

国際拠点空港のあり方について

今後の国際拠点空港のあり方の検討について

1. 有識者からなる懇談会の開催の趣旨

- ・平成14年12月の行政改革に係る閣議決定（「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」）等において、成田国際空港、関西国際空港、中部国際空港の国際拠点空港については、完全民営化の方向が示された。
- ・今後、完全民営化に向けての検討を行うにあたっては、我が国の国際拠点空港のあり方や、これを踏まえた、純民間会社による国際拠点空港の適正な運営の確保のための方策のあり方について検討する必要がある。
- ・このような状況を踏まえ、昨年10月から、有識者からなる懇談会（『今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会』）を開催し、7回にわたる議論を経て、3月27日の懇談会で報告がとりまとめられた。

2. 主要な検討項目

○今後の国際拠点空港のあり方

例）今後の国際拠点空港（成田、関空、中部）に求められる機能（空港容量・サービス水準）等

○今後の国際拠点空港の適正な運営の確保のための方策のあり方

例）資本、事業運営、環境対策・空港周辺地域との共生策等

3. 懇談会の検討経緯

平成18年10月24日 第1回開催 以降、関係者からのヒアリングを含め、月1回のペースで計7回開催。

平成19年3月27日 第7回開催 国際拠点空港のあり方に関する報告とりまとめ

4. 懇談会委員

榎谷 隆夫 公認会計士）
佐藤 友美子 サントリー（株）次世代研究所部長）
松田 英三 読売新聞東京本社論説副委員長）
廻 洋子 淑徳大学教授）

○屋井 鉄雄
柳川 範之
◎山内 弘隆
山本 雄二郎

東京工業大学教授
東京大学大学院経済学研究科助教授
一橋大学大学院商学研究科教授
成田空港地域共生委員会代表委員

（五十音順、敬称略、◎は座長、○は座長代理）

国際拠点空港に係る特殊法人等改革の経緯①

特殊法人等整理合理化計画（平成13年12月19日閣議決定）

Ⅲ 各特殊法人等の改革のために講ずべき措置その他の必要な事項

1 民営化

(1)基本的考え方

事業の採算性が高く、かつ、国の関与の必要性が乏しい法人、企業的经营による方が事業をより効率的に継続実施できる法人又は民間でも同種の事業の実施が可能な法人は、原則として民営化する。

(4)完全民営化

会社の業務が独占の弊害を生むことのないよう留意する。

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（平成14年12月6日航空分科会答申）

Ⅲ 今後の空港整備の基本方針

3 国際空港

(3)国際拠点空港の民営化

成田、関空、中部の3つの国際拠点空港については、我が国のゲートウェイとしてその整備を着実に進めていくことが必要である一方、国際競争力の向上、特殊法人等改革等の観点を踏まえると、経営のより一層の合理化・効率化、利用者利便の向上を図るため、民営化を進めることが必要である。

（中略）

新東京国際空港公団については、暫定平行滑走路が供用開始され、また、開港後24年を経過し、経営も成熟しつつあること等から、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、本来の平行滑走路（2,500m）等の早期整備を着実に推進し、できる限り早期に株式上場を目指すことが必要である。その際、成田空港では、多くの農民が貴重な土地を提供するとともに、様々な犠牲を伴いながら建設が進められてきたという過去の経緯を踏まえ、また、内陸空港であることに起因する騒音問題等の環境問題の大きさにも配慮し、地域と空港の共生を実現するために行われてきた様々な努力が引き続き確実に実施されるよう、環境対策・共生策の適切かつ確実な実施を確保することが必要である。

関西国際空港株式会社については、民間も出資する株式会社（特殊会社）として設立されていること等を踏まえると、現在の経営形態を維持しつつ、将来の完全民営化を目指すことが適切である。その際、海上空港であり巨額の用地造成費等を要したために過大な有利子債務を有していることから、将来の完全民営化に向けて、経営改善につながる条件整備を行うことが必要である。

中部国際空港株式会社については、民間からの出資が半数を占める株式会社（指定法人）であること、また、供用開始前であること等から、現在の経営形態を維持しつつ、2005年の供用開始に向けて空港整備を推進し、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である。

国際拠点空港に係る特殊法人等改革の経緯②

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（平成14年12月17日閣議決定）

道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関のあり方については、特殊法人等整理合理化計画（平成13年12月19日 閣議決定）に従い、それぞれ道路関係四公団民営化推進委員会、国土交通省、経済財政諮問会議において検討され、今般その結果がとりまとめられたところであるが、今後の対応については下記の方針によることとする。

2 国際拠点空港

政府は、それぞれの空港が創意工夫を活かせるような自立的な経営環境を整えるとともに、経営の一層の効率化、経営の透明性の向上、利用者サービスの向上等を推進することとし、その経営形態については、それぞれ以下のとおり単独で民営化を進める。

- (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年度に全額国出資の特殊会社にすることとし、そのための法律案を次期通常国会に提出する。
- (2) 関西国際空港株式会社については、現在の特殊会社としての経営形態を維持しつつ、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ため、経営改善を進め、有利子債務の確実な償還を期すとともに、当面の資金調達の円滑化を図ることとする。

I 懇談会報告の概要

国際拠点空港の果たすべき機能等と今後の国際拠点空港政策の方向

国際拠点空港の事業特性

- 安全や安心の確保、サービス水準の向上、事業の継続性や安定性が必要
- その整備に巨額の資金と長い回収期間を要し、現実的に他の施設による代替が不可能であるため、独占的な状態になりやすい
- インフラ整備の進捗、航空需要見込み等から、民間に経営を委ねる基盤が形成されつつある
- 騒音等の外部不経済、地域経済の活性化等から、地域との共生が重要

国際拠点空港の果たすべき機能

- 我が国の経済社会活動の活性化、国際競争力の強化に資する社会インフラ
- 増大し続ける国際航空需要に対応して適切に空港容量の拡大が図られた国際航空ネットワークの結節点
- コスト削減、非航空系収入の拡大等による空港使用料の低減等
- 公平かつ公正で、安全かつ良質なサービスの提供を通じた利用者利便の向上
- 騒音が地域に与える影響、地域経済に果たす役割を踏まえた地域との共生
- 我が国の空の玄関口として、我が国の魅力や文化の世界への発信

国際拠点空港政策の現状と環境の変化を踏まえた今後の方向性

現 状

【 国 】

- 需要予測に基づき空港整備に係る長期計画を作成し、それに基づき空港整備を推進
- 各国際拠点空港の基本計画では、今後発揮すべき機能等の政策的方向性は示されず

国に準ずる法人

指定

【 国際拠点空港 】

- 国が設置管理を行うことの例外として、公的な独立の主体を設けること、民間会社を指定することにより、これらが設置管理
- 航空機の安全円滑な離着陸の確保、利用者の利便に資するターミナル運用に重点
- 非航空系事業への取組み

環境の変化

- 関西国際空港の二本目滑走路の供用、成田国際空港の平行滑走路の北伸整備
- アジア各国における複数滑走路を有する大規模空港の整備の進展
- アジア各国と比べ割高な着陸料等の引下げ要望に見られる国際競争力強化の必要性
- 人やモノの国際的な交流拠点としての商業や観光など、利用者ニーズの多様化、高度化
- 行政改革の流れの中で、国際拠点空港の完全民営化に係る閣議決定
- ヨーロッパを中心とした国際空港の株式上場、民営化の進展
- フェロビアルによるBAAの買収、インフラ投資ファンドの動向、M&Aの進展等
- 今後想定される様々な環境変化への柔軟な対応の必要性

