会社の関西国際空港株式会社を設立することにより、中部国際空港にあつては、中部国際空港株式会社を設立し、法律に基づく指定法人とすることにより、それらの設置・管理を行わせてきたものである。また、新東京国際空港公団については、その後の特殊法人改革の一環として、既に特殊会社化している。

このような空港の設置・管理については、当初はその設置目的からして、航空機の安全かつ円滑な離着陸の確保と利用者の利便に資するターミナル運用に重点が置かれていたが、関西国際空港及び中部国際空港に見られるように、その経営の安定、着陸料高騰の抑制、利用航空会社の確保等の観点から、積極的に非航空系事業への展開が進められ、成田国際空港においても、近年は、積極的に非航空系事業に取り組んでいる。

ニ さらに、昨今では、経済・社会活動がグローバル化及び多様化することに伴い、東アジアをはじめとする近隣諸国との国際競争への対応力や、多様な消費者ニーズへの的確なサービスの提供等が求められている。このため、専ら需要に応じた施設整備のみでなく、空港運営の効率化、多角化等の課題への積極的な対応が求められており、国際拠点空港政策もこの点を認識して進められてきた。

（２）国際拠点空港政策を取り巻く環境の変化及び今後の動向の見通し

イ 国際拠点空港については、本年８月に予定されている関西国際空港の二本目の滑走路の供用、平成21年度末の供用が予定されている成田国際空港の平行滑走路の北伸整備（2,500m化）を進め、さらに増大する航空需要への適切な対応を図る予定である。

しかしながら、アジア各国においても複数の滑走路を有する大規模空港が次々に整備されており、しかも、我が国に比べ割安な着陸料等によって、国際航空ネットワークの大規模な展開を図っている。こうした中で、我が国は、アジアの中における厳しい国際競争に打ち克っていくためにも、国際拠点空港について、効率的な経営を通じて、既存施設の有効活用と利用者利便の向上につながる料金設定等により、我が国の国際競争力の強化を図っていくことが強く求められている。

ロ また、今後、必要となる空港の能力増強や機能強化に際し、投資が必要となる場合にも、航空需要を的確に予測して適時適切な整備が進められるよう、さらに、空港を利用する航空会社、物流事業者等にとっても将来の企業戦略を描くことができるよう、あらかじめ将来の基本的な整備の方向を示すことが求められている。

ハ 他方、国際拠点空港には、従来の路線数や便数の拡充といった航空需要に対応した空港処理能力の強化のみではなく、商業や観光など、人やモノの国際的な交流の拠点として、様々な利用者の多様なニーズへの的確な対応が求められており、その持つべき機能も一層高度かつ複雑なものへと変容しつつある。

ニ このような状況に対応して、昨今の行政改革の流れの中で、公共施設としての国際拠点空港に関しても、その管理運営をより一層効率的に行っていくことが必要とされ、平成14年12月の閣議決定等を踏まえ、純粋な民間会社としての創意工夫を生かした運営体制の構築を図ることが求められている。

こうした空港運営主体の民営化の流れは、ヨーロッパを中心に、世界的にも一つの傾向となっている。いち早く政府保有株式を全て放出したイギリスをはじめ、ドイツ、フランス、タイ等においても、公的主体が一部の株式を保有しているなどの制限はあるものの、既に株式の上場を行っている。

ホ 我が国においても、このような環境の変化に対応して、今後の国際拠点空港政策の方向と、国及び空港会社の役割とを明らかにしつつ、これらを踏まえ、国際拠点空港がその経営について、より民間経営手法を生かし、効率的に、かつ、創意工夫を発揮し、我が国の国際競争力の向上につながるものとするのが、政策として強く求められていると考えられる。

4. 今後の国際拠点空港政策の方向並びに国及び空港会社の役割

(1) 基本的方向

イ これらの国際拠点空港政策を取り巻く環境の変化を踏まえ、今後の国際拠点空港政策においては、これまでの国と空港会社との関係を見直し、国の国際拠点空港政策と空港会社の経営方針との整合性を確保しつつ、社会経済情勢や利用者ニーズを空港の管理・運営に機動的に反映できるようにする必要がある。

ロ このためには、国は、国際拠点空港政策を明確に提示するとともに、国際拠点空港の管理・運営について、諸経費の削減、非航空系事業の拡大による増収等を通じて経営の効率化を進める観点から、民間経営手法によるメリットを最大限に発揮し得るよう、空港会社の完全民営化を推進すべきである。

ハ そして、この完全民営化された空港会社は、国際拠点空港の事業特性を踏まえ、国の示す国際拠点空港政策との整合性や空港の発揮すべき機能として求められる公共的な役割に留意しつつ、国際拠点空港を適切に管理・運営すべきであり、このための所要の措置を適切に講じることが必要である。

