

平成 27 年 度

航空局関係予算決定概要

平成 27 年 1 月

国土交通省航空局

＜目 次＞

I.	平成27年度航空局関係予算の基本方針	1
II.	平成27年度航空局関係（空港整備勘定）予算総括表	2
III.	平成27年度航空局関係（空港整備勘定）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27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27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27年度予算額）	18
	・ 空港整備勘定のしくみ	18
	・ 歳入予算の推移	19
	・ 一般空港等関係予算の推移	19
	・ 交通政策審議会航空分科会基本政策部会とりまとめ（平成26年6月） を踏まえた平成27年度予算	20
	・ 「地方への好循環拡大に向けた緊急経済対策」について	22
	・ 「まち・ひと・しごと創生総合戦略」	23
	・ 航空関係のまち・ひと・しごと創生に関する取組	23
	・ 首都圏空港（羽田・成田）の更なる機能強化について	24
	・ 世界各都市内の空港の就航都市数・発着回数・旅客数	24
	・ オープンスカイの進捗状況	25
	・ 那覇空港滑走路増設事業の予算措置について	25
	・ 空港使用料の軽減措置	26
	・ 離島航空路線維持対策	27
	・ 空港分布図	28

I. 平成27年度航空局関係予算の基本方針

平成27年度予算については、「『日本再興戦略』改訂2014」、「交通政策審議会航空分科会基本政策部会とりまとめ」、「国土のグランドデザイン2050」等を踏まえ、下記の基本方針により事業の重点化を図り、我が国における国際競争基盤の強化・拡充及び観光立国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、国際競争力強化のために必要な施設整備を重点的に実施します。また、諸外国とのヒトとモノの交流を一層活性化させることにより、更なる首都圏の国際競争力の向上、豊富な国内航空ネットワークを通じた国内各地域への経済効果の波及を図るほか、2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催に向けて訪日外国人の受け入れに万全を期すため、年間発着枠75万回化達成以降の更なる機能強化の具体化に向けて検討を進めます。

(2) 防災・減災対策の推進

国土強靱化基本計画等を踏まえ、空港の耐震対策や老朽化対策等の防災・減災対策を着実に実施するとともに、空港セキュリティ等の航空保安対策の向上を推進します。

(3) 航空ネットワークの利便性向上等による地域の活性化

空港の処理能力及び管制処理能力の向上による航空ネットワークの基盤強化及び利便性向上や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、地方の創生及び地域の活性化を推進します。

(4) 操縦士・整備士・製造技術者の養成・確保の促進

LCCや地域航空会社等で顕在化しつつある短期的な操縦士不足や、航空需要の増大等による中長期的な操縦士・整備士・製造技術者の不足に戦略的に対応するため、民間養成機関の操縦士供給能力の拡充等操縦士等の養成・確保についての取組を促進します。

Ⅱ. 平成27年度航空局関係(空港整備勘定)予算総括表

＜平成27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	877 (897)	国際拠点空港	422 (431)
		羽田空港	292 (291)
		成田空港	44 (29)
		関西空港等	83 (87)
		中部空港	3 (24)
空港使用料収入	2,081 (2,018)	一般空港等	743 (731)
		空港経営改革推進	6 (6)
		航空路整備事業	270 (255)
雑収入等	737 (741)	空港周辺環境対策事業	30 (40)
		離島航空事業助成	53 (15)
		空港等維持運営費等	2,171 (2,178)
合 計	3,695 (3,656)	合 計	3,695 (3,656)

()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. 「一般会計より受入」には、「新しい日本のための優先課題推進枠」措置分140億円を含む。

3. 「羽田空港」には、「新しい日本のための優先課題推進枠」措置分140億円を含む。

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. 「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662(705)億円を含む。

6. 計数は端数処理の関係で合計額に合致しない。

Ⅲ. 平成27年度航空局関係(空港整備勘定)予算の概要

区 分	平成27年度 予 算 額 (億円)	平成26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	292	291	<ul style="list-style-type: none"> ・ エプロン・誘導路整備、際内トンネル整備、空港アクセス道路改良、C滑走路等の耐震対策 ・ 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の具体化に向けた調査
(2) 成田空港 事業費(国直轄)	44	29	<ul style="list-style-type: none"> ・ 庁舎耐震化、航空保安施設の老朽化更新等 ・ ファーストレーンの設置 ・ 首都圏空港の更なる機能強化の具体化に向けた調査(再掲)
(3) 関西空港等 事業費(国直轄)	83	87	<ul style="list-style-type: none"> ・ ファーストレーンの設置等、CIQの充実整備 ・ 航空保安施設の老朽化更新等
(4) 中部空港 事業費(国直轄)	3	24	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今後の中部圏の空港のあり方等の調査 ・ 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	743	731	<ul style="list-style-type: none"> ・ 那覇空港滑走路増設事業 ・ 福岡空港滑走路増設事業(※注1) ・ 空港の老朽化・耐震対策 ・ 空港の利便性向上等
(2) 空港経営改革推進	6	6	<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	270	255	<ul style="list-style-type: none"> ・ 統合管制情報処理システム整備事業 ・ 航空路管制空域の再編整備事業 ・ 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	30	40	<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	53	15	<ul style="list-style-type: none"> ・ 航空機等購入費補助(機体補助金)
合 計	1,524	1,478	

(注1) 福岡空港滑走路増設事業に関しては、福岡空港における空港経営改革(コンセッション等)を進めることにより、適切な財源を確保することとしている。

(注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500往復(平成26年12月ダイヤ)、また国際航空交通では海外25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7,000万人(平成25年度)の人々が利用しています。

平成27年度は、「『日本再興戦略』改訂2014」等に基づき、国際競争力強化のため、機能強化に必要な施設整備や耐震対策を重点的に実施します。

これによって、諸外国とのヒトとモノの交流を一層活性化させることにより、更なる首都圏の国際競争力の向上、豊富な国内航空ネットワークを通じた国内各地域への経済効果の波及を図ります。

また、首都圏空港における年間発着枠75万回化達成以降の更なる機能強化の具体化に向けて検討を進めます。

<事業の概要>

平成27年度予算では、エプロン・誘導路の整備、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の具体化に向けた検討を進めるために必要な調査を実施します。

27年度予算額 292(291)億円

※()内は前年度予算

<参考> 借入金償還経費 662(705)億円 ※利払費含む

【平成27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:140億円]

【拠点空港機能の強化】

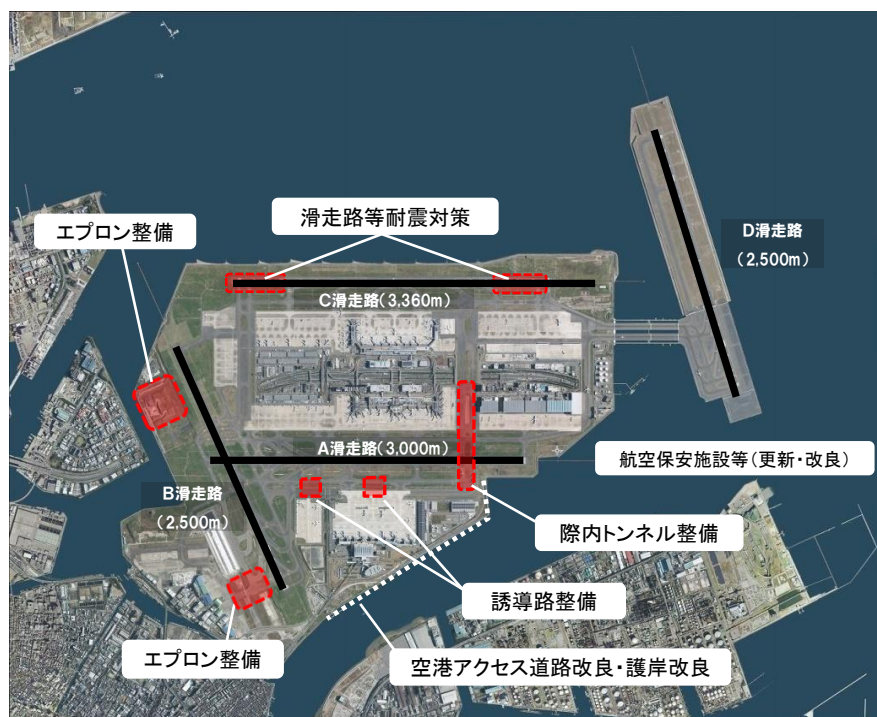
- 夜間駐機場の拡充等により拠点空港機能を強化
 - ・エプロンの整備
 - ・誘導路の整備

【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

航空機の安全な運航を確保するため、基本施設や航空保安施設等について、老朽化に伴う更新・改良等を実施します。

(2) 成田空港

成田空港では、平成26年度中の発着容量の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、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27年度は、継続中の庁舎耐震対策に加え、国際会議の参加者等の入国手続きの迅速化を図るため、我が国の空港で初めてとなるファーストレーンの設置等を行います。

