

今後の国際拠点空港のあり方に関する論点整理の方向（案）

平成19年 2 月 国土交通省航空局

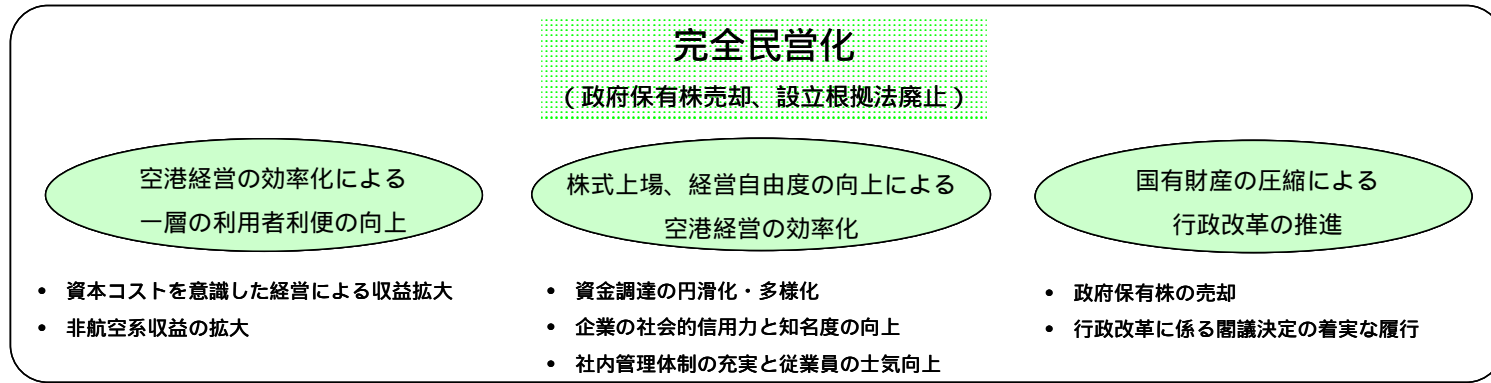
〔目次〕

第1部	課題と整理の方向性	1
第2部	課題を解決するための方策	2
第1章	需要に対応した空港機能の拡充	2
第2章	適正な料金水準の確保	11
第3章	適正な資本構成の確保	16
第4章	環境対策等の適切な実施の確保	28
第5章	その他の課題の整理の必要性	35
第6章	適正な事業運営の確保	37

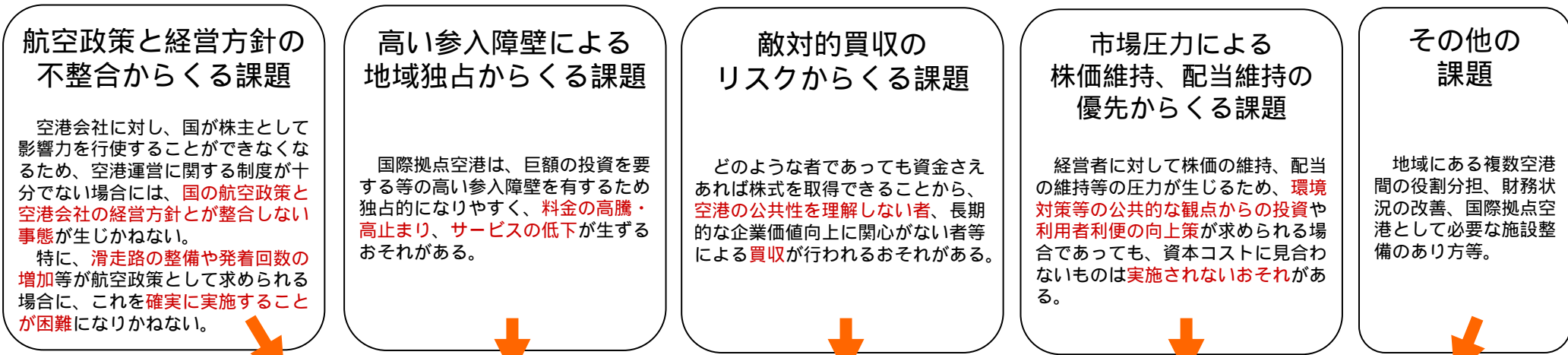
第1部

課題と整理の方向性

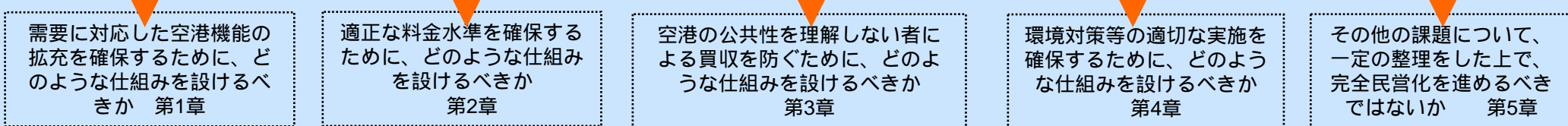
国際拠点空港の完全民営化を進めるに当たっての課題と整理の方向性



提起されている課題



これらの課題を解決するために、どのようにすべきか。



適正な事業運営を確保するために、どのような仕組みを設けるべきか **第6章**

第2部

課題を解決するための方策

第1章

需要に対応した空港機能の拡充

需要に対応した空港機能の拡充のための方策について議論する際の観点

懇談会における議論、関係者からのヒアリング結果等を整理すると、需要に対応した空港機能の拡充のための方策については、以下の観点から議論することが考えられるが、どのような方向で整理すべきか。また、どの観点到重点をおいて議論すべきか。

- ・ 航空政策として、需要予測等を踏まえつつ、基本的な指針・計画を定め、それを念頭において、空港会社が将来計画を定め、計画的・効率的な経営を行えるようにすべきではないか。
- ・ 国の航空政策と空港会社の経営方針との整合性を確保すべきではないか。
- ・ 株主等の資本市場からの利益向上圧力があるため、空港会社が投資に対して慎重な判断をする場合にも、公共的な見地から必要な投資を確保する方策を講ずるべきではないか。
- ・ 料金制度を含め、長期的なファイナンスを円滑に行えるようなインセンティブを与えること等により、空港会社に適切な投資を促す方策を講ずるべきではないか。

海外における空港に関する基本計画・長期計画

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	シャルル・ド・ゴール	フランクフルト	アムステルダム	香港	チャンギ	成田
空港運営主体	BAA	パリ空港公団	フランクフルト	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	フェアビル等 (93.28%)	フランス政府(68.3%)	ハッセン州(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%)		国(100%)
基本計画等の有無	白書(The Future of Air Transport / 2003)	あり(投資計画) 2006-2010	空港コンセプト	白書(Key Planning Decision 1995) 1995-2015	Master Plan 2040	調査中	基本計画
基本計画等の作成主体	国(運輸省)	空港運営主体	国(連邦政府)	国	空港運営主体	調査中	国(国土交通省)
基本計画等の内容	スタンステッド空港における新滑走路完成後、環境基準を達成することを前提に、新滑走路建設等	空港の能力拡張計画、約27億ユーロ	空港整備、運営等に関する連邦政府としての現状認識、将来的な方針	空港の能力拡張計画	2010年までに空港拡張に3億ドル、ターミナル整備に1.5億ドル	調査中	・滑走路の数 ・滑走路の長さ ・空港敷地面積 ・運用時間 等
備考	運輸省が作成した白書を踏まえて、空港運営主体が計画を作成 (Heathrow Airport Interim Master Plan, 2005-2015)		・連邦政府は、国際的な航空交通網の強化等の観点から空港政策に関するが、個別空港の整備は州政府が主導。 ・空港運営主体等が「空港インフラの整備のためのマスタープラン」を作成。	国が作成した白書を踏まえて、空港運営主体がマスタープランを作成			成田国際空港株式会社は基本計画に適合するよう、成田空港を設置・管理する義務あり。

空港名の欄の数字は、04年国際線旅客数ランキング。 各空港運営主体のHP等に基づき、航空局にて作成。 一部調査中の事項あり。

海外における空港に関する基本計画・長期計画

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	仁川	JFK	コペンハーゲン	フィウチーノ	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%)		マッコリー(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%) マッコリー(45%)	マッコリー(64%) フェビアル(21%) ホッチェフ空港建設(10%) オタリオ年金基金(5%)
基本計画等の有無	Phase 2 & Ultimate Master Plan	空港開発中長期総合計画	国家空港総合整備計画(NPIAS)	Master Plan	ADR Master Plan 2005-2014	Airport Master Plan 2004-2024
基本計画等の作成主体	空港運営主体	国(建設交通部)	国(連邦航空局)	空港運営主体	空港運営主体	空港運営主体
基本計画等の内容	・滑走路の数、長さ ・空港敷地面積 ・運用時間	・航空需要の展望 ・圏域別の基本計画 ・必要投資額 ・財源調達方法	・年間搭乗旅客数を基準に空港を分類 ・分類ごとに必要な整備コストを記載	・滑走路、ターミナル、駐機場、貨物システム的能力 ・環境、安全、警備に関する方針	空港の能力拡張計画 ・新ターミナル ・フィウチーノ、シャルピノーの合計で約6.6億ユーロ	空港の能力拡張計画、非航空系事業、環境対策等
備考	・1998年、新空港の建設計画を閣議決定 ・2006年9月、新空港オープン。旧バンコク空港は閉鎖するも、再開を閣議決定。	・空港開発事業施工者は、実施計画を作成し、建設交通部長官の承認を受ける。	・2年ごとに改定 ・各空港は5年、10年、20年というスパンでマスタープランを作成し、これは国の計画に反映される。		・2001年、国が新運輸総合計画(今後10年間の総合的な交通政策に関する計画)を作成。 ・空港整備に係る全国的、具体的な中期計画はない。 ・公的支援が必要となる場合に空港ごとに計画を策定。	1996年空港法に基づき、空港運営主体に対して、マスタープランを作成し、豪州政府の承認を受けることが義務付けられている。

