

空港の設置及び管理に関する基本方針

骨子（案）

はじめに

①空港法制定の趣旨・経緯、②基本方針策定の意義、③基本方針の対象期間（5年程度）、④概ねの方針（国として空港政策を確立し、ネットワーク維持を含め利用者利便の向上及び国際競争力強化に向け適切に対応すべき旨、「整備」から「運営」へシフトするとの方針の下、空港施設の適切な維持更新を進めるとともに、空港の効果的・効率的な運営等により有効活用を推進する旨、既存ストックを活用した空港の高質化、耐震化等により安全安心の確保を図る旨、環境対策・地域共生策と空港を活用した地域づくりに取り組む旨 等）を記述する。

1. 空港の設置及び管理の意義及び目標に関する事項

（1）意義

空港の設置及び管理の意義は、航空機の安全運航の確保を前提に、

- ①航空輸送需要への適確な対応、サービスの改善等を通じた利用者利便の向上
- ②国際競争力の強化、
- ③地域の活力の向上、

等に資することである旨を記述する。

（2）目標

空港の設置及び管理の目標は、

- ①既存ストックの高度化、運営面の充実・効率化及び施設の着実な整備によって利用者利便の増進及び空港における安全安心の確保を図ること、
- ②空港のサービス水準向上、適正な水準の空港使用料の設定及びネットワークの適切な形成等により我が国の国際競争力強化を図ること、
- ③空港の適確な活用により地域経済の活性化その他の地域の活力の向上を図るとともに、空港の運営に伴う環境負荷を軽減し、周辺地域との共生を図ること、
- ④近接する複数の空港について、適切な役割分担に基づきその機能を最大限活用していくなど、空港運営の最適化を図ること、

等である旨を記述する。

また、これらの目標を見据えつつ、空港の設置・管理における国、地方公共団体、空港会社・空港機能施設事業者、その他関係事業者ごとの役割について記述する。

2. 空港の整備に関する基本的な事項

- ①我が国の空港整備は、配置的側面から見れば概成し離島を除き新設を抑制していること、
- ②空港機能の高質化や安全・安心の確保（利便性向上、耐震、防災保安）が求められていること等を踏まえ、空港の機能及び能力のあり方について基本的な方針を示した上で、以下の事項を中心に取り組む旨を記述する。

(1) 将来需要に対応するための施設整備・機能向上等

- 例：①相当の航空需要の増加が見込まれる一方、現在の処理能力では将来の需要に対応できないことが予想される首都圏等の空港において、将来需要に適確に対応するための方策（空港会社、空港機能施設事業者等におけるものを含む。）を講じる。
②施設整備等の基礎となる需要予測の精度向上に努めるとともに、施設整備等に当たっては、費用対効果分析を含む公共事業評価など政策評価を引き続き厳格に実施
③都心部等とのアクセス鉄道・道路の効果的・効率的な整備 等

(2) 空港の耐震化等の推進による安全・安心の確保

- 例：①被災時の緊急輸送拠点となる空港の特性を最大限活用するための滑走路、管制塔等の耐震性の向上（地震時に緊急物資輸送など防災拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口の割合 約4割（平成18年度）→約7割（平成24年度））
②空港への不法侵入対策の強化等セキュリティの確保 等

(3) 既存ストックを活用した空港機能の高質化

- 例：①ILS（計器着陸装置）の高カテゴリー化等による就航率の改善（国内線の欠航率 0.61%（平成15～17年度平均値）→約1割削減（平成24年度））
②ユニバーサルデザイン化の推進（1日当たりの平均的な利用者数が5千人以上である航空旅客ターミナル施設については、平成22年までに、原則としてすべての航空旅客ターミナル施設について、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備等の移動等円滑化を実施） 等

(4) 空港の整備における航空管制業務等との連携の確保

- 例：空域の確保、適切な出発・進入経路の設定、滑走路誤進入の防止（管制空港における100万発着回数当たりの航空機の滑走路誤進入に係る重大インシデント発生件数 1.1件/100万発着回数（平成15～19年度平均）→約半減（平成20～24年度平均））等安全かつ円滑な地上交通を確保するための施設整備 等

