

平成 26 年 度

航 空 局 関 係 予 算 概 要

平成 26 年 1 月

国 土 交 通 省 航 空 局

<目 次>

I.	平成26年度航空局関係予算の基本方針	1
II.	平成26年度航空局関係（公共）予算総括表	2
III.	平成26年度航空局関係（公共）予算の概要	3
	【個別事業の概要】	
	1. 国際拠点空港の機能強化	
	(1) 羽田空港	4
	(2) 成田空港	5
	(3) 関西空港・伊丹空港	6
	(4) 中部空港	6
	2. 航空交通ネットワークの機能強化	
	(1) 一般空港等	7
	(2) 国管理空港の経営改革	9
	(3) 航空路整備事業	10
	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	11
	(2) 離島の航空輸送等の確保	11
	地方航空支援方策について	12
IV.	平成26年度航空局関係（非公共）予算総括表	13
	航空局（非公共）予算の主要事項	14
参考	平成26年度航空局税制改正	16

参考資料	・ 空港整備勘定の歳入・歳出規模（平成26年度予算額）	19
	・ 空港整備勘定のしくみ	19
	・ 歳入予算の推移	20
	・ 一般空港等関係予算の推移	20
	・ 「好循環実現に向けた経済対策」について	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
	・ 那覇空港滑走路増設事業の予算措置について	23
	・ 空港使用料の見直し	24
	・ 離島航空路線維持対策	25
	・ 空港分布図	26

I. 平成26年度航空局関係予算の基本方針

平成26年度予算については、「平成26年度予算編成の基本方針」(H25. 12. 12閣議決定)等を踏まえ、国際競争力の強化、防災・減災対策、地域の活性化に重点化を図り、我が国における国際競争基盤の強化・拡充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及び地域の活性化に資する事業を推進します。

(1) 首都圏空港の機能強化

国際航空の拠点となる首都圏空港について、年間発着容量75万回化を着実に推進し、必要なインフラ整備を重点的に実施する。

また、首都圏空港における更なる機能強化に向けて具体的な方策の検討を進める。

(2) 防災・減災対策の推進

国土強靱化に向け、空港の耐震対策や老朽化対策等の防災・減災対策を推進し、航空機の安全運航に不可欠な事業を着実に実施する。

(3) 空港の利便性向上等による地域の活性化

空港の処理能力向上や空港ターミナル地域再編による利便性向上及び地方航空ネットワークの安定的な確保を図るとともに、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するために必要な事業を実施し、地域の活性化を推進する。

Ⅱ. 平成26年度航空局関係(公共)予算総括表

＜平成26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	
一 般 会 計 よ り 受 入	897 (772)	国 際 拠 点 空 港	431 (410)
(うち「新しい日本のための優先課題推進枠」)	305 (-)	羽 田 空 港	291 (265)
		成 田 空 港	29 (54)
		関 西 空 港 等	87 (77)
		中 部 空 港	24 (14)
空 港 使 用 料 収 入	2,018 (1,959)	一 般 空 港 等	731 (332)
		(うち老朽化対策)	235 (98)
		(うち耐震対策)	56 (22)
		空 港 経 営 改 革 推 進	6 (2)
		航 空 路 整 備 事 業	255 (217)
雑 収 入 等	741 (546)	空 港 周 辺 環 境 対 策 事 業	40 (35)
		離 島 航 空 事 業 助 成	15 (5)
		空 港 等 維 持 運 営 費 等	2,178 (2,276)
合 計	3,656 (3,277)	合 計	3,656 (3,277)

()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. 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。
 3. 「一般会計より受入」は、那覇空港滑走路増設事業の実施のため115億円を増額。
 4. 「空港等維持運営費等」には、財政投融资等の借入金償還経費705(831)億円を含む。
 5. 計数は端数処理の関係で合計額に合致しない。

Ⅲ. 平成26年度航空局関係(公共)予算の概要

区 分	平成26年度 予 算 額 (億円)	前 年 度 予 算 額 (億円)	事 業 概 要 等
1. 国際拠点空港の機能強化			
(1) 羽田空港 事業費 (うち「新しい日本のための優先課題推進枠」)	291 (119)	265 (一)	<ul style="list-style-type: none"> ・ C滑走路延伸事業、エプロン整備、際内トンネル整備、空港アクセス道路改良 ・ C滑走路等基本施設の耐震化、航空保安施設の老朽化更新等 ・ 首都圏空港の更なる機能強化に向けた検討調査
(2) 成田空港 事業費(国直轄) (うち「新しい日本のための優先課題推進枠」)	29 (16)	54 (一)	<ul style="list-style-type: none"> ・ LCC専用ターミナル(CIQ施設)の整備 ・ 庁舎耐震化、航空保安施設の老朽化更新等 ・ 首都圏空港の更なる機能強化に向けた検討調査(再掲)
(3) 関西空港等 事業費(国直轄)	87	77	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新関西国際空港(株)への補給金の交付 ・ 庁舎等耐震化、航空保安施設の老朽化更新等 ・ LCC専用ターミナル(CIQ施設)の設計調査
(4) 中部空港 事業費(国直轄)	24	14	<ul style="list-style-type: none"> ・ 飛行検査機拠点の整備 ・ 航空保安施設の老朽化更新等
2. 航空交通ネットワークの機能強化			
(1) 一般空港等 (うち「新しい日本のための優先課題推進枠」)	731 (170)	332 (一)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 那覇空港滑走路増設事業 ・ 基本施設等の耐震化・老朽化更新等 ・ ターミナル地域再編事業等
(2) 空港経営改革推進	6	2	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共施設等運営権を設定した場合の運営権者の公募手続き ・ 民間事業者への運営委託手法等の具体的検討、基本施設等の現況把握調査等
(3) 航空路整備事業	255	217	<ul style="list-style-type: none"> ・ 統管制情報処理システム整備 ・ 新型航空管制用レーダー整備 ・ 管制施設の老朽化更新等
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	40	35	<ul style="list-style-type: none"> ・ 教育施設等防音工事補助、住宅防音工事補助、移転補償、緩衝緑地帯等整備等
(2) 離島航空事業助成	15	5	<ul style="list-style-type: none"> ・ 航空機等購入費補助(機体補助金)
合 計	1,478	1,001	

(注)1. 那覇空港滑走路増設事業の整備財源には、「一般会計より受入」に増額された115億円を含む。

2. 計数は端数処理の関係で合計額に合致しない。

1. 国際拠点空港の機能強化

(1)羽田空港

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490往復(平成25年12月ダイヤ)、また国際航空交通では海外18都市との間にネットワークが形成され、国内・国際の総旅客数で年間約6,700万人(平成24年度)の人々が利用しています。

平成26年度は、日本再興戦略等に基づき、24時間国際拠点空港化を推進し、首都圏空港の機能強化のために必要なインフラ整備や耐震対策を重点的に実施します。

また、首都圏空港における更なる機能強化に向けて具体的な方策の検討を進めます。

これにより、首都圏の交通利便性を向上させ、ヒト、モノの活性化の基盤となる立地競争力強化を図ります。

<事業の概要>

平成26年度予算では、C滑走路延伸事業やエプロンの整備を進めるほか、国際線・国内線地区を結ぶトンネル(際内トンネル)の整備、空港アクセス道路改良、C滑走路等の耐震対策、航空保安施設の更新・改良等を実施します。

また、成田空港を含む首都圏空港の更なる機能強化に向けて、具体的な方策を検討するための調査等を実施します。

26年度予算額 291(265)億円

※()内は前年度予算

<参考> 借入金償還経費 705(831)億円 ※利払費含む

【平成26年度 主要整備事項】

「新しい日本のための優先課題推進枠」 首都圏空港の機能強化 [羽田:119億円]

【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機材の大型化を実現
 - ・C滑走路延伸事業

【拠点空港機能の強化】

- 夜間駐機場の拡充により拠点空港機能を強化
 - ・エプロンの整備

【空港機能の拡充】

- 国際・国内の乗継ぎ経路の拡充等により利便性を向上
 - ・際内トンネルの整備
 - ・空港アクセス道路改良

【防災・減災対策の推進】

- 地震発生率が高いとされる首都直下地震等に対し、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
 - ・C滑走路等の耐震対策