我が国のインフラに関する基本的な計画等を定める制度

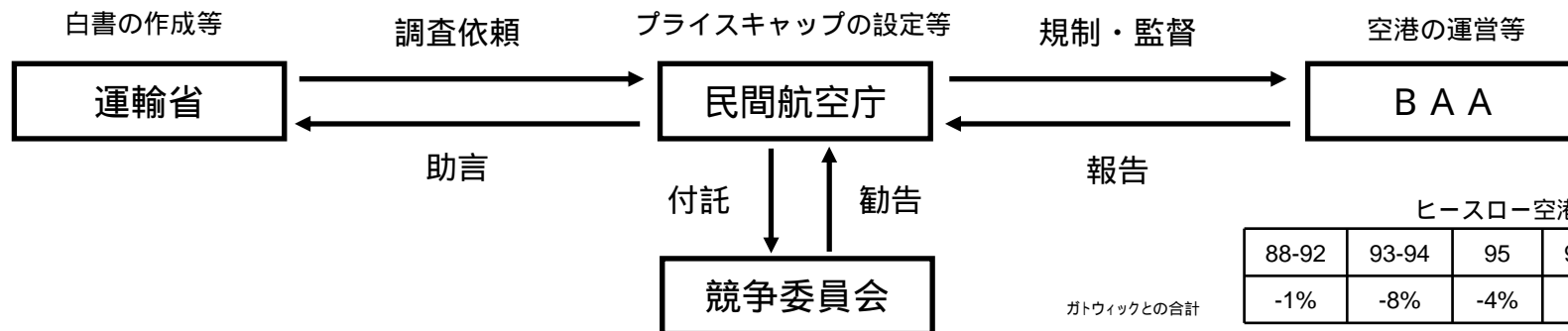
	横断的な計画		個別事業に関する基本的な計画等					
			高速道路	河川	下水道	港湾	新幹線	空港
計画名称	国土形成計画 (全国計画)	社会資本整備重点計画	高速自動車国道の整備計画	河川整備基本方針	流域別下水道整備総合計画	港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針	基本計画	基本計画 (成田・関空・中部)
計画期間	10年～15年	5年	—	—	—	—	—	—
根拠法	国土形成計画法	社会資本整備重点計画法	高速自動車国道法	河川法	下水道法	港湾法	全国新幹線鉄道整備法	成田国際空港株式会社法等
作成主体	国土交通大臣	内閣総理大臣 国家公安委員会 農林水産大臣 国土交通大臣	国土交通大臣	河川管理者	都道府県	国土交通大臣	国土交通大臣	国土交通大臣
決定方法	関係行政機関の長に協議、閣議決定	閣議決定	大臣決定	河川管理者	一定の計画は国土交通大臣の同意	関係行政機関の長への協議	大臣決定	財務大臣への協議
記載事項	国土形成の基本方針 国土形成の目標 目標達成のための必要な施策	重点目標 事業の概要 地域住民の理解と協力の確保等	経過する市町村 車線数 設計速度 連結位置等 工事費用	計画高水流量 河川工事及び河川の維持についての基本となるべき方針	整備の基本方針 処理区域等 根幹的施設の配置、構造、能力 整備事業の実施順位 汚濁の削減目標量	開発等の方向 港湾の配置・能力等 開発保全航路の配置 配慮すべき環境保全 港湾相互間の連携	建設線の路線名 起点 終点 主要な経過地	滑走路の数、長さ等 空港敷地の面積 航空保安施設の種類 完成予定期限 運用時間
基本計画等の効果	国土形成計画の実施に関する勧告	政府による計画の実施	高速自動車国道は会社が有料で整備可能	河川管理者は基本方針に即して河川整備計画を作成	事業計画の認可の際に流総計画への適合性を審査	重要港湾の管理者は基本方針に即して港湾計画を作成	営業主体等の指名 基本計画に基づき整備計画を決定	会社は基本計画に従って空港を設置・管理
第三者機関	国土審議会 衆議院議員6人 参議院議員4人 学識経験者20人以内	なし	国土開発幹線自動車道建設会議 衆議院議員6人 参議院議員4人 学識経験者10人以内	社会資本整備審議会 学識経験者30人以内 都道府県河川審議会	なし	交通政策審議会 学識経験者30人以内	なし ただし、営業主体等の指名の際には当該法人の同意	なし
住民参加	インターネット、印刷物の配布等により意見提出の機会を付与	インターネット、印刷物の配布等により意見提出の機会を付与	なし	ただし、河川整備計画は公聴会等	なし	なし	なし	ただし、実際の整備の際には航空法に基づく公聴会
自治体関与	都道府県等の意見聴取 都道府県等は計画提案可	都道府県の意見聴取	関係都道府県等の意見聴取	なし ただし、河川整備計画は都道府県等の意見聴取	関係市町村の意見聴取	港湾管理者は意見具申可	なし	なし ただし、実際の整備の際には航空法に基づく公聴会

英国の空港運営主体に設備投資を促す仕組み

- 英国では、政策の企画・立案（白書の作成等）、安全、経済、環境規制の執行・事業者の監督（プライスカップの設定・BAAの監督等）、事業の実施（空港の運営等）を担当する主体が、分離・独立している。
- 上記の は運輸省、 は民間航空庁(Civil Aviation Authority / CAA)、 はBAA等が該当。
- 民間航空庁は国から独立した機関。規制執行に係るBAAからの手数料収入等によって運営されているため、国からの補助は受けていない。

- 英国では、運輸省が作成する白書(The Future of Air Transport / 2003年)において、今後30年間の空港容量拡張等の空港政策の基本方針が示されている（例えば、ヒースロー空港についてみれば、第3滑走路に関する記述がある）
- 英国における空港整備の主体は空港運営会社又は地方自治体であるため、当該白書は空港運営会社、地方自治体、航空会社等の関係者が事業計画等を作成するための基礎的な情報を提供するもの。

- 英国のプライスカップ制は、(料金値上げ率の上限) = RPI (小売物価指数) ± X (経営効率化指数) で運用されているが、おおむね次の方法により算定された規制対象料金の水準をもとに、Xの値を算定している。
- (規制対象料金の水準) = (必要な総収入：営業費用 + 減価償却費 + 適正利潤) - (非航空系収入等の規制対象外収入)
 * (適正利潤) = (規制当局が決定する規制対象資産額：RAB) × (資本コスト：WACC：負債及び資本の調達レートの加重平均)
- 国の方針に沿った容量拡張のための効率的な設備投資額についてはRABに算入することにより、+Xの値(すなわち、料金値上げ率の上限)を高く設定し、設備投資に対するインセンティブを確保している。
- なお、Xの値を決定する際には、競争委員会に付託し、その勧告を得ることとされている。



ヒースロー空港のX値

88-92	93-94	95	96-97	98-02	03-07
-1%	-8%	-4%	-1%	-3%	+6.5%

ガトウィックとの合計

米国の空港整備を促す仕組み

- 連邦航空局に空港整備に関するマスタープランを提出し、かつ、国家空港総合整備計画に記載された空港については、空港改善プログラムに基づき、空港改善計画資金（A I P 資金）を受けとることができる。
- 自治体や空港運営主体が発行する空港債券は、利子所得に係る連邦所得税が免除されており、投資家から資金を集めやすくなっている。
- 旅客ターミナルビルの設置・管理については、P F I により、航空会社等の民間主体が活用されている場合もある。

