

平成 25 年 度

航 空 局 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

平成 24 年 9 月

国 土 交 通 省 航 空 局

目 次

・	平成25年度航空局関係概算要求の基本方針	1
・	平成25年度航空局関係（公共）概算要求総括表	2
・	平成25年度航空局関係（公共）概算要求の概要	3
	【個別事業の概要】	
	1．国際競争基盤としての空港の機能拡充・強化	
	（1）首都圏空港（東京国際空港（羽田））	4
	（2）首都圏空港（成田国際空港）	5
	（3）近畿圏・中部圏空港	6
	（4）一般空港等	7
	（5）空港等機能高質化事業	8
	（6）国管理空港の経営改革	9
	2．航空における安全・安心の確保	
	（1）航空路整備事業	10
	（2）航空安全・保安対策	11
	3．空港周辺地域との共生と離島航空路線の確保維持	
	（1）空港周辺環境対策事業	13
	（2）離島の航空輸送等の確保	13
・	平成25年度航空局関係（非公共）概算要求総括表	14
	航空局（非公共）概算要求の主要事項	15
参考	平成25年度航空局税制改正要望	16

参考資料	・ 空港整備勘定の歳入・歳出規模（平成25年度要求額）	19
	・ 空港整備勘定のしくみ	19
	・ 歳入の推移	20
	・ 一般空港等関係予算の推移	20
	・ 日本再生戦略・工程表（航空関係部分抜粋）	21
	・ 首都圏空港（羽田・成田）の年間発着枠の増加について	22
	・ オープンスカイの進捗状況	22
	・ 新関西国際空港について（大臣間合意）	23
	・ 国管理空港の経営改革について	23
	・ 航空ネットワーク維持振興のための支援措置	24
	・ 離島航空路線維持対策	25
	・ 空港分布図	26

平成25年度航空局関係概算要求の基本方針

平成25年度概算要求は、下記の基本方針により、日本再生戦略(平成24年7月31日閣議決定)等に基づく施策を推進するとともに、航空の安全・安心の確保に必要な事業に重点化を図ります。

(1) 首都圏空港の強化

日本再生戦略(平成24年7月31日閣議決定)等に基づき、首都圏空港を含む徹底的な航空自由化(オープンスカイ)を着実に進めるために、我が国のボトルネックとなってきた首都圏空港(羽田・成田)の容量拡大や運用制限緩和の実現を図ることで、ビジネス・観光両面における都市間競争力を強化し、我が国にヒト・モノ・カネを積極的に呼び込む原動力とする。

具体的には、羽田空港における国際線9万回への増枠に必要な国際線地区の拡充、発着容量44.7万回への増枠に必要なエプロン等の整備、深夜早朝時間帯の長距離国際線の輸送能力増強に必要なC滑走路延伸事業等の整備及び成田空港における発着容量30万回への増枠に必要な管制機器の整備について、「日本再生戦略」に関連する事業として「重点要求」を行い、首都圏空港の強化を図る。

(2) 防災対策・安全対策等の推進

東日本大震災による被災を教訓とし、発生率が高いとされる大規模地震等の災害に対応するための復旧・復興対策を推進するとともに、緊急物資等輸送拠点としての機能確保を図るため、航空輸送上重要な空港等について最低限必要となる滑走路等の耐震化を推進する。

また、航空交通の更なる安全確保を図るため、ヒューマン・エラー等による事故・トラブルを未然に防止する観点から滑走路誤進入対策等の航空機の安全運航に不可欠な事業等を着実に実施するとともに、ハイジャック・テロ対策等の航空保安対策の向上を推進する。

平成25年度航空局関係(公共)概算要求総括表

< 平成25年度自動車安全特別会計 空港整備勘定収支 >

(単位:億円)

歳 入		歳 出	
他 会 計 よ り 受 入	761 (731)	空 港 整 備 事 業	1,409 (1,394)
一 般 会 計 よ り 受 入	746 (707)	首 都 圏 空 港	1,082 (1,071)
う ち 重 点 要 求	123 (-)	東 京 国 際 空 港 (羽 田)	1,037 (1,058)
う ち 日 本 再 生 重 点 化 措 置	- (118)	成 田 国 際 空 港	45 (13)
東日本大震災復興特別会計 よ り 受 入	15 (24)	近 畿 圏 ・ 中 部 圏 空 港	89 (87)
う ち 復 興 庁 計 上 分	- (7)	一 般 空 港 等	184 (185)
空 港 使 用 料 収 入	1,959 (1,923)	空 港 等 機 能 高 質 化 事 業	52 (49)
雑 収 入 等	545 (527)	空 港 経 営 改 革 推 進	2 (2)
		航 空 路 整 備 事 業	174 (174)
		航 空 安 全 ・ 保 安 対 策	247 (152)
		空 港 周 辺 環 境 対 策 事 業	38 (35)
		離 島 航 空 事 業 助 成	5 (-)
		空 港 等 維 持 運 営 費 等	1,392 (1,426)
合 計	3,265 (3,181)	合 計	3,265 (3,181)

()内は前年度予算

(注) 1. この表には、一般会計に計上の工事諸費を含む。

2. 歳出には平成24年度予算に計上の「日本再生重点化措置」118億円、平成25年度要求に計上の「日本再生戦略」に係る「重点要求」123億円を含む。その内訳は次のとおりである。

東京国際空港(羽田)98(106)億円、成田国際空港25(12)億円。

3. 歳出の航空安全・保安対策には、「復旧・復興対策」分15(27)億円を含む。

4. この表には、平成13年度二次補正において措置されたNTT-A資金の償還関係の26(26)億円を含まない。

5. 計数は端数処理の関係で合計額に合致しない。

平成25年度航空局関係(公共)概算要求の概要

区 分	平成25年度 要 求 額 (億円)	前 年 度 予 算 額 (億円)	事 業 概 要 等
1. 国際競争基盤としての空港の機能 拡充・強化			
(1) 首都圏空港(東京国際空港(羽田)) 事業費	206	155	・ C滑走路延伸事業、エプロン新設・改良、CIQ庁舎増設、航空保安施設の更新・改良、空港アクセス道路改良等(注1) (「重点要求」98億円を含む)
借入金元利償還	831	903	・ 借入金償還721億円、利払費110億円
(2) 首都圏空港(成田国際空港) 国直轄	45	13	・ 航空保安施設の整備等(「重点要求」25億円を含む)(注1) 参考:成田国際空港株の事業費は約617億円
(3) 近畿圏・中部圏空港 関西国際空港 ・ 大阪国際空港	75	80	・ 新関西国際空港(株)への補給金の交付 ・ 航空保安施設の整備(国直轄)(注1)
中部国際空港	14	7	・ 飛行検査機拠点の整備(国直轄)
(4) 一般空港等(注2)	184	185	・ 基本施設、航空保安施設の更新・改良等
(5) 空港等機能高質化事業	52	49	・ ターミナル地域再編事業等
(6) 国管理空港の経営改革	2	2	・ 先行的に運営委託等の手続きを開始する候補となる空港について、民間事業者への運営委託手法等の具体的検討等
2. 航空における安全・安心の確保			
(1) 航空路整備事業	174	174	・ 安全で効率的な飛行を実現するための整備
(2) 航空安全・保安対策	247	152	・ 空港の耐震化等(注1) ・ 航空管制業務等の安全性の確保 ・ 航空保安対策の向上
3. 空港周辺地域との共生と離島航空 路線の確保維持			
(1) 空港周辺環境対策事業	38	35	・ 住宅防音工事、移転補償、緩衝緑地帯等整備等
(2) 離島の航空輸送等の確保	5	-	・ 航空機等購入費補助(機体補助金)

(注) 1. 本表において、羽田空港、成田空港及び関西空港における耐震化対策等は、1.(1)、(2)及び(3)の要求額には含まず、
「2.(2)航空安全・保安対策」の要求額に含む。

2. 那覇空港滑走路増設事業については、沖縄振興基本方針(平成24年5月11日内閣総理大臣決定)において、「現在行われている環境影響評価法に基づく手続が完了した後は、適切な財源の確保を前提とした第二滑走路の整備を図る」とされていることを踏まえ、空港整備勘定等の公共事業予算、その他の沖縄振興予算を活用することにより事業全体の財源を捻出することとし、事業着手に向けて、その詳細については、予算編成過程において引き続き関係省庁とともに検討を行う。

3. 計数は、端数処理の関係で合計額に合致しない。

1. 国際競争基盤としての空港の機能拡充・強化

(1) 首都圏空港(東京国際空港(羽田))

羽田空港は、国内航空交通の中心として国内49空港との間に1日約460往復(平成24年7月ダイヤ)、また国際航空交通では海外17都市との間にネットワークが形成され、国内・国際総旅客数で年間約6,400万人(平成23年度)の人々が利用しています。

平成25年度は、日本再生戦略等に基づき、24時間国際拠点空港化を推進し、平成25年度中の発着容量44.7万回及び国際線9万回への増枠等を達成するため、空港機能・利便性等の更なる向上を図ることとしています。

これにより、首都圏の交通利便性を向上させ、ビジネス・観光両面における都市間競争力を大幅に強化し、我が国にヒト・モノ・カネを積極的に呼び込む原動力とします。

併せて、地震発生率の高いとされる首都直下地震等への対応として羽田空港の更なる耐震化を推進し、地震災害時における空港機能の確保を図ります。

< 事業の概要 >

平成25年度予算では、国際線地区の拡充やC滑走路延伸事業を進めるほか、エプロンの新設、航空保安施設の更新・改良、空港アクセス道路改良等を実施します。

また、羽田空港の空港機能・利便性等の更なる向上を図るための検討調査を実施します。

25年度要求額 1,096(1,069)億円

事業費 265(166)億円 [うち重点要求98億円]
借入金償還経費 831(903)億円 元本含む

事業費には、航空安全・保安対策の羽田空港耐震化などの事業費を含む。

()内は前年度予算

【平成25年度 主要整備事項】

24時間国際拠点空港化の推進(国際線地区の拡充等)

【重点要求】

首都圏空港の強化(羽田:98億円)

【国際線地区の拡充】

国際線9万回への増枠に必要な整備

- ・エプロン増設・改良等
- ・CIQ施設の増設
- ・空港アクセス道路改良

【発着容量の拡大】

発着容量44.7万回への増枠に必要な整備

- ・エプロンの新設

【長距離国際線の輸送能力増強】

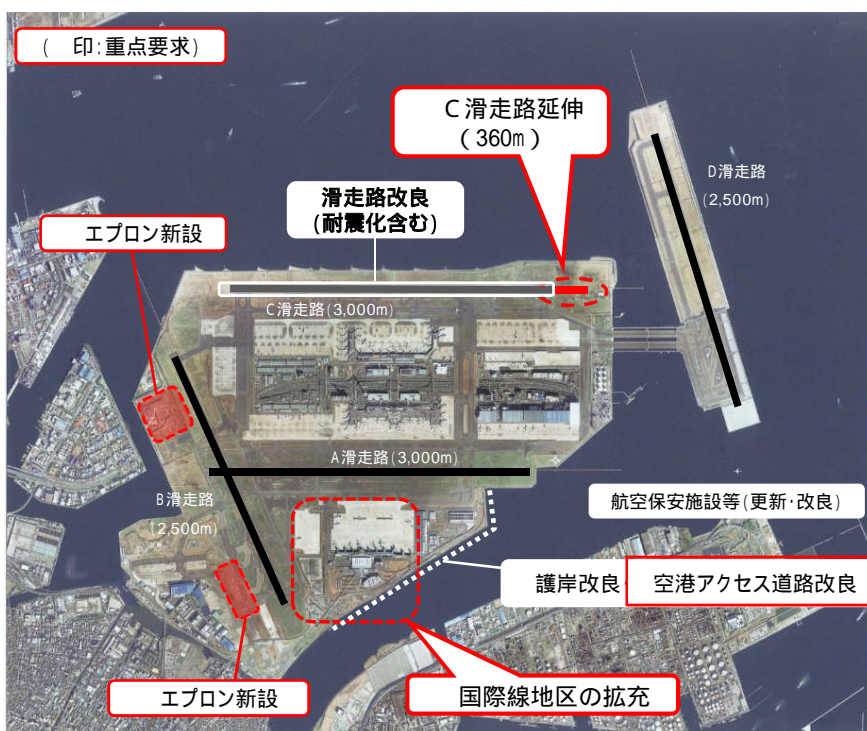
深夜早朝時間帯に就航する長距離国際線の大型化を可能

- ・C滑走路延伸事業

C滑走路供用開始時期の前倒し、事業効果の早期発現

【更新・改良】

老朽化に伴う施設・設備の更新



【羽田空港の耐震化】

地震発生率が高いとされる首都直下地震等に対し、空港運用の最も中心となるC滑走路の耐震化(早期に整備可能な2000m)を現在実施中の延伸事業に併せて確実に実施し、震災後も極力早期の段階で通常時の50%に相当する輸送能力を確保することにより拠点空港としての機能の確保を図ります。

