

空港の設置及び管理に関する基本方針の検討について

目 次

1. 空港法及び同法における基本方針の位置づけ
2. 空港の整備・運営の現状等について
3. 交通政策審議会航空分科会答申(平成19年6月)

1. 空港法及び同法における 基本方針の位置づけ

空港法の概要

目的（第1条）

空港の設置及び管理を効果的かつ効率的に行うための措置を定めることにより、環境の保全に配慮しつつ、空港の利用者の便益の増進を図り、もって航空の総合的な発達に資する。産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他の地域の活力を向上に寄与する。

空港の定義（第2条）

「空港」とは、「公共の用に供する飛行場（共用空港を除く）」をいう。

基本方針の策定（第3条）

国土交通大臣は、空港の設置及び管理に関する基本方針を策定し、公表。基本方針を定めるに当たっては、交通政策審議会の意見を聴取。

基本方針記載事項

- (1) 空港の設置及び管理に関する基本的な意義及び目標
- (2) 空港の整備に関する基本的な事項
- (3) 空港の運営に関する基本的な事項
- (4) 空港とその周辺の地域における連携の確保に関する基本的な事項
- (5) 空港の周辺における航空機の騒音等により生ずる障害の防止及び損失の補償並びに生活環境の改善に関する基本的な事項
- (6) 経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する空港相互間の連携の確保に関する基本的な事項

空港の設置管理者・費用負担ルールを規定（第4条～第13条）

各空港の果たしている機能や役割に応じて、空港の設置管理者や費用負担ルールを規定。

空港周辺地域や空港関係者との連携強化（第14条）

空港の利用者利便を図るための協議会制度を創設。

空港の適確な管理を通じた空港利用者の利便の向上（第15条～第23条）

空港管理者に対し、空港が提供するサービスに関する事項等を内容とする空港供用規程の策定等を義務づけ、空港の適確な運営を確保。国管理空港において航空旅客ターミナル施設、航空貨物ターミナル施設、航空機給油施設の建設・管理を行う者（以下、「指定空港機能施設事業者」という。）を指定。旅客取扱施設利用料の上限認可等の措置により、指定空港機能施設事業者の適確な運営を確保。

その他（第24条～第43条）

雑則（第24条～第36条）
罰則（第37条～第43条）

空港管理者及び指定空港機能施設事業者に対する報告徴収、立入検査、指導、助言及び勧告等。

空港法（昭和31年法律第80号）第3条

空港法 昭和三十一年法律第八十号

（空港の設置及び管理に関する基本方針）

第三条 国土交通大臣は、空港の設置及び管理に関する基本方針（以下「基本方針」といふ。）を定めるものとする。

2 基本方針においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

一 空港の設置及び管理の意義及び目標に関する事項

二 空港の整備に関する基本的な事項

三 空港の運営に関する基本的な事項

四 空港とその周辺の地域との連携の確保に関する基本的な事項

五 空港の周辺における騒音その他の航空機の運航により生ずる障害の防

止及び損失の補償並びに生活環境の改善に関する基本的な事項

六 地理的、経済的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する空港相

互間の連携の確保に関する基本的な事項

七 前各号に掲げるもののほか、空港の設置及び管理に関する基本的な事項

3 基本方針は、空港の設置及び管理を行う者（以下「空港管理者」といふ。）国、関係地方公共団体、関係事業者、地域住民その他の関係者の相互の密接な連携及び協力の下に、空港の設置及び管理を効果的かつ効率的に行い、環境の保全に配慮しつつ、空港の利用者の便益の増進を図り、もって航空の総合的な発達に資するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他の地域の活力の向上が図られるべきことを基本理念として定めるものとする。

4 国土交通大臣は、基本方針を定め、又はこれを変更しようとするときは、交通政策審議会の意見を聴くものとする。ただし、交通政策審議会が軽微な事項と認めるものについては、この限りでない。

5 関係地方公共団体は、基本方針に関し、国土交通大臣に対し、意見を申し出る事ができる。

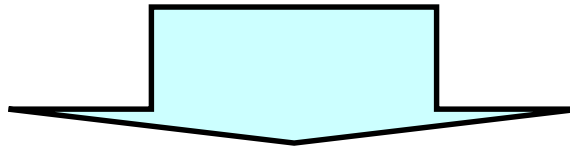
6 国土交通大臣は、基本方針を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するものとする。

空港法及び航空法における基本方針の効果

基本方針の効果

基本方針には以下の効果がある。

空港供用規程の認可における審査項目としての効果	(空港法第十二条第三項)
指定空港機能施設事業者の指定における審査項目としての効果	(空港法第十五条第一項)
指導、助言及び勧告の指針としての効果	(空港法第三十三条)
空港の設置許可における審査項目としての効果	(航空法第三十九条第一項)
空港の管理の指針としての効果	(航空法第四十七条第一項)
空港の設置許可取消における審査項目としての効果	(航空法第四十八条)



指定空港機能施設事業者に係る指定の規定の施行は平成21年4月1日からであるが、その準備行為として、**平成21年1月1日より「指定及びこれに関して必要な手続きその他の行為」を行うことができることから、今年中に基本方針を策定する必要がある。**