(2) 国及び空港会社の役割

イ 国は、国際拠点空港の果たすべき役割、各空港の機能・能力のあり方等の事項を中心とした国際拠点空港政策に関する基本的な指針を作成し、空港会社、利用者等を含め広く国民に対して、我が国としての国際拠点空港のあるべき姿を示すとともに、国際拠点空港の運営に関する基本的なルールを設定する。さらに、国際拠点空港の運営をモニターし、又は社会全体からのモニターが円滑に機能するような措置を講じ、その上で、国際拠点空港の事業特性に起因する課題や弊害の解消、公平な取扱いの確保等の観点から、所要の措置を講ずる必要がある。

ロ 一方で、空港会社は、国の示した基本的な指針を踏まえつつ、株主、空港利用者（航空会社、物流事業者、旅客等）、地域等のいわゆるステークホルダーの適切な監視の中で、これらのステークホルダーに対して利益、サービス等を適切に還元するため、民間の創意工夫を十分に活かした効率的な空港経営を行い、利用者にとって便利で快適な空港サービスを提供する必要がある。

(3) 完全民営化の意義・効果等

空港会社の完全民営化は、これまで進められてきた特殊法人等改革の一環であり、これによって、経営責任が明確になり、経営の効率化が図られる等の意義・効果があるものである。

① 完全民営化を進めることとしてきた経緯

- 1) これまで特殊法人等については、空港会社に限らず、様々な改革が行われてきたが、特殊法人等整理合理化計画（平成13年12月19日閣議決定）において、「事業の採算性が高く、かつ、国の関与の必要性が乏しい法人、企業的経営による方が事業をより効率的に継続実施できる法人又は（中略）は」、「特殊法人等について指摘されている弊害（経営責任の不明確性、事業運営の非効率性、組織・業務の自己増殖、経営の自律性の欠如等）を可能な限り克服」するため、「原則として民営化する」とされた。
- 2) これを受け、成田国際空港、関西国際空港、中部国際空港についても、平成14年12月6日の交通政策審議会航空分科会答申（「今後の空港及び航空保安施設の整備に関する方策について」）において、「国際競争力の向上、特殊法人等改革等の観点を踏まえると、経営のより一層の合理化・効率化、利用者利便の向上を図るため、民営化を進めることが必要である」とされた。
- 3) 具体的には、上記の航空分科会答申において、「新東京国際空港公団については、（中略）完全民営化に向けて、平成16年度に一体として特殊会社化し、（中略）できる限り早期に株式上場を目指すことが必要である」、「関西国際空港株式会社については、（中略）将来の完全民営化を目指すことが適切である」、「中部国際空港株式会社については、（中略）完全民営化に向けて検討することが適切である」とされた。

- 4) また、平成14年12月17日の行政改革に係る閣議決定（「道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について」）において、「政府は、（中略）、それぞれ以下のおり単独で民営化を進める。（1）新東京国際空港公団については、完全民営化に向けて、平成16年度に全額出資の特殊会社にする（後略）（2）関西国際空港株式会社については、（中略）、将来の完全民営化に向けて、安定的な経営基盤を確立する（後略）」とされた。
- 5) これらの趣旨を踏まえ、新東京国際空港公団については、平成16年4月に同公団を特殊会社化し、成田国際空港株式会社を設立した。
- 6) さらに、平成18年6月に公布された「簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律」において、簡素で効率的な政府を実現するため、国有財産の売却等により、国の資産及び債務に関する改革を行うこととされている。

② 完全民営化の意義・効果

- 1) 空港会社を完全民営化した場合、例えば、諸経費の削減、非航空系事業の拡大による増収、既存施設の有効活用等を図り、民間経営手法による空港経営の効率化が進められ、そのために必要となる空港に関する各種サービスの向上、料金の引下げ等の利用者利便の向上やそれらを通じての国際競争力の向上が期待できる。

（注）株式上場、経営自由度の向上から、次に掲げる各種効果が期待される。

- ・ 株主、市場等から常に評価を受けることで、資本コスト（銀行、社債権者、株主が求めるリスクに見合ったリターン）を意識した経営につながる。
 - ・ 機動的に非航空系事業を展開することにより航空旅客等のニーズに迅速に応えるとともに、その収益を空港利用者に還元することが期待できる。
 - ・ 取引所市場における高い流動性を背景に、発行市場において公募による時価発行増資等の直接金融の道が開かれ、資金調達が多様化する。
 - ・ 企業情報の開示を通じ、投資家をはじめとした第三者のチェックを受けることとなる。
- 2) また、政府保有株を売却し、行政改革に係る閣議決定を着実に履行することにより、国有財産の圧縮による行政改革、特殊法人等改革を推進し、簡素で効率的な政府の実現に資することとなるものであり、何よりも、これまで国際拠点空港の設置管理を政府が株式を保有すること等によるコントロールの下に公的な主体によって行われてきた仕組みを純粹民間企業による経営に委ねるという意味で大きな改革として位置づけられる意義を有するものである。