羽田空港の老朽化対策

【老朽化対策】

航空機の安全運航に必要な基本施設や航空保安施設等について、老朽化に伴う更新・改良を実施します。

(2) 成田空港

成田国際空港では、平成26年度中の空港容量の30万回化を着実に実施します。また、平成25年夏ダイヤから実施しているオープンスカイを契機として、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を図り、アジアのハブ空港としての地位を確立します。

平成26年度は、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※施設）の整備等を実施します。

また、首都圏空港の更なる機能強化に向けて具体的な方策の検討を進めます。

※CIQ：Customs（税関）、Immigration（入管）、Quarantine（検疫、動・植物検疫）の略

<事業の概要>

平成26年度予算では、LCC専用ターミナル（CIQ施設）の整備、庁舎耐震対策等を実施します。

また、羽田空港を含む首都圏空港の更なる機能強化に向けて、具体的な方策を検討するための調査を実施します。（再掲）

26年度予算額 29（54）億円

<参考>

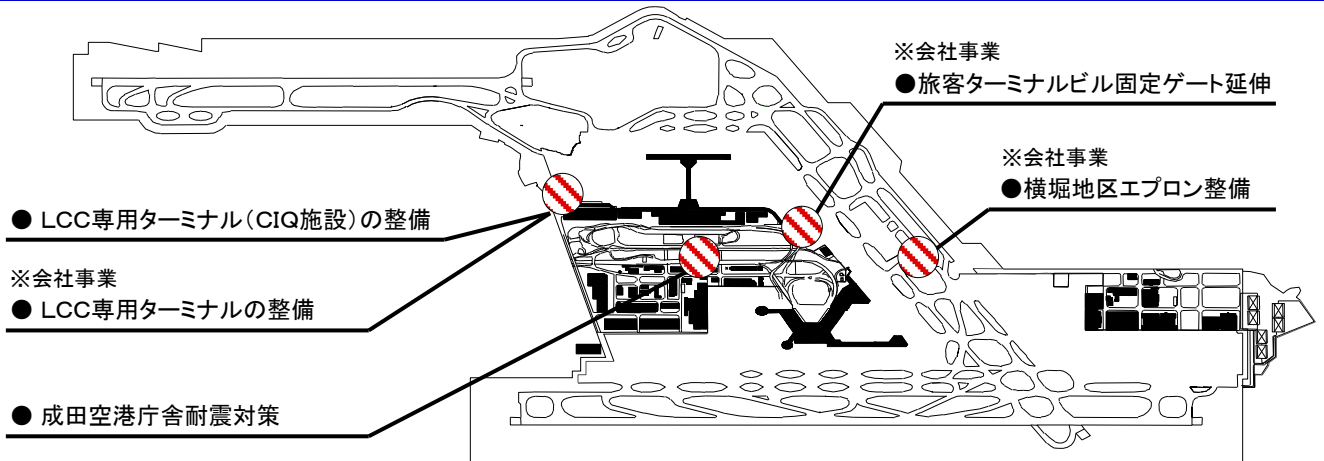
※（ ）内は前年度予算

○会社事業（約610億円）

平成26年度は、30万回化の実現に向け、エプロン等の基本施設、LCC専用ターミナルの整備、旅客ターミナルビル固定ゲート延伸等を実施します。

※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26年度 主要整備事項】

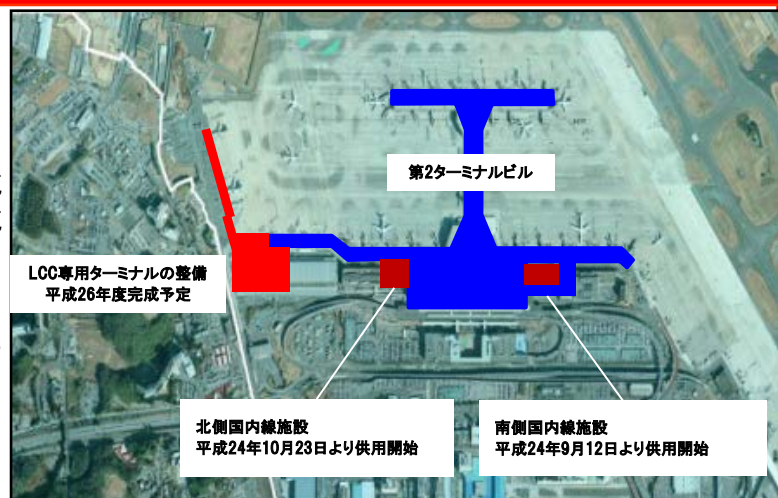


「新しい日本のための優先課題推進枠」 首都圏空港の機能強化 [成田：16億円]

【LCC専用ターミナル（CIQ施設）の整備】

○ 成田空港では、本邦LCC2社（ジェットスター・ジャパン及びバニラエア）の受入体制として、暫定的に国内線は第2ターミナルに受入施設を増築し、国際線は第2ターミナルの既存施設を活用。

○ LCCの旺盛な就航計画を踏まえ、平成26年度完成を目途に、第2ターミナルビル北側にLCC専用ターミナルを建設。



(3) 関西空港・伊丹空港

関西国際空港及び大阪国際空港においては、関西国際空港の国際拠点空港としての再生・強化並びに、関西国際空港と大阪国際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、平成24年7月に、両空港の経営統合が実現しました。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26年度は、両空港の事業価値の向上を図り、事業運営権の売却（コンセッション契約）の早期実現に向けた取組を円滑化するため、新関西国際空港株式会社に補給金を交付するとともに、LCCネットワーク拡充のため、必要な環境整備や、航空機の安全な運航確保のため、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。

<事業の概要>

関空・伊丹両空港の事業価値の向上を図り、事業運営権の売却（コンセッション契約）の早期実現に向けた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、関空のLCCネットワーク拡充に必要なC I Q設計調査や、両空港の航空保安施設の更新等を実施します。

26年度予算額 87（77）億円

うち補給金額 20（40）億円

※（ ）内は前年度予算

【関西国際空港】

【大阪国際空港】



(4) 中部空港

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26年度は、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。

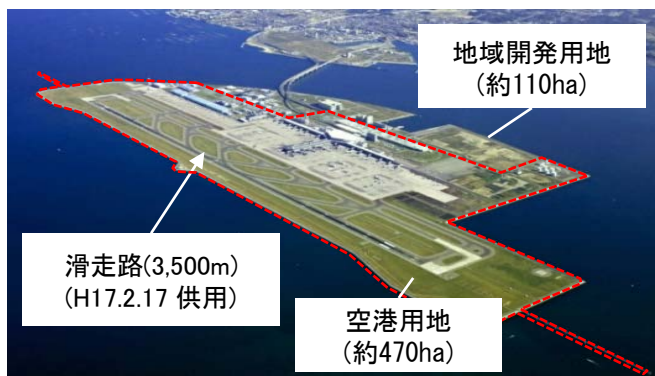
<事業の概要>

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。

26年度予算額 24（14）億円

※（ ）内は前年度予算

【中部国際空港】



2. 航空交通ネットワークの機能強化

(1) 一般空港等

平成26年1月に工事着手する那覇空港滑走路増設事業については、平成31年末の工事完了を目指し、平成26年度も引き続き実施します。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続きを引き続き実施します。

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戦略的維持管理を踏まえた更新・改良等を行うとともに、効果的かつ効率的な空港舗装点検等の新技術の開発・活用を進め、一層のライフサイクルコストの縮減を図ります。

また、空港の耐震化を実施し地震等災害時における空港機能の確保等を図るとともに、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、ターミナル地域再編事業等を推進します。

<事業の概要>

26年度予算額 731(332)億円

※()内は前年度予算

○那覇空港滑走路増設事業



○処理容量：

13.5万回/年→18.5万回/年※
※回転翼機及び深夜離発着機は含まず

○工事完了：平成31年末

供用開始予定日：平成32年3月末※
※航空法第40条に基づく告示

○総事業費：約1,993億円

○26年度予算額：347億円
(うち国費：330億円)

※参考資料23頁参照

○26年度事業内容：

用地造成(護岸工)

管制塔・無線施設(設計)等

○空港施設の老朽化対策

更新・改良等の老朽化対策予算については、平成22年度以降の一般空港整備予算の大幅な減額(参考資料20頁「一般空港等関係予算の推移」参照)に伴って減少していた状況です。一方、一昨年の笹子トンネル事故を受け、日々の維持管理における点検に加え、滑走路や航空保安施設等の緊急点検を実施しており、平成26年度は老朽化が進んでいる施設において重点的に更新・改良等を行い、空港の機能を保持します。