また、首都圏空港における年間発着枠75万回化達成以降の更なる機能強化の具体化に向けて検討を進めます。

<事業の概要>

平成27年度予算では、庁舎耐震対策、ファーストレーンの設置等を行います。

また、羽田空港を含む首都圏空港の更なる機能強化の具体化に向けた検討を進めるために必要な調査を実施します。（再掲）

27年度予算額 44（29）億円

<参 考>

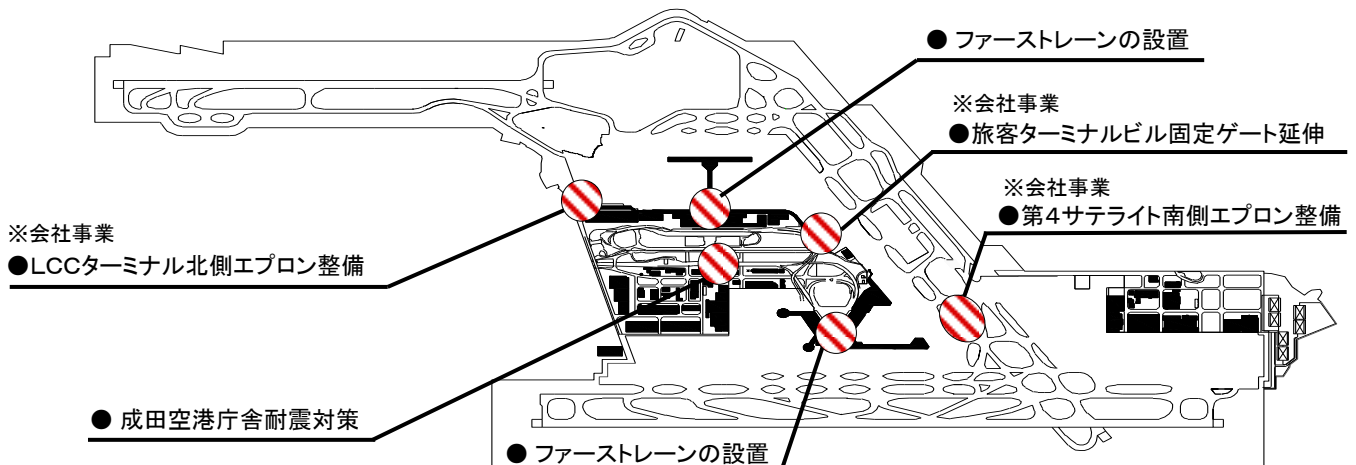
※（ ）内は前年度予算

○会社事業（約593億円）

平成27年度は、運用の効率化、能力増強のため、エプロン等の基本施設、旅客ターミナルビル固定ゲート延伸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27年度 主要整備事項】



成田空港庁舎耐震対策

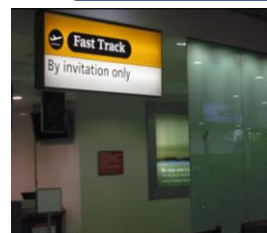
○ 震災時においても、空港の運用確保に支障を来すことのないよう、引き続き、成田空港庁舎の耐震対策を実施。

（なお、滑走路、エプロン等の基本施設については、既に成田空港会社において対策済み。）

ファーストレーンの設置

○ 国際会議の参加者等の入国手続きの迅速化を図るため、我が国の空港で初めてとなるファーストレーンを平成27年度からの導入を目指して設置。

【参考】諸外国主要空港におけるファーストレーン



ロンドン/ヒースロー空港



バンコク/スワンナプーム空港

(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るとともに、平成27年度中の運営権の設定（コンセッション）による運営委託を目指します。

平成27年度は、両空港における航空機の安全な運航確保のために老朽化が進んでいる航空保安施設の更新等を実施するとともに、関西国際空港の事業価値向上の一環として、国際会議の参加者等の出入国手続の迅速化を図るため、我が国の空港で初めてとなるファーストレーンの設置等、C I Qの充実整備を実施します。

<事業の概要>

平成27年度は、両空港における航空機の安全な運航確保のために老朽化が進んでいる航空保安施設の更新等を実施するとともに、関西国際空港の事業価値向上の一環として、国際会議の参加者等の出入国手続の迅速化を図るためのファーストレーンの設置等、

C I Qの充実整備を実施します。

27年度予算額 83（87）億円

※（ ）内は前年度予算

<参考>

○会社事業（約153億円）

平成27年度は、両空港の事業価値向上のため、LCC専用ターミナルの整備、伊丹ターミナルビルに係る改修等を行います。

※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。

【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ていましたが、LCCの新規就航等もあり、ようやく需要回復の兆しが見受けられるものの、完全24時間化の早期実現は、未だ厳しい状況です。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27年度は、中部国際空港株式会社が行う新たなニーズに対応する駐機場の整備等の空港機能充実の取組と連携し、今後の航空需要の変化等に的確に対応するため、リニア中央新幹線開業等による航空需要の変化を見据えた、今後の中部圏の空港のあり方等の調査を地域とも連携しつつ実施します。

また、引き続き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>

リニア中央新幹線開業等による航空需要の変化を見据えた、今後の中部圏の空港のあり方等の調査を地域とも連携しつつ実施します。

また、引き続き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。

27年度予算額 3（24）億円

調査費0.3（-）億円を含む。

※（ ）内は前年度予算

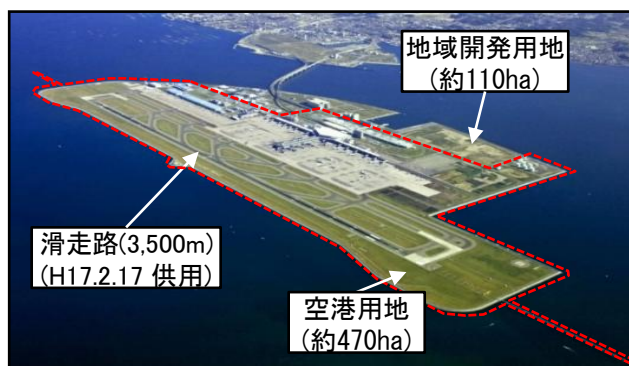
<参考>

○会社事業（約30億円）

平成27年度は、国際・国内線の新規就航や増便等による今後のスポット不足を解消するためのエプロン整備等を実施します。

※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。

【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

沖縄県と国内外とを結ぶ人流・物流の拠点として極めて重要な役割を果たしている那覇空港において、更なる沖縄振興を図るため、滑走路増設事業を平成27年度も引き続き実施します。

福岡空港については、慢性的に発生しているピーク時の航空機混雑を抜本的に解消するため、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するとともに、滑走路増設事業に新規着手することとします。なお、本事業に関しては、福岡空港における空港経営改革（コンセッション等）を進めることにより、適切な財源を確保することとしています。

また、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ついて戦略的維持管理を踏まえた空港の老朽化対策を行うとともに、地震災害時における空港機能の確保等を図るため、空港の耐震対策を行います。

さらに、我が国全体の国際競争力や空港背後圏地域の地域競争力の強化等のため、空港の利便性向上等を図ります。

27年度予算額 743（731）億円

<事業の概要>

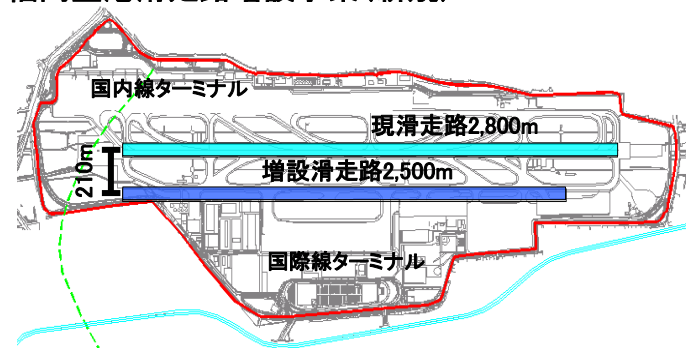
※（ ）内は前年度予算

○那覇空港滑走路増設事業



- 工事完了：平成31年末
供用開始予定日：平成32年3月31日※
※航空法第40条に基づく告示
- 総事業費：約1,993億円
- 27年度予算額：347億円
(うち国費：330億円)
- 27年度事業内容：
用地造成(護岸工、埋立工)
管制塔・無線施設(設計) 等

○福岡空港滑走路増設事業(新規)



- 事業期間：約10年※
※用地買収、埋蔵文化財調査等の期間を含む。
- 総事業費：約1,643億円
※他に民間事業費：約200億円がある。
- 27年度予算額：5億円
(うち国費：4億円)
- 27年度事業内容：
調査・設計

○空港施設の老朽化対策

平成26年5月に策定された国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）等に基づき、定期的な点検等により劣化・損傷の程度や原因を把握し、老朽化の進んでいる施設について効率的かつ効果的な更新・改良を実施します。



(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)


○空港の耐震対策

航空輸送上重要な空港等において、地震災害時に、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、最低限必要となる基本施設等並びに管制施設等の耐震対策を実施します。

・航空機の離発着に必要な機能を確保

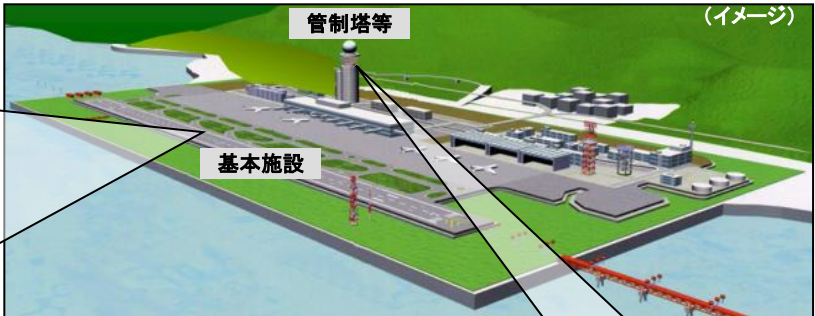


↓



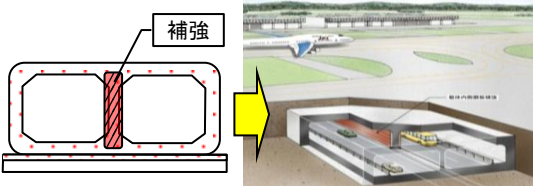
液状化層
非液状化層
地盤改良により基本施設等の液状化を防止

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



補強

耐震補強により地下構造物の崩落を防止

・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



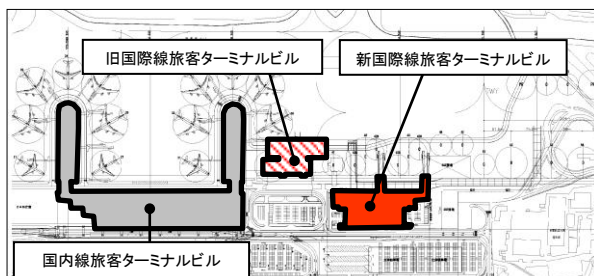
管制塔等の倒壊防止

○空港の利便性向上等

訪日外国人旅行者や空港利用者の利便性向上等のため、国際線エプロンの整備、平行誘導路の二重化等を実施します。さらに、関係省庁と連携した地方空港におけるC I Q体制の充実等の取組を推進します。