今後の方向性

【 国 】

- 国際拠点空港政策を明確に提示
- 国際拠点空港の完全民営化を推進
- 国際拠点空港の運営に関する基本的ルールを作成

国の政策を明示
政策と経営の整合性確保

独占等の弊害防止、公平
取扱い確保等の観点から、
所要の措置

【 国際拠点空港 】

完全民営化

- 民間の創意工夫を生かした効率的な空港経営
- 利用者に便利で快適な空港サービスを提供
- 社会経済情勢や利用者ニーズを機動的に空港運営に反映

説明、情報開示

監視

株主、空港利用者、地域

国際拠点空港の完全民営化を円滑に進めるに当たっての課題とその解決の方向

国際競争力の強化

完全民営化 (政府保有株売却、設立根拠法廃止)

民間経営手法による
空港経営の効率化

- ・ 資本コストを意識した経営による収益拡大
- ・ 資金調達の円滑化・多様化
- ・ 投資家等による会社経営のモニタリング

経営自由度の向上等による
創意工夫の発揮

- ・ 非航空系事業の機動的な展開
- ・ 各種サービスの向上等

国有財産の圧縮による
行政改革の推進

- ・ 政府保有株の売却
- ・ 行政改革に係る閣議決定の着実な履行

良質なサービスの提供
利用者利便の向上

完全民営化を円滑に進めるために提起されている課題

政策と経営方針との 不整合からくる課題

空港会社に対し、国が株主として影響力を行使することができなくなるため、空港運営に関する制度が十分でない場合には、**国の国際拠点空港政策と空港会社の経営方針とが整合しない事態が生ずるおそれがある。**
例えば、**滑走路の整備や発着回数の増加等**が国の政策として求められる場合に、これを**確実に実施することが困難**になりかねない。

高い参入障壁による 地域独占・代替不可能性 からくる課題

国際拠点空港は、巨額の投資及び長い回収期間を要する等の高い参入障壁を有するため独占的になりやすく、また、現実的に他の施設による代替が不可能であることから、**料金が高騰・高止まりし、サービス水準が低下する事態が生ずるおそれがある。**

敵対的買収の リスクからくる課題

どのような者であっても資金さえあれば株式を取得し、経営に参画することから、**空港の公共性を理解しない者、長期的な企業価値向上に関心がない者等による買収が行われ、これらの者に空港経営が支配される事態が生ずるおそれがある。**

市場圧力による 株価維持・配当維持の 優先からくる課題

経営者に対して株価の維持、配当の維持等の圧力が生じるため、**環境対策等の公共的な観点からの投資や利用者利便の向上策が求められる場合であっても、資本コストに見合わないものは実施されない事態が生ずるおそれがある。**

その他の 課題

同一の地域にある複数空港間の役割分担、財務状況の改善、国際拠点空港として必要な施設整備のあり方等について、一定の整理をしなければ、市場等から適正な評価を得られない事態が生ずるおそれがある。

これらの課題を解決するために、適切な措置を講ずる必要。

国際拠点空港政策を踏まえた
空港機能の拡充

適正な料金水準の確保

適正な資本構成の確保

環境対策・地域共生策等の
適切な実施を確保

完全民営化に向けた
一定の整理

その他、適正な事業運営の確保

完全民営化を円滑に進めるに当たっての課題の具体的な解決策の方向

国際拠点空港政策を踏まえた 空港機能の拡充に向けて

- 国際拠点空港政策として**明確な将来像**を提示、空港会社の将来計画を明らかにし、**政策との整合性**を図り、利用者、周辺地域等にも明示
- 空港会社の**自主的な経営**としての投資判断を**尊重**しつつ、料金において投資を回収する等の方策により、公共的な見地から**必要な投資**を確保

<解決策の例>

【国】

国際拠点空港に関する基本的な指針を作成

適合性を確保する仕組み ↔ 社会経済情勢の変動等に応じ機動的に改定

【空港会社】

- 国の示した基本的な指針を踏まえた事業に関する基本的な計画を作成
- 利用者、地域等への明示

その他、 適正な事業運営の 確保に向けて

- 株主利益等のみが重視される弊害（安全、安心の軽視、サービスの低下等）を防止
- 経営の透明性、公開性を確保
- 事業の継続性、安定性を確保

適正な料金水準の確保に向けて

- 空港会社の**自主性**、**創意工夫**等により機動的な料金設定を確保
- 株主等からの利益向上圧力や独占による弊害を防止するため、弊害が懸念される料金について**必要最小限のルール**
- 非航空系事業**の料金は空港会社の創意工夫に委ねる。増収を利用者に**還元する方策は今後検討**
- 料金についての利用者の納得を得ること等のため、料金に関する**透明性**を確保

<解決策の例>

- 航空系事業に関する料金
 - ・適正な料金水準の確保のための一定のルール
- 非航空系事業に関する料金
 - ・空港会社の創意工夫に委ねる
 - ・料金引下げ、旅客ターミナル施設の拡充等につながる仕組みについては、その必要性を含め検討
 - 料金設定の基礎情報等を明示する等の透明化措置

適正な資本構成の確保に向けて

- 空港の公共性を理解しない者、長期的な企業価値の向上に関心がない者等による**敵対的買収を防御**
- 我が国の航空主権の確保等の**国家的見地からの懸念を解消**
- 空港経営の**中立性**を確保

<解決策の例>

- 以下につき一定のルールを定めること等の検討
 - ・外資による保有
 - ・一株主による大量保有
 - ・拒否権付株式の発行
- 株式の流動性の低下、経営者に対する市場圧力の低下等に留意。

環境対策・地域共生策等の 適切な実施に向けて

- 公共的な見地から必要となる環境対策・地域共生策等について、空港会社の役割を踏まえて、その**実施を確保**
- 成田空港における航空機騒音防止法等以上の措置について整理し、適切な対策を実施
- 環境対策・地域共生策等の内容について、**地元への情報提供や意見交換**が重要
- 地域の観光の活性化**等の役割を地域との連携の下に果たすことへの期待
- 海上に設置されている関西空港、中部空港については、**成田空港との違い**に留意

<解決策の例>

- 環境対策・地域共生策等が適切に実施される方策として、例えば
- ・環境対策・地域共生策等の実施を義務付け
- ・環境対策・地域共生策等の実施が空港会社の事業経営の指針に位置づけられることを確保等を検討