米国における免税債の概要

<種類>

一般財源保証債

債券発行自治体の全ての財源収入により保証。起債制限があるため、他の公共プロジェクトと競合する。

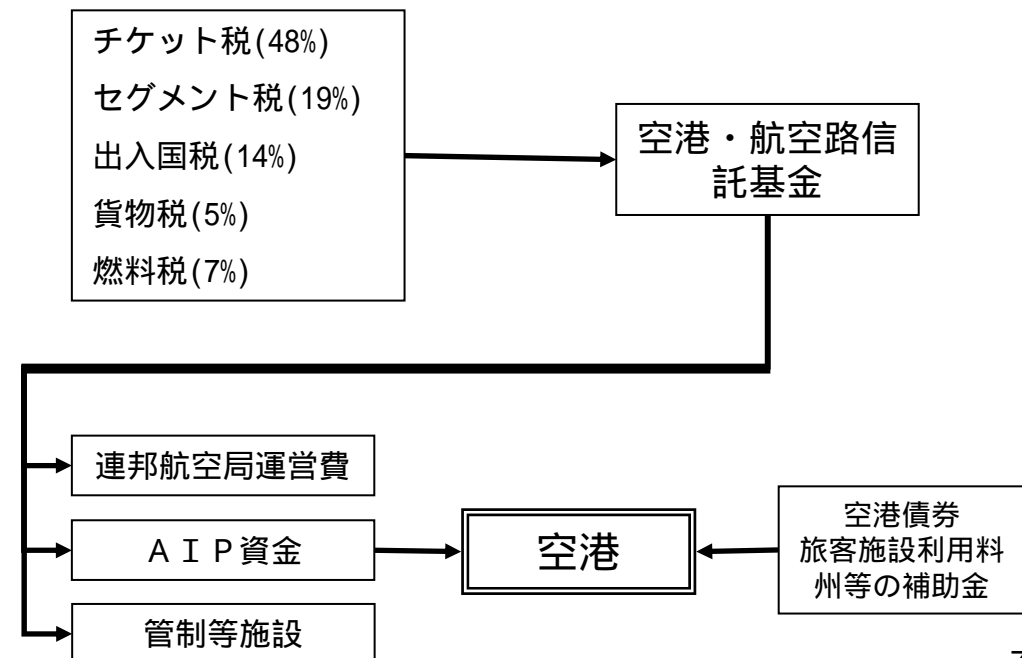
収益担保債

特定の事業収入により保証。主に収益力の高い大規模空港において利用。

<利点>

空港債券に係る利子所得に対する連邦所得税(34%)が免除されるため、投資家にとっては、税引き後の実質利回りが有利になる。

米国の空港整備財源の概要



インフラ整備に係る政策と事業運営とを整合させる仕組み

都市鉄道

【運輸政策審議会答申】

東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について（答申）（平成12年1月27日）

東京圏の現状と将来展望、計画策定に当たっての基本的な考え方、整備計画、計画実現に当たっての方策等について答申。

答申を踏まえて、鉄道事業者が自らの経営判断で施設整備を実施。

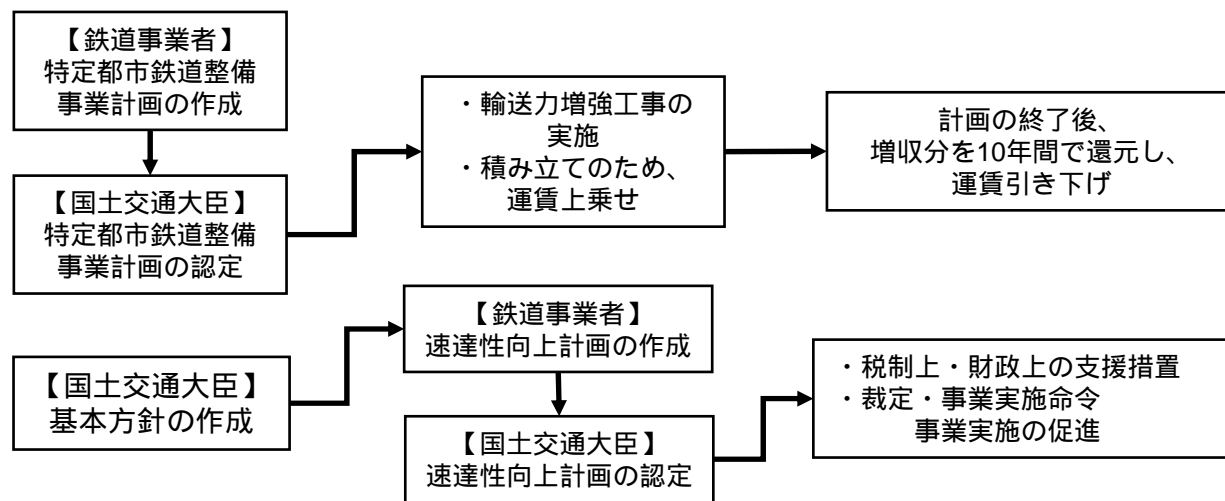
国土交通省は、鉄道事業者の自主的な取組みを支援。

【特定都市鉄道整備積立金制度】

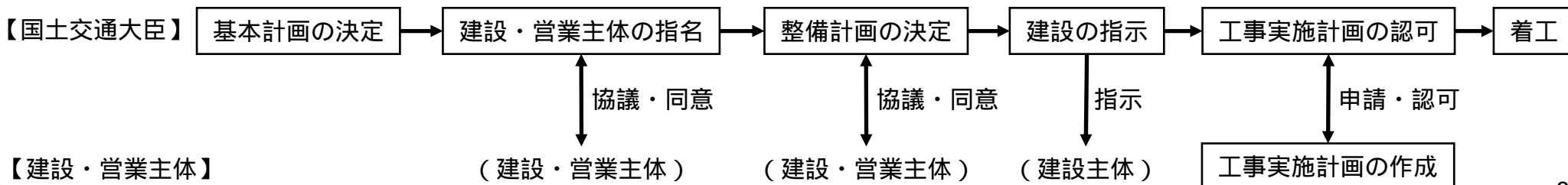
大規模な輸送力増強工事（都市鉄道の複々線化工事等）を促進するため、鉄道事業者が、その工事費用の一部について、運賃を通じて利用者から前払いを受けられるようにするもの。

【都市鉄道等利便増進法】

都市鉄道等の利用者の利便を増進するため、既存の都市鉄道施設間を連絡する新線の建設等を行うことによる速達性の向上等を図るための計画制度。

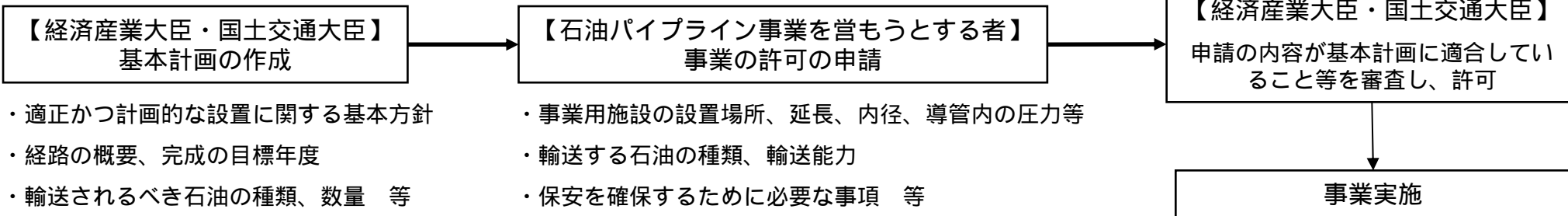


新幹線

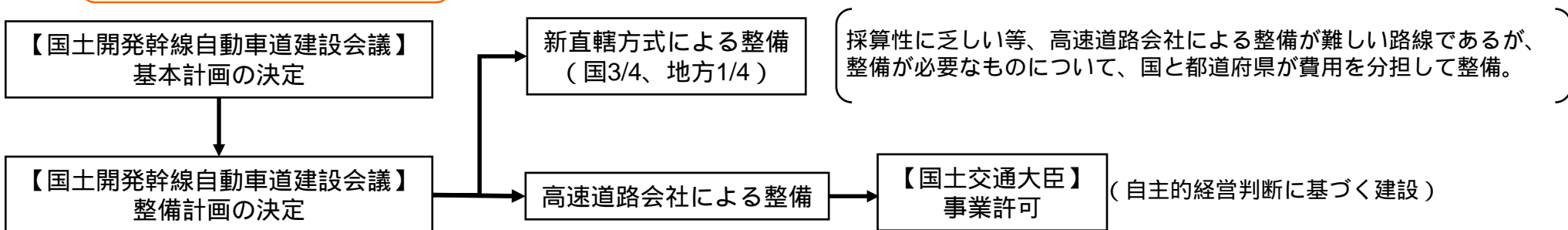


インフラ整備に係る政策と事業運営とを整合させる仕組み

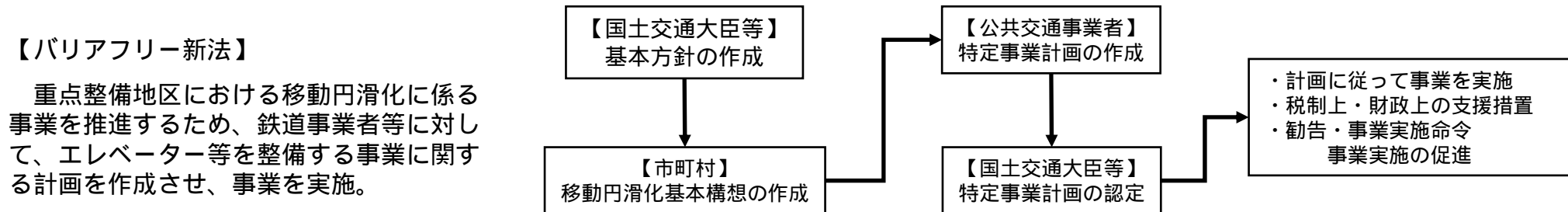
石油パイプライン



高速道路



バリアフリー



基本的な指針・計画を定める制度を設ける場合の効果及び留意点

- 成田国際空港株式会社法等において、成田国際空港等の設置及び管理は、国土交通大臣が定める基本計画に適合するものでなければならないとされている。
- 基本計画には、滑走路の数・距離等、空港敷地の面積、航空保安施設の種類、完成予定期限、運用時間が規定されている。
- 完全民営化のために成田国際空港株式会社法等を廃止した場合、空港の整備等に関する指針を定める基本計画制度はなくなることとなる。
- 仮に、新たに基本的な指針・計画を定める制度を設けるとした場合、考えられる効果及び留意点は、次のとおり。

効果

- ・国際拠点空港に関する国の政策と空港会社の経営方針との整合性を確保しやすくなる。
- ・その結果、短期的な利益を期待する株主等からの圧力が高まった場合でも、空港容量拡大のための中長期的な観点からの投資を確保できる。
- ・国際拠点空港の整備や管理に関して、国の基本的な方針が明らかになるため、空港会社や航空会社等が計画的、効率的な投資を行うことができる。
- ・国際拠点空港の整備や管理に関して、国の基本的な方針が明らかになるため、投資家は投資判断がしやすくなる。

留意点

- ・適切な時期に指針・計画を改定する必要があり、行政コストが生ずる。
- ・仮に航空需要の予測と実績とに乖離が生じた場合、空港整備や管理に関する計画は当該予測を踏まえたものであるため、非効率な空港整備や管理が行われるおそれがある。
- ・また、上記のような場合に、計画作成の責任の所在が問題となるおそれがある。
- ・事実上、空港会社の経営判断を一定程度拘束することになるため、計画内容が業績向上を見込めないものである場合や着陸料等に関する仕組みが投資に対する適切な増収を見込めないものである場合は、投資家から低い評価を受ける懸念がある。