(2) 首都圏空港(成田国際空港)

成田国際空港においては、平成22年10月の、国、千葉県、地元9市町、成田空港会社の間での、22万回から30万回への容量拡大に関する合意を踏まえ、管制方式の高度化や施設の拡充整備等により着実に容量拡大を行い、これを背景にオープンスカイを進め、国際線ネットワークを一層強化するとともに、国内フィーダー路線の拡充、LCC (Low-Cost-Carrier) やビジネスジェット等の新たなニーズへの対応強化等により、アジアのハブ空港としての地位を確立します。

このため、平成25年度は、航空機の出発・到着が集中するピーク時間帯の処理能力拡大に向けて、同時平行離着陸方式の効率的な運用に必要な監視装置の整備について重点要求するとともに、今後、旺盛な就航が見込まれるLCCに対応するため、LCC専用ターミナル(CIQ部分)の整備等を実施します。

<事業の概要>

平成25年度予算では、同時平行離着陸方式の効率的な運用に資する監視装置の整備やLCC専用ターミナル(CIQ部分)の整備等を行います。

25年度要求額 56(18)億円 [うち重点要求 25億円]

※()内は前年度予算

※事業費には、航空安全・保安対策の成田空港庁舎耐震対策等の事業費を含む。

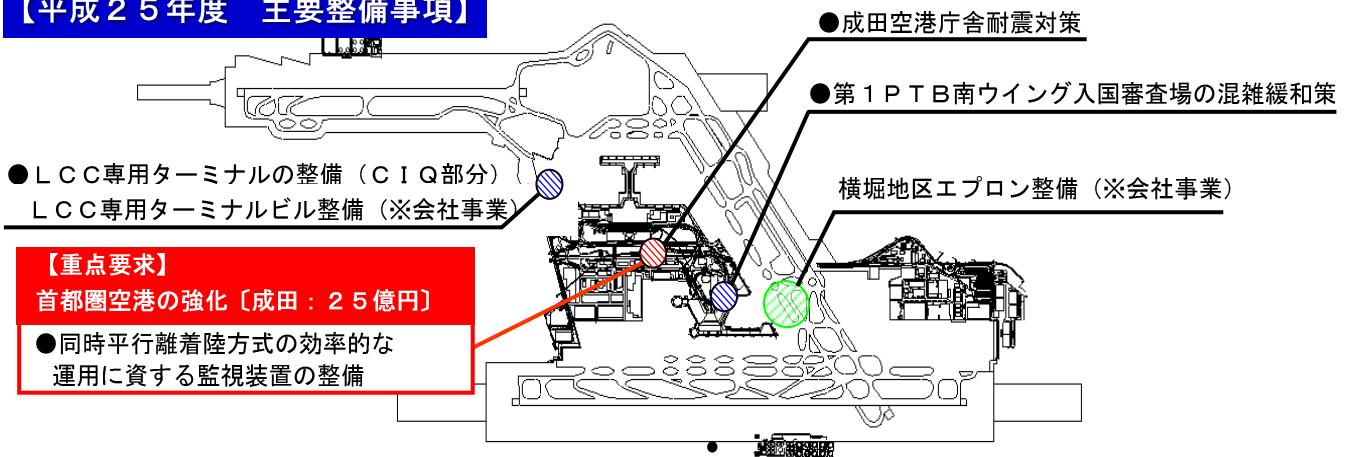
<参考>

○会社事業(約617億円)

平成25年度は、30万回化の実現に向け、エプロン等の基本施設、LCC専用ターミナルビルの整備等を実施していきます。

※会社事業費は、全て会社の自己財源で対応。なお、会社事業費及び事業内容は現在の見込み。

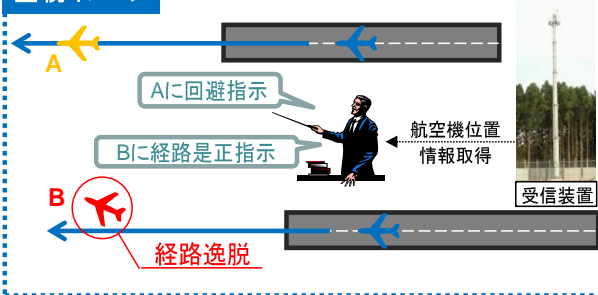
【平成25年度 主要整備事項】



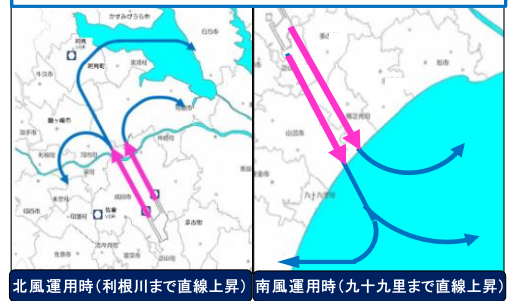
【重点要求】同時平行離着陸方式の効率的な運用に資する監視装置整備

○30万回への容量拡大(最短で平成26年度中)を実現するため、ピーク時間帯の処理能力拡大に必要な同時平行離着陸方式の効率的な運用に資する監視装置を整備。

監視イメージ



同時平行離着陸時の飛行ルートイメージ



【重点要求 合計】 首都圏空港の強化 123億円

(内訳(再掲))

羽田空港
成田空港

98億円
25億円

「日本再生戦略」関連部分

【観光立国戦略】・【国土・地域活力戦略】

(3) 近畿圏・中部圏空港

関西国際空港及び大阪国際空港においては、平成23年5月に、関西国際空港の国際拠点空港としての再生・強化並びに、関西国際空港と伊丹空港の適切かつ有効な活用を通じた関西圏の航空輸送需要の拡大を図ることを目的として「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律」が成立し、平成24年7月に、両空港の経営統合が実現したところです。今後は両空港の事業価値の向上を図り、できるだけ早期に事業運営権の売却（コンセッション契約）の実現を目指します。

平成25年度においては、新関西国際空港株式会社に補給金を交付するとともに、航空機の安全な運航を確保するため、老朽化が進んでいる航空保安施設の更新等を実施します。

中部国際空港においては、昨今の経済情勢の影響等により需要が低迷し、完全24時間化の早期実現が厳しい状況となっており、国際競争力の観点から、地元関係者の努力による需要の拡大を図りつつ、戦略的にフル活用を図っていくことが重要な課題です。

平成25年度においては、航空保安施設の更新のほか、飛行検査機拠点の羽田空港からの移転に伴う工事を実施します。

< 事業の概要 >

関西国際空港・大阪国際空港

関空・伊丹両空港の事業価値の向上を図り、事業運営権の早期売却（コンセッション契約）の取組を円滑化するため、新関空会社に補給金を交付するとともに、両空港の航空保安施設の更新等を実施します。

事業費には、航空安全・保安対策の関西国際空港庁舎耐震対策等の事業費を含む。

25年度要求額 78(83)億円
うち補給金額 40(69)億円

()内は前年度予算

中部国際空港

飛行検査機拠点の羽田空港からの移転に伴う工事を実施するとともに、航空保安施設の更新等を実施します。

25年度要求額 14(7)億円

()内は前年度予算

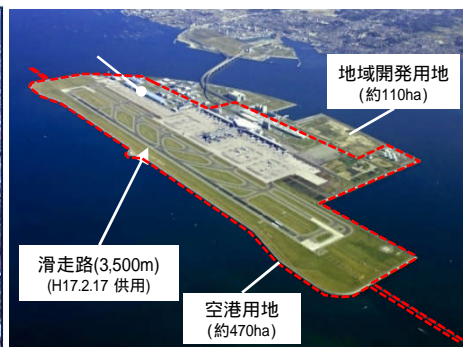
【関西国際空港】



【大阪国際空港】



【中部国際空港】



(4) 一般空港等

航空機の安全な運航を確保するため、老朽化が進んでいる施設において、予防保全的維持管理を踏まえた施設の更新・改良等を行います。

那覇、福岡空港については、抜本的な空港能力向上のため、滑走路増設に係る環境影響評価の手续を引き続き実施します。

また、那覇空港滑走路増設事業については、沖縄振興基本方針(平成24年5月11日内閣総理大臣決定)において、「現在行われている環境影響評価法に基づく手続が完了した後は、適切な財源の確保を前提とした第二滑走路の整備を図る」とされていることを踏まえ、空港整備勘定等の公共事業予算、その他の沖縄振興予算を活用することにより事業全体の財源を捻出することとし、事業着手に向けて、その詳細については、予算編成過程において引き続き関係省庁とともに検討を行います。

< 事業の概要 >

25年度要求額 184(185)億円

()内は前年度予算

既存空港の機能保持

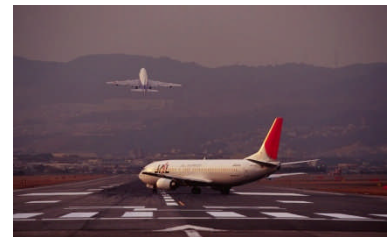
耐用年数等による画一的な老朽化更新ではなく、予防保全的維持管理を踏まえ、定期点検結果等を基に実態に即した更新・改良を実施し、既存空港の機能を健全な状態に保持します。



(老朽化した基本施設舗装)

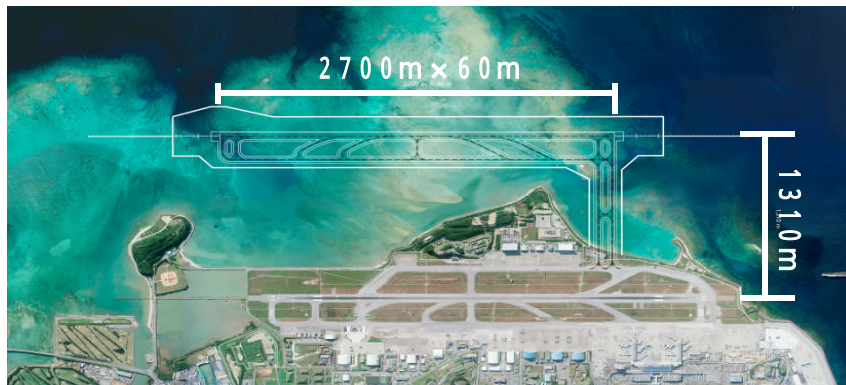


(予防保全的維持管理:点検実施状況)



(航空機の安全な運航確保)

那覇空港滑走路増設事業(新規)



処理容量:

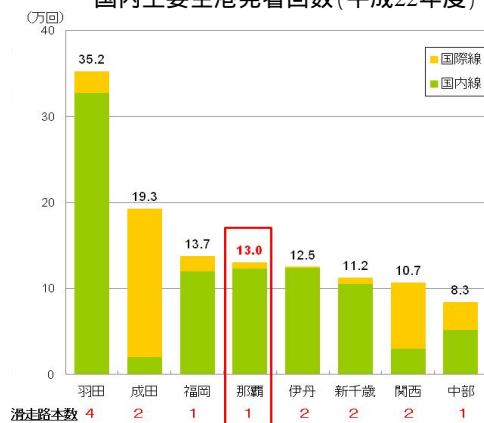
13.5万回/年→18.5万回/年

PIで示された日当たり容量に

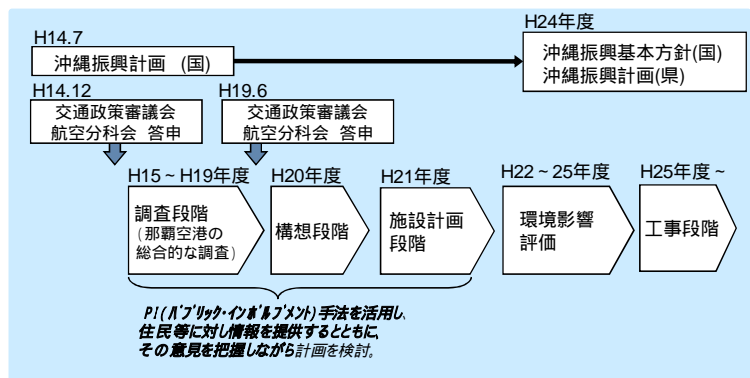
365日を掛けて算出

全体事業費:約1,900億円

国内主要空港発着回数(平成22年度)



手続の流れ



(5) 空港等機能高質化事業

我が国全体の国際競争力や空港後背地域の地域競争力の強化等のため、空港等の機能高質化を推進します。

< 事業の概要 >

25年度要求額 52(49)億円

()内は前年度予算

旅客の利便性向上等のため、ターミナル地域の改良等を実施します。

福岡空港 国内線ターミナル地域再編事業

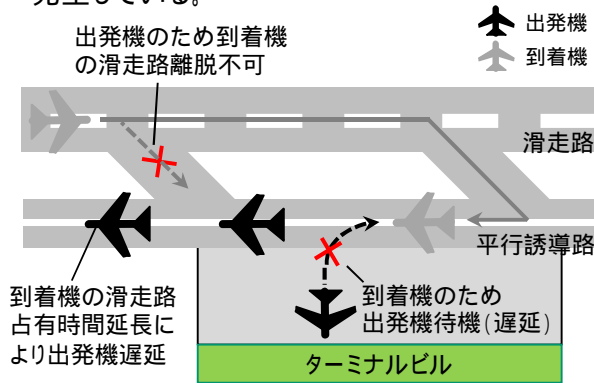
国内線ターミナル地域（東側）のエプロン誘導路部において、発着航空機の輻輳に伴う慢性的な遅延が発生。これを解消するため、エプロン誘導路を二重化します。



エプロン誘導路の混雑状況

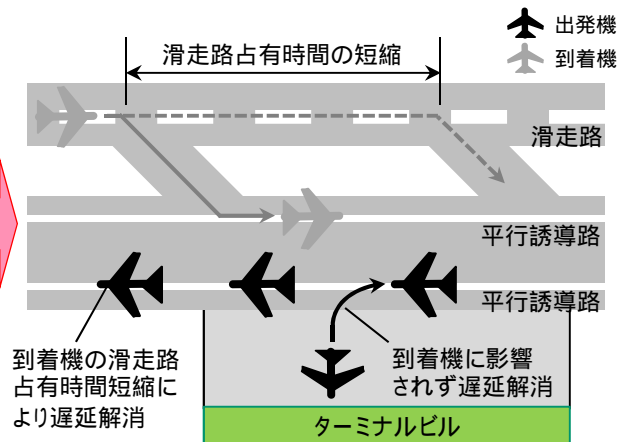
現 状

対面通行ができないため、混雑時に出発機と到着機との輻輳に伴う遅延・待機が慢性的に発生している。



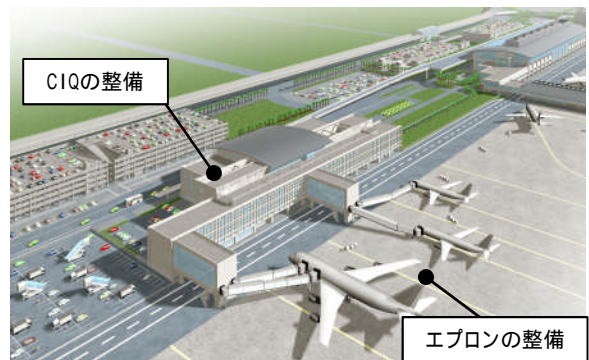
計 画

平行誘導路を二重化することにより、対面通行が可能となり、混雑が緩和される。



那覇空港 国際線ターミナル地域再編事業

増大する国際線旅客の利便性向上のため、ターミナルビル会社の国際線旅客ターミナルビル移転・拡張と合わせ、関連するCIQ施設及びエプロン等の整備を行います。



完成予想イメージ

航空管制については、航空交通量の増大や、航空機の性能向上に伴う国際民間航空機関の基準改訂に対応した改良等を行います。

国際間航空通信ネットワーク網の改良

国際線の運航に不可欠な飛行計画情報等を授受するために国際間で構築されている国際航空通信ネットワーク網について、国際民間航空機関が基準改定を行ったことを受け、隣接国と協調しつつ改良を行います。

(6) 国管理空港の経営改革

航空系事業と非航空系事業の経営一体化、PFI法の公共施設等運営権制度を活用した空港運営の民間委託等により国管理空港の経営改革を推進し、柔軟な着陸料体系の構築等を通じて地域活性化の核となる真に魅力ある空港の実現を目指します。

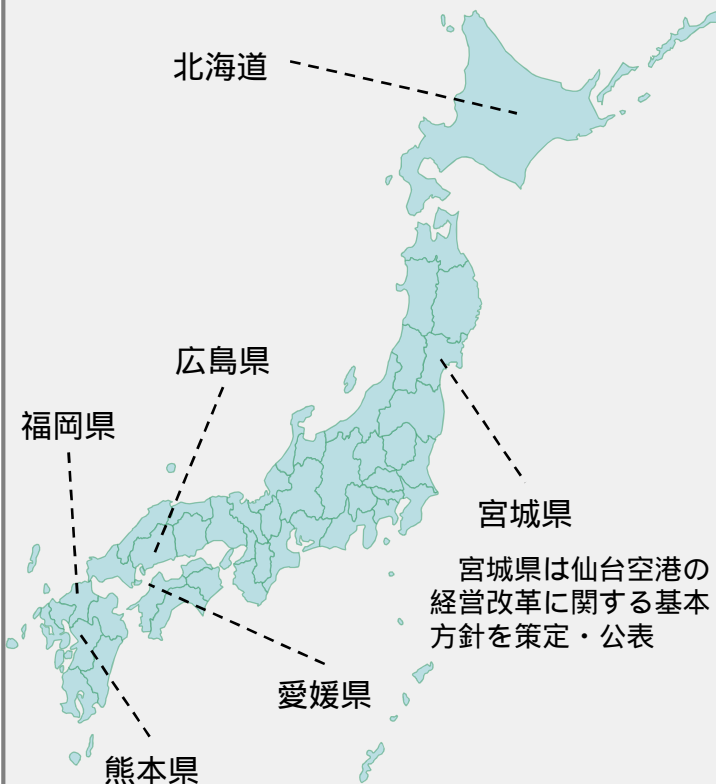
< 事業の概要 >

マーケット・サウンディング(各空港について、それぞれの個別事情を踏まえた運営形態や経営手法に関する提案を幅広く募集)等を通じて自治体・民間事業者から得られた運営形態や経営手法に関する意見・提案を踏まえ、先行的に運営委託等の手続きを開始する候補となる空港について、民間事業者への運営委託手法等の具体的検討等を進めます。

25年度要求額 2 (2) 億円
()内は前年度予算

国管理空港における検討状況

< 現在検討が進められている主な自治体 >



これまでの取組みと今後のスケジュール

・国管理空港等において公共施設等運営権制度を活用した民間への運営委託を可能とするため、「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案」を第180回国会に提出。

・平成25年度においては、マーケット・サウンディング等を踏まえ、先行的に運営委託等の手続きを開始する候補となる空港について、民間事業者への運営委託手法等を具体的に検討。

・平成26年度より運営委託等を開始予定。

2. 航空における安全・安心の確保

(1) 航空路整備事業

航空交通の安全確保を最優先としつつ、首都圏などの混雑空港・空域における航空交通容量の拡大やニーズの多様化に対応した効率的な運航を実現するために、引き続き管制施設、航空保安施設、通信施設等の性能を確保するとともに、我が国の航空交通の特徴を踏まえ、航空機側の性能向上と調和のとれた航空交通システムの整備を推進します。

<事業の概要>

○安全で効率的な飛行を実現するための整備

・統合管制情報処理システムの整備

昭和45年以降、業務の種類毎に改良を重ねてきた管制情報処理システムを再構築のうえ統合します。また、データベースを東西2拠点に配置するなど耐障害性・危機管理能力を向上します。

・管制施設の性能確保等

引き続き管制施設の性能を確保するための整備等を実施します。

25年度要求額 174 (174) 億円 ※ () 内は前年度予算

【統合管制情報処理システムの導入効果】

■壊れにくいシステム

- ・2拠点間でバックアップ機能を確保し、目標停止時間を「0」※1に
- ・プログラムとデータの完全分離により、プログラム障害時におけるデータの安全を確保

■コスト縮減

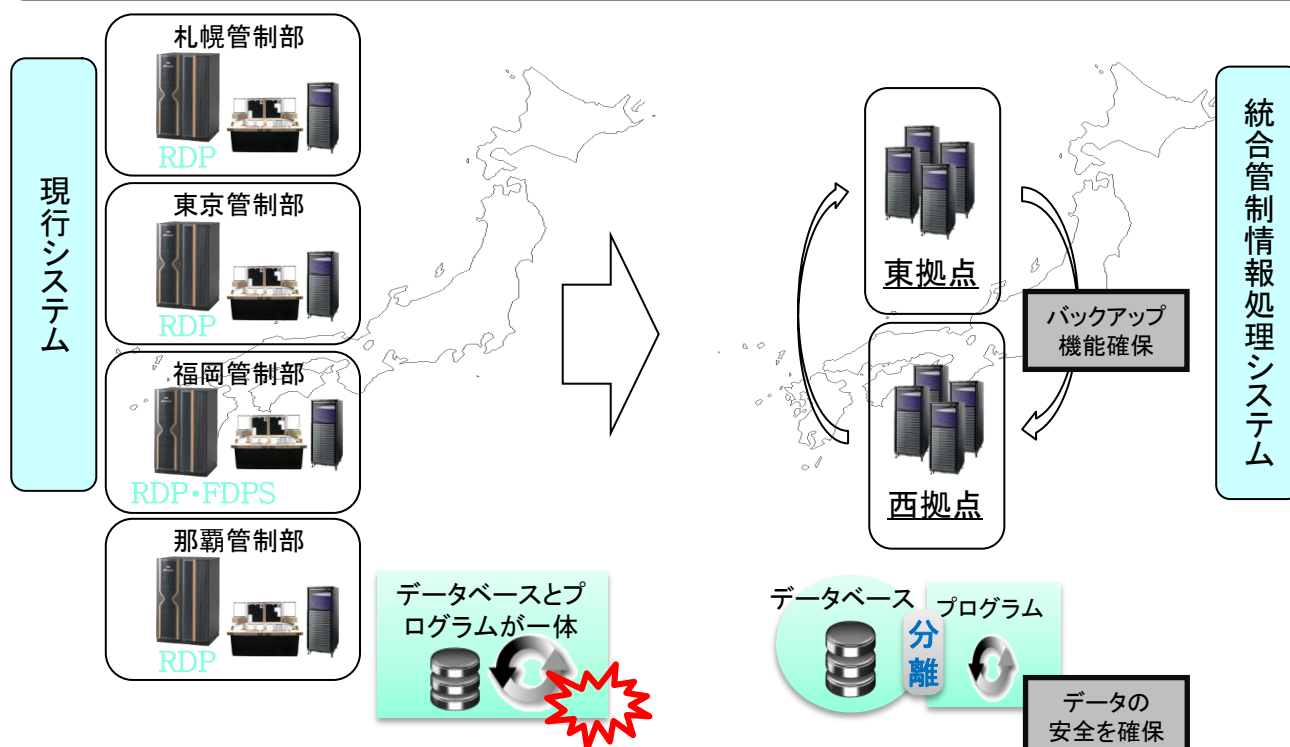
- ・レーダー情報処理システムを4拠点から2拠点に統合する等、製造コストを縮減
- ・レンタルから買い取りへの切り換え等により、ランニングコストを縮減

