

平成22年度  
航空局関係予算概要

平成22年1月

国土交通省航空局

# 目 次

I 章	平成22年度航空局関係予算の重点項目	1
II 章	平成22年度航空局関係予算総括表	1
III 章	平成22年度航空局関係予算の概要	3
	1. 首都圏空港の整備	
	(1) 東京国際空港(羽田)の整備	5
	(2) 成田国際空港の整備	8
	2. 関西国際空港・中部国際空港	9
	3. 一般空港等の整備	11
	4. 空港等機能高質化事業	12
	5. 航空における安全・安心の確保	13
	6. 空港周辺整備の促進	15
	7. 航空路施設の整備	16
	8. 離島等の航空輸送の確保	17
	参考資料	
	・平成22年度の航空局税制改正	18
	・航空関係主体連携による航空安全マネジメントの 総合展開を通じた安全確保活動の強化	19
	・空港分布図	21

## I. 平成22年度航空局関係予算の重点項目

### 1. 首都圏空港等の整備の推進

我が国の国際競争力及び国内航空ネットワーク機能の強化を図るため、羽田空港の再拡張事業を着実に推進し、新たな4本目の滑走路の供用開始により首都圏の空港容量の拡大を図るとともに、羽田空港C滑走路の延長事業等首都圏空港等の整備を推進する。

また、羽田空港における更なる空港容量の拡大に向けた総合的容量拡大検討調査及び首都圏国際ハブ空港の実現のための総合的調査を実施する。

### 2. 航空安全・保安対策の強化

空港の耐震化を計画的に実施するほか、ヒューマンエラーによる、事故・トラブルを未然に防止するため、滑走路誤進入対策や航空管制施設の危機管理能力の向上等を実施する。

## II. 平成22年度航空局関係予算総括表

### 1. 平成22年度 社会資本整備事業特別会計 空港整備勘定収支

(単位:億円)

歳 入		歳 出	
一般会計より受入	1,131 ( 1,429 )	空港整備事業	2,745 ( 3,299 )
		首都圏空港	2,277 ( 2,567 )
		東京国際空港(羽田)再拡張	1,033 ( 1,313 )
		東京国際空港(羽田)機能向上	1,242 ( 1,234 )
		成田国際空港	2 ( 20 )
空港使用料収入	2,045 ( 2,084 )	関西国際空港等	92 ( 120 )
		一般空港等	201 ( 391 )
		空港等機能高質化事業	175 ( 221 )
雑収入等	730 ( 885 )	航空安全・保安対策	202 ( 217 )
		うち、空港の耐震化	50 ( 77 )
		空港周辺環境対策事業	66 ( 93 )
		航空路整備事業	180 ( 242 )
		離島航空事業助成	6 ( 11 )
財政投融资	687 ( 882 )	空港等維持運営費等	1,394 ( 1,418 )
合 計	4,593 ( 5,280 )	合 計	4,593 ( 5,280 )

