

我が国の国際拠点空港の現状について

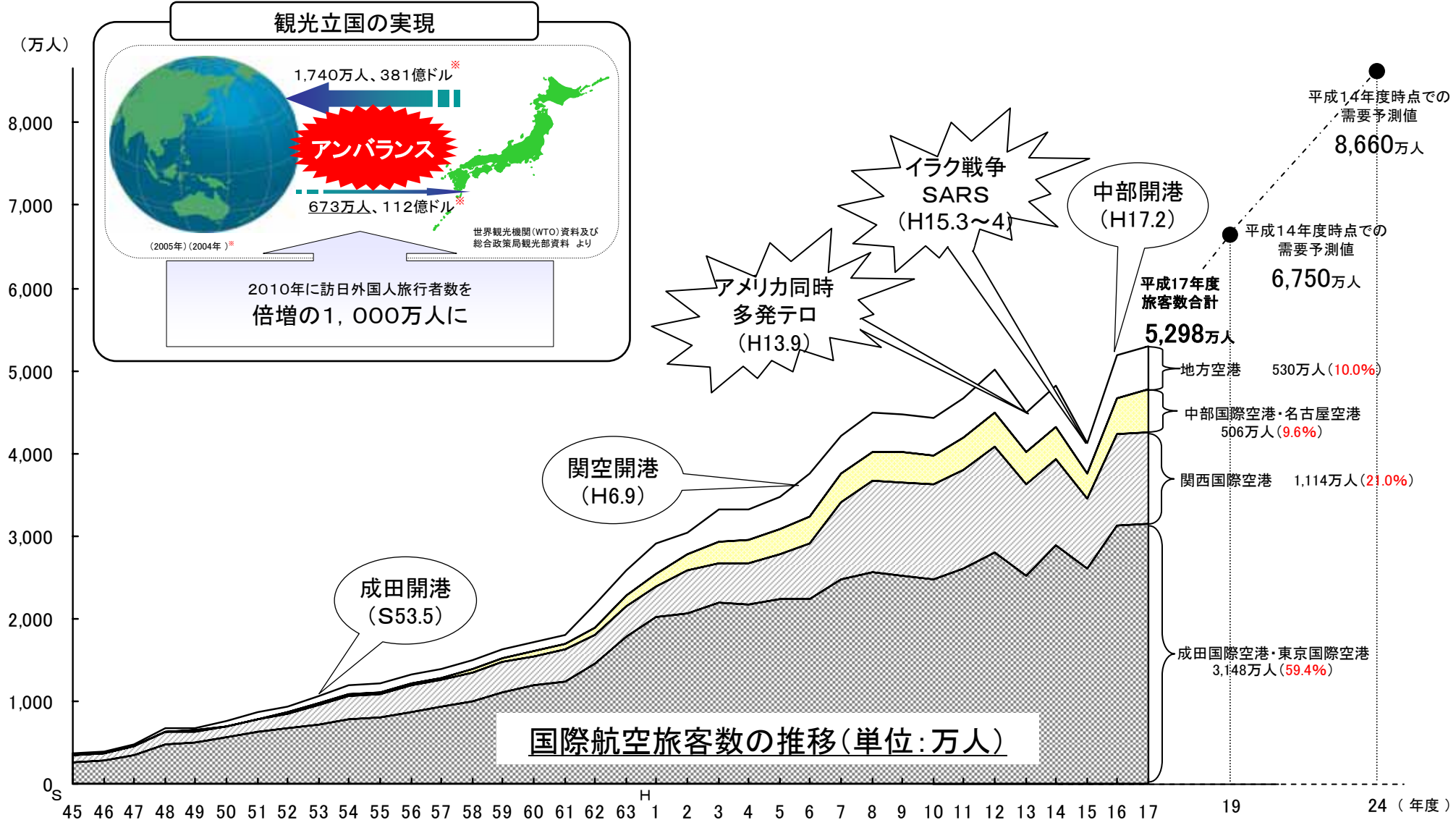
目 次

1 . 国際航空輸送の現状等	1
2 . 成田空港、関西空港、中部空港の現状、経緯等	8
3 . 成田会社、関西会社、中部会社の現状、経営状況等	20
4 . 政府事業の民営化	33
5 . 海外における空港運営事業	40

1 . 国際航空輸送の現状等

我が国の国際航空旅客輸送の動向

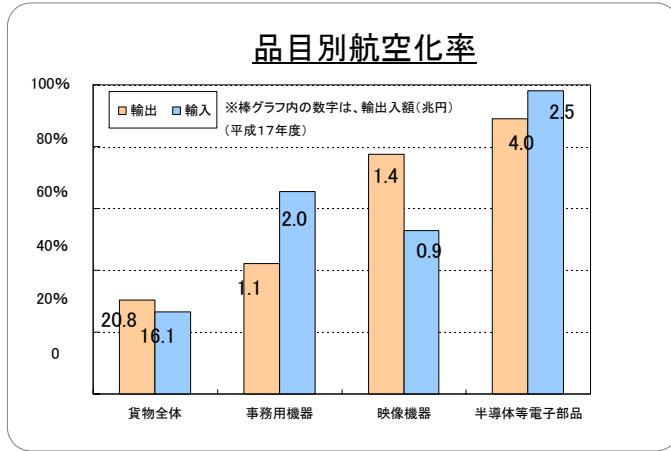
アジアの経済発展・国際観光交流の増大とともに、今後も国際航空旅客需要は増加の見込み。



我が国の国際航空貨物輸送の動向

経済のグローバル化に伴い、高付加価値製品を中心に、我が国経済を支える国際航空貨物は増加の見込み。

(万トン)



日本関税協会「外国貿易概況」より航空局作成

米国港湾スト(H16秋)及びアテネオリンピックによる特需とその反動減

アメリカ同時多発テロ(H13.9)

関空開港(H6.9)

中部開港(H17.2)

平成17年度
貨物取扱量合計
318.8万トン

平成14年度時点での
需要予測値
481万トン

平成14年度時点での
需要予測値
386万トン

- 地方空港 10.1万トン(3.1%)
- 中部国際空港・名古屋空港 21.9万トン(6.9%)
- 関西国際空港 74.9万トン(23.5%)
- 成田国際空港・東京国際空港 211.9万トン(66.5%)

国際航空貨物量の推移(単位:万トン)

45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 19 24 (年度)

注) 関西国際空港開港以前は、大阪国際空港における貨物量を示す。

国際拠点空港における国際・国内ネットワークの現状

成田国際空港

就航先(国際線)

**36カ国、2地域
(97都市) 1648便/週**
※2006年夏ダイヤ



就航先(国内線)

就航都市：札幌 小松 仙台 中部
大阪 広島 福岡

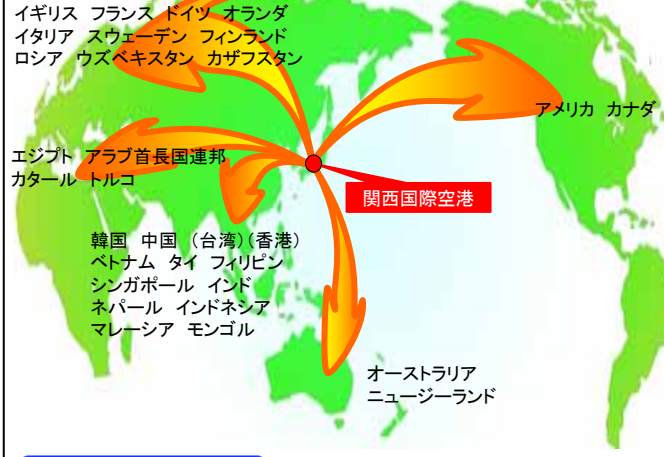
7都市 119便/週
※2006年8月現在



関西国際空港

就航先(国際線)

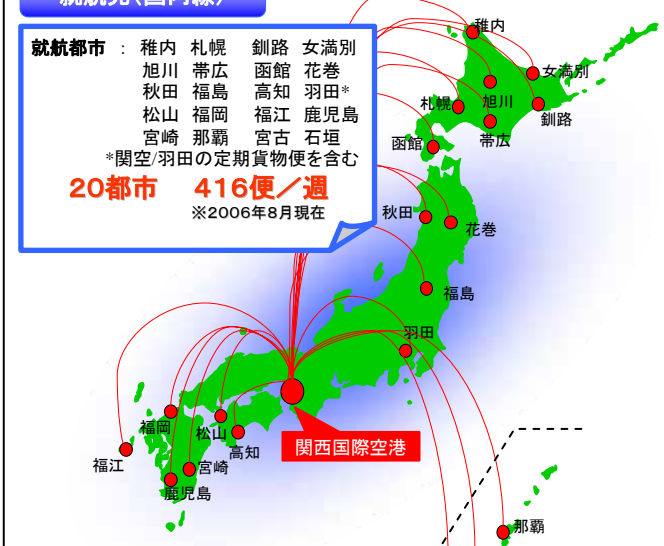
**29カ国、2地域
(71都市) 710便/週**
※2006年夏ダイヤ



就航先(国内線)

就航都市：稚内 札幌 釧路 女満別
旭川 帯広 函館 花巻
秋田 福島 高知 羽田*
松山 福岡 福江 鹿児島
宮崎 那覇 宮古 石垣
*関空/羽田の定期貨物便を含む

20都市 416便/週
※2006年8月現在



中部国際空港

就航先(国際線)

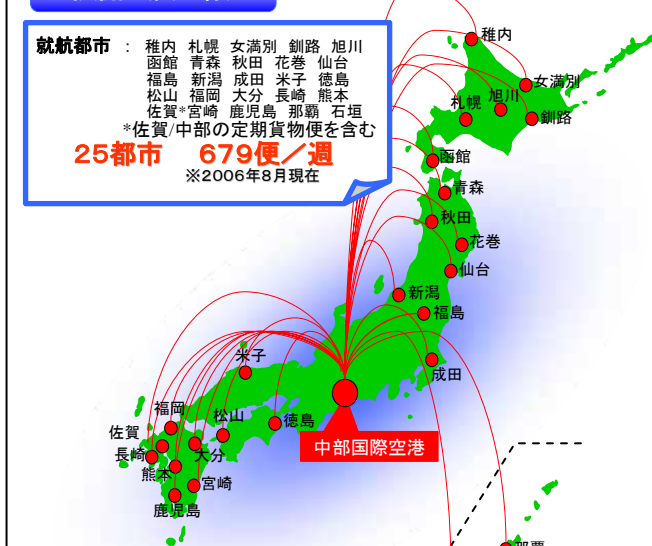
**18カ国、2地域
(42都市) 360便/週**
※2006年夏ダイヤ



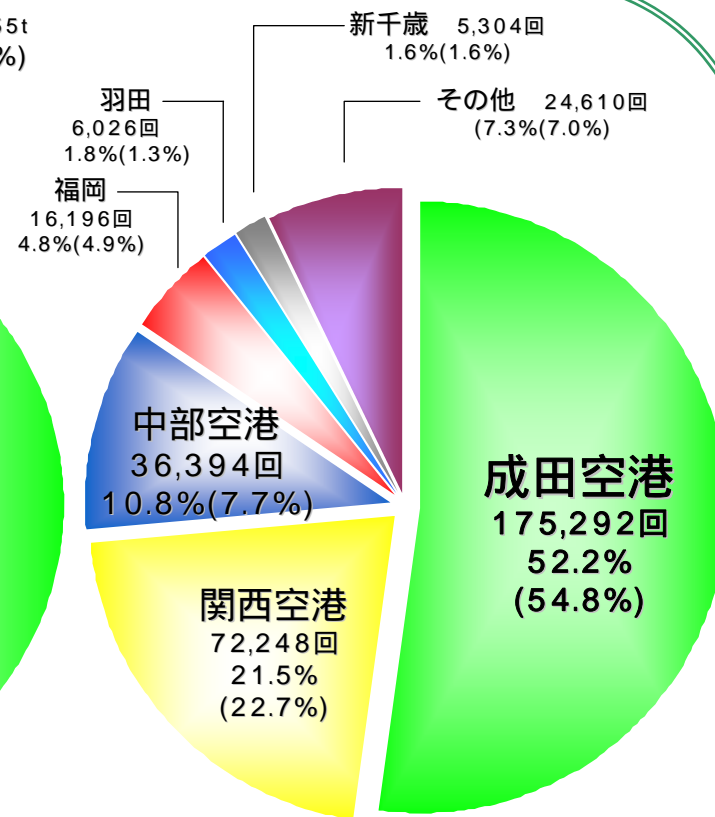
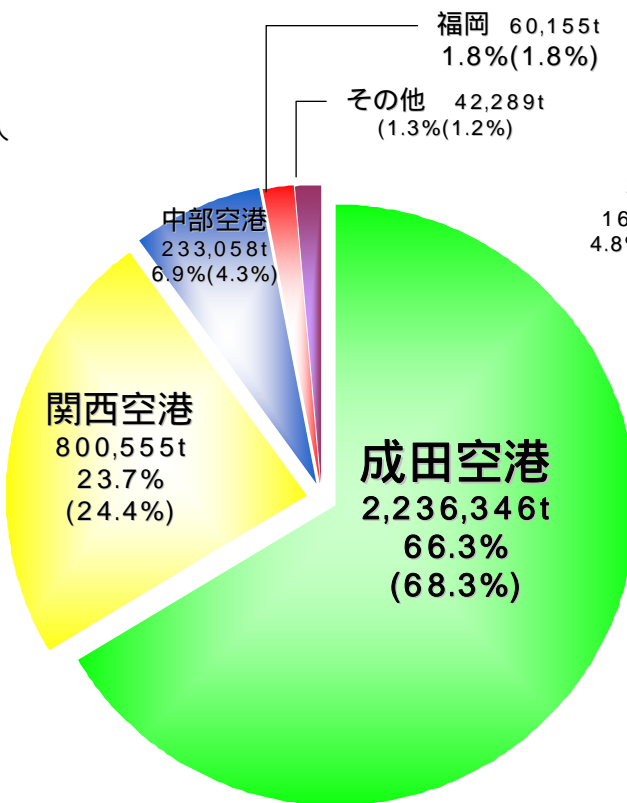
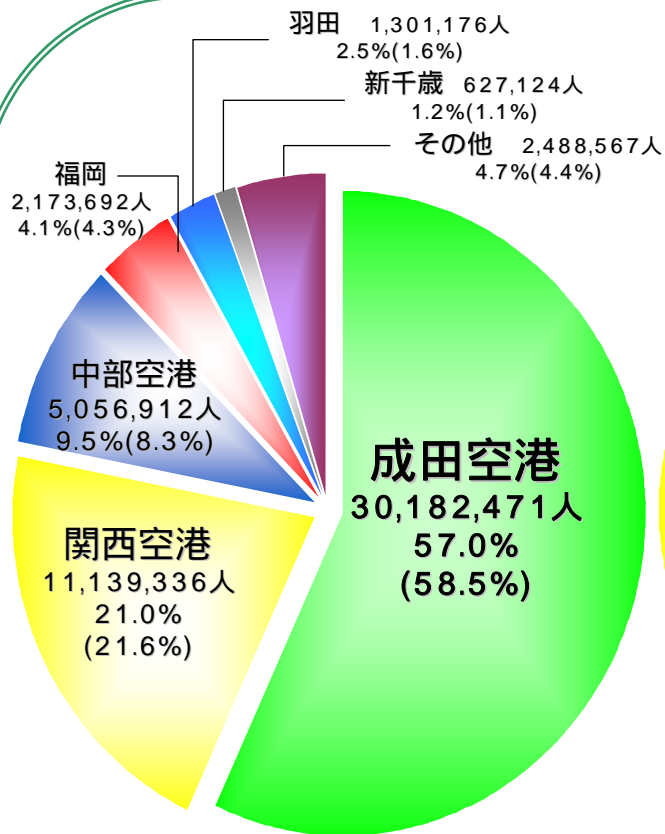
就航先(国内線)

就航都市：稚内 札幌 女満別 釧路 旭川
函館 青森 秋田 花巻 仙台
福島 新潟 成田 米子 徳島
松山 福岡 大分 長崎 熊本
佐賀*宮崎 鹿児島 那覇 石垣
*佐賀/中部の定期貨物便を含む

25都市 679便/週
※2006年8月現在



我が国の国際線シェア（旅客数、貨物量、発着回数）



航空旅客数 52,969,278人
(前年度比2.1%増)

航空貨物量 3,372,403トン
(前年度比0.3%増)