(老朽化した基本施設舗装)



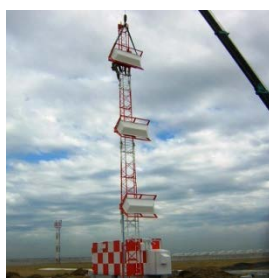
(基本施設点検実施状況)



(老朽化した滑走路舗装の改良)



(航空保安施設点検実施状況)



(老朽化した計器着陸装置の更新)




(航空機の安全な運航確保)


○空港の耐震化等

航空輸送上重要な空港等について、地震被災時において、緊急物資等輸送拠点としての機能確保、航空ネットワークの維持や背後圏経済活動の継続性確保、飛行中の航空機の安全確保を図るため、管制機能確保に必要な管制施設等並びに最低限必要となる基本施設等の耐震化等を実施します。

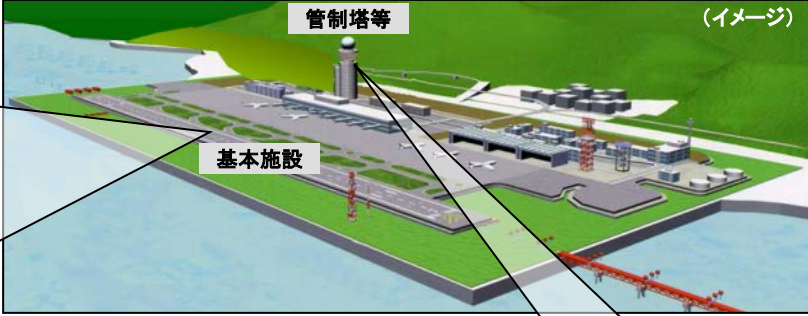
・航空機の離発着に必要な機能を確保



↓

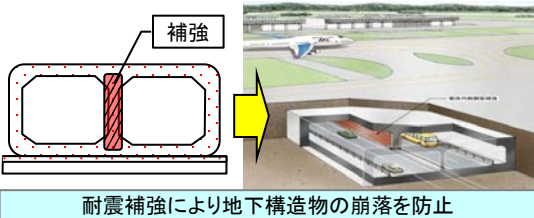


管制塔等 (イメージ)




基本施設

・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



・航空管制機能の停止を防ぐとともに空港の管理機能を確保



管制塔等の倒壊防止

○ターミナル地域再編事業

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

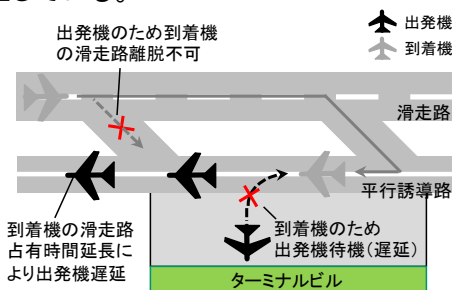
国内線ターミナル地域（東側）の平行誘導路部において、発着航空機の輻輳に伴う慢性的な遅延が発生。これを解消するため、平行誘導路を二重化します。



(誘導路・エプロンの混雑に伴う遅延)

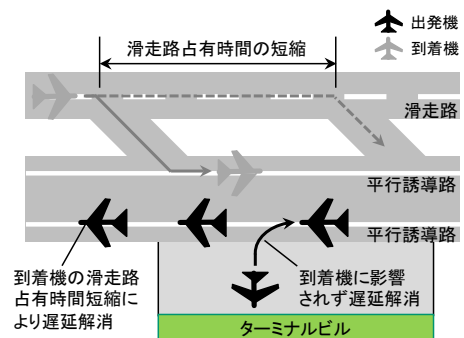
現 状

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。



(2) 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 >

日本再興戦略(平成25年6月14日閣議決定)を着実に実施する観点から、仙台空港等について公共施設等運営権を設定した場合の運営権者の公募手続きを進めるとともに、その他空港について自治体・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、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。

26年度予算額 6(2)億円
※()内は前年度予算

空港経営改革の背景

地域の交通基盤としての空港を活用し、内外の交流人口拡大等による地域活性化を図る必要

地域の実情に応じた民間による経営の一体化



一方、空港は「安全・安心」の拠点でもある。

3.11後の公共インフラ機能のあり方 → 災害復旧等において国が適切に関与できる仕組みが必要

民活空港運営法の成立(平成25年法律第67号・H25.6.26公布)

期待される効果

- 民間のノウハウによる非航空系収入の増大と徹底的な効率化・コスト縮減
- 収益力の改善を原資とした着陸料等の引き下げや需要に応じた戦略的な空港使用料等の設定
- 航空会社・旅客ニーズに的確に対応した動線設定等、施設の利便性向上
- 地域と連携した観光振興や空港周辺開発の取り組み

▶ 就航路線・便数、旅客数、地域の交流人口の拡大等による地域活性化

今後のスケジュール(日本再興戦略関連部分抜粋)

- ・検討が進められている自治体等との間で、各空港の経営改革に関して意見交換を実施。
- ・平成25年度は、仙台空港等において、民間事業者への運営委託手法等を具体的に検討。
- ・平成26年度は、仙台空港等における運営権者の公募・選定手続を実施。
- ・平成27年度以降、仙台空港等における運営権者に対する業務の引継ぎ及び運営委託の開始。

(3) 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>

- ・ 統合管制情報処理システムの整備

- ・ 新型航空管制用レーダーの整備

航空管制用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、安全で効率的な航空管制業務を実現します。

- ・ 管制施設の老朽化更新等

引き続き管制施設の老朽化更新等、所要の性能を確保するための整備を実施します。

26年度予算額 255(217)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

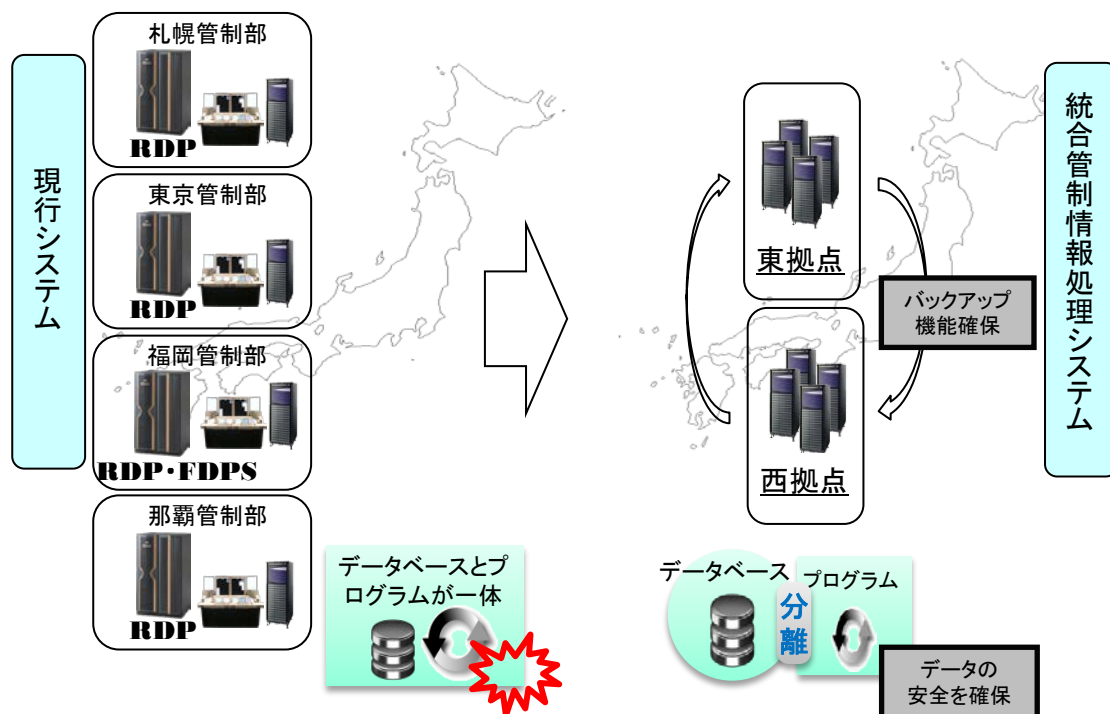
- ・レーダー情報処理システムを4拠点から2拠点に統合する等、製造コストを縮減
- ・レンタルから買い取りへの切り換え等により、ランニングコストを縮減