以外の規定の**施行は平成21年4月1日から**であり、平成20年度中に基本方針が策定されていれば支障は生じない。

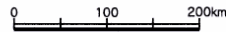
2. 空港の整備・運営の現状等について

(1) 空港整備の現状

我が国の空港整備状況

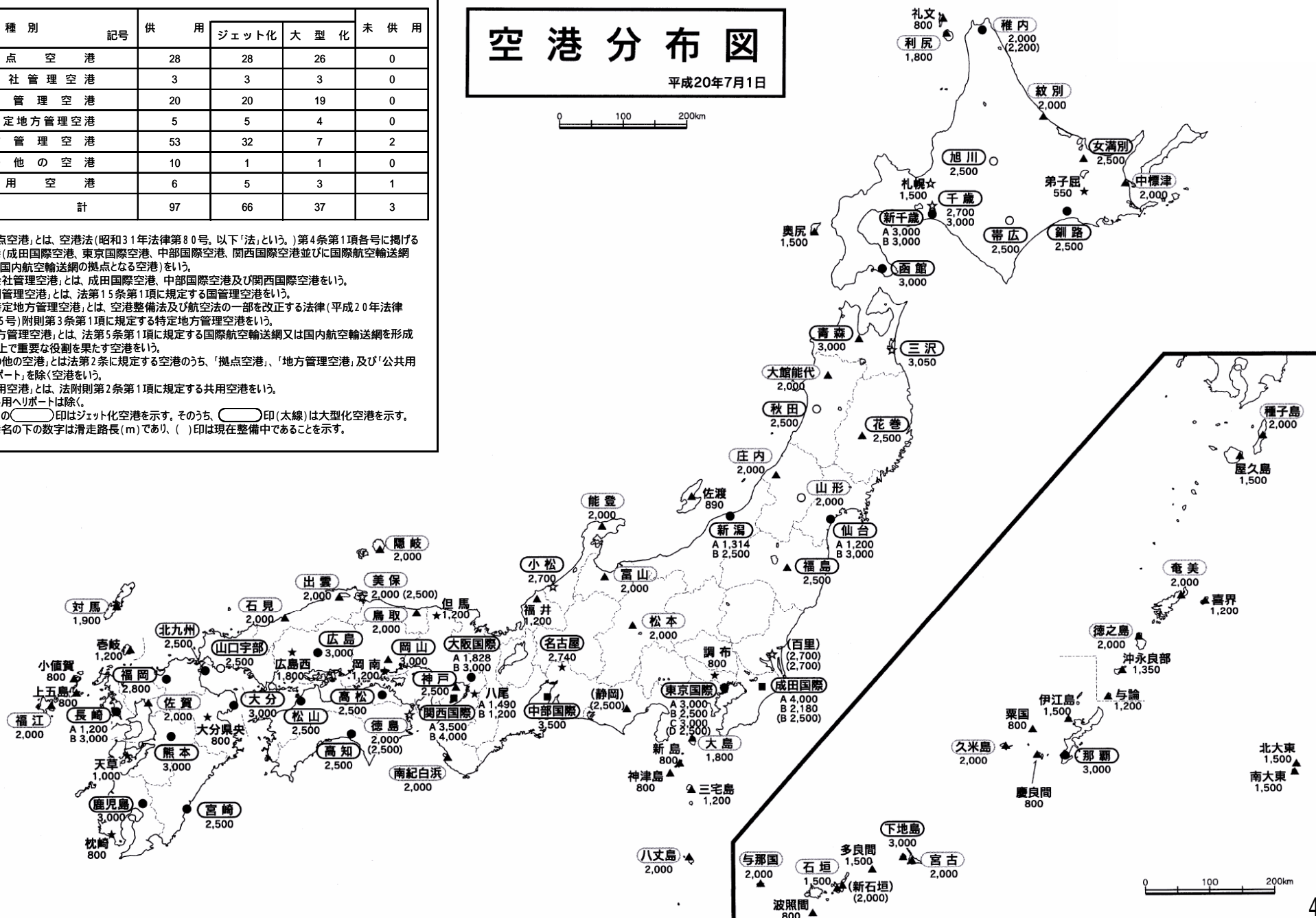
空港分布図

平成20年7月1日



種別	記号	供用		
		ジェット化	大型化	未供用
A 拠点空港		28	26	0
会社管理空港		3	3	0
国管理空港		20	19	0
特定地方管理空港		5	4	0
B 地方管理空港		53	7	2
C その他の空港		10	1	0
D 共用空港		6	3	1
合計		97	37	3

- 注 A 「拠点空港」とは、空港法(昭和31年法律第80号。以下「法」という。)第4条第1項各号に掲げる空港(成田国際空港、東京国際空港、中部国際空港、関西国際空港並びに国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる空港)をいう。
「会社管理空港」とは、成田国際空港、中部国際空港及び関西国際空港をいう。
「国管理空港」とは、法第15条第1項に規定する国管理空港をいう。
「特定地方管理空港」とは、空港整備法及び航空法の一部を改正する法律(平成20年法律第75号)附則第3条第1項に規定する特定地方管理空港をいう。
- B 「地方管理空港」とは、法第5条第1項に規定する国際航空輸送網又は国内航空輸送網を形成する上で重要な役割を果たす空港をいう。
- C 「その他の空港」とは法第2条に規定する空港のうち、「拠点空港」、「地方管理空港」及び「公共用ヘリポート」を除く空港をいう。
- D 「共用空港」とは、法附則第2条第1項に規定する共用空港をいう。
- * 公共用ヘリポートは除く。
* 図中の()印はジェット化空港を示す。そのうち、()印(太線)は大型化空港を示す。
* 空港名の下の数字は滑走路長(m)であり、()印は現在整備中であることを示す。

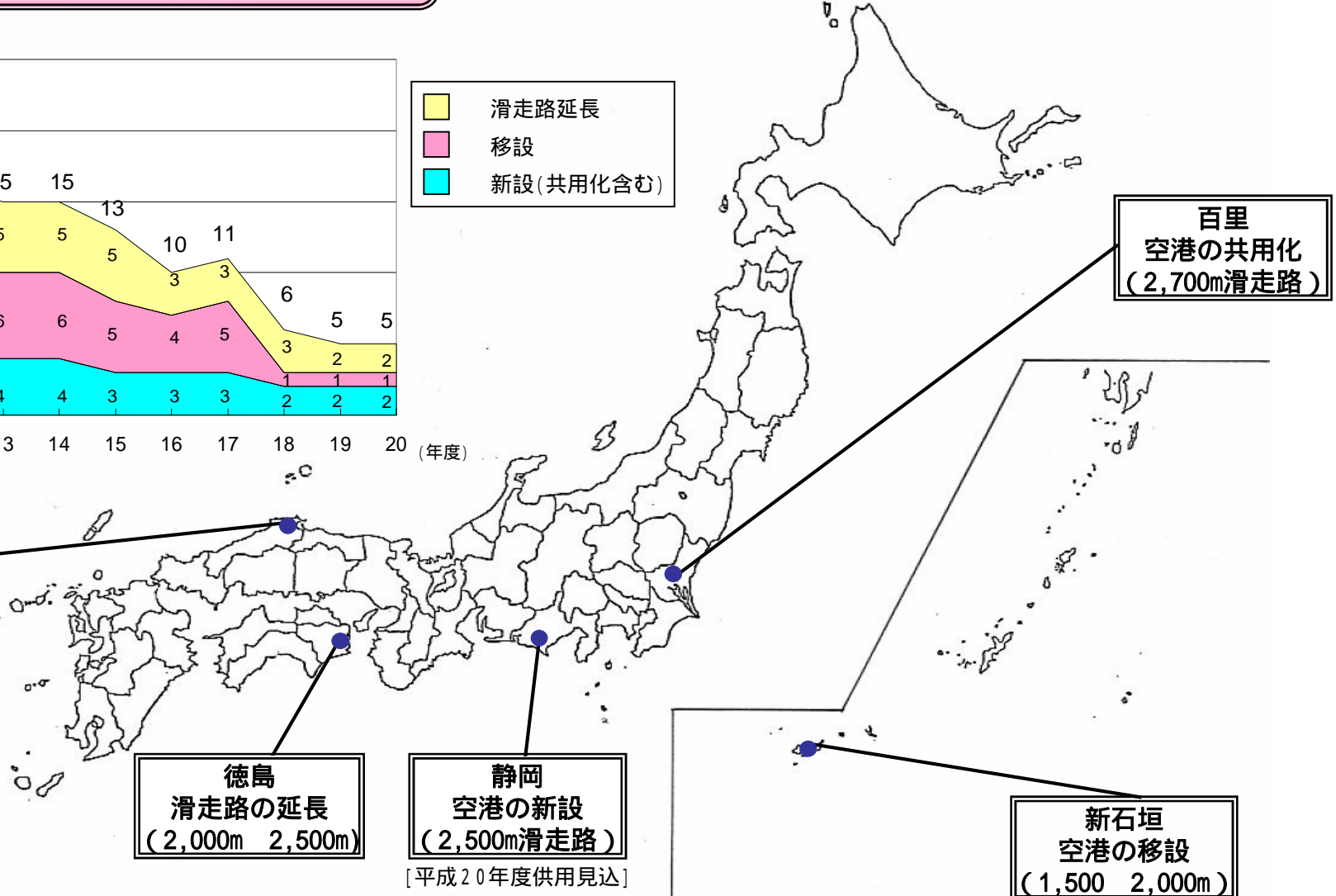
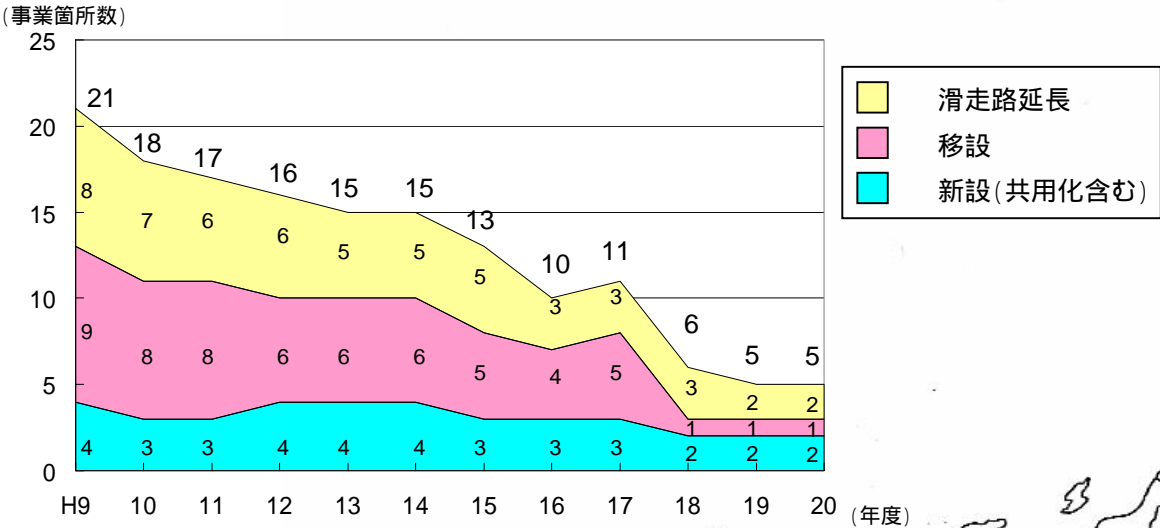