運輸事業やインフラ事業における措置を参考に、適正な事業運営確保のための措置

会社法等で求められる以上の空港運営情報の開示のあり方を検討

<成田空港の課題について一定の整理>

羽田空港との役割分担
内陸空港として、環境対策の適切な実施
公団から特殊会社になる際の地元との合意事項等の取扱い
平行滑走路2500m化以後の空港整備方針

<関西空港の課題について一定の整理>

国際拠点空港として必要な施設のあり方（二期施設整備）
施設整備のタイミングと資金調達方法
多額の債務残高がある財務状況の改善
関西、伊丹、神戸の三空港の役割分担

<中部空港の課題について一定の整理>

国際拠点空港として必要な施設のあり方
県営名古屋空港との関係

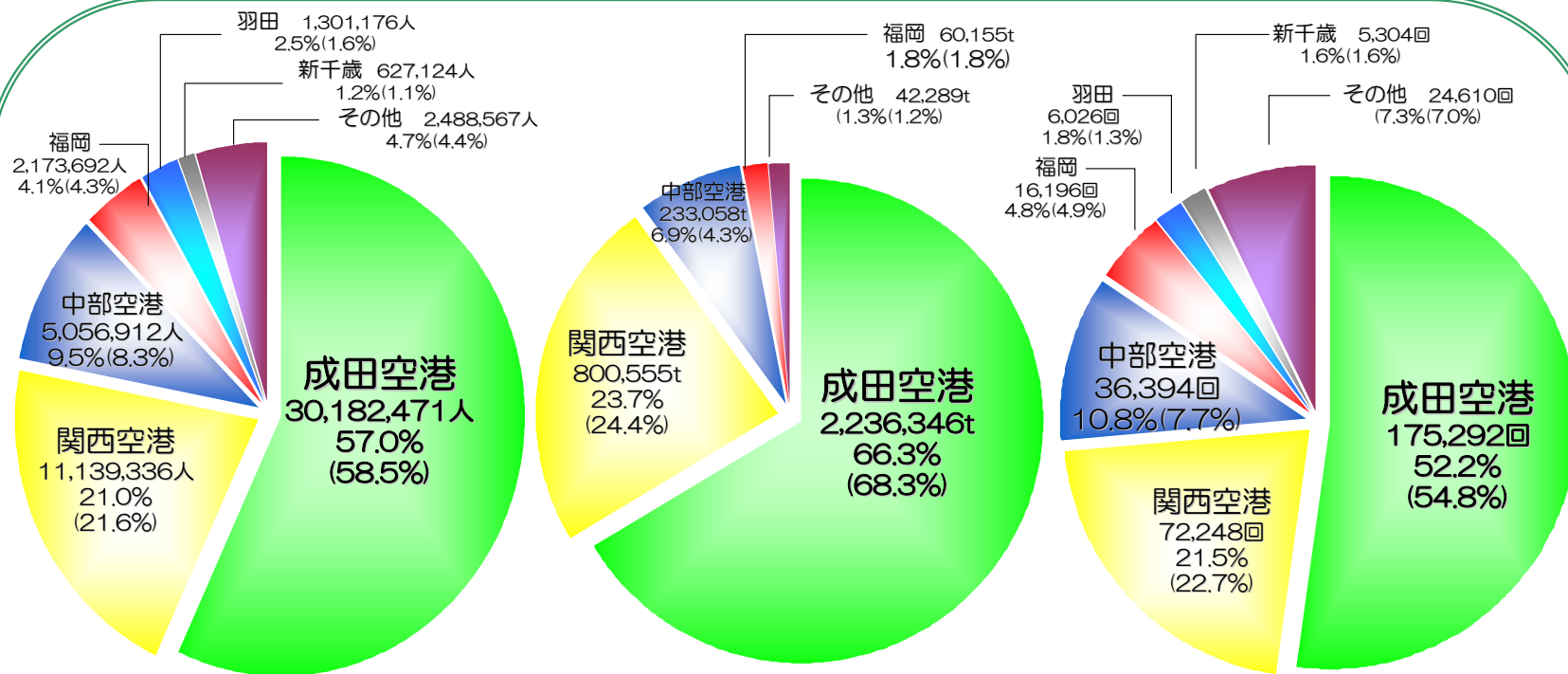
Ⅱ 懇談会資料（抜粋）

目 次

1	国際拠点空港の現状等	11
2	海外における空港の民営化等	22
3	我が国における他事業の例	28
4	その他	
(1)	政策指針等関係	35
(2)	料金関係	37
(3)	資本関係	40
(4)	環境対策・地域共生策関係	43

1 国際拠点空港の現状等

国際拠点空港のシェア（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

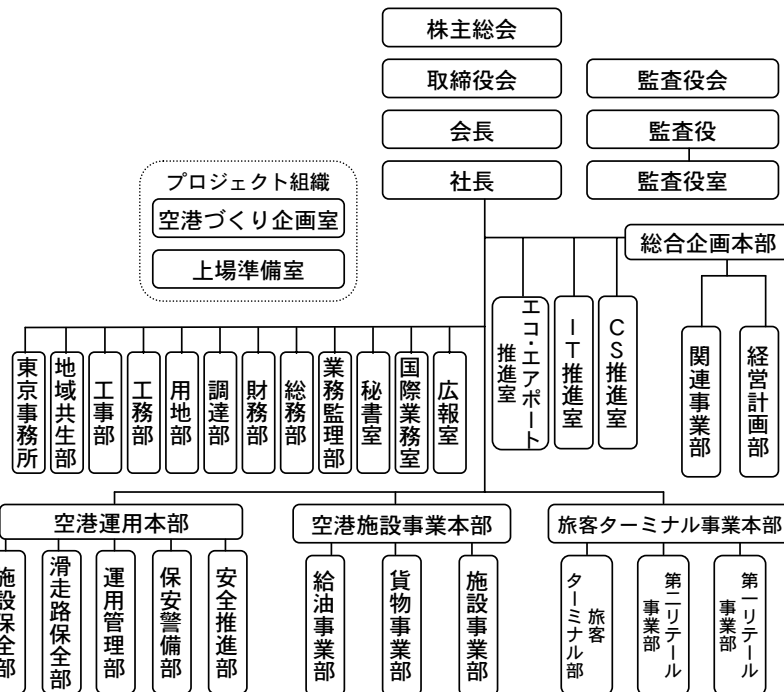
代表取締役社長 黒野 匡彦

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】 769名 (平成19年4月1日現在)

【組織図】



NAAグループ会社(平成19年4月1日現在)

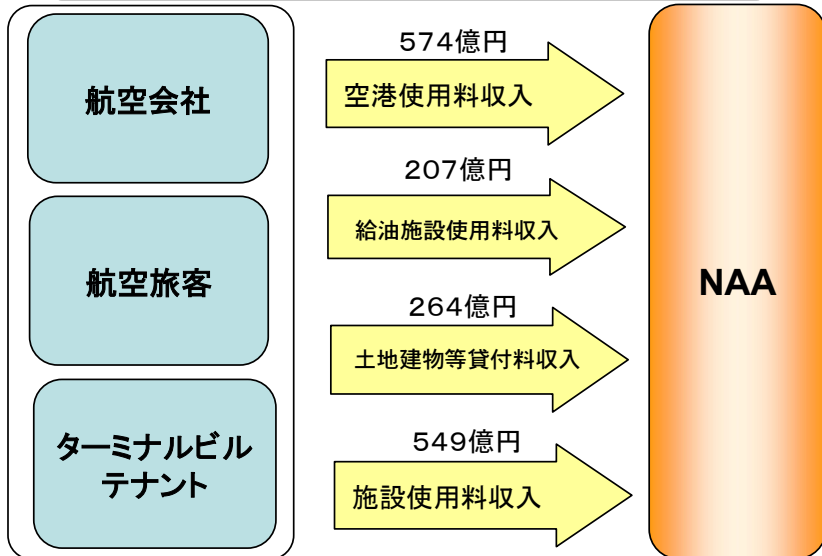
○エアポートメンテナンスサービス(株)	}	施設保守業
○(株)成田エアポートテクノ		
○ネイテック防災(株)		
○(株)NAAエレテック	}	情報処理業
○(株)NAAファシリティーズ		
○空港情報通信(株)		
○(株)NAAコミュニケーションズ	}	給油・給油施設 管理業
○成田空港給油施設(株)		
○*日本空港給油(株)		
○NAAファイアー&セキュリティ(株)	}	警備・消防・ 手荷物カートサービス 業等
○NAA成田空港セコム(株)		
○(株)成田空港ビジネス		
○(株)NAAリテイリング	}	免税売店業
○NAA&ANAデューティーフリー(株)		
○(株)NAA&JAL-DFS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