■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

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。

26年度予算額 40 (35) 億円
※ () 内は前年度予算

概ねLden57dB以上の区域

- ・学校、病院等の防音工事、空調機器更新に対する補助
- ・共同利用施設整備に対する補助等

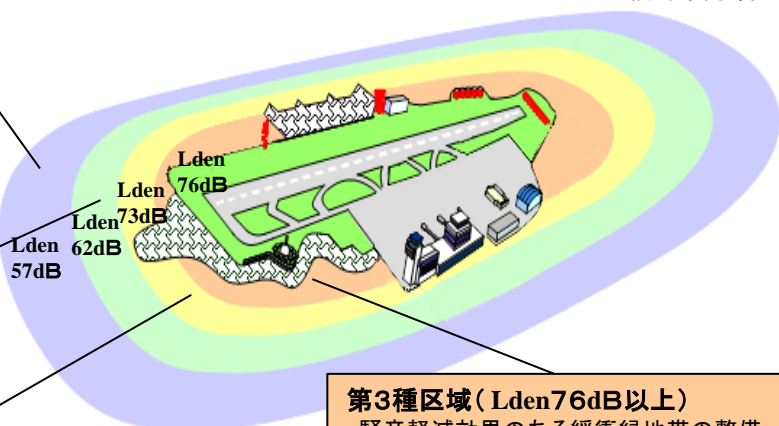
第1種区域 (Lden62dB以上)

- ・住宅の防音工事、空調機器の更新に対する補助
- ・生活保護世帯等に対する防音工事で設置した空調機器稼働費の補助

第2種区域 (Lden73dB以上)

- ・土地の買入や建物等の移転補償

Lden 76dB
Lden 73dB
Lden 62dB
Lden 57dB



第3種区域 (Lden76dB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
※Lden：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、航空機購入費補助を引き続き講じることとします。

26年度予算額 15 (5) 億円
※ () 内は前年度予算

【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、離島航空路の運航費補助、島民運賃割引補助及び航空旅客ターミナルのバリアフリー化等の支援を着実に実施することとします。

26年度予算額（一般会計） 306 (306) 億円の内数
※ () 内は前年度予算

平成26年度予算における地方航空支援方策について

地方航空ネットワークの安定的な確保

○地方航空路線活性化プログラム〈非公共予算〉

一定の旅客需要があるが、代替交通機関がない又は不便な条件不利地域を発着する航空路線であり、かつ地域主体で維持に向けた取組を継続している航空路線について、国として評価したモデル的取組に対して実証調査を行います。

〈事業の概要〉

地域や航空会社等を構成員とする地域の協議会による主体的な路線維持の取組のうち、国として評価したモデル的な取組について実証調査を実施。

実証調査は、要件に合致する路線を抱える空港が所在する周辺の自治体・地元企業、空港管理者、航空会社等で構成する地域の協議会が行う取組を対象に行う。

対象となる地方路線の要件としては、一定の旅客需要や代替交通機関（鉄道、バス等）による移動時間、乗り継ぎ便と直行便との時間差、運航頻度など利用者の利便性を考慮したものとするに加え、地域の支援ニーズの有無からも判断する。

26年度予算額 一般会計 3（皆増）億円

※予算額は13頁の総括表に含まれる

地方航空支援方策パッケージ

公租公課等

固定資産税の軽減
(小型機材の軽減)

着陸料・航援料の軽減
(小型機材の軽減)

着陸料に係る
提案割引制度

予算

地方航空路線活性化プログラム

- 一定の需要があるが、代替交通機関がない又は不便な条件不利地域を発着
- 地域主体で路線維持に向けた取組を継続等の路線を対象に国としてモデル的取組に係る実証調査を実施。

航空機購入費補助の増

【地域公共交通確保維持改善事業】
離島運航費補助の拡充

その他

羽田発着枠政策コンテスト

IV. 平成26年度航空局関係(非公共)予算総括表

【航空局・地方航空局 行政経費の内訳】

(単位:百万円)

区 分	平成25年度 予 算 額	平成26年度 予 算 額	増 ▲ 減 額	備 考
国 土 交 通 本 省	928	1,261	333	
I C A O 経 費	670	700	30	
地方航空路線活性 化プログラム	-	318	318	
その他物件費	258	243	▲15	
地 方 航 空 局	1,886	2,066	180	
人 件 費	1,785	1,967	182	
物 件 費	101	99	▲2	
合 計	2,814	3,327	513	
(内訳)				
人 件 費	1,785	1,967	182	
物 件 費	1,029	1,360	331	
義務的経費	677	696	19	
裁量的経費	352	664	312	

【独立行政法人関係経費の内訳】

(単位:百万円)

区 分	平成25年度 予 算 額	平成26年度 予 算 額	増 ▲ 減 額	備 考
(独)航空大学校関係	2,078	2,100	22	
運 営 費 交 付 金	1,985	2,028	43	
施設整備費補助金	93	72	▲21	
(独)電子航法研究所関係	1,444	1,604	160	
運 営 費 交 付 金	1,395	1,530	135	
施設整備費補助金	49	74	25	
合 計	3,522	3,704	182	

航空局（非公共）予算の主要事項

【航空の安全対策の強化】

26年度予算額 210（194）百万円

※（ ）内は前年度予算 ※一部公共（維持費）が含まれる。

新技術等に対応した航空機の安全対策の強化

最近の航空機において進展している新技術等に適切に対応するため、航空機の運航安全に関するリスクを適確に把握・管理することにより、航空機の安全対策の強化を図ります。

新技術等の
動向の把握

国内外の
安全情報の分析

外部有識者
の活用

航空機の運航安全に関するリスクを適確に把握・管理し、これに基づき航空機の検査や航空会社の監視・監督を実施

重大トラブルの未然防止

B787型機のリチウムイオンバッテリー事案

新技術であるリチウムイオンバッテリーが発火・発煙する事案が相次いで発生し、世界中の同型機が長期間にわたって運航停止



日本航空のB787型機におけるボストン空港バッテリー発火事案（平成25年1月7日（米国時間））



全日本空輸のB787型機における高松空港緊急脱出事案（平成25年1月16日）

国産旅客機の開発に伴う安全性審査

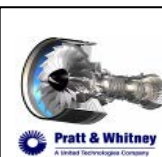
平成20年3月に事業化が決定された新たな国産旅客機の開発と並行して、製造国政府としての確実な安全性審査が求められています。このため、製造国政府としての安全性審査手法を確立し、適切かつ迅速に審査を実施し、市場への円滑な投入・外国への輸出を支援していくとともに、航空機産業の振興にも寄与していきます。



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

MRJの特徴



次世代
エンジン



炭素繊維複合
材技術

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

製造国政府としての
安全性審査手法の確立

安全性審査の本格化

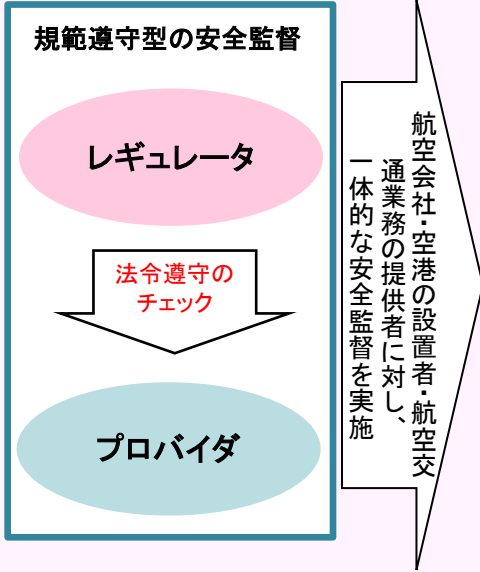
安全性審査の本格化に対応した
研修の強化

航空安全対策の強化

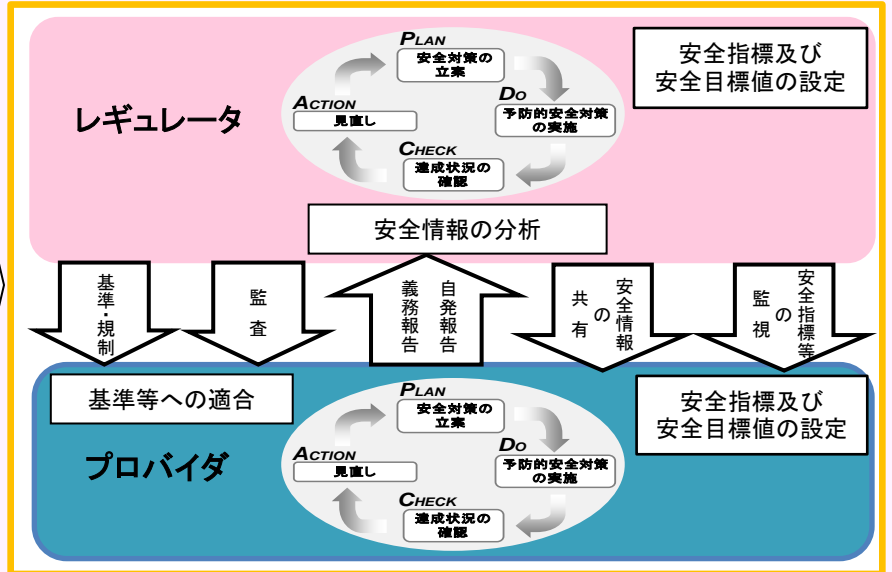
従来の安全監督に加えて、国が航空会社・航空管制・空港運用等のプロバイダと安全目標を合意した上で、実施状況を一体的・継続的に監督を行うSSP（航空安全プログラム）を導入します。