3. 空港の運営に関する基本的な事項

安全な運航の確保を前提に、地域の事情・特色を踏まえて関係自治体、関係事業者等と協力しつつ、需要喚起等の利用促進に努めることを基本とし、①空港運営の効率化、②利用者利便の向上、③環境対策・地域共生策の適切な実施、④地域との連携等の基本的運営方針を示した上で、以下の事項を中心に取り組む旨を記述する。

(1) 効果的かつ効率的な空港の運営

- 例：①コスト意識の維持、各空港別の収支の明確化等、透明性の確保のための措置を通じた効率的な空港運営の推進

- ②内外の航空路線の誘致や利用の推進等、関係者と一体となった空港全体のマネジメントの推進
- ③適正な水準の空港使用料の設定
- ④コミューター航空、ビジネスジェット、LCC（ローコストキャリア）等による空港利用の促進 等

（２） 空港施設の適切な維持・機能向上

- 例：①点検の強化等、予防保全の手法等を用いた適切な維持管理の実施
- ②施工方法の改良等によるライフサイクルコストの縮減を図りつつ、既存施設の円滑かつ計画的な改良・更新の実施
 - ③需要に適切に対応し、サービス水準の維持向上に資する施設の改良・更新
 - ④緊急性の高い既存施設等について効果的・効率的な施設の改良・更新のための投資の実施
 - ⑤除雪体制の強化 等

（３） 利便性の向上

イ． 航空利用者（旅客）の利便性の向上

- 例：①ユニバーサルデザイン化の推進
- ②空港へのアクセス改善（深夜早朝便に対応したアクセスの確保、空港からのバス、タクシー等の乗降場の適正配置、空港からのレンタカー等利用者への配慮）
 - ③観光立国施策との整合（観光振興にも資する情報の提供及び発信機能の拡充、地域の観光案内、宿泊施設等の情報提供の充実）
 - ④空港内滞在の快適化、空港内施設の充実
 - ⑤C I Q（税関、入管、検疫等）等について、待ち時間短縮等サービス水準の向上が図られるよう関係機関との連携・支援
 - ⑥天候等により遅延、欠航等の発生した場合の対応の適切化
 - ⑦航空運送事業者、空港機能施設事業者、アクセス交通事業者等との連携強化 等

ロ． 航空物流機能の強化

- 例：航空物流機能の強化を図るための取組みについて、利用者たる貨物運送事業者、貨物取扱事業者やニーズも適確に踏まえつつ、適切に対処すること 等

（４） 安全安心の確保

- 例：①安全に対する目標達成のための管理計画を立案・実施し、その状況を監視し、必要な措置を講じていく管理手法である、SMS（安全管理システム）の推進
- ②保安検査の実施の円滑化や侵入防止対策の強化によるセキュリティの向上、関係者の理解の増進
 - ③空港消防能力の強化
 - ④C I Q、警察、消防等関係機関との連携強化
 - ⑤ランプ・インスペクション（外国航空機に対する立入検査）等、安全監査の実施のための協力支援 等

(5) 環境負荷の低減

例：・RNAV（広域航法）の導入等の航空保安システムの高度化のための協力支援
・環境にやさしい空港（エコエアポート）施策の推進（GPU（地上動力設備）の利用促進、空港内建築物における太陽光発電の導入や屋上緑化、空港内車両のエコカー化 等） 等

(6) 航空管制業務等との連携

例：適切な出発・進入経路の設定、空きスポット、空港施設の供用状態等航空機の安全かつ円滑な運航確保に必要な情報を共有すること 等

(7) 空港会社の運営のあり方

空港会社が経営の効率化及び利用者利便の向上を図り、適正な空港運営を行い、国際競争力の強化を図るべきことを記述。

特に、①需要に適切に対応した空港機能の拡充、②適正な料金水準の確保（着陸料、P S F C（旅客サービス施設使用料））、③利便性向上、保安防災措置等の確実な実施、④環境対策・地域共生策の適切な実施、⑤安全保障・危機管理等に対する適切な対応の確保等について運営のあり方を記述。

(8) 空港機能施設事業のあり方

空港機能施設事業の指定制度を導入した背景・考え方にふれつつ、その事業の公共的性格を踏まえ、事業のあり方についての基本的考え方及び運営にあたり確保すべき事項（※）を記述。