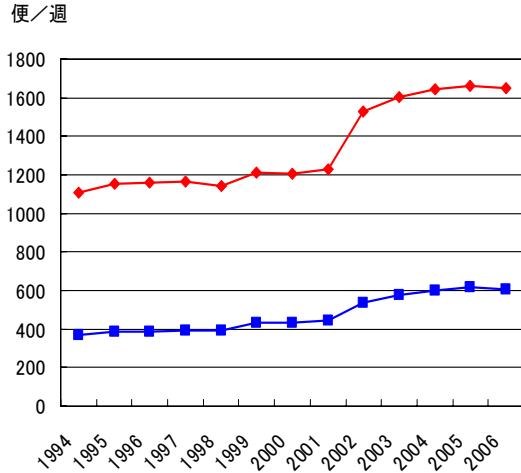
航空機発着回数 336,070回
(前年度比5.6%増)

05年度実績に基づく。()内は04年度のシェア。
また、中部空港の04年度シェアは、中部空港及び名古屋空港における04年度シェアの合計。

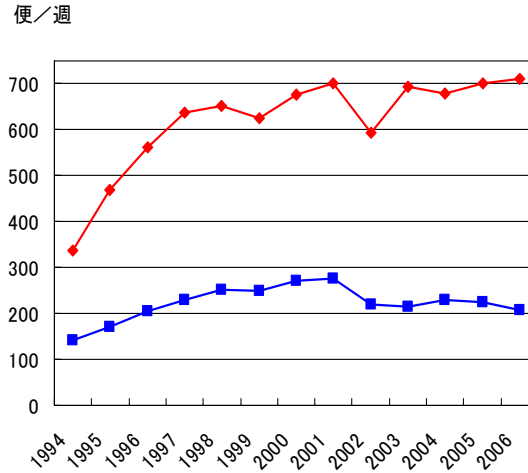
成田空港、関西空港、中部空港の国際線発着便数の現状

二国間航空交渉において合意された輸送力・地点に基づいて、本邦企業、外国企業はそれぞれの空港における便数を決定する。便数は新規開港空港を中心に増加してきている。

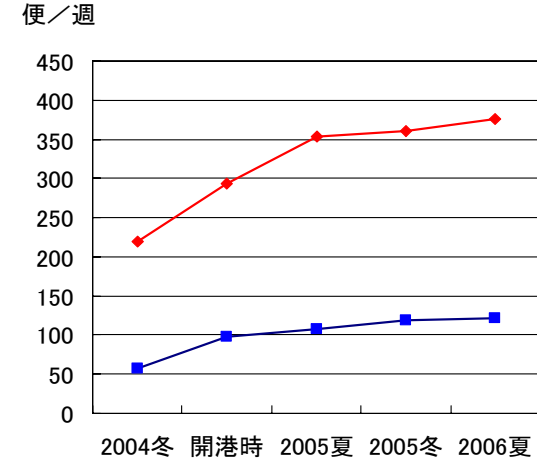
成田空港



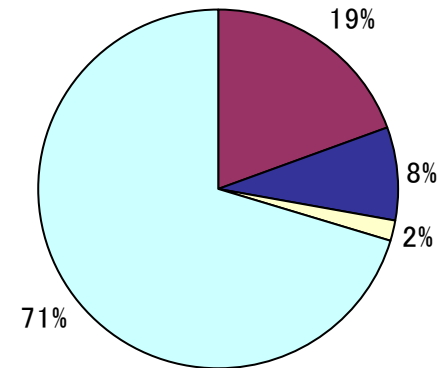
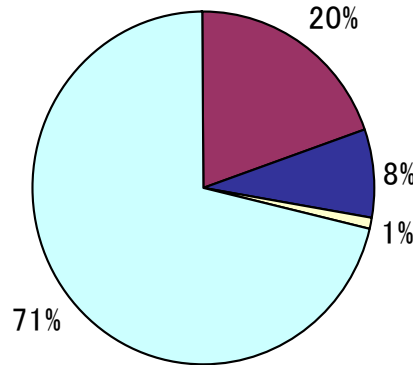
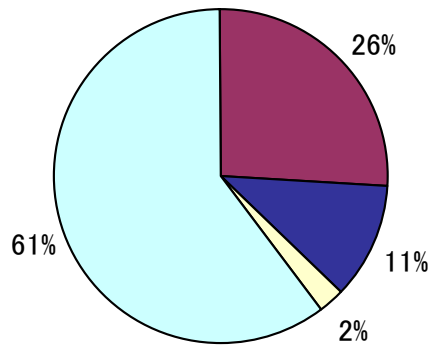
関西空港



中部空港



◆ 全体
■ 本邦社



■ JAL
■ ANA
■ NCA
■ 外国社

※円グラフは2006年夏期の各空港における本邦社、外国社の週間発着回数のシェアをまとめたもの

三大都市圏の後背圏

我が国の3大都市圏の人口・経済規模は世界の先進国と比肩するレベル。

国名	国(域)内GDP(兆円)	人口(万人)
アメリカ	1,373	29,821
日本	539	12,769
ドイツ	322	8,269
イギリス	250	5,967
フランス	242	6,050
イタリア	202	5,809
首都圏	154	3,420
ニューヨーク圏	133	3,011
スペイン	122	4,306
カナダ	114	3,227
メキシコ	80	10,703
韓国	80	4,782
近畿圏(2府4県)	79	2,089
オーストラリア	77	2,016
オランダ	71	1,630
中部圏(3県)	48	1,117

1都3県 : 東京、神奈川、千葉、埼玉

1都7県 : 東京、神奈川、千葉、埼玉、茨城、栃木、群馬、山梨

2府4県 : 大阪、京都、兵庫、滋賀、奈良、和歌山

2府7県 : 大阪、京都、兵庫、滋賀、奈良、和歌山、福井、三重、徳島

3県 : 愛知、岐阜、三重

9県 : 愛知、岐阜、三重、静岡、長野、富山、石川、福井、滋賀

ニューヨーク圏 : ニューヨーク州、ニュージャージー州

為替レート : 1ドル=117.6円換算

[出典]

海外人口 : 総務省世界の統計(2005年値)

海外GDP : OECD National Accounts(2004年値)

国内人口 : 総務省人口推計年報(2004年値)

国内GDP : 内閣府県民経済計算(2003年値)

ニューヨーク人口 : The World Gazetteer(2004年値)

ニューヨークGDP : Bureau of Economic Analysis資料 (U.S. DOC) (2000年値)

首都圏	1都3県	154	3,420
	1都7県	183	4,212
近畿圏	近畿2府4県	79	2,089
	関西2府7県	92	2,439
中部圏	東海3県	48	1,117
	中部圏	90	2,167

アジア各国における国際拠点空港の整備状況

東アジア地域で複数の滑走路を有する大規模空港が次々に整備される中、我が国も国際競争力向上の観点から国際拠点空港の整備推進が重要。



凡例

旅客数(万人)

- 国際線
- 国内線

発着回数

滑走路整備中 供用

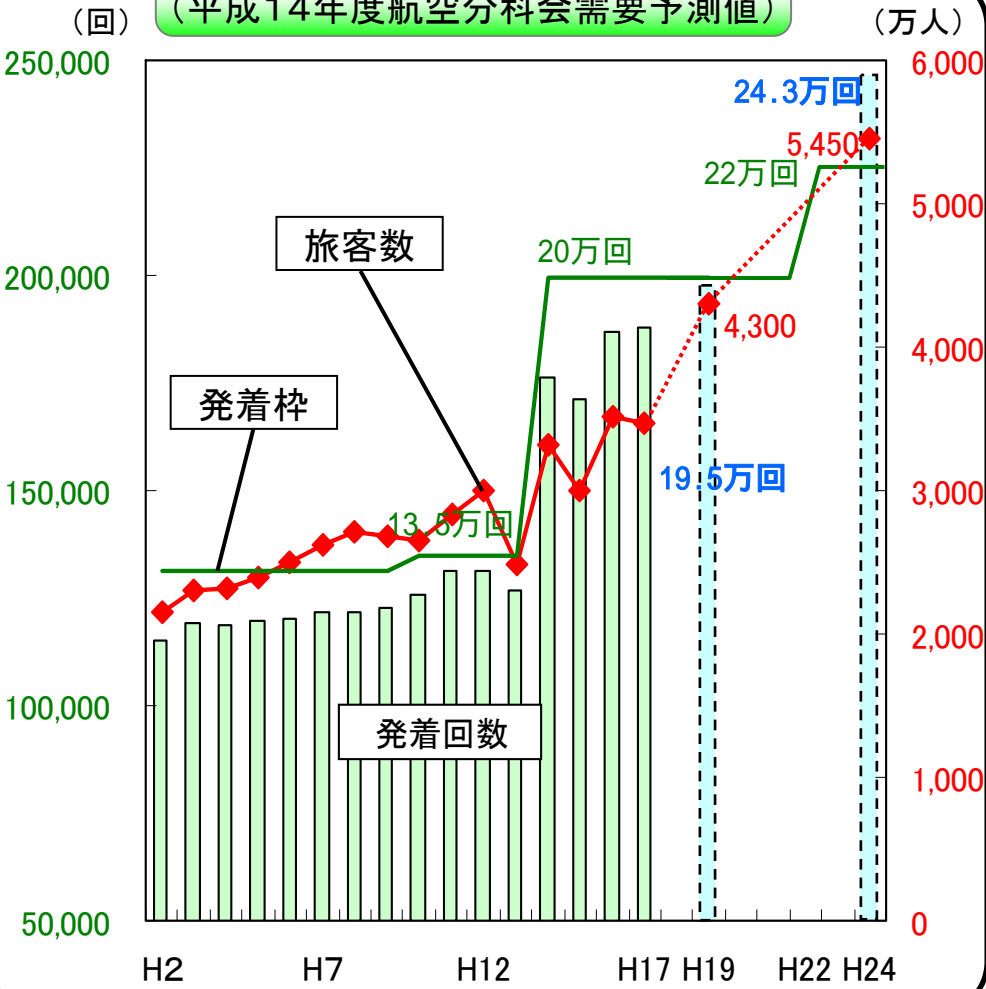
※ 国土交通省、ICAO、ACI、各空港HP等の資料に基づき航空局作成。
 ※ 発着回数及び旅客数についてはACIデータ2005(1~12月)。

2 . 成田空港、関西空港、中部空港の現状、経緯等

成田国際空港の現状

成田国際空港の需要は順調に伸びており、現時点では処理容量の限界に近づきつつある状況。世界各国のエアラインから新規乗り入れ、増便を強く要求されるも、これらに応えられない状況。本来計画の実現には空港用地に残る9件の未買収地(うち敷地内居住者2戸)の取得が必要だが、見通しは立たない。

輸送・発着枠の実績及び将来予測
(平成14年度航空分科会需要予測値)

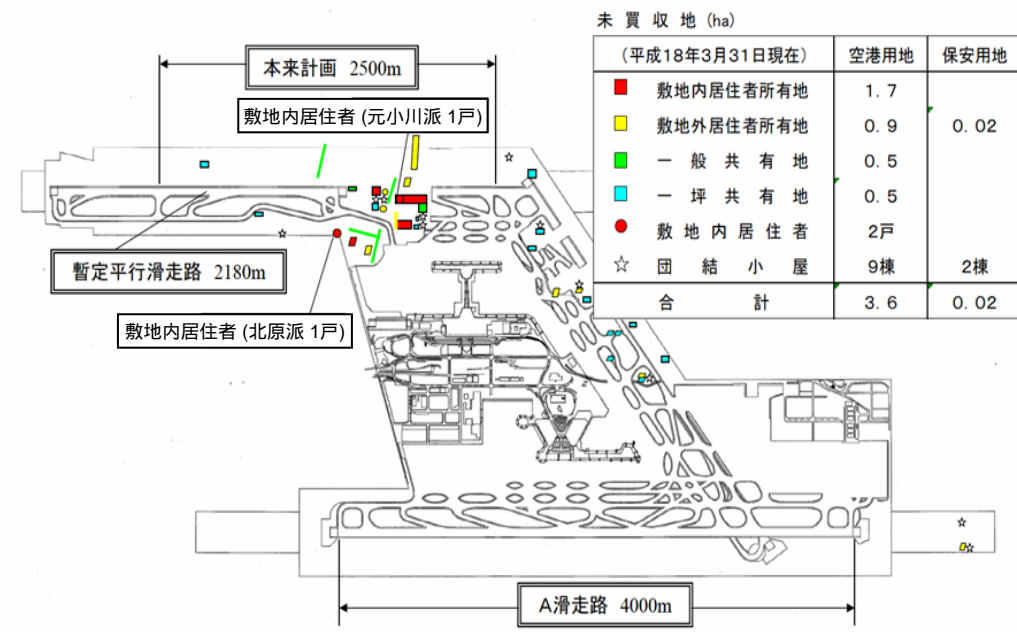


乗り入れ企業について

平成18年9月現在、38カ国2地域より67社が成田空港へ乗り入れている。

なお、新たに乗り入れや増便を希望する国、企業も多い。
(参考) 我が国への新規協定締結申入れ国は40カ国。

未買収地の現状



成田国際空港のこれまでの経緯

昭和41年7月、新東京国際空港の設置及び管理を行う新東京国際空港公団として設立。

昭和53年5月、新東京国際空港が開港。

平成14年12月、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。

平成16年4月、公団を政府全額出資の特殊会社化し、成田国際空港株式会社が設立。

成田空港問題等の経緯

昭和41年 「新東京国際空港の位置及び規模について」閣議決定／新東京国際空港公団設立

昭和46年 第一次、第二次代執行（東峰十字路事件にて警官3人死亡）

昭和53年 極左暴力集団による管制塔襲撃（3月）／「新東京国際空港の安全確保に関する緊急措置法」公布

「特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法」公布

新東京国際空港開港（5月）

昭和62年 「新東京国際空港の安全確保に関する緊急措置法」に基づき木の根団結岩を除去

昭和63年 極左により千葉県収用委員会会長襲撃され重傷 収用委員全員辞任

平成3年 成田空港問題シンポジウム（～平成5年まで計15回開催）

平成4年 第2旅客ターミナルビル供用

平成5年 成田空港問題円卓会議（～平成6年まで計12回開催）

平成8年 運輸省「今後の成田空港と地域との共生、空港整備、地域整備に関する基本的考え方」を発表

平成10年 運輸省・空港公団「地域と共生する空港づくり大綱」発表

平成11年 平行滑走路の2000年度完成目標断念を公表

暫定平行滑走路の整備を含む「成田空港の平行滑走路の建設について」を公表／暫定平行滑走路の工事に着手

平成14年 暫定平行滑走路供用開始

平成15年 「成田国際空港株式会社法」公布

平成16年 新東京国際空港公団解散、成田国際空港株式会社発足

平成17年 大臣から北伸案による平行滑走路2500m化の指示

着陸料等の空港使用料金の引き下げを実施

平成18年 第1旅客ターミナルビル全改修工事終了／北伸による平行滑走路2500m化の工事に着手

成田国際空港の整備

国際航空需要の増大に対処し、我が国の国際交流拠点としての機能を確保するため、2009年度末の完成を目指し北伸による平行滑走路の2,500m化の整備を推進、発着枠を22万回に拡大するとともに、エプロンの拡充や旅客ターミナルビル能力増強、物流施設の機能向上、環境対策・共生策等を推進する。

