

参考資料

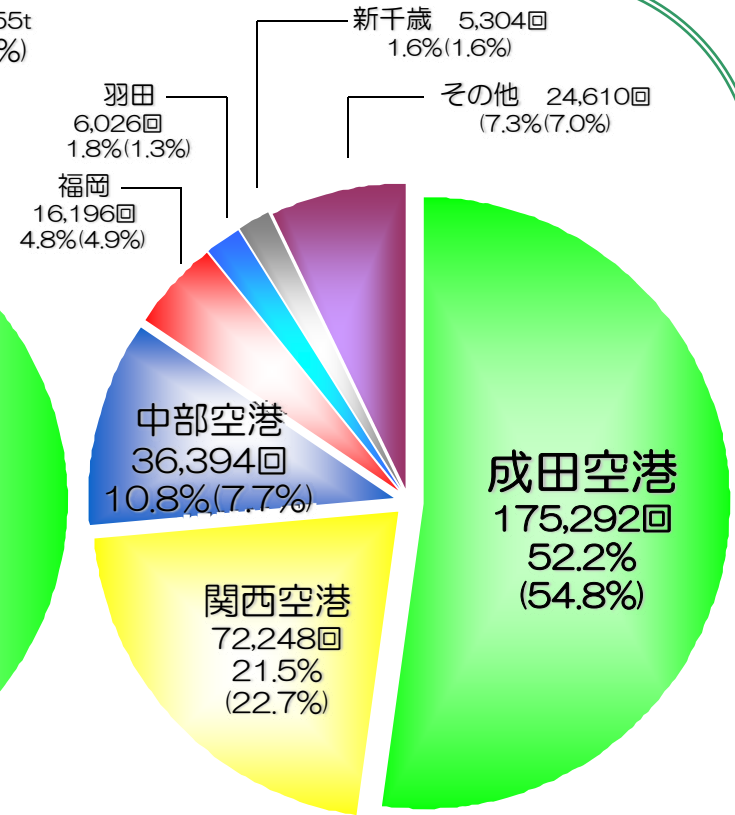
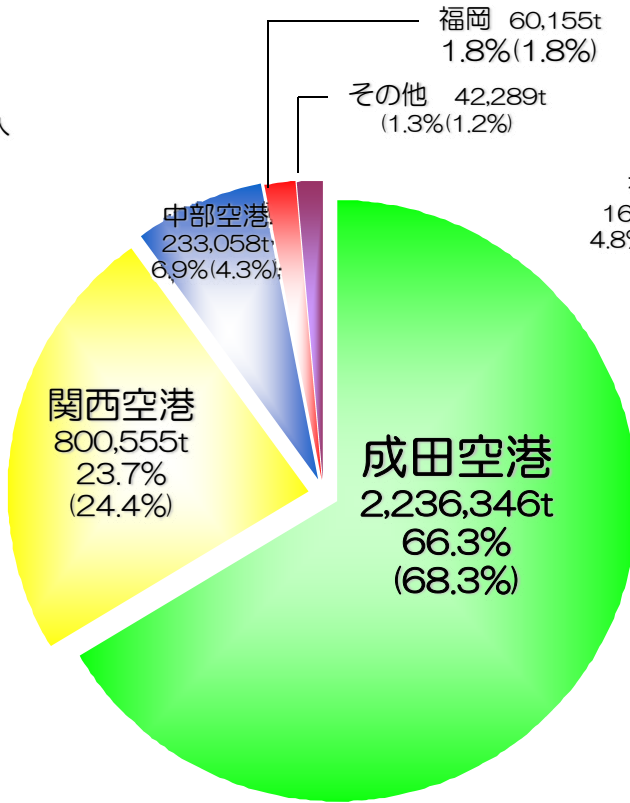
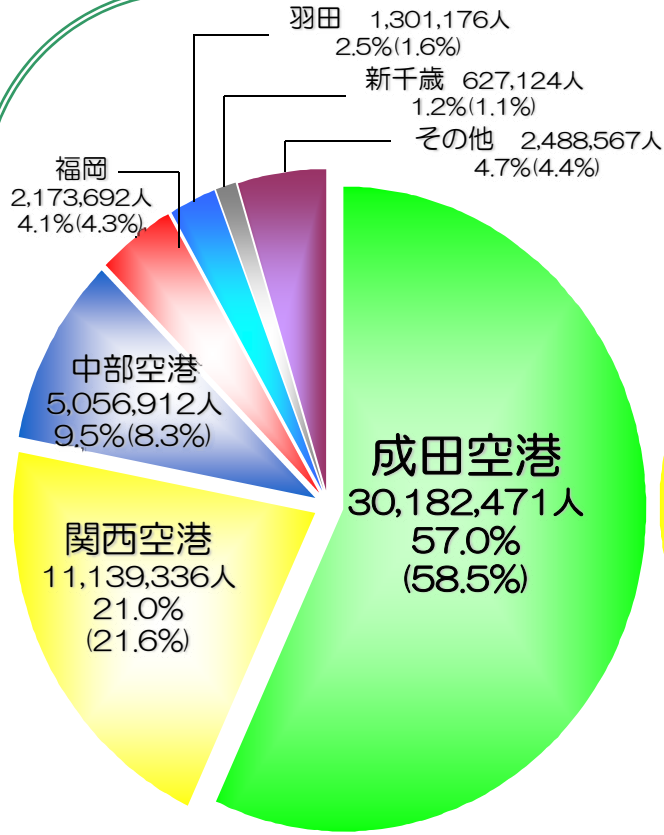
平成19年 3月15日

