

# 資料 2 関係参考資料

平成19年 3 月27日

# 1 . 政策と空港会社の経営方針との 整合性の確保等関係

# 国の国際拠点空港政策に関する基本的な指針・空港会社の事業に関する基本的な計画のイメージ

## 仕組みのイメージ

- ・ 国民に対する説明責任
- ・ 空港会社の中長期的な将来を見据えた経営
- ・ 航空会社、物流事業者等の経営戦略の展開
- ・ 空港利用者に対するサービス水準の維持向上・モニタリング
- ・ 地元自治体、住民等との協調
- ・ 投資リスクの明示

【 国 】  
基本的な指針を作成

【 空港会社 】  
事業に関する基本的な計画を作成

国の基本的な指針と空港会社の事業に関する  
基本的な計画との整合性を確保

5年～10年程度の中長期的な計画として作成  
社会経済情勢等の変動を踏まえて適宜改定

## 国の基本的な指針・空港会社の事業に関する基本的な計画の記載事項のイメージ

### < 国の基本的な指針 >

- ・ 国際拠点空港の果たすべき役割
- ・ 国際拠点空港の機能・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

### < 空港会社の事業に関する基本的な計画 >

- ・ 国際拠点空港の整備・維持管理
- ・ 国際拠点空港のサービス内容
- ・ 環境面での取組み 等

## 2. 適正な料金水準の確保等関係

## 国際拠点空港の各種料金について

現行の国際拠点空港の各種料金は、次の表のとおりとなっている。

| 料 金 種 別           |   | 料金を支払う者 | IATAとの協議 |
|-------------------|---|---------|----------|
| 着陸料               | 航空機の重量を勘案して、空港への着陸一回ごとに支払われるもの。                             | 航空会社    | 協議している   |
| 停留料               | 航空機の重量を勘案して、空港内での停留時間に応じて支払われるもの。                           |         |          |
| 給油施設使用料           | 空港内の給油施設を使用する対価として、給油量に応じて支払われるもの。                          |         |          |
| 手荷物取扱施設使用料        | 手荷物取扱施設（預託手荷物の荷捌き施設）の使用の対価として、航空機の座席数等を勘案して航空機一便ごとに支払われるもの。 |         |          |
| 搭乗橋利用料            | 搭乗橋の利用の対価として航空機一便ごとに支払われるもの。                                |         |          |
| 旅客サービス施設使用料(PSFC) | 旅客ターミナル施設等の利用の対価として、旅客一人ごとに航空運賃に加算されて航空会社を經由して支払われるもの。      | 旅客      | 協議していない  |
| 駐車場料              | 空港内の駐車場の利用の対価として、車両一台ごとに駐車時間に応じて支払われるもの。                    |         |          |
| 構内営業料             | 空港内で営業活動を行う対価として、売上高等に応じてテナントごとに支払われるもの。                    |         |          |
| 建物貸付料             | 空港内の貨物上屋等を借り受ける対価として、敷地面積等に応じて支払われるもの。                      | テナント等   |          |

手荷物取扱施設使用料、搭乗橋利用料について、成田国際空港では成田国際空港航空会社運営協議会と、中部国際空港ではIATAと、関西国際空港では在日航空会社代表者会議と協議している。

# 着陸料等の決定プロセス

▶国際空港の着陸料等は、I C A O勧告に従い、空港会社がI A T A (International Air Transport Association : 国際航空運送協会)との協議により決定。