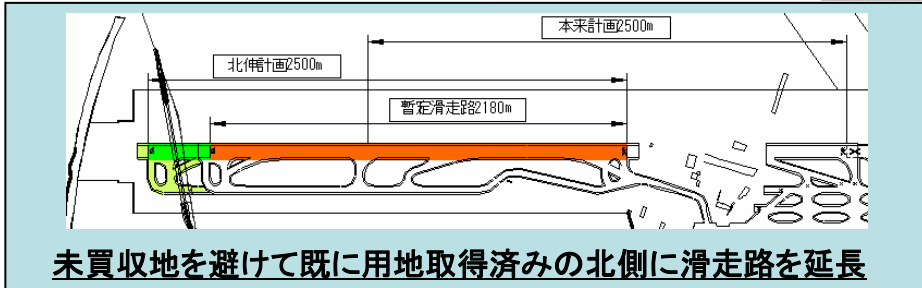
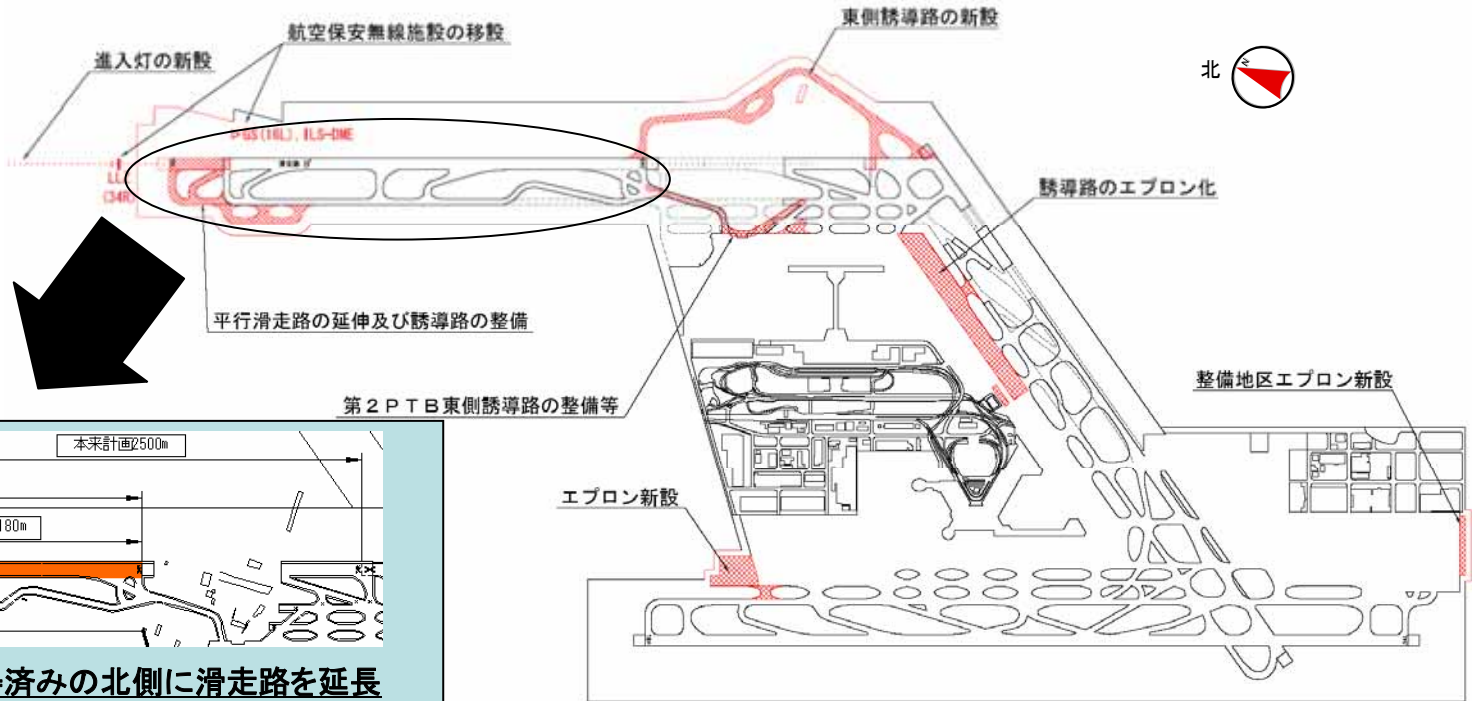
整備計画の概要

【スケジュール】

06年9月11日 許可

9月15日 着工

09年度末 供用開始予定



整備効果

1. 平行滑走路の機材制約の緩和

	暫定平行滑走路(2180m)	2500m平行滑走路
ジャンボ機等の利用	利用不可	利用可能
離陸機の目的地	東南アジア周辺どまり	米国西海岸まで可能

2. 成田空港の発着可能回数の増大

	暫定平行滑走路(2180m)	2500m平行滑走路
年間発着可能回数	20万回	22万回

東京国際空港（羽田）再拡張事業の推進

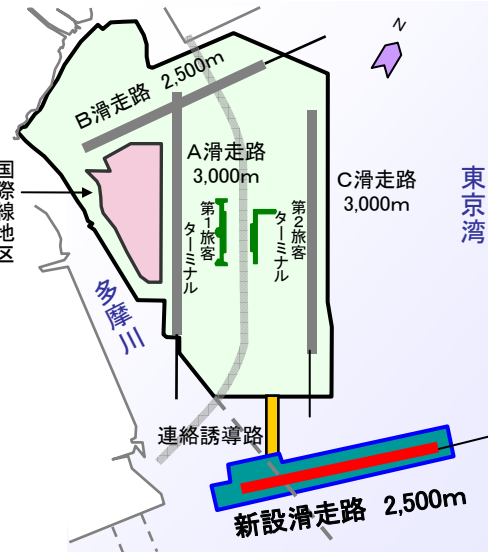
羽田空港は、航空需要の増加から発着能力が既に限界

⇒ 発着容量の制約によるボトルネックの解消が急務

⇒ 再拡張事業の早期実施が必要

【羽田空港再拡張概略図】

【再拡張の意義】



1. 発着容量の制約の解消
2. 多様な路線網の形成・多頻度化による利用者利便の向上
3. 航空市場における真の競争を行わせるための環境整備
4. 都市の国際競争力強化（都市再生）
5. 地域交流の促進、地域経済の活性化

再拡張により発着容量が1.4倍増加

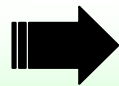
《11.1万回／年（152便／日に相当）増加》

〔現行（H17.10.1～）〕

30便／時間

29.6万回／年

《405便／日（810回）に相当》



〔再拡張後〕

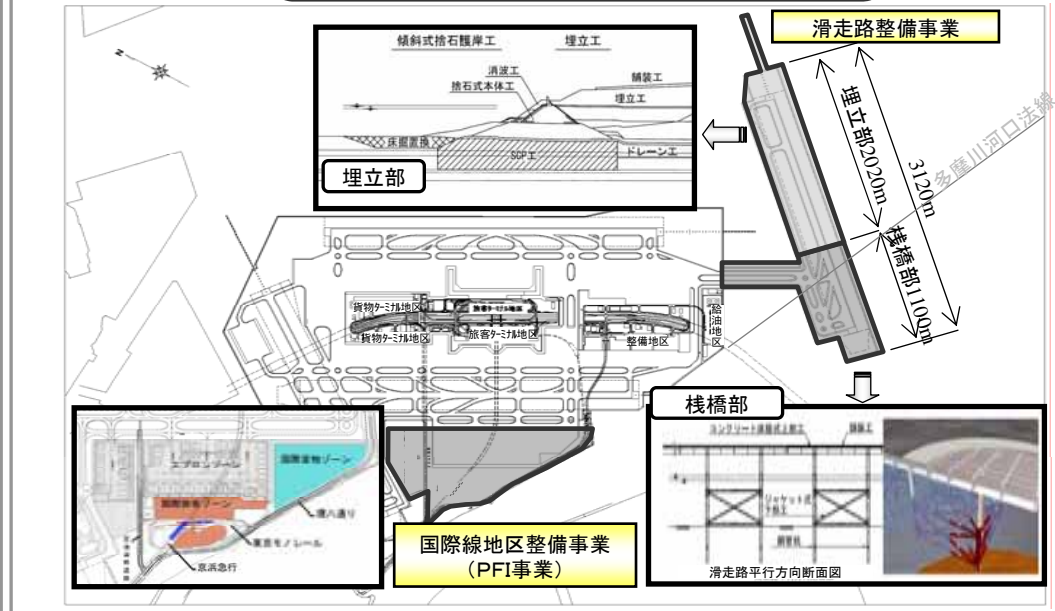
40便／時間

40.7万回／年

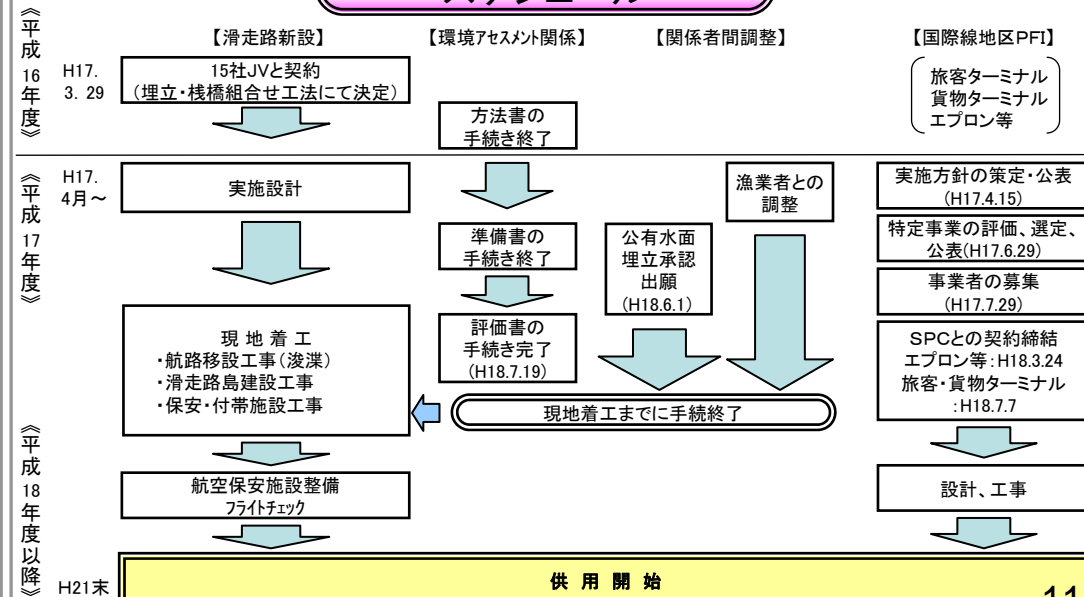
《557便／日（1114回）に相当》

発着回数の増加は、管制の安全確保等を図りつつ段階的に実施

整備概要



スケジュール

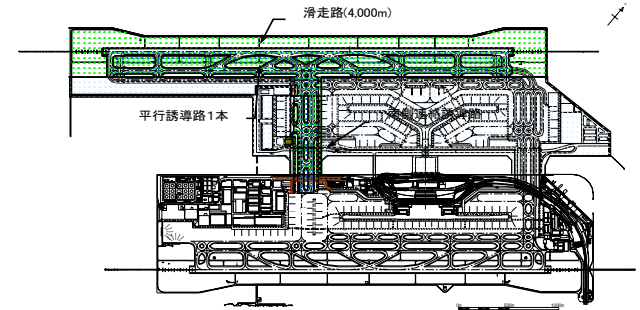


関西国際空港の概要

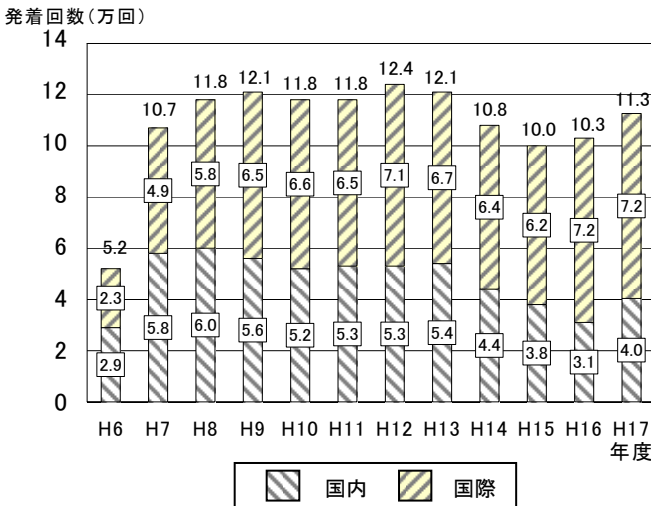
限定供用について

- ・平成16年12月の財務・国土交通両大臣間合意において二期事業については、施設整備を2本目の滑走路の供用に必要不可欠なものに限定し、19年の「限定供用」に向けて整備を進めることが決定（右図）。
- ・同合意において、平成19年度発着回数13万回程度、20年度13.5万回程度の需要の確保に向けて取り組むこととされている。
- ・先送りした事業は、限定供用後の需要動向、会社の経営状況等を見つつ行う。
- ・2本目の滑走路の供用開始日については、平成19年8月2日と発表。

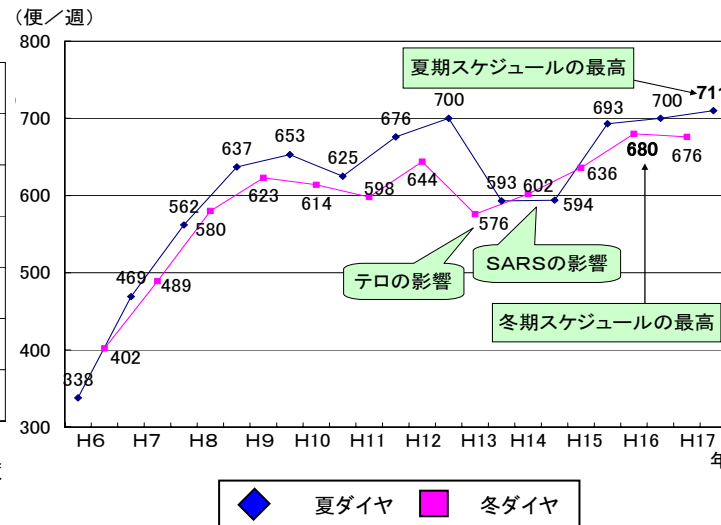
当面、平行滑走路、平行誘導路1本、南側連絡誘導路（着色部）だけを整備、供用。



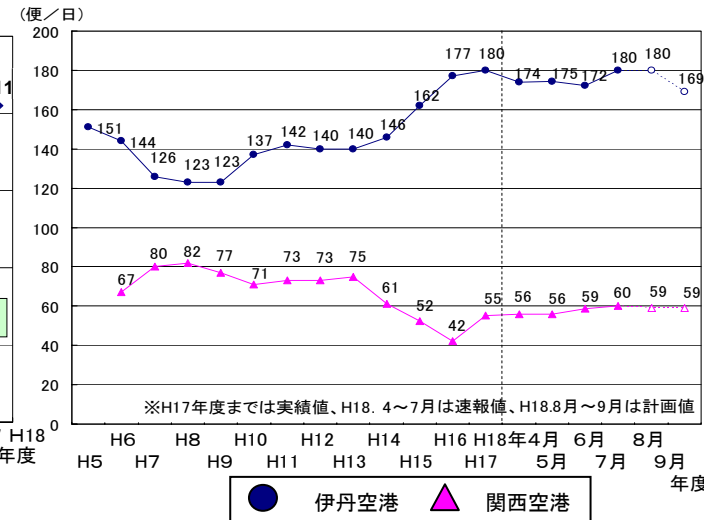
関空の発着回数推移



関空の国際線便数推移



関空の国内線便数推移



関空の利用促進

地元の経済界、自治体、関係業界に加え、国土交通省も参画した上で、『関空利用促進本部』を平成17年3月に設置。平成17年には563社であった「関空利用促進宣言」の賛同企業は、現在、1266社にまで拡大。平成17年度に5億円の事業費で開始した「集客・利用促進事業」を18年度から7億円に拡充。本年6月11日(日)に開催された関空利用促進本部において、出張規程の見直しを含む「関空利用促進活動強化に関する決議」を採択。

関西国際空港のこれまでの経緯

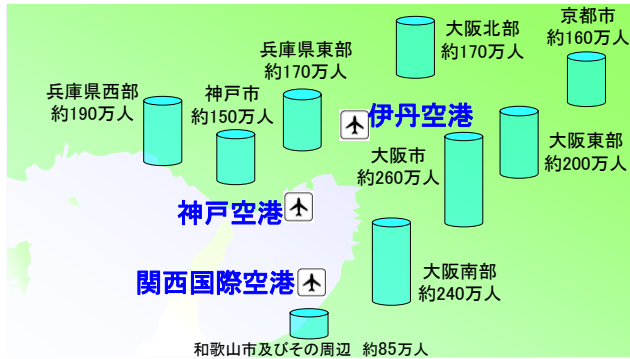
- 昭和59年10月 関西国際空港の設置及び管理を行う関西国際空港株式会社として設立。
- 平成6年9月 関西国際空港が開港。
- 平成8年5月 関西国際空港株式会社法の一部を改正する法律を公布、施行（二期事業について「上下主体分離方式」を決定）。
- 平成16年12月 2007年二期限定供用に向けた施設整備について、国土交通・財務両大臣間で合意

