

# 成田空港の現状について

大規模な内陸空港

騒音対策が不可欠

- ・民家防音工事実績4298世帯
- ・移転補償戸数実績866世帯
- ・騒音対策費年額約50億円
- ・周辺対策交付金年額約40億円

空港建設以来の経緯もあり、発着回数増加は地元との協議が必要



## 発着枠拡大の推移

13.5万回/年

【～2002年】

- ・用地買収の問題から平行滑走路が未整備であり、A滑走路一本での運用であった。

20万回/年

【2002年～】

- ・暫定平行滑走路を整備し、供用滑走路を2本としたことにより、円卓会議の合意事項(1994年)を踏まえ、発着枠の拡大を地元の了解を得て実施。

### 発着枠の有効活用

満杯状態となっている発着枠の有効活用のため、以下の措置を講じている。

- ・前年同期における利用率が80%未満であった発着枠については航空会社から回収して再配分するルール(「use it or lose it」ルール)を適用。
- ・2006年冬期スケジュールでは、未使用の国内線枠を国際線枠に転用。

22万回/年

- ・北伸の完成する2010年に2万回増加することについて、延べ100回以上におよぶ説明会を開くなど、厳しい地元調整を1年かけて行い、昨年9月に了解を得たところ。
- ・地元了解の内容の騒音対策の拡充の実施等には、手続きに1年程度を要する見込み。

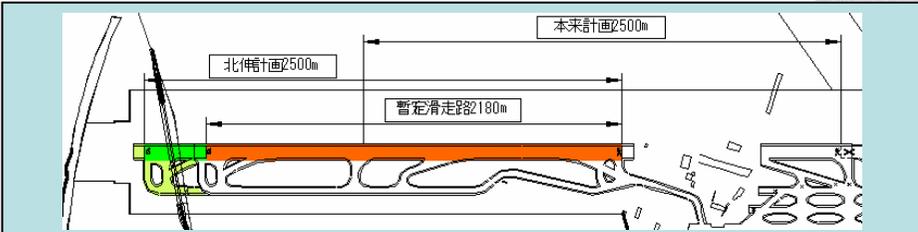
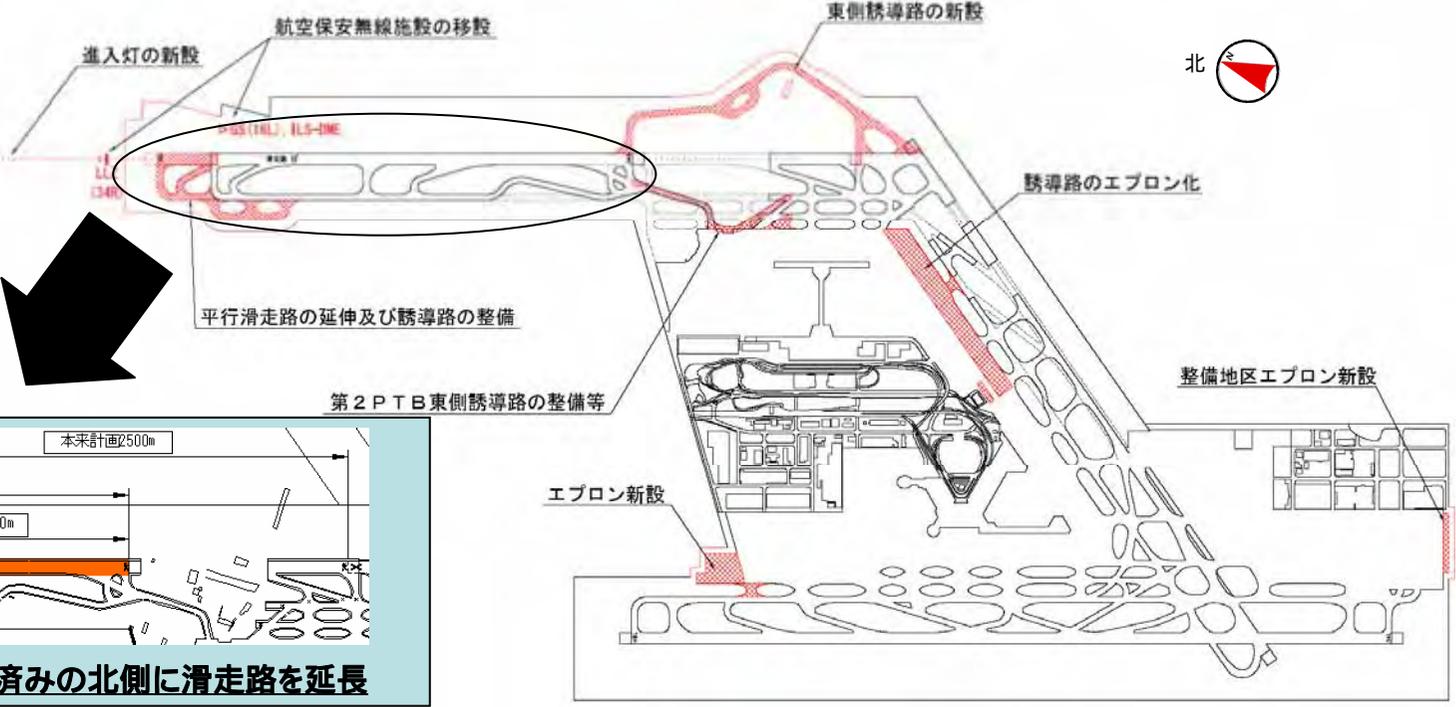
# 成田国際空港の整備