▶原則として、着陸料、停留料、給油施設使用料について、空港会社がI A T Aと協議。

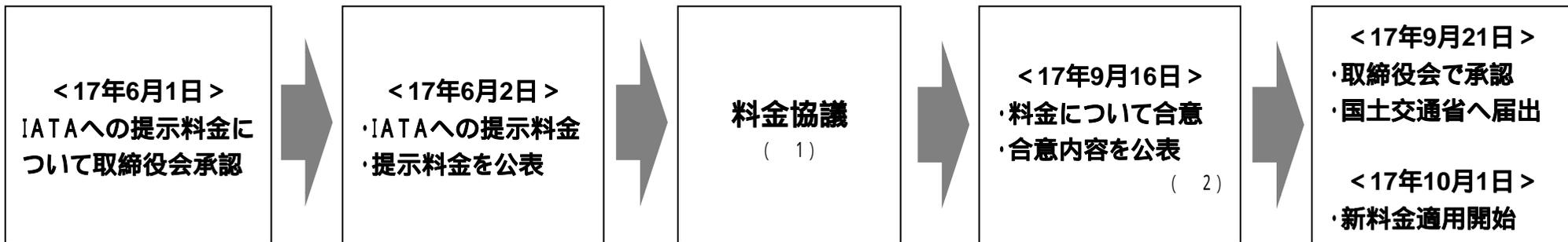
## I A T Aの概要

昭和20年、安全、定期的かつ経済的な航空運送を助成し、国際航空業務に従事する航空会社が互いに協力することを目的として、各国定期国際航空会社を会員として結成された団体。その運送会議で、国際運賃水準の設定を行っている。

## I C A O勧告の概要

ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services (Doc 9028/7)において、空港運営者は、航空会社と協議・合意の上で空港使用料を決定すべきであるとされている。また、空港運営者が料金改定について検討する場合は、少なくとも4ヶ月前に航空会社に対して通知すべきこととされている。

## 平成17年の成田空港における料金改定スケジュール



- 1 協議の途中経過については、その後の協議に影響を及ぼすとの観点から情報開示は行っていない。
- 2 当該合意の適用期間は平成20年度末までであるため、適用期間満了前にI A T Aとの協議を開始する必要あり。

# 成田国際空港の平成17年料金改定について

- 成田国際空港においては、平成17年10月、次のとおり空港使用料金が改定された。
- 着陸料を値下げする一方、停留料、搭乗橋利用料、手荷物取扱施設使用料を新設する等した。

## 国際線 着陸料

国際線着陸料を平均約20%値下げするとともに低騒音機を優遇することにより騒音対策を推進。

(改定前) 2,400円/トン

(改定後) 平均1,891円/トン (21%)

騒音レベルの低い航空機ほど低料金を適用

【参考】引下げの例

B777-200 662,400円 455,400円 (31.25%)

B747-400 948,000円 730,750円 (22.92%)

B747-200 888,000円 777,000円 (12.5%)

## 国際線 搭乗橋利用料

出発便 6,500円/便 (新設)

到着便 6,500円/便 (新設)

## 国際線 停留料

(改定前) 着陸後6時間未満 無料

以降、24時間ごとに 180円/トン

(改定後) 着陸後6時間未満 200円/トン (新設)

以降、24時間ごとに 200円/トン (+11%)

## 国際線 手荷物取扱施設使用料

出発手荷物取扱施設使用料に、次の表の到着手荷物取扱施設使用料を追加し、手荷物取扱施設使用料とした。

| 航空機の座席数     | 料金 (円/便) |
|-------------|----------|
| 101席以上      | 9,400    |
| 76席以上100席以下 | 4,700    |
| 51席以上75席以下  | 3,290    |
| 20席以上50席以下  | 1,880    |
| 19席以下       | 940      |

## 非航空系事業に関する収入の取扱いについて

- 完全民営化後、非航空系事業に関する収入については、事業の多角化等により更に増加することが予想される。
- Single-Till(一元的勘定)とは、着陸料等の規制料金を算定する際に、航空系・非航空系の両方を考慮する方式。
- Dual-Till(二元的勘定)とは、着陸料等の規制料金を算定する際に、航空系のみを考慮する方式。
- 報告(案)にあるとおり、今後、さらに検討を進める。