（※）の例：・ターミナルビル等の施設の整備・機能向上に向けた計画等、事業者がもつべき適正かつ確実な計画のあり方に関する基本事項
・安定的・継続的な事業遂行に向けた資金調達方策の確立等、事業者がもつべき経理的基礎及び技術的能力のあり方に関する基本事項 等

(9) 地方自治体管理空港における適正な運営のあり方

例：国管理空港における効果的・効率的な運営に向けた取組みに準じ、収支状況等空港運営情報の明確化等を通じた運営効率化、地域の事情・特色を踏まえた需要喚起等に努めること 等

(10) 協議会の活用

例：空港における利用者の利便の向上等の実現を図るための空港管理者、航空運送事業者、空港機能施設事業者、アクセス交通事業者等多様な者を構成員とする協議会を通じた取り組みを推進すること 等

(11) 情報開示・透明化

例：空港内サービス内容や災害時における対策内容の開示、空港別収支の明確化等を含め、利用者への適確な情報の開示・提供に努めること 等

4. 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

空港を適確に活用した地域経済活性化等地域の活力向上に向け、地域との連携が必要であること及び地域との連携により目指すべき内容について記述する。

また、このような空港を活用した観光振興・物流高度化等による地域の活力向上を図るため、空港管理者、アクセス交通事業者、周辺自治体、観光団体、商工団体等による協議会を通じた取り組みの推進が重要であることを記述。

5. 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

環境対策・地域共生策の基本的な考え方及び設置管理者、周辺自治体、空港関係者の配慮すべき事項にふれつつ、具体的な実施のあり方を記述する。

6. 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

同一地域の複数空港について、航空需要、各空港の特色、地元における議論等を踏まえ、適切な役割分担に基づき、当該地域全体としての運営の最適化を図る旨を記述する。

また、当面の首都圏の空港容量の制約の中でも、国際・国内の航空需要に我が国として最適対応ができるよう、3大都市圏の空港全体として適切な運営を図る旨を記述する。

(1) 首都圏における空港相互間の連携のあり方

本年6月に閣議決定された「経済財政改革の基本方針2008」及びその前提となった同年5月の「首都圏空港（成田・羽田）における国際航空機能拡充プラン」(※)に従い、成田国際空港は国際線の基幹空港、東京国際空港は国内線の基幹空港という基本的な役割分担を踏まえ、両空港間及び都心と両空港間の鉄道アクセス改善のための整備の調査検討を含め、両空港の一体的活用による国際航空機能の最大化を図る旨を記述する。

(※)・2010年に、羽田は昼間約3万回、深夜早朝約3万回の合計約6万回、成田は約2万回の合計約8万回の国際定期便を実現。

・2010年以降は、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て、昼間は、羽田のアクセス利便性を活かせる路線を中心に国際線の増加を推進。

・首都圏全体で、2010年以降、約17万回の発着枠の増枠により年間発着枠約70万回を実現し、さらに、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。

(2) 近畿圏における空港相互間の連携のあり方

平成17年11月に開催された関西3空港懇談会において了承された関西3空港のあり方に従い、関西国際空港は西日本を中心とする国際拠点空港・関西圏の国内線の基幹空港として、大阪国際空港は国内線の基幹空港として、神戸空港は神戸及びその周辺の国内航空需要に対応する空港として運営し、トータルとして3空港の最適運用を図る旨を記述する。

なお、関西3空港の役割分担・経営のあり方、需要喚起のための利用促進のあり方、関西国際空港株式会社の財務構造の抜本改善等の課題について、関西全体の利用促進の確保や経済の発展のために進められている地元における議論も踏まえながら、利用者利便の向上、関西国際空港の国際競争力の強化や安定的な経営基盤の確立に向けて引き続き検討する。

(3) 中部圏における空港相互間の連携のあり方

国際拠点空港としての中部国際空港とコミューター航空やビジネス機などの小型航空機の活動拠点としての県営名古屋飛行場との役割分担、連携のあり方を記述する。

7. その他

1～6に整理されない事項について、必要に応じ記述する。

おわりに

①国、地方自治体、空港会社・航空運送事業者をはじめとする空港関係者間の連携強化、②空港運営に当たり利用者の意向を重視すべきこと、③基本方針は必要に応じ適時適切に見直しを行うこと等を記述する。