一般空港等の整備（空港の新設等）

空港ネットワークの概成に伴い、一般空港の事業箇所数は大幅に減少しており、地方空港の新設は離島を除き抑制するとともに、継続事業を着実に推進しているところ。

一般空港の新設等事業箇所数の推移

平成20年度予算における実施箇所



(備考) 神戸空港は、平成18年2月16日に開港し、20年度予算は用地取得に要する事業費のみが計上されているが、事業箇所には含めていない。

(2) 空港の機能向上に向けた取り組み

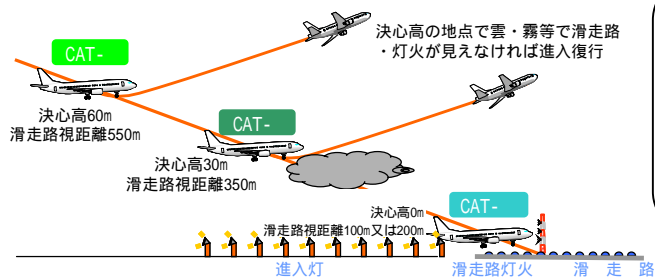
空港等機能高質化に向けた取り組み

空港の就航率向上等のための事業・調査や、需要の増大に対応した空域容量の確保のための空域・航空路の抜本的な再編、主要都市から空港までのアクセス改善等、既存ストックを活用した空港等の機能の高質化を図ることを通して、我が国全体の国際競争力や空港後背地域の地域競争力強化、空港利用者の利便増進を図る。

ILS (計器着陸装置)の高度化等による就航率向上事業

低視程時や悪天候時においても安全に着陸できる機会の増加を図るため、ILS (計器着陸装置)の高カテゴリー化や双方向化等の整備を推進。

【ILSの高カテゴリー化】

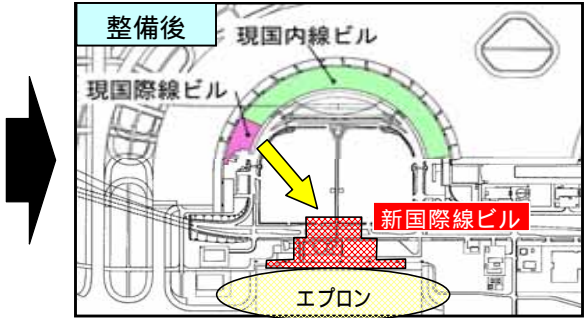
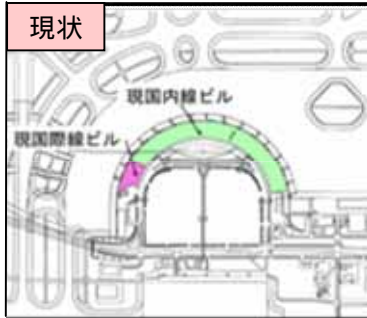


平成20年度において整備中のもの
新千歳空港 (CAT化)
新千歳空港、女満別空港 (ILS双方向化)

国際旅客ターミナルの整備事業

国際線旅客の増加に対応するため、CIQを含む国際旅客ターミナルの機能向上やエプロンの整備等を実施。

【新千歳空港】

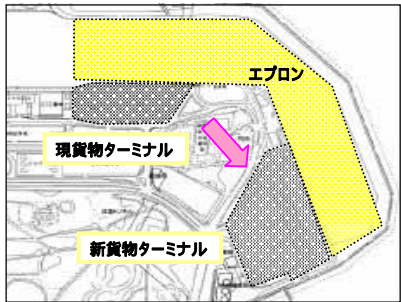


物流機能高度化推進事業

アジア主要都市と日本との間を面で結ぶ国際競争力を備えた航空物流機能の強化に資するよう、国際貨物取扱機能の強化拡充を図る。

【那覇空港における「貨物ターミナル地区の再編」】

国際貨物取扱機能の強化拡充



空港アクセス改善事業

都市と空港とのアクセスの改善に取り組む。



耐震性向上に向けた取り組み

空港施設の耐震性向上の今後の進め方

空港の耐震性の現況

大規模地震に対しても耐震性が確保される空港の割合
約15%
緊急輸送に活用できる空港の100km圏域の人口の割合
約40%

今後の進め方

緊急輸送の拠点となる空港

- ・地域的な空港の分布
- ・地震発生確率
- ・整備に要する費用

等を考慮し、緊急輸送活動が行える空港を早急に整備

航空輸送上重要な空港

今後、概ね10年間を目途に、東京国際、成田国際、中部国際、大阪国際、関西国際、新千歳、福岡、那覇、仙台、新潟、広島、高松、鹿児島島の各空港で耐震性向上を推進

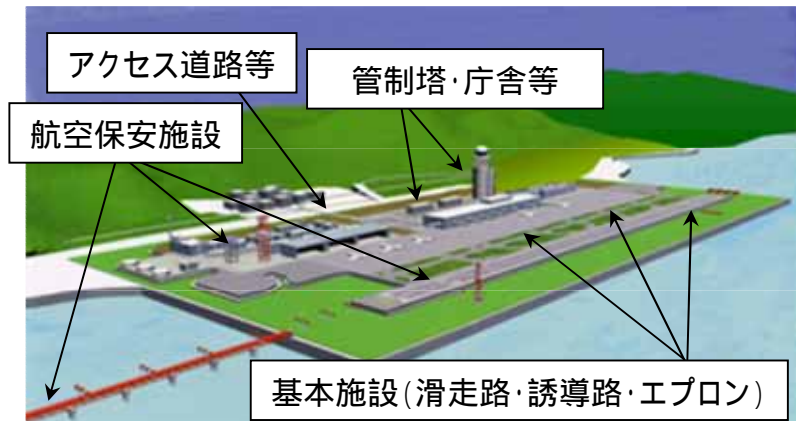
概算費用

航空輸送上重要な空港に要する費用は、土質調査の実施等による精査、液状化対策の効率化等によるコスト縮減が必要であるが、約2000億円程度と見積られる。

地盤改良による液状化対策



管制塔の耐震補強



今後の更新・改良事業に向けた取り組み

緊急性の高い既存施設の更新事業を早急を実施するとともに、今後発生する更新・改良需要に適切に対応するためには、現在の水準に比して多額の費用が必要となる見込みであり、施工方法の改良や技術開発等を通じてコストの縮減を図りつつ、その円滑かつ計画的な実施を推進することが重要な課題となっている。