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

## 整備計画の概要

### 【スケジュール】

06年9月11日 許可  
 9月15日 着工  
 09年度末 供用開始予定



未買収地を避けて既に用地取得済みの北側に滑走路を延長

## 整備効果

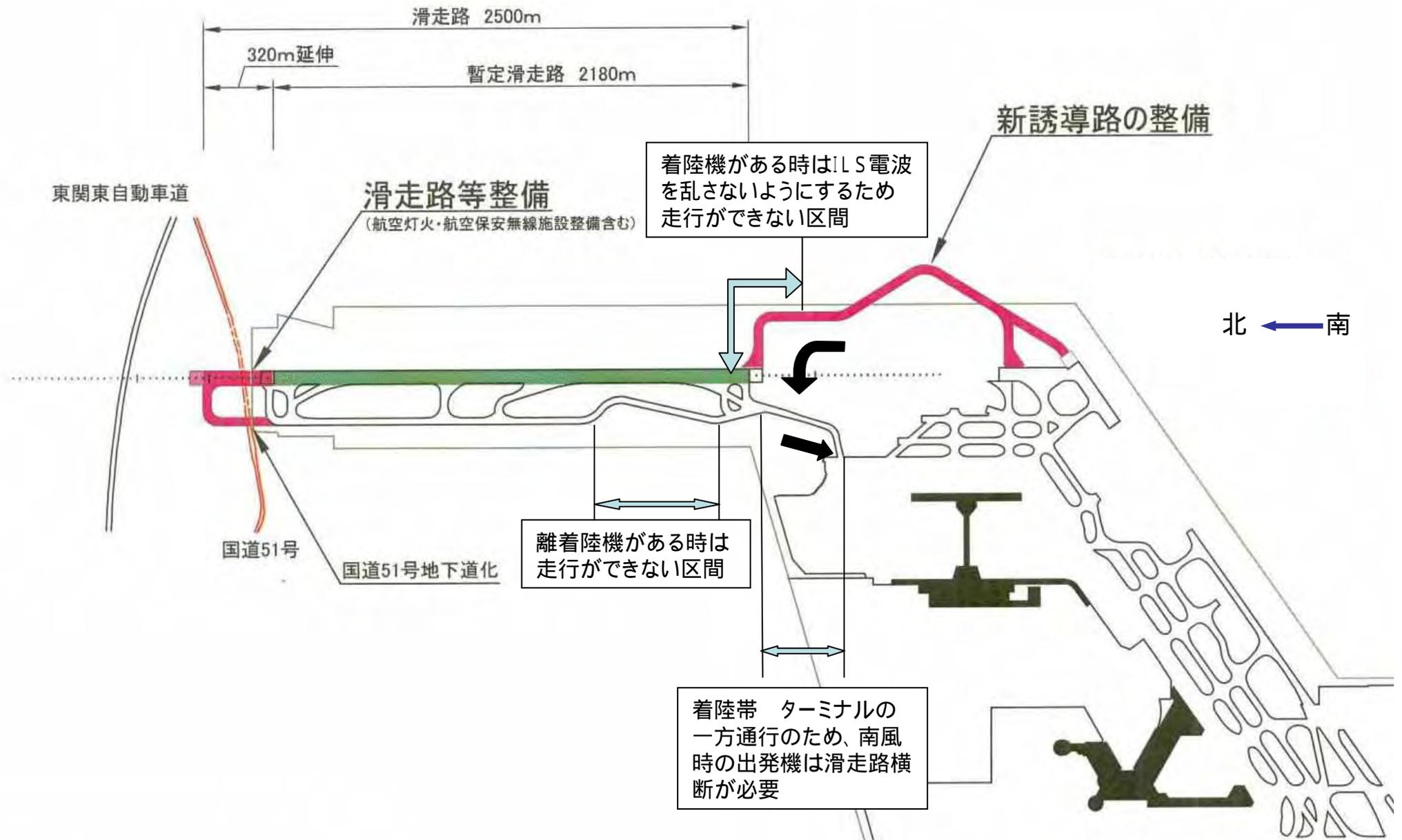
### 1. 平行滑走路の機材制約の緩和

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

### 2. 成田空港の発着可能回数の増大

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

# 北側延伸による2500m平行滑走路施設計画



# 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。
- ・ なお、この報告は、交通政策審議会航空分科会に報告し、同分科会での審議を経て、6月頃を目途にとりまとめる予定の答申に反映されていく予定。

