

## 空港施設についての外資規制について、議論が盛り上がっています。

国土交通省は、羽田空港（すでに民営化）、成田空港（現在 100%国が保有、今後民営化）の空港施設保有の会社に対して、外国資本の保有は 3 分の 1 を上限とする「上限規制」を導入しようとして提案しています。これに対して、内外に開かれた金融資本市場を形成しよう、あるいは対日投資を促進しよう、という福田内閣の方針に逆行するのではないか、という意見が出されています。渡辺、大田、岸田の 3 大臣が反対を表明したことから、閣内不一致ではないか、とマスコミでも話題になっています。

なぜ、この問題で、政府部内でも意見が割れているのか。私なりに整理してみます。まず、この問題について、実は、経済財政諮問会議では、1月にすでに警鐘を鳴らしています。次に議事要旨から抜粋を掲げます。そのあとで、私の現段階の意見を述べます。

+++++

（1月17日、経済財政諮問会議、議事要旨）

（伊藤議員）必ずしも国土形成計画に関してではないが、せっかく冬柴臨時議員にお出でいただいたので、一言発言させていただきたい。報道によると、国土交通省は成田と羽田の空港会社に3分の1の外資規制をかけるという検討を行っているとのこと。国際拠点空港のようなインフラ施設に対し、国が何らかの規制を残すことは大変よく理解できるが、できれば外資規制という形ではなく、内外無差別、オープンな手段についても検討できないかお願いしたい。

（冬柴臨時議員）国際拠点空港は我が国の国際的活動に不可欠であり、次期通常国会に提出を目指している空港の整備及び運営に関する法案では、国際拠点空港の運営を行う空港会社等について、外資の規制を導入することは是非とも必要だと考えている。しかし、国際拠点空港等の適正な運営を確保するための方策については、ただいまの伊藤議員の御意見もあるし、国会における審議や関係者の皆さんの意見を伺いながら、いろいろな角度から今後検討してまいりたいと思っている。

<http://www5.cao.go.jp/keizai-shimon/minutes/2008/0117/shimon-s.pdf>（2010年9月リンク訂正）

+++++

（1月31日、経済財政諮問会議、議事要旨）

（八代議員）

「2. 早期に検討に着手すべき項目」としては、先ほども議論があった「確定拠出年金の改革」、「対内直接投資倍増にむけた環境整備」が重要。このためには、買

収ルール、税制・規制を含めた阻害要因の総点検が重要である。

これに関連して、前回の会議でも触れたが、現在、国交省が空港管理に関する新しい法律をつくる際に、新たな外資規制の導入が盛り込まれている。これは成田空港だけではなく、既に株式が公開されている羽田空港にも適用されるものであり、株式市場の不信感につながるおそれがある。これは、成長戦略の大きな柱の1つである対日投資の拡大や、福田総理の先日のダボス会議における対日投資の市場開放を一層進めるという国際公約とも矛盾するものではないか。国際空港への国の一定の関与は必要であるが、それは内外無差別に規制すべきで、さもなければ、日本市場の閉鎖性と受け取られる危険性がある。先の建築基準法改正の例のように、所管官庁の狭い視点からだけ判断すると、日本全体にとってはマイナスになる可能性もあるのではないか。国際社会の中の日本経済への影響を十分に考慮していただきたい。

(伊藤議員)

八代議員が強調された外資規制を新たに導入するのはいかなるものかという点については、内外の差別の原則を貫いて、行為規制あるいはそれ以外の黄金株というような方法も含め、代替案によってこの懸念は払拭することが可能ではないか。これは、私が前回お話しした点であるので、是非よろしく御検討いただきたい。

<http://www5.cao.go.jp/keizai-shimon/minutes/2008/0131/shimon-s.pdf> (2010年9月リンク訂正)

+++++

(伊藤の見解=2008年2月12日)

国交省は、まず空港の外資規制は、外国もおこなっている、といいます。

よく見ると、外国には3種類あり、

- (1) 完全民営化で、外国の会社の支配下にある。ロンドン・ヒースロー空港とコペンハーゲン。
- (2) 民営化したうえ、外資規制を入れている。オーストラリア、メキシコ、オーストラリア。
- (3) 国または地方自治体が所有している、あるいは民営化しても過半の株をもち続けている。アメリカ(JFK)、フランス、オランダ、ドイツ、シンガポール、スペインなど大半。

国交省は、(3)も含めて多くの国が外資規制をしています、というのですが、これは違います。完全民営化しないで国の管理のもとにおくというのは、「外資規制」ではありません。内外無差別に民間の管理を禁止しているのです。(3)にならえ、というのであれば、成田の完全民営化をやめて、51%が政府が所有し続ければよいのです。のこりの49%は、内外無差別で民間に売り出すのであれば、まったく問題ありません。これは「外資規制」とは呼

びません。正解は、成田空港会社（民間への売り出しは早くても 1 年以上先の話であり）については、安全保障上の問題も含めて時間をかけて議論する。今決める必要はありません。

次に、国交省は、羽田はすでにマッコーリー（豪の会社）が 2 割弱保有していて、早くしないと乗っ取られるかもしれない、といます。しかし、これは、渡辺大臣のいう「後出し、じゃんけん」であるという問題もあるし、そもそも、成田と羽田の大きな違いを見逃しています。成田は、滑走路も含めた空港全体の会社ですが、羽田の空港施設を保有する日本空港ビルデングという会社は、ターミナルビル（と一部の関連施設）は保有していますが、滑走路など地面は保有していません。乗り降りのゲートを支配して閉鎖する（という国交省の恐怖のシナリオ）があるのでしょうか。それは、自らの収入源を閉じる話ですから、本来の利益追求を行う会社であればするわけがない。逆に（独占施設の）利用料を吊り上げて、配当の増額を要求する、でしょうか？これは、外資の問題ではなく、内資でも、短期利益追求型ファンドのようなところはやりかねない。しかし、これに対する対処方法は、外資規制ではなく、価格に関する行為規制、すなわち価格上限規制で対処すべきであり、これは、今回の法案でも盛り込まれています。現在でも、日本空港ビルデングについては、会社のM&A対抗策もあり 20%をこえると（サッポロビールとおなじような）濫用的かどうかの審査になります。

つまり、空港施設に 3 分の 1 の外資規制、というのは、安全保障上「必要でも十分でもない」もので、いたずらに、「後出しじゃんけん」、「政府があらたな外資規制の導入」というように、日本のオープンな資本市場のイメージを損ない、百害あって一利なしです。