<目次>

- | | |
|------------------|----|
| 1 . 国際拠点空港の現状等 | 1 |
| 2 . 特殊法人等改革の経緯 | 11 |
| 3 . 海外における空港の民営化 | 13 |
| 4 . 我が国における他事業の例 | 20 |
| 5 . その他 | 25 |

1. 国際拠点空港の現状等

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)

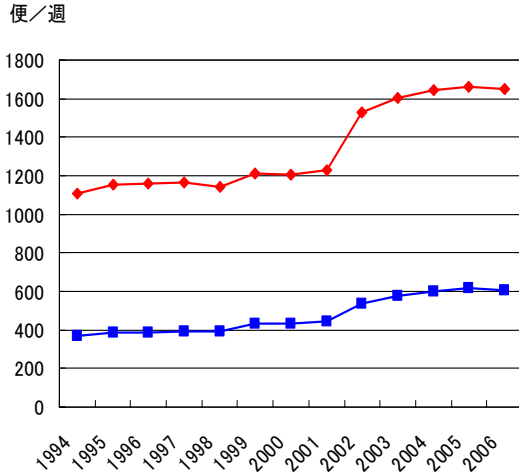
航空機発着回数 336,070回
(前年度比5.6%増)

※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。

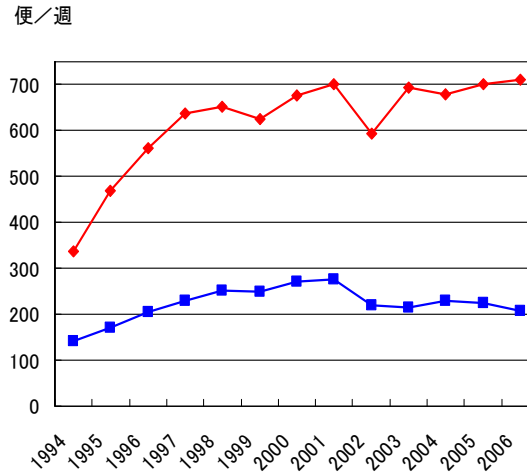
成田空港、関西空港、中部空港の国際線発着便数の現状

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。