* ...持分法適用関連会社

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1,712億円、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68%、非航空系収入(土地建物賃付料等)が32%。
- S & Pによる社債の格付けはAA⁺、R & Iによる社債の格付けはAA。

事業と収益の構造(単体)



料金体系(H17.10.1～)

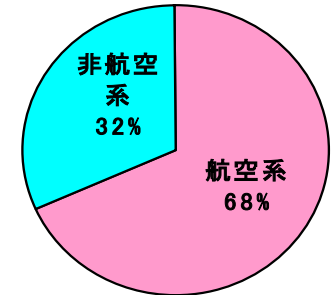
- 着陸料** : 平均単価1,891円/ト
※航空機の騒音レベルに応じて料金を6段階に分類
- 停留料** : 6時間未満200円/ト
6時間以降24時間毎200円/ト
- 給油施設使用料** : 3.49円/リットル
- 旅客施設使用料** : 2,040円/人

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砦を除去
- 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、第1旅客ターミナルビル免税ブランドモール「narita nakamise」オープン
北伸による平行滑走路2500m化の工事に着手
- 平成19年 第2旅客ターミナルビル免税ブランドモール「ナリタ5番街」オープン

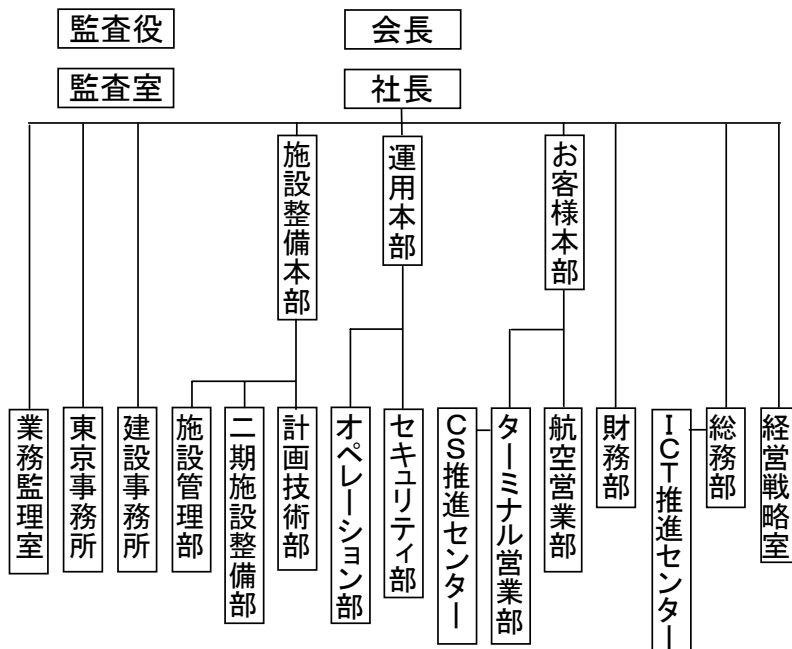
関西国際空港株式会社の概要

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】 399名(平成19年4月1日現在)



KIACグループ会社

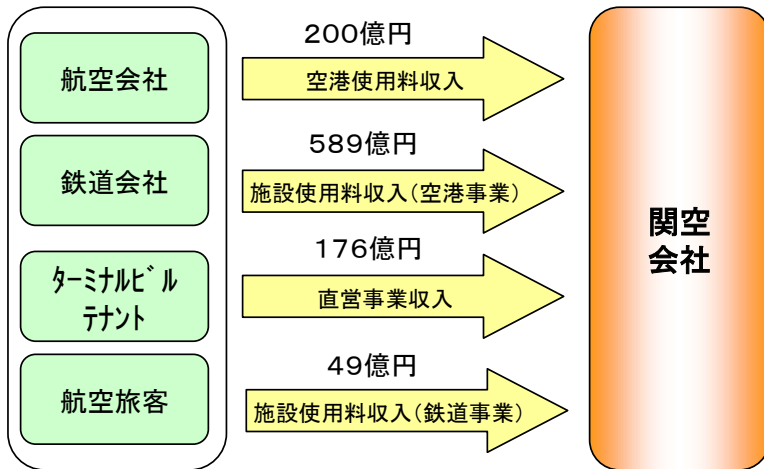
- 関西国際空港熱供給株式会社
(熱供給事業)
- 関西国際空港情報通信ネットワーク株式会社
(電気通信事業)
- 関西国際空港用地造成株式会社
(空港用地の造成)
- 関西国際空港給油株式会社
(航空機給油施設の運営)
- 関西国際空港施設エンジニア株式会社
(空港施設の維持管理業務)
- 関西国際空港セキュリティ株式会社
(警備・消防防災業務)
- 株式会社関西エアポートエージェンシー
(損害保険代理業等)



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。
- MDYによる格付けはAaa、R&Iによる格付けはAA-、JCRによる格付けはAA-

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）

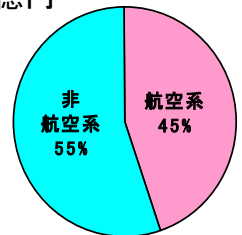
○ 総資産 2兆404億円

○ 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

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

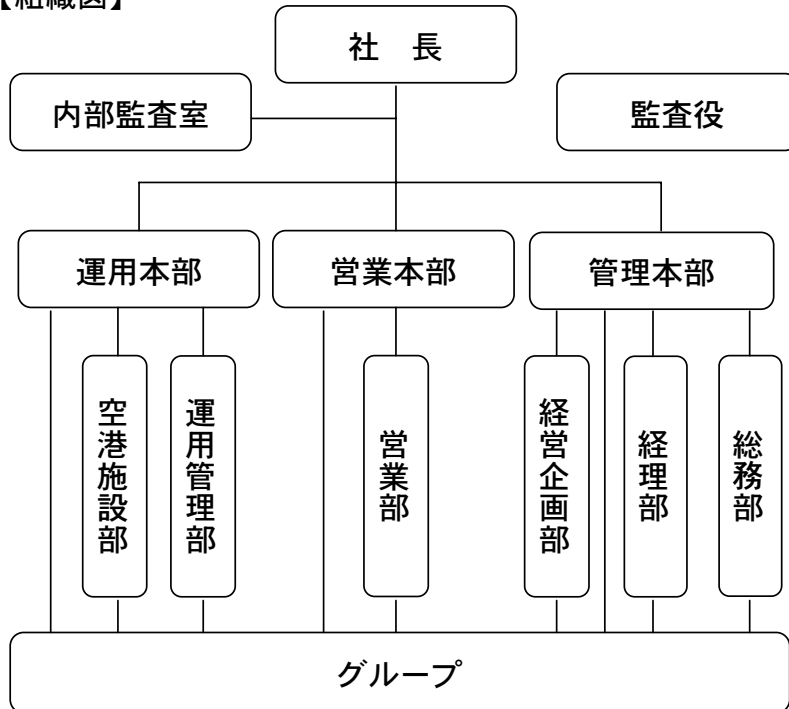
【役員】 代表取締役社長 平野 幸久

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】 283名(平成19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㈱