那覇空港 国際線ターミナル地域再編事業

那覇空港では国際航空需要の増加に伴う施設の狭隘化・老朽化に対応するため、国際線ターミナル地域再編整備を平成21年度より実施しており、新国際線旅客ターミナルビルが平成26年2月に供用開始されました。引き続き那覇空港の利便性向上のために、旧国際線旅客ターミナルビル跡地におけるエプロン増設等を実施します。



福岡空港 国内線ターミナル地域再編事業

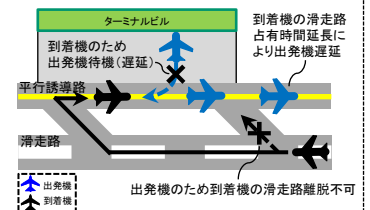
福岡空港では国内線ターミナル地域（東側）の平行誘導路部において、発着航空機の輻輳に伴う慢性的な遅延が発生している状況です。これを緩和するため、平行誘導路を二重化します。

(誘導路・エプロンの混雑に伴う遅延)



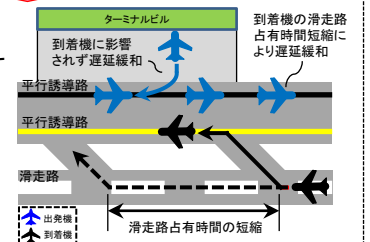
現 状

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ます。



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、混雑が緩和されます。



(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』改訂2014」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。

27年度予算額 6(6)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』改訂2014」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26年度は、仙台空港において、運営権者の公募・選定手続を実施。
- ・平成27年度は、仙台空港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。
- ・平成27年度以降、仙台空港以外の国管理空港における公共施設等運営権の活用について具体的に検討

(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>

○安全で効率的な飛行を実現するための整備

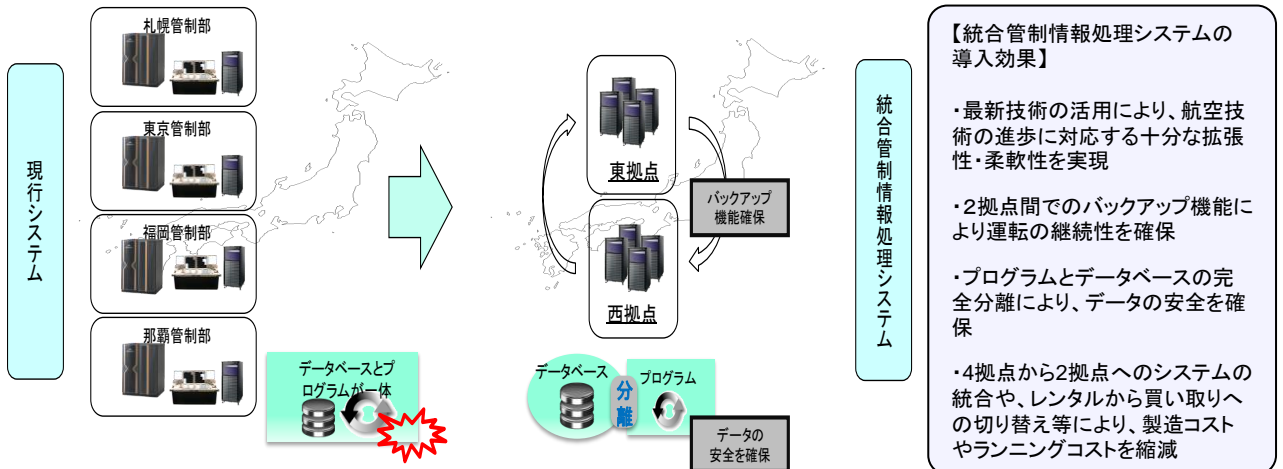
- ・統合管制情報処理システム整備事業
- ・航空路管制空域の再編整備事業
- ・管制施設の老朽化更新等

航空交通量の増加とともに高まるリスクについては、これを最大限軽減し安全性を向上する必要があることから、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。

27年度予算額 270(255)億円 ※()内は前年度予算

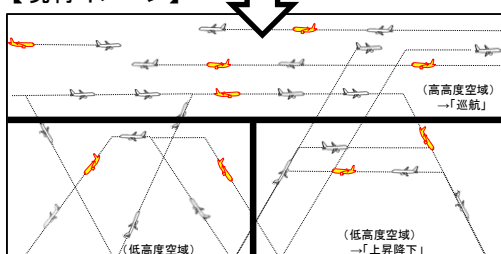
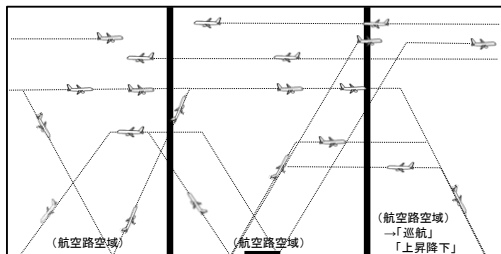
●統合管制情報処理システム整備事業

航空需要の増加に対応する基盤の1つとして、新しい管制情報処理システム(統合管制情報処理システム)の整備を引き続き推進します。



●航空路管制空域の再編整備事業

将来の航空需要の増大に対応するため、航空路管制空域を上下に分離する空域の抜本的再編に着手し、管制処理能力の向上を図ります。



従来は担当空域の細分化によって1管制官が取り扱う航空機数を減らすことにより処理能力を向上

しかし、これ以上の細分化を実施すると、担当空域間の引き継ぎの手間が増加し、悪天回避や、航空機の順番整序のための迂回スペースが足りなくなり、逆に処理能力が低下

将来の交通需要の増加に対応するため、従来とは異なる、空域の上下分離により処理容量を拡大

- ・巡航と上昇降下の処理を高々度と低高度に分離し処理効率を向上
- ・低負荷の高高度では取扱機数が大幅に増加

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。

27年度予算額 30(40)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)

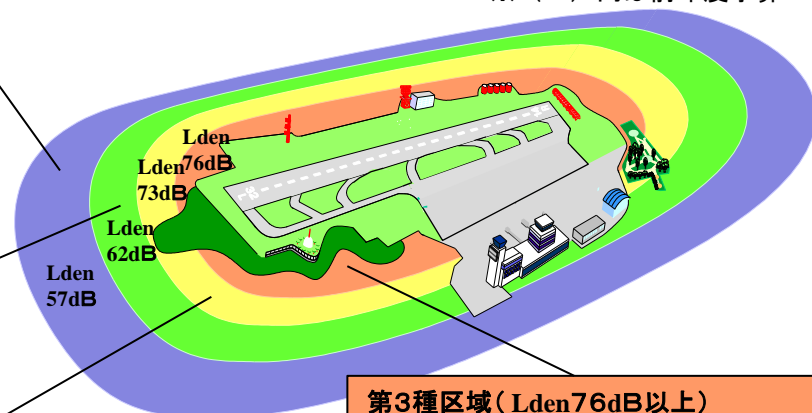
- ・住宅の防音工事、空調機器の更新に対する補助
- ・生活保護世帯等に対する防音工事で設置した空調機器稼働費の補助

第2種区域(Lden73dB以上)

- ・土地の買入や建物等の移転補償

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。

27年度予算額 53(15)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。

27年度予算額(一般会計) 290(306)億円の内数
※()内は前年度予算

平成27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。

本プログラムの対象となる路線は、外部有識者の評価を経て平成26年9月に決定し、平成26年度から平成28年度までの3カ年の実証調査の実施を予定。

本プログラムにより得られたモデル的取組の実証効果は、全国の他の地方航空路線へ波及させていくことを想定しています。

27年度予算額 一般会計 3 (3) 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

航空機購入費補助

【地域公共交通確保維持改善事業】
離島運航費補助

その他

羽田発着枠政策コンテスト

IV. 平成27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27年度 予 算 額	平成26年度 予 算 額	増 ▲ 減 額	備 考
国 土 交 通 本 省	1,308	1,261	47	
I C A O 経 費	761	700	61	
地 方 航 空 路 線 活 性 化 プ ロ グ ラ ム	313	318	▲5	
操 縦 士 ・ 整 備 士 ・ 製 造 技 術 者 の 養 成 ・ 確 保 対 策	46	9	37	うち 新しい日本のための優先 課題推進枠 36百万円
そ の 他 物 件 費	188	234	▲46	
地 方 航 空 局	2,064	2,066	▲2	
人 件 費	1,969	1,967	2	
物 件 費	95	99	▲4	
合 計	3,372	3,327	45	
(内訳)				
人 件 費	1,969	1,967	2	
物 件 費	1,403	1,360	43	
義 務 的 経 費	757	696	61	
裁 量 的 経 費	646	664	▲18	

【独立行政法人等関係経費の内訳】

(単位:百万円)