関西国際空港の経緯

- 昭和44年12月 伊丹空港周辺住民が、航空機の離発着の禁止及び損害賠償を求め、大阪地裁へ訴訟提起（第一次訴訟。以後第5次訴訟（昭和57年）まで訴訟が続く。）
- 昭和46年10月 運輸大臣、航空審議会に「関西国際空港の規模及び位置」を諮問
- 昭和49年8月 航空審議会、運輸大臣に「関西国際空港は、大阪国際空港の廃止を前提として、その位置及び規模を定める」「泉州沖が最適」と答申
- 昭和59年6月 関西国際空港株式会社法を公布、施行
- 昭和59年1月 泉州沖案について、地元3県（大阪府、兵庫県、和歌山県）の同意
- 昭和59年10月 関西国際空港(株)設立
- 平成6年9月 開港
- 平成7年12月 平成8年度予算政府原案において、関西国際空港二期事業着手決定
- 平成8年5月 関西国際空港株式会社法の一部を改正する法律を公布、施行（「上下主体分離方式」の位置付け）
- 平成11年7月 大阪府埋立認可、二期事業現地着工
- 平成13年8月 地元と国土交通省が二期事業スキームの見直し案を公表
- 平成13年12月 財務大臣・国土交通大臣が二期事業スキームの見直し案について合意
- 平成14年12月 財務大臣・国土交通大臣が関空会社における経営改善努力、利用促進策の実施、二期事業の取扱い及び新たな補給金制度の創設と政府保証の拡充について合意
- 平成15年3月 関西国際空港（株）が経営改善計画を公表
- 平成16年12月 2007年二期限定供用に向けた施設整備について、国土交通・財務両大臣間で合意
- 平成18年4月 関西国際空港（株）が関空新中期計画を公表
- 平成19年8月 二期限定供用開始予定

関西三空港（関空、伊丹、神戸）

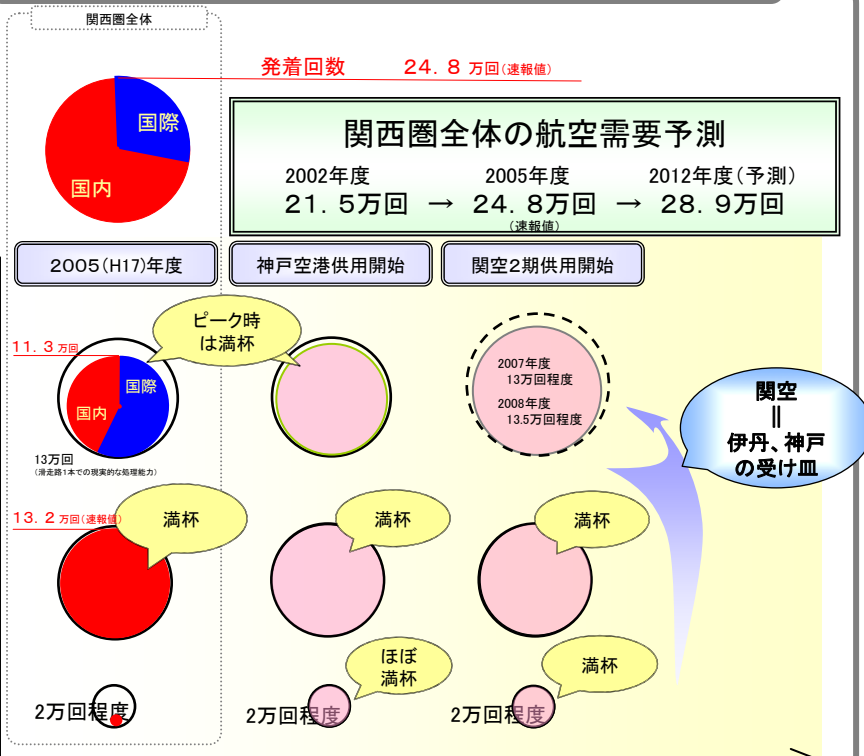
関西3空港と主要都市の人口



役割分担の考え方

- 関西国際空港 = 西日本を中心とする国際拠点空港
関西圏の国内線の基幹空港
- 大阪国際(伊丹)空港 = 関西圏の国内線の基幹空港
- 神戸空港 = 神戸市及びその周辺の
国内航空需要に対応する空港

関西圏全体の需要予測と空港容量の関係



今後の検討の視点

中長期的な関西経済圏の発展の姿を踏まえ、増大が見込まれる航空需要に対し基幹的な役割を果たす関空を中心とした関西3空港の役割の明確化、連携の推進について検討が必要

◎関空:国際拠点空港の着実な整備・活用

- ・2007年限定供用に向けた二期事業の着実な推進
- ・関空会社の一層の経営改善努力
- ・関空における集客・利用促進・就航促進に向けた更なる努力

◎伊丹:在り方の見直し

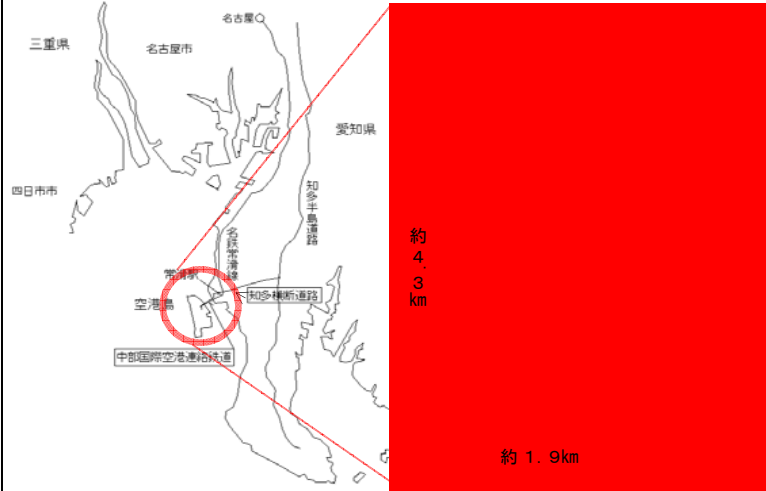
- ・運用枠数見直し・高騒音機材制限による騒音の軽減 (2005.4.1より)
- ・環境対策事業費の見直し (運用枠数見直し後の調査結果による区域見直し等)
- ・環境対策費の利用者負担制度導入(特別着陸料) (2005.10.1より)
- ・空港整備法上の位置付けの見直し

◎神戸:後背圏の航空需要に対応するとともに、神戸市以西の需要に対して伊丹空港の容量制約を緩和し、利用者利便を向上

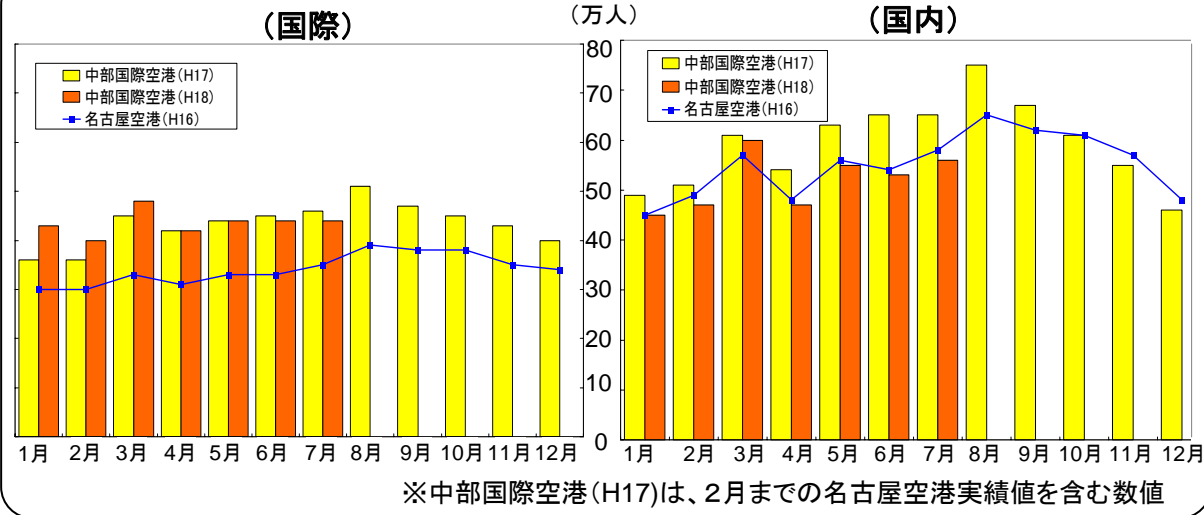
中部国際空港の概要

愛知万博に係る特需等を背景に、平成17年度においては国際航空旅客は対前年比約3割増、国際航空貨物は同約13割増など、旅客、貨物とも国際線を中心に利用状況は好調であったが、平成18年度に入り需要の伸びは鈍化。

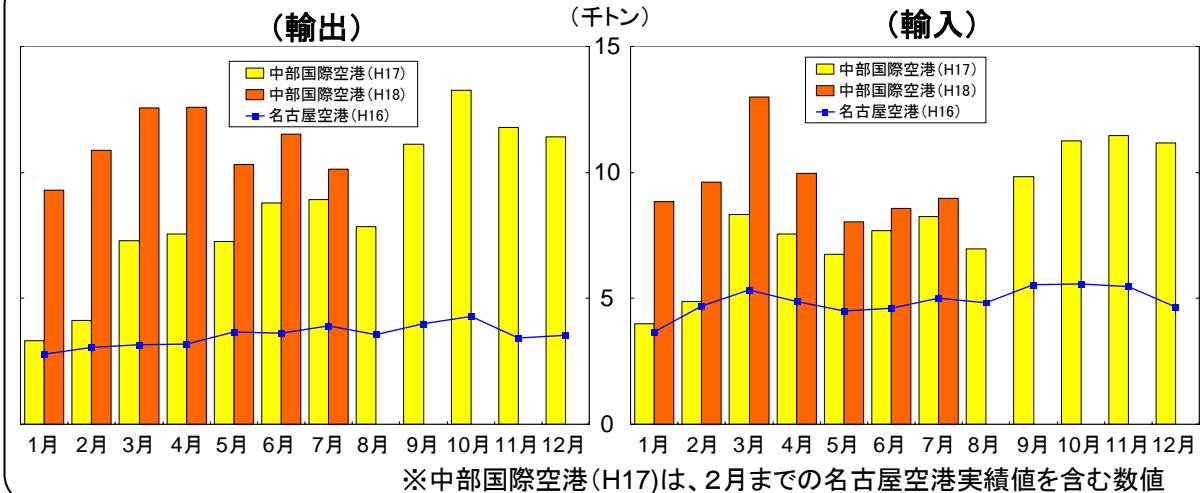
事業の概要



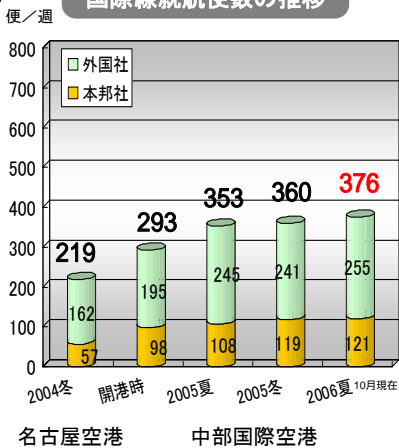
航空旅客数



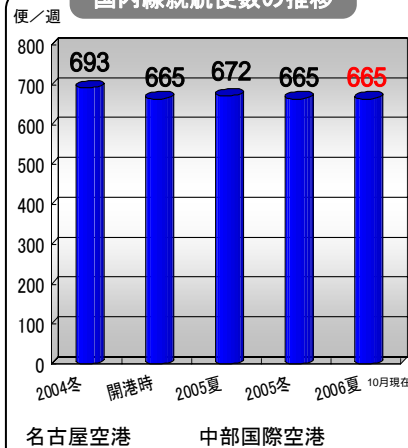
国際航空貨物取扱量



国際線就航便数の推移



国内線就航便数の推移



中部国際空港のこれまでの経緯

- 昭和60年12月 岐阜、愛知、三重の3県と名古屋市及び地元経済界により、(財)中部空港調査会設立、調査開始
- 平成10年5月 中部国際空港株式会社設立
- 平成17年2月 中部国際空港 2月17日開港

中部国際空港の経緯

- 昭和60年12月 岐阜、愛知、三重の3県と名古屋市及び地元経済界により、(財)中部空港調査会設立、調査開始
- 平成元年3月 岐阜、愛知、三重の3県と名古屋市の首長懇談会で候補地を伊勢湾東部海上(常滑沖)とすることで合意
- 平成3年11月 第6次空港整備5箇年計画の航空審議会答申で、将来における航空需要を勘案し、関係者が連携して調整を進める旨記述
- 平成8年12月 第7次空港整備5箇年計画で、定期航空路線の一元化を前提に、関係者が連携して、その事業の推進を図る旨閣議決定
- 平成9年12月 閣僚懇談会において、愛知県が責任をもって一元化を行うとの文書の提出により、道筋がついた旨を運輸大臣が報告
- 平成10年4月 「中部国際空港の計画案(最終まとめ)」公表(中部新国際空港推進調整会議)
- 5月 中部国際空港株式会社設立
中部国際空港等の設置及び管理に関する基本計画公示(運輸大臣)
- 7月 中部国際空港株式会社を中部国際空港等の設置及び管理を行う者として指定
- 平成11年4月 運輸大臣が中部国際空港株式会社に対し飛行場設置許可
- 8月 中部国際空港株式会社が現地護岸工事に着手
- 平成17年2月 中部国際空港 2月17日開港
- 3~9月 愛知万博 3月25日~9月25日まで

県営名古屋空港について

○平成8年12月【第7次空港整備五箇年計画(閣議決定)】

中部圏における新たな拠点空港の構想について、定期航空路線の一元化を前提に、関係者が連携して、総合的な調査検討を進め早期に結論を得た上、その事業の推進を図る。

○平成9年12月 運輸大臣が閣僚懇談会において、愛知県知事から県が責任をもって一元化を行うとの文書の提出があり、一元化についての道筋がついた旨を説明。

○ " 12月【「中部国際空港の整備について」大蔵大臣・運輸大臣の合意】

名古屋空港における国内・国際定期航空路線については、中部国際空港へ一元化する。一元化後の名古屋空港については、自衛隊が使用していること、愛知県がゼネラル・アビエーション空港として活用したいとの意向があることを踏まえ、所要の措置を講ずる。

○平成13年11月【愛知県知事から航空局長あて文書】

名古屋空港は、中部国際空港開港後も小型機や通勤航空を中心としたゼネラル・アビエーション空港として生かして、地域の発展の基盤として活用を図ってまいりたい。

○平成17年2月 県営名古屋空港 2月17日開港 (平成16年9月1日設置許可)

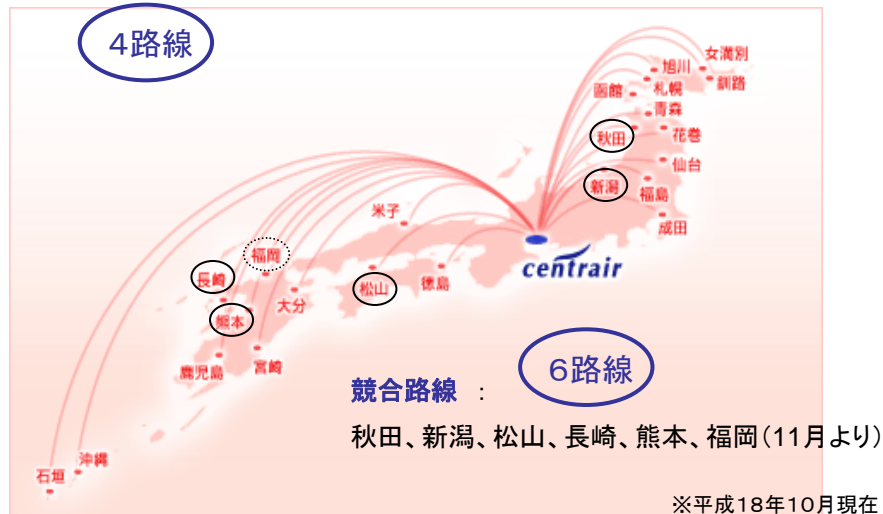
中部国際空港と県営名古屋空港の路線

中部国際空港単独路線： 女満別、釧路、旭川、札幌、函館、青森、花巻、仙台、福島、成田、徳島、米子、大分、宮崎、鹿児島、沖縄、石垣

17路線

県営名古屋空港単独路線： とかち帯広、山形、高知龍馬、北九州

4路線



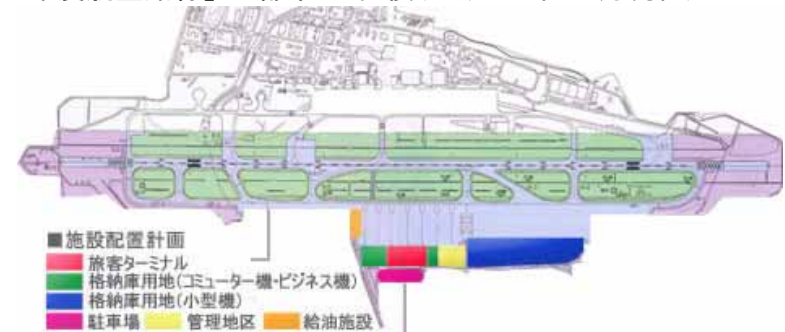
県営名古屋空港の概要

- 設置者： 愛知県
- 指定管理者： 名古屋空港ビルディング株式会社
- 面積： 約164ha
- 滑走路の長さ： 2,740m 幅： 45m
- 通勤機用： 7スポット、大型ビジネス機用： 6スポット、小型機用： 75スポット
- 運用時間： 午前7時から午後10時まで
- 駐車場： 455台(身体障害者用7台含む)