第2章

適正な料金水準の確保

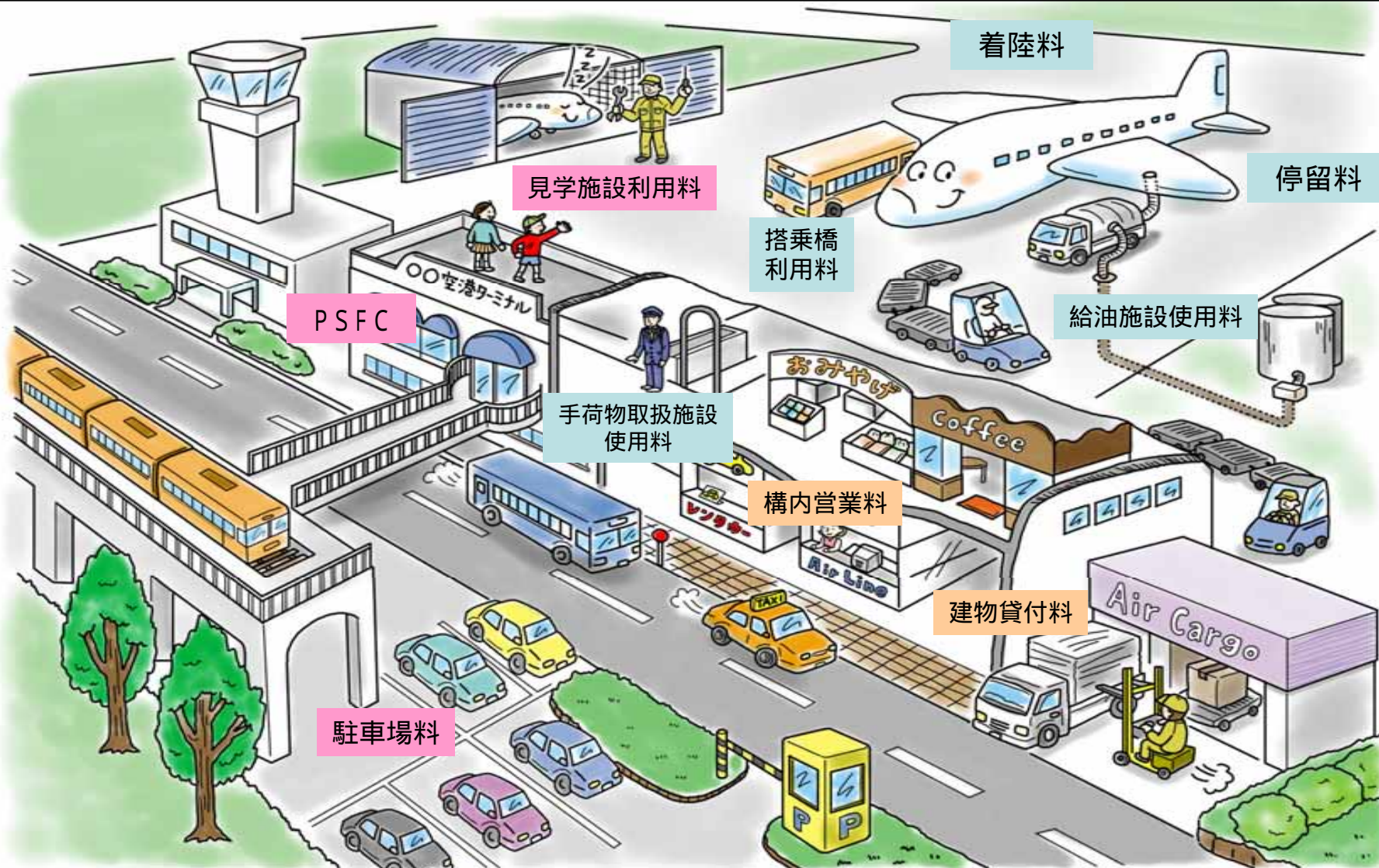
適正な料金水準の確保のための方策について議論する際の観点

懇談会における議論、関係者からのヒアリング結果等を整理すると、適正な料金水準の確保のための方策については、以下の観点から議論することが考えられるが、どのような方向で整理すべきか。また、どの観点到重点をおいて議論すべきか。

- ・ 株主等の資本市場からの利益向上圧力や地域独占による弊害（料金の高騰、サービスの低下）を防止すべきではないか。
- ・ 非航空系事業の増収は、企業価値の向上のみにとどまらず、空港に関する各種料金の引下げ等による利用者利便の向上につながるようにすべきではないか。
- ・ 適切な投資については、その投資を回収できるだけの料金水準を確保すべきではないか。
- ・ 着陸料等の算定の基礎となる情報を公開し、透明性を確保すべきではないか。
- ・ 料金についての公的な関与の制度を設ける場合にも、空港会社の創意工夫により、値下げ・割引等の機動的な料金設定ができるようにすべきではないか。

空港に関する各種料金

どのような料金について適正な水準を確保すべきか、そのための方策をどのようにすべきか等について、整理が必要ではないか。



航空会社が支払う料金

旅客が支払う料金

テナントが支払う料金

海外の空港における料金制度の事例

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	シャルル・ド・ゴール	フランクフルト	アムステルダム	香港	チャンギ	成田
空港運営主体	BAA	パリ空港公団	フランクフルト	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	フィロパル等(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%) ルフトハンガ航空(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%)		国(100%)
料金等の規制制度	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
規制対象料金	着陸料 駐機料 旅客施設使用料等	着陸料 駐機料 旅客施設使用料等	着陸料 駐機料 旅客施設使用料	着陸料 駐機料 旅客施設使用料等	着陸料 駐機料 旅客施設使用料	着陸料 駐機料 旅客施設使用料等	着陸料 停留料
規制当局	民間航空局が競争委員会に諮問し、その勧告を受けて5年毎に見直し	経済省 民間航空省	ヘッセン州経済運輸開発省	オランダ競争委員会	香港特別行政区政府民間航空局	民間航空局	国土交通省

空港名の欄の数字は、04年国際線旅客数ランキング。各空港運営主体のHP等に基づき、航空局にて作成。一部調査中の事項あり。

海外の空港における料金制度の事例

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	仁川	JFK	コペンハーゲン	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%)		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%) フェビアル(21%) ホッチェフ空港建設(10%) オンタリオ年金基金(5%)
料金等の規制制度	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の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)
規制対象料金	着陸料 駐機料 旅客施設使用料	調査中	着陸料 旅客施設使用料	着陸料 駐機料 旅客施設使用料	調査中	着陸料 駐機料 旅客施設使用料 駐車場料金等
規制当局	民間航空委員会	建設交通部	連邦政府	運輸エネルギー省	CIPE (Interministerial Committee for Economic Planning)	競争消費者委員会

我が国における運輸事業等の料金に関する制度

	旅客鉄道事業	乗合バス事業	国内旅客船事業	国内航空運送事業	国際航空運送事業	第三種鉄道事業	自動車道事業
料金制度	上限認可制 の下での 事前届出制	上限認可制 の下での 事前届出制	事前届出制 (指定区間について は上限認可制の下で の事前届出制)	事前届出制	認可制	認可制	認可制
関係法規	鉄道事業法	道路運送法	海上運送法	航空法	航空法	鉄道事業法	道路運送法

	自動車ターミナル事業	倉庫事業	高速道路	石油パイプライン事業	一般電気事業	電気通信事業	成田空港等
料金制度	事前届出制	約款の 事前届出制	許可制	石油運送規程の 認可制	約款の認可制 (料金を引き下げる 場合等は事後届出)	約款の 事前届出制 (第一種指定電気通 信設備の接続料につ いては、約款の認可 制)	・着陸料、停留 料：事前届出制 ・PSFC：規制 なし（国管理空 港は承認）
関係法規	自動車 ターミナル法	倉庫業法	道路整備 特別措置法	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

第3章

適正な資本構成の確保

適正な資本構成の確保のための方策について議論する際の観点

懇談会における議論、関係者からのヒアリング結果等を整理すると、適正な資本構成の確保のための方策については、以下の観点から議論することが考えられるが、どのような方向で整理すべきか。また、どの観点到重点をおいて議論すべきか。

- ・できるだけ内外の優良な投資家を呼び込むようにすべきではないか。
- ・空港の公共性を理解しない者による敵対的買収を防止すべきではないか。
- ・外国資本による空港支配を防止すべきではないか。
- ・特定株主の影響を排除し、空港経営の中立性を確保すべきではないか。
- ・非上場会社になることで、情報開示が後退することを防止すべきではないか。

海外の空港における資本に関する制度の事例

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	シャルル・ド・ゴール	フランクフルト	アムステルダム	香港	チャンギ	成田
空港運営主体	BAA	パリ空港公団	フランクフルト	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	フィリップス等 (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%)		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)		未上場
国等の保有義務	なし	仏政府による50%以上の保有義務あり	・少なくとも2011年までは州及び市は保有分を売却しない予定 ・連邦政府は07年3月までに持分を売却予定	航空法改正により、オランダ政府による50%以上の保有義務あり	なし		なし
外国資本の保有制限	なし	なし	なし	なし	なし		なし
大量株式保有制限	なし 2004年廃止までは15%に制限	なし	なし	なし	なし		なし
利害関係者の保有制限	なし	なし	なし	なし	なし		なし
黄金株等	なし 2003年消却	なし	なし	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		なし

海外の空港における資本に関する制度の事例

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	仁川	JFK	コペンハーゲン	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%)		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%) フェビアル(21%) ホッチェフ空港建設(10%) オントリオ年金基金(5%)
上場の有無	2004年上場	未上場		1994年上場	1997年上場 2000年上場廃止	未上場
国等の保有義務	タイ政府による保有義務あり	なし		なし	なし	なし
外国資本の保有制限	外資については、一の主体による5%以上の保有を制限	法令上定款で定めれば制限可能 (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	なし	あり(49%以下)
大口株式保有制限		15%以上の保有を制限 (公企業民営化法)		なし 2004年廃止 (政府以外の者:10%)	なし	なし
利害関係者の保有制限	なし	なし		なし	なし	航空会社(5%) 豪州内の主要空港間の持合(15%)
黄金株等	なし	なし		なし	なし	なし