次世代型航空安全行政への転換

<従来型安全行政>



<次世代型安全行政: SSP導入後>



参考: 他局による航空関係予算

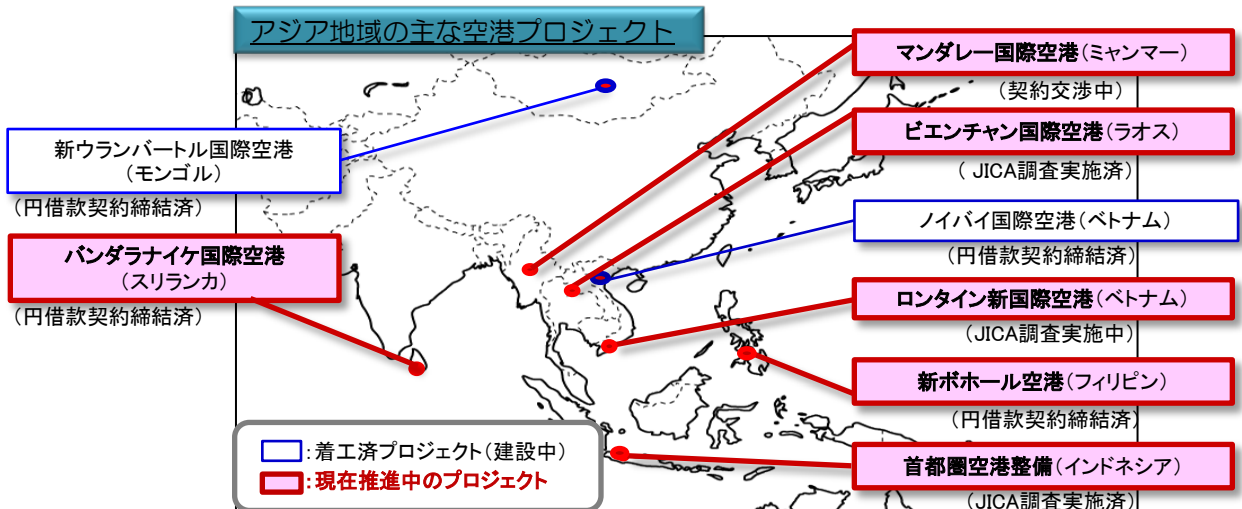
航空分野のインフラ国際展開

総合政策局予算: 「官民連携による海外プロジェクトの推進」

26年度予算額 一般会計1,048(1,110)百万円の内数
 ※ () 内は前年度予算

海外における航空インフラプロジェクトについては、アジア等における航空需要の拡大を背景として、優れた技術や海外プロジェクトへの経験を有する我が国企業にも多くのビジネスチャンスが見込まれている一方、市場獲得の競争も激化しています。

このため、相手国政府への働きかけや情報収集等、我が国企業の受注獲得に向けた取り組みを実施します。



【平成26年度航空局税制改正】

関西国際空港及び大阪国際空港の公共施設等運営権の設定に係る諸税の特例措置【新設】
(法人税、登録免許税、法人住民税、事業税)

【登録免許税】

- ・関西国際空港及び大阪国際空港に係る公共施設等運営権の設定登録に対する登録免許税の税率を2年間0.5/1000(本則:1/1000)に軽減する。
(平成27年度まで)

【法人税・法人住民税・事業税】

- ・関西国際空港及び大阪国際空港に係る公共施設等運営権対価について、延払基準の方法により益金算入する。

航空機燃料に係る航空機燃料税の軽減措置【延長】
(航空機燃料税)

- ・航空機燃料に係る航空機燃料税の特例措置の適用期限を3年間延長する。
- ・航空機燃料譲与税として譲与される額の割合の引き上げ措置の適用期限を3年間延長する。

(参考) 現行特例措置

(平成28年度まで)

本則	26,000円/kℓ	→	18,000円/kℓ
離島路線	19,500円/kℓ	→	13,500円/kℓ
沖縄路線(※)	13,000円/kℓ	→	9,000円/kℓ
航空機燃料譲与税の割合: 2/9			

(※) 適用対象に沖縄県の区域内の各地間を航行する場合を追加。

(参考) 現行対象路線: 本土-那覇・宮古・石垣・久米島

追加路線: 那覇-石垣・宮古・久米島、石垣-宮古・与那国等

国内線に就航する航空機に係る特例措置【拡充・延長】
(固定資産税)

- ・国内線に就航する航空機(遊覧に使用するものを除く)に係る課税標準の特例措置の適用期限を2年間延長する。
(平成27年度まで)

- ・最大離陸重量50トン未満の航空機に係る課税標準を次のとおり拡充する。

最大離陸重量 200トン以上: 最初の3年間2/3に軽減

200トン未満: 最初の5年間2/5に軽減 ※1

50トン未満: 最初の1年間3/8、その後4年間2/5に軽減(拡充) ※2

30トン未満: 最初の5年間1/4に軽減 ※2

※1 地方路線就航時間割合が2/3以上に限る。

※2 地方路線就航機のうち、東京国際空港路線及び大阪国際空港路線を除く路線の就航時間割合が2/3以上に限る。

成田国際空港株式会社が事業の用に供する固定資産に係る特例措置【延長】
(固定資産税・都市計画税)

- ・成田国際空港株式会社が基本施設、航空保安施設の用に供するために保有する固定資産について課税標準の軽減率を5/6(現行4/5)にした上で、特例措置の適用期限を2年間延長する。

(平成27年度まで)

新関西国際空港株式会社、関西国際空港土地保有株式会社及び中部国際空港株式会社に係る資本割の課税標準の特例措置【延長】
(事業税)

- ・資本割の課税標準について資本金等の額から一定割合を乗じた額を控除する特例措置の適用期限を5年間延長する。

(平成30年度まで)

【内容】新関西国際空港株式会社、関西国際空港土地保有株式会社： 5/6を控除
中部国際空港株式会社： 2/3を控除

航空機騒音対策事業に係る特定の事業用資産の買換え等の特例措置【延長】
(所得税・法人税)

- ・個人又は法人が、「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」に定める第2種区域内及び「特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法」に定める航空機騒音防止特別地区内にある土地等を、当該区域外の土地等と買換え又は交換した場合における譲渡所得の課税の特例措置の適用期限を3年間延長する。

(平成28年度まで)

優良住宅地の造成等のために土地等を譲与した場合の長期譲与所得の課税の特例措置【延長】
(所得税・法人税)

- ・優良住宅地の造成等のために土地等を譲与した場合の長期譲与所得の課税の特例措置の適用期限を5年間延長する。

(平成30年度まで)

地球温暖化対策のための税における国内定期航空運送事業に係る還付措置【延長】
(石油石炭税)

- ・国内定期航空運送事業の用に供した航空機燃料に係る地球温暖化対策のための税の還付措置の適用期限を3年間延長する。

(平成28年度まで)

航空機の部分品等に係る特例措置【延長】
(関税)

- ・航空機の部分品等に係る関税の免税措置の適用期限を3年間延長する。

(平成28年度まで)