■柔軟なシステム

- ・世界標準OS※2の採用により性能向上を柔軟に実現し、航空技術の進歩に対応
- ・増加する国際線に対応

※1 現在は復旧に30分

※2 UNIX、Windows等



RDP: 航空路レーダー情報処理システム(Radar Data Processing System)

管制間隔確保等のため、航空管制官にレーダー情報や航空機の接近を回避するための情報を提供

FDPS: 飛行情報管理システム管制情報処理部(Flight Plan Data Processing Section)

飛行計画情報を集中的に処理し、航空管制官に情報を提供するとともに他の管制情報処理システムに対して必要な飛行計画情報を配信

(2) 航空安全・保安対策

航空における安全・安心の確保のため、空港の耐震化等を実施し、地震等災害時における空港機能の確保を図ります。また、滑走路誤進入対策や航空管制業務における新型航空機監視装置の導入、航空保安対策の向上等により、安全性の向上と安心して利用できる航空輸送を実現します。

<事業の概要>

25年度要求額 247 (152) 億円

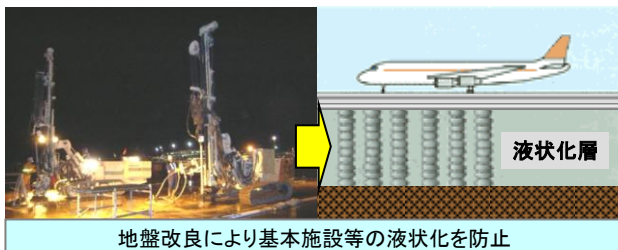
※ () 内は前年度予算

(1) 空港の耐震化等（復旧・復興対策を含む）

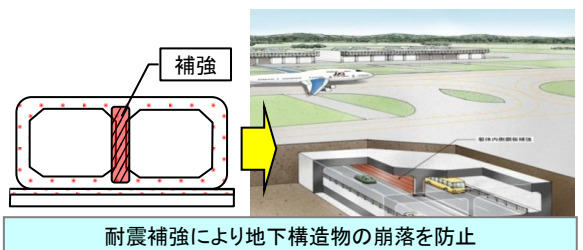
地震等被災時に緊急輸送の拠点となるとともに、航空ネットワークの維持、背後圏経済活動の継続性確保において重要と考えられる航空輸送上重要な空港等について、地震等災害時に空港等に求められる機能を果たすために最低限必要となる基本施設等の耐震化等を行います。

特に国内拠点空港の役割を果たしている羽田空港については、地震発生率が高いとされる首都直下地震等に対し、空港運用の最も中心となるC滑走路の耐震化（早期に整備可能な2000m）を現在実施中の延伸事業に併せて確実に実施し、震災後も極力早期の段階で通常時の50%に相当する輸送能力を確保することにより拠点空港としての機能の確保を図ります。

・航空機の離発着に必要な機能を確保



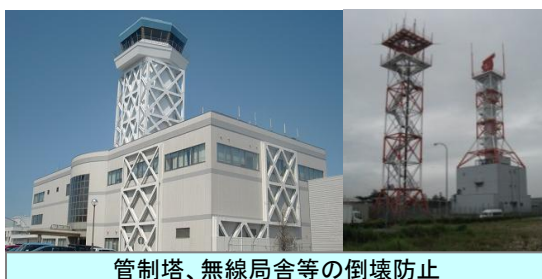
・空港地下構造物の崩落による航空機や一般車両、歩行者の被害を防止



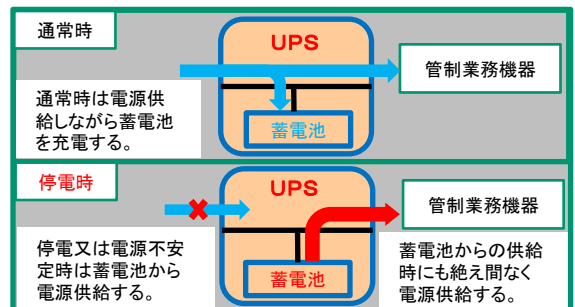
東日本大震災からの復旧・復興対策

東日本大震災の教訓を踏まえ、被災時に飛行中の航空機の安全を確保するために必要な管制機能を確保するための管制塔、無線局舎等の耐震化、電源供給の寸断による管制機器への障害発生を防止するための無停電電源装置の整備等を実施します。

○管制塔、無線局舎等の耐震化



○無停電電源装置の更新

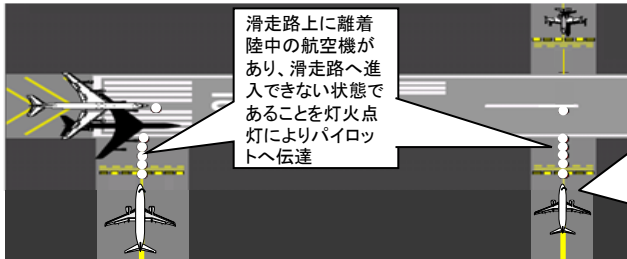


無停電電源装置(UPS)
※UPS: Uninterruptible Power Supply

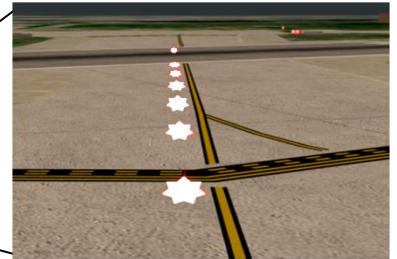
(2) 航空管制業務等の安全性の確保

- ヒューマンエラーを予防するため、滑走路占有状態等をパイロットへ視覚的に表示・伝達するシステムの整備を行います。

【滑走路状態表示灯】

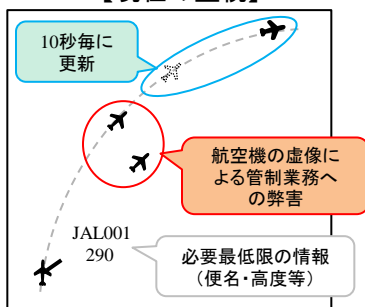


【パイロット席から見たときの警告状態】

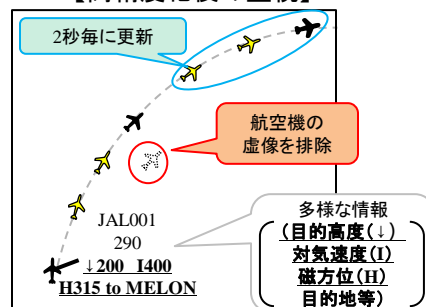


- 航空路監視レーダーの一部を新型監視装置に移行し、従来のレーダーと総合的に処理することにより監視機能を高精度化し、安全で安心な航空管制業務を実現します。

【現在の監視】



【高精度化後の監視】



- 航空機の位置表示を高頻度に更新することにより管制官の負荷低減を図る。
- 山岳等の影響を受けて発生する航空機の虚像を排除。
- 多様な情報により航空機の飛行状況を容易に把握。

(3) 航空保安対策の向上

テロを巡る国際情勢は依然として厳しいことから、航空会社等による航空保安対策の確実な実施を確保するとともに、液体物の新たな検知技術などの先進技術の活用や実際に保安検査等に携わる人材育成にも取り組むことにより、航空保安の向上を推進します。



行政事業レビュー公開プロセスの評価結果を踏まえ、国と航空会社の役割分担を含む資金スキームのあり方について検討を行うとともに、引き続き、検査機器の更新時期の柔軟化等によるコスト削減に取り組みます。

航空会社による保安検査等

- 旅客及び機内持込手荷物の検査
- 受託手荷物の検査
- 空港関係者及び搬入物の検査
- 駐機中の航空機の監視 等



検査業務の委託費
検査機器の整備費

の1/2を分担・補助



3. 空港周辺地域との共生と離島航空路線の確保維持

(1) 空港周辺環境対策事業

空港と周辺地域との調和ある発展を図るため、学校・住宅等の防音工事、移転補償等、緩衝緑地帯の整備を推進し、航空機騒音による障害の防止・軽減、生活環境の改善を進めます。

<事業の概要>

騒防法に定める特定飛行場の周辺地域について、騒音激甚区域からの移転補償、騒音軽減効果のある緩衝緑地帯の整備、騒音による障害防止を目的とする教育施設及び住宅防音工事補助等を推進し、空港周辺地域の環境改善に努めます。

25年度要求額 38 (35) 億円
()内は前年度予算

第1種区域(WECPNL75以上)

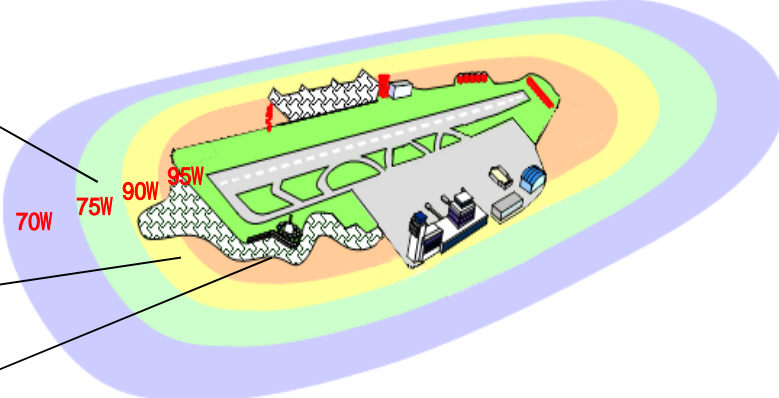
- ・住宅防音工事を助成
- ・上記住宅の空調機器更新を助成
- ・学校、病院等の防音工事を助成

第2種区域(WECPNL90以上)

- ・希望者に対して移転補償の実施

第3種区域(WECPNL95以上)

- ・騒音軽減効果のある緩衝緑地帯の整備



特定飛行場：国管理の事業対象空港 函館、仙台、東京国際、新潟、松山、高知、福岡、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇
WECPNL：航空機騒音のレベルを評価する尺度。

(2) 離島の航空輸送等の確保

離島航空路線は、離島住民の日常生活及び経済活動に重要な役割を果たしており、地域的な航空ネットワークサービスの維持及び活性化を図る観点から、総合的な支援を行います。

<事業の概要>

離島航空路線は内陸路線に比べ旅客需要が小さく、運航距離が近距離でコスト面で割高である上、趨勢的な人口減少、経済力の低下等により、離島路線をとりまく環境はますます厳しい状況にあります。しかし、離島航空路線は離島住民の日常生活に不可欠なものであることから、離島航空路線の確保維持を図るため、航空機購入費補助の対策を引き続き講じることとします。

25年度要求額 5 (-) 億円
()内は前年度予算額

【関連事項】地域公共交通確保維持改善事業

<事業の概要>

生活交通の存続が危機に瀕している地域において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、移動に当たっての様々な障害(バリア)が解消されるよう、「地域公共交通確保維持改善事業」により、離島航空路の運航、島民運賃割引の拡充及び航空旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援することとします。