【平成17年度利用状況】 通勤航空旅客数： 305,744人

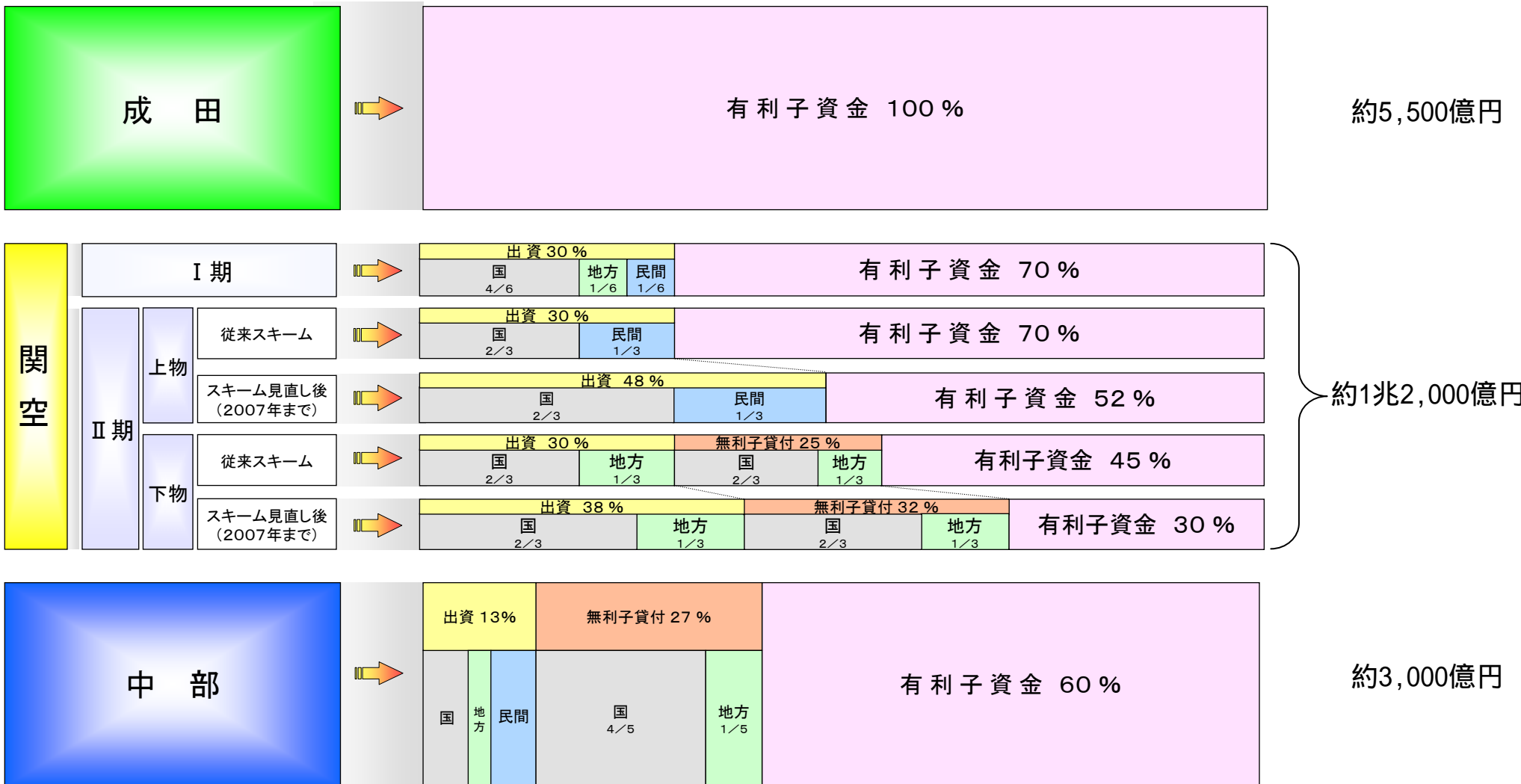
国際ビジネス機飛来数： 90機

【平成18年度航空路線】 9都市20往復(平成18年10月現在)



国際拠点空港整備の財源スキームと有利子債務残高

有利子債務残高 (2)



※ 出資金の割合 国:地方:民間 = 4:1:5

(※1) 財源スキームは各社の施設整備に係る資金調達方法を整理したもの。
 (※2) 各有利子負債については平成17年度決算ベース(連結)。

世界主要空港のアクセス比較

都市名	東京	大阪	名古屋	ロンドン	パリ	ニューヨーク	香港	シンガポール	ソウル
空港名	成田	関西	中部	ヒースロー	シャルル・ド・ゴール	J. F. K	チェクラプラコック	チャンギ	仁川
市中心部からの距離	約60km	約40km	約40km	約25km	約25km	約25km	約35km	約20km	約50km
アクセス手段(時間)	○鉄道(約56分) →30分台(H22年度予定) ○バス(約80分)	○鉄道(約48分) ○バス(約60分)	○鉄道(約28分) ○バス(約70分)	○鉄道(約16分) ○バス(約75分)	○鉄道(約29分) ○バス(約50分)	○地下鉄(約35分) ○バス(約50分)	○鉄道(約23分) ○バス(約50分)	○鉄道(約27分) ○バス(約45分)	○リムジンバス(約90分)

【出典】 JAL国際線時刻表(2006. 9)、エアポートハンドブック2005、航空局資料、Yahoo!乗換案内、空港会社及びバス会社HP

(注) 平成22年度の成田新高速鉄道の開業後は、成田空港から日暮里まで、30分台でのアクセスが可能となる。

(参考) 成田新高速鉄道の整備

概要

日本の表玄関である成田国際空港と都心を30分台で結び、空港アクセスの改善を図るため、最高時速160kmで走行する成田新高速鉄道を整備。

整備主体

成田高速鉄道アクセス(株) (主な株主: 成田国際空港(株)、千葉県、成田市、京成電鉄(株)等)

開業後の運行主体: 京成電鉄(株)

費用負担

総事業費1,260億円を、国・自治体からの補助、自治体・成田国際空港(株)等からの出資、銀行からの借入等により調達。



3 . 成田会社、関空会社、中部会社の現状、 経営状況等

成田国際空港株式会社の概要

成田国際空港株式会社(NAA)

【設立日】 平成16年4月1日

(新東京国際空港公団 設立日:昭和41年7月30日)

【役員】 取締役会長 松橋 功

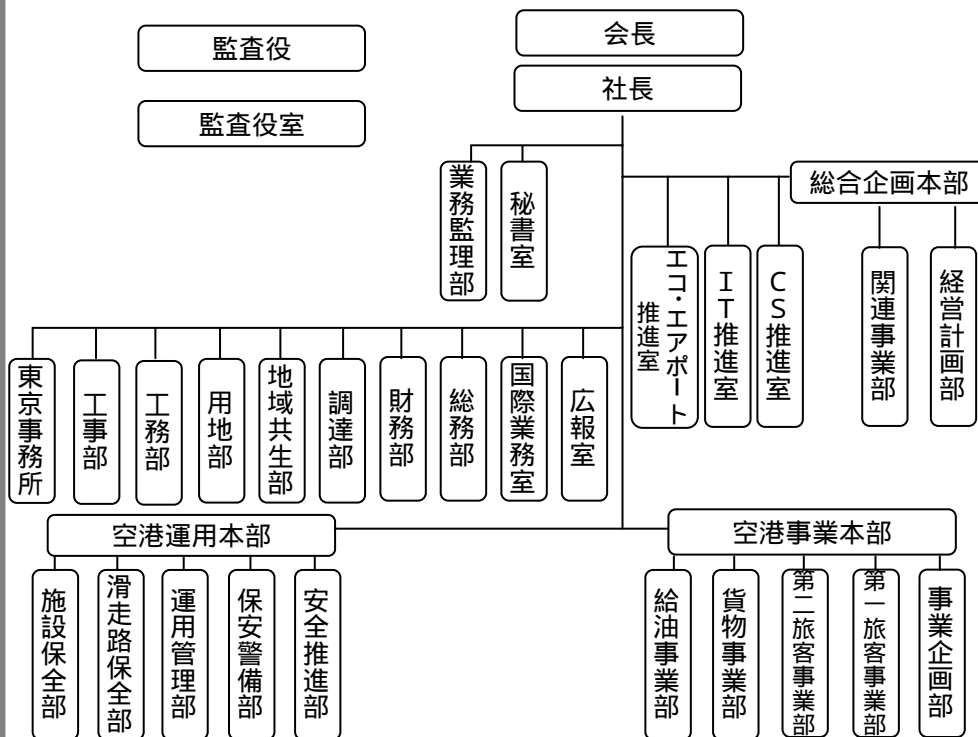
代表取締役社長 黒野 匡彦

代表取締役副社長1名、常務取締役6名、

監査役4名、常務執行役員3名、執行役員5名

【社員数】 777名(平成18年3月31日現在)

【組織図】



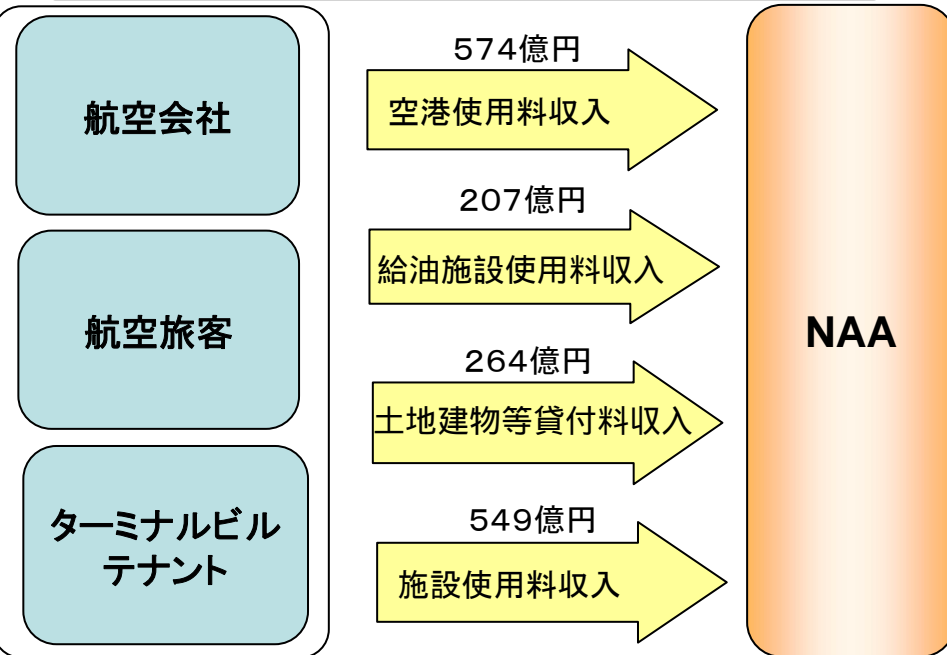
NAAグループ会社(平成18年10月1日現在)

- エアポートメンテナンスサービス(株)
 - (株)成田エアポートテクノ
 - ネイテック防災(株)
 - (株)NAAエレテック
 - (株)NAAファシリティーズ
 - NAAファイアー&セキュリティー(株)
 - NAA成田空港セコム(株)
 - 空港情報通信(株)
 - (株)NAAコミュニケーションズ
 - 成田空港給油施設(株)
 - 日本空港給油(株)
 - (株)グリーンポートエージェンシー
 - 成田空港サービス(株)
 - 成田空港ロジスティックス(株)
 - (株)NAAリテイリング
 - NAA&ANAデューティーフリー(株)
 - (株)NAA&JAL-DFS
 - 臨空開発整備(株)
 - (株)成田空港ビジネス
 - 芝山鉄道(株)
 - 成田高速鉄道アクセス(株)
 - (株)メディアポート成田
- 施設保守業
- 警備・消防業
- 情報処理業
- 給油・給油施設管理業
- 小売・飲食・取次店業
- 免税売店業
- 不動産業
- 清掃業
- 鉄道事業
- 広告代理業

成田国際空港株式会社の経営状況

平成17年度(連結)の営業収益1712億円、営業利益420億円、経常利益320億円、当期純利益147億円
 営業収入のうち、航空系収入(着陸料等)が3分の2、非航空系収入(土地建物貸付料等)が3分の1
 S & P及びR & Iによる社債の格付けはいずれもAA-

事業と収益の構造(単体)



料金体系(H17.10.1~)

着陸料 : 平均単価1,891円/トッ
 ※航空機の騒音レベルに応じて料金を6段階に分類

停留料 : 6時間未満200円/トッ
 6時間以降24時間毎200円/トッ

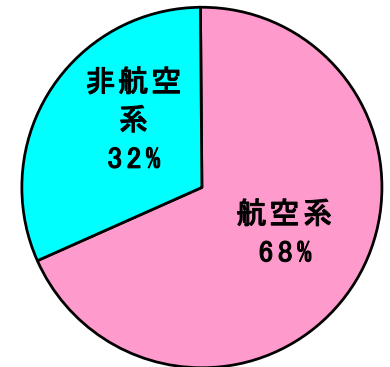
給油施設使用料 : 3.49円/リットル

旅客施設使用料 : 2,040円/人

財務指標(平成17年度連結決算)

- 総資産 9,926億円
- 借入金残高 6,764億円
 - 無利子借入金 1,274億円 (借入先:国)
 - 有利子借入金 5,489億円
 - 社債 4,535億円
 - 長期借入金 954億円 (借入先:国254億円、民間700億円)
- 営業収益の内訳

航空系収入	1,163億円
非航空系収入	549億円
計	1,712億円



【資本構成】(単体)

- 資本金 1,000億円
- 発行株式数 200万株
- 株主構成 政府100%

成田国際空港株式会社中期経営計画の概要

2006年度～2010年度までの5カ年について中期経営計画を策定。この期間を「新たな飛躍に向けた基盤強化の期間」と位置付け。

安全を徹底追及し、増大する航空需要に対応するため平行滑走路の2500m化や成田新高速鉄道の整備を完了させるとともに、収益拡大やコスト削減に努め経営基盤を強化する。

お客様のニーズを先取りした高品質なサービスの提供を行い、環境対策・共生策やエコ・エアポートの推進に主体的に取り組むとともに、早期の上場を実現させ社会的に評価されるグループを目指す。

投資計画

■能力増強等空港基本機能の充実に係る投資 (平行滑走路2500m化、誘導路整備、スポット整備など)	1,200億円
■安全性の向上、空港保安の徹底に係る投資 (カテゴリーⅢb化、インラインスクリーニング整備など)	920億円
■航空旅客等に対するサービス向上に係る投資 (成田新高速鉄道整備、A380アッパーデッキ対応搭乗橋整備、第2旅客ターミナルビルリフレッシュなど)	580億円
合 計	2,700億円

経営環境と経営目標

	(参考)2005年度実績	2006年度～2009年度 空港容量がほぼ限界	2010年度目標 平行滑走路2500m化により能力増強
航空機発着回数	18.8万回	約18.9万回	約19.3万回
航空旅客数	3,144万人	約3,300万人	約3,480万人
グループ営業収益	1,712億円	—	2,000億円以上
単体営業利益	407億円	—	380億円以上
単体自己資本比率	19.6%	—	22%以上