今後更新が見込まれる主要な施設

基本施設

滑走路・誘導路・I.P.等の打替え



建築施設

管制塔や局舎等の建替え



無線施設

レーダー・ILS等の更新



照明施設

地上走行用灯火・進入灯等の更新



これら既存施設の着実な更新のためには、現状300億円程度/年にとどまる空港施設の更新・改良事業費について、今後概ね10年間で少なくとも総額約6,300億円(約630億円/年)程度が必要となる見込み。

(参考) 更新・改良事業におけるコスト縮減のための取組

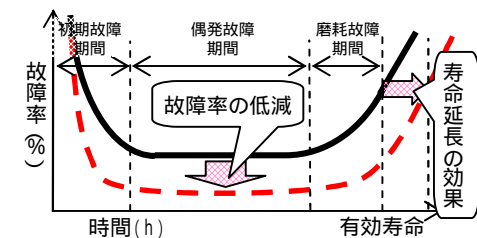
空港の基本施設の効率的な更新・改良

新たな施工法等による効率化。
設計方法の見直し等による空港施設の長寿命化を調査研究。
予防保全に繋がる効率的な点検・手法を調査研究。



ライフサイクル管理体制の充実等による故障率の低減

「技術管理センター(仮称)」(平成23年度組織発足)において、各種航空保安無線施設等の障害発生件数が低下するよう、技術管理・評価及び調達仕様の作成等を実施。



空港における安全確保に向けた取り組み

空港における事件・事案が多発しており、空港の安全確保の要請が高まっている。

最近の空港における事件・事案

(海外)

- ・英国で複数の航空機の爆破を狙った航空機爆破テロ未遂事案(H18.8)
- ・英国グラスゴー空港でのターミナルビル車両突入事案(H19.6)
- ・独フランクフルト空港テロ未遂事案(H19.9)

(国内)

- ・神戸空港に車両が突入して運航中の航空機の至近を走り回る事案(H18.4)
- ・高知空港でのボンバルディア機胴体着陸事故(H19.3)
- ・那覇空港での中華航空機爆発炎上事故(H19.8)
- ・成田空港の航空管制用の電波が、北朝鮮から発射された同一周波数の妨害電波により混信(H20.3)



制限区域内事故件数: 成田国際空港 164件、羽田空港 177件 (H14~H18)

空港不法侵入事案 : 全ての空港 86件 (H15年度~H18年度)

安全確保に向けた取組

車の侵入対策

ゲートの強化



杭等の設置

ガードレール、杭等の設置



道路沿いに加え、車の進入が想定される箇所(空地沿等)に拡大

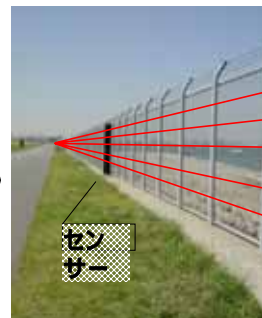
人の侵入対策

フェンスの強化



メッシュ化

センサーの拡充



ターミナル周辺地域から原則全周設置へ拡充

消火救難体制強化

連絡体制の強化



関係機関・所内の連絡体制強化

訓練の充実



出動訓練の定期化等
教育訓練センターの拡充

利用者利便向上に向けた取り組み

空港における「ユニバ - サルデザイン推進委員会」の設置

仙台空港ユニバーサルデザイン推進委員会

「だれでも、自由に、使いやすい」空港を実現すべく、平成19年3月にアクセス鉄道の供用が予定されている仙台空港において、「ユニバーサルデザイン推進委員会」を組織し、交通モードの接続を重点的に、利用者参加型による施策の検討及び実施。

平成17年8月第1回開催
(現在までに計8回開催)
【委員会】

有識者、利用者団体、仙台空港ビル(株)、航空会社、仙台空港鉄道(株)、乗入バス会社、乗入タクシー会社、駐車場事業者、地元自治体、マスコミ、東北地方整備局、東北運輸局、仙台空港事務所

東京国際空港ユニバーサルデザイン推進委員会

「だれでも、自由に、使いやすい」空港を実現すべく、平成21年国際線旅客ターミナルビルの供用が予定されている東京国際空港において、「ユニバーサルデザイン推進委員会」を組織し、旅客ターミナルビルのユニバーサルデザイン化について、さまざまな利用者の意見を取り入れたガイドラインの作成。

平成18年7月 第1回開催
(現在までに計6回開催)
【委員会】

有識者、利用者団体、日本空港ビルデング(株)、航空会社、鉄道事業者、乗入バス会社、乗入タクシー会社、駐車場事業者、ホテル事業者、C I Q機関、地元自治体、関東運輸局、東京空港整備事務所、東京空港事務所

[空港利用者からのヒアリング]



[空港利用者との現場検証]



空港内の多言語案内表示の推進

国際路線の増加に伴い、各国からの来訪客が空港内を円滑に移動できるよう、案内表示の多言語化を推進

富山空港の事例（日英韓中露の5カ国語表記）



釧路空港の事例（日英台中韓の5カ国語表記）



福岡空港の事例（日英韓中の4カ国語表記）

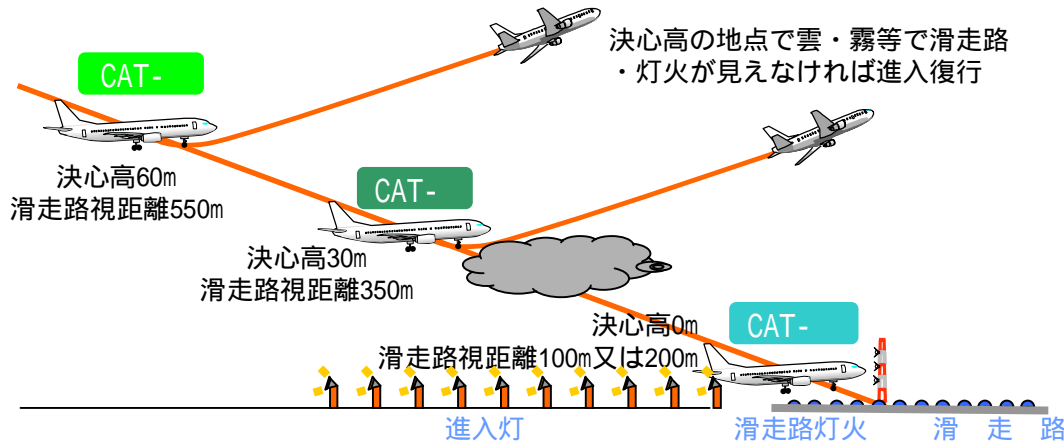


円滑で安全な航空交通の確保に向けた取り組み

欠航要因に基づき、計器着陸装置(I L S)の高カテゴリー化や双方向化、 R N A V の導入、除雪体制の強化、滑走路改良等適切な対策を実施し、羽田等の拠点空港を中心にその他の地方空港、離島空港の欠航率を削減する(H20 ~ 24年度)。