③ 完全民営化空港に対する市場の評価と期待

- 1) 国際拠点空港を運営する事業については、航空需要の成長見通し、巨大な後背経済圏の存在、リテール事業の拡大化の可能性等から、その成長性について高く評価され、また、高い参入障壁による地域独占、キャッシュフローの長期的な予測可能性等から、その安定性についても高く評価されており、極めて魅力的な投資対象と

なっている。

- 2) なお、国際拠点空港の高い公共性から、国の政策を実現するための公共的見地からの制約があることは、市場から織り込んで評価されるものと考えられるが、国際拠点空港に係る制度については、中長期的に安定的で、高い透明性、予見可能性を持ったものとするのが望まれている。
- 3) ただし、三つの国際拠点空港ごとに見れば、評価に差異をもたらす要素があるところであり、同一地域内の複数空港との関係の取扱いのほかにも、例えば、関西国際空港については、1兆2,000億円近くの有利子負債等の存在から生じている過大な資産と収益構造とのアンバランスの問題なども挙げられている。

5. 完全民営化を円滑に進めるに当たっての課題とその解決策の方向

完全民営化のメリットは、民間経営手法による経営の効率化にあるが、これを十分に活かすためには、経営の自主性を確保し、空港会社が創意工夫できるようにすることが必要である。ただし、このような原則に立ちながらも、完全民営化された空港会社に全てを自由に委ねることについては、国際拠点空港の公共的な役割やその事業特性から様々な課題や懸念が指摘されている。したがって、完全民営化のメリットを十分に活かすことに留意しながら、これらの課題や懸念の解消を図り、完全民営化が所期の効果を発揮し、国際拠点空港の適正な運営が確保されるようにすべきである。

(1) 国際拠点空港の完全民営化を円滑に進めるに当たっての課題

国際拠点空港を完全民営化する場合、その事業特性や資本市場との関係等から、次のような事態が生ずるおそれがあるため、これらの課題に留意する必要がある。なお、先に掲げた平成13年の閣議決定（「特殊法人等整理合理化計画」）においても、完全民営化に際しては、「会社の業務が独占の弊害を生むことがないよう留意する」と明記されている。

① 国の国際拠点空港政策と空港会社の経営方針との不整合からくる課題

空港会社に対し、国が株主として影響力を行使することができなくなるため、国際拠点空港の運営に関する制度が十分でない場合には、国の国際拠点空港政策と空港会社の経営方針とが整合しない事態が生ずるおそれがある。

例えば、滑走路の整備や発着回数の増加等が国際拠点空港政策として求められる場合であっても、空港会社が発着回数の増加による増収額がそのために必要な投資額に見合わないと判断すれば、これを確実に実施することが困難になりかねない。

② 高い参入障壁による地域独占・代替不可能性からくる課題

国際拠点空港は、その整備に巨額の投資及び長い回収期間を要する等の高い参入障壁があるため独占的になりやすく、また、現実的に他の施設による代替が不可能であることから、空港に関する各種料金が高騰・高止まりし、サービス水準が低下する事態が生ずるおそれがある。

③ 敵対的買収のリスクからくる課題

どのような者であっても資金さえあれば株式を取得し、経営に参画することができることから、空港の公共性を理解しない者、長期的な企業価値向上に関心がない者等による買収が行われ、これらの者に経営が支配される事態が生ずるおそれがある。

④ 市場圧力による株価維持・配当維持の優先からくる課題

空港会社の経営者に対して株価の維持、配当の維持等の圧力が生じるため、環境対策等の公共的な観点からの投資や利用者利便の向上策が求められる場合であっても、資本コストに見合わないものについては、実施されない事態が生ずるおそれがある。さらには、昨今の他分野での規制緩和の結果から見ても、安全・安心が脅かされるのではないかとの懸念も示されている。

(2) 国際拠点空港の完全民営化を円滑に進めるに当たっての課題の解決策の方向

イ 基本的な考え方

1) 国際拠点空港の完全民営化を円滑に進めるに当たっては、先に述べた課題について、国際拠点空港が国民生活や国民経済上不可欠な社会インフラであること、自然独占で代替不可能性を有すること等の事業特性を踏まえつつ、適切な措置を講じた上で、これを実施する必要がある。