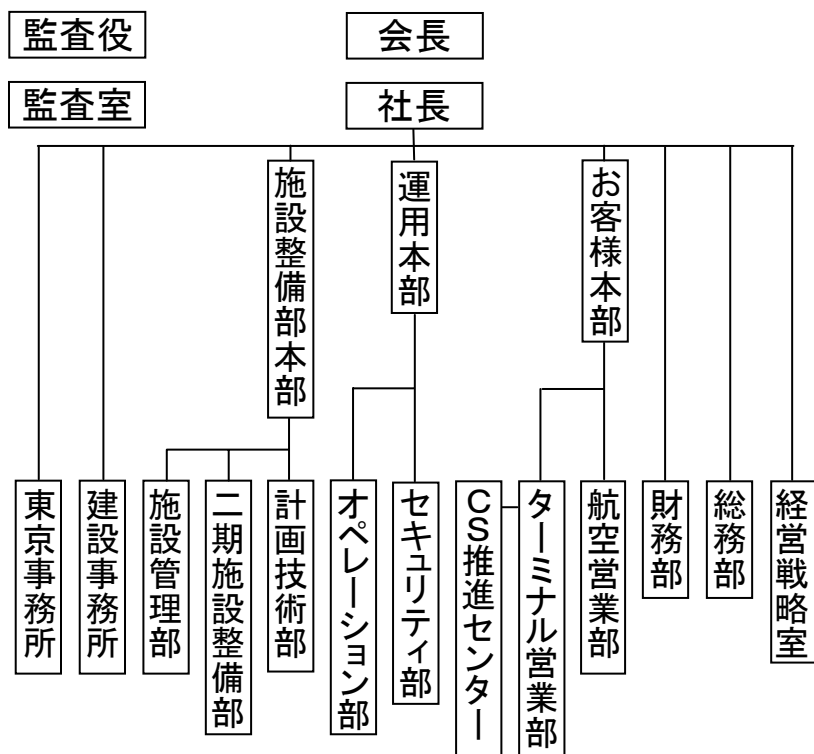
関西国際空港株式会社の概要

関西国際空港株式会社(KIAC)

【設立日】 昭和59年10月1日

【役員】 代表取締役会長 宮本 一
代表取締役社長 村山 敦
代表取締役副社長1名、常務取締役4名、取締役1名、
常勤監査役1名、監査役3名、執行役員2名

【社員数】 414名(平成18年4月1日現在)



KIACグループ会社

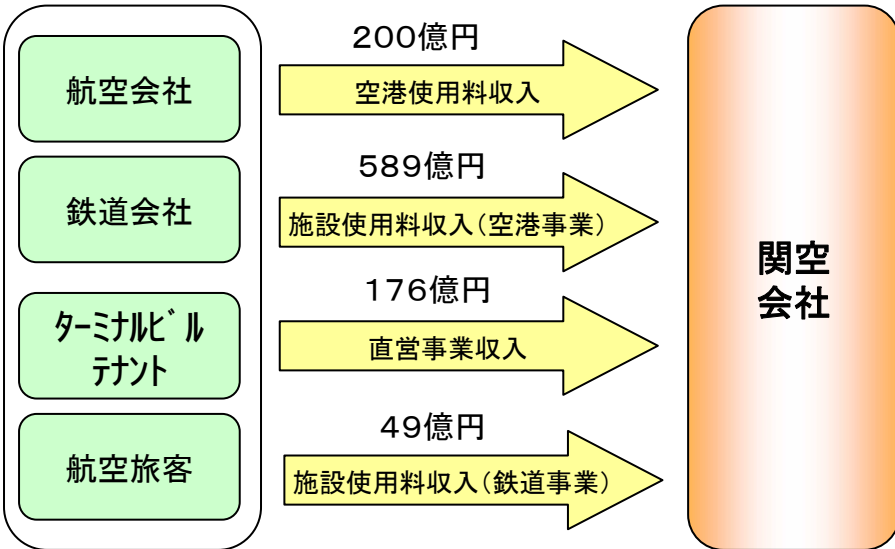
- 関西国際空港熱供給株式会社
(熱供給事業)
- 関西国際空港情報通信ネットワーク株式会社
(電気通信事業)
- 関西国際空港用地造成株式会社
(空港用地の造成)
- 関西国際空港給油株式会社
(航空機給油施設の運営)
- 関西国際空港施設エンジニア株式会社
(空港施設の維持管理業務)
- 関西国際空港セキュリティ株式会社
(警備・消防防災業務)
- 株式会社関西エアポートエージェンシー
(損害保険代理業等)



関西国際空港株式会社の経営状況

2005年度（連結）の営業収益1046億円、営業利益227億円、経常利益92億円、当期純損失177億円。
 営業収入のうち、航空系収入（着陸料等）が45%、非航空系収入（土地・建物貸付料、免税店収入等）が55%。
 関西国際空港用地造成株式会社、関西国際空港熱供給株式会社など、関空グループは7社。
 JCRによる社債の格付けはAA⁻、R&Iによる社債の格付けはA⁺

事業と収益の構造(単体)



料金体系

着陸料 : 2,090円/ト (国際線)
 1,900円/ト (国内線)

停留料 : 200円/ト
 (24時間毎、6時間未満無料)

給油施設使用料 : 4.9円/リットル

旅客施設使用料 : 2,650円/人 (国際出発旅客)

財務指標 (平成17年度連結決算)

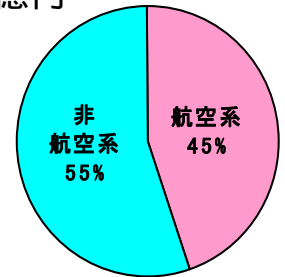
総資産 2兆404億円

借入金残高 1兆4,408億円

- 無利子借入金 2,379億円 (借入先: 国、地公体)
- 有利子借入金 1兆2,029億円
 - 政府保証債 5,842億円
 - その他社債 1,885億円
 - 長期借入金 4,302億円

営業収益の内訳

航空系収入	466億円
非航空系収入	579億円
計	1,046億円



【資本構成】(単体)

資本金 7,886億円

発行株式数 1,577万株

株主構成

政府	66.36%
地方公共団体	21.90%
民間	11.74%

関空新中期計画（2006年～2008年）の概要

財務方針・事業方針

I. 関西国際空港の目指すもの

複数滑走路を有し24時間稼働する日本初の完全空港として、西日本および東アジアに強みを持つ国際拠点空港への発展を追求し、グローバルな人と物との交流に貢献する。お客様第一主義に立って、お客様の基本ニーズ（「安全・安心」「利便性」「快適性」）を徹底追求し、顧客満足度ナンバーワンの空港を目指す。

・財務方針

2期滑走路が限定供用されることを踏まえて、1期滑走路を含めた空港全体でその有効性を最大限に発揮した事業展開を図るとともに、経営基盤の更なる安定化を図る。

・事業方針

2007年2期限定供用の実現に万全を期し、1期を含めた経営資源を最大活用しつつ空港価値の最大化を図る。

経費および人員の削減目標

経費削減 30億円 人員削減 40名

業績目標

	2005年度実績	2006年度事業計画	2008年度業績目標
発着回数	11.3万回	11.9万回	13.5万回
営業収入	1,027億円	1,067億円	1,153億円
営業損益	215億円	240億円	206億円
経常損益	84億円	110億円	82億円

中部国際空港株式会社の概要

中部国際空港株式会社(セントレア)

【設立日】 平成10年5月1日

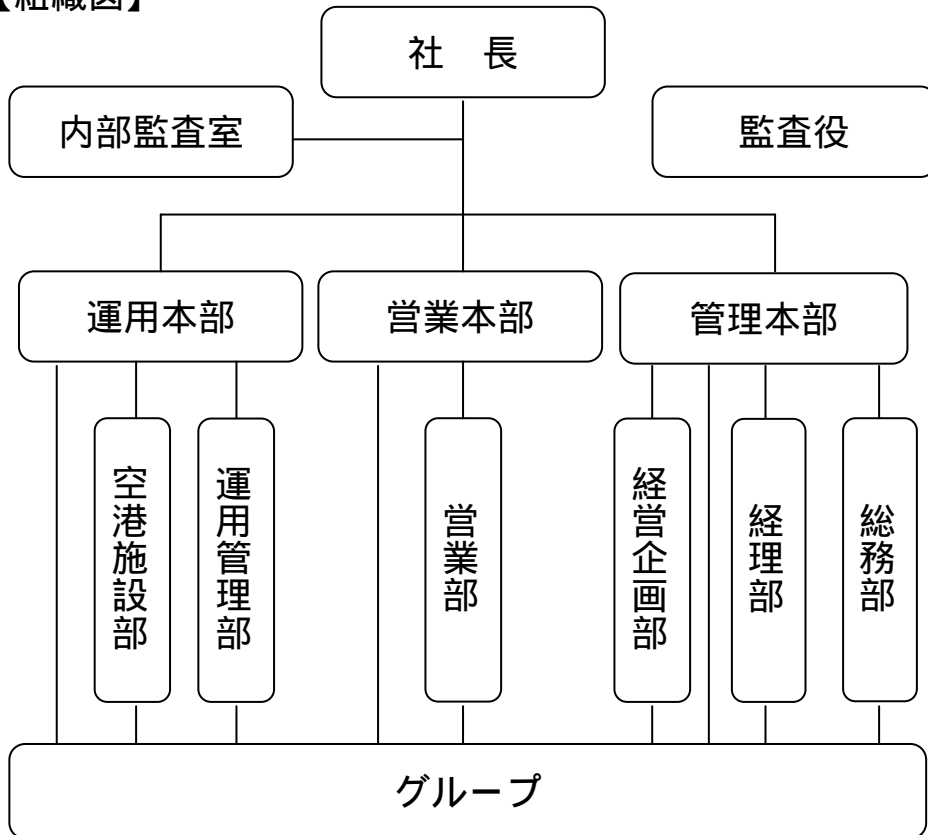
【役員】 代表取締役社長 平野 幸久

代表取締役副社長1名

専務執行役員1名、常務執行役員2名、監査役3名

【社員数】 279名(平成18年4月1日現在、役員含む)

【組織図】



セントレアグループ会社

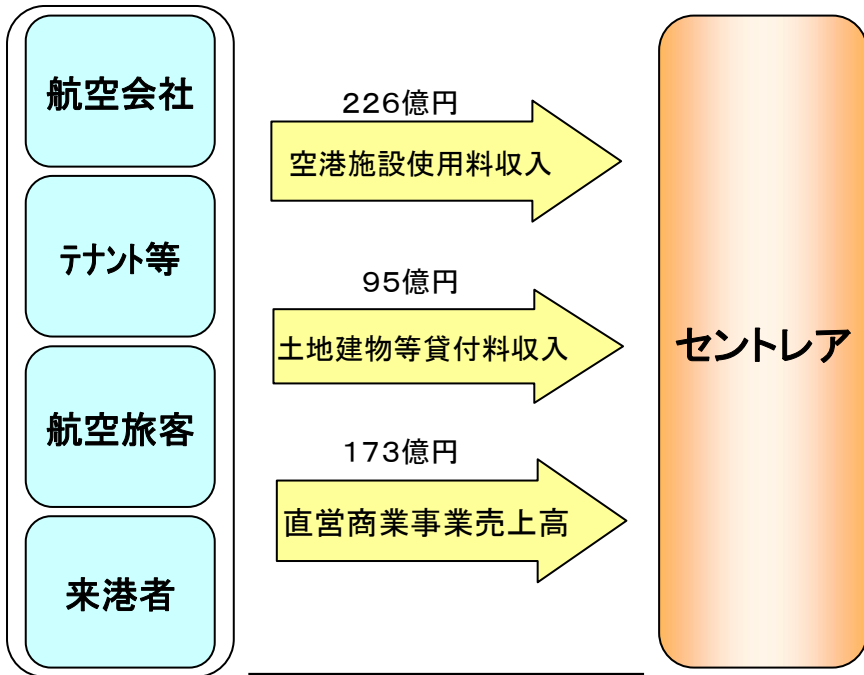
- 中部国際空港エネルギー供給(株)
(電力温冷水等の供給)
- 中部国際空港情報通信(株)
(情報通信設備の保守・管理、電気通信事業)
- 中部国際空港旅客サービス(株)
(旅客案内、直営商業店舗運営等)
- 中部国際空港施設サービス(株)
(空港施設全般の運転監視、設備の保守・管理)
- 中部国際空港給油施設(株)
(航空機給油施設の運営・維持・管理)



中部国際空港株式会社の経営状況

平成17年度（連結）の営業収益526億円、営業利益90億円、経常利益23億円、当期純利益21億円。
 営業収入のうち、航空系収入（着陸料など）が5分の2、非航空系収入（商業系収入など）が5分の3。
 中部国際空港エネルギー供給㈱、中部国際空港情報通信㈱など、セントレアグループは5社。

事業と収益の構造(単体)



主要料金体系

- 着陸料 : 1,660円/ト (国際線・国内線 同一料金)
- 停留料 : 200円/ト (24時間毎、6時間未満無料)
- 給油施設使用料 : 3.5円/ℓ
- 旅客施設使用料 : 2,500円/人(国際出発旅客)
200円/人(国内出発・到着旅客)

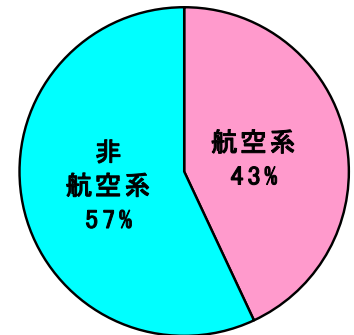
財務指標(平成17年度連結決算)

総資産	5,557億円
借入金残高	4,667億円
無利子借入金	1,673億円
有利子借入金	2,995億円
政府保証債	2,223億円
市中借入金	770億円

(借入先：国、地方公共団体)

営業収益の内訳

航空系収入	226億円
非航空系収入	299億円
計	526億円



【資本構成】(単体)

資本金	836億円
発行株式数	167万株
株主構成	
国土交通省	40%
地方公共団体	10%
民間企業等	50%

中部国際空港株式会社中期経営戦略の概要

グループ経営目標

経営の基盤として、安全で安心な空港運営を確保する。
積極的な航空旅客・貨物の需要拡大策を展開し、更なる路線拡大により利便性を向上させる。
CS世界No.1空港になる。
セントレアグループの総合力を発揮し、黒字体質を定着させる。

業績目標

		2005年度実績	2006年度達成目標	2009年度達成目標
航空旅客数	国内線	650万人 ※1	670万人以上	720万人以上
	国際線	515万人 ※1	530万人以上	610万人以上
	合計	1,165万人 ※1	1,200万人以上	1,330万人以上
就航便数 ※2	国内線	96便/日	100便/日以上	105便/日以上
	国際線	360便/週	380便/週以上	450便/週以上
国際貨物取扱量		23万t	30万t以上	50万t以上
売上高		526億円	526億円以上	570億円以上
当期純利益		21億円	1億円以上	黒字体質の定着
利益剰余金		△24億円	△23億円以上	累損解消を目指す

※1 2005年度航空旅客数実績は、愛・地球博関連の航空旅客(中部会社試算値 国内約53万人 国際約18万人)を除く

※2 貨物専用便を含む

環境対策等の地域共生策の概要

成田国際空港

内陸に位置する成田空港では、地域住民への騒音対策を中心としたいわゆる地域共生策の推進は最重要課題。これまで、空港周辺地域に対して約3200億円の地域共生策を実施。

環境対策

住宅及び公共施設への防音工事

移転補償

航空機からの落下物対策やTV受信電波障害対策

深夜時間帯(23時～6時)の運航制限や低騒音機材の導入推進等

緩衝緑地帯、防音林・防音堤等の整備

周辺環境監視(騒音測定、飛行コース等)

地域振興

周辺対策交付金の交付

農業振興や物流施設への土地貸付等の有効的土地活用

エコ・エアポート基本構想に基づく周辺緑化施設整備

環境対策事業実施状況

区分	件数	事業費金額
学校等防音工事	120 施設	213億円
共同利用施設	137 施設	31億円
住宅防音工事	4,390世帯	230億円
移転補償等	家屋移転 861戸 土地買収 730.3ha	1,596億円
緩衝緑地帯整備	80.1ha	64億円
騒音測定施設等	33施設	88億円
電波障害対策等	83,100世帯	214億円
周辺対策交付金等	交付対象 2県10市町	773億円
合計(2006年3月末時点での累計)		3,209億円

環境対策等の地域共生策の概要

関西国際空港

環境対策

航空機騒音の影響軽減対策（経路、高度調査）

テレビ電波受信障害対策

クリーンセンター等による省エネ・省資源の推進

高度排水処理、中水利用による水環境の整備

騒音、水質、大気質、海洋生物の調査による環境監視

地域振興

大阪府、大阪市及び泉州9市4町等との連携

地域教育への貢献のため、通年で出張授業・見学会の実施

自治体等が実施する地域振興イベントへの協力

・「関西国際空港の飛行経路問題に係る協議会」
国土交通省、大阪府、大阪市、泉州9市4町及び関空会社から構成。飛行経路問題に関する運用状況（騒音測定結果・環境監視体制等）について、協議・調整を行う。