|             | 効果   | 留意すべき事項   | 採用している国   |
|-------------|--|---|---|
| Single-Till | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 非航空系事業の利益によって着陸料等を引き下げることが制度上担保される(空港利用者に還元させることができる)。</li> </ul>                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港会社の非航空系事業に関する収入(商業収入等)を増加させる意欲をそぐおそれがある。</li> <li>・ 航空系事業と非航空系事業との間に内部補助が生じ、受益と負担との関係が不明確になりかねない。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ イギリス</li> <li>・ フランス</li> <li>・ シンガポール等</li> </ul>                 |
| Dual-Till   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港会社に対し非航空系事業に関する収入(商業収入等)を増加させるインセンティブを与えられる。</li> <li>・ 受益と負担との関係が明確になる。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 非航空系事業で利益が生じても着陸料等を引き下げることが制度上担保されない(空港利用者に還元させることができない)。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ドイツ</li> <li>・ オランダ</li> <li>・ イタリア</li> <li>・ オーストラリア等</li> </ul> |

## 適正な料金水準を確保する手法の例について

これまでの議論において、適正な料金水準を確保する手法の例として提案されているものに関し、それぞれの効果・留意すべき事項は次の表のとおりであり、報告(案)にもあるとおり、今後、法制上の可否も含め、さらに検討を進める。

| 手法の例                        | 効果   | 留意すべき事項   |
|-----------------------------|--|---|
| 事前届出 + 変更命令                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港会社の経営の自主性を発揮できる。</li> <li>・ 現行制度と同様。</li> </ul>                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ PSFCについては、旅客と空港会社との間で価格交渉が行われない上、わかつ方式で徴収されるため旅客は負担を意識しにくい。</li> <li>・ 現行制度は特殊会社法等による一般的な監督や株主としての国の関与を前提としたもの。</li> <li>・ 適正な料金水準を判断するための情報がなければ、変更命令制度が機能しない。</li> </ul>                         |
| 上限認可の下での事前届出                | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 料金の上限という形で適正な料金水準を示すことができる。</li> <li>・ 空港会社の創意工夫により、値引き・割引等の機動的な料金設定が可能。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 料金値上げが迅速に行えない。</li> <li>・ 料金設定に関する手続のみについて見れば、現行制度よりも会社の手続負担が増える。</li> </ul>   |
| 第三者機関による監視<br>+ 国の改善勧告・変更命令 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港会社の経営の自主性を発揮できる。</li> <li>・ 現行制度に類似。</li> </ul>                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ PSFCについては、旅客と空港会社との間で価格交渉が行われない上、わかつ方式で徴収されるため旅客は負担を意識しにくい。</li> <li>・ 第三者機関の選定方法や判断の合理性を確保する仕組みが必要。</li> <li>・ 監視と改善勧告等との連携を確保する方策が必要。</li> <li>・ 適正な料金水準を判断するための情報がなければ、変更命令制度が機能しない。</li> </ul> |

# 会社法(旧商法)・証券取引法上の情報開示制度について

- 会社法(旧商法)は、非上場の株式会社を含めた全ての株式会社について、主として**株主及び債権者保護のため**、決算書類(大会社は貸借対照表及び損益計算書)の公告を義務付けている。なお、会社法(旧商法)の施行以降、次の有価証券報告書の提出義務がある株式会社については、公告義務は適用されなくなった。
- 証券取引法は、証券取引所に株式を上場している会社や1億円以上の有価証券(社債含む)の募集等を行った会社等について、**一般投資家が十分に投資判断を行うことができるようにするため**、有価証券報告書等の提出を義務付け、これらを公衆縦覧に供している。
- これは、有価証券の発行者の事業内容やリスク、財務内容等を正確、公平かつ適時に開示し、**投資家保護を図るための制度**である。このため、**投資家の判断に重要な影響を及ぼす可能性のある事項**を一括して分かりやすく、かつ、簡潔に記載するものとされている。

## 有価証券報告書の主な記載事項

### 1. 企業の概況

主要な経営指標の推移や会社の沿革等、営んでいる事業の種類、関係会社の名称・事業内容・親会社による出資の状況、従業員の状況等が記載されており、当該企業及び企業集団の全体像が示されている。