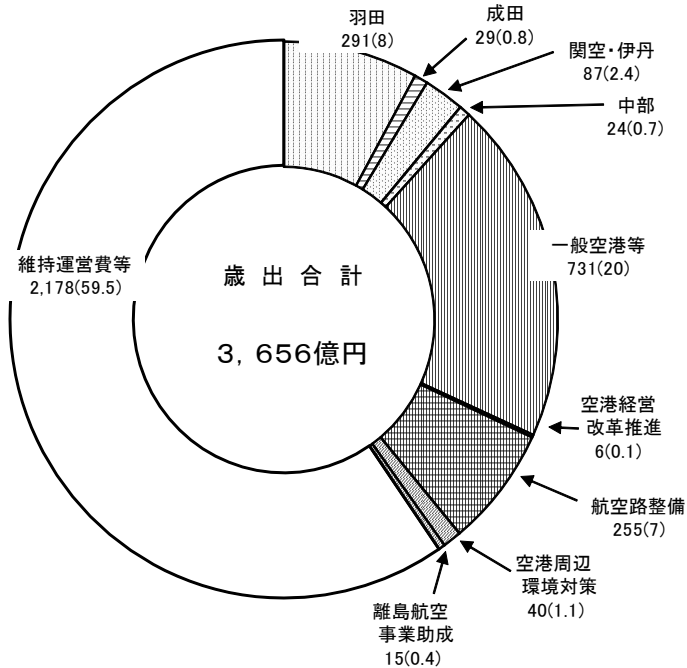
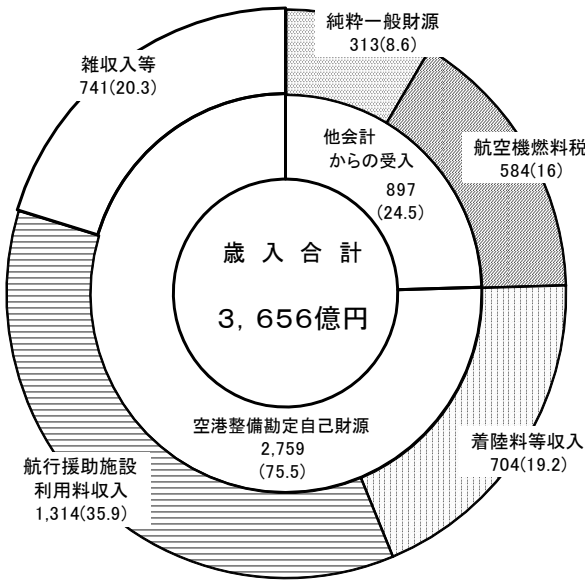
(参考資料)

○空港整備勘定の歳入・歳出規模(平成26年度予算額)

単位: 億円 (%)

(歳 入)

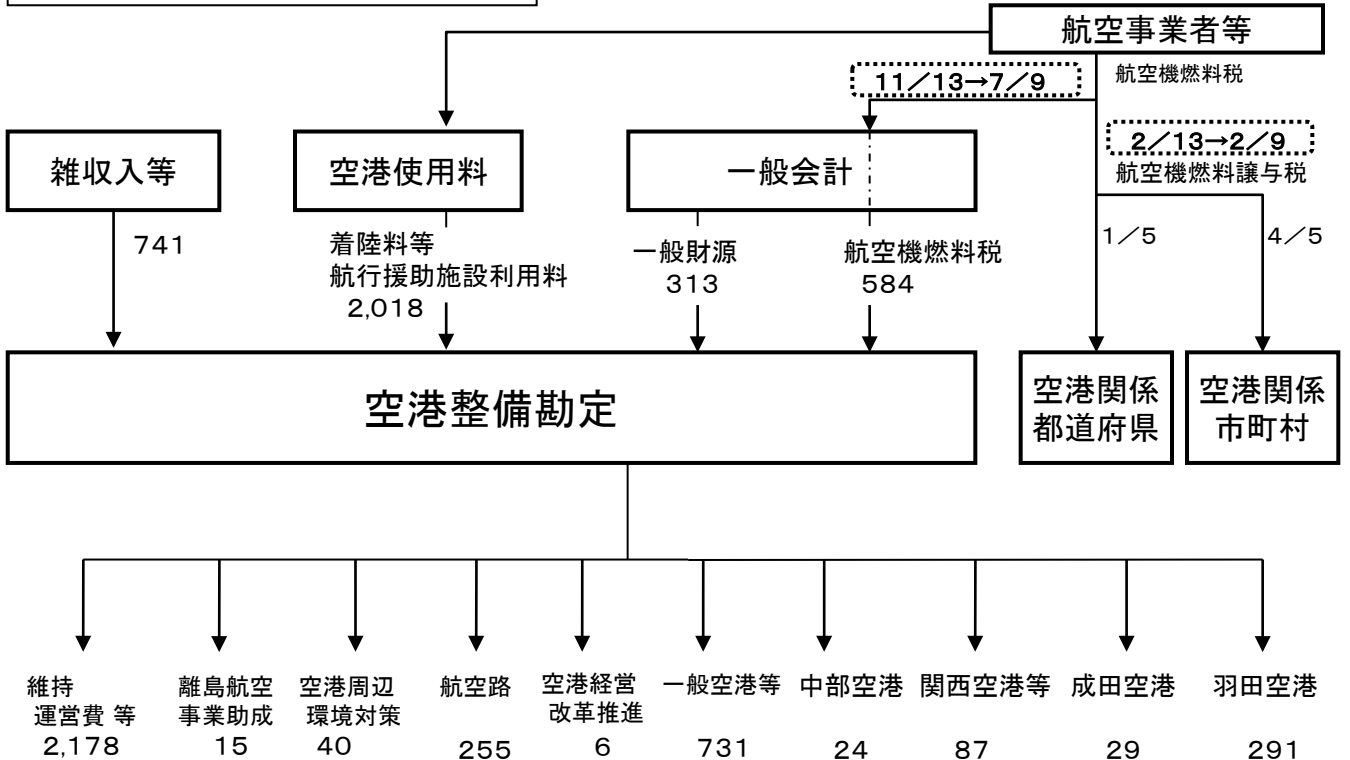
(歳 出)



○空港整備勘定のしくみ

平成26年度予算額 3,656億円

(単位: 億円)