・監視計画を策定し、環境監視を実施した結果は、関西国際空港環境センターにて公開している。

環境対策事業実施状況

区分	件数	事業費金額
騒音・大気質・水質測定施設及び 環境監視調査費	騒音常時観測局 11施設	70億円
	大気常時観測局 3施設	
電波障害対策費	12, 143世帯	42億円
合計（2006年3月末時点、開港後（12年間）の累計）		112億円

中部国際空港

環境対策

航空機騒音に配慮した海域の飛行経路

テレビ電波障害対策

リサイクルセンター等による省エネ・省資源の推進

GPU、低公害車の利用促進等によるCO₂の削減

騒音、大気質等の測定による環境監視

地域振興

3県1市及び知多半島5市5町等との意見交換による連携

地域教育への貢献のため、通年で社会見学の実施

自治体等が実施する地域振興イベントへの協力

・2000年12月、日本の空港設置管理者で初めて、環境マネジメントシステム“ISO 14001”認証を取得。

・開港後の環境監視は、「空港島及び空港対岸部に係る環境監視計画」に基づき実施し、環境監視データをホームページ等で公開している。

環境対策事業実施状況

区分	件数	事業費金額
騒音測定施設等	航空機騒音常時観測測定局 4施設	3億4千万円
電波障害対策費	33世帯	1千万円
環境監視調査費		2億円
合計（2006年3月末時点、開港後（1年間）の累計）		5億5千万円

安全対策・航空保安対策の概要

成田国際空港

保安体制

●建設過程で生じた極左暴力集団によるテロ・ゲリラ活動への懸念は今もなお続いており、空港運用妨害への防止のため場周、制限区域等の空港内外の諸施設に警備員を24時間で配置

(参考: 極左暴力集団によるテロ・ゲリラ活動等の妨害行為に対応するため千葉県警の空港警備部隊として成田国際空港警備隊が組織)

●一方で、NAAの警備・消防部門を分社化し、人材のプロフェッショナル化や合理化による危機管理向上を図るためNAAファイアー&セキュリティー(株)を平成17年に設立。

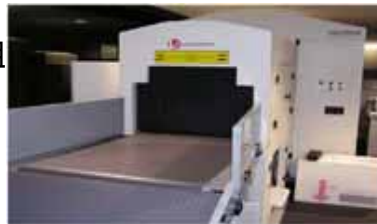
●空港場周における人的警備方式をセンサーによる機械警備方式へ移行し、警備レベル向上とともに警備費のコストダウンを推進。

●警備費は年間94億円(平成17年度)

保安対策の内容

●平成18年6月の第1PTB南ウイング供用にあわせ新型の爆発物検知装置(EDS)を組み込んだ手荷物搬送システム(インラインスクリーニングシステム)を導入。

今後、平成20年度までに残る第1PTB北ウイング、第2PTBへと導入を進めていく。



安全対策の内容

●開港後30年近く経過しており、各施設においての経年的な劣化に対応して、恒常的な維持更新工事をはじめ貨物施設やケーブル等の耐震補強工事等を実施している。

関西国際空港

保安体制

●空港島内を、一般区域、保安区域、制限区域に分割し、空港全域を4警備区に分けて、4警備会社がそれぞれの受持の警備を実施。

●機械警備システムと立哨・巡回警備システムjを併用し、中央警備防災センターによる集中運用管理を実施。

●警備費は、年間約23億円。

保安対策の内容

●国際線・国内線各2箇所において保安検査を実施。

●旅客用手荷物処理システムに爆発物検査装置及び自動X線検査装置を組み込むことによりセキュリティ対策を強化するため、国際線において爆発物検査装置等インライン化工事を実施中。

●なお、英国での航空機テロ未遂事件被疑者摘発以降は、搭乗ゲートにおいても航空会社による検査を実施。

中部国際空港

保安体制

●効果的な空港管理と警備を行うため、「セントレアオペレーションセンター」を設置し、情報の共有化、効率化、高度化を実現し、主な出入り管理等を実施。

●空港島周囲は、船による1日約8時間の巡視による警備を実施

●警備費は、年間約22億円。

保安対策の内容

●旅客及び機内持込み手荷物に対する保安検査は、X線検査装置、金属探知器等による検査及び開被検査、接触検査を実施し、国際線受託手荷物は、インライン方式による検査を実施。

●なお、英国での航空機テロ未遂事件被疑者摘発以降は、搭乗ゲートにおいても航空会社による検査を実施。

成田・関西・中部空港会社法の概要

昭和40年 6月 新東京国際空港公団法 公布
 昭和59年 6月 関西国際空港株式会社法 公布
 平成10年 3月 中部国際空港の設置及び管理に関する法律 公布
 平成15年 7月 成田国際空港株式会社法 公布

	成田会社法	関空会社法	中部会社法
法律の性格	会社の設立根拠法	会社の設立根拠法	会社を空港の管理者として指定
事業範囲	法令に列挙	法令に列挙	法令に列挙
事業実施の特例	あり（生活環境改善に対する配慮義務）	あり（指定造成事業者による用地造成）	なし
株式の政府保有義務	なし	あり（2分の1以上）	なし
新株発行	認可	認可	認可
代表取締役等の選任	認可	認可	認可
事業計画	認可	認可	認可
重要財産の譲渡	認可	認可	認可
定款変更	認可	認可	認可
基本計画への適合義務	あり	あり	あり
財務諸表の提出	あり	あり	あり
大臣による監督	あり	あり	あり
資金貸付	可	可	可
政府出資	可	可	可
債務保証	可	可	可
利益配当の特例	なし	あり	なし

4 . 政府事業の民営化

NTTの民営化

NTT民営化に至る経緯

【 公 社 時 代 】

昭和27年～

日本電信電話公社

- ・公社時代の2大目標達成
- ①加入電話の積滞解消
- ②全国自動即時通信化
- ・公社形態、完全独占の弊害

【 民 営 化 】

昭和60年～

日本電信電話株式会社

- ・昭和57年 臨時行政調査会「行政改革に関する第3次答申」
→電電公社の民営化の方向での改革等提言
- ・昭和59年 日本電信電話株式会社法の成立
- ・昭和60年 日本電信電話株式会社の発足

平成11年～【 再 編 成 】

NTT持ち株会社

NTT東日本・西日本

NTTコミュニケーションズ

NTTデータ分社昭和63年～、NTTドコモ分社平成4年～

- ・民営化と競争の導入
→経営の自主性、創意工夫の発揮、
効率的な事業運営。
- 電気通信事業への参入自由化。
(民間活力を積極的に導入)

民営化の内容

【適用法律の変更】

- ・電電公社法→電電株式会社法
- ・公衆電気通信法→電気通信事業法

【主な変更点】

- ・**発行済株式数の3分の1以上の政府保有義務**(NTT法4条)
- ・**外国人の議決権割合を3分の1未満に制限**(NTT法6条)
- ・予算制度による国会議決等の統制が無くなったこと。
(「事業計画の国会議決→大臣認可」NTT法12条)
- ・事業範囲、事務所、投資等企業活動の制約が大幅に緩和。
(「重要財産処分」の国会の議決→大臣認可」NTT法14条)
- ・資金調達手段が多様化。
(「電信電話債券発行の大臣認可→社債発行の自由」)
- ・職員、給与、労働関係に関する制限が緩和。
(「公労法→労働三法の適用へ: 争議行為に関するルール化等」)
- ・料金・提供条件の設定・変更が大臣認可へ(事業法33条等)。 等

民営化の政策上の位置付け

【第百一回国会 日本電信電話株式会社法案 提案理由説明 抜粋】

- ・本法律案は、今後における社会経済の進展及び電気通信分野における技術革新等に対処するため、日本電信電話公社を改組して日本電信電話株式会社を設立し、**事業の公共性に留意しつつ、その経営の一層の効率化、活性化を図ろうとするものである。**

株式売却について

【株式保有形態】

- ・会社設立時の発行済株式総数 1560万株(資本金7800億円)
 - 政府保有分520万株(1/3): 産投特会帰属
 - 売却可能分1040万株(2/3): 国債整理基金特会帰属(昭和61年第1次売出～平成12年第6次売出及び自己株式の取得を実施)
- ・**平成17年9月までの売却総額 約14兆円(売却完了)。**
- ・**平成18年3月末現在の政府保有株式比率は531万株(33.7%)。**

JTの民営化

JT民営化に至る経緯

【 公 社 時 代 】

昭和24年～

日本専売公社

- ・欧米各国からの市場開放要請
→専売制度から流通の自由化へ
- ・公社形態の弊害
→欧米巨大たばこ企業と対等に競争できる合理的経営主体が必要

【 民 営 化 】

昭和60年～

平成10年代～

日本たばこ産業株式会社

多角化(食品・医薬品事業)

国際化(海外たばこ事業)

- ・昭和57年 臨時行政調査会「行政改革に関する第3次答申」
→専売制度、公社制度の抜本的改革が提言。
- ・昭和59年 たばこ事業法、日本たばこ産業株式会社法の成立
- ・昭和60年 日本たばこ産業株式会社の発足

- ・競争原理の導入
→欧米巨大たばこ企業と同条件での競争。
- ・経営の自主責任体制の確立。

民営化の内容

【適用法律の変更】

- ・日本専売公社法→日本たばこ産業株式会社法へ
- ・たばこ専売法 →たばこ事業法へ

【主な変更点】

- ・設立時発行株式数の2分の1以上の政府保有義務(JT法2条)
- ・たばこ事業法→専売制度から流通の自由化。
→葉たばこ審議会、製造独占、定価制、販売店許可制
- ・事業計画、利益処分、役員選任の大臣認可等。

【具体的効果】

- ・国内販売シェアの低下(昭和60年97.6%→平成15年72.9%)
- ・国際販売シェアの増加(昭和60年 6.3%→平成14年 8.2%)
- ・経営の効率化(一人当たり経常利益昭和59年・平成16年 約5.5倍の伸び)

民営化の政策上の位置付け

【第百一回国会 日本たばこ産業株式会社法案 提案理由説明 抜粋】

- ・本法律案は、たばこ専売制度の廃止に伴い、我が国たばこ産業の健全な発展等を図るため、日本専売公社を改組して日本たばこ産業株式会社を設立し、これに、製造たばこの製造及び販売等の事業を経営させようとするものである。

株式売却について

【株式保有形態】

- ・会社設立時の発行済株式総数 200万株(資本金1000億円)
 - 政府保有分100万株(1/2):産投特会 帰属
 - 売却可能分100万株(1/2):国債整理基金特会 帰属
(平成6年第1次売出～平成16年第3次売出及び自己株取得で減少)
- ・平成18年3月末現在の政府保有株式比率は100万株(50.0%)。

J R 本州 3 社の民営化

JR本州3社の完全民営化に至る経緯

【公社時代】

昭和24年～

日本国有鉄道

【民 営 化】

昭和62年～

JR6旅客会社1貨物会社体制
(特殊会社)

平成13年12月～ 本州3社 完全民営化

JR本州3社の株式売却開始(平成5年～平成18年)

JR本州3社 完全民営化
(全株式売却方針決定、設置法適用除外)

JR3島・貨物(特殊会社)

- 昭和60年7月 日本国有鉄道再建監理委員会「国鉄改革に関する意見」
→6旅客会社1貨物会社に分割を提言
- 国鉄改革関連8法の成立 昭和61年
- 昭和62年4月 国鉄改革・JR7社体制の発足

JR本州3社の完全民営化の内容

【適用法律の変更】

・鉄道事業法+JR会社法 → 鉄道事業法+商法(現 会社法)へ

【主な変更点】

JR本州3社について、

- ・関連事業
- ・社債募集
- ・長期借入金
- ・代表取締役、監査役の選解任
- ・毎年度の事業計画
- ・重要な財産の譲渡 等に係る認可の撤廃

→より機動的な事業経営が可能に。

【その他】

・JR本州3社の完全民営化に当たり適切な事業運営を確保するための措置

⇒詳細は次紙

民営化の政策上の位置付け

鉄道は「今後とも我が国の交通体系の中で重要な役割を担うことが期待されている。」が、「公社という自主性の欠如した制度の下で全国一元の巨大組織として運営されている」国鉄の現状の下では、鉄道事業を取り巻く環境の変化に的確に対応し、地域のニーズを適切にこみ上げ、これに即応した経営の変革や生産性の向上を自主的に進めていくことはきわめて困難。
(昭和60年「運輸白書」(1 再建監理委員会の「国鉄改革に関する意見」)より抜粋)

株式売却について

【株の保有主体】

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

【これまでの売却実績】

・平成5年～平成18年4月まで、JR本州3社それぞれ数次にわたり
すべて売却(総売却株式数824万株、売却総額40,343億円)

※(独)鉄道・運輸機構の保有株式の状況

・JR本州3社: 0%

・その他JR4社: 100%

J R 本州 3 社の完全民営化に当たり適切な事業運営を確保するための措置

J R 本州 3 社の完全民営化に当たり、適切な事業運営を確保するための措置を導入。

この措置に基づき、平成13年12月に J R 本州 3 社が J R 会社法の適用対象から外れると同時に、国土交通大臣は、本州 3 社が踏まえるべき事業経営の指針を策定。

適切な事業運営を確保するための措置

適切な事業運営を確保するための措置として、次のような仕組みを導入した。

- (1) 国土交通大臣は、以下の事項について、**本州 3 社が踏まえるべき事業経営の指針を策定**するものとする。
運賃制度、供用駅等に関する他の **J R 会社との連携・協力の確保**に関する事項
国鉄改革の趣旨を踏まえた **路線の適切な維持**や駅施設の整備に当たっての **利用者利便の確保**に関する事項
関連事業における **中小事業者への配慮**に関する事項
- (2) 国土交通大臣は、上記指針を踏まえた事業運営を確保する必要があるときには、**J R 会社に対し指導・助言**できるものとする。
- (3) 国土交通大臣は、正当な理由がなく指針に反する事業運営を行う **J R 会社に対して勧告・命令**できるものとする。
(注) 「旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律(平成13年法律第61号)」の附則において、上記を規定。

本州 3 社が踏まえるべき事業経営の指針の概要

適切な事業運営を確保するための措置に基づき、平成13年12月、国土交通大臣は、J R 本州 3 社を対象に、次の3項目を内容とする本州 3 社が踏まえるべき事業経営の指針(「新会社とその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」)を策定。

1 会社間における連携及び協力の確保

営業路線をまたがって乗車する旅客の運賃及び料金を定める場合には、旅客が**乗車する全区間の距離を基礎として運賃及び料金を計算し**、旅客が**乗車する全区間の距離に応じて運賃を逓減させる**こと。

2 現に営業している路線の適切な維持、利用者の利便の確保

国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえて**現に営業する路線の適切な維持に努める**こと。現に営業している路線の全部又は一部を廃止しようとするときは、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を**関係地方公共団体及び利害関係人に対して十分に説明**すること。
駅その他の鉄道施設を整備するに当たっては、**高齢者、身体障害者等の移動円滑のため必要な措置を講ずる**など**当該鉄道施設の利用者の利便の確保**に配慮すること。

3 中小企業者への配慮に関する事項

地域において新会社が営む事業と同種の事業を営む**中小企業者の事業活動を不当に妨げ、又はその利益を不当に侵害することのないよう特に配慮**すること。

東京地下鉄の民営化

東京地下鉄の特殊会社化に至る経緯

【特殊法人時代】

昭和16年～

帝都高速度交通営団

・特殊会社への改組
 ・将来の完全民営化
 について、かねてより指摘あり
 昭和61年「今後における行財政改革の基本方針」(臨時行政改革推進審議会・答申)
 平成7年「特殊法人の整理合理化(閣議決定)」

【特殊会社化】

平成16年～

東京地下鉄株式会社

・平成13年 特殊法人等整理合理化計画
 (閣議決定)
 →完全民営化に向けた第一段階としての
 特殊会社化
 ・平成14年 東京地下鉄株式会社法の成立
 ・平成16年 東京地下鉄株式会社の発足

○東京地下鉄株式会社法附則第2条
 「国及び附則第11条の規定により株式の譲渡を受けた地方公共団体は、特殊法人等改革基本法に基づく特殊法人等整理合理化計画の趣旨を踏まえ、この法律の施行の状況を勘案し、**できる限り速やかにこの法律の廃止、その保有する株式の売却その他の必要な措置を講ずるものとする。**」

民営化の内容

【適用法律の変更】

・帝都高速度交通営団法→東京地下鉄株式会社法へ

【主な変更】

- 組織等の根本に係る事項については、個別に国が関与
 - ・代表取締役、監査役の選定等が認可へ。
 - ・合併・分割及び解散が認可へ。
 - ・取締役等の選任等の認可の廃止。
- 事業運営に係る事項については、基本的事項のみ国が関与
 - ・本来事業以外の認可を廃止
 - ・社債募集の認可を廃止
- その他
 - ・東京都への事業計画、財務諸表の提出の廃止