区 分	平成27年度 予 算 額	平成26年度 予 算 額	増 ▲ 減 額	備 考
独 立 行 政 法 人 航 空 大 学 校	2,069	2,100	▲31	
運 営 費 交 付 金	2,069	2,028	41	
通 常 分	1,970	2,028	▲58	
操 縦 士 ・ 整 備 士 ・ 製 造 技 術 者 の 養 成 ・ 確 保 対 策	99	-	99	新しい日本のための優先 課題推進枠
施 設 整 備 費 補 助 金	0	72	▲72	
国 立 研 究 開 発 法 人 電 子 航 法 研 究 所	1,528	1,604	▲76	
運 営 費 交 付 金	1,467	1,530	▲63	
施 設 整 備 費 補 助 金	61	74	▲13	
合 計	3,597	3,704	▲107	

航空局（非公共）予算の主要事項

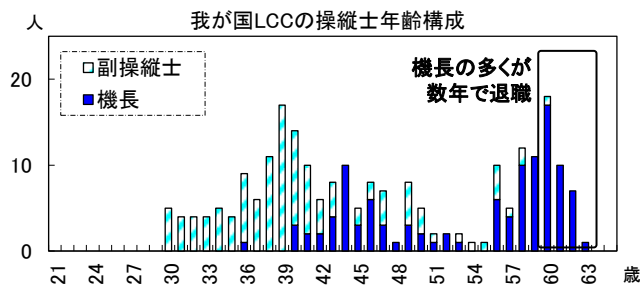
27年度予算額 144（9）百万円

【操縦士、整備士・製造技術者の養成・確保対策】

操縦士、整備士・製造技術者の養成・確保対策

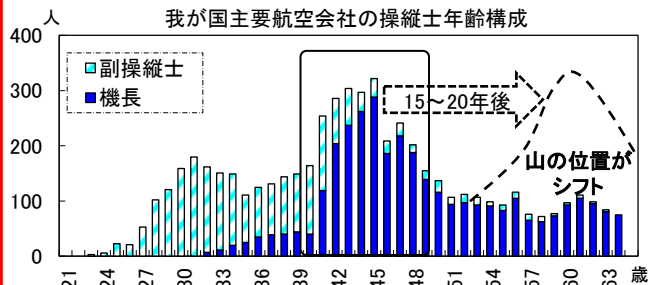
我が国航空業界における短期的・中長期的な操縦士、整備士・製造技術者不足を乗り越え、航空ネットワークの充実を支えるため、民間養成機関の操縦士供給能力拡充や航空大学校のさらなる活用等を推進します。

- LCCでは、主力のベテラン機長が今後数年で退職
- 地域航空会社も操縦士確保が困難
- 一部航空会社では減便も発生



⇒ 短期的な操縦士不足に直面

- 航空需要の増大に伴い、操縦士需要も拡大
- 我が国航空会社の操縦士が15～20年後に大量退職する見込み



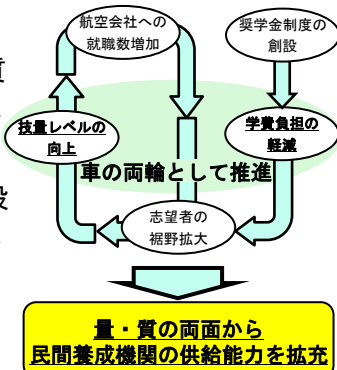
⇒ 中長期的な操縦士不足のおそれ

操縦士、整備士・製造技術者の不足が航空ネットワーク充実等のボトルネックとならないよう、航空機操縦士養成連絡協議会等の場を活用しつつ、官民一体となって操縦士等の養成・確保の促進が必要

主な施策

民間養成機関の操縦士供給能力拡充

民間養成機関(私立大学等)において、量の拡大と質の確保を両立させる観点から、高額な学費負担を軽減するための奨学金制度の設計検討の取組、技量レベル向上のための取組等を推進。



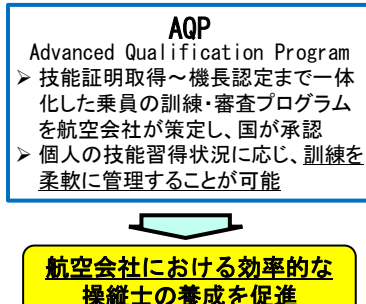
航空大学校のさらなる活用

我が国の操縦士の安定的な供給源として中心的な役割を担う航空大学校について、訓練に必要な燃料費を確保し、確実な訓練の実施を推進するとともに、民間養成機関への技術支援強化等を推進。



航空会社における効率的な操縦士の養成の促進

航空会社の自社養成促進のため、航空会社による柔軟な訓練・審査プログラムの策定を可能とする制度(AQP)の導入に向けた環境整備を実施。



操縦士の健康管理の向上

短期的な操縦士不足に対応するため、現役操縦士を有効活用する観点から、加齢乗員の一層の活用に向けた取組、航空会社における健康管理体制確保のための取組、航空身体検査証明制度の適正な運用の強化を推進。さらに、航空身体検査に係る情報を含む航空従事者管理システムの構築に向けた基本設計等の取組を推進。

※整備士・製造技術者の養成・確保策についても、航空機整備士・製造技術者養成連絡協議会の場を通じ、具体化及び実施に向けた取組を推進。

【航空の安全対策の強化】

27年度予算額 194(210)百万円

※()内は前年度予算 ※一部空港整備勘定分が含まれる。

国産旅客機の開発に伴う安全性審査

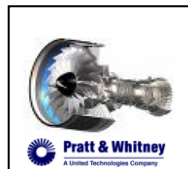
<事業の概要>

新たな国産旅客機について、我が国は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、設計資料の書類審査、各種試験への立ち会い、装備品や航空機の製造に係る検査の実施等、安全性の審査を適確に実施するとともに、市場への円滑な投入・外国への輸出の支援を通じ、航空機産業の振興にも寄与していきます。



- ▶ 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
- ▶ 平成27年度第1四半期の初飛行・平成29年度第1四半期の初号機納入に向けて開発・製造が進められている。

MRJの特徴



次世代エンジン



炭素繊維複合材料技術



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充実

- 採用している新技術等に対応した安全性審査手法を充実するための調査を実施

安全性審査の本格化に伴う審査・試験業務の増加

- 図面・解析書の審査、各種地上試験を実施
- 試験機による飛行試験を実施

安全性審査の本格化に対応した研修の強化

- 米国の航空当局とも連携した飛行試験技量等の専門研修による、安全性審査能力の向上

新技術等に対応した航空機の安全対策の強化

<事業の概要>

ボーイング787型機のトラブルの教訓等を活かし、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的確に把握・管理することにより、航空機の検査・審査の強化を図ります。

航空安全プログラム（SSP）の推進

<事業の概要>

従来の法令遵守チェック型の安全監督に加え、航空安全の更なる向上のための次世代型安全行政の取り組みとして、①安全指標・安全目標値の設定とPDCAサイクルの徹底、②義務報告制度・自発報告制度（VOICES）等による安全情報の収集・分析・共有の強化等、航空安全プログラム（SSP）を推進します。

航空分野のインフラ国際展開

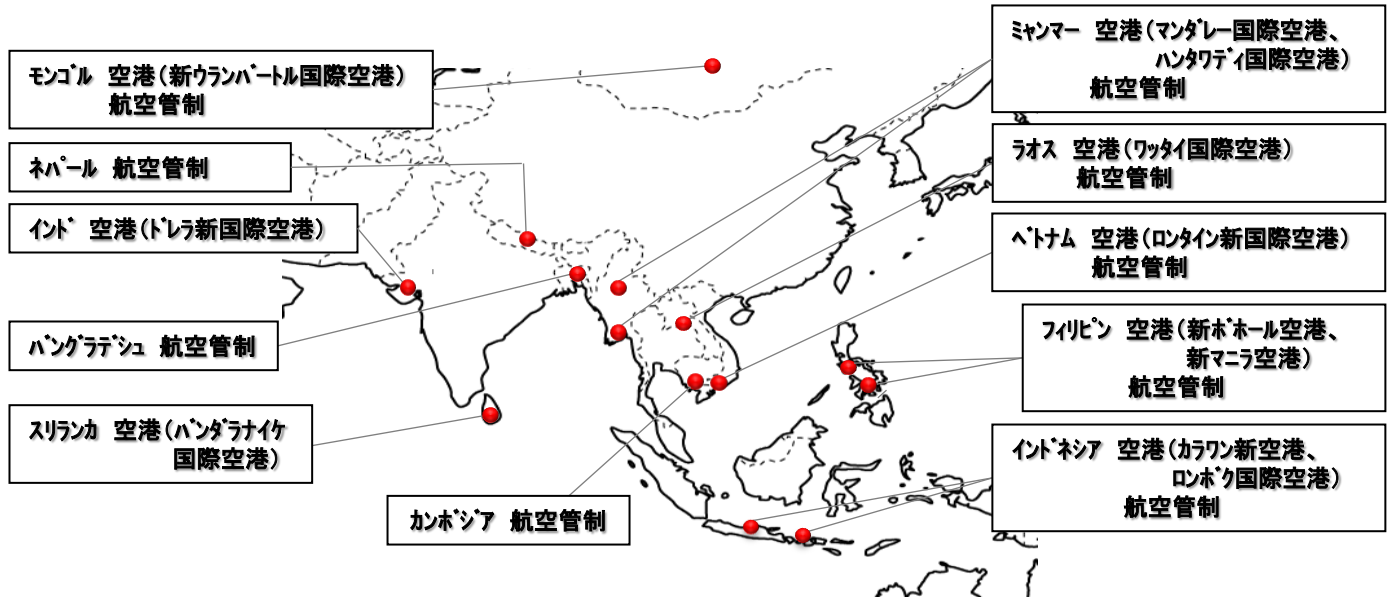
総合政策局予算:「インフラシステム輸出等の推進」

27年度予算額 一般会計 1,046 (1,048) 百万円の内数

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に、優れた技術や多様な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組を実施します。

アジアの主なインフラ案件



<参考> 27年度予算額 財政投融资(産業投資 372億円(585億円)等の内数)