我が国における資本に関する制度

- 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		<p>（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。</p> <p>（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。</p>	<p>（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。）</p>	<p>（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。</p>	<p>（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。</p>

我が国における資本に関する制度

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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		<p>（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、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、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。</p>	<p>（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。</p>	<p>（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。</p>	<p>（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。</p>

黄金株について

1. 概要

- 黄金株とは、株主総会又は取締役会において決議すべき事項のうち、その決議のほか、**その種類株式の株主を構成員とする種類株主総会の決議があることを必要とするものを定めることができる当該種類株式のこと。**
- 黄金株は友好的企業から他の者に譲渡されてしまうと悪用されるおそれがあるため、**譲渡制限**を付すことが重要。
- 黄金株は、旧商法でも認められており（旧商法第222第9項）、上場前のベンチャー企業において多く利用されていた（資金調達のためにベンチャーキャピタルに対して発行）。
- 旧商法では、会社が黄金株のみといった一定の種類株式についてのみ譲渡制限をかけることができなかったが、会社法において、会社の発行する株式の一部についてのみ譲渡制限を付することができる旨が明記され（譲渡制限自体が新たな株式の種類として認められるようになった）、拒否権付種類株式のみに譲渡制限を付することが可能となり、上場企業でも採用しやすくなった。
- しかし、平成18年3月、東京証券取引所が拒否権付種類株式の発行は**原則として上場廃止**の対象となるとの見解を示したため、東京証券取引所に上場している会社で黄金株を発行しているのは、**国際石油開発帝石ホールディングスのみ**である。

黄金株について

2. 東京証券取引所、企業価値研究会のスタンス

【東京証券取引所】

買収防衛策の導入に係る上場制度の整備等に伴う株券上場審査基準等の一部改正について（平成18年3月7日）（抜粋）
取締役の過半数の選解任その他の重要な事項について種類株主総会の決議を要する旨の定めがなされた拒否権付種類株式の発行は、取締役の選解任などの株主にとって重要な権利を不当に制限するものなので、当該発行に係る決議又は決定は、**上場廃止の対象**となります。

ただし、「会社の事業目的、拒否権付種類株式の発行目的、割当対象者の属性及び権利内容その他の条件に照らして、株主及び投資者の利益を侵害するおそれが少ないと当取引所が認める場合」には、**例外的にその発行が許容**されます。

この要件に該当する可能性がある場合としては、**民営化企業が、その企業行動が国の政策目的に著しく矛盾することがないよう、国を割当先として拒否権付種類株式を発行する場合**が考えられますが、具体的には事前相談において、個別の事案ごとに判断することとします。

【企業価値研究会：経済産業省経済産業政策局の私的研究会】

企業価値報告書（平成17年5月27日企業価値研究会）（抜粋）

株式の内容について株主間の不平等を認める種類株式制度が既に存在し、また、新株予約権の行使条件に差別的な条項を設けることも可能であるという立法担当者の解釈もあることから、日本においても、買収者を差別的に取り扱う防衛策の導入が株主平等原則違反であるという理由で一律に許されないということはいえない。

公正な買収防衛策のあり方に関する論点公開（平成17年11月10日）（抜粋）

一定の議決権を大株主として国が保有しているよりは、市場に委ねて各投資家に持ってもらった方が、経済活性化に結びつくため、国策上必要であるというような場合には、**国には拒否権付種類株式などを発行し、普通株式は市場で流通させるなどの利用方法も考えられる。**

3. 海外の事例

米国（ニューヨーク証券取引所）

上場会社が、上場株式の1株当たりの議決権を、無効とし、制限し、又は本質的に減少させる証券を発行した場合は、上場廃止。
新規株式公開の場合は、禁止されていない。

欧州

E C条約において、加盟国間及び加盟国と第3国との間の資本移動に対する全ての制限は、**原則として禁止**。

< 欧州裁判所の判決 >

- ・2002年6月：ベルギー政府のディストゥリガス（天然ガス開発会社）等に対する基本施設の譲渡制限・・・**必要な手段として認められる**
- ・2003年5月：英国(BAA)、スペイン(レプソル社(石油)、テレフォニカ社(電話)、アルヘンタリア銀行、タバカレラ社(たばこ)、エンデサ社(電力))の黄金株
・・・E C条約に規定する「**資本移動の自由の原則**」を制限するもの

< 欧州裁判所の主な判断基準 >

資本の自由移動に対する加盟国法による制限は、公共の政策又は公共の安全に基づき正当化される場合等は、認められる。

加盟国法による制限は、その目的を確保するために相当なものでなければならない（目的に照らして必要以上の制約をしてはならない）。

資本の自由移動が「公共の安全」に基づき正当化される場合とは、社会の基本的利益に対する真正かつ十分に深刻な危険が存在するときである。『貿易と関税 E U法の最前線』より引用

黄金株について

4. 国際石油開発 (I N P E X) の民営化

【 株式 上 場 前 】

昭和41年 ~

北スマトラ石油開発
インドネシア石油開発(S50)
国際石油開発(H13)

・設立当初より会社法(旧商法)
に基づく株式会社
・石油公団が出資

【 株式 上 場 後 】

平成16年 ~

国際石油開発株式会社

・平成13年12月「特殊法人等整理合理化計画」 石油公団の廃止、
同公団の保有資産の売却等の方針
・平成16年11月 東証1部に株式上場。石油公団保有株の売却
(53.96% 36.1%) 甲種類株式(黄金株)を石油公団に発行
・平成17年4月 石油公団解散。経済産業大臣(石油特会)が株式
承継(普通株式約36%、甲種類株式1株)

平成18年 ~ 【 持株会社化 】

国際石油開発帝石ホールディングス

国際石油開発株式会社

帝国石油株式会社

・経済産業大臣の持分比率は約29%
・国際石油開発の甲種類株式1株に
対して、共同持株会社の甲種類株式
1株を割り当て

国際石油開発の事業概要

海外における石油、天然ガスの探鉱、開発、生産等

- ・インドネシア、オーストラリア等の14カ国の有望産油地域において事業展開
- ・欧米メジャー等の約30社と共同事業を実施
- ・世界最大級のボナンラLNG基地(インドネシア)への天然ガス最大供給者

政策上の必要性

- ・我が国におけるエネルギー安定供給の効率的な実現のためには、国際石油開発等の開発企業による民間主導の効率的な海外権益の獲得が必要。
- ・石油公団が保有する資産は、「売却価値の最大化」と「エネルギーの安定供給」とを同時に実現するという方針のもと、必要な資産を選択して統合し、中核的企業を形成。
- ・国が中核的企業の種類株式を保有し、外資による買収等に備える。

国際石油開発の甲種類株式（黄金株）

以下の経営上の重要事項については、株主総会又は取締役会の決議に加えて、甲種類株主総会（黄金株保有者のみの株主総会）の決議が必要である旨、定款に規定。

- ・取締役の選解任
- ・重要な資産の処分
- ・定款変更
- ・統合
- ・資本の減少
- ・解散

国又は国全額出資の独法以外の単一の株主が総株主の議決権の20%以上を保有している場合

甲種類株式が公的主体（国、石油公団、国全額出資の独立行政法人）以外の者に譲渡された場合、取締役会の決議により、甲種類株式を消却可能。

経済産業大臣が拒否権を行使する場合は、以下に限る旨を告示。
中核的企業として我が国向けエネルギーの安定供給の効率的実現に果たすべき役割に反する形での経営が行われていく蓋然性が高いと判断される場合 等

資本に関する制度の効果・留意点

- 資本に関する制度の効果・留意点は以下のとおりであるが、これらをどのように整理し、適切な資本構成を確保すべきか。
- 資本に関し、何らの制約を設けない場合は、空港の公共性を理解しない者による敵対的買収、外国法人による空港支配、利害関係者による空港支配、買収による非上場会社化等のリスクが高まることとなる。
- また、国際拠点空港が独占的であり、代替できないものであることを考慮すると、これらのリスクに対して、適切に対応できるようにすべきであり、何らかの資本に関する制度が必要となるのではないか。

	外資規制	大口規制	空港会社が導入する買収防衛策		(参考) (政府保有)	
			黄金株(拒否権付株式)	その他(ライツプラン等)		
主な国内事例	NTT、航空、放送	証券取引所	国際石油開発帝石HD	導入例多数	NTT、JT、郵政、道路	
主な海外空港事例	豪州、中国	豪州、以前の英国	以前の英国	調査中	フランス、ドイツ、オランダ、中国等	
効果	政策遂行の確保等	・外国法人による空港支配を防御することにより、 国家主権等を確保 できる	・特定者による支配を防御し、 経営の中立性を確保 できる	・法的規制によらずに、 重要事項に関する政府の拒否権を確保 できる	・濫用的な買収を防止することで、経営の中立性を確保できる可能性がある	・過半数の株式を保有する場合は、空港容量の拡大等の航空行政の目的達成に向けて、政府が能動的に関与できる
	買収による弊害の防止	・ 外資による買収 に対する防衛効果が極めて高い	・ あらゆる買収 に対する防衛効果が極めて高い ・エアライン等利害関係者による支配を防御できる	・ 拒否権対象事項 については、買収により国の政策に反する行為を行おうとする者に対して、防御効果が期待できる	・ 空港の公共性を理解しない投資家を排除 できる可能性がある	・政府の関与が明らかになるため、空港の公共性を理解しない投資家に対する牽制となる
	売却収入の最大化	・規制対象が明確で透明性が高い	・制限比率にもよるが、外資規制と比較して、各投資家の取得可能比率が、他の投資家の保有比率の影響を受けないため、株式の流動性を阻害しにくい ・十分な需要があれば、売買が活性化する可能性がある	・拒否権の対象範囲が合理的かつ限定的であれば、 株式売却収入の減少は限定的	・企業価値を毀損する買収を排除することにより、 売却収入の減少を防ぐ ことができる	・政府の関与が明らかになるため、経営の安定性について評価される場合がある
	その他	・国有財産である民営化企業の株式は、国民の資産形成等の観点から、日本国民に幅広く売却することが望ましい				