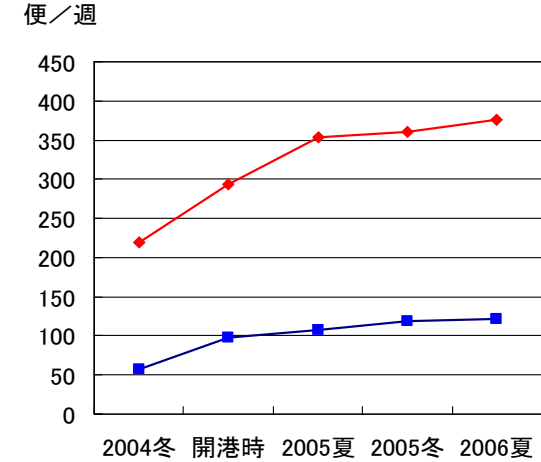
成田空港



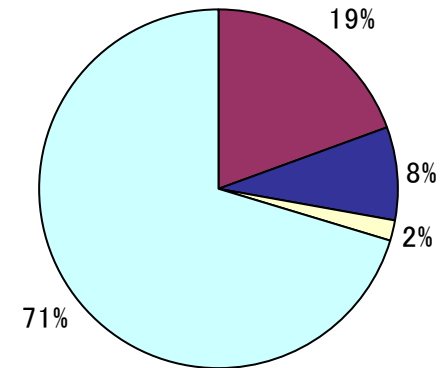
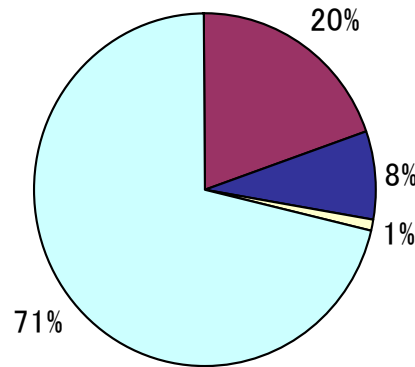
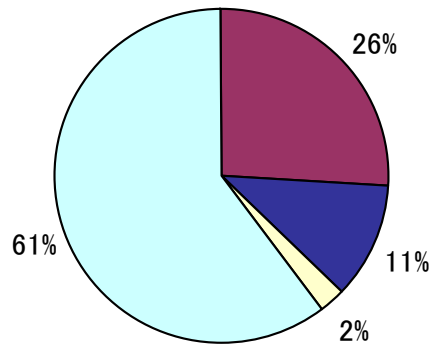
関西空港



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

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

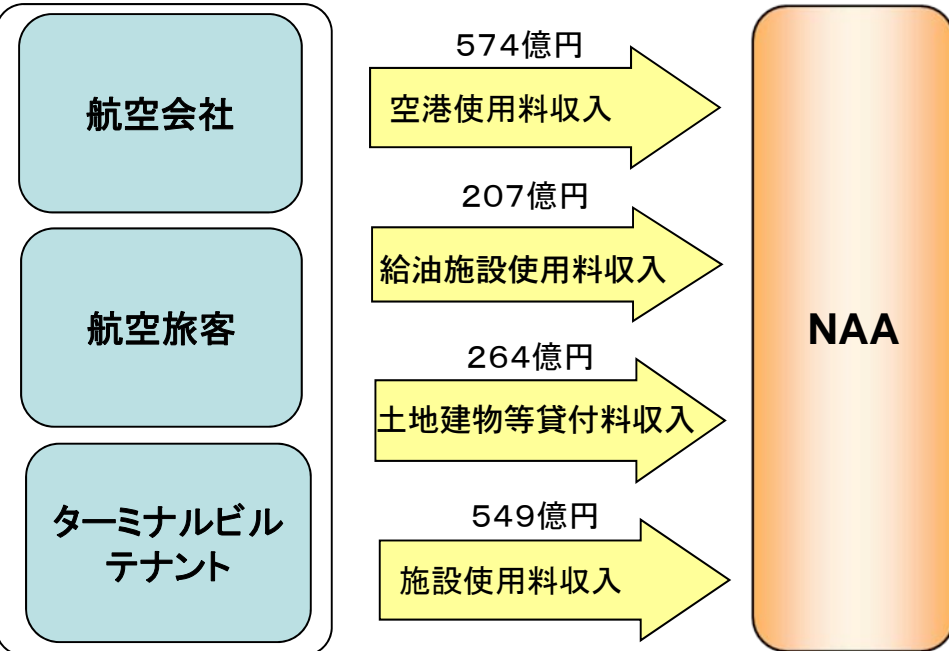
滑走路整備中 供用

※ 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)。

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)



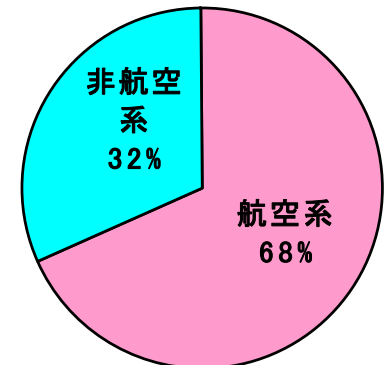
料金体系(H17.10.1~)