(株)海外交通・都市開発事業支援機構が行う出資と事業参画による支援を通じて、海外のインフラ市場への我が国事業者のより積極的な参入を促進します。

※ () 内は前年度予算

【平成27年度航空局税制改正】

参考

空港内において使用される特殊車両に係る軽油引取税の課税免除の特例措置【延長】
(軽油引取税)

- 一定の空港内において使用される特殊車両に係る軽油引取税の課税免除の特例措置の適用期限を3年間延長する。(平成29年度まで)

独立行政法人の組織の見直しに伴う税制上の所要の措置【拡充】

(所得税、法人税、地価税、登録免許税、消費税、印紙税、相続税、法人住民税、事業税、不動産取得税、固定資産税、事業所税、住民税(利子割)、自動車取得税、自動車税、軽自動車税、都市計画税、鉱区税、特別土地保有税、水利地益税、共同施設税、宅地開発税)

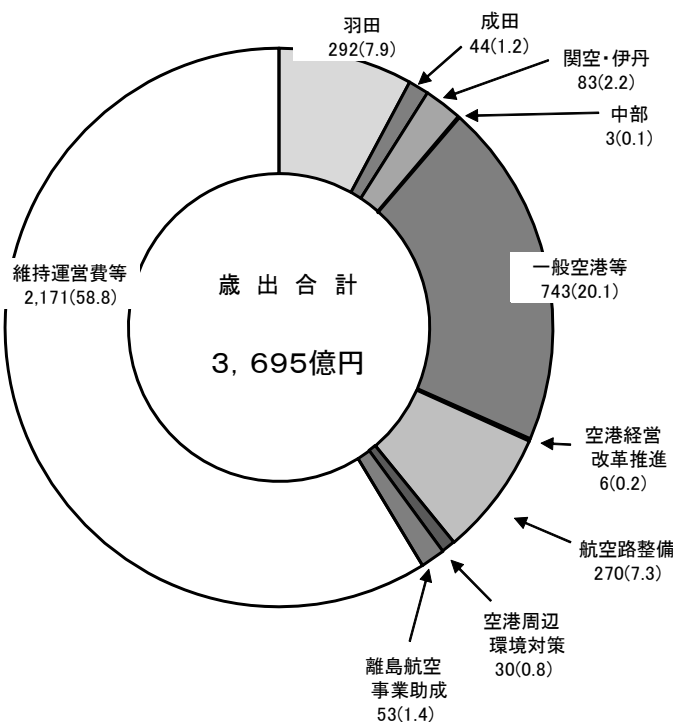
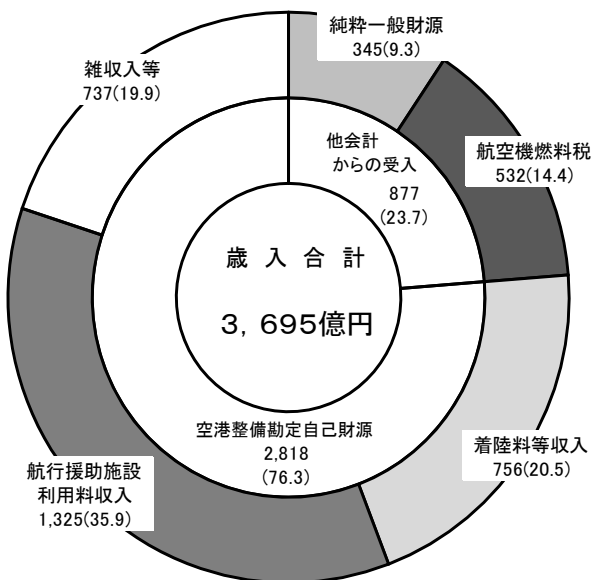
- 「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」(平成25年12月24日閣議決定)に基づく国立研究開発法人海上技術安全研究所、国立研究開発法人港湾空港技術研究所及び国立研究開発法人電子航法研究所の統合に伴い、税制上の所要の措置を講ずる。

(参考資料)

○空港整備勘定の歳入・歳出規模(平成27年度予算額)

(歳 入)

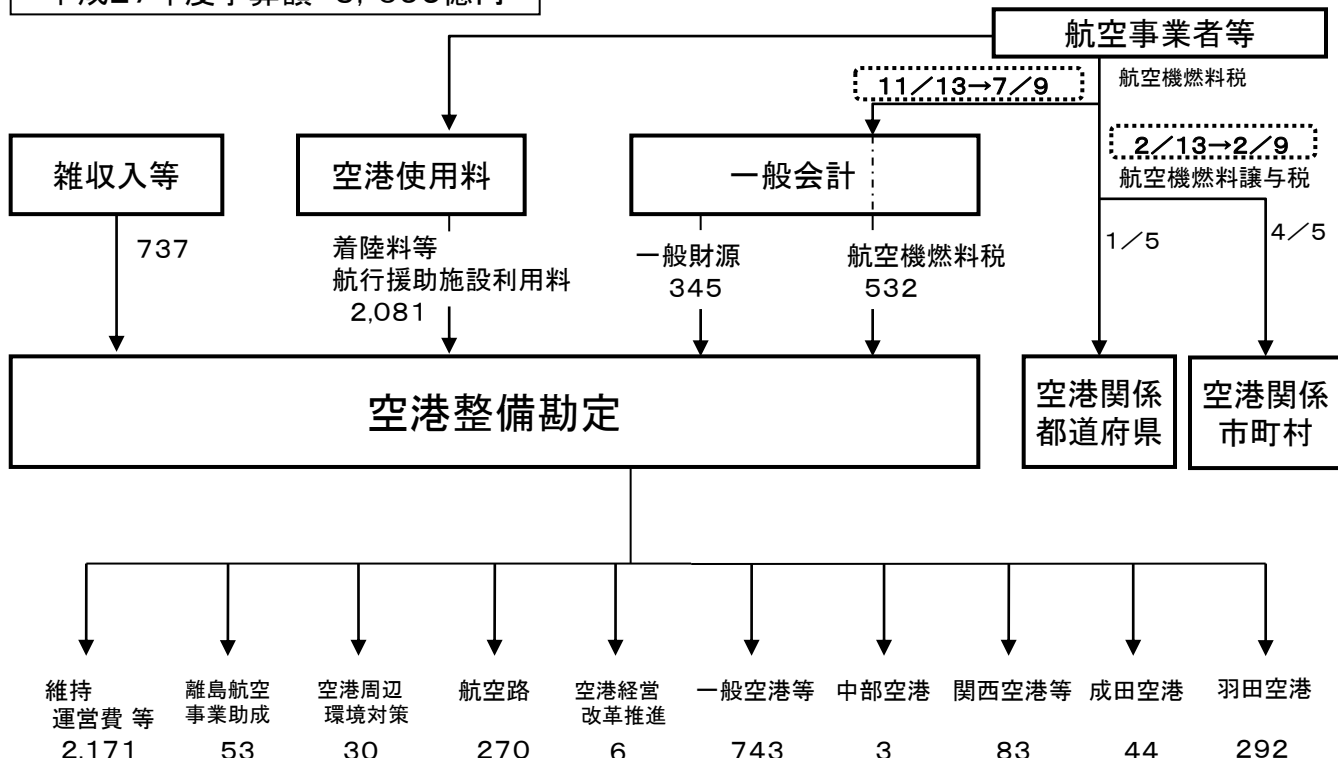
(歳 出)



○空港整備勘定のしくみ

平成27年度予算額 3,695億円

(単位: 億円)