資本に関する制度の効果・留意点

		外資規制	大口規制	空港会社が導入する買収防衛策		(参考) (政府保有)
				黄金株(拒否権付株式)	その他(ライツプラン等)	
留意点	政策遂行の確保等	<ul style="list-style-type: none"> ・需要に対応した空港機能の拡充等の航空行政の目的達成に向けて、政府が能動的に関与することは困難 	<ul style="list-style-type: none"> ・需要に対応した空港機能の拡充等の航空行政の目的達成に向けて、政府が能動的に関与することは困難 	<ul style="list-style-type: none"> ・需要に対応した空港機能の拡充等の航空行政の目的達成に向けて、政府が能動的に関与することは困難 	<ul style="list-style-type: none"> ・買収防衛策の発動について、政府が関与できない 	<ul style="list-style-type: none"> ・「完全」民営化とは言えない
	買収による弊害の防止	<ul style="list-style-type: none"> ・外資のみを規制する合理的な理由について説明が必要 ・国内企業からの買収には効果がない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・特定株主の影響力を排除して経営の中立性を確保する合理的な理由について説明が必要 ・絶対的な安定株主が存在しなくなる 	<ul style="list-style-type: none"> ・黄金株の保有者である政府は常に拒否権発動に関する政策判断を求められる(発動基準の明確性、個別判断の合理性) 	<ul style="list-style-type: none"> ・需要に対応した空港機能の拡充等の航空行政の目的達成に向けて、政府が関与することは困難 ・買収を防御できなかった場合、航空政策に支障が生ずる等の可能性がある ・経営者は買収防衛策の合理性等について説明を求められる(導入する買収防衛策の内容によっては、裁判所に無効と判断される可能性もある) ・経営者が買収防衛策の発動に係る判断を誤る可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・政府が株式を保有する合理的な理由について説明が必要
	売却収入の最大化	<ul style="list-style-type: none"> ・本来防御すべき事象(空港資産の処分等)のみを制限する場合に比べ、投資行為を過剰に制限してしまう可能性がある ・現在の証券市場における外国人投資家の占める割合に鑑みれば、株式の流動性を阻害し、株式売却収入が減少する可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・本来防御すべき事象(空港資産の処分等)のみを制限する場合に比べ、投資行為を過剰に制限してしまう可能性がある ・買収がほぼ完全に排除されるため、経営者に対する市場の圧力が低下することについて、投資家が懸念する場合がある ・制限比率が極めて小さい場合は、株式の流動性を阻害する 	<ul style="list-style-type: none"> ・拒否権の対象範囲や行使基準によっては、売却収入が減少する可能性がある ・資本の自由移動確保の観点から、欧州での導入については、欧州裁判所が否定的な場合もある 	<ul style="list-style-type: none"> ・導入する買収防衛策の内容によっては、売却収入が減少する可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・本来防御すべき事象(空港資産の処分等)のみを制限する場合に比べ、投資行為を過剰に制限してしまう可能性がある ・売却株式数が減少するため、トータルの株式売却収入は一般的に減少する
	その他		<ul style="list-style-type: none"> ・航空会社を大口保有規制の対象とした場合でも、空港会社と航空会社を子会社に持つ持株会社は否定されない(第4回懇談会 資料4 P15)) 	<ul style="list-style-type: none"> ・導入するためには、上場前に証券取引所との協議等により、取引所の理解を得る必要がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・株主総会決議等により、廃止される可能性がある 	

東証における上場制度整備懇談会について

東京証券取引所HPより航空局にて作成

- 平成18年6月、東京証券取引所は、上場制度総合整備プログラムを公表。
- 東京証券取引所は、上記プログラムに掲げられた事項の具体案作成に向けた検討の場として、学識経験者、上場会社、機関投資家、証券会社等を委員とした「上場制度整備懇談会」を平成18年9月に設置。
- 上場制度整備懇談会は、平成19年春を目途に中間報告をとりまとめる予定。

上場制度総合プログラムの概要

- 適時開示の充実
- 企業行動と市場規律の調和
- 上場廃止基準等の見直し
- 企業の内部統制等に問題が生じた場合の対応
- その他

各種種類株式に対する上場制度のあり方について検討を行う。

・既存の本則市場として扱うことができる範囲、あるいは別市場を開設する必要性について、投資家、発行会社双方のニーズを踏まえて検討する。

懇談会開催経緯

平成18年9月11日	第1回（上場制度総合整備プログラムについて）
平成18年10月11日	第2回（市場区分等のあり方）
平成18年10月31日	第3回懇談会（子会社上場）
平成18年12月12日	第4回懇談会 （企業行動の行為規範、流動性に関する基準）
平成18年12月25日	第5回懇談会 （企業行動の行為規範、種類株式と上場制度）
平成19年1月31日	第6回懇談会
平成19年春	取りまとめ

懇談会委員

座長 神田秀樹 東京大学大学院法学政治学研究科教授
委員 池尾和人 慶應義塾大学経済学部教授
" 大崎貞和 (株)野村資本市場研究所研究主幹
" 鹿毛雄二 企業年金連合会常務理事
" 黒沼悦郎 早稲田大学大学院法務研究科教授
" 幸田博人 みずほ証券(株)総合企画部長兼経営調査室長
" 佐藤淑子 日本インベスター・リレーションズ協議会首席研究員
" 島崎憲明 住友商事(株)取締役副社長執行役員

委員 鈴木裕之 野村證券(株)執行役
" 関哲夫 新日本製鐵(株)常任監査役
" 武井一浩 弁護士・西村ときわ法律事務所
" 中島茂 弁護士・中島経営法律事務所
" 星野敏雄 花王(株)代表取締役専務執行役員
" 柳川範之 東京大学大学院経済学研究科助教授

計14名（敬称略：五十音順）27

第4章

環境対策等の適切な実施の確保

環境対策等の適切な実施の確保のための方策について議論する際の観点

懇談会における議論、関係者からのヒアリング結果等を整理すると、環境対策等の適切な実施の確保のための方策については、以下の観点から議論することが考えられるが、どのような方向で整理すべきか。また、どの観点到重点をおいて議論すべきか。

- ・ 経営者は株主に対して利益向上の責務を負うため、空港会社が環境対策等の実施に慎重な判断をする場合にも、公共的な見地から必要となる環境対策等の実施を確保する方策を講ずるべきではないか。
- ・ 上記の方策として、例えば環境対策等の実施を法律に記述する等、経営者が株主に対して、環境対策等を行うことが必要である旨を説明できるようにすべきではないか。
- ・ 空港会社と地元との関係のあり方を整理すべきではないか。

騒防法、騒特法の概要

- 騒防法：公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律（昭和42年法律第110号）
- 騒特法：特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法（昭和53年法律第26号）

		騒防法	騒特法
目的		航空機騒音による 障害の防止 、 損失の填補 等により、関係住民の生活の安定及び福祉の向上を図る	航空機騒音対策方針の策定、 土地利用に関する規制 等により、航空機騒音による障害を防止し、 適正かつ合理的な土地利用 を図る
対象		羽田、成田、伊丹等14空港	成田空港のみ
区域		第1種区域(75WECPNL以上):騒音防止工事の助成 第2種区域(90WECPNL以上):移転の補償等 第3種区域(95WECPNL以上):緑地帯等の整備	航空機騒音障害防止地区(75WECPNL以上) 航空機騒音障害防止特別地区(80WECPNL以上)
騒音防止工事	学校・病院	飛行場管理者による地方公共団体等に対する 補助 (概ね70WECPNL以上の区域)	防止地区：建築主は防音上有効な構造とする 義務 あり 特別地区：原則として、 建設禁止
	集会所等	飛行場管理者による市町村に対する 補助 (概ね70WECPNL以上の区域)	
	住宅	飛行場管理者による住宅の所有者等に対する 助成 (第1種区域)	防止地区：建築主は防音上有効な構造とする 義務 あり 特別地区：原則として、 建築禁止
移転補償等		飛行場管理者による移転 補償 、土地の 買い入れ (第2種区域)	特別地区：飛行場管理者による移転 補償 、土地の 買い入れ
緑地帯等の整備		飛行場管理者による第3種区域の土地の緑地帯その他の緩衝地帯としての 整備	—

適切な環境対策の実施を確保する仕組みの例

特定の施設設置を民間事業者が行う場合であっても、周辺地域への配慮等が法律に記述されている場合がある。

産業廃棄物処理施設

< 廃棄物の処理及び清掃に関する法律 >

【産業廃棄物処理施設を設置しようとする者】

都道府県知事に許可を申請

【都道府県知事】

- ・要件に適合すると認める場合は、設置を許可
- ・その際、**生活環境の保全上必要な条件**を付すること可

設置

< 申請書 >

- ・設置場所
- ・処理する産業廃棄物の種類
- ・処理能力
- ・構造等の設置に関する計画
- ・維持管理に関する計画
- ・産業廃棄物を設置することが**周辺地域の生活環境に及ぼす影響**についての調査結果

< 要件 >

- ・設置に関する計画が技術上の基準に適合していること
- ・設置に関する計画、維持管理に関する計画が**周辺地域の生活環境の保全、周辺の施設について適正な配慮がなされたものであること**
- ・設置及び維持管理を、その計画に従って的確、継続的に行うことができること 等

【周辺地域への配慮】

産業廃棄物処理施設を設置する者は、当該産業廃棄物処理施設に係る**周辺地域の生活環境の保全及び増進に配慮**するものとする。

適切な環境対策の実施を確保する仕組みの例

大規模小売店舗

< 大規模小売店舗立地法 >

【経済産業大臣】

指針を策定

< 指針 >

- ・大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき基本的事項
- ・施設の配置、運営方法に関する事項
周辺地域住民の利便の確保のために配慮すべき事項
騒音の発生等による周辺地域の生活環境の悪化を防止するために配慮すべき事項