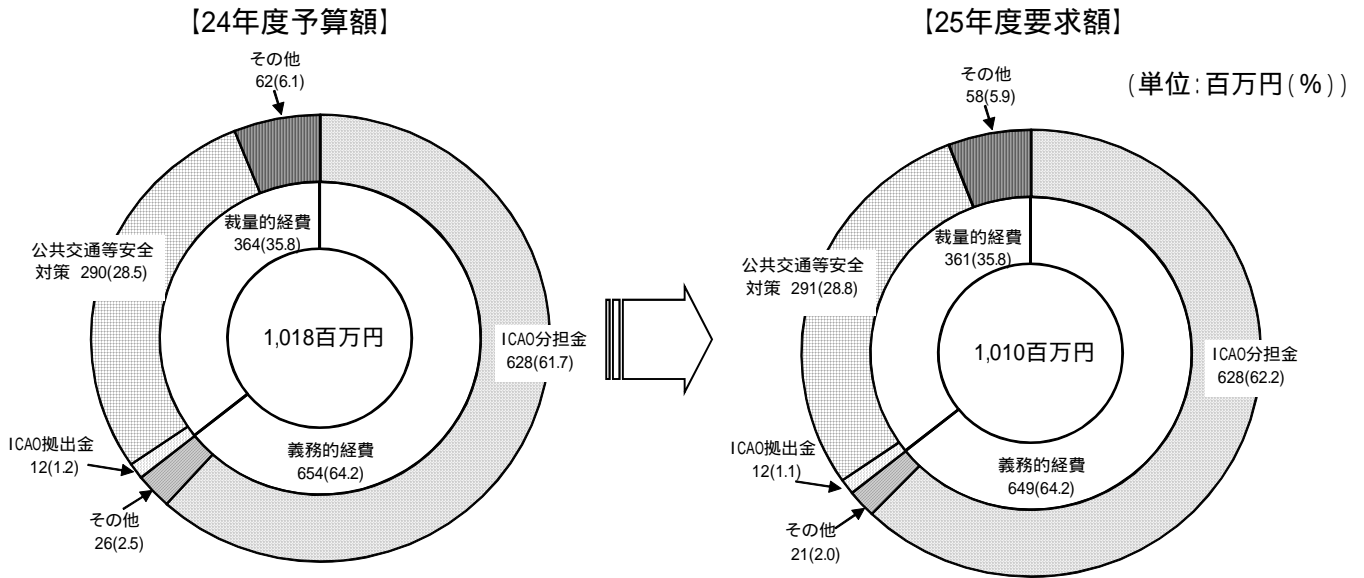
25年度要求額(一般会計) 341 (332) 億円の内数
()内は前年度予算額

平成25年度航空局関係(非公共)概算要求総括表

(単位:百万円)

区 分	平成 24 年 度 予 算 額	平成 25 年 度 要 求 額	増 減 額	備 考
国土交通本省	913	906	7	
I C A O 経 費	640	640	0	
そ の 他 物 件 費	273	266	7	
地方航空局	2,008	1,912	96	
人 件 費	1,903	1,808	95	
物 件 費	105	104	1	
合 計	2,921	2,818	103	
人 件 費	1,903	1,808	95	
物 件 費	1,018	1,010	8	
義務的経費	654	649	5	
裁量的経費	364	361	3	

物件費の内訳



独立行政法人関係経費の内訳

(単位:百万円)

区 分	平成 24 年 度 予 算 額	平成 25 年 度 要 求 額	増 減 額	備 考
(独) 航空大学校関係	2,206	2,093	113	
運 営 費 交 付 金	2,074	2,000	74	
施 設 整 備 費 補 助 金	132	93	39	
(独) 電子航法研究所関係	1,490	1,449	41	
運 営 費 交 付 金	1,451	1,399	52	
施 設 整 備 費 補 助 金	39	50	11	
合 計	3,696	3,542	154	

航空局（非公共）概算要求の主要事項

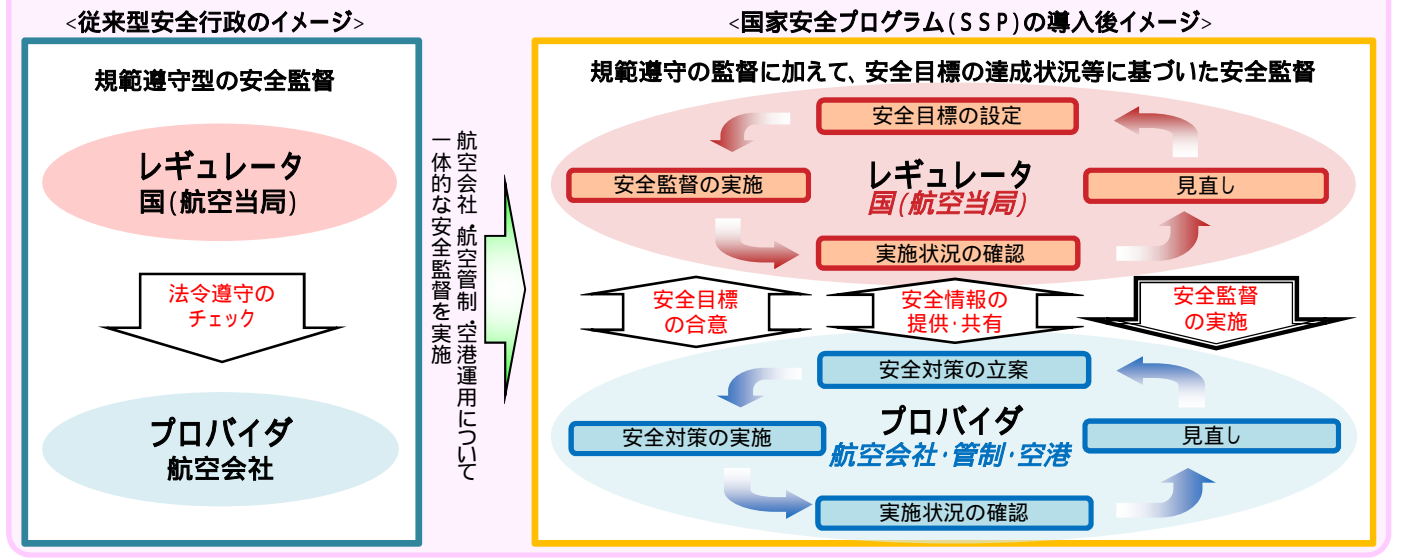
航空安全対策の強化

25年度要求額 119(96)百万円

()内は前年度予算
注)一部、空港等維持運営費を含む。

平成22年のICAOによる国際標準化を受け、従来の安全監督に加えて、国が航空会社・航空管制・空港運用等のプロバイダと安全目標を合意した上で、実施状況を一体的・継続的に監督を行う国家安全プログラムを導入します。これにより、効果的な改善策の策定や懸念度合いが高い分野を的にした重点的な安全監督を実施し、航空分野全体の更なる安全性向上を図ります。

航空分野の更なる安全性向上




国産旅客機の開発に伴う安全性審査

25年度要求額 89(85)百万円

()内は前年度予算

平成20年3月に事業化が決定された新たな国産旅客機の開発と並行して、製造国政府としての確実な安全性審査が求められています。このため同機に取り入れられる新技術に対応した審査手法を確立し、適切かつ迅速に安全性の審査を実施し、市場への円滑な投入・外国への輸出を支援していくとともに、航空機産業の振興にも寄与していきます。



最新技術の導入

- 炭素繊維複合材技術
- 次世代エンジン (Pratt & Whitney)

- 高い安全性
- 低燃費・低騒音
- 客室の快適性
- 優れた運航経済性

MRJ

- 我が国で初めての国産ジェット旅客機(定員70~90人)
- 今後20年、世界で5000機以上の需要が見込まれる70~90席クラス(リージョナルジェット機)の市場に投入

新技術に対応した安全性審査手法の確立

地上試験等、安全審査の本格化

飛行試験に係る研修の強化

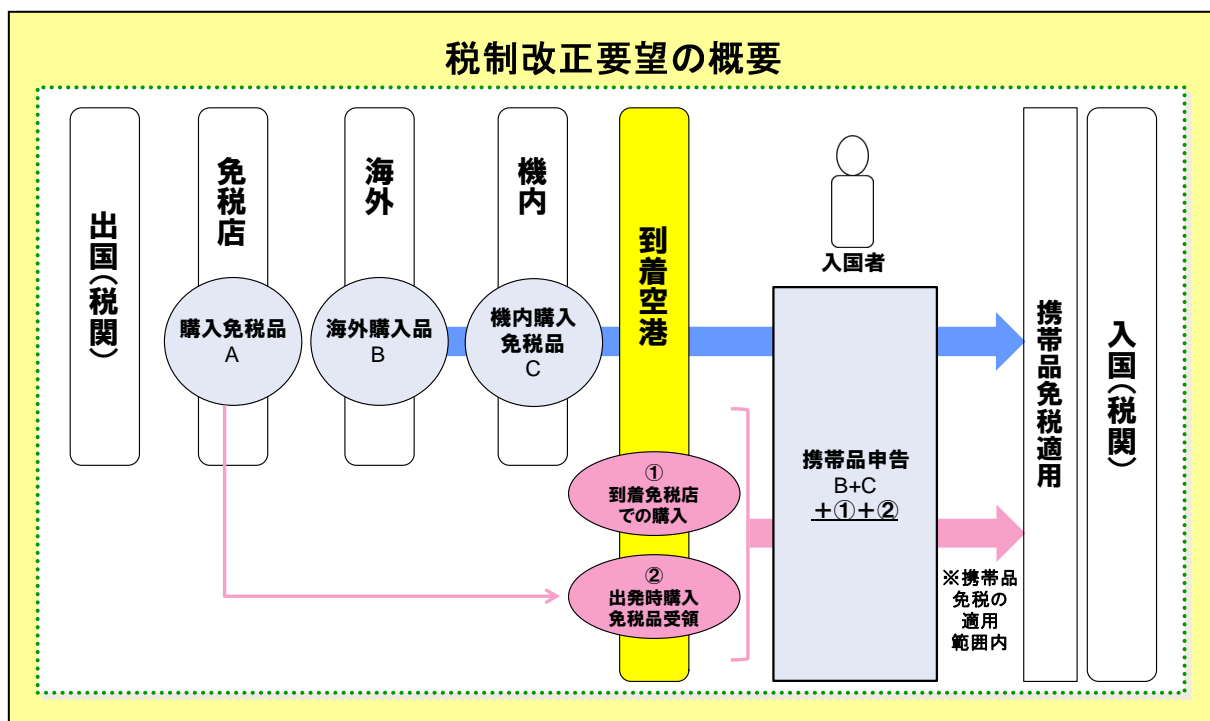
H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度
申請	事業化決定					初飛行		初号機納入	
設計・製造			飛行試験等				就航		
設計図面の審査・各種解析書の審査			装備品試験・地上試験				飛行試験		
不具合対応等の継続した取り組みが必要									

【平成25年度航空局税制改正要望】

本邦国際空港における到着時の免税品の購入・受取制度の創設【新設】
 (関税、消費税、たばこ税、酒税)

本邦国際空港の競争力を強化し、航空旅客の利便性向上、国内消費の活性化、及び我が国航空需要の拡大を図るため、現在、国際空港における出国エリア内及び航空機内で認められている免税品販売について、以下の取扱を認める。

- ①国際空港の入国エリア内における免税店の設置を可能とする。
- ②国際空港の出国エリア内における免税店で購入した免税品を、当該空港ビル内にて保管し、帰国した際の入国エリア内で免税のまま受領することを可能とする。



期待される効果

- 非航空系収入の増加による各国際空港の国際競争力強化に向けた取組強化
- 国内消費の活性化
- 航空旅客の利便性の向上
- インバウンド及びアウトバウンド観光の促進

本邦国際空港の機能充実及び国際競争力強化

(參考資料)