- 着陸料 : 平均単価1,891円/ト_ン
※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_ン
6時間以降24時間毎200円/ト_ン
- 給油施設使用料 : 3.49円/リ_{ット}
- 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



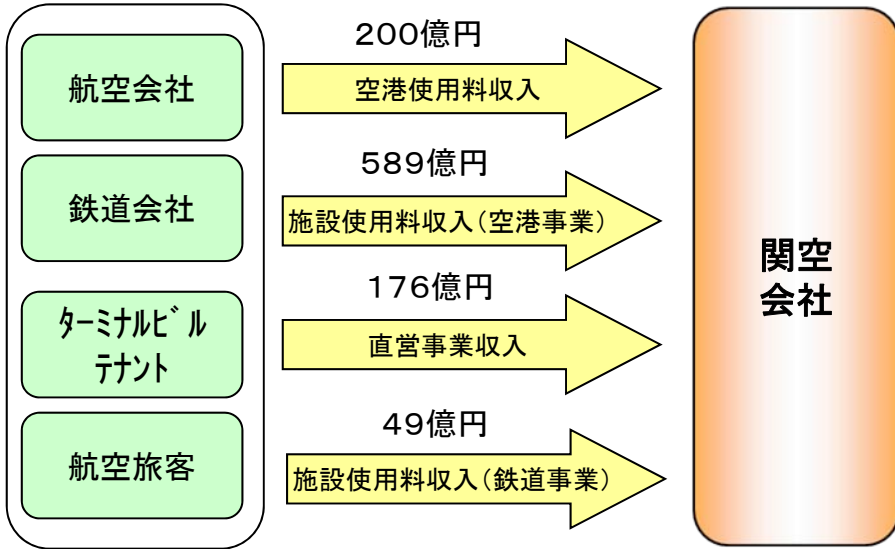
【資本構成】(単体)

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

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)

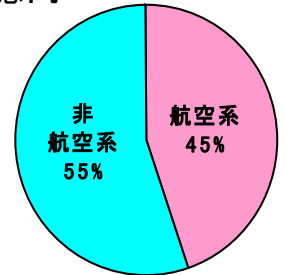


料金体系

着陸料 : 2,090円/トン(国際線)
 1,900円/トン(国内線)
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 : 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



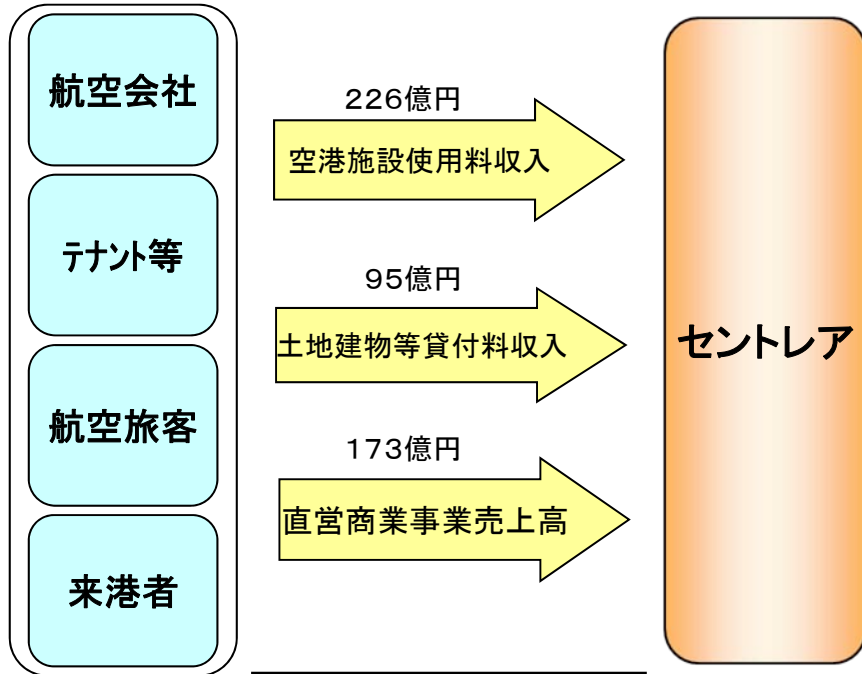
【資本構成】(単体)