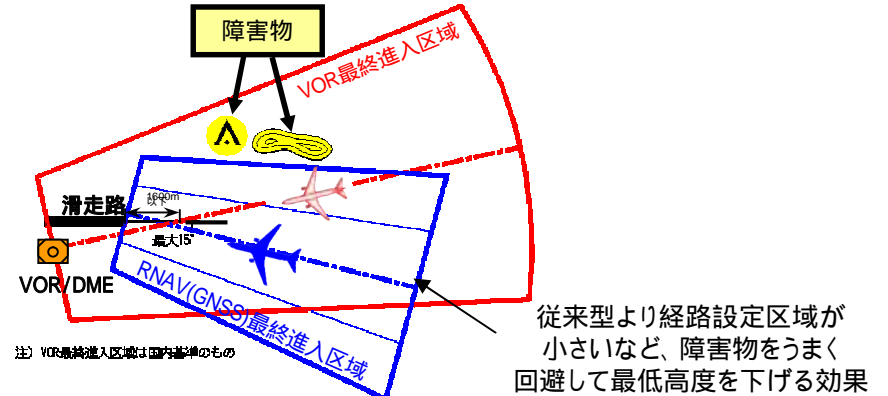
ILSの高カテゴリー化の推進

高カテゴリーのILSほど着陸を決する高度が低く設定できるため雲・霧等でも着陸できる機会が増す。



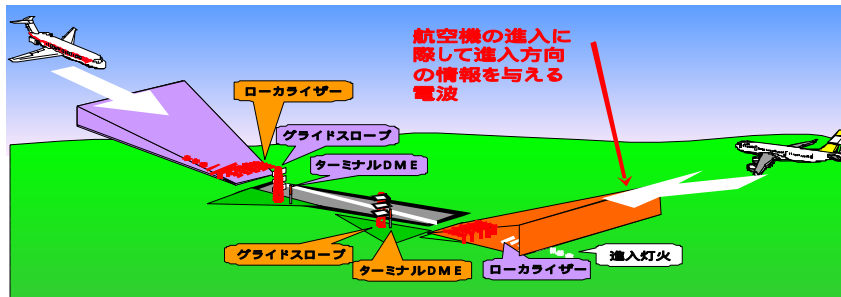
衛星航法によるRNAVの活用

RNAVの活用により、新たな地上施設を整備することなく着陸を判断する高度を従来型より低く設定。



ILS双方向化

横風を除き、滑走路の両側から I L S を用いた進入が可能となり、悪天候時に着陸できる機会が増加する。



除雪体制強化

除雪作業時間短縮により滑走路閉鎖時間を短縮し、積雪地空港におけるダイバート等を減少。

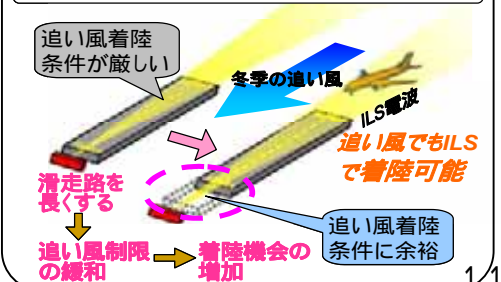
車両1台あたりの除雪幅拡大による作業速度の向上



滑走路改良

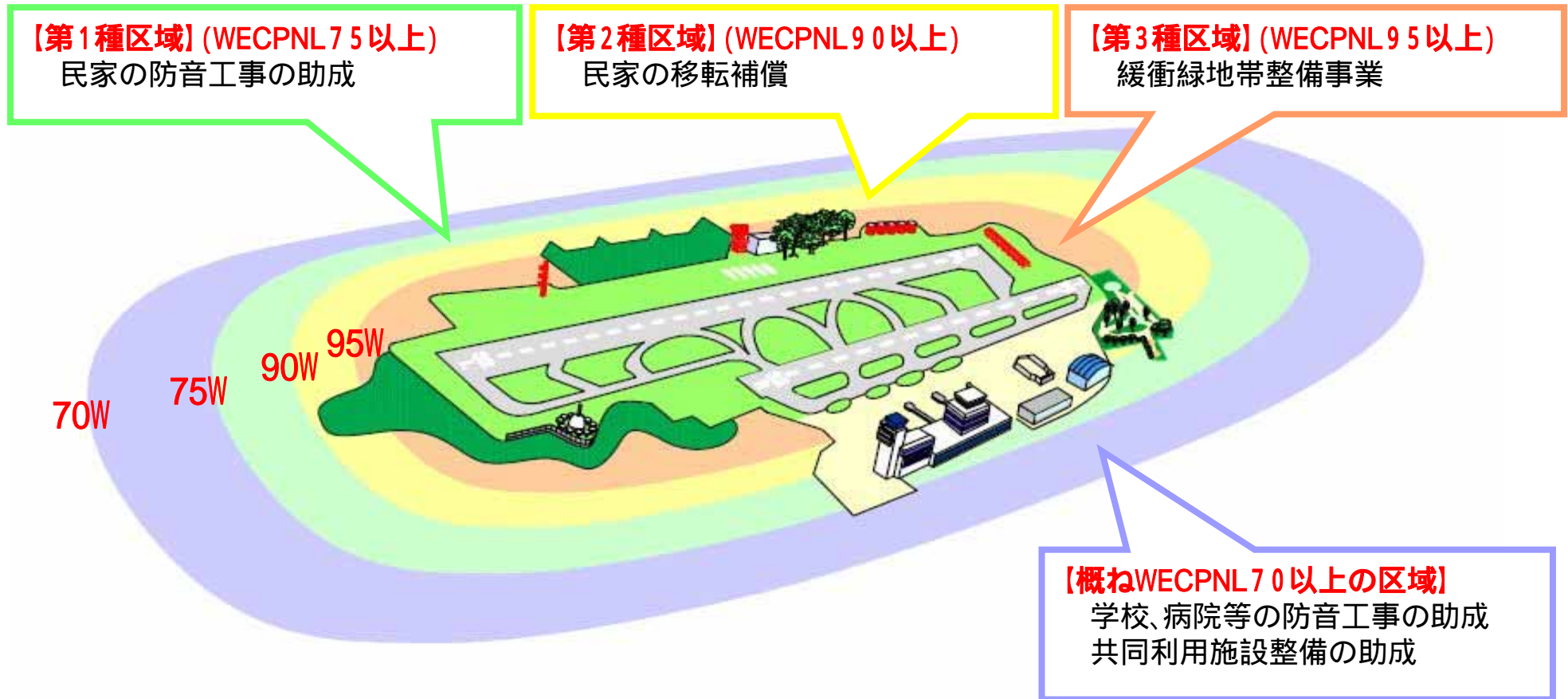
着陸重量制限を緩和し、滑走路雪氷時の着陸機会を増大。また、追い風制限緩和により I L S 進入等の機会も増す。

滑走路延長による就航率改善のイメージ



(3) 空港周辺の環境対策

空港周辺環境対策の概要



空港周辺環境対策の対象空港(特定飛行場)

函館、仙台、成田、羽田、新潟、伊丹、松山、高知、福岡、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇

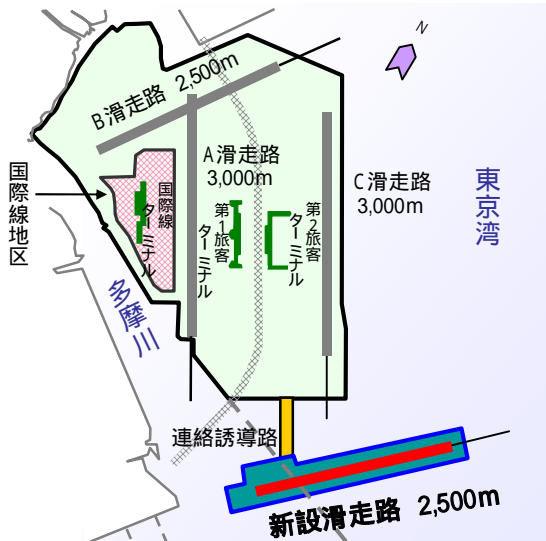
WECPNL: 1日あたりの騒音のレベルを評価する尺度。通過全航空機の騒音を夕方・夜間の分を加重して足し合わせて算出。