(電力・温冷水等の供給)

○中部国際空港情報通信㈱

(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㈱

(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㈱

(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㈱

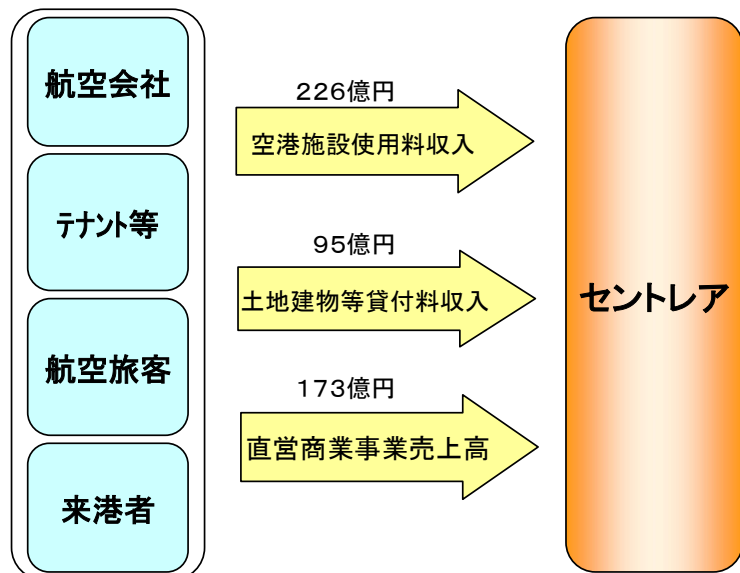
(航空機給油施設の運営・維持・管理)



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43%、非航空系収入（商業系収入など）が57%。
- 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/トン(国際線・国内線 同一料金)
- 停留料：200円/トン(24時間毎、6時間未満無料)
- 給油施設使用料：3.5円/リットル
- 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

(借入先：国、地方公共団体)

有利子借入金 2,995億円

政府保証債 2,223億円

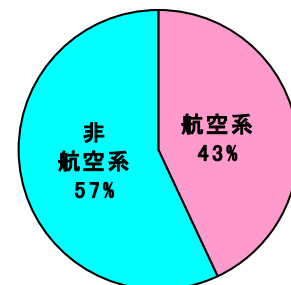
市中借入金 770億円

○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12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

2 海外における空港の民営化等

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。

世界の主要国際空港に関する制度

国名	英国	フランス	ドイツ	オランダ	中国	シンガポール	日本
空港名	ヒースロー①	シャルル・ド・ゴール②	フラホート③	アムステルダム④	香港⑤	チャンギ⑥	成田⑧
空港運営主体	BAA	パリ空港公団	フラホート	スキポール	Airport Authority Hong Kong	The Civil Aviation Authority of Singapore	成田国際空港株式会社
主要株主	フェロビアル等 (93.28%)	フランス政府(68.3%)	ヘッセン州(31.65%) フランクフルト市(20.12%) ルフトハンザ航空(9.99%) ドイツ連邦政府(6.6%)	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%)	香港行政当局 (100%)	株式会社ではない	国(100%)
上場の有無	1987年上場 2006年上場廃止	2006年上場	2001年上場	未上場 (06年6月株式公開のため航空法を改正)	未上場 (03年8月株式公開の方針を表明)	株式会社ではない	未上場
基本計画等に関する制度	国(運輸省)が白書を作成	空港運営主体が投資計画を作成	国(連邦政府)が空港コンセプトを作成	国が白書を作成	空港運営主体がマスタープランを作成	不明	国(国土交通省)が基本計画を作成
料金等に関する制度	プライスカップ制	プライスカップ制	値上げ率の上限認可制(総括原価方式)	上限認可制	認可制	規制当局が決定	事前届出+変更命令
資本に関する制度	なし (一の主体による株式保有を15%に制限(2004年廃止) ・英国政府が黄金株を保有(2003年消却)	仏政府による50%以上の株式保有義務あり	・少なくとも2011年までは州及び市は保有株式を売却しない予定 ・連邦政府は07年3月までに持分株式を売却予定	・航空法改正により、オランダ政府による50%以上の株式保有義務あり ・会社の定款により株式譲渡制限あり。アムステルダム市の反対のため定款変更できず(4/5必要)	なし	株式会社ではない	なし

世界の主要国際空港に関する制度

国名	タイ	韓国	米国	デンマーク	イタリア	豪州
空港名	バンコク⑨	仁川⑩	JFK⑪	コペンハーゲン⑫	フィウミチーノ	シドニー
空港運営主体	Airports of Thailand Public Co Ltd	仁川国際空港公社	New York & New Jersey Port Authority	Copenhagen Airports A/S	ローマ空港株式会社	Sydney Airports Corporation Ltd
主要株主	タイ政府(70%)	韓国政府(100%)	株式会社ではない	マッコーリー(53.4%) デンマーク政府(39.2%) 外国投資家(5.5%) 国内投資家(1.9%)	レオナルド・グループ(51%) マッコーリー(45%)	マッコーリー(64%) フェロビアル(21%) ホッチェフ空港建設(10%) オンタリオ年金基金(5%)
上場の有無	2004年上場	未上場	株式会社ではない	1994年上場	1997年上場 2000年上場廃止	未上場
基本計画等に関する制度	空港運営主体がマスタープランを作成	国(建設交通部)が空港開発中長期総合計画を作成	国(連邦航空局)が国家空港総合整備計画を作成	空港運営主体がマスタープランを作成	空港運営主体がマスタープランを作成	空港運営主体がマスタープランを作成
料金等に関する制度	プライスカップの枠内で、規制当局が価格を決定	届出制	着陸料:差別的である等、航空会社から不服があった場合は、連邦航空局が調査し、改善を勧告 旅客施設使用料:認可制	空港運営主体と利用者とが合意できない場合のみ、規制当局が価格を決定。	料金値上げ率の上限認可制	監視+報告書公表制(2002年まではプライスカップ制)
資本に関する制度	・タイ政府による株式保有義務あり ・外資については、一の主体による5%以上の株式保有を制限	・法令上定款で定めれば外国資本による株式の保有を制限可能 ・一の主体による15%以上の株式保有を制限(公企業民営化法)	空港等のインフラを外国資本が購入しようとする場合は財務省の承認が必要	なし 〔政府以外の者については、一の主体による株式保有を10%に制限(2004年廃止)〕	なし	・外国資本による株式保有を制限(49%以下) ・航空会社による5%以上の株式保有を制限 ・豪州内の主要空港間の15%以上の株式持合を制限

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1兆3600億円）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

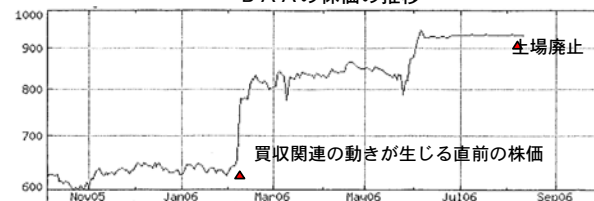
フェロビアル社は、以下の事項を英国政府に対して表明。

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
254. 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