● 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%

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(株)、中部国際空港情報通信(株)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

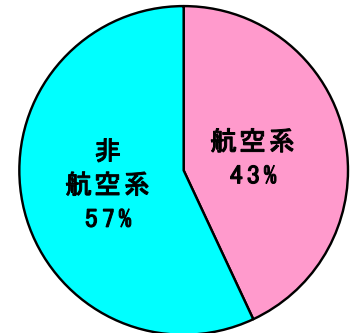
- 着陸料 : 1,660円/ト (国際線・国内線 同一料金)
- 停留料 : 200円/ト (24時間毎、6時間未満無料)
- 給油施設使用料 : 3.5円/リットル
- 旅客施設使用料 : 2,500円/人 (国際出発旅客)
200円/人 (国内出発・到着旅客)

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%

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

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

成田国際空港における雇用の状況

成田空港では2005年11月1日現在、約4万7千人が働いているが、そのうち約4万人（約85%）は千葉県在住であり、空港周辺地域からの勤務者も多い。

<自治体名>
空港従業員数
【世帯数(人口)】

<栄町>
935人(9世帯に1人)
【7,973世帯(24,378人)】

<成田市>
15,133人(3世帯に1人)
【47,205世帯(121,150人)】

<神崎町>
206人(10世帯に1人)
【2,085世帯(6,705人)】

<多古町>
634人(8世帯に1人)
【5,095世帯(16,950人)】

<富里市>
3,527人(5世帯に1人)
【18,615世帯(51,373人)】

<芝山町>
374人(7世帯に1人)
【2,451世帯(8,387人)】

<横芝光町>
405人(20世帯に1人)
【8,211世帯(25,982人)】

周辺2市5町計
約2万1000人

※ 各自治体の人口、世帯数：平成17年国勢調査市区町村人口及び世帯数(千葉県速報値)

2. 特殊法人等改革の経緯

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、企業的経営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③

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事とし、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。

3. 海外における空港の民営化

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。

海外における空港に関する基本計画・長期計画①

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%)	—	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与するが、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②

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	JFK⑰	コペンハーゲン⑱	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%)
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	<ul style="list-style-type: none"> 滑走路の数、長さ 空港敷地面積 運用時間 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 滑走路、ターミナル、駐機場、貨物システムの能力 環境、安全、警備に関する方針 	<ul style="list-style-type: none"> 空港の能力拡張計画 新ターミナル フィウミチーノ、ジャンピエーノの合計で約6.6億ユーロ 	<ul style="list-style-type: none"> 空港の能力拡張計画、非航空系事業、環境対策等
備考	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 		<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。

※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①

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	フランクフルト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%)	—	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②

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	JFK⑰	コペンハーゲン⑱	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%) フェロリアル(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は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

※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資本に関する制度の事例①

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	チャンキ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%)	—	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

※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資本に関する制度の事例②

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	JFK⑰	コペンハーゲン⑱	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%) フェロリアル(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	—	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

4. 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	法令に列挙	法令に列挙	—	法令に列挙	—	×	—	—	法令に列挙	法令に列挙	法令に列挙
	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：× 関空：1/2
	外資規制	1/3	×	—	×	—	×	—	—	×	×	×
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	×	×	×	×	×	
	(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：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		<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	<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、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勘案。</p>	<p>（特定投資家規制） 領空主権の観点から国内航空運送（カポタージュ）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>

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：ブライスカップ)	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)

5. その他

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。

三空港会社の貸借対照表比較（平成17年度連結決算ベース）

関西国際空港株式会社

【資産の部】	【負債の部】
20,400	14,800
固定資産 19,700	社債 7,700
空港島 7,000	
連絡橋 1,500	長期借入（有利子） 4,300
空港施設 3,100	
建仮（2期島） 8,100	長期借入（無利子） 2,400
	その他 400
	【資本の部】
	5,600
	資本金 7,900
	利益剰余金 △2,300
流動資産等 700	

（単位：億円）

成田国際空港株式会社

【資産の部】	【負債の部】
9,900	8,000
固定資産 9,300	有利子負債 5,500
流動資産等 600	無利子負債 1,300
	その他 1,200
	【資本の部】 1,900
	資本金・資本準備金 1,500
	利益剰余金 400