(4) 首都圏における動向

東京国際空港(羽田)再拡張事業の推進

羽田空港は、航空需要の増加から発着能力が既に限界
発着容量の制約によるボトルネックの解消が急務
再拡張事業の早期実施が必要

【羽田空港再拡張概略図】



【再拡張の意義】

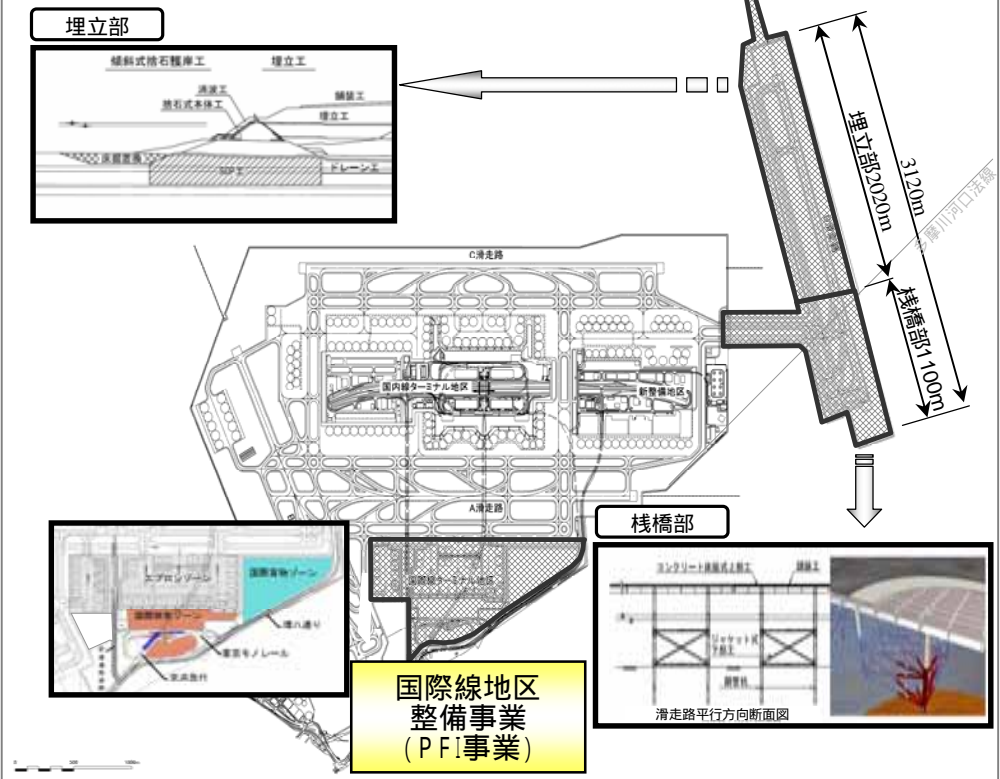
1. 発着容量の制約の解消
2. 多様な路線網の形成・多頻度化による利用者利便の向上
3. 航空市場における真の競争を行わせるための環境整備
4. 都市の国際競争力強化(都市再生)
5. 地域交流の促進、地域経済の活性化

再拡張により発着容量が1.4倍増加
(11.1万回/年(152便/日に相当)増加)

(再拡張前(H17.10.1時点))	(再拡張後)
30便/時間	40便/時間
29.6万回/年()	40.7万回/年
(405便/日(810回)に相当)	(557便/日(1114回)に相当)

発着回数の増加は、管制の安全確保等を図りつつ段階的に実施
 現行(H19.9.1~)の発着容量は、高速離脱誘導路の整備等に伴い、
 31便/時間、30.3万回/年 415便/日(830回)に相当 に増枠

整備概要



整備内容 (平成20年度予算 1,245億円)

- ・新設滑走路・連絡誘導路の整備
- ・エプロン、新管制塔の整備等関連事業

平成22年10月末の供用開始を目指すとともに、国際定期便の就航を図る。

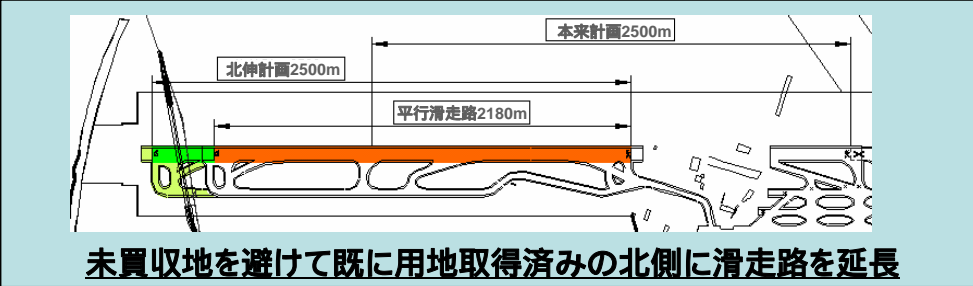
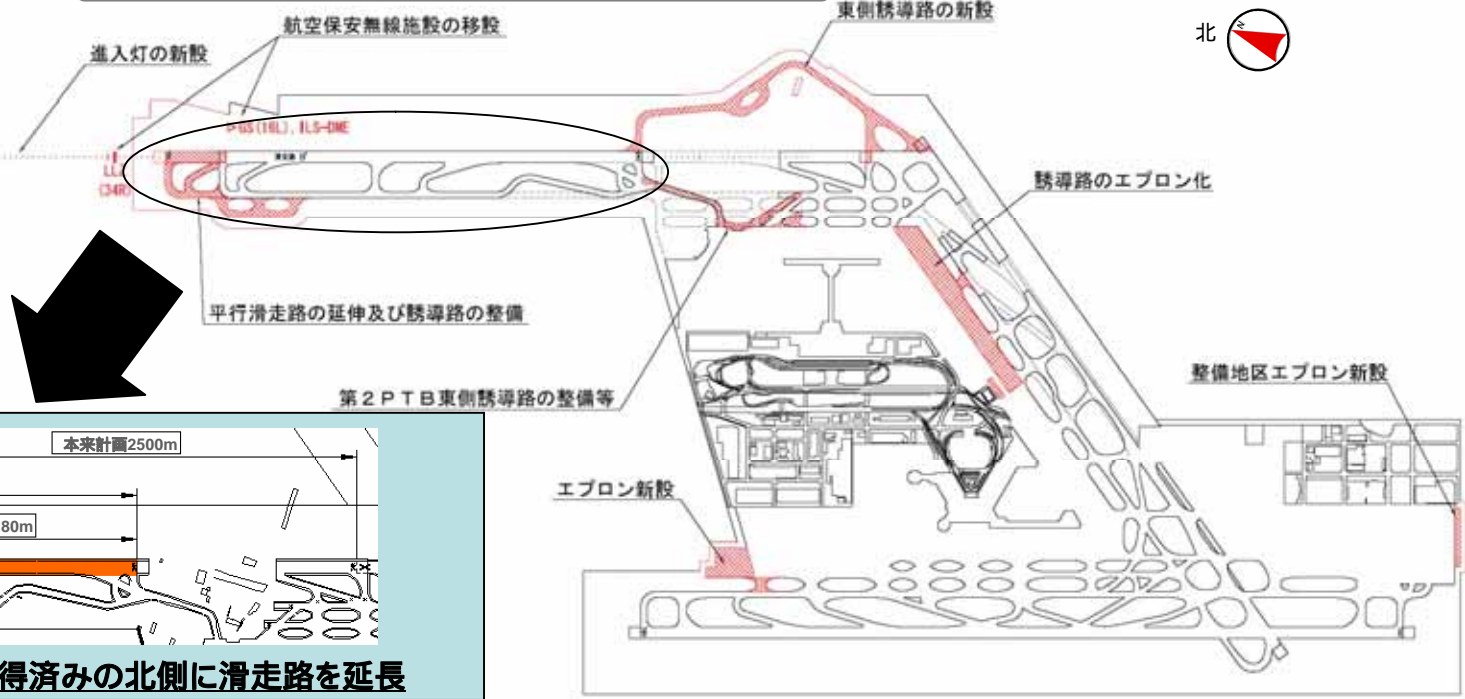
成田国際空港の整備