( )内は前年度予算

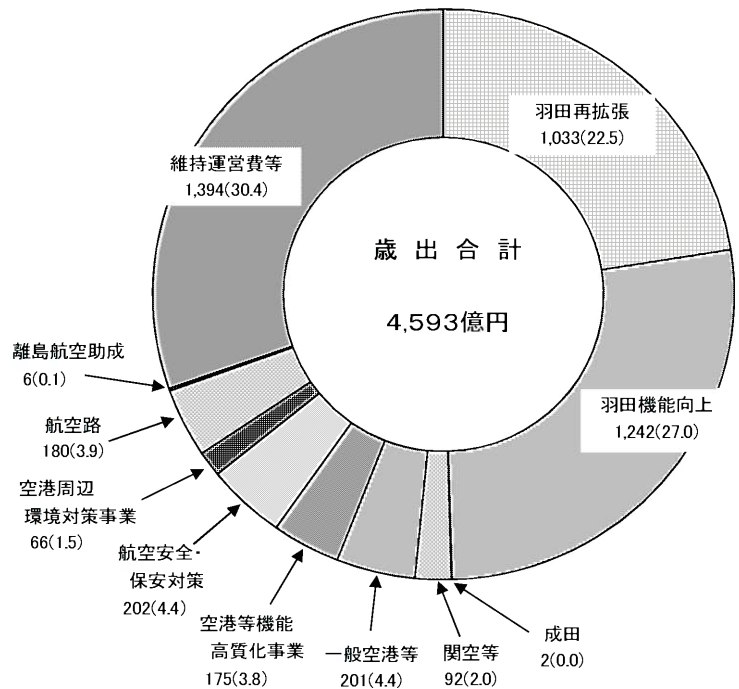
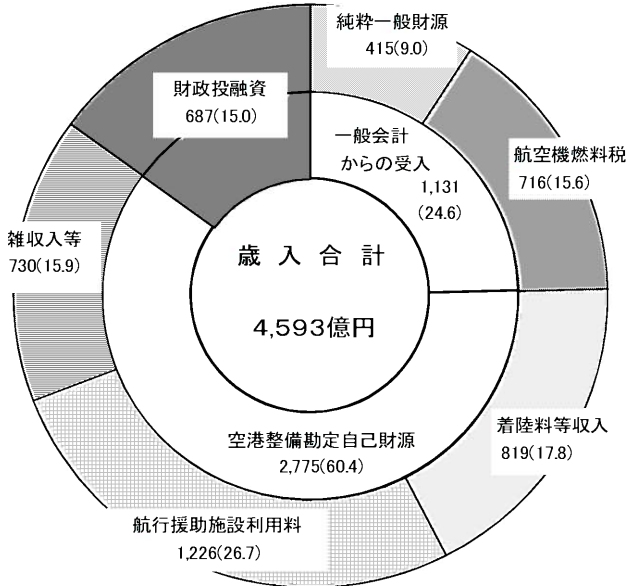
- (注) 1. この表には、一般会計に計上の工事諸費5(5)億円及び社会資本整備事業特別会計業務勘定に計上の業務取扱費等33(36)億円を含む。  