Macquarie Airports の概要

- オーストラリアを主要拠点とする空港投資ファンド。
- 投資家から集めた資金を元手に空港運営主体に出資し、空港の業務改善やキャピタルマネジメントを行う。投資した空港運営主体の株式配当等から利益を得ている。
- 投資ファンドとしては珍しく、Macquarie Airports 自体も株式上場している。
- シドニー空港（豪）、コペンハーゲン空港（デンマーク）、ブリュッセル空港（ベルギー）、ローマ空港（伊）、ブリストル空港（英）、バーミングハム空港（英）に出資している。
- 競争が比較的少なく長期的に安定したキャッシュフローが見込めるため、近年、年金資金の流入などを背景にインフラ投資ファンドが増加する傾向にある。ポートフォリオ多様化ニーズ、投資対象の希少性を背景に、こうしたファンドからの空港セクターへの需要が高まりを見せている。

空港名	保有率	利用客数	総収入	EBITDA
シドニー	55.8%	2,830万人	526億円	421億円
コペンハーゲン	53.4%	2,000万人	511億円	281億円
ブリュッセル	52.0%	1,620万人	452億円	225億円
ローマ	34.2%	3,070万人	613億円	275億円
ブリストル	32.1%	520万人	100億円	60億円
バーミングハム	15.5%	890万人	226億円	105億円

※EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization) = 税引前当期純利益 + 支払利息 + 減価償却費

3 我が国における他事業の例

主な政府事業の民営化とその事業運営に係る制度

		NTT	JT	JR		JAL	東京地下鉄	電源開発 (J-POWER)	国際石油開発 (INPEX)	東日本高速道路 (NEXCO東日本)	日本郵政	空港会社 (NAA等)
				本州3社	3島・貨物							
政府方針		民営化	民営化	完全民営化		完全民営化	完全民営化の方向	完全民営化	石油公団を廃止し、保有資産を売却。	民営化機構から道路資産を買い取った後、早期に上場。	民営化平成29年4月までに郵貯・簡保の全株式を売却。郵便は上場せず。	完全民営化の方向
民営化の時期		昭和60年4月	昭和60年4月	昭和62年4月		昭和62年11月	平成16年4月	平成15年10月	設立当初より商法に基づく一般会社で石油公団が出資	平成17年10月	平成19年10月	成田：平成16年4月 関空・中部：設立当初から株式会社
上場時期		昭和62年2月	平成6年10月	平成5年10月東 平成8年10月西 平成9年10月東海	未上場	昭和62年度中に全ての政府保有株売却	未上場	平成16年10月	平成16年11月	未上場	未上場	未上場
現在の政府保有比率		国：46.7%	国：50.1%	機構：0%	機構：100%	国：0%	国：53.4% 東京都：46.6%	国：0%	国：29% 黄金株1株	国等：100%	国：100%	成田：国100% 関空：国66%自治体22% 中部：国40%自治体10%
設立根拠法		○	○	× 平成13年12月～	○	×	○	×	×	○	○	○
設立根拠法による規制	事業範囲	法令に列举	法令に列举	—	法令に列举	—	×	—	—	法令に列举	法令に列举	法令に列举
	代表取締役選任	認可	認可	—	認可	—	認可	—	—	認可	認可	認可
	事業計画	認可	認可	—	認可	—	届出	—	—	認可	認可	認可
	重要財産の譲渡	認可	認可	—	認可	—	認可	—	—	認可	×	認可
	定款変更	認可	認可	—	認可	—	認可	—	—	認可	認可	認可
	剰余金処分	認可	認可	—	認可	—	認可	—	—	認可	認可	認可
	株式保有義務	1/3	1/3	—	×	—	×	—	—	×	×	成田・中部：×
外資規制		1/3	×	—	×	—	×	—	—	×	×	関空：1/2
事業法等		○ 電気通信事業法	○ たばこ事業法	○ 鉄道事業法		○ 航空法	○ 鉄道事業法	○ 電気事業法	△(※1) 鉱業法	○ 道路整備特別措置法等	○ 郵便法等	△(※2) 航空法
事業法等による規制	外資規制	×	×	×	×	1/3	×	×	原則として、日本国民又は日本国法人	×	×	×
	(外為法による出資規制)	(事前)	(事後)	(事前)	(事前)	(事前)	(事前)	(事前)	(事前)	(事後)	(事後)	(事後)
	料金規制	利用者：約款の届出+変更命令 事業者：約款の認可 ユニバーサル基金	認可	上限認可		国内：届出 国際：認可	上限認可	一般電気事業：約款の認可 卸事業：届出+変更命令	鉱業権は物権 鉱区税、登録免許税を支払う必要あり	許可制	<郵便事業> 届出(一部認可)+変更命令	届出+変更命令
	事業参入等	参入：登録 休廃止：届出	参入：許可 休廃止：許可	参入：許可 休廃止：届出		参入：許可 廃止：届出	参入：許可 休廃止：届出	参入：許可 休廃止：許可	参入：鉱業権設定の許可 休止：認可	高速道路の建設、 料金徴収：許可	郵便事業は法律に基づき独占	設置：許可 休廃止：許可
旧組織		電電公社	専売公社	国鉄		JAL	営団	電源開発	国際石油開発	道路公団等	郵政公社	成田：空港公団
旧組織の設立根拠法		○	○	○		○	○	○	×	○	○	○

(注)「○」は「あり」、「×」は「なし」を意味する。

(注) JR本州3社、JAL、J-POWER、INPEXの事業範囲、取締役選任、重要財産譲渡、定款変更、剰余金処分については、会社法(旧商法)の規定により、株主総会決議等が必要。

(※1) 鉱業法の射程距離は日本国内のみであり、海外で探掘等を行う場合は当該国の法令に従う必要がある。なお、現在、INPEXは日本国内で探掘等をしていない。

(※2) 空港運営事業全般について規制した法律はない。航空法の規制は、①飛行場の設置及び休廃止、②使用料金の届出及び変更命令のみ。

我が国における資本に関する制度①

- 我が国における資本に関する制度として、適切な事業運営を確保するための制度（特殊法人の設立根拠法、事業法等）において、事業の公共性や国家主権等の観点から、事業運営主体の資本に関する制度が設けられている場合がある。

業種		NTT	JT	日本郵政	高速道路
資本規制	政府保有義務	3分の1	設立時株式数の2分の1 発行済株式数の3分の1	3分の1（日本郵政は郵便事業会社・郵便局会社の全株式保有義務あり）	3分の1
	特定投資家に対する規制	外資3分の1未満	なし	なし	なし
資本規制に係る根拠法		日本電信電話株式会社等に関する法律	日本たばこ産業株式会社法	日本郵政株式会社法	高速道路株式会社法
事業規制等に係る根拠法		電気通信事業法	たばこ事業法	郵便法等	道路整備特別措置法等
資本規制の理由		（政府保有規制） 公共的役割の重要性に鑑み、会社に対する政府の実効的支配を確保することを目的。1/3以上の保有により、定款変更等の特別決議を防ぐことができ、実効的支配は可能。 （特定投資家規制） 全国通信ネットワークは、インフラとして今後の社会経済の発展に重要な役割を果たすと共に、警察通信、防衛通信等の国の基本的機能に関わる通信の確保を通じて国民の生命等の安全確保に貢献することが期待されており、高度の公共性に鑑み外資規制を設けるもの。	（政府保有規制） たばこ産業の健全な経営を図るという会社設立の目的に沿った事業運営を担保するため。（JT法提出当時（昭和59年）は、たばこ需要の停滞、外国巨大資本との競争といった状況があり、2/3の政府保有義務規定があったところ。）	（政府保有規制） 郵便局ネットワークの確保、郵便のユニバーサルサービスという公共的な役割を果たしながら、郵政4機能がそれぞれの市場に吸収統合され、市場原理の基で自立することを実現するため。	（政府保有規制） 政府が一定割合を保有することにより、信用力を確保し経営の安定化を図る必要がある。