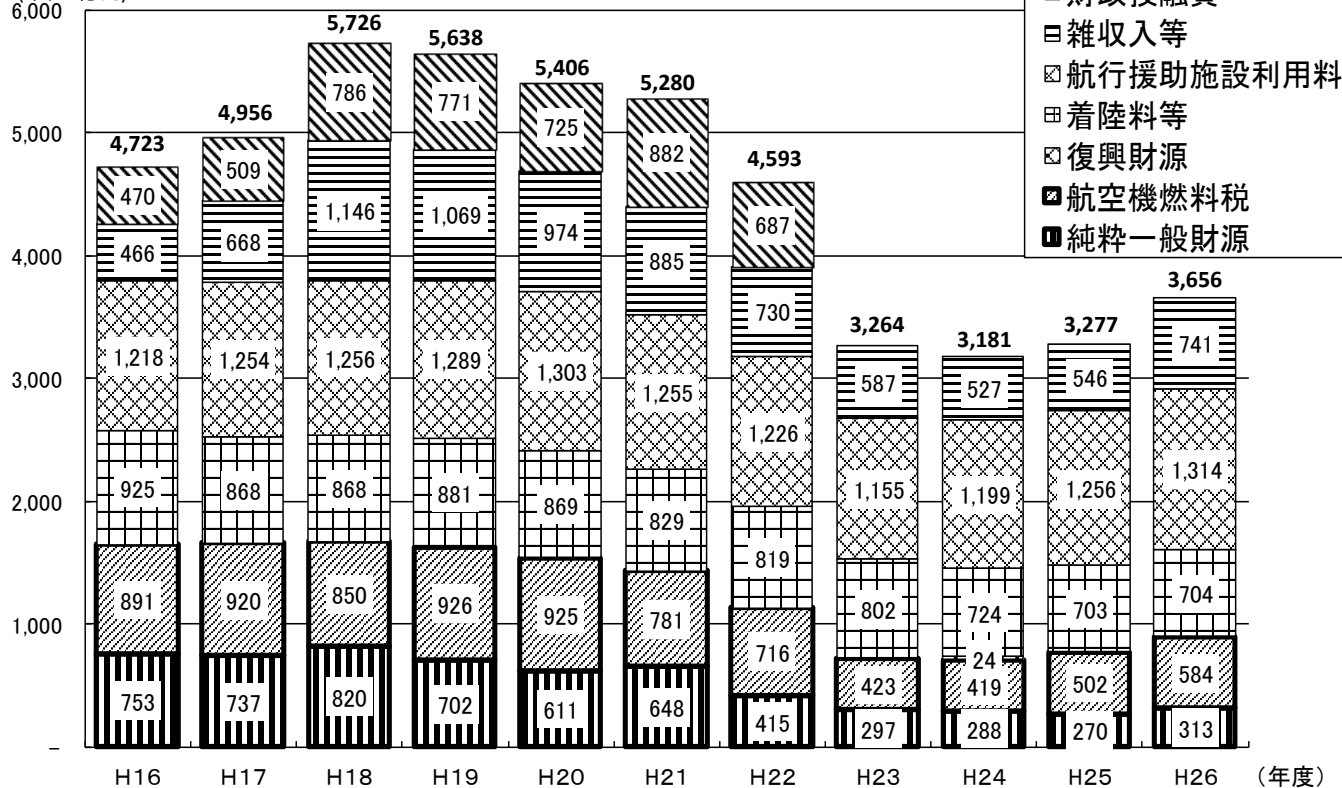


(注) 計数は端数処理の関係で合計額に合致しない。

は平成26年度から3カ年の特例措置。

歳入予算の推移

(単位: 億円)



年度	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
一般会計からの受入額	1,644	1,657	1,670	1,628	1,536	1,429	1,131	719	707	772	897

(注1) 歳入額は当初予算ベース。

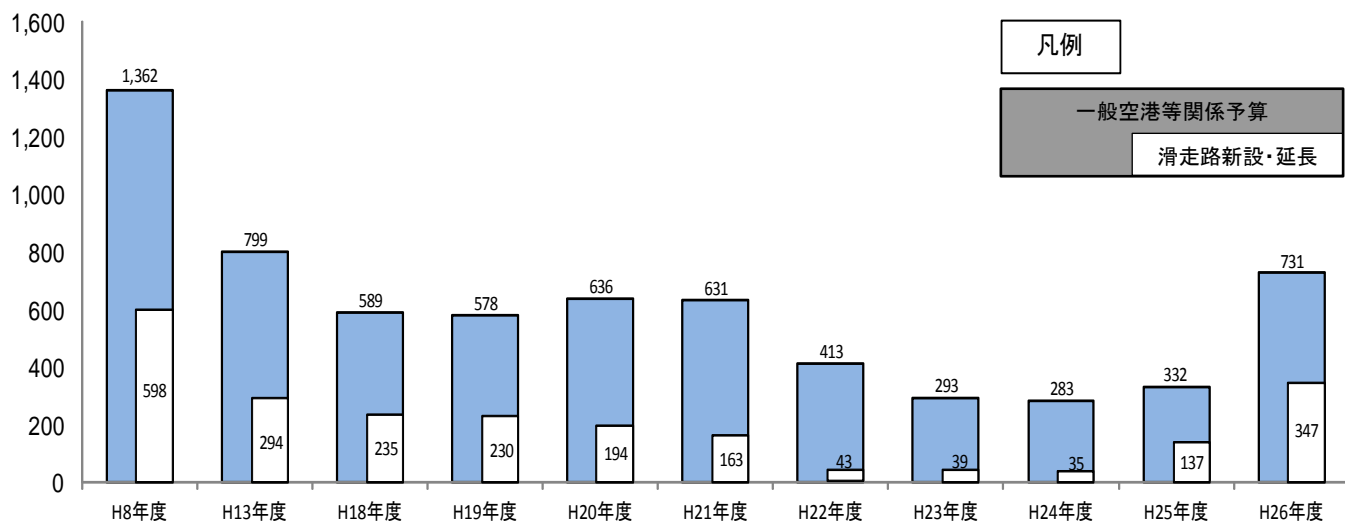
(注2) 平成25年度以降の「一般会計からの受入額」及び「純粹一般財源」には那覇空港滑走路増設事業実施のための増額分を含む。

(注3) 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、平成26年度から自動車安全特別会計空港整備勘定として計上している。

(注4) 計数は端数処理の関係で合計額に合致しない。

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	H13	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
22空港	15空港	7空港	6空港	6空港	5空港	1空港	1空港	1空港	1空港	1空港
佐賀、静岡、旭川、新種子島、新紋別、新北九州、福岡、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、百瀬、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	那覇	那覇

※(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。

基本的な考え方

- 本対策は、平成25年10月1日に決定した「経済対策パッケージ」の一部をなすもの
- 同パッケージに盛り込まれた1兆円規模の税制措置等と併せ、5兆円規模の本対策を速やかに実行し、デフレ脱却と経済再生への道筋を確かなものに

基本方針

- 消費税率引き上げによる駆け込み需要とその反動減緩和のため、来年度前半に需要が発現する施策に重点化。
- 一時的な反動減の緩和のみならず、力強い成長軌道に早期に復帰できるよう、経済の成長力底上げに資するとともに、持続的な経済成長の実現に資するため、消費や設備投資の喚起など民間需要やイノベーションの誘発が高い施策に重点化し、未来への投資とする。

具体的施策における重点分野

I. 競争力強化策

II. 女性・若者・高齢者・障害者向け施策

III. 復興、防災、安全対策の加速

IV. 低所得者・子育て世帯への影響緩和、駆け込み需要及び反動減の緩和

上記の4分野を重点として、本経済対策の効果が速やかに発現し、消費税率引き上げに伴う反動減に適切に対応できるよう政府を挙げて迅速に対策の具体化を図る

具体的施策及び補正予算(航空関係部分抜粋)

補正予算額(合計)
15,343百万円

I. 競争力強化策

○2020年オリンピック・パラリンピック東京大会開催を契機とした都市インフラ整備等

- 交通・物流ネットワーク等の都市インフラ整備
国際競争力の強化のため、三大都市圏環状道路などの物流ネットワークの強化、円滑な都市・地域活動のための渋滞対策、国際コンテナ戦略港湾の機能強化、首都圏空港の機能強化等を実施する。



羽田空港の24時間国際拠点空港化の推進等の
首都圏空港の機能強化

補正予算額 : 7,015百万円

III. 復興、防災、安全対策の加速

○国土強靱化(ナショナル・レジリエンス)、防災・減災の取組や社会資本の老朽化対策の加速、原子力事故対応・原子力防災対策等の充実等

- 地域経済に配慮した社会資本の強靱化・老朽化対策等
本格的なメンテナンス時代に向け、老朽化対策や事前防災対策を加速して実施することにより、強靱なインフラの再構築を推進する。このため、ライフライン、石油給油インフラ、交通施設等の耐震化・老朽化対策を進める。