 2. 一般空港等には、首都圏第3空港調査を含む。  
 3. この表には、平成13年度二次補正において措置されたNTT-A資金の償還関係の26(26)億円を含まない。

## 2. 空港整備勘定の歳入・歳出規模(平成22年度予算額)

単位: 億円(%)

( 歳 入 )

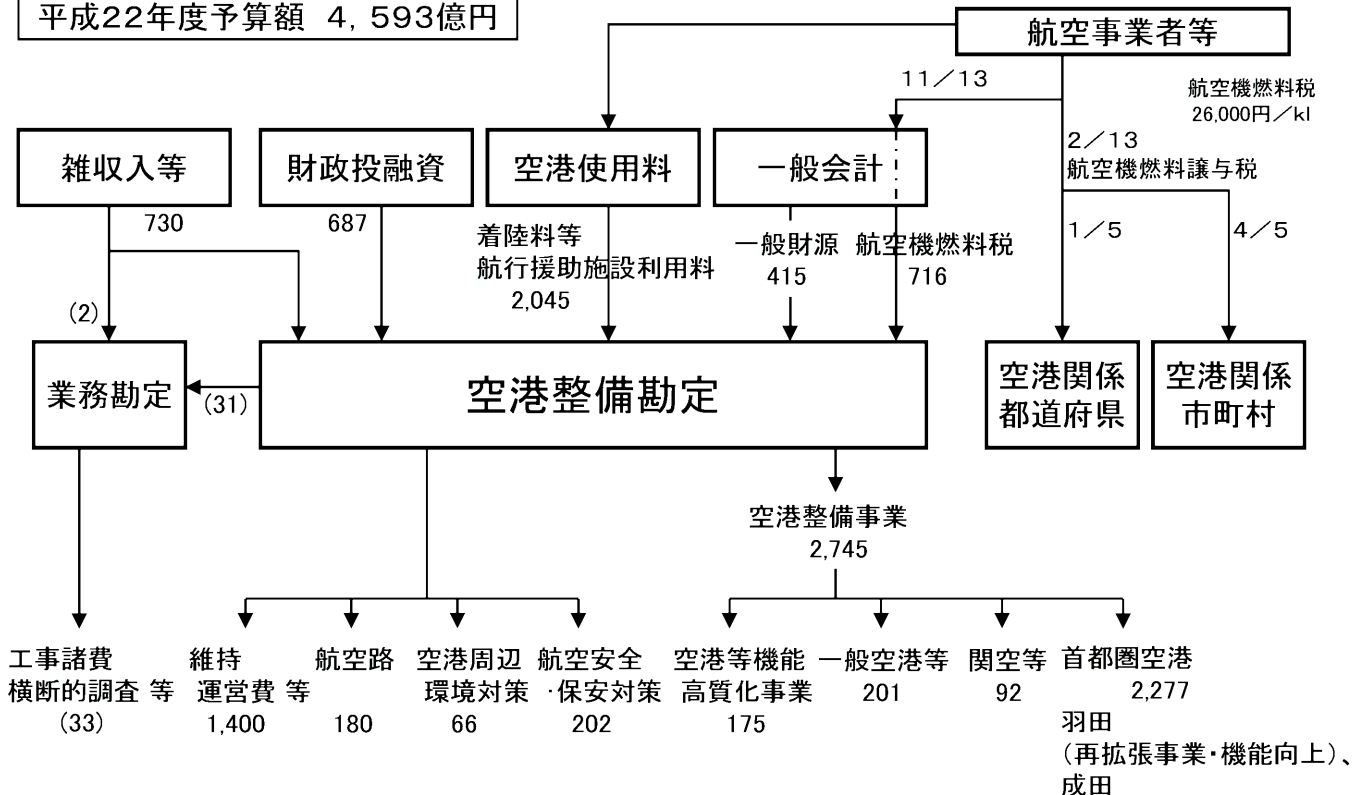
( 歳 出 )