なお、先に述べた課題があるからと言って、そういった事態が必ず発生するというものではないことから、本来防御すべき事象を超えた過剰な措置とならないようにするとともに、逆に、そういった事態の発生可能性自体が会社の所有形態（株主の状況）や経営方針によっては高くなりうるものであることから、制度設計に当たっては、あらゆる可能性を視野に入れざるを得ないことにも留意しなければならない。

2) このような措置を講じるに当たっては、長期的な設備投資は不可逆性が高く、空港会社の投資判断に際しては国の国際拠点空港政策との整合性を保つべきであることに留意しつつ、一方で、完全民営化とは、空港会社にその経営を委ねて空港経営の効率化を実現するための方策であることから、民間の知恵や創意工夫といった民間経営手法が十分に発揮できるようにするとともに、経営の自主性が確保される必要がある。

3) また、空港会社の事業運営等に係る何らかの措置が導入される場合にも、株主や航空会社、物流事業者等の将来予見性を確保するために、中長期的に安定的で、高い透明性、予見可能性を持った制度にする必要がある。

ロ 具体的な解決策の方向

① 国際拠点空港政策を踏まえた空港機能の拡充に向けて

- 1) 国際拠点空港の社会インフラとしての公共的な役割や、広域地域を後背経済圏として抱え国民経済・生活に大きな影響があることから見て、我が国の国際拠点空港が今後の国際航空需要に的確に対応していくことができるよう、国際拠点空港政策の中で明確な将来像を提示することが、国民に対してはもとより、空港会社の中長期的な将来を見据えた経営や航空会社、物流事業者等のそれに対応した経営戦略の展開のためにも必要である。
- 2) また、株主等の資本市場からの利益向上圧力等により空港会社が設備投資に対して消極的になる場合であっても、公共的な見地から必要な投資については、それを確保する方策を講ずる必要がある。
- 3) 一方で、完全民営化された空港会社の自主的な経営としての投資判断を尊重することも空港会社が安定的に事業を継続する見地から重要である。さらに、旅客、観光事業者、物流事業者を含めた空港利用者に対し、空港会社がどのようなサービスを継続的に提供していくのかを明らかにすることや、地元自治体・住民等に対し、どのような空港運営が行われ、地元への環境面における影響がどの程度のものであるかを明らかにすることが有用であることから、空港会社がどのような方針・計画で事業を行うかを示すことは重要である。
- 4) このため、今後の国際拠点空港政策における国及び空港会社の役割を踏まえれば、例えば、国は、国際拠点空港の果たすべき役割、各空港の機能・能力のあり方、空港間の役割分担、周辺環境対策のあり方等の事項を中心とした国際拠点空港政策に関する基本的な指針を作成、空港会社等に対し明示し、空港会社は国の示した基本的な指針を踏まえつつ、事業に関する基本的な計画を作成し、空港の整備・維持管理やサービス内容、環境面での取組みに係る計画内容を明らかにし、国の基本的な指針との適合を確保する仕組みを設けることが考えられる。
- 5) このような仕組みは、長期的な設備投資は不可逆性が高く、空港会社の投資判断に際しては、限られた資本の有効な投入方策として、国際拠点空港政策との整合性が確保されることが望まれること、空港会社においても自ら事業の基本となる将来計画を定め、計画的な経営を行うことがステークホルダーの投資・経営判断等にも有効であることを考慮したものである。さらに言えば、国民に対する説明責任、利用者に対するサービス水準の維持向上及びモニタリングの確保、地域・地元との協調性の確保、投資リスクの明示等の観点からも、意義を有するものである。こういった点からは、このような仕組みを全ての国際拠点空港について直ちに導入することも望まれるところであり、少なくとも国際拠点空港の完全民営化に向けて株式上場が行われるものが出てくる機会を捉え、国際拠点空港一般に関する仕組みとして整備されることが必要である。

- 6) また、諸外国においても、国が長期計画を作成したり、空港会社に対して長期計画を作成させたりする等の措置が講じられており、長期的な空港の絵姿を考えながら、空港会社が日々の経営努力を重ねていくという制度になっていることも、こういった意義を踏まえたものと考えられる。
- 7) なお、国が定める基本的な指針及び空港会社が定める事業に関する基本的な計画は、政策及び企業経営の安定性確保の見地から、少なくとも五～十年程度の期間のものとするとともに、社会経済情勢の変動等により現実との乖離が相当程度発生した場合には、柔軟に見直しや改定が行われ、硬直的なものとならないようにする必要がある。
- 8) また、国が国際拠点空港政策として、空港機能の拡充等を求める場合であって、空港会社が投資に関して消極的になる場合において、完全民営化の趣旨からすると、そのような投資を強制することは適切ではないと考えられ、何らかのインセンティブを設ける必要がある場合が生じると考えられる。このため、料金設定に係る制度において適切な投資についてはその資金の回収を確実にすること、中長期的な資金調達が円滑に行えるようにする等政策と整合させつつ行う投資であることを反映した方策を講じること等により、適切な投資が促されるような方策を検討する必要がある。