【大規模小売店舗を設置しようとする者】

都道府県知事に届出

2ヶ月以内

【大規模小売店舗を設置しようとする者】

説明会を開催

8ヶ月以内

【都道府県知事】

指針等を勘案して、**周辺地域の生活環境の保持の観点**から、意見陳述

2ヶ月以内

【都道府県知事】

- ・指針等を勘案して、必要な措置をとるべきことを勧告
- ・正当な理由なく勧告に従わない場合は、その旨を公表

意見反映せず、周辺地域の生活環境に悪影響あり

【生活環境の保持の配慮】

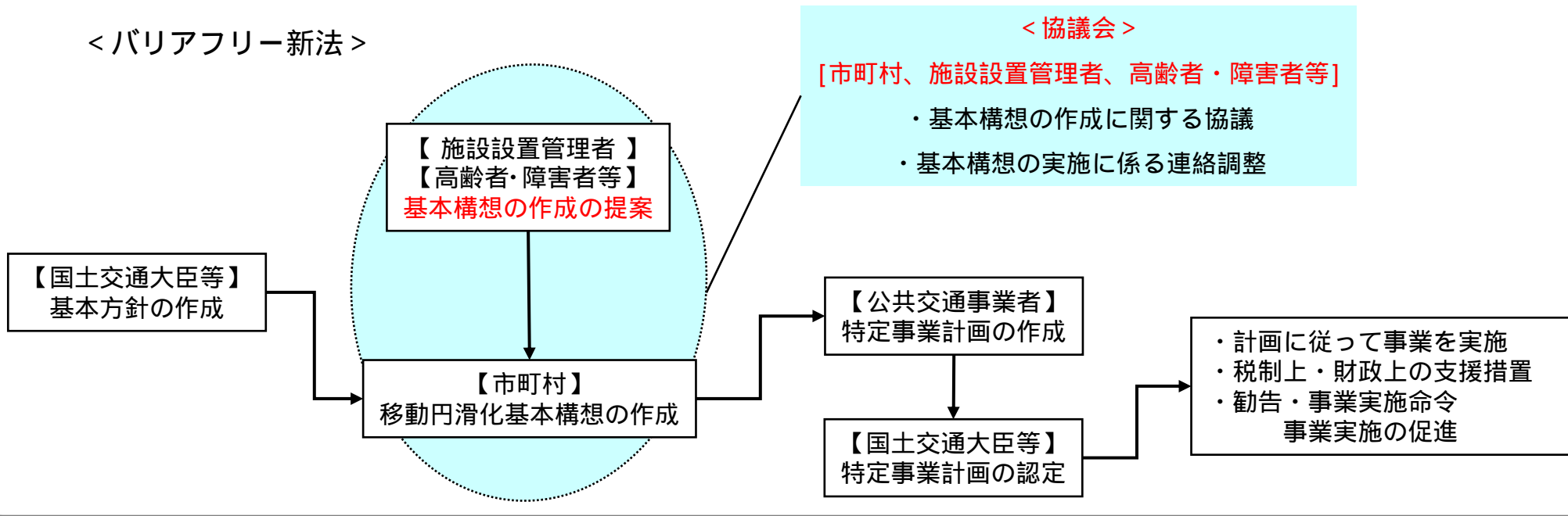
大規模小売店舗を設置する者は、**周辺の地域の生活環境の保持についての適正な配慮**をして当該大規模小売店舗を維持し、及び運営しなければならない。