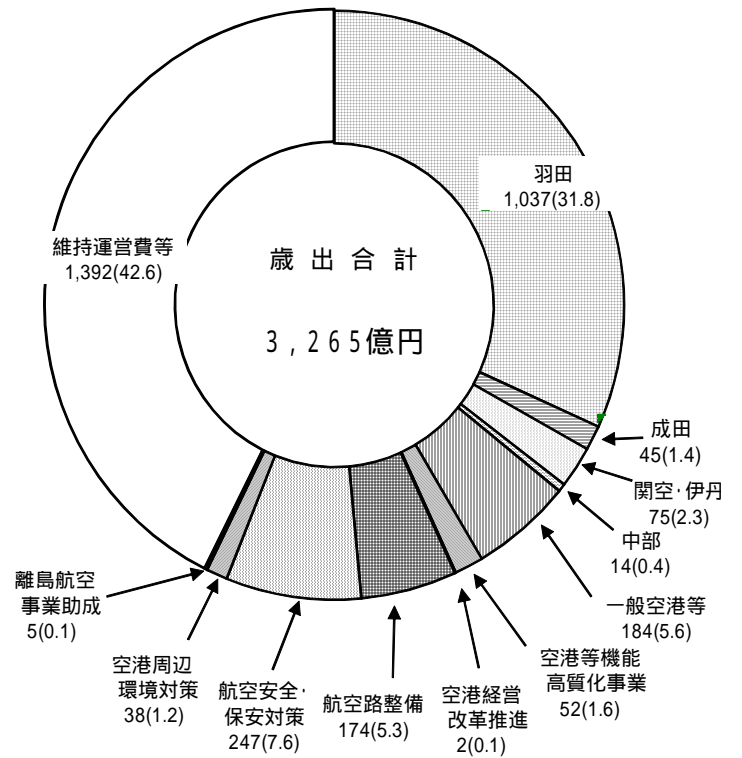
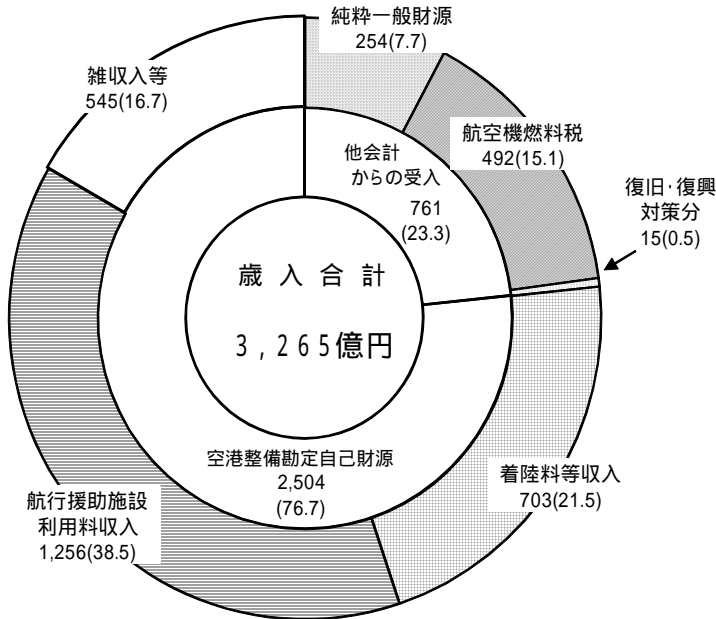
空港整備勘定の歳入・歳出規模 (平成25年度要求額)

参考資料

単位: 億円 (%)

(歳 入)

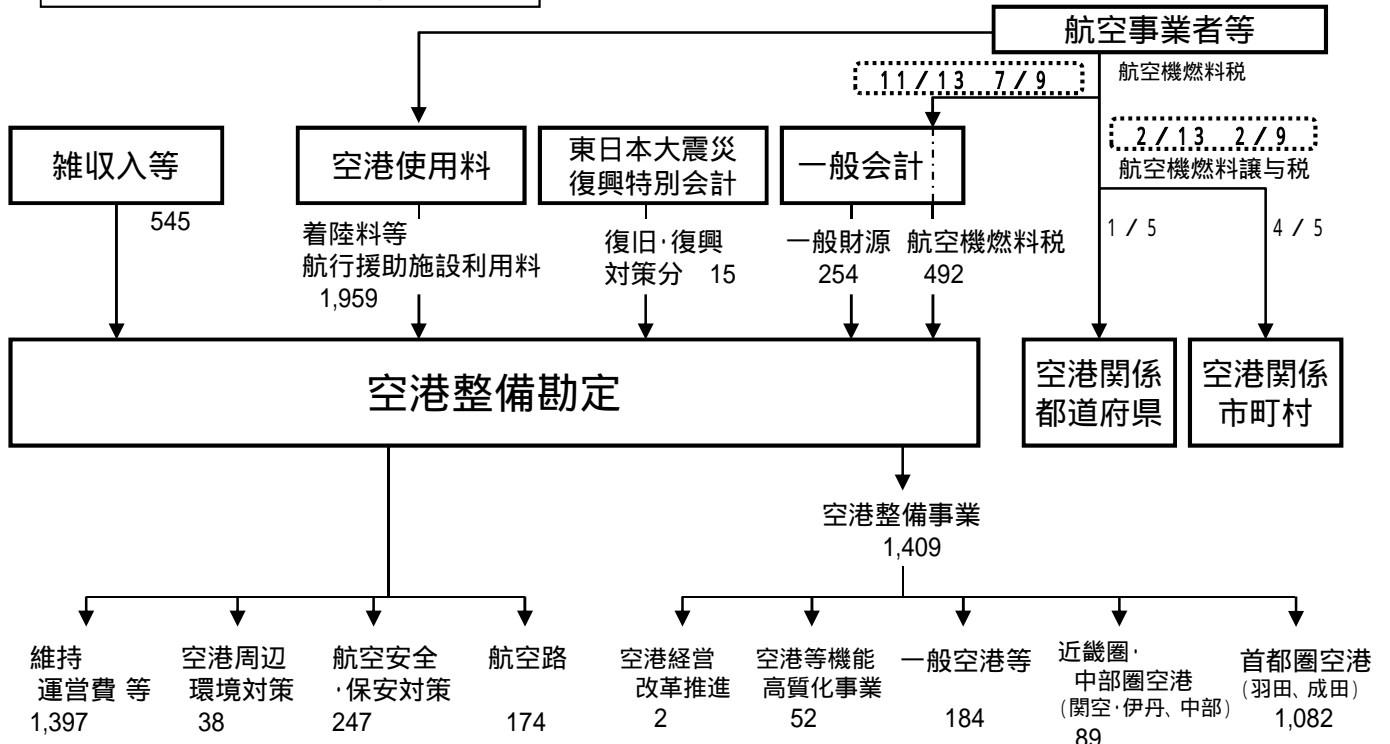
(歳 出)



空港整備勘定のしくみ

平成25年度要求額 3,265億円

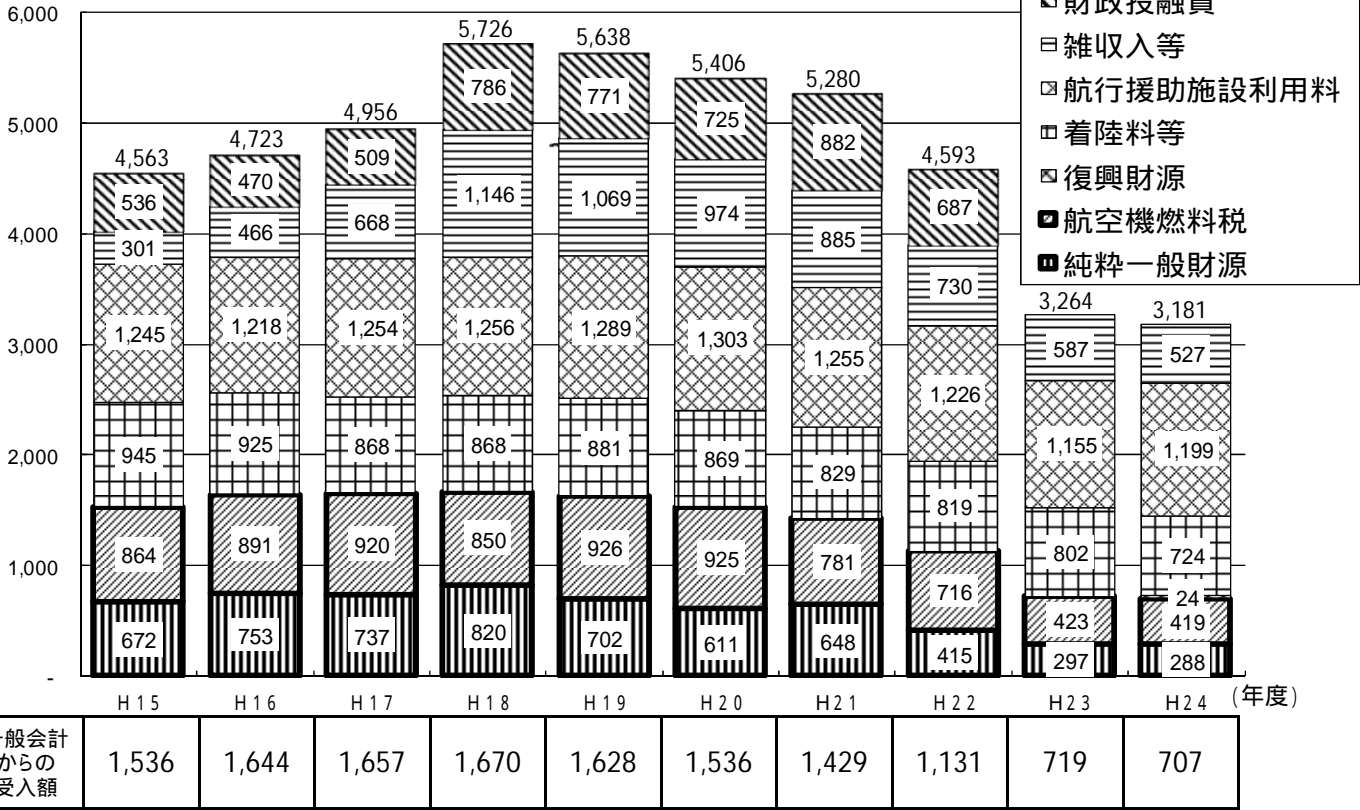
(単位: 億円)



は平成23年度から3カ年の特別措置。

歳入の推移

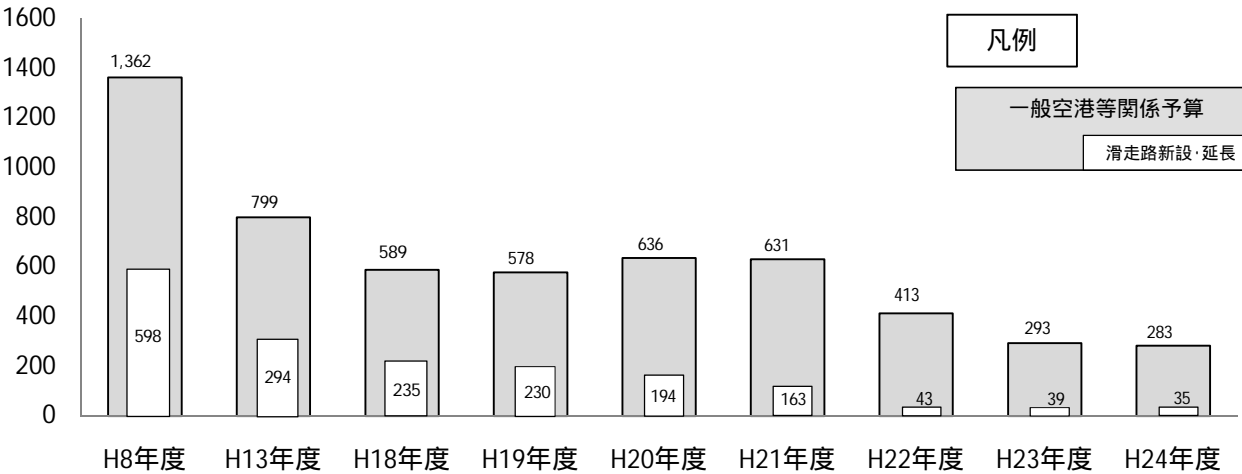
(単位:億円)



注1) 歳入額は当初予算ベース。
 注2) 特会改革により、空港整備特別会計は平成20年度から社会資本整備事業特別会計空港整備勘定として計上している。

一般空港等関係予算の推移

(億円)



滑走路新設・延長実施空港								
H8 (22空港)	H13 (15空港)	H18 (7空港)	H19 (6空港)	H20 (6空港)	H21 (5空港)	H22 (1空港)	H23 (1空港)	H24 (1空港)
佐賀、静岡、旭川、新種子島、新紋別、新北九州、福島、函館、女満別、釧路、高知、広島、山口宇部、他	静岡、神戸、能登、新種子島、新北九州、高知、百里、徳島、美保、他	静岡、(神戸)、百里、徳島、美保、新石垣、与那国	静岡、(神戸)、百里、徳島、美保、新石垣	静岡、(神戸)、百里、徳島、美保、新石垣	(神戸)、百里、徳島、美保、新石垣	新石垣	新石垣	新石垣