我が国における資本に関する制度②

業種		関空会社	航空会社	放送会社	証券取引所
資本規制	政府保有義務	2 分の 1	なし	なし	なし
	特定投資家に対する規制	なし	外資 3 分の 1 未満	外資 5 分の 1 未満	・ 何人も20/100以上は不可（取引所、取引所持株会社等を除く） ・ 5/100超を保有する者は届出をしなければならない
資本規制に係る根拠法		関西国際空港株式会社法	航空法	電波法、放送法	金融商品取引法 (旧 証券取引法)
事業規制等に係る根拠法		航空法 使用料金の届出+改善命令 飛行場設置等の許可 のみ			
資本規制の理由		(政府保有規制) 同空港の機能（公共性）の維持 等その適正な業務運営を図るため、①この空港の建設が大規模な事業であり、かつ、会社設立から開港までに長期間を要するものであることから、その経済的基盤を確固たるものにする企業助成の方法としては、資金を直接に供給する必要があること、②国として資本参加の政策意思、即ち 出資者としての会社に対する責務を明確 にすることにより、民間等からの資本参加を促進し、会社の設立、業務運営の円滑化を図ることが適切であること等を勧案。	(特定投資家規制) 領空主権の観点 から国内航空運送（カボタージュ）を自国企業に留保するのが国際的な慣行であること、国際航空運送事業については、 二国間航空交渉により、航空権益を交換 するのが国際的なルールであることから、本邦航空会社が、我が国に属している必要があり、 我が国国民が実質的に所有し、実効的に支配 していることが要請されているため。	(特定投資家規制) ・放送は、言論・報道機関としての性格を有し、その 社会的影響力が大きい ことに鑑み、厳格な外資規制が必要。 ・諸外国においても5分の1未満としているところが多数であること。	(特定投資家規制) 資本市場の重要なインフラであり、極めて 公共性が高く 、中立的な立場が必要。

我が国における運輸事業等の事業運営に関する制度①

	旅客鉄道事業者	乗合バス事業者	国内旅客船事業者	航空運送事業者	第三種鉄道事業者	自動車道事業者
法令名	鉄道事業法	道路運送法	海上運送法	航空法	鉄道事業法	道路運送法
参入	許可	許可	許可	許可	許可	免許
資本規制	なし	なし	なし	外資：3分の1	なし	なし
事業計画	許可に当たっての 審査対象	許可に当たっての 審査対象	許可に当たっての 審査対象	許可に当たっての 審査対象	許可に当たっての 審査対象	免許に当たっての 審査対象
役員の 欠格事由	あり	あり	あり	あり	あり	あり
施設整備	工事施行認可、完成検査、車両確認	検査 (道路運送車両法)	定期検査 (船舶安全法)	運行管理施設等の検査	工事施行認可 完成検査	工事施行認可
料金	上限認可	上限認可	届出＋変更命令	国内：届出＋変更命令 国際：認可	認可	認可
差別的取扱 の禁止規定	料金変更命令の要件	料金変更命令の要件	あり 料金変更命令の要件	料金変更命令の要件	なし	あり
事故等の 報告	あり	あり	船長（船員法）	原則として機長	あり	なし
区分経理	あり	なし	なし	なし	あり	あり
事業改善 命令等	あり	あり	あり	あり	あり	あり
受委託	列車の運行管理等については、許可	許可	船舶の運航委託は、船舶貸渡業	航空機の運航・整備の管理については、許可	規定なし	許可
事業の廃止	届出	届出	届出	届出	届出	許可

我が国における運輸事業等の事業運営に関する制度②

	自動車ターミナル事業者	倉庫業者	石油パイプライン事業者	一般電気事業者	電気通信事業者	空港会社	
法令名	自動車ターミナル法	倉庫業法	石油パイプライン事業法	電気事業法	電気通信事業法	航空法	空港会社法
参入	許可	登録	許可	許可	登録	なし	なし (中部空港は指定)
資本規制	なし	なし	なし	なし	なし	なし	成田・中部：なし 関空：1/2以上保有義務
事業計画	許可に当たっての審査対象	登録に当たって、倉庫の種類、施設等を申請書に記載	許可に当たっての審査対象	許可に当たっての審査対象	登録に当たって、電気通信設備の概要を申請書に記載	なし	認可
役員の欠格事由	あり	あり	あり	なし	あり	なし	なし (代表取締役等の選解任：認可)
施設整備	許可に当たって、自動車ターミナルの構造等の基準適合を審査	倉庫の施設等が基準不適合の場合、登録拒否	工事計画の認可 完成検査	許可に当たり、需給バランスの観点から、電気工作物の能力を審査	電気通信設備の自己確認 +技術基準適合命令	飛行場の設置許可	基本計画への適合義務
料金	届出+変更命令	倉庫寄託約款の届出+変更命令	石油運送規程の認可	供給約款の認可	約款の事前届出+変更命令 (特定電気通信役務：プライスカット)	届出+変更命令	なし ※
差別的取扱の禁止規定	料金変更命令の要件	あり	石油運送規程の認可の要件	供給約款の認可の要件	あり	料金変更命令の要件	なし
事故等の報告	なし	なし	あり	なし	あり	なし	なし
区分経理	なし	なし	なし (認可申請の際に事業収支見積書を提出)	あり	あり (基礎的電気通信役務、指定電気通信役務のみ)	なし	なし (財務諸表を届出)
事業改善命令等	なし(報告徴収のみ)	あり	あり	あり	あり	なし	あり
受委託	規定なし	規定なし	規定なし	規定なし	規定なし	なし	なし
事業の廃止	届出	届出	許可	許可	届出	飛行場の廃止許可	なし (中部空港は指定取消)

