

意見交換会における質問事項に対する回答

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の2,500m化、関空2期、中部の3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、どのように考えるか。

国・地方公共団体・空港整備特別会計の財政が逼迫する状況下において、全国的な経済波及効果の高い事業に対し、空港容量に関する需給動向を踏まえた上で、財源を重点配分することは極めて重要と考える。

国際線・国内線需要の6割が集中する首都圏2空港については、現に発着枠が不足しており、また、経済的波及効果が大きくかつ全国的な広がりを持つことから、事業の早期完成は喫緊の課題であると考えます。

ア) 羽田再拡張事業の財源については、経済波及効果が極めて大きな事業であり、純粋一般財源を大幅に増額して対応する価値があると考えます。加えて、空港の民営化による資金を投入することも重要な検討課題であると考えます。

イ) 成田空港については、地元の皆様のご理解が得られることを前提に、暫定滑走路を機材・目的地制約のない滑走路とすることについて、検討することが必要と考えます。

ウ) 関空2期工事については、計画通り土地造成事業を完成させる。

滑走路をはじめとする基本施設の着工時期については、今後の就航便数の推移や、羽田空港で実施された「既存の滑走路における処理容量限界の見直し」(資料1、2参照)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、関空会社の収益性向上や大規模空港整備の投資時期の分散化という観点から、見直しを実施する。

2. 国際拠点空港である成田、関空、中部の3空港について、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。

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であると考えます。

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航空会社としても期待している。

これらの点から、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、極めて重要な課題であると認識している。

ア) 関西空港については、事業の削減・時期の見直しに加えて、増収・費用削減の取り組みが進んでおり、また、中部空港についても、徹底したコスト管理により事業費の削減が可能になると報じられているところである。これらの空港においては、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と言える。

イ) 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であると考えます。

ウ) 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と考えます。

3. 第4回部会において示した3つの民営化案に対する意見如何。

(1) 上下分離案

エアラインとしてのメリット、デメリットは何か

特に、国土交通省としては、特定債務勘定を設けることにより、我が国の国際航空需要を支える3空港について、着陸料引下げの環境が平等に与えられるようにすることが適切であると考えている点について、どのように考えるか。

ア) 国際線拠点3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されており、利用圏についても明確な棲み分けが存在することから、空港間競争、とりわけ成田と他の2空港との間の競争は限定的であり、競争条件を平準化する必要性は少ないのではないかと考える。

イ) 民営化を推進するに当たっては、空港が本来持つ価値が正当に評価され、その資金が航空ネットワークのボトルネックの解消をはじめとする空港整備に重点的に配分されることは、極めて重要であると考えている。

この点で、3空港の下物を独立行政法人が所有し、さらに特定債務勘定を通じて成田空港の利益が他2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がある。

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）」を抱える関空・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される。

ウ) 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と考える。

(2) 現行法人単独民営化案

エアラインとしてのメリット、デメリットは何か

(3) 地域統合案

エアラインとしてのメリット、デメリットは何か

この案では、空港経営を柔軟に行うことができるとの主張があるが、エアラインとしてはどのように考えるか。

これらの案を比較検討するためには、民営化（株式上場）の可能性、株式売却収入額、予測される空港使用料等の水準などについて、定量的な分析と検討を実施することが必要ではないかと考える。

4. その他、意見、要望について

【上下分離案に関する質問事項】

- 1) 上物法人の経常費用に占める賃借料の比率によっては、経営効率化の努力の範囲は限定的になる。特定債務勘定への負担金が売上高に占める比率はどの程度と想定されるか。
- 2) 上物法人の総費用に占める管理可能費用の割合はどの程度と想定されるか。また、上物法人として管理可能な費用（維持運営費）の効率化によりこれを10%削減できた場合、空港使用料は何%削減することが可能か（感度分析）。
- 3) 特定債務勘定に対応する賃借料の水準は、「各空港の航空系収入に見合った負担」とあるが、非航空系収入を除外する理由は何か。また、「見合った負担」とは、当初段階で額で固定するのか、あるいは率で固定するのか。率で固定した場合、経営インセンティブを奪うことになるのではないか。

- 4) 特定債務勘定における償還期間を30年と設定した根拠は何か。既存債務のリスクを実施することは可能か。
- 5) 特定債務勘定が0となる30年後においては、上物法人の支払う賃借料は同額軽減するのか。
- 6) 特定債務勘定における債務償還期間は、空港の耐用年数(50年あるいはそれ以上)を基準とするという考え方を採用し、より長期に設定することについてどのように考えるか。
- 7) 上物の株式を早期に公開し、「当該上物法人が管理運営するそれぞれの空港に係る既存債務の償還や新たな空港整備の財源に振り向ける」とあるが、株の売却資金を特定債務勘定の借入金返済に充当することも検討しているのか。
- 8) 空港整備勘定における区分経理とは、単に下物独立行政法人の中で会計・経理を区分することに留まらず、他の空港で発生する経費が当該空港の施設使用料に反映されない仕組みと考えてよいか。
- 9) 上物法人と下物法人との間で、「調整機能が働く仕組み」を構築したとしても、「国際拠点空港の整備は我が国の航空政策に直結する課題」であり、また、「国家的観点からの取組み」が求められる。他方、上物法人が下物法人の所有する空港用地の全てを借受ける義務を負うことと併せて考えると、民間会社としての経営の自主性の確保という点で問題が生じるのではないか。「調整が働く仕組み」としてどのようなことが考えられるか。
- 10) 「株主資本利益率の向上を図るための方策」(減資)において、「空港会社に出資している株主の利益に配慮」とは、具体的に何を意図しているものか。
- 11) 株式公開にあたっては、過大資本の問題と同時に、過大な負債という点も問題になるのではないか。
- 12) 株式公開の時期はいつごろを予定しているのか。また、その時期は、必ずしも空港ごとに同時ではないと考えているか。

以 上