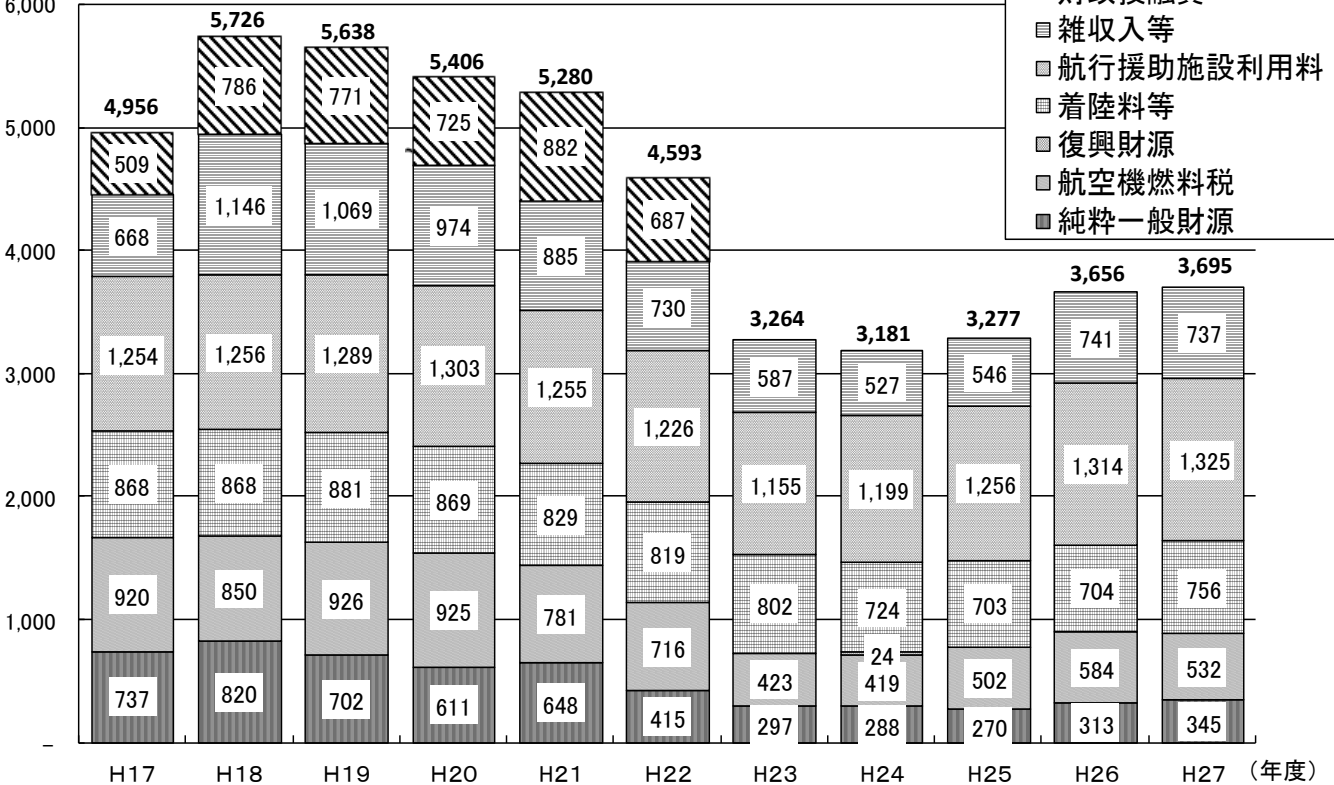
(注)1. 計数は端数処理の関係で合計額に合致しない。

(注)2. 11/13→7/9 は平成26年度から3か年の特例措置。

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

歳入予算の推移

(単位: 億円)
6,000



年度	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
一般会計からの受入額	1,657	1,670	1,628	1,536	1,429	1,131	719	707	772	897	877

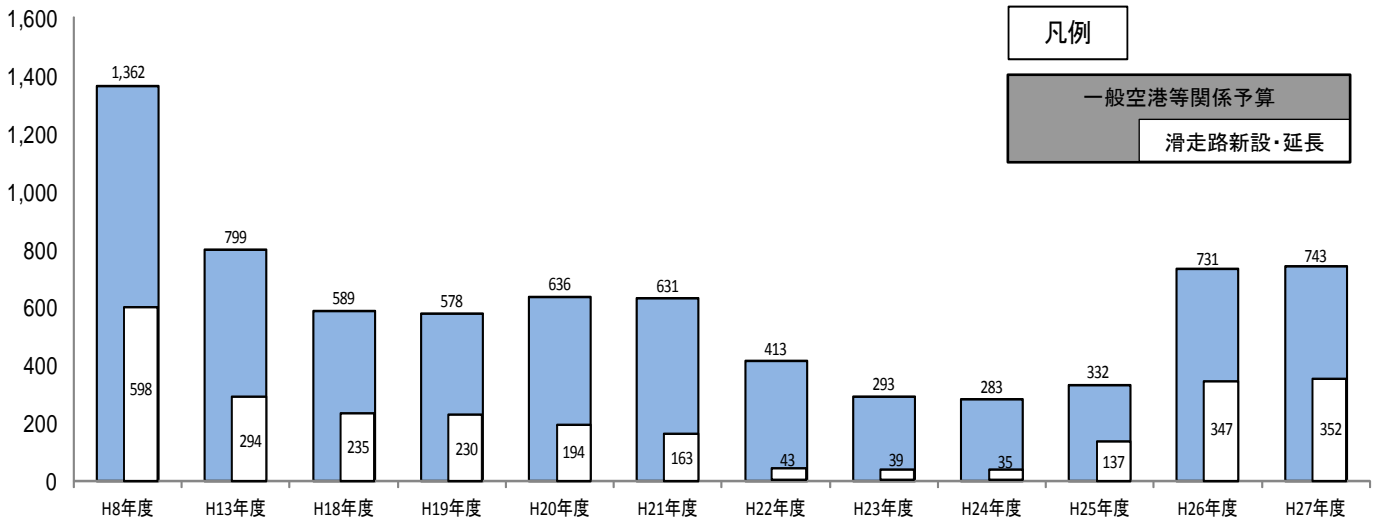
(注1) 歳入額は当初予算ベース。

(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、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3) 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]



凡例

一般空港等関係予算

滑走路新設・延長

滑走路新設・延長実施空港

H8	H13	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
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	2空港
佐賀、静岡、旭川、新種子島、新欽別、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、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	那覇、福岡

※(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。

基本政策部会とりまとめにおける基本的な考え方

- ・日本の航空システムの長所を伸ばしつつ、更に日本の空を世界に開く。その中で、国際航空の環境変化に機敏に対応しながら、戦略的に我が国の航空企業や空港の国際競争力を向上。
- ・我が国の航空企業が、後手と見られがちな対応から一歩踏み込み、航空ニーズの創造を積極的に進めるよう、航空行政はボトルネック解消のための環境整備を実施。

具体的施策及び予算

1. 航空ネットワーク構築のための強固な基盤づくり

■首都圏空港の機能強化

- ➡ 羽田空港におけるエプロン・誘導路の整備、際内トンネルの整備等
- ➡ 成田空港における
庁舎耐震対策、ファーストレーンの設置等
- ➡ 年間発着枠75万回化達成以降の更なる機能強化の具体化に向けた調査

■拠点空港等の機能強化

- ➡ 関西空港における
ファーストレーンの設置等、CIQの充実整備
- ➡ 関西空港・伊丹空港における
航空機の安全な運航確保のための航空保安施設の更新
- ➡ 中部空港における
航空需要の変化を見据えた、今後の中部圏の空港のあり方等の調査等
- ➡ 那覇空港における滑走路増設事業等
- ➡ 福岡空港における滑走路増設事業等

■管制能力の向上等

- ➡ 統合管制情報処理システム整備
- ➡ 航空路管制空域等の再編

■空港経営改革の推進

- ➡ 民間事業者への運営委託手法等の具体的検討等

■我が国の航空企業コスト競争力向上の環境づくり

- ➡ 国際・国内の定期便、旅客チャーター便に係る着陸料軽減

■操縦士・整備士等の養成・確保

- ➡ 民間養成機関の供給能力拡充、航空会社における効率的な操縦士養成の促進等

■環境面への配慮

- ➡ 学校・住宅等の防音工事、移転補償等の空港周辺環境対策事業

2. 充実した航空ネットワークの構築と需要の開拓

■より開かれた国際的枠組みの構築

■我が国航空企業の国際航空ネットワーク戦略の構築

➡ 国際定期便、国際旅客チャーター便に係る着陸料軽減

■我が国の航空ネットワーク構築に重要な役割を果たすLCC

➡ 関西空港におけるLCCネットワーク拡充に必要な環境整備

■観光振興と一体となった航空ネットワークの構築

➡ 成田空港、関西空港におけるファーストレーンの設置
関係省庁と連携した地方空港におけるCIQ体制の充実

■ビジネスジェットの就航促進

■我が国の航空貨物ネットワークの充実

➡ 国際線定期便に係る着陸料軽減

■航空インフラの海外展開

➡ 官民連携による海外プロジェクトの推進(総合政策局予算)

■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

➡ 離島の航空輸送等の確保(航空機購入費補助)

➡ 離島航空路の運航費補助(地域公共交通確保維持改善事業)

➡ 地方路線に係る着陸料軽減、着陸料に係る提案割引制度

3. 質の高い航空・空港サービスの提供

■航空・空港サービスの安全の確保

➡ 空港施設の老朽化対策(効率的かつ効果的な更新・改良の実施)

➡ 空港施設の耐震対策(基本施設等及び管制施設等の耐震対策)

➡ 国産旅客機の開発に伴う安全性審査、
新技術等に対応した航空機の安全対策の強化等

■空港の利用環境の改善、空港アクセス強化

➡ 羽田空港における際内トンネルの整備

➡ 航空旅客ターミナルのバリアフリー化(地域公共交通確保維持改善事業)

景気の現状と経済対策の基本的考え方

I. 景気の現状

- 安倍内閣では、これまで「三本の矢」からなる経済政策(「アベノミクス」)を一体的に推進。この政策の下、経済の好循環が生まれ始めている。
- しかしながら、最近の我が国経済については、景気は緩やかな回復基調が続いているものの、個人消費等に弱さがみられる。また、人口減・高齢化やグローバル化への対応の遅れなどの中長期的な課題を抱える地方においては、経済の好循環の実現が十分には進展していない。

II. 経済対策の基本的考え方

- 経済の脆弱な部分に的を絞り、かつスピード感をもって対応を行うことで、経済の好循環を確かなものとするとともに、地方にアベノミクスの成果を広く行き渡らせることを目指す。

具体的施策

I. 現下の経済情勢等を踏まえた生活者・事業者への支援

II. 地方が直面する構造的課題等への実効ある取組を通じた地方の活性化

III. 災害復旧・復興加速化など災害・危機等への対応

IV. 経済の好循環を確かなものとするための取組

具体的施策の内容及び補正予算(航空関係部分抜粋)

I. 現下の経済情勢等を踏まえた生活者・事業者への支援

補正予算額(合計)
2,542百万円

3. エネルギーコスト対策

(2) エネルギー価格の影響への対策

エネルギー価格の影響を受けやすい漁業者、中小トラック事業者における対策を講じるほか、石油コンビナート等の事業再編や強靱化に取り組むとともに、サービスステーションを経営する事業者に対して灯油配送合理化策等を講じる。



航空大学校における燃料費対策

補正予算額 : 86百万円

III. 災害復旧・復興加速化など災害・危機等への対応

1. 災害復旧・災害対応の強化

(3) 災害に強い情報・物流システム等の構築

大規模自然災害発生時に滞りなく情報・物流システム等が機能するよう、必要な体制の構築を行うとともに、被災した企業等が速やかに経済活動に復帰できるよう、事業継続計画の策定支援やセーフティネット機能の維持・強化等を行う。