② 適正な料金水準の確保に向けて

- 1) 完全民営化された空港会社が、安定的に事業を継続しつつ、収益を上げて企業としての成長を遂げていくためには、その収益の源となる料金（着陸料、PSFC（旅客サービス施設使用料）等）の水準については、経営の重要な要素として判断、設定されるものであり、完全民営化の趣旨からすると、こういった料金設定については、経営の自主性にに基づき民間の知恵と創意工夫が十分に発揮できるようにすべきである。
- 2) しかしながら、完全民営化された空港会社は株主等の資本市場から利益向上の圧力を受けることから、国際拠点空港の事業特性に起因して独占による弊害が生ずるおそれも考え合わせると、料金水準の設定を空港会社の全くの自由に委ねた場合、空港に関する各種料金が高騰・高止まりすることが懸念される。
- 3) したがって、空港に関する各種料金のうち、価格競争が働かないおそれがあるもの、価格交渉能力に著しい格差があるもの等については、一定のルールに従い適正な料金水準を確保する必要がある。

一方で、駐車場料等のように価格競争が働く余地があるものについては、効率的な空港経営を実現するため、民間の知恵が十分に発揮できるよう、空港会社の創意工夫に委ねることが望ましい。
- 4) なお、空港会社が経営の効率化を図ったとしても料金の値下げに必ずしも結びつくものではないため、料金に関する情報の開示やそれに基づく監視が重要であ

るとの意見があり、料金水準の適正さについて利用者の納得を得るためにも、料金に関する情報の開示のあり方について十分に考慮する必要がある。

- 5) このため、例えば、着陸料、PSFC等の航空系事業に係る料金については、一定のルールに従い適正な料金水準を確保する一方、駐車場料、構内営業料等の非航空系事業に係る料金については、空港会社の創意工夫に委ねることとすることが考えられる。この場合、非航空系事業に係る収入が、企業価値の向上のみにとどまらず、空港に関する各種料金の引下げ、旅客ターミナル施設の拡充等の利用者利便の向上につながるような仕組みについては、収益向上を目指す企業の意欲を萎縮させる懸念等を勘案の上、その必要性を含めて検討すべきである。
- 6) 上記のような一定のルールを設ける場合も、空港会社の経営の自主性が発揮され、収益最大化に向けて創意工夫を凝らしつつ、需要に柔軟に対応した機動的な料金設定が可能となるようにすることが重要であり、また、PSFCは別として、着陸料等は空港会社と航空会社等との間のいわばプロ同士の間の料金であることや、ICAO勧告に従いIATA（国際航空運送協会）との協議により決定するシステムであることも勘案すると、必要最小限のものとするべきである。

この点に関し、現行航空法が、料金内容の届出にとどめ、一定の事由から著しく不適切なもの等に限って変更命令にかからしめるといった方法を取っていることから、これと同様にする方法や、当該現行規定が、国が自ら設置管理する空港にも適用されるものであり、三つの国際拠点空港については特殊会社法等に基づく一般的な監督や株主としての国による関与を前提としていると解されること等を踏まえ、着陸料、PSFC等の料金ごとに、料金水準の上限のみを国が認可し、その上限の範囲内では料金を自由に設定することができ、届出で足りるとする方法等が考えられる。また、第三者機関が料金水準をモニターし、必要に応じて国が改善・変更を勧告・命令する方法も提案されているところであり、どのような方法をとるべきかについて、法制上の可否も含め、さらに検討を進めるべきである。

なお、いずれの場合にあっても、一定のルールに従って適正な料金水準か否かの判断が的確に行えるように、その算定の基礎となる情報が十分に明らかにされることが必要である。

- 7) さらに、国際拠点空港の公共的な役割に鑑み、公正・公平なサービス提供が行われることが重要であるため、合理的な理由のない差別的な料金設定を禁止する必要がある。
- 8) 以上のような一定のルールを設ける場合には、料金水準の正当性と料金制度の合理性の確保やそれらについての理解の増進が必要であることから、着陸料、PSFC等の料金の算定の基礎となる情報が適正に開示される等透明性の確保のための措置が極めて重要である。