(神戸)については、用地取得に要する事業費のみ計上。
 H24年度は、「復旧・復興対策」分を含む。
 H24年度までは、一般空港に大阪国際空港が含まれる。

観光立国戦略

訪日外国人旅行者の増大に向けた取組、受入環境水準の向上

オープンスカイをアジア以外の地域・国にも対象を広げて展開する
首都圏空港の強化や関空の再生と国際競争力の強化に努めるなど国際航空路線の拡充等に伴う受入環境水準の向上を図る。

観光需要の喚起

LCC(Low-Cost-Carrier)やビジネスジェットの参入を促進するべく環境整備に取り組む。
安全性の確保を前提とした航空会社のコスト削減に資する技術規制の見直しを行う。
LCCの参入促進にも資するよう、国管理空港等の経営改革の実現を進め、柔軟な着陸料体系の構築等を通じて地域活性化の核となる真に魅力ある空港の実現を目指す。

【2020年までの目標】

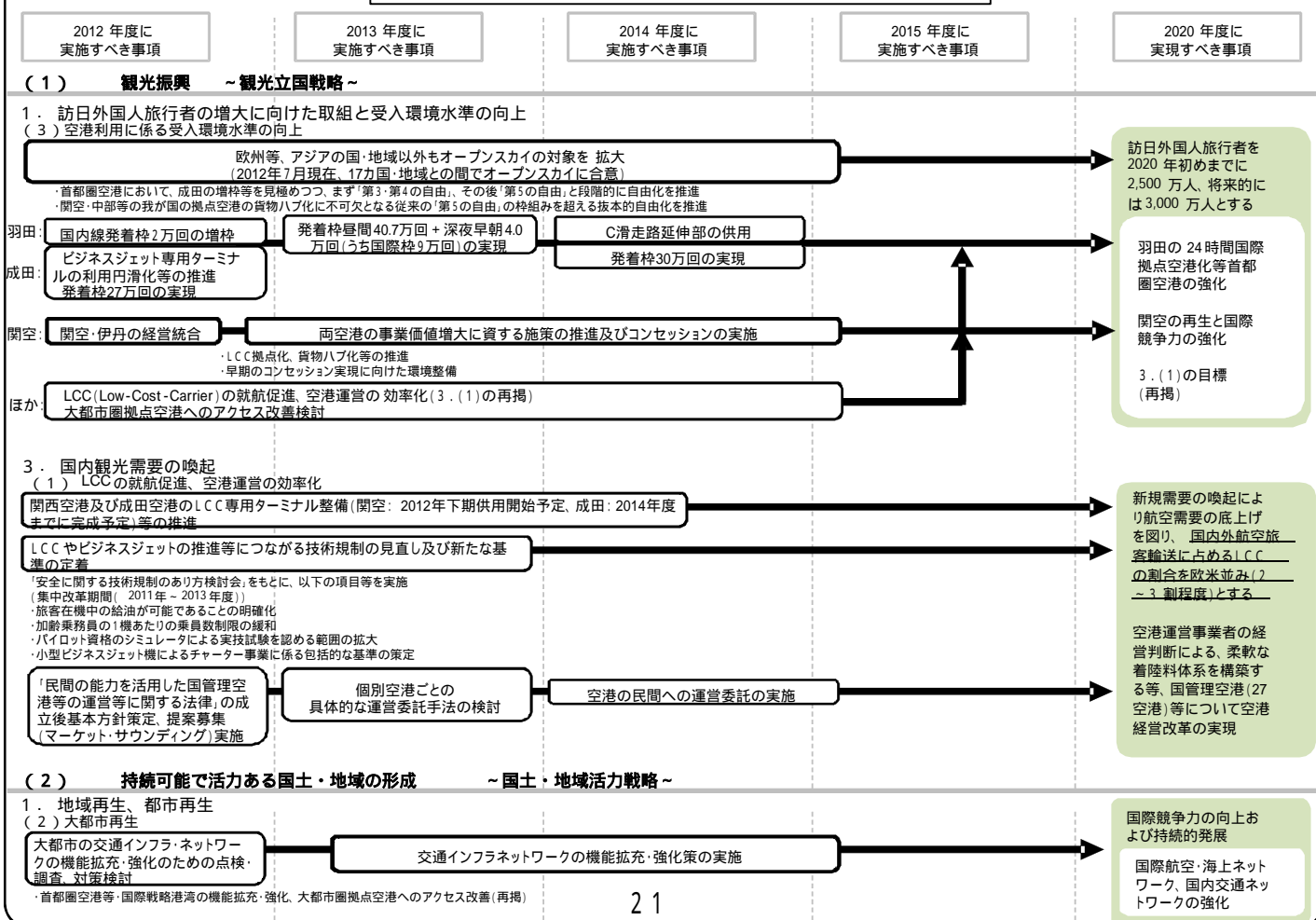
新規需要の喚起により航空需要の底上げを図り、国内航空旅客輸送に占めるLCCの割合を欧米並み(2~3割程度)とする

国土・地域活力戦略

大都市等の再生と災害に強い国土・地域の構築

「選択と集中」の考え方にに基づき、首都圏空港等・国際戦略港湾の機能拡充・強化や大都市圏拠点空港へのアクセス改善、(中略)、真に必要なインフラの重点的な確保を図る

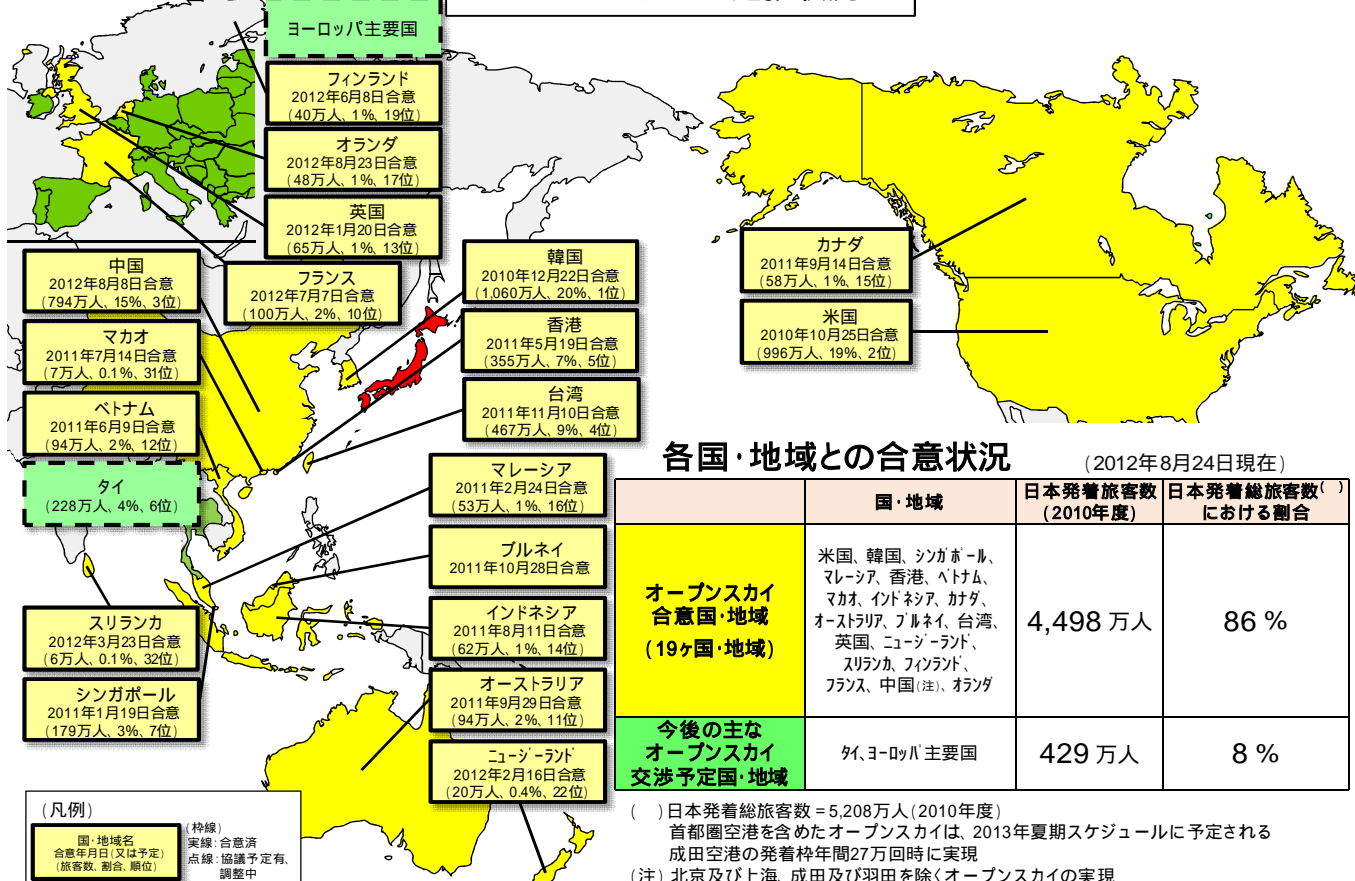
日本再生戦略の工程表(航空関係部分抜粋)



	羽田空港 (うち国際線)	成田空港	首都圏空港全体
H22.10月まで (羽田D滑走路供用前)	30.3万回	22万回	52.3万回
現在 (H24.3.25以降)	39万回 (6万回) 〔国際線の内訳 昼間: 3万回 深夜早朝: 3万回〕	25万回	64万回
H25年夏ダイヤから (H25.3.31以降)	41万回 (6万回) 〔国内線2万回を増枠〕	27万回	68万回
以降、首都圏空港を含めたオープンスカイを実施			
最終形 (羽田: H25年度末 成田: H26年度中)	44.7万回 (9万回) 〔国際線の内訳 昼間: 6万回 深夜早朝: 3万回〕	30万回	74.7万回

- * 1. いずれも年間当たりの回数である。
- * 2. 回数のカウントは、1離陸で1回、1着陸で1回のため、1離着陸で2回とのカウントである。
- * 3. 成田空港の今後のスケジュールについては、最短の場合を想定したものである。
- * 4. 羽田空港の発着枠数の中には、深夜早朝の国際チャーター便等の運航に使われる枠数も含まれる。

オープンスカイの進捗状況



新関西国際空港について(大臣間合意)

新関西国際空港株式会社について

新関西国際空港株式会社は、「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律」(平成二十三年五月二十五日法律第五十四号)に基づき、平成二十四年七月より関西国際空港及び大阪国際空港の運営を行うこととなる。同会社は、関西国際空港の整備に要した費用に係る債務の早期の確実な返済を図るため、可能な限り速やかに(早ければ平成二十六年年度にも)公共施設等運営権の設定(いわゆるコンセッション方式によるPFI事業)を実施することとしている。これに向け、その事業価値の向上を図ることが重要である。以上から、以下の措置を講ずる。

一、両空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する基本方針の策定に当たっては、新関西国際空港株式会社の事業価値の向上のため、民間の経営判断を尊重した経営資源の活用が行えるよう最大限配慮する。また、両空港のコンセッションが我が国に類を見ない事業であることに十分配慮し、その早期の実現に向けた新たな経営体制の整備を図る。

二、新関西国際空港株式会社については、経営統合による効率化を最大限図ることとし、特に、組織・人員の削減、経費の節約に向けた取組を着実に実行する。

三、補給金については、以下の考え方により対応する。

- (一) コンセッションを実施するまでの間、引き続き毎年度の予算の範囲内において必要最小限度の補給金を措置する。
- (二) 統合効果を最大限発揮することにより、補給金の額を段階的に相当程度縮減し、補給金依存体質からの脱却を図る。
- (三) 平成二十四年度の補給金については、二期工事竣工に伴う諸事情に配慮したものとするが、これは統合初年度である当該年度に限った取扱いとする。