## 3. 空港整備勘定のしくみ

(単位: 億円)

平成22年度予算額 4,593億円



(注) ( ) 書きは再掲。

### Ⅲ. 平成22年度航空局関係予算の概要

区 分	平成22年度 予 算 額 (億円)	前 年 度 予 算 額 (億円)	事 業 概 要 等
1. 首都圏空港の整備 (1) 東京国際空港(羽田) の再拡張事業	1,033	1,313	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新設滑走路・誘導路の整備</li> <li>・ 航空保安施設の整備等</li> </ul> (うち、工事費956億円、利払費49億円) <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国際線地区エプロンPFI事業(28億円)</li> </ul>
(2) 東京国際空港(羽田) の機能向上 事業費	256	229	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ C滑走路延伸事業、誘導路新設・エプロン新設、航空保安施設の整備、空港アクセスの改善等</li> </ul>
借入金元利償還	986	1,005	(うち、借入金償還844億円、利払費142億円)
(3) 成田国際空港の整備 国 直 轄	2	20	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 管制施設の改修等</li> </ul>
2. 関西国際空港・中部国際空港 会社関係国費 補給金	75	90	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大阪国際空港を含めた抜本的解決策が得られた場合の関空会社への補給金の交付</li> </ul> 参考:別途、二期用地造成事業を実施(国費は措置済み)
国 直 轄	17	30	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空保安施設等の整備等</li> </ul>
3. 一般空港等の整備	201	391	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 滑走路の延長等</li> <li>・ 基本施設、航空保安施設の更新・改良等</li> </ul>
4. 空港等機能高質化事業	175	221	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国際競争力強化促進事業</li> <li>・ 地域競争力強化促進事業</li> </ul>
5. 航空における安全・安心の確保	204	220	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港の耐震化</li> <li>・ 航空安全対策の強化(一般会計)</li> <li>・ 航空管制業務等の安全性の確保</li> </ul>
	(うち一般会計 2.5)	(うち一般会計 2.6)	
6. 空港周辺整備の促進	66	93	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住宅防音工事、移転補償、緩衝緑地帯等整備等</li> </ul>
7. 航空路施設の整備	180	242	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 次世代航空保安システムの整備</li> <li>・ 現行航空保安システムの整備</li> </ul>
8. 離島等の航空輸送の確保			
航空機等購入費補助	6	11	
・運航費関係	5	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 離島航空路線の維持を図るため、離島の住民の生活に必要な不可欠な路線の運航費の一部補助</li> </ul>
・MSAS受信機関係	1	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 衛星航法補強システム(MSAS)受信機購入費の一部補助</li> </ul>
・機体取得関係	—	5	
路線維持・活性化関係	0.4	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 離島・通勤ター路線の維持・活性化に係る実証実験事業</li> </ul>
	(一般会計)		