③ 適正な資本構成の確保に向けて

- 1) 株式を上場する場合、資本市場における株式の自由な移動（売買）によって、株価を通じて企業経営がモニターされ、経営の効率性が保たれるものであることから、空港会社を完全民営化するに当たっても、基本的に資本の自由な移動を確保し、経営の効率化が進められるようにすべきである。
- 2) しかしながら、空港会社の完全民営化のための株式上場に際し、株式の取得・保有等について何らの制限も設けないときは、どのような者であっても資金さえあれば株式を取得し、経営に参画することができることから、空港の公共性を理解しない者、長期的な企業価値向上に関心がない者等による買収が行われるおそれがある。これは、M&Aの進展、インフラ投資ファンドの活性化等の今後の動向や環境変化の進捗次第で一層生じやすくなると考えられる。
- 3) このような買収が行われる場合、空港会社の中長期的な成長のための投資資金を犠牲にした高配当要求、空港会社の事業に当面関係のない不動産等を処分させ、当該処分利益による一時的な高配当に伴う株価急上昇の機会を狙った株式の高値売抜け、取得した株式の高値買取り要求等、空港会社の企業価値が損なわれる行為が懸念される。
- 4) また、外国資本や特定の者によって空港会社の経営が支配された場合、我が国の航空主権の確保等の国家的見地からの懸念や空港経営の中立性が損なわれることへの懸念のほか、大規模災害時の救援物資の輸送等の観点からの懸念もある。加えて、空港会社を買収により非上場会社になる場合は、情報公開が後退する懸念もある。
- 5) このため、空港の公共性を理解しない者による敵対的買収、外国資本や特定の者による空港経営の支配を防止する必要がある、そのための方策として、例えば、株式の外資による保有及び一株主による大量保有に関するルールの制定、拒否権付株式の発行等が考えられ、株式の流動性の低下、経営者に対する市場圧力の低下等に留意しつつ、それらの導入についてさらに検討する必要がある。
- 6) 諸外国においては、そもそも、政府等による株式の過半数の保有義務がある場合（フランス、ドイツ、オランダ、タイ）又は事実上、政府等が株式の多くを保有している場合（中国、韓国、デンマーク）が多いため、上記のような資本に関する制度を導入している国は少ないが、例えば、外資規制については、タイ、韓国、米国、豪州において、大口規制については、英国（2004年まで）、タイ、韓国、デンマーク（2004年まで）、豪州において、拒否権付株式については、2003年までの英国において、それぞれ設けられている（あるいは設けられていた）。なお、政府が空港会社の株式を一切保有せずに株式上場し、かつ、何らの資本に関する制度を導入していない国として、英国及びイタリアがあるが、両国における空港会社（BAA、ローマ空港株式会社）は、いずれも特定の株主に買収され、非上場会社となっている。

- 7) また、我が国の他の産業において、外資規制については、NTT（三分の一未満）、航空会社（三分の一未満）、放送会社（五分の一未満）において、大口規制については、証券取引所（百分の二十未満）において、拒否権付株式については、国際石油開発帝石ホールディングスにおいて、それぞれ設けられている。

④ 環境対策・地域共生策等の適切な実施の確保に向けて

- 1) 空港会社を完全民営化した場合、その経営者に対して株価の維持、配当の維持等の圧力が生じること、また、内陸空港である場合は、騒音対策等の実施は空港会社の社会的責任であるものの、会社法上、経営者は株主に対して利益向上の責務を負うこと等から、環境対策・地域共生策等のうち資本コストに見合わない空港会社が判断する投資については、積極的な取組みが行われなくなる場合が想定される。このため、公共的な見地から必要となる環境対策等について、国、地元自治体、空港会社の役割を踏まえつつ、空港会社によって所要の対策が実施されることを確保する方策を講ずる必要がある。
- 2) このため、例えば、環境対策・地域共生策等の実施を義務付ける方策や環境対策・地域共生策等の実施が空港会社の事業経営の指針として位置づけられることを確保する方策の可能性を含め、経営者が株主に対して環境対策・地域共生策等を行うことが必要である旨を説明できるようにする方策を検討する必要がある。
- 3) 特に、成田国際空港については、大型機が頻繁に発着する二本の滑走路を内陸に有する空港であるとともに、建設の過程で大きな混乱が生じた経緯等を踏まえ、「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」等で一般的に義務付けられている騒音対策に加えて、地元自治体とも協力しつつ、きめ細かな騒音対策等を行う共生財団の設立やアクセスを改善する鉄道事業への協力、周辺自治体への交付金の交付等様々な対策を講じているところである。今後、空港会社の完全民営化に当たっては、これらの対策のあり方、進め方について整理し、適切な環境対策・地域共生策等が講じられるよう措置することが必要である。
- 4) さらに、国際拠点空港の運営に当たって、完全民営化された空港会社の経営の自主性を尊重しなければならないものの、空港の運営は地域社会に対して極めて大きな影響を与えることから、空港運営の現状、環境対策・地域共生策等の内容、今後の空港の将来像等について、できる限り分かりやすく、また、透明な形で地域社会に示し、十分に地域と意見を交換することが必要である。このように、空港会社が積極的に地域に対して空港の将来像等を発信することによって、空港を地域振興の核と位置づける地元地域社会が、受け身ではなく自ら意見を発信することが促され、結果として空港会社と地域との双方向の対話を通じたより良い空港と地域との合意形成に向けた動きにつながることを期待できる。
- 5) また、国際拠点空港は、地域にとっても、空港を利用する多数の外国人を空港