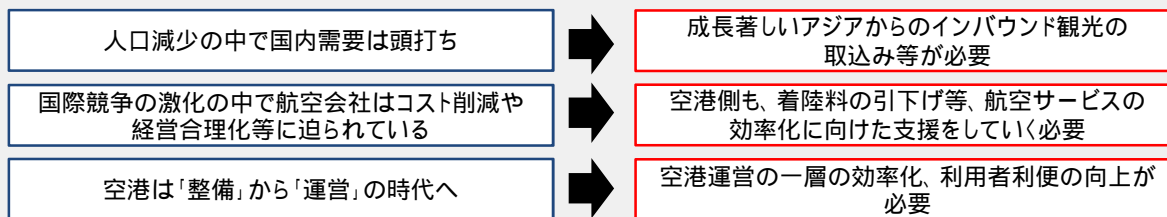
平成二十三年十二月二十一日

財務大臣 安住 淳

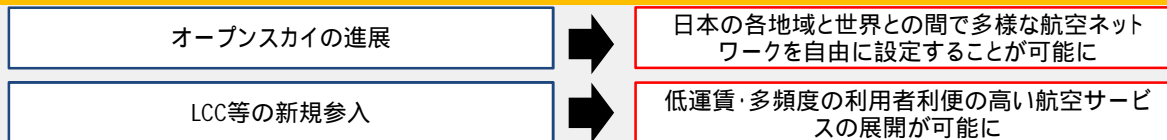
国土交通大臣 前田 武志

国管理空港の経営改革について

1. 我が国の地域と空港は厳しい現状にあり、地域活性化の核となる空港への変革が必要



2. 一方で、現在、空港経営改革を行う環境が整いつつある



改革の具体的措置

個別空港ごとの経営
滑走路等と空港ビル等の一体的運営
民間の知恵と資金の導入

航空ネットワーク維持振興のための支援措置

参考資料

1. ネットワーク維持のための地方路線に係る着陸料軽減

景気後退の長期化によって低迷する航空需要に鑑み、地方航空ネットワークの維持を図るため、平成21年7月1日から平成25年3月31日までの間、これまでの地方航空ネットワークの維持のために行われている着陸料の軽減措置を継続。

なお、財務省の予算執行調査(平成23年度)において「割引対象路線や軽減率など制度の見直しを検討すべき」と指摘されているところ。

		到着	
		羽田の軽減措置	国管理(羽田除く)共用の軽減措置
出発	羽田、伊丹、新千歳、福岡	本則	6 / 10
	その他	3 / 4 ~ 1 / 3	

		羽田の軽減措置
出発	関空、広島、高松、松山、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、神戸、小松	3 / 4
	釧路、函館、高知、美保、徳島、三沢	3 / 5
	旭川、帯広、秋田、山口宇部、女満別、青森、庄内、富山、鳥取、出雲、岡山	1 / 2
	稚内、紋別、中標津、大館能代、山形、能登、南紀白浜、石見、佐賀	1 / 3

2. 那覇路線、離島路線に係る着陸料、航行援助施設利用料及び航空機燃料税の軽減

那覇空港発着の国内路線及び国際貨物便について、平成25年3月31日までの間、機材の種別等に応じて着陸料及び航行援助施設利用料を1/6～1/16に軽減。

離島発の国内路線について、機材の種別等に応じて着陸料及び航行援助施設利用料を1/6～1/16に軽減。
 沖縄路線及び離島路線に係る航空機燃料税を引き下げ(軽減額は3.参照)

離島関係の詳細については25頁参照

3. 航空機燃料税の引き下げ

我が国航空企業の国際競争力強化のため、平成23年度税制改正において、平成23年度から25年度までの3年間、航空機燃料税を引き下げ。

	改正前	改正後
本則	26,000円/キロリットル	18,000円/キロリットル
沖縄路線	13,000円/キロリットル	9,000円/キロリットル
離島路線	19,500円/キロリットル	13,500円/キロリットル

4. その他の軽減措置

国際旅客チャーター便促進に係る着陸料軽減(平成25年3月31日までの間、1/2) 羽田を除く

国際線に係る着陸料軽減(当分の間、7/10) 羽田を除く

羽田空港発着の深夜早朝便に係る着陸料軽減(当分の間、1/2) 伊丹路線、国際線は除く

羽田空港着の国際貨物便に係る着陸料軽減(平成25年3月31日までの間、1/2)

1. 運航費補助

協議会(都道府県ごと)において、離島の生活に必要不可欠な航空路の確保維持の内容について議論し、生活交通ネットワーク計画を策定

補助対象路線

- 経常損失が見込まれる路線のうち、
- 最も日常拠点性を有する、
- 海上運送等の代替交通機関により概ね2時間以上、
- 2社以上の競合路線でない路線

補助対象経費は、実績損失見込額と、標準損失額のいずれか低い方

補助対象経費の1/2以内を国が補助(残り1/2は地域で負担)

制度拡充(平成23年度下半期~) 支援に制約のある特別会計から一般会計へ移行
(平成24年度~) 島民運賃割引の拡充を支援

2. 機体購入費補助

対象航空機 : 9人以上の旅客、1,500メートル以下の長さの滑走路で離着陸できる飛行機

補助方式 : 補助対象航空機及びその部品の購入に要する費用の45%(沖縄路線に就航する場合は、75%)を補助

3. 衛星航法補強システム(MSAS)受信機購入費補助

対象航空機 : 9人以上の旅客、1,500メートル以下の長さの滑走路で離着陸できる飛行機

補助方式 : 衛星航法補強システム(MSAS)受信機購入に要する費用の45%(沖縄路線に就航する場合は、75%)を補助

4. 航空機燃料税の引き下げ

一定の離島路線に就航する航空機について、通常の3/4へ軽減

1kl = 26,000円 19,500円

平成23年度税制改正において、平成23年度から25年度の3年間、1kl = 13,500円に軽減拡充

沖縄路線に就航する航空機について、通常の1/2へ軽減

1kl = 26,000円 13,000円

平成23年度税制改正において、平成23年度から25年度の3年間、1kl = 9,000円に軽減拡充

5. 着陸料の軽減、航行援助施設利用料の軽減

ターボジェット機(B737等)

一般路線の1/6

その他航空機(DHC-8-400等)

一般路線の1/8

(うち、着陸料 6t以下(アイランダー等)

一般路線の1/16)

航行援助施設利用料 15t以下(SAAB340B等) 一般路線の1/16)

6. 固定資産税の軽減

離島路線に就航する航空機について、平成23年度から以下のように軽減措置を拡充

最大離陸重量20t~70t(B737、DHC-8-400)

取得後3年間1/3

その後3年間2/3

最大離陸重量20以下(DHC-8-100~300、アイランダー)

取得後3年間1/4

その後3年間1/2



最大離陸重量30t~70t(B737)

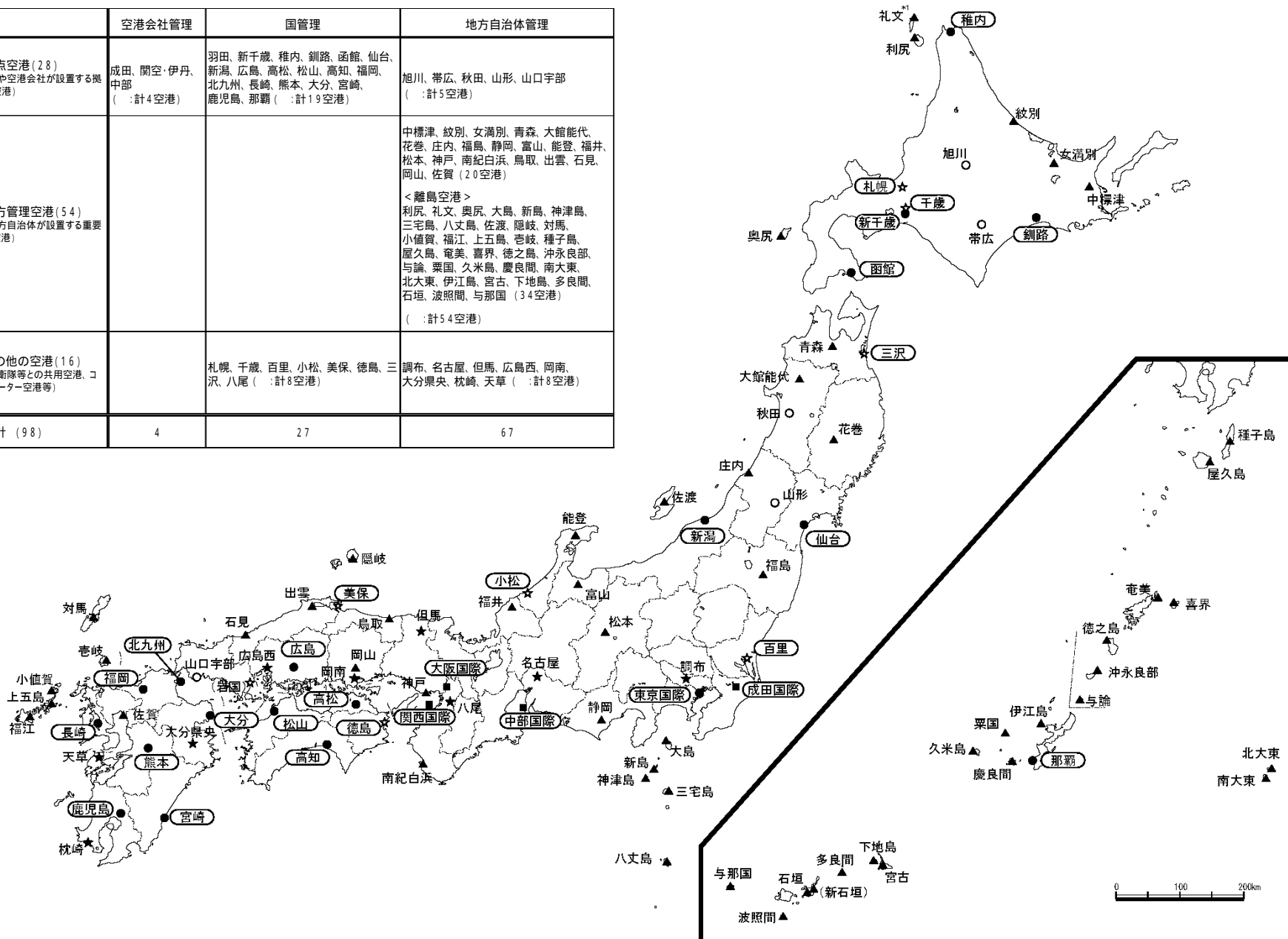
取得後3年間1/3

その後3年間2/3

最大離陸重量30未満(DHC-8-100~400、アイランダー)

永久に1/4

	空港会社管理	国管理	地方自治体管理
拠点空港(28) (国や空港会社が設置する拠点空港)	成田、関西・伊丹、中部 (:計4空港)	羽田、新千歳、稚内、釧路、函館、仙台、新潟、広島、高松、松山、高知、福岡、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇 (:計19空港)	旭川、帯広、秋田、山形、山口宇部 (:計5空港)
地方管理空港(54) (地方自治体が設置する重要な空港)			中標津、紋別、女満別、青森、大館能代、花巻、庄内、福島、静岡、富山、能登、福井、松本、神戸、南紀白浜、鳥取、出雲、石見、岡山、佐賀 (20空港) <離島空港> 利尻、礼文、奥尻、大島、新島、神津島、三宅島、八丈島、佐渡、隠岐、対馬、小値賀、福江、上五島、老岐、種子島、屋久島、奄美、喜界、徳之島、沖永良部、与論、粟国、久米島、慶良間、南大東、北大東、伊江島、宮古、下地島、多良間、石垣、波照間、与那国 (34空港) (:計54空港)
その他の空港(16) (自衛隊等との共用空港、コミューター空港等)		札幌、千歳、百里、小松、美保、徳島、三沢、八尾 (:計8空港)	調布、名古屋、但馬、広島西、岡南、大分県央、枕崎、天草 (:計8空港)
合計(98)	4	27	67



空港分布図

参考資料