# 個別事業の概要

# 1. 首都圏空港の整備

## (1) 東京国際空港(羽田)の整備

### 羽田空港の再拡張事業

羽田空港は、国内航空旅客の約66%が利用する国内航空輸送ネットワークの要であると同時に、既にその能力の限界に達している中、今後さらに国内・国際航空需要の増大が見込まれ、首都圏空港として成田空港との一体的な活用が求められています。

本事業は、新たに4本目の滑走路等を整備し、年間の発着能力を44.7万回(昼間は40.7万回)に増強して、発着容量の制約の解消、多様な路線網の形成、多頻度化による利用者利便の向上を図るとともに、国内・国際双方の需要の伸びを勘案し、国際定期便の就航を図るべく、平成22年10月末の供用開始を目指して事業を着実に推進します。

#### <事業の概要>

平成22年度予算では、新設滑走路・連絡誘導路の整備、航空保安施設の整備等関連事業を実施します。

22年度予算額

1,033(1,313)億円

D滑走路建設工事業費

956(1,279)億円

#### <財源スキーム>

- 整備事業費の約2割程度について、地方公共団体が無利子貸付にて協力。
- 残りの事業費については、概ね、国費(一般会計から受入)：財投＝3：5で手当て。

#### <税制上の支援措置>

- 新設滑走路等に係る国有資産交付金の特例。

利払費

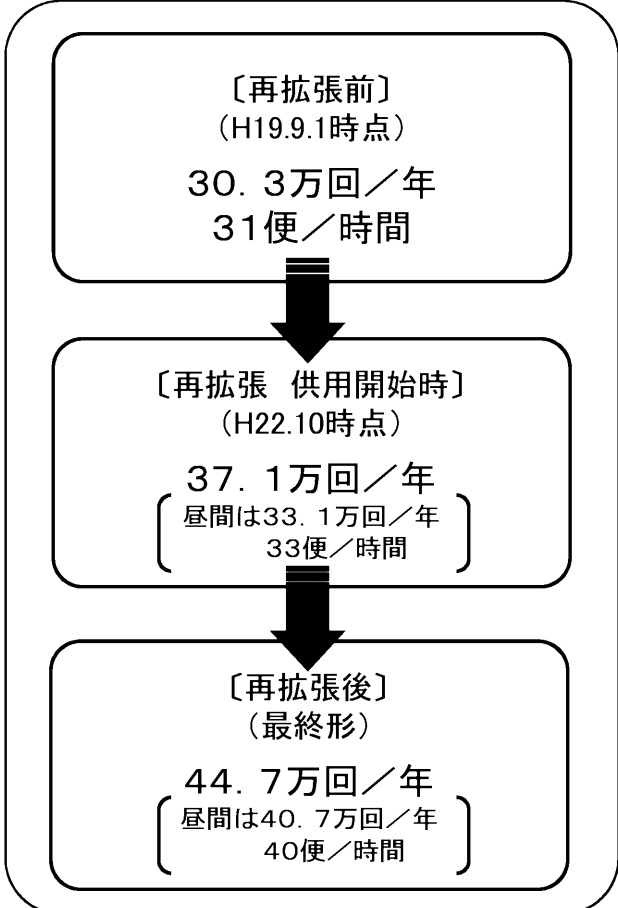
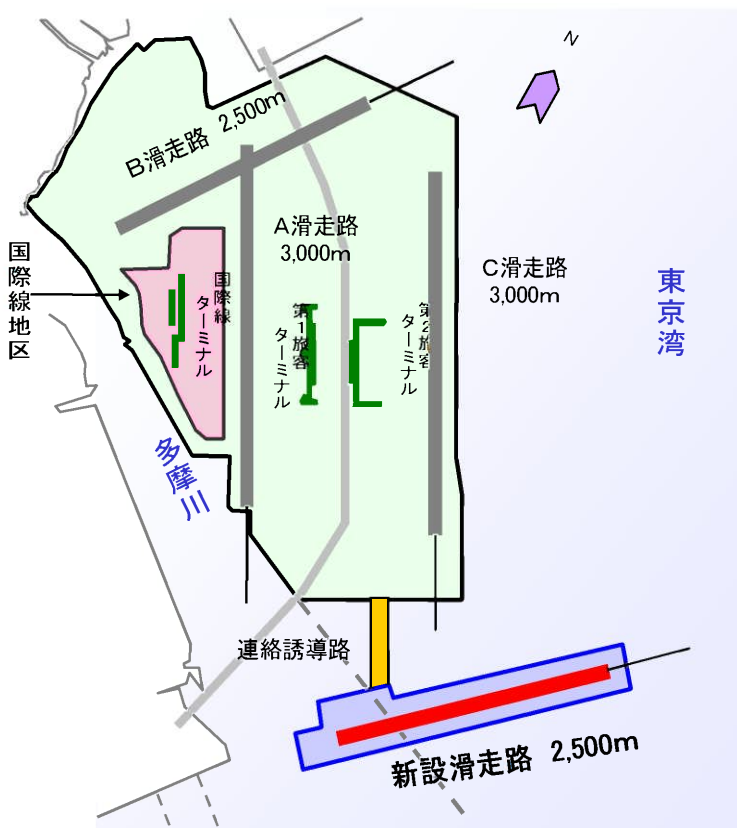
49(34)億円