### 2. 事業の状況

各事業セグメント別に最近の事業年度における業績の概要やキャッシュフローの状況、当該企業が対処すべき課題と認識している事項についての取組方針等が記載されている。「事業等のリスク」として当該企業の事業、財務等の経営環境全般に関するリスク要因が示され、投資家にとって重要な情報となっている。「財政状態及び経営成績の分析」として、最近の事業年度における業績等の変化要因等について会社側からの分析が記載されている。

### 3. 設備の状況

どのような事業において、どのような設備投資があったのか、現在どのような設備を保有しているのか、今後の主要な投資予定等について記載されている。

### 4. 提出会社の状況

発行済株式総数や所有者属性別の所有状況、大株主等の株式に関する様々な状況が記載されている。また、配当政策、株価推移、役員の状況(役名・職名・氏名・生年月日・略歴・所有株式数)が記載されている。また、「コーポレート・ガバナンスの状況」として、内部管理やリスク管理の体制についても記載されている。

### 5. 経理の状況

連結財務諸表(連結貸借対照表、連結損益計算書、連結剰余金計算書、連結キャッシュフロー計算書)、財務諸表(貸借対照表、損益計算書、キャッシュフロー計算書、利益処分計算書等)、監査報告書の写し等が記載されている。

### **3 . 適正な資本構成の確保等関係**

# 電源開発に対する外国投資ファンドによる増配要求について

- 平成19年3月13日の新聞報道等によれば、電源開発は、筆頭株主の英投資ファンド「ザ・リドレインベスタメント・マスター・ファンド」(TCI)(7日時点で9.9%保有)から、2007年3月期の期末配当を会社予定の1株30円から100円に増やそう、6月開催予定の定時株主総会における株主提案権の行使に関する書面を受領。
- 同報道によれば、現計画の配当総額は中間配当を含め約100億円であるが、期末配当を1株100円に引き上げた場合、年間の配当総額は約210億円に増える。なお、電源開発の年間設備投資額は約1200億円であるが、TCIは設備投資計画と比べて配当額は少なすぎる等と主張しているとのこと。

## 電源開発(パワー)の概要

【商号】電源開発株式会社

【資本金】1524億円

【事業内容】電気事業

【保有設備等】水力発電59ヶ所、火力発電8ヶ所等(卸電気事業)

【売上高】6219億円(平成18年3月期)

【経常利益】679億円(平成18年3月期)

【純利益】436億円(平成18年3月期)

【沿革】昭和27年、電源開発促進法に基づき設立。

平成15年、電源開発促進法(設立根拠法)廃止。

(政府の株式保有割合は66.7%)

平成16年、政府保有株・電力会社保有株を売却し、**完全民営化**。

## 経済産業省事務次官会見の概要

Q： イギリスの投資ファンドが電発に対して増配を要求したという報道がありましたけれども、公共事業に対してのこういう外資が増配圧力をかけてくるという動きについてはどういうふうにお考えになりますか。

A： おっしゃるとおり会社はだれのものかという議論があつて、もちろんそれは法律上は株主全体のものだということです。配当についても総体としての株主が決めるということが一般原則だと思います。それが一般原則なのですが、ご質問は恐らく公益事業の場合それでよいのかというご質問だと思います。

公益事業といいますが、電力事業の場合には、例えば自動車会社のように自分で営業努力で利益を上げている会社とは少し違う部分があります。一つは、**非常に長期の設備投資を必要としている業種だ**ということです。それから収入の部分は、電源開発の場合は、卸電力事業者ですけれども、**最終的には一般電気事業者を通じて公共料金である料金で回収**をされていることですから、その部分についての投資家の理解を求めるとは思います。従いまして、もちろん個別の会社の配当政策にコメントするのは適切ではないと思いますので、公益事業の部分について一般論を申し上げれば、公益事業の性格、つまり**長期の投資をする企業であるということと、料金を負担している事業者の理解が得られるのかどうかということもすべて考慮に入れて議論がされるべきだ**と思います。外国のファンドにもそういう電力会社、卸電力事業の公益的な性格について会社側は理解を求めるとは思います。

( 経済産業省ホームページより抜粋)