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への能力増強、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



整備効果

1. 平行滑走路の機材制約の緩和

	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

	現行	整備後
年間発着可能回数	20万回	22万回

首都圏空港（成田・羽田）における国際航空機能拡充プラン

～ 「世界と結ぶ成田」と「世界に開く羽田」の一体的活用による国際航空機能の最大化～

首都圏空港(成田・羽田)における国際線の拡充については、国のみで決定できるものではなく、千葉県をはじめとする
地元自治体等の協力を得て進めることが不可欠。以下の考え方を基本に、今後、地元自治体等の関係者とよく相談。

< 2010年に向けた施策 >

2010年の供用開始当初の首都圏空港(成田・羽田)の増枠を最大限活用し、国際航空機能を最大化

羽田空港 国際定期便を昼夜合わせて約6万回就航

〔昼間：約3万回〕

羽田にふさわしい近距離アジア・ビジネス路線を展開

- ✓ 羽田の増枠は、管制官及びパイロット双方の慣熟により安全を確保しつつ段階的に実施するが、供用開始当初の増枠分をできるだけ(約3万回)国際線に振り向ける。
- ✓ 羽田にふさわしい近距離アジア・ビジネス路線として、ソウル、上海等の都市、更に、北京、台北、香港まで就航。

〔深夜早朝：約3万回〕

欧米を含む世界の主要都市に就航し、首都圏全体の国際航空機能を24時間化

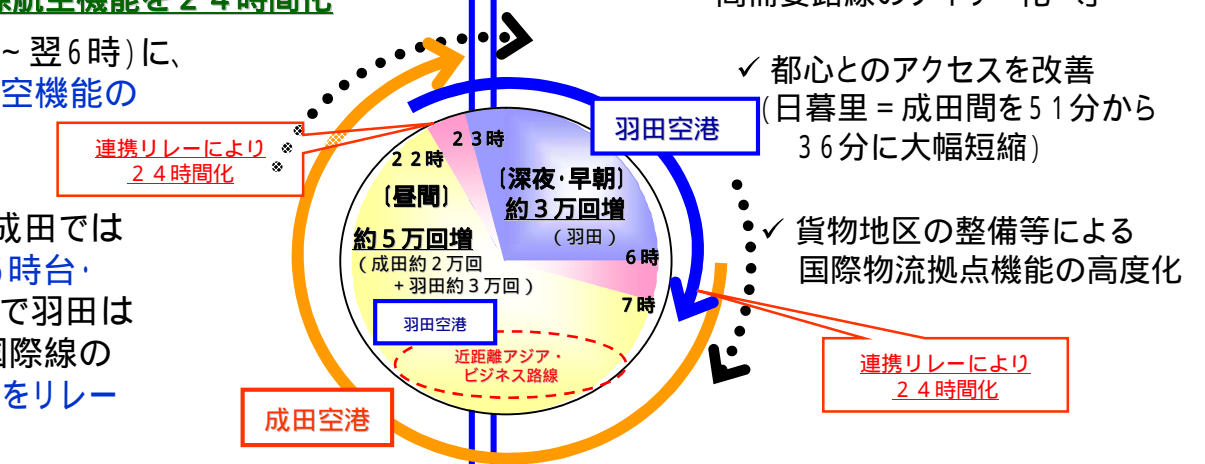
- ✓ 騒音問題により成田が閉鎖されている深夜早朝(23時～翌6時)に、国際定期便を就航させ、首都圏空港一体として国際航空機能の24時間化を実現。
- ✓ 23時～翌6時の時間帯だけでは欧米便等について旅客利便性の良いダイヤの設定が困難であり、また、成田では6時台の出発・22時台の到着がないことを踏まえ、6時台・22時台に羽田からの国際線の就航を可能とし(これまで羽田は6時台の到着・22時台の出発のみ特定時間帯として国際線の就航が可能)、同時時間帯を成田と羽田の国際航空機能をリレーするための時間帯(リレー時間帯)として活用。これにより、欧米をはじめとした世界の主要都市へ国際旅客定期線の就航を実現。

成田空港 国際定期便を約2万回増

豊富な国際線ネットワークを更に強化

- ✓ 約2万回の増枠を国際線に充当して、我が国の国際航空需要に応える。
 - 滑走路延伸を踏まえた長距離路線の充実
 - 需要の伸びの著しいアジア諸国と国際ネットワークの拡充
 - 高需要路線のデイリー化 等

首都圏空港の一体的活用



- ✓ 都心とのアクセスを改善 (日暮里 = 成田間を51分から36分に大幅短縮)

- ✓ 貨物地区の整備等による国際物流拠点機能の高度化

上記の具体的施策を実現できるよう所要の航空交渉を精力的に推進

< 2010年以降の将来の方向性 >

成田・羽田両空港を一体的に活用し、増大する首都圏航空需要に24時間通して質・量ともに最大限対応

首都圏の空港容量については、2010年以降、約17万回(成田:約2万回、羽田:昼間約11万回、深夜早朝約4万回)の段階的な増枠を予定(これにより、現在でも国内・国際合わせて発着回数、旅客数ともにアジア最大である首都圏空港の機能を更に強化。)

現在のアジアの主要都市の空港の発着回数の実績

東京(成田・羽田)	上海(浦東・虹橋)	北京	香港	ソウル(仁川・金浦)
52.6万回 (2010年以降、さらに 17万回 増加)	41.0万回	37.7万回	29.0万回	27.7万回

さらに、当該増枠によっても、概ね10年後には首都圏の空港容量が再び満杯になると予想されるため、管制、機材、環境、施設等あらゆる角度から可能な限りの空港容量拡大施策を検討。

羽田は、国内線需要に適切に対応しつつ、国内・国際双方の需要の伸びを勘案し、昼間(6時～23時)は、羽田のアクセス利便性を活かせる路線を中心として国際線の増加を推進。
成田からの国際線就航のない深夜早朝は、欧米をはじめとした世界の主要都市への就航により、首都圏全体の国際航空機能を24時間化。

成田は、世界各地との豊富なネットワークを有する我が国最大の国際空港としての強みを一層強化。
さらに、成田新高速鉄道等の空港アクセス改善の進展を踏まえ、国内線も充実。

なお、個々の具体的施策は、地元自治体や航空企業等の関係者の意見を十分に踏まえて推進。
また、空港容量の拡大に伴う騒音問題等の社会的コスト負担についても留意。

(5) 関西圏における動向

関西三空港（関空、伊丹、神戸）の概要

	関西国際空港	大阪国際空港	神戸空港
設置・管理者	関西国際空港株式会社	国土交通省	神戸市
開港日	平成6年9月4日	昭和33年3月18日 「大阪空港」として開港	平成18年2月16日
滑走路	3,500m × 1本 4,000m × 1本 平成19年8月2日供用	1,828m × 1本 3,000m × 1本 昭和45年2月5日供用	2,500m × 1本
事業費等	1期 1兆5,583億円 (S59年度～H18年度予算額) 2期 9,036億円(2期限定供用時) 1兆4,200億円(2期完成時)	環境整備費累計:6,658億円 (S42年度～H18年度) <small>H18年度は予算額</small> 整備費累計:1,206億円 (S33年度～H18年度予算額)	約530億円
H18年度 総発着回数	11.65万回 (H19年度:12.9万回)	13.0万回	2.1万回
H18年度 総旅客数	1,669万人 { 国際 1,123万人 国内 546万人	1,684万人	274万人
	<small>H19年度</small> { 国際 1,100万人 国内 568万人		