【地下鉄、主要ターミナル駅、緊急輸送道路等と交差・並行する高架橋、空港、本四連絡橋等の耐震対策】



空港等の耐震対策

補正予算額 : 1,936百万円

【道路、トンネル、橋梁、河川、砂防、鉄道、港湾、海岸、空港等の緊急的な補修等】



空港等の老朽化対策

補正予算額 : 6,301百万円

【国等の施設の防災・安全対策等】



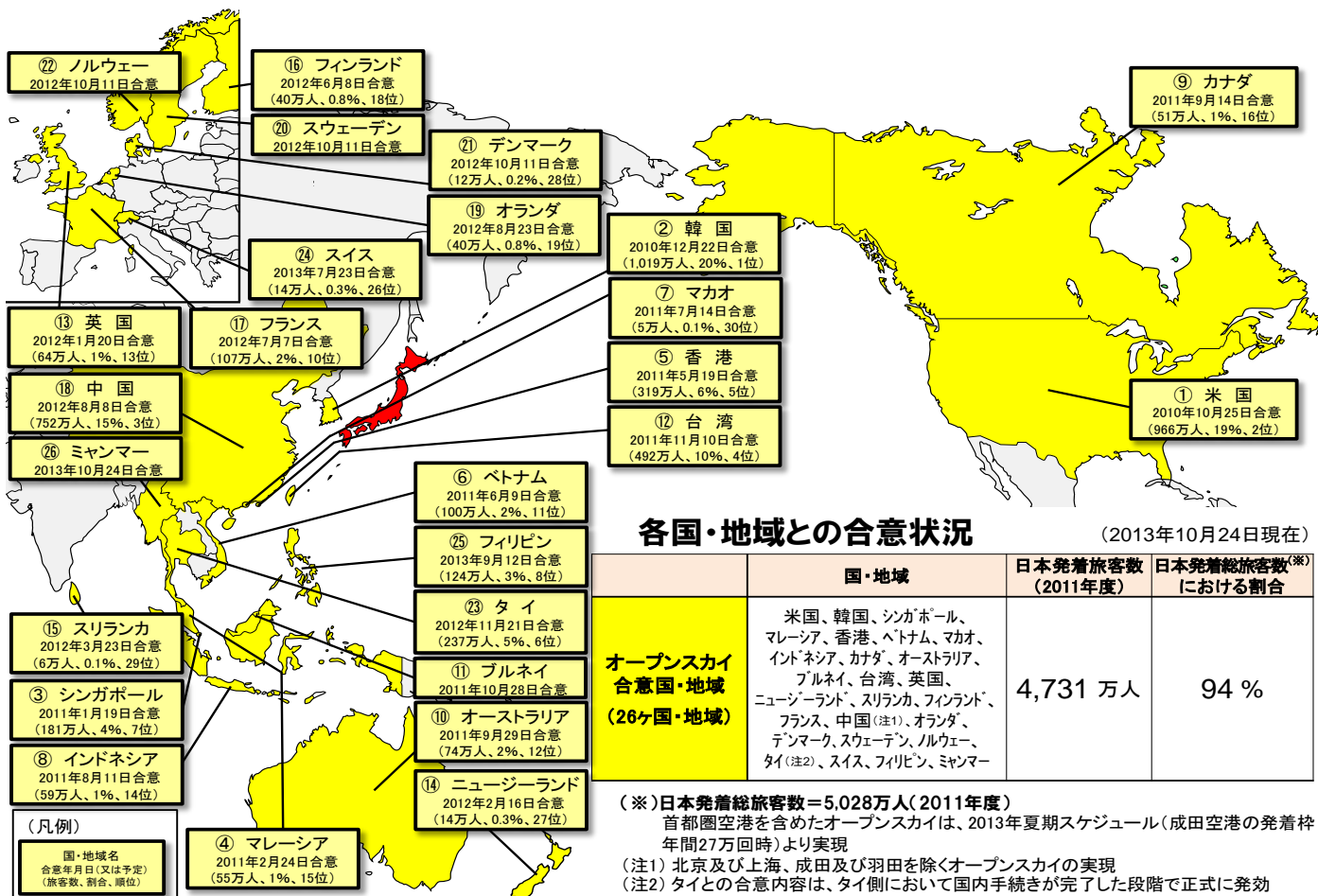
独立行政法人航空大学校
の施設の耐震化

補正予算額 : 91百万円

	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
H25.3.30まで	39万回 (6万回)	25万回	64万回
現在 (H25.3.31以降)	41万回 (6万回)	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)	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. 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



(※)日本発着総旅客数=5,028万人(2011年度)
 首都圏空港を含めたオープンスカイは、2013年夏期スケジュール(成田空港の発着枠年間27万回時)より実現
 (注1)北京及び上海、成田及び羽田を除くオープンスカイの実現
 (注2)タイとの合意内容は、タイ側において国内手続きが完了した段階で正式に発効

那覇空港滑走路増設事業の予算措置について

平成二十六年一月に着工する那覇空港滑走路増設事業の沖縄振興における重要性に鑑み、これを平成三十一年末までに完成させるため、沖縄振興の施策展開へ影響が出ないよう特段の配慮をすることとし、以下の措置を講じることとする。

- 一、 那覇空港滑走路増設事業に要する経費に充てるため、平成二十六年度から平成三十年度については、所要額三百三十億円を計上することとする。
- 二、 最終年度である平成三十一年度の所要額については、前項を踏まえ、内閣府、財務省及び国土交通省の間で調整し措置することとする。

平成二十五年十二月二十日

内閣府特命担当大臣
(沖縄及び北方対策)

財 務 大 臣

国 土 交 通 大 臣

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

- 国内航空ネットワークの回復が未だ十分ではない状況に鑑み、従来より実施している軽減措置を平成26年度においても継続。

※那覇・離島路線を除く		到着空港		
		羽田	福岡、新千歳	羽田、福岡、新千歳を除く国管理・共用空港
出発空港	羽田、伊丹、福岡、新千歳	本則		1/2
	関空、広島、高松、松山、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、小松	3/4		
	釧路、函館、高知、米子(美保)、岩国、徳島	1/2		
	旭川、帯広、秋田、山口宇部、女満別、青森、庄内、富山、神戸、鳥取、出雲、岡山、佐賀	2/5		
	稚内、紋別、中標津、三沢、大館能代、山形、能登、南紀白浜、石見、その他	1/5		

2. 旅客数を基準とした着陸料体系の導入

- 航空会社が需要変動リスクを負担する構造の適正化等を図るため、平成26年度において、現在航空機の重量に応じて課されている着陸料の一部(約1割)を旅客数に比例して課す体系を導入。

<重量比例部分の単価改定>

最大離陸重量	現行単価	改正後単価
～ 25t	850 円/t	750 円/t
25t ～ 100t	1,330 円/t	1,150 円/t
100t ～ 200t	1,650 円/t	1,490 円/t
200t ～	1,800 円/t	1,610 円/t

<旅客数比例部分の単価改定>

現行単価	改正後単価
	120 円/人

※対象旅客数の算出にあたっては、座席利用率70%を上限とする

3. 小型機材に係る着陸料及び航行援助施設利用料の軽減

- 最大離陸重量50t以下の小型機材に係る着陸料について、10%の軽減措置を新設。
- 最大離陸重量15t～20tの小型機材に係る航行援助施設利用料について、1/2の軽減措置を新設。

4. その他の軽減措置

- 着陸料に係る提案割引制度(各空港からのプレゼンテーションを経て選定した路線(新規就航又は増便を行った場合に限る)において、1年目80%、2年目50%、3年目30%軽減)を新設。
- 羽田空港発着の国際線深夜早朝便に係る着陸料について、新規に就航又は増便を行った場合の軽減措置(1年目50%、2年目30%、3年目20%)を新設。
- 那覇空港発着の国内路線及び国際貨物便並びに離島発の国内路線に係る着陸料及び航行援助施設利用料の軽減措置(機材の種別等に応じて1/6～1/16に軽減)を平成26年度においても継続。
- 国際旅客チャーター便促進に係る着陸料軽減(1/2(※羽田を除く))を平成26年度においても継続。
- 国際線定期便に係る着陸料軽減(7/10(※羽田・那覇貨物を除く))を平成26年度においても継続。
- 羽田空港着の深夜早朝国際貨物便に係る着陸料軽減(1/2)を平成26年度においても継続。
- 羽田空港着の深夜早朝国内便に係る着陸料軽減(1/2(伊丹路線を除く))を平成26年度においても継続。

1. 運航費補助

- 協議会(都道府県ごと)において、離島の生活に必要な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、
 - ① 最も日常拠点性を有する、
 - ② 海上運送等の代替交通機関により概ね2時間以上、
 - ③ 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～) 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
 (平成26年度～) 島民運賃割引の基準運賃の引き下げ
 最も日常拠点性を有する路線に準ずる路線については、島民運賃割引の補助対象とできるよう要件を緩和

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. 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)
航行援助施設利用料 15t以下(SAAB340B等) 〕 | 一般路線の 1/16 |
| | 一般路線の 1/16 |

※以下の措置については、離島路線にも適用される
 最大離陸重量50t以下の小型機材に係る着陸料について、上記に加えて10%の軽減措置を新設。
 最大離陸重量15t～20tの小型機材に係る航行援助施設利用料について、上記に加えて1/2の軽減措置を新設。【P24参照】

5. 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
 ※特例措置の延長(平成26年度～平成28年度): 1kl=13,500円に軽減
- 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
 ※特例措置の延長(平成26年度～平成28年度): 1kl=9,000円に軽減
 ※沖縄路線の適用対象に沖縄県の区域内を結ぶ全路線を追加。

6. 固定資産税の軽減

- | | |
|-------------------------------------|------------------------|
| ■ 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30t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、関空・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、杵岐、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、新石垣、波照間、与那国 (34空港) (▲:計54空港)
その他の空港(15) (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、岩国 (☆:計9空港)	調布、名古屋、但馬、岡南、大分県央、天草 (★:計6空港)
合計(97)	4	28	65