## 2. 懇談会報告の概要

空港会社の完全民営化を進めるに当たっては、経営の自主性を確保し、創意工夫を発揮できるようにすることが必要であるが、国際拠点空港の公共的な役割や事業特性（独占、代替不可能）から、すべてを自由に委ねることについては、次のような課題や懸念がある。

このため、これを解決し、完全民営化が所期の効果を発揮できるようにするべきであり、今後、詳細な制度設計について検討していくこととされた。

- (1) 国際拠点空港政策を踏まえた空港機能の拡充
- (2) 適正な料金水準の確保
- (3) 適正な資本構成の確保
- (4) 環境対策等の適切な実施の確保 等

## 3. 懇談会の検討経緯と今後の進め方

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

平成19年4月 交通政策審議会航空分科会に報告（予定）

平成19年6月 交通政策審議会航空分科会とりまとめ（予定）

# 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

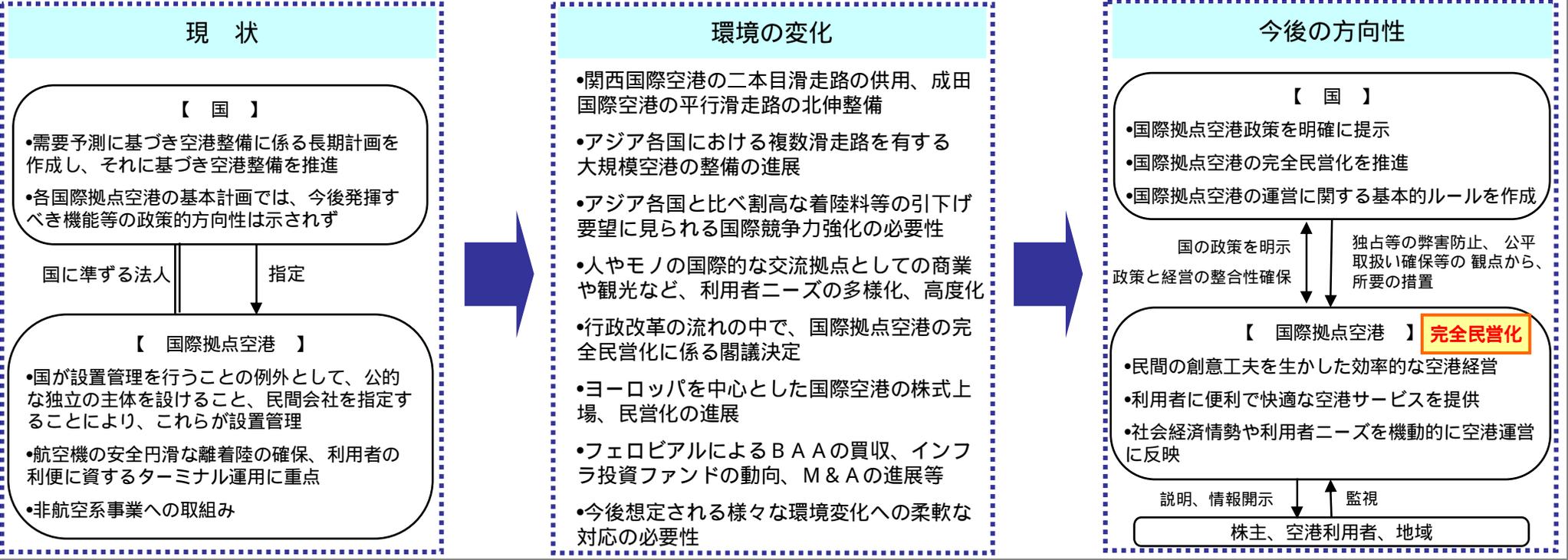
## 国際拠点空港の事業特性

- 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

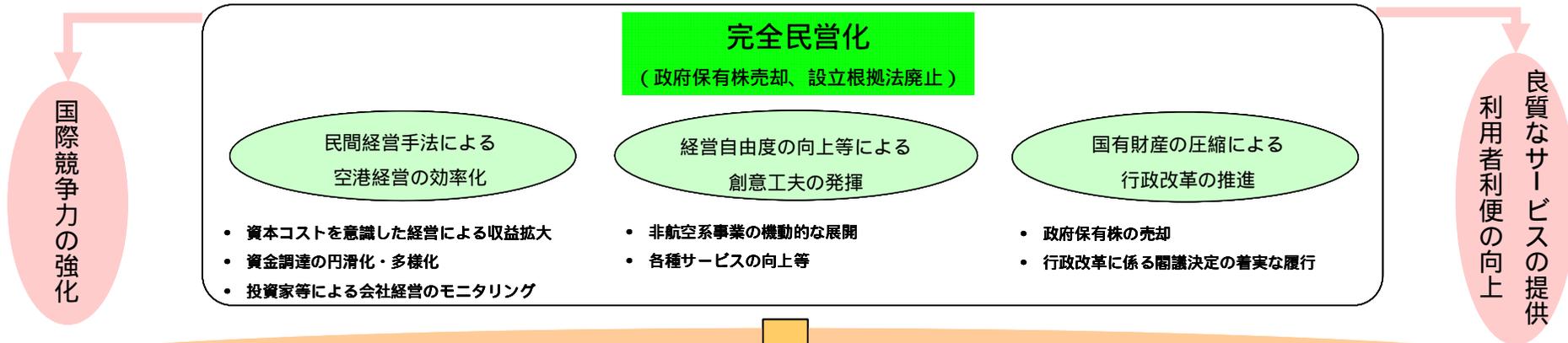
## 国際拠点空港の果たすべき機能

- 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

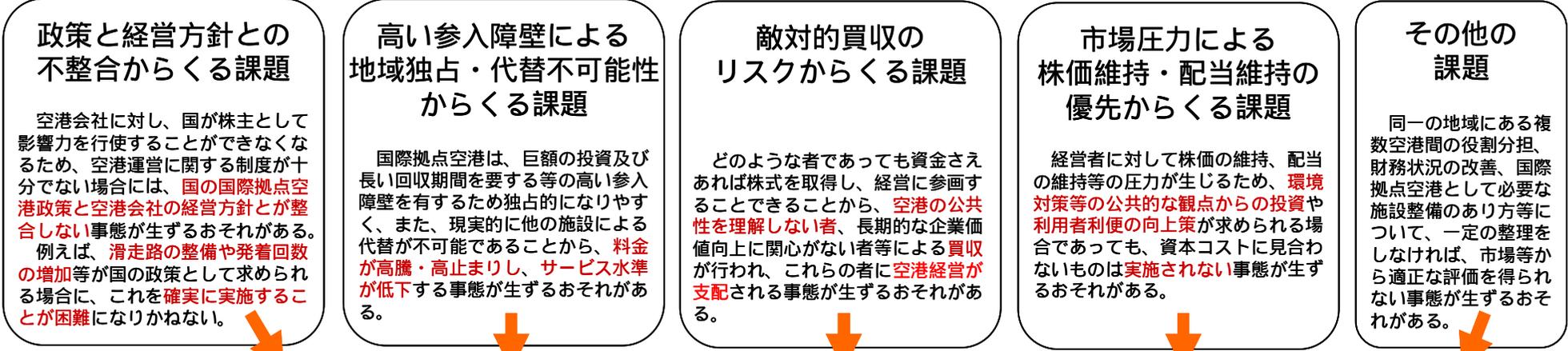
## 国際拠点空港政策の現状と環境の変化を踏まえた今後の方向性



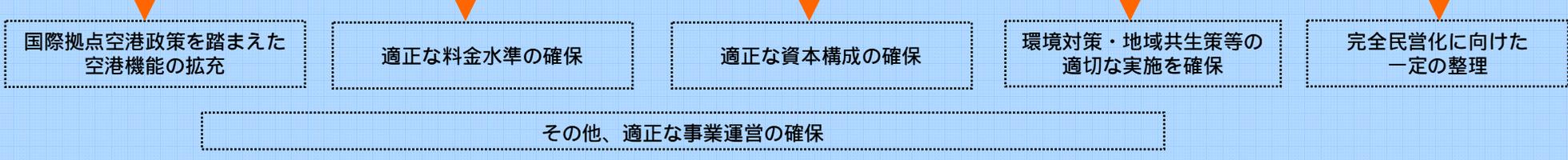
# 国際拠点空港の完全民営化を円滑に進めるに当たっての課題とその解決の方向



## 完全民営化を円滑に進めるために提起されている課題



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。



# 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
- 公園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

## 世界の主要空港に関する制度

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	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
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

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。

# 世界の主要空港に関する制度

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	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%)	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%) フェビアル(21%) ホッチェフ空港建設(10%) オンドリオ年金基金(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
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)
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