空港における安全等対策

補正予算額 : 2,390百万円

(4) 学校施設等の耐震化等

非常災害時に地域住民の避難の要となる学校施設や、障害者を含めた住民等が利用する建築物等の耐震化・老朽化対策や防災機能強化などを前倒して実施する。



航空大学校における施設の防災機能強化等

補正予算額 : 66百万円

政策パッケージ

(1) 地方にしごとをつくり、安心して働けるようにする

(ウ) 地域産業の競争力強化(分野別取組)

◎ ③ 観光地域づくり、ローカル版クールジャパンの推進

観光地域づくりの主人公は地域であり、国は観光庁を中心に地域における取組を後押しするための専門的ノウハウや識見を高めつつ環境づくりや支援を実施することとする。(中略)

首都圏空港の機能強化やその機能強化による国際航空路線の拡充、地方の国際航空路線の拡充等に資する地方空港の受入体制の充実(中略)を推進する。

(エ) 地方への人材環流、地方での人材育成、地方の雇用対策

地域経済を支える建設業、造船業、運輸業等が「地域の担い手」として持続的に役割を担えるよう、中長期的な担い手確保・育成を推進する。

(2) 地方への新しいひとの流れをつくる

(ア) 地方移住の推進

◎ ② 地方居住の本格推進(都市農村交流、「お試し居住」を含む「二地域居住」の本格支援、住み替え支援)

「お試し居住」を含む「二地域居住」の推進については、支障となっている費用負担の軽減を図るため、個人所有の空き家や公的賃貸住宅の活用やLCCの参入促進などの取組を推進する。

(4) 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する

(エ) 人口減少等を踏まえた既存ストックのマネジメント強化

◎ ① 公共施設・公的不動産の利活用についての民間活力の活用、空き家対策の推進

◎ ② インフラの戦略的な維持管理・更新等の推進

航空関係のまち・ひと・しごと創生に関する取組

地方航空ネットワークの活性化

住民生活の向上や地方経済の活性化に重要な役割を果たす地方航空ネットワークを安定的に確保・活性化するため、着陸料の軽減、地方航空路線活性化プログラム等総合的な支援を実施。

地方における外国人旅行者等の空港受入体制の充実

地方を直接訪問する外国人旅行者をはじめとする空港利用者数の拡大に向け、空港受入体制を充実するため、以下の取組を推進。

- ・更なる沖縄振興に資する那覇空港の滑走路増設事業
- ・福岡空港における航空機混雑の解消に資する滑走路増設事業
- ・空港利用者の利便性向上のためのターミナル地域再編事業
- ・LCC等の受入環境整備のためのエプロン拡張事業
- ・関係省庁と連携した地方空港におけるCIQ体制の充実 等

国際拠点空港の機能強化

国際拠点空港を介した海外と日本全国との交流により地域経済を活性化するため、首都圏空港の更なる機能強化をはじめとした航空ネットワークの充実を推進。

国際線・国内線の乗継利便性の向上

国際拠点空港における国際線・国内線の乗継利便性を向上し、訪日外国人旅行者の航空による地方へのアクセスを充実。

LCC等の新規就航や増便の受入体制の整備

航空ネットワークの充実に資するLCC等の新規就航・増便等の受け入れ体制を整備。

関西空港・伊丹空港のコンセッションの実現

関西における航空輸送需要の拡大を図り、関西経済の活性化に寄与する等のため、早期のコンセッションを実現(H27年度中)。

ターミナルビルの改修

老朽化対策及び都市型空港としての利便性確保に向け、伊丹空港ターミナルビルの改修を計画。

(空港会社等事業を含む)

空港経営改革の推進

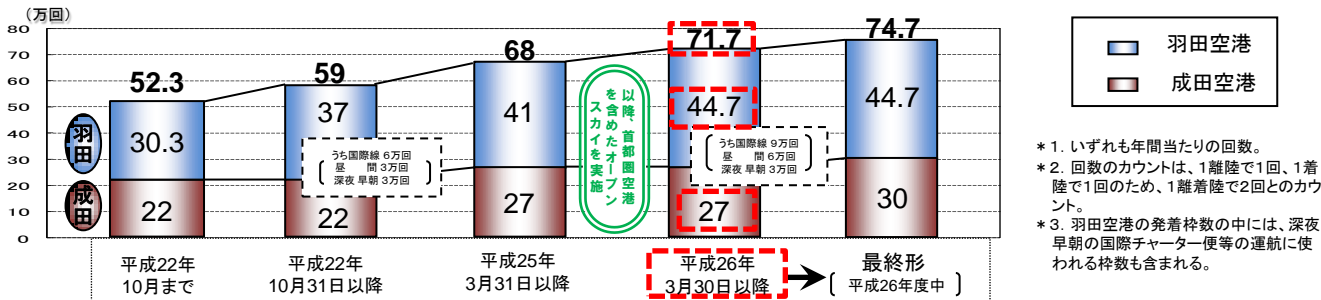
国管理空港等において、地域の実情に応じた空港運営の効率化を通じた地域の活性化を図るため、空港経営改革を推進。

航空機の操縦士・整備士・製造技術者の養成・確保対策

LCCや地域航空会社等で顕在化しつつある操縦士不足等に対応するため、航空ネットワークの充実や航空機関連産業の発展等に不可欠な操縦士・整備士・製造技術者の養成・確保対策を推進する。

首都圏空港(羽田・成田)の更なる機能強化について

首都圏空港(羽田・成田)の年間発着枠の増加



- *1. いずれも年間当たりの回数。
- *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。
- *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。