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。

3 . 交通政策審議会航空分科会答申 (平成19年6月)

『交通政策審議会航空分科会答申（平成19年6月21日）』

「今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策について」～戦略的新航空政策ビジョン～

アジアをはじめとする国際的なヒトとモノの流れの増大に対応し、人口の減少・高齢化という我が国の状況等も踏まえ、国際競争力の強化、地域活力の向上、安全安心の確保、アジア・ゲートウェイ構想の実現等に向けて、選択と集中により真に必要な事業に投資の重点化を図りつつ、戦略的な新航空政策を推進。

首都圏における空港のあり方

1. 再拡張事業完成前の羽田空港において、上海虹橋とのチャーター便、北京オリンピック期間中の臨時チャーター便の実現を図るとともに、深夜早朝時間帯の国際旅客チャーター便等を推進。
また、特定時間帯において、国際旅客チャーター便の実現を図る。
2. 再拡張(2010年10月)後の羽田空港、北伸(2010年3月)後の成田空港
(1)再拡張後の羽田空港について、
増加する発着枠により国内航空ネットワークを拡充。
昼間時間帯において、国際旅客定期便を供用開始時に3万回就航。
(路線は、国内線の最長距離を目安とする距離の基準だけでなく、需要や路線の重要性も判断し、羽田にふさわしい路線を、近いところから検討し、今後の航空交渉により確定)
深夜早朝時間帯において、騒音問題等に配慮しつつ、貨物便も含めた国際定期便を就航させ、首都圏における国際空港の24時間化を実現。
(2)成田空港について、北伸事業により増加する発着枠(2万回)を戦略的に活用してグローバルな航空ネットワークを拡充するとともに、都心とのアクセスを改善。
(3)羽田と成田の一体的活用に向けて、両空港の有機的連携を強化。
3. 羽田と成田の両空港のさらなる容量拡大に向けて、可能な限りの施策を検討。
4. 百里飛行場の整備、横田飛行場の共用化に向けた取組みの積極的な推進。

近畿圏における空港のあり方

1. 関西空港のあり方
我が国初の本格的24時間空港として、フル活用を推進。
連絡橋料金の引下げをはじめとするアクセスの改善、物流施設の二期島への展開や構造改革特区制度の活用等による物流効率化策について検討。
関西国際空港株式会社の財務構造の抜本的改善について、そのあり方を検討。
2. 関西三空港における役割分担のあり方
関西3空港懇談会において了承された役割分担の下で、3空港の利活用を推進することが適当。
伊丹の空港整備法上の位置付けに関しては、3空港の役割分担を踏まえ、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、引き続き検討。

中部圏における空港のあり方

現在は滑走路1本のため週3日深夜にメンテナンスのため閉鎖されており、深夜貨物便等の推進のためには、将来に向けて、完全24時間化を検討し、フル活用を図る必要。そのためには地元の努力による需要の拡大を図りつつ、中部圏における空港間の役割分担を踏まえ、長期的な視野に立って中部空港の機能向上のあり方を検討。

三大都市圏以外の地域における空港のあり方

1. 地域における拠点的な空港は、その機能の充実や、ネットワークの充実に向けた活用を推進。
2. 福岡空港及び那覇空港は、2010年代には空港能力の限界への到達が見込まれることから、段階的に進められている総合的な調査の結果を踏まえ、抜本的な空港能力向上のための施設整備を含め、将来需要に適切に対応するための方策を講じる必要。
3. 一般空港は、その質的な充実を図るとともに、観光振興のためにもその利用を促進し、既存ストックを最大限活用する必要。

『交通政策審議会航空分科会答申（平成19年6月21日）』

「今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策について」～戦略的新航空政策ビジョン～

アジアをはじめとする国際的なヒトとモノの流れの増大に対応し、人口の減少・高齢化という我が国の状況等も踏まえ、国際競争力の強化、地域活力の向上、安全安心の確保、アジア・ゲートウェイ構想の実現等に向けて、選択と集中により真に必要な事業に投資の重点化を図りつつ、戦略的な新航空政策を推進。

航空保安システムのあり方

1. 今後の航空交通量の増大に伴う空域の混雑等に対応するため、横田空域の削減や関東空域の再編による空域の拡大、ATM（航空交通管理）センターや管制システムの機能強化、RNAV（広域航法）等の新技術を活用した運航方式の導入等を総合的に推進。
2. 航空管制の安全性向上のため、予防安全の見地に立った安全管理システム（SMS）の導入、管制官やパイロットのヒューマンエラー防止等のための各種支援システムの充実強化、リスク分散等による危機管理能力の強化を推進。
3. 将来の航空保安システムについて、ICAO、欧米、アジア諸国等との国際連携を強化するとともに、産学官連携により新技術・新方式の調査・研究開発・評価を戦略的に推進。

既存空港の高質化、安全安心の確保、維持更新、物流機能の強化

1. 既存空港の高質化を図るため、就航率の改善、定時性の確保、鉄軌道系も含めた空港アクセスの利便性の向上、ユニバーサルデザイン化の推進、国際化に対応したターミナル諸施設の機能向上、観光情報提供機能の拡充、小型機材に対応した整備等を推進。
2. 航空セキュリティの確保や向上のための取組みを着実に推進。
3. 地震災害時に緊急輸送の拠点となる空港等について、早急に耐震化を推進。
4. 老朽化が進む既存施設について、ライフサイクルコストの縮減を図りつつ、計画的な更新を推進。
5. 首都圏空港・関空・中部等における航空物流の機能強化。

国際拠点空港の運営体制等のあり方

国際拠点空港の完全民営化にあたっては、安全で利用者利便に沿った事業の安定的継続のため、経営の自主性の確保を尊重しつつ、公共的な役割や独占・代替不可能であるという特性を踏まえ、国の空港政策と空港会社の事業計画との整合を担保するような仕組みを構築すべき。

着陸料等については、一定のルールにより適正な水準を確保すべき。

外資の株式保有や大量株式保有に関するルールの制定、拒否権付株式の発行等を検討すべき。

環境対策・地域共生策等の実施を確保する方策を講ずべき。

適正な経営情報等に基づく十分な監視が行われるための措置を講じるべき。

各国際拠点空港毎の設立の経緯等に起因する課題について整理すべき。

空港整備特別会計のあり方

1. 空港整備特別会計の他の特会との統合の円滑な実施と事務・事業の合理化・効率化を推進。
2. 将来において、空港整備特別会計の独法化等の検討を行うにあたっては、着陸料等の自己収入を歳出が大きく上回る状況が続き、独立採算は当面困難。多額の借入金の償還目途をつける必要。

航空管制は、交通警察と同様に公権力の行使、ハイジャック・テロ・有事の対応、米軍や自衛隊との空域調整等が必要。

といった論点に加え、国内航空サービスが基幹空港による有機的ネットワークの構成により初めて適切に機能することや、空港をいかに効率的に運営していくかという点についても検討が必要。

3. 空港整備特別会計の保有する国際拠点空港の株式の売却収入については、大都市圏拠点空港の国際競争力強化、空整特会の財務状況等の諸課題を踏まえつつ、その具体的な活用方策を検討。

空港の整備及び運営に関する制度のあり方

空港の着実な整備に加え、空港の運営面も重視していく必要があり、国際拠点空港をはじめとする空港の適正な運営を確保するための仕組みを早急に検討。