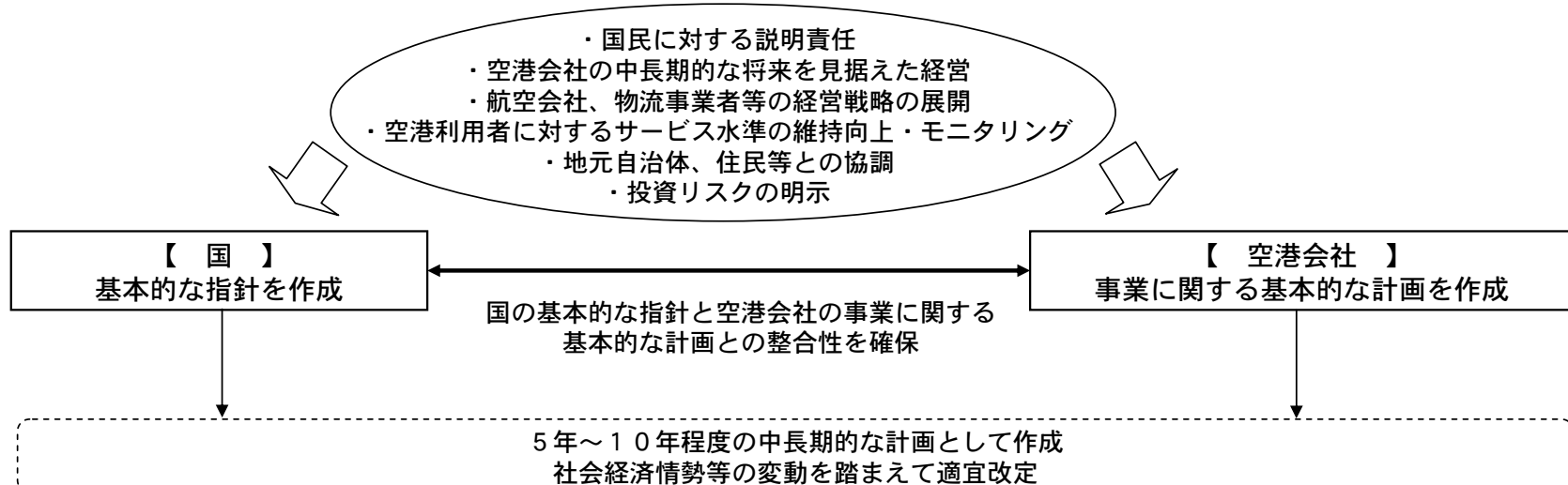
※空港会社法に基づく一般的な監督、株主としての国による経営関与が可能。

4 その他

(1) 政策指針等関係

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) 料金関係

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経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。	テナント等	
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。		

※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、ＩＣＡＯ勧告に従い、空港会社がＩＡＴＡ(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ＩＡＴＡと協議。

ＩＡＴＡ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。

ＩＣＡＯ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ＩＡＴＡとの協議を開始する必要がある。

(3) 資本関係

会社法に基づく主な議決等に要する持分比率

持分比率	主な議決等
1 株以上	・ 株主総会の目的事項に関する議案の株主総会における提出 ・ 取締役会議事録の閲覧、謄写の請求 ・ 株主代表訴訟提起（行使前 6 ヶ月以上保有が必要）
総株主の議決権の $1/100$ 以上 又は 300 個以上の議決権	・ 株主総会の議案提出権（行使前 6 ヶ月以上保有が必要）
総株主の議決権の $3/100$ 以上の議決権	・ 株主総会の招集（行使前 6 ヶ月以上保有が必要） ・ 会計帳簿等の閲覧、謄写の請求
株主総会出席株主の議決権の $1/2$ 以上の議決権 (定足数：原則として過半数)	（普通決議） ・ 取締役の選任、解任 ・ 取締役報酬等の決定 ・ 貸借対照表、損益計算書、剰余金の配当案等の決定
株主総会出席株主の議決権の $2/3$ 以上の議決権 (定足数：原則として過半数)	（特別決議） ・ 監査役の解任 ・ 定款の変更 ・ 資本の減少 ・ 会社の合併 ・ 事業の譲渡 ・ 会社の解散

投資ファンドの日本向け資金の動向

- 日本経済新聞社の調査によれば、投資ファンドが日本企業向けの投資として予定している資金額は約4兆円。うち、外資系投資ファンドが投資予定金額の約6割を占める。
- 年金基金や大学基金などの機関投資家が資金を拠出。金融機関も投資ファンド向けの融資に積極的。
- 投資ファンドの日本における累積投資額は約2兆円とされており、倍以上の投資待機資金があることとなる。
- 投資ファンドは、通常、投資家から集めた自己資金に加えて、金融機関から自己資金の3～5倍の借入金を調達して、企業を買収するため、仮に、投資ファンドが自己資金の4倍の借入れを行った場合の投資可能総額は20兆円となり、平成18年における日本企業のM&A総額(15兆円)を上回る投資資金があることとなる。

主な投資会社	投資予定額（単位：億円）
CVCキャピタル・パートナーズ	5,000
ペルミラ	5,000
テキサス・パシフィック・グループ	2,300
カーライル・グループ	1,900
RHJインターナショナル・ジャパン	1,200
フェニックス・キャピタル	1,010
モルガン・スタンレー証券	1,000
ニューホライズンキャピタル	800
大和証券SMB Cプリンシパル・インベストメンツ	700
ベスター	500

(4) 環境対策・地域共生策関係

成田国際空港における環境対策・地域共生策制度の概要

業務の範囲

☆成田国際空港株式会社は、法律(成田国際空港株式会社法)において、その事業の範囲を明記されているが、環境対策等の事業としては次のとおりの事業を営むものとされている。

○航空機の騒音等により生ずる障害を防止し、又はその損失を補償するために行う事業(法第5条4号)

(イ)緩衝地帯の整備のための土地等の取得、造成、管理及び譲渡

防音堤・防音林等整備

(ロ)騒音防止工事等を行う者に対する助成

騒防法に基づく防音工事への助成

(ハ)住居を移転する者等に対する損失の補償及びその所有する土地の買入れ

移転補償等

(ニ)イからハまでに掲げるもののほか、成田国際空港の周辺における航空機の騒音等により生ずる障害を防止し、又はその損失を補償するために行う事業(政令で特定)

航空機による電波障害対策、代替地整備等…(施行令第四条)

○周辺における生活環境の改善に資するために行う事業(法第5条5号)

(イ)成田国際空港の周辺における航空機の騒音等により生ずる生活環境への影響を緩和するために必要であると認められる事業(政令で特定)であって成田国際空港の機能の発揮に資するものを行う者に対し、出えんする事業

成田空港周辺地域共生財団への出資…(施行令第五条)

(ロ)航空機の騒音等により生ずる障害の防止、周辺地域の整備、生活環境の改善のための事業を行う地方公共団体に対し、交付金を交付する事業(政令で特定)

周辺対策交付金…(施行令第六条)

(ハ)その他生活環境の改善に資するために行う事業(政令で特定)

芝山鉄道・成田高速鉄道アクセスへの出資(施行令第七条)

☆さらに、これらを担保するため、同じ法律において、会社はその事業の実施にあたり常に成田国際空港の周辺における生活環境の改善に配慮するとともに、上記環境対策等の事業を適切かつ確実に営まなければならないとして「生活環境の改善に対する配慮等」が義務づけられている。

なお、同法により国は、会社が環境対策に係る事業を円滑に実施することができるよう配慮するものとされている。

成田空港周辺地域共生財団への出資義務

【財団法人成田空港周辺地域共生財団】の概要

設立月日:平成9年7月28日

基本財産: 6億円

[千葉県及び市町(3億円)、NAA(3億円)]

運用財産:100億円

[千葉県及び市町(50億円)、NAA(50億円)]

法律(騒防法等)の枠組みを越え、よりきめ細やかな騒音対策、周辺対策等の事業を実施することで、空港と周辺地域との共生の実現を図ると共に、成田空港をめぐる地域社会相互の理解と一体感を深め、周辺地域の発展に寄与することを目的に設立。

【主な事業内容】

- 民家防音工事助成事業…既助成者への再助成、騒防法第1種隣接区域への助成等
- 騒音測定事業…自治体や会社による騒音測定結果の一元管理・情報公開、調査研究等
- 騒音対策周辺事業…航空機騒音健康影響調査等

成田空港周辺対策交付金の交付

- 成田空港開港(S53)以来、空港の周辺の地方公共団体(2県10市町)に対して交付。
※これまでの交付金累計総額は約762億円
- 空港に関連する上下水道、道路の整備等の空港周辺対策の充当財源として交付。
- 他の国内空港における航空機燃料譲与税の譲与に相当。離着陸する航空機の殆どを国際線が占める成田空港において、地方公共団体に譲与される航空機燃料譲与税の額が空港周辺対策の財源として不十分であるため、着陸料収入を財源として、国内線が離発着していた場合の譲与に準じて交付。