国際線地区エプロンPFI事業費

28(0)億円

※( )内は前年度予算

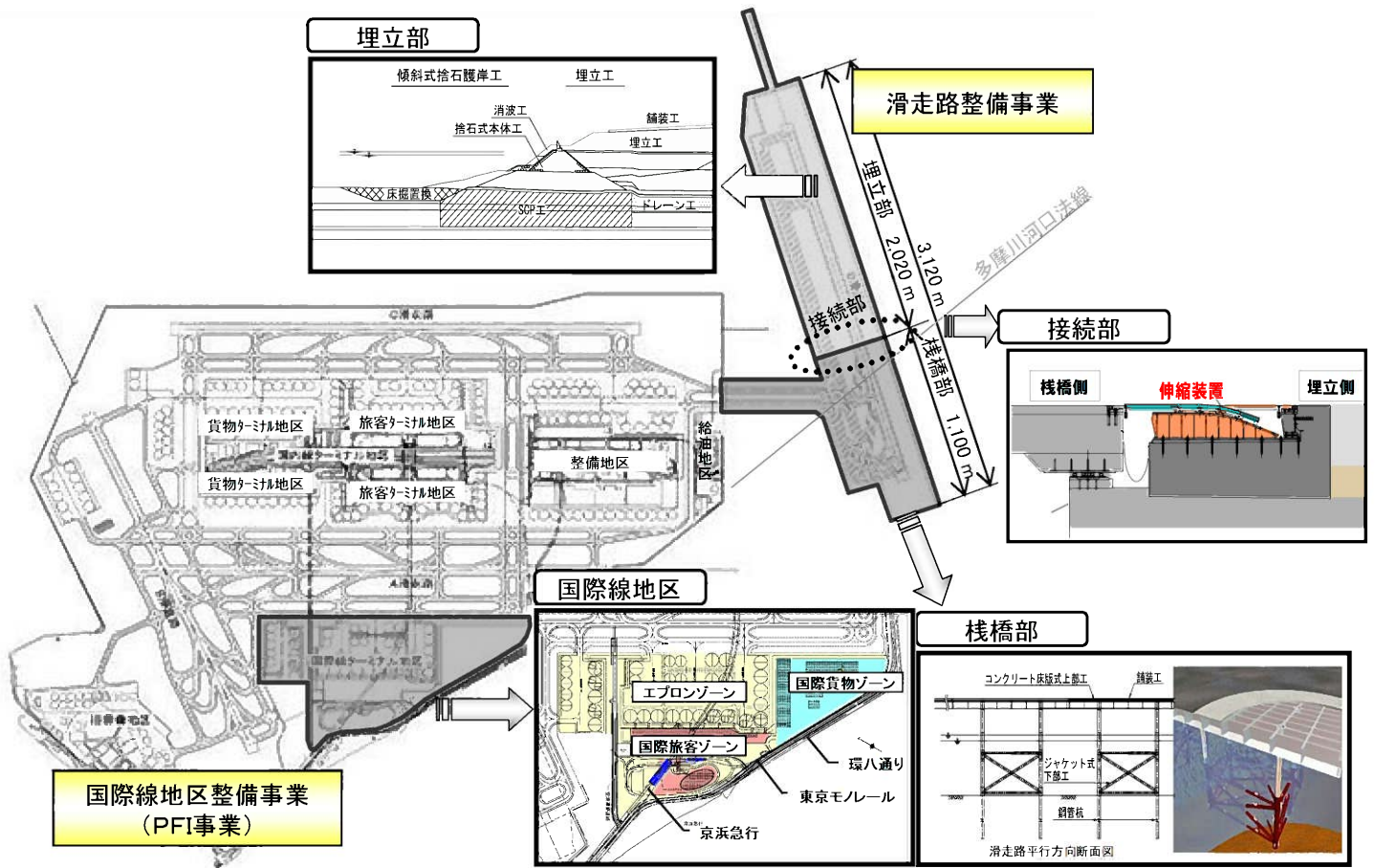
#### 【羽田空港再拡張概略図】



5 ※ 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



# 羽田空港再拡張事業の整備概要



# 羽田空港再拡張事業の施工状況

**【国際線地区】**

国際線エプロン整備状況 (PFI)

国際線旅客ターミナル整備状況 (PFI)

国際線地区

連絡誘導路部

棧橋部

埋立部

新管制塔

【提供: 羽田再拡張D滑走路建設工事共同企業体】

**【棧橋部】**

杭打設

杭打設(施工後)

ジャケット据付

ジャケット製作状況(参考)

ジャケット諸元(棧橋部)  
 ・標準寸法 幅63m×長さ45m×高さ35m  
 ・最大重量 約1,600トン



## 羽田空港の機能向上

羽田空港は、国内航空交通の中心として全国49空港との間に1日約420往復(平成21年12月ダイヤ)のネットワークが形成され、国内線で年間約6,000万人(平成20年度定期便実績)の人々が利用しています。

羽田空港の重要性に鑑み、今後とも、国内拠点空港としての役割を果たしつつ、今後の国内・国際航空需要に適切に対応していくために既存施設についても空港能力、利便性等の向上を図ることが不可欠です。

そのため、C滑走路延伸事業やエプロン・誘導路の新設等を推進するほか、羽田空港の更なる容量拡大・機能強化について、事業効果の比較的早期の発現が期待できる方策を中心に、あらゆる角度から可能な限りの方策を総合的に検討します。