中部国際空港株式会社

【資産の部】	【負債の部】
5,500	4,700
固定資産 5,400	有利子負債 3,000
流動資産等 100	無利子負債 1,700
	その他 100
	【資本の部】 800
	資本金 840
	利益剰余金 △30

（注1）「流動資産等」は流動資産及び繰延資産 （注2）航空局調べ。なお、各項目は百億円未満四捨五入。

資本金 840
利益剰余金 △30

三空港会社の損益計算書比較（平成17年度連結決算ベース）

成田国際空港株式会社

（単位：億円）

経常利益	321	売上	1,712
支払利息	97	航空系収入	1,163
減価償却費	479		
経費等	815	非航空系収入	549

関西国際空港株式会社

経常利益	92	補給金	90
支払利息	229	売上	1,046
減価償却費	291	航空系収入	466
		非航空系収入	579
経費等	524		

中部国際空港株式会社

経常利益	23	売上	526
開業費償却	18	航空系収入	226
支払利息	49		
減価償却費	145	非航空系収入	300
経費等	291		

（注1）「経費等」は上記以外の経費と営業外収益の差。

（注2）航空局調べ。なお、各項目は億円未満四捨五入。

関西三空港（関空、伊丹、神戸）のあり方について

平成17年11月 関西3空港懇談会にて航空局より説明し了承

関西3空港については、関空二期2007年限定供用、大阪国際空港の運用見直し、神戸空港の開港を踏まえた上で、関空を核としつつ、伊丹、神戸を加えた3空港をトータルとして最適運用を図るという観点から、以下のように運営されていくことが適当と考えている。

関西国際空港は西日本を中心とする国際拠点空港であり、関西圏の国内線の基幹空港。国際線が就航する空港は、今後とも関空に限定することが適当。2007年の2期限定供用に向けては、平成16年12月の大臣合意を踏まえ、2007年度13万回程度、2008年度13.5万回程度の発着回数を確保すべく、利用促進が大きな課題。現在、関西国際空港全体構想促進協議会による「関西国際空港集客・利用促進事業」や地元企業による「関空利用促進宣言」などの取り組みがなされているところであるが、引き続き、地元経済界、自治体、関空会社が一体となって、関空の集客・利用促進を実施。

伊丹空港は国内線の基幹空港。環境と調和した都市型空港とするという観点から、平成16年に運用見直しの方針を決定した。これにより、発着回数は総枠370（うちジェット枠については200）を上限、運用時間は7時から21時までの14時間。また、空港整備法上の位置付けに関しては、空港整備法上の空港種別の在り方の見直しの必要性等の論点を踏まえ、第2種A空港への変更につき、次期社会資本整備重点計画の策定の中で、交通政策審議会航空分科会において検討を行う。

神戸空港は150万都市神戸及びその周辺の国内航空需要に対応する地方空港。運用時間は15時間。3空港間の役割分担を踏まえつつ、安全かつ円滑な航空機の運航の観点から、1日の発着回数は60回、年間の発着回数は2万回程度が上限となる。

定期航空路線一元化に係る大臣間合意について

中部国際空港の整備について

一、平成十〇年度に予算において、中部圏の新たな拠点空港として中部国際空港の整備に着手することとし、所要の実施設計調査費を計上するとともに、同空港の設置・管理のための事業種主体の設立を図ることとする。

二、事業主体は、民間が出資金の五〇％を拠出する株式会社とし、法律に基づき、運輸大臣が中部国際空港の設置・管理者として指定するものとする。同株式会社に対しては、国及び地方公共団体が各々出資金の四〇％及び一〇％を拠出する。

三、今回着手する事業については、

① 総事業費は、七、六八〇億円（平成八年度価格）とし、原則としてこれを限度とする。

② 右記の総事業費に対する無利子資金の割合は、四〇％とし、国と地元（地方公共団体及び民間）の負担割合は、二対一とする。

四、現名古屋空港における国内・国際定期航空路線については、中部国際空港の開港時に同空港へ一元化するものとする。

五、定期航空路線一元化後の現名古屋空港のあり方については、現在同空港を自衛隊が使用していること、愛知県においてゼネラル・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等を踏まえ、関係者間で協議、調整を行い、用地の処分等所要の措置を講ずるものとする。

平成九年一月二四日

大蔵大臣 三塚 博

運輸大臣 藤井 孝男