地方自治体等の関係者からなる協議会を活用した仕組み

関係者からなる協議会が活用されている事例は存在するが、地方自治体等が計画を策定する場合等におけるものが多い。

バリアフリー

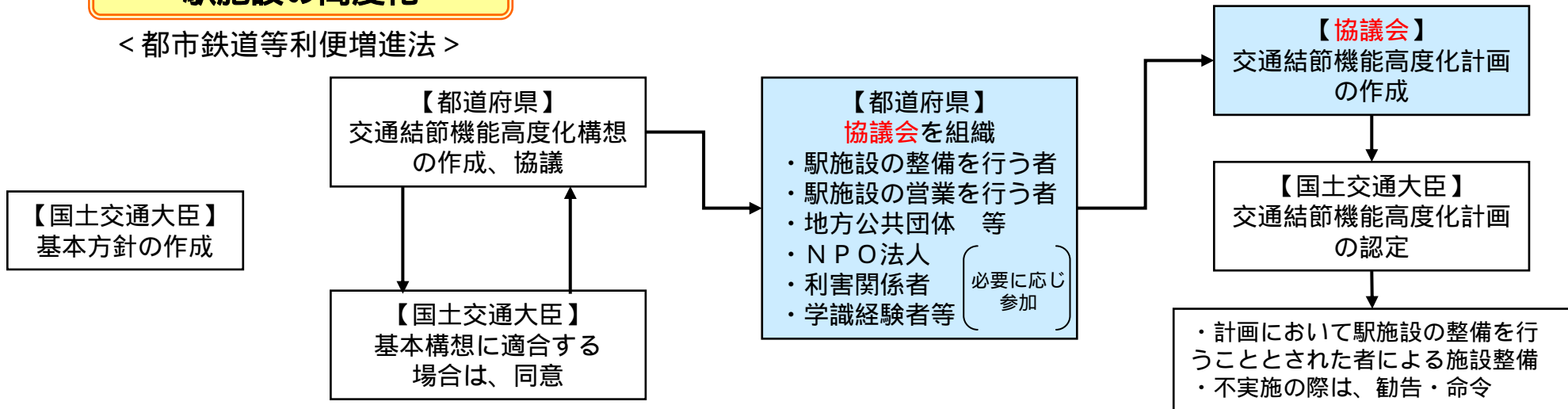
<バリアフリー新法>



地方自治体等の関係者からなる協議会を活用した仕組み

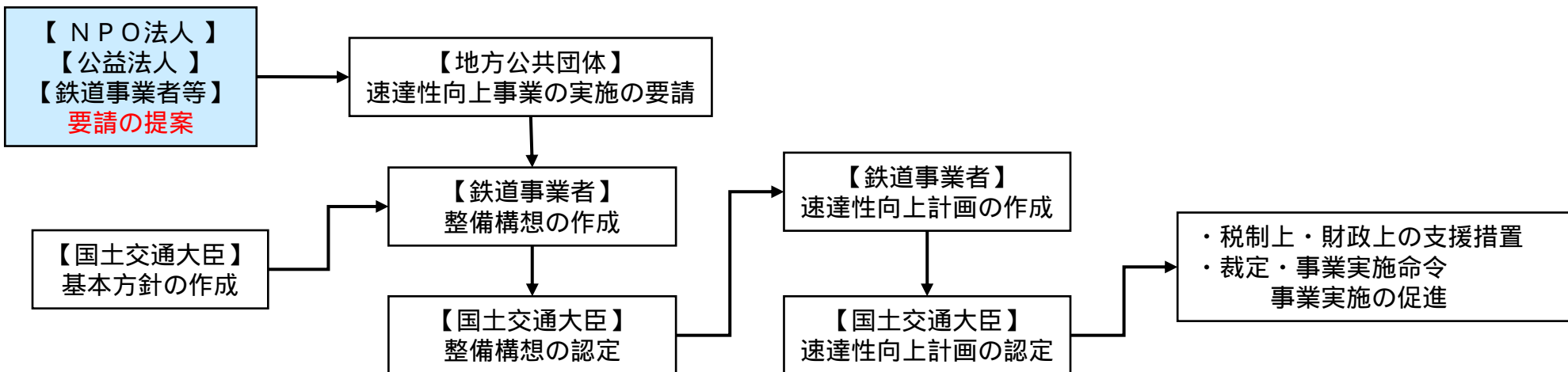
駅施設の高度化

< 都市鉄道等利便増進法 >



都市鉄道の速達性向上

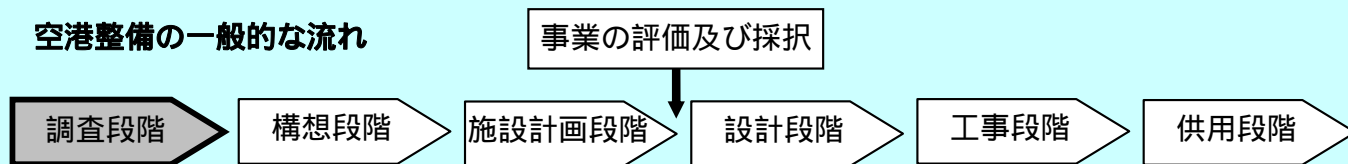
< 都市鉄道等利便増進法 >



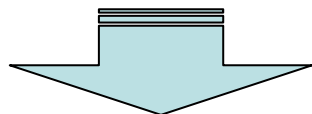
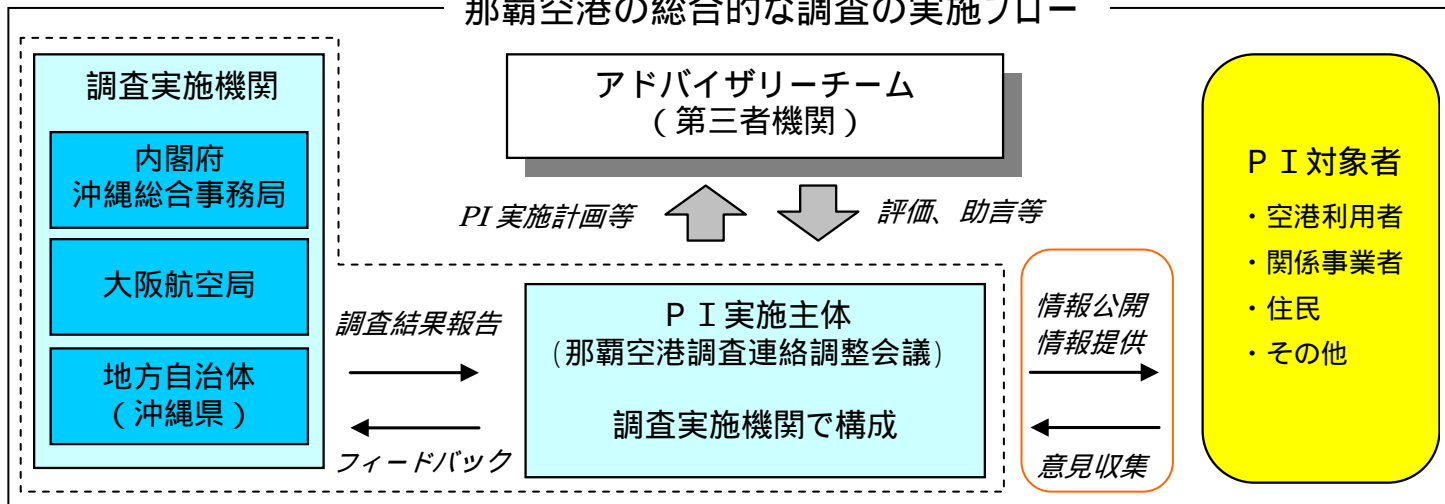
空港整備における空港利用者、関係事業者、住民等参画の仕組みの例

空港整備では、那覇空港、福岡空港の将来のあり方を検討する総合的な調査において、PI（パブリック・インボルブメント）の手法を導入し、空港利用者、関係事業者、住民等へ情報提供・意見収集を実施している事例がある。

空港整備の一般的な流れ



那覇空港の総合的な調査の実施フロー



調査の結果を将来の空港整備の方向性に反映

情報公開等手法の例



資料配布、新聞広告



パネル展示



シンポジウム



住民説明会

第5章

その他の課題の整理の必要性

その他の課題（成田、関西、中部空港ごとの課題等）

その他の課題については、完全民営化後における空港保安対策の確実な実施、大規模災害時の対応、国家安全保障上の見地からの対応等とともに、各空港ごとにみれば、以下のようなものが考えられるが、これらについても一定の整理をした上で、完全民営化を進めるべきではないか。

成田空港	関西空港	中部空港
<ul style="list-style-type: none"> • 羽田空港との役割分担。 • 内陸空港として、環境対策等の適切な実施。 • 公団から特殊会社になる際の地元地方公共団体との合意事項等の実施。 • 平行滑走路の2,500m化以後の空港整備の方針。 	<ul style="list-style-type: none"> • 国際拠点空港として必要な施設のあり方（今後の二期施設整備の進め方） • 施設整備のタイミングとその資金調達方法。 • 用地造成費用等による多額の債務残高がある財務状況の改善。 • 関西、伊丹、神戸の3空港の役割分担。 	<ul style="list-style-type: none"> • 国際拠点空港として必要な施設のあり方（第二滑走路の将来の必要性） • 県営名古屋空港との関係。

不法侵入対策強化

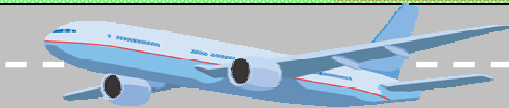
航空保安対策の概要

巡回警備の強化



制限区域(太枠)

滑走路



機側監視
(H17.4~)



貨物ターミナルビル監視
(H17.6~)



警備員

(人)フェンス強化、センサー拡充
(車)ガードレール等の強化

旅客ターミナルビル

機側監視員



センサー

ゲート管理の強化



警備員

空港管理者職員
航空会社職員
売店従業員、清掃人等

クリーンエリア

保安検査員

保安検査員



保安検査員



カウンター

貨物ターミナルビル

航空会社職員
フォワード従業員

貨物保安検査員

空港関係者事務所

旅客・携行品

受託手荷物



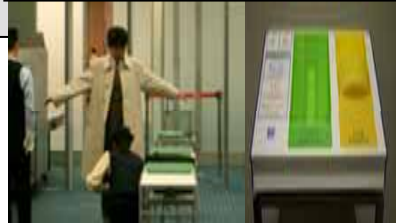
警備員

空港関係者等に対する
保安検査(H18.1~)

旅客・携行品検査
(液体物検査 H16.11~)
(靴検査H16.5~)

受託手荷物検査(インライン検査システム)
羽田、中部、成田第1ターミナル南ウイング / 導入済
関空 / 整備中(平成19年秋頃)

航空貨物X線検査
(H18.4~)



航空保安対策の財源

航空保安対策は、爆発物検査機、X線検査装置理、金属探知器、逆流防止装置
検査場監視装置、液体物検査装置、検査場検査員、機側監視
(空港会社、航空運送事業者がそれぞれ1/2負担)

チェックインカウンタ インライン検査場

管理者： 空港会社、 航空運送事業者
 空港会社・航空運送事業者

第6章

適正な事業運営の確保

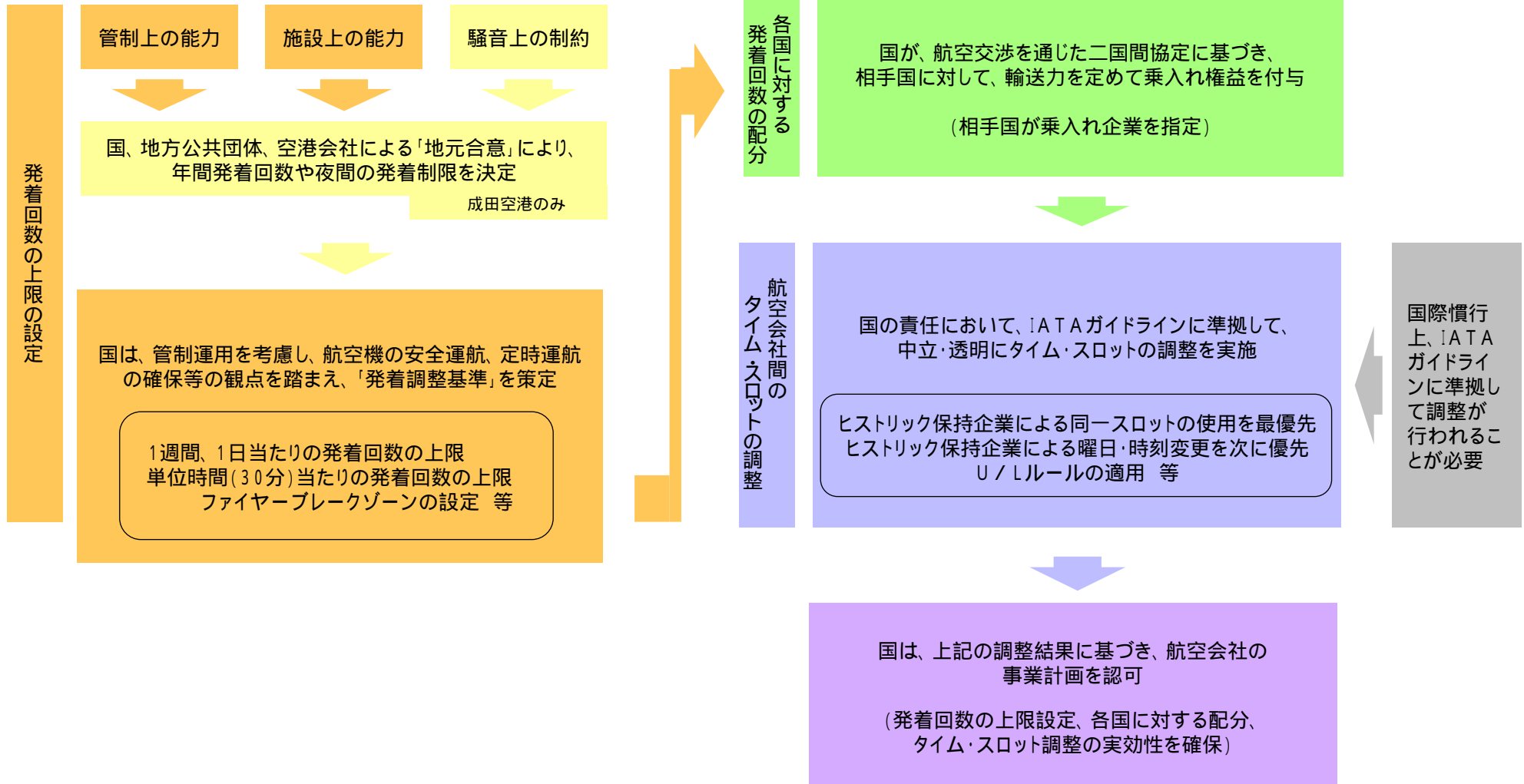
適正な事業運営の確保のための方策について議論する際の観点

懇談会における議論、関係者からのヒアリング結果等を整理すると、適正な事業運営の確保のための方策については、以下の観点から議論することが考えられるが、どのような方向で整理すべきか。また、どの観点到重点をおいて議論すべきか。

- ・ 株主利益のみを重視することによる弊害（安全・安心の軽視、サービス低下）を防止すべきではないか。
- ・ 経営の透明性、公開性を確保すべきではないか。
- ・ 事業の継続性、安定性を確保すべきではないか。
- ・ 二国間航空協定に基づく発着便数の配分等の空港会社の裁量がない分野以外は、空港会社が創意工夫できるようにすべきではないか。

国際拠点空港における発着回数の設定・配分について

国際拠点空港の発着回数については、管制・施設能力等の制約を考慮し、航空機の安全・定時運航及び我が国の航空権益の確保等を勘案して、国が設定・配分している。



我が国における運輸事業等の事業運営に関する制度

	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

	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：プライスカップ)	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)