首都圏空港の更なる機能強化に関する検討の進め方

平成25年9月26日

交通政策審議会航空分科会基本政策部会

首都圏空港をめぐる航空政策上の課題の整理

平成25年11月1日～

首都圏空港機能強化技術検討小委員会

首都圏空港の機能強化策にかかる技術的な選択肢の洗い出し
※H26.7.8に中間取りまとめを公表

平成26年8月26日～

首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会

関係自治体や航空会社等関係者にも参画を求め、機能強化の具体化に向け協議

具体策決定後

国と地元自治体による協議の場

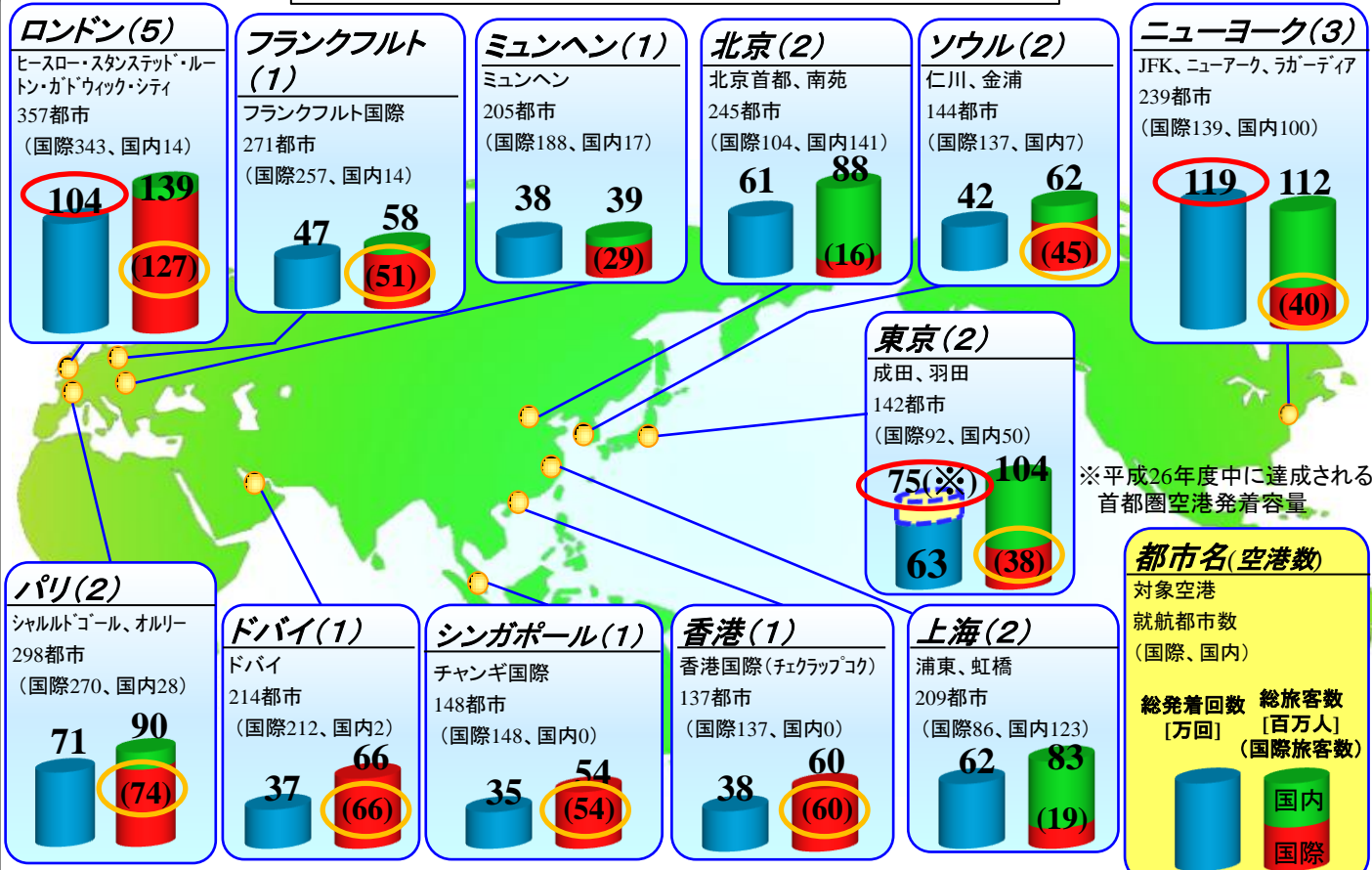
具体的方策の理解・協力に向けた協議

首都圏空港の更なる機能強化に関する技術的な選択肢

— 首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめ(概要) —

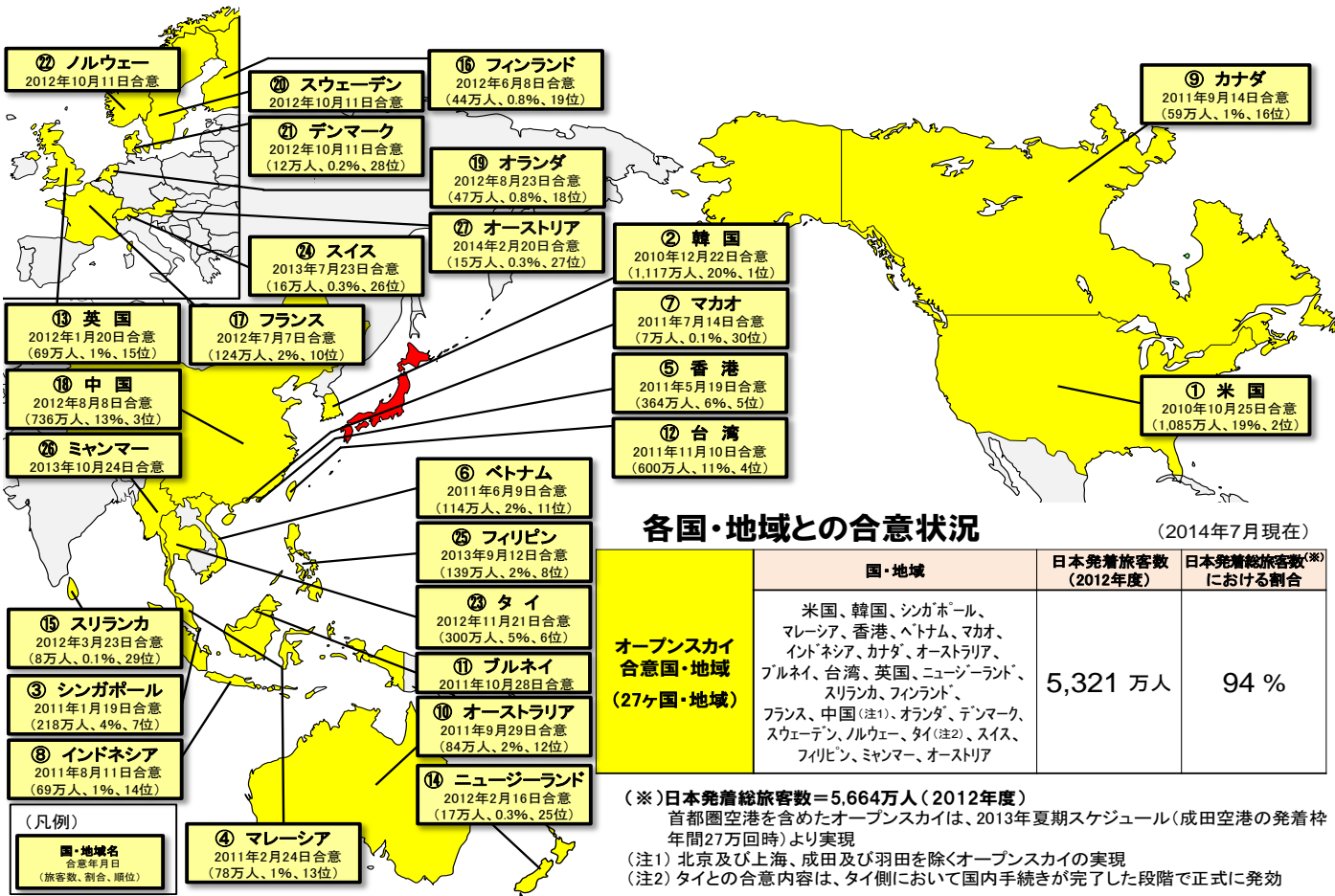
	■2020年東京オリンピック・パラリンピックまでに実現し得る主な方策	■2020年東京オリンピック・パラリンピック以降の方策
羽田空港	<ul style="list-style-type: none"> ・滑走路処理能力の再検証【年間+約1.3万回(約35回/日)】 ・滑走路運用・飛行経路の見直し【年間+約2.3~2.6万回(約63~72回/日)】 	<ul style="list-style-type: none"> ・滑走路の増設
成田空港	<ul style="list-style-type: none"> ・管制機能の高度化【年間+約2万回(約55回/日)】 ・高速離脱誘導路の整備【年間+約2万回(約55回/日)】 ・夜間飛行制限の緩和【年間+α回】 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存滑走路の延長 ・滑走路の増設
<p>合計 約82.6万回 (74.7万回に加えて、年間+約7.9万回)</p>		

世界各都市内の空港の就航都市数・発着回数・旅客数



(出典) 「ACI Annual World Airport Traffic Report (Annual WATR) 2013」, 「OAG Flight Guide Worldwide」より国交省航空局作成
※発着回数、旅客数は2013年のデータ
就航都市数は2014年8月時点で、旅客便の直行便が就航している都市

オープンスカイの進捗状況



那覇空港滑走路増設事業の予算措置について

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

空港使用料の軽減措置

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27年度においても継続。

		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. その他の軽減措置

- 最大離陸重量50t以下の小型機材に係る着陸料の軽減措置(9/10)を平成27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27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27年度においても継続。
- 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27年度においても継続。
- 羽田空港発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27年度においても継続。
- 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27年度においても継続。
- 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新規就航・増便路線における軽減措置)について、制度改善を行った上で平成27年度においても継続。

離島航空路線維持対策

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。

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。

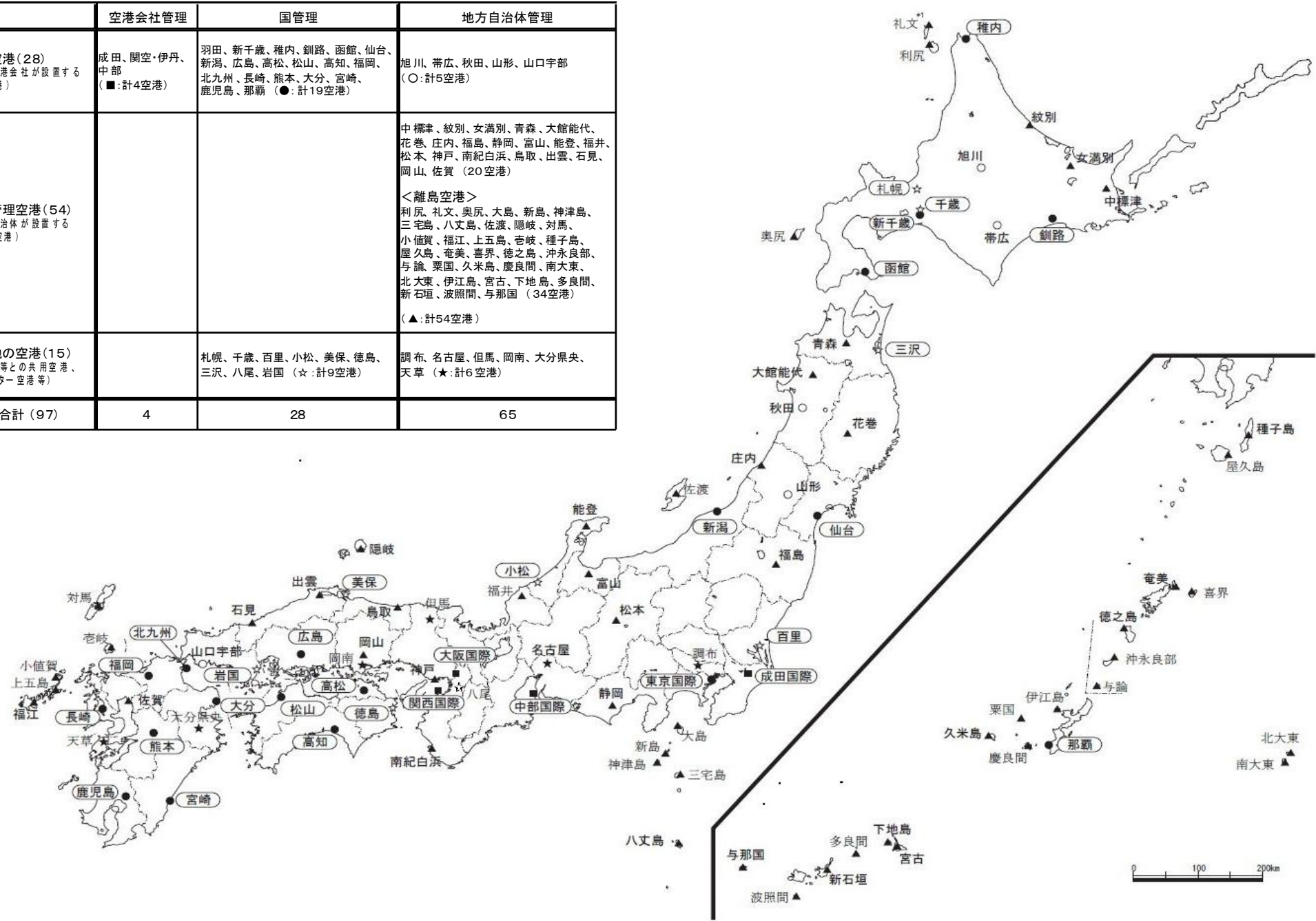
5. 航空機燃料税の引き下げ

- 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
※特例措置の期間(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
※特例措置の期間(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は、沖縄県の区域内を結ぶ全路線も含む。

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)			中津津、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、コミュニティー空港等)		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



空港分布図