東京地下鉄の現況

【財務の概要】

＜資本構成＞(平成17年度)

純資産	1,751億円
資本金	581億円
出資比率	政府 53.4%
	東京都 46.6%

＜経営状況＞(平成17年度)

鉄道事業営業利益	733億円
当期利益	299億円

(参考)帝都高速度交通営団(平成13年度)

鉄道事業営業利益	380億円
当期利益	61億円

JALの民営化

JAL民営化に至る経緯

【特殊法人時代】
昭和28年～

日本航空株式会社

・設立目的
我が国の自主的な国際航空
運送事業の開始
→目的達成
①航空輸送の発展
②本邦航空会社の成長

昭和62年～

日本航空株式会社

・昭和61年12月 閣議決定「昭和62年度に講ずべき措置を中心とする
行政改革の実施方針について」→JALの完全民営化を決定
・昭和62年11月 日本航空株式会社法を廃止する等の法律の施行
※政府保有株式(昭和61年度末34.5%)は昭和62年度中に売却し、完
全民営化

【民営化】

平成14年～【旧JAL・旧JAS統合】

日本航空(持株会社)

日本航空インターナショナル
(事業会社)

日本航空ジャパン(事業会社)

日本航空
インター
ナショナル
(事業会社)

・競争原理の導入
→航空会社間の競争条件の均等化
・経営の自主的責任体制の確立

民営化の内容

【適用法律の変更】

・日本航空株式会社法及び航空法→航空法のみへ

【主な変更点】

・規制の撤廃

新株発行、役員選任、定款、事業計画等の大臣認可等

・助成の取り止め

政府出資、社債発行限度額の特例、債務保証

【具体的効果】

・国内旅客シェアの増加(昭和62年度25.2%→平成17年度46.4%)

・国際旅客シェアの低下(昭和62年度93.8%→平成17年度80.3%)

民営化の政策上の位置付け

○昭和62年度に講ずべき措置を中心とする行政改革の実施方針について(抄)(昭和61年12月 閣議決定)

日本航空株式会社の自主的かつ責任ある経営体制の確立を図るとともに、航空企業間の競争条件の均等化を図るため、特殊法人たる日本航空株式会社を昭和62年度において廃止し、完全民営化することとし、所要の法律案を今国会に提出する。

航空会社における外資規制

・航空法制定時(昭和27年)より、外国人に対し、航空会社(又はその持株会社)の議決権の3分の1未満に制限

・日本航空(持株会社)の外資の割合 2.7%(平成17年度末)

国際拠点空港の改革の経緯

方針決定に至る動き

平成14年12月6日	<p>「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」航空分科会答申</p> <p>「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」</p> <p>「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。その際、(中略)、経営改善につながる条件整備を行うことが必要」</p> <p>「中部国際空港株式会社については、(中略)、供用開始後、経営状況を見つつ、完全民営化に向けて検討することが適切」</p>
平成14年12月17日	<p>「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」閣議決定</p> <p>「政府は、(中略)、それぞれ以下のとおり単独で民営化を進める。</p> <p>(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(以下略)</p> <p>(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(以下略)</p>

その後の動き

	成田空港	関西空港	中部空港
平成15年7月18日	「成田国際空港株式会社法」成立(第156回国会)・公布		
平成16年4月1日	新東京国際空港公団解散。成田国際空港株式会社が、同公団の一切の権利及び義務を承継		
平成16年12月18日		「関西国際空港二期事業の取扱いについて」大臣合意	
平成17年2月17日			中部国際空港が開港
平成17年10月1日	成田国際空港の着陸料引き下げ	限定供用に係る二期工事着工	
平成18年6月2日	成田国際空港第1旅客ターミナルビル南ウイング供用開始		
平成18年6月23日	成田国際空港株式会社第2回定時株主総会において利益処分案(20億円(1000円×200万株))承認		
平成18年9月11日	北伸による成田国際空港の平行滑走路2500m化を許可		

今後の予定

平成19年8月2日		2本目滑走路供用開始予定	
平成21年度末	平行滑走路2500m化供用開始予定		

5 . 海外における空港運営事業

世界の主要国際空港及びその運営主体

04年順位 (旅客数)	都市名	空港名	運営主体名	上場	主要株主	過半数	旅客数 (千人)
1	ロンドン	ヒースロー	British Airports Authority public limited company	× (87-06)	フェロビアル等(93.28%)	民	60,184
2	パリ	シャルル・ド・ゴール	パリ空港公団(ADP)	(06-)	フランス政府(68.3%)	公	45,893
3	フランクフルト	フランクフルト	Fraport	(01-)	ヘッセン州(31.8%) フランクフルト市(20.3%) ルフトハンザ航空(9.1%) ドイツ連邦政府(6.6%)	公	43,383
4	アムステルダム	アムステルダム	Schiphol	×	オランダ政府(75.8%) アムステルダム市(21.8%) ロッテルダム市(2.4%)	公	42,298
5	香港	香港国際	Airport Authority Hong Kong	×	香港行政当局(100%)	公	36,287
6	シンガポール	チャンギ	The Civil Aviation Authority of Singapore	×	-	公	28,606
7	ロンドン	ガトウィック	British Airports Authority public limited company	× (87-06)	フェロビアル等(93.28%)	民	27,460
8	成田	成田国際	成田国際空港株式会社	×	国(100%)	公	26,514
9	バンコク	バンコク国際	Airports of Thailand Public Co Ltd	(04-)	タイ政府(70%)	公	25,825
10	ソウル	仁川国際	仁川国際空港公社	×	韓国政府(100%)	公	23,621

(注1) 上場欄の「 」は上場を示し、「×」は非上場を示す。また、「 × 」は当初上場していたが、後に非上場になったことを示す。

(注2) 過半数欄の「公」は政府、地方自治体等の公的主体が発行済み株式総数の過半数を有することを示し、「民」は民間主体が発行済み株式総数の過半数を有することを示す。

(注3) チャンギ空港については、運営主体が政府そのものであり、公社や株式会社等の形態をとっていないため、主要株主欄は「-」と表記し、過半数欄は便宜上「公」と表記した。

海外における空港運営事業の様々な形態

公的主体（国、地方公共団体、公社等）が空港運営主体である場合	株式会社が空港運営主体である場合		
	公的主体が株式の過半数を有している場合	民間主体が株式の過半数を有している場合	
<ul style="list-style-type: none"> ・ J.F.ケネディ空港など（New York & New Jersey Port Authority） ・ ダレス空港など（ワシントンD.C.空港公団） ・ サンフランシスコ空港（サンフランシスコ市・郡） ・ シカゴ空港（シカゴ市） 	上場	<ul style="list-style-type: none"> ・ Fraport（ドイツ/フランクフルト空港など） ・ パリ空港公団(ADP)（フランス/シャルルドゴール空港など/フランス政府(68.3%),従業員(2.4%)） ・ 北京国際機場有限公司(BCIA)（中国/北京空港/中国政府(65%),パリ空港公団(9.99%),香港証券市場で流通(25.01%)） ・ Airports of Thailand Public Co Ltd（タイ/バンコク空港など/財務省(70%)06年9月29日時点/02年9月公団 政府全額出資の株式会社,04年3月上場） ・ Malaysia Airports Holdings Berhad (MAHB)（マレーシア/クアラルンプール空港など/91年 Department of Civil Aviation から分離,99年上場/政府出資投資会社(72.74%),従業員持株会(2.68%)） ・ Flughafen Zürich AG(Unique)（スイス/チューリッヒ空港/チューリッヒ州(45.6%),チューリッヒ市(5.38%)） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ Copenhagen Airports A/S（デンマーク/コペンハーゲン空港など） ・ Flughafen Wien AG（オーストリア/ウィーン空港/下オーストリア州(20%),ウィーン市(20%)）
	上場廃止		<ul style="list-style-type: none"> ・ British Airports Authority public limited company (BAA)（英国/ヒースロー空港など/87年7月～06年8月上場） ・ ローマ空港株式会社(ADR)(イタリア/レオナルド・ダ・ヴィンチ国際空港など/97年～00年上場/レオナルドグループが買収96% マッコリーに45%売却)
	未上場	<ul style="list-style-type: none"> ・ Schiphol（オランダ/アムステルダム空港など/オランダ政府(75.8%),アムステルダム市(21.8%),ロッテルダム市(2.4%)06年時点） ・ 成田国際空港株式会社 ・ 関空国際空港株式会社 ・ 中部国際空港株式会社 	<ul style="list-style-type: none"> ・ Sydney Airports Corporation Ltd（豪州/シドニー空港）

民営化された空港運営事業の例

空港運営主体について株式上場・民営化した最初の事例は、英国のBAA（1987年）
その後、オーストラリア、ドイツ、中国、タイ、マレーシア等においても、株式上場・民営化が進展。

国名	イギリス	オーストラリア	ドイツ	デンマーク
代表的会社	British Airports Authority public limited company	Sydney Airports Corporation Ltd.	Fraport	Copenhagen Airports A/S
空港名	英国内のヒースローなど7空港 (ブダペストなど国外空港も運営)	シドニー空港	フランクフルトなど4空港 (リマなど国外空港も運営)	コペンハーゲン空港など2空港 (ニューカッスルなど国外空港も運営)
経緯等	'86年、空港法を制定し、英国空港公団の資産をBAAが承継。'87年、株式上場し、全政府保有株を売却。	'96年空港法により、シドニー空港など18空港をリース(99年間)。1の会社による複数空港リース不可。大臣の承認を得て、リースの権譲渡可。	主として州政府が空港を整備・管理。連邦政府はフランクフルトなど5空港に出資。デュッセルドルフ('97)、ハーノバー('98)、ハンブルク('99)、フランクフルト('01)空港、株式上場。	'90年100%政府保有で会社化。'94年に株式上場。政府保有は75%に低下。'96年に政府保有株を24%放出し、保有比率は51%まで低下。'00年に政府保有分17%を追加放出。
株主構成	フェロピアル(西)等の コンソーシアム： 93.28%('06年7月24日)	マッコリー金融グループ(豪)：63% フェロピアル(西)：21% ホッチェフ空港建設(独)：10% オンタリオ教員年金基金(加)：5%	ヘッセン州：31.8% フランクフルト市：20.3% ルフトハンザ航空(独)：9.1% ドイツ連邦政府：6.6%	マッコリー(豪)：53.4%(05年TOB) デンマーク政府：39.2% 外国機関投資家：5.5% 国内機関投資家：1.9%
株式上場	'87年、上場。'06年、上場廃止。	未上場	上場	上場
年間売上高	約4,780億円 (ヒースロー単体で2190億円)	約500億円	約2820億円	約480億円
資本規制	特になし(黄金株、大量保有制限(15%)は'03年~'04年に廃止)	外国株主は49%まで 航空会社は5%まで 主要空港間の持ち合いは15%まで	特になし(少なくとも'11年までは州及び市で過半数を保有する合意あり)	特になし
料金規制	・プライスカップ制(ヒースローなど4空港) ・料金伸び率=RPI(小売物価指数)±X ・規制範囲：着陸料、駐機料、旅客施設利用料など ・競争委員会(CC)の勧告を受けて5年毎に見直し	・シドニーなど7空港は、競争消費者委員会(ACCC)による監視制(委員会が定期的に料金を監視、報告書を公表) ・'01~'02年の規制緩和により、プライスカップ制から監視制に	・ヘッセン州経済運輸開発省による承認 ・総括原価+適正利潤(資本コスト)方式により審査	・デンマーク政府運輸省による認可制(Tariff Regulationによって着陸料、旅客施設使用料、駐機料が決められている)
事業計画規制	・5年毎のプライスカップの見直し時に、CAAやCCにより事業計画も審査される。 ・例えば、Terminal5の事業費の一部をカバーするため、'04-'08年のプライスカップは+6.5%と値上げを容認	・基本計画の認可 ・工事実施計画の認可 ・環境戦略の認可 ・会計、空港サービス水準のACCCへの報告義務、ACCCによる報告書の公表	特になし 執行役員会が、翌年度と中期(5ヵ年)の事業計画について、経営監視委員会(株主10名、経営者10名)の承認を得る。	特になし

B A A 及びフェロビアルの概要

B A A の概要と沿革

< 概要 >

- ・世界最大の空港運営会社
- ・英国内で7空港、その他英国外の空港も運営
- ・旅客数 約1億4500万人、発着回数 約132万回

< 沿革 >

- ・1986年8月：空港法を制定し、空港公団の資産をB A A が承継。
- ・1987年7月：株式上場。全政府保有株を売却し、完全民営化。ただし、政府は黄金株を保有し、定款により大口株式保有(15%)を制限。
- ・2003年5月：欧州裁判所がB A A の黄金株はE U 条約違反と判示。
- ・2003年10月：英国政府が黄金株を消却。
- ・2004年7月：定款を変更し、株式保有制限を撤廃。

< 財務指標 > (2005年度)

- ・営業収益 約4780億円
- ・総資産 約3兆1930億円
- ・営業利益 約1410億円
- ・純利益 約855億円

< 営業収益構成比率 >

- ・航空収入 41%
- ・非航空収入 59%

< 株主構成 >

- ・機関投資家(年金FD等) 87%
- ・個人投資家 13%

フェロビアル社の概要

< 概要 >

- ・事業内容：建設、インフラ、不動産開発、サービス
- ・海外拠点：11カ国(英、イタリア、米、カナダ、豪州など)
- ・空港運営の実績：2001年から空港運営の進出。プリストル、ベルファスト(英国)、シドニー(豪州)、アントファガスタ(チリ)の運営に参画。また、世界40カ国170の空港で運営実績があるスイスポート(空港ハンドリング会社)を傘下に収めている。
- ・従業員数：約5万7千人

< 財務指標 > (2005年度)

- ・営業収益 約1兆2580億円
- ・総資産 約3兆円
- ・営業利益 約1220億円
- ・純利益 約582億円

< 営業収益構成比率 >

(事業セグメント別)

- ・インフラ 34%
- ・建設 24%
- ・サービス 24%
- ・不動産開発 18%

(地域別)

- ・スペイン 44%
- ・英国 12%
- ・他の欧州地域 22%
- ・米国、カナダ 16%

フェロビアルによるBAA買収の経緯

< 2006年2月 >

- ・ 2月8日、スペイン企業フェロビアル社（インフラ建設運営会社）がBAAの買収を検討している旨を公表。
- ・ これを受けてBAAの株価は18%上昇し、1株6.37ポンド（約1240円）から7.7ポンド（約1500円）となり、株式時価総額は68億ポンド（約1兆3600円）から80億ポンド（約1兆6000億円）となった。

< 2006年4月 >

- ・ 4月20日、フェロビアル社を中心とするコンソーシアムが1株8.1ポンド（約1710円）による株式公開買付（TOB）開始。

< 2006年5月 >

- ・ 5月3日（TOB開始後13日目）、BAAの取締役会がTOBに反対である旨を株主に通知。

< 2006年6月 >

- ・ 6月6日（TOB開始後47日目）、コンソーシアムが1株9.5025ポンド（約2000円）（株式価値では約101億ポンド（約2兆1300億円））にTOB条件を変更し、同日、BAAも受け入れを表明し、株主に対してTOBに賛成である旨を通知。
- ・ 6月26日（TOB開始後67日目。6月6日の両者合意を受けて監督機関が期限延長）、コンソーシアムがBAA株式総数の83.37%を取得し、TOB成立。

< 2006年7月 >

- ・ 7月24日、コンソーシアムはBAA株式総数の約93%を取得。

< 2006年8月 >

- ・ 8月15日、BAA上場廃止。

コンソーシアムの概要

- ・ フェロビアル(64%)、Caisse de depot et placement du Quebec(26%)、The Government of Singapore Investment Corporation (10%)で構成
- ・ 資金調達の内訳は、株主資本が約40億ポンド（約8840億円）、銀行からの借入等が約67億ポンド（約1兆4740億円）

英国政府との関係

フェロビアル社は、以下の事項を英国政府に対して表明。

1. 買収後も安全を最優先、雇用の維持、航空会社や旅客のサービス向上に努力
2. BAAを長期的に保有
3. 英国の白書に記載された方針に沿って英国内の空港容量拡充に努力
4. BAAの英国内7空港を一体として保有 等

英国のTOB（株式公開買付）制度

- ・ TOB開始後60日以内に50%超の応募を集める必要
- ・ TOB対象会社の取締役会は、TOB開始後14日以内にTOBに対する賛否を株主に対して表明。
- ・ TOB条件の変更は可能。

BAAの株価の推移