周辺地域に呼び込むことによって地域の観光の活性化にもつながり、さらに、発着枠の拡大や商業施設の充実といった空港機能の強化、空港周辺の貨物関係施設の展開等を通じて地域経済の活性化が促されるといった点でも、地域の中で重要な役割を担うものであり、地域との十分な連携の下に、これらの役割を確実に果たしていくことが望まれる。

- 6) なお、騒音問題の解消のために海上に設置された関西国際空港、中部国際空港については、内陸空港である成田国際空港と大きく事情が異なるものであり、本件措置の内容次第では、成田国際空港とは異なる取扱いとすることが考えられる。

⑤ その他、適正な事業運営の確保に向けて

- 1) 完全民営化の趣旨からすると、二国間航空協定に基づく発着便数の配分や国際基準・技術基準への適合を求められる施設整備や保安対策の実施等の空港会社の裁量がない分野以外は、空港会社が経営の自主性と創意工夫を発揮して経営を行えるようにすることが望ましい。
- 2) しかしながら、空港会社を完全民営化した場合、その空港会社の設立根拠法が廃止されることとなるが、他の公益事業とは異なり、国際拠点空港の事業運営に係る法制度が整備されていないことから、適正な事業運営が確保されないのではないかとの懸念がある。

(注) 現行の航空法においては、空港の施設整備、料金、差別的取扱いの禁止について、飛行場の設置許可、料金の届出及び変更命令に係る規定を設けている。

- 3) 具体的には、その空港会社の経営者に対して株価の維持、配当の維持等の圧力が生じ、その結果、株主利益等のみが重視されることによる弊害（安全・安心の軽視、サービス水準の低下等）が生ずる懸念や、経営の透明性、公開性や事業の継続性、安定性が疎かになる懸念等である。
- 4) このため、我が国における運輸事業やインフラ運営事業においては、事業への参入、事業に関する基本的な計画、役員の欠格事由、施設整備、料金、差別的取扱いの禁止、事故等の報告、事業改善命令、事業の廃止等について、所要の措置が講じられていることも参考に、適正な事業運営の確保のために所要の措置を講じることが必要である。
- 5) また、このような措置に関しては、空港会社の自主性の確保の観点から必要最小限のものとするべきであり、さらに、適正な経営情報や技術情報に基づいて十分な監視が行われた上で、適切な措置が講じられるように、関係情報の開示等の透明化の措置が併せて講じられるようにする必要がある。この場合、空港会社は、会社法（旧商法）、証券取引法上の義務を履行し、かつ、IR（Investor Relations）活動の一環として、空港経営に関する情報を適時適切に開示することとなるものの、国際拠点空港の公共的な役割に鑑みれば、これらの法令により求められ

ている以上に、料金水準を含めた空港運営のあり方に関する諸情報が必要に応じて適切に開示されるように必要な措置を講じるとの考え方にたつて、具体的手法について、さらに検討を進める必要がある。

6 国際拠点空港ごとに見た課題

国際拠点空港の完全民営化を進めるにあたっては、上記のような、すべての国際拠点空港に共通した課題とともに、三つの国際拠点空港のそれぞれの設立の経緯や立地条件等に起因する課題が存在する。その内容は、以下のとおりであり、完全民営化を進めるにあたっては、経営の効率化を進め、安全・安心で良質なサービスを持続的に提供する等、完全民営化の所期の効果を発揮し、かつ、資本市場等からの適正な評価を得るためにも、これらの課題についての一定の整理がそれぞれ必要となると考えられる。

(1) 成田国際空港

- イ 成田国際空港については、首都圏の国際航空需要への対応が求められるが、四本目の滑走路の整備後に一部の発着枠を国際線に開放することが見込まれている羽田空港との間での役割分担について、「成田国際空港は国際線の基幹空港であり、羽田空港は国内線の基幹空港であり、かつ、国際線について成田国際空港を補完するもの」という基本的考え方を踏まえ、この役割分担を明確にすることが必要である。
- ロ また、首都圏の国際航空需要は今後も引き続き増大することが見込まれるが、その中で成田国際空港として、北伸整備（2,500m化）後の空港機能のあり方について、どのように考え、取り組んでいくのかの整理が必要である。
- ハ このほか、成田国際空港は大規模な内陸空港であり、引き続き、騒音対策等の環境対策の適切な実施が求められており、これに加え、設立に至る過去の経緯なども踏まえ、空港周辺地方公共団体との間のこれまでの合意事項の取扱いをはじめ、地域の中の空港として、地域と空港との共生の観点からの課題についても、整理が必要である。

