

空港整備法及び航空法の一部を改正する法律案に関する見解

平成 20 年 2 月 1 日

規 制 改 革 会 議

今次通常国会に提出が予定されている「空港整備法及び航空法の一部を改正する法律案」について、①政府内において十分な議論が尽くされておらず手続きとしても拙速である、②事業者及びユーザーサイドとも十分な議論が行なわれておらず合意形成が図られていない、③2000 年航空法改正等における航空自由化の精神にもとるものであることから、規制改革会議としては、下記に掲げる措置が講じられるよう修正すべきと考える。

記

1. 成田・中部・関西の3国際拠点空港以外の民営化を念頭においていない法案であり、羽田及び地方空港等の民営化が遠のくことが懸念される点

規制改革会議としては、全ての空港について民営化による空港整備・運営の効率化を図る必要があると考えている。したがって、空港の性質によることなく、全ての空港の民営化を可能とする必要がある。

具体的には、法案の第4条第3項から特定国際拠点空港要件を削除し、国土交通大臣が設置管理者となる空港全てについて、株式会社が指定を受けて設置管理者になることができるよう措置すべきである。また、法案の第5条で規定されている地方管理空港全てについて、株式会社が指定を受けて設置管理者になることができるよう措置すべきである。

なお、当面、成田の民営化に対処するためだけの法案であり、そのためだけに空港制度全体の見直しを行う必要はない。

2. 成田空港会社等民営化された空港会社及び羽田空港のターミナルビル運営会社等について外資規制を導入することとされている点

規制改革会議としては、外資規制は外国からの投資意欲を減退させ、日本の経済発展と空港の効率化にとってマイナスとなることを懸念している。安全保障上の問題への対処については、資本規制ではなく、行為規制で対応すべきであり、外国資本と本邦資本を区別する合理的理由はないと考える。また、北九州のひびきコンテナターミナルの運営会社にシンガポールの PSA 社が資本参加（34%）した過去の事例もあることを考慮すべきと考える。以上の点から国籍規制、外国人役員規制（3分の1未満）、外国人議決権規制（3分の1未満）といった外資規制を導入すべきではない。

具体的には、法案で規定されている外資規制に関連する条項（第15条第2項第1号及び第2号、第26条、第27条第2項第1号から第5号、第35条）を削除すべきである。

3. 国土交通大臣が空港の設置管理に関する基本方針を策定するとともに、 空港管理者が組織する協議会が法律上位置づけられている点

規制改革会議としては、空港の設置管理面等における規制強化を通じて、ダイヤ調整や路線開設・廃止等自由な航空輸送事業の展開を規制しようとする法案の意図を懸念している。

したがって、法案の第3条に基本方針の策定又は変更時における関係行政機関の長への協議規定を追加すべきである。また、法案の第14条の協議会において、協議の内容を限定するとともに、透明性・公正性の観点から適正な運用を担保するための措置を講ずるべきである。

以 上