(2) 関西国際空港

- イ 関西国際空港については、本年8月に二本目の滑走路が供用を開始されるが、二期事業における滑走路以外の必要な施設のあり方やその整備のタイミング、資金調達方法等についての整理が必要である。
- ロ 関西国際空港株式会社の経営状況については、営業収支ベースでは相当の利益が計上されるなど経営の効率化が進んできている。しかしながら、用地造成事業等に起因して約1兆5千億円もの多額の負債（うち有利子債務は営業収益の10倍以上の約1兆

2千億円)を抱えており、このような財務状況が改善されない限り、株式上場をしようにも投資家から評価が得られず、完全民営化を行うにあたっては、必要不可欠な検討課題である。

ハ そのほか、関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港の、いわゆる関西三空港の役割分担についても、平成17年11月の関西三空港懇談会における整理を踏まえ、この機能分担の徹底が必要である。

(3) 中部国際空港

イ 中部国際空港については、24時間フルに運用ができるように、国際拠点空港として必要な機能強化に向けた整備が必要である旨、関係者(中部国際空港株式会社、愛知県等)から課題の提起が行われており、こうした点についても整理が必要である。

ロ また、県営名古屋空港との関係についても、平成9年12月の定期航空路線の一元化を定めた大臣間合意に基づき、関係各者間での整理が必要である。

なお、関西国際空港及び中部国際空港の完全民営化は、現段階においては、まだ将来的な課題となっている。このため、その具体化が視野に入るまでの間は、国が一定割合を出資し、その整備、運営についても支援していくことが求められると考えられ、そうした観点からすると、関西国際空港株式会社法及び中部国際空港の設置及び管理に関する法律の規定の適用について、国際拠点空港の適正な運営を確保するための一般的な制度との関係も含めて、総合的に検討する必要があると考えられる。

終わりに ～ 今後の進め方等

上記のとおり、当懇談会においては、今後の我が国の国際拠点空港のあり方と、これを踏まえた、完全民営化を見据えての国際拠点空港の適正な運営の確保のための方策のあり方についての意見を集約し、整理を行った。

ここに整理した各種施策の実施等によって、国際拠点空港が、我が国の経済活動や国民生活の向上、我が国の国際競争力の向上、我が国の魅力・文化の世界への発信等に一層大きな役割を果たしていくことが期待される。

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

今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会委員等名簿

【 委員 】

- 檜谷 隆夫 公認会計士
- 佐藤 友美子 サントリー（株）次世代研究所部長
- 松田 英三 読売新聞東京本社論説副委員長
- 廻 洋子 淑徳大学教授
- 屋井 鉄雄 東京工業大学教授
- 柳川 範之 東京大学大学院経済学研究科助教授
- ◎山内 弘隆 一橋大学大学院商学研究科教授
- 山本 雄二郎 高千穂大学客員教授・成田空港地域共生委員会代表委員

【 オブザーバー 】

(空港会社)

- 小堀 陽史 成田国際空港株式会社常務取締役
- 廣地 義範 中部国際空港株式会社取締役専務執行役員
- 福内 直之 関西国際空港株式会社執行役員兼経営戦略室長

(定期航空協会)

- 岡田 圭介 全日本空輸株式会社常務取締役執行役員
- 下野 雄二 日本貨物航空株式会社執行役員
- 平田 邦夫 株式会社日本航空執行役員

(五十音順、敬称略、◎は座長、○は座長代理)

懇談会開催の経緯

平成18年（2006年）

10月24日（火） 第1回懇談会

○我が国の国際拠点空港の現状について

○国際拠点空港のあり方を巡る諸課題・論点について

11月21日（火） 第2回懇談会

14:00～16:00 ○ 国際拠点空港のあり方に関する関係者からのヒアリング①

・ 空港会社、航空会社 等

12月 8日（金） 第3回懇談会

14:00～16:00 ○ 国際拠点空港のあり方に関する関係者からのヒアリング②

・ 関係自治体、証券会社 等

平成19年（2007年）

1月19日（金） 第4回懇談会

10:00～12:00 ○ 国際拠点空港に関する意見照会結果について

○ 今後の国際拠点空港のあり方に関する論点整理について

2月16日（金） 第5回懇談会

14:00～16:00 ○ 今後の国際拠点空港のあり方に関する論点整理について

3月15日（木） 第6回懇談会

14:00～16:00 ○ 懇談会報告（素案）について

3月27日（火） 第7回懇談会

14:00～16:00 ○ 懇談会報告（案）について