### <事業の概要>

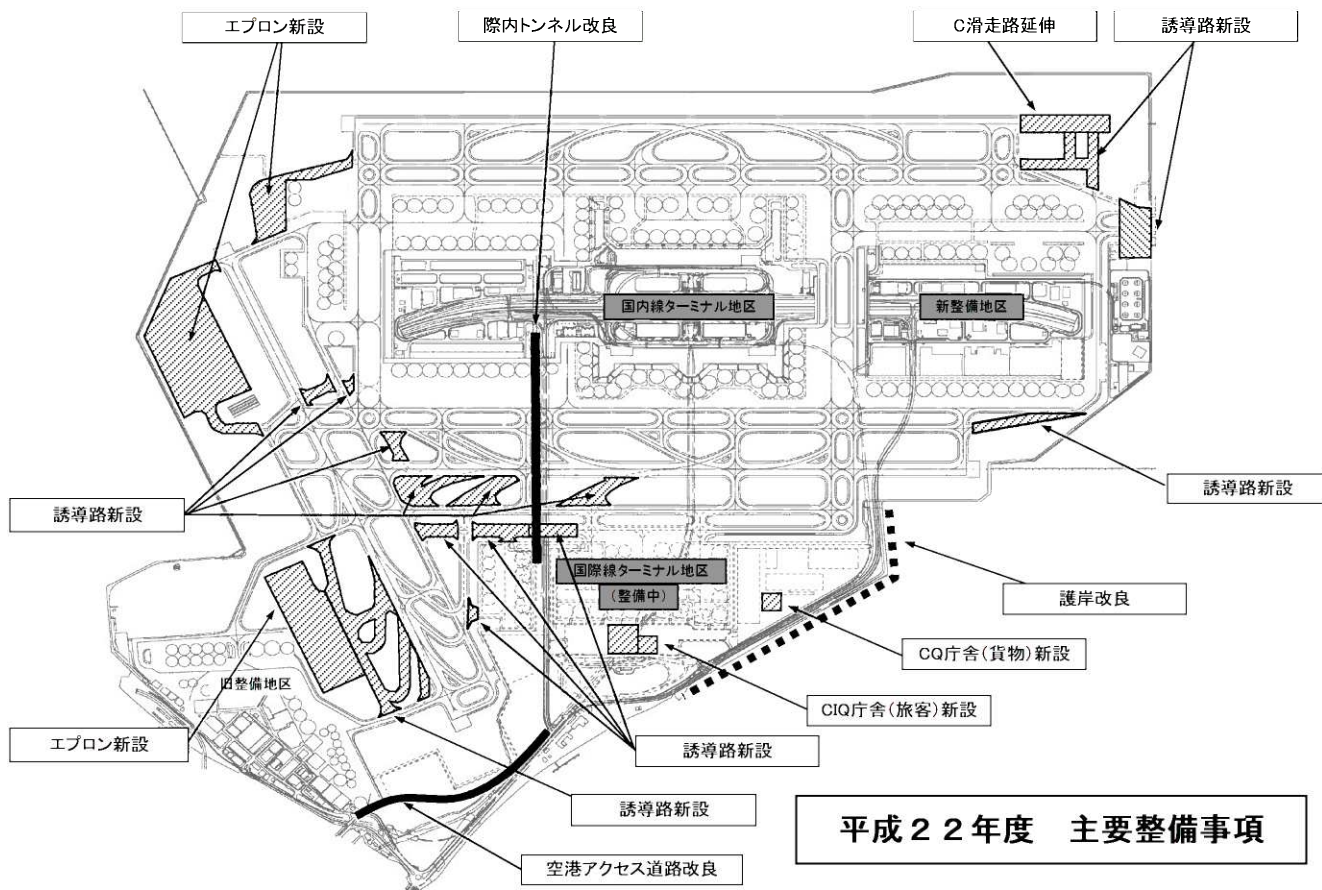
平成22年度予算では、C滑走路延伸事業を着実に進めるほか、誘導路・エプロンの新設、航空保安施設の整備、空港アクセスの改善等を実施します。

また、羽田空港の更なる容量拡大・機能強化に向けて、総合的容量拡大検討調査を実施します。

22年度予算額 1,242(1,234)億円

事業費	256(229)億円
借入金償還	844(830)億円
利払費	142(175)億円

※( )内は前年度予算



## (2) 成田国際空港の整備

成田国際空港は、内外の増大する航空需要に対する容量不足の解消を図るために、平成21年10月に平行滑走路が2,500m化され、駐機スポットの整備が完了する平成22年3月には、発着容量が現状の20万回から22万回に増加します。

このような状況の中、平成22年度は管制施設の改修等を実施します。

また、首都圏の国際拠点空港として、東アジアにおける国際ハブ空港間の競争に勝ち抜くために必要な調査、検討を総合的に実施します。

### <事業の概要>

平成22年度予算では、管制施設の改修等を行うほか、首都圏国際ハブ空港実現のための総合的調査を行います。

国直轄事業            2(20)億円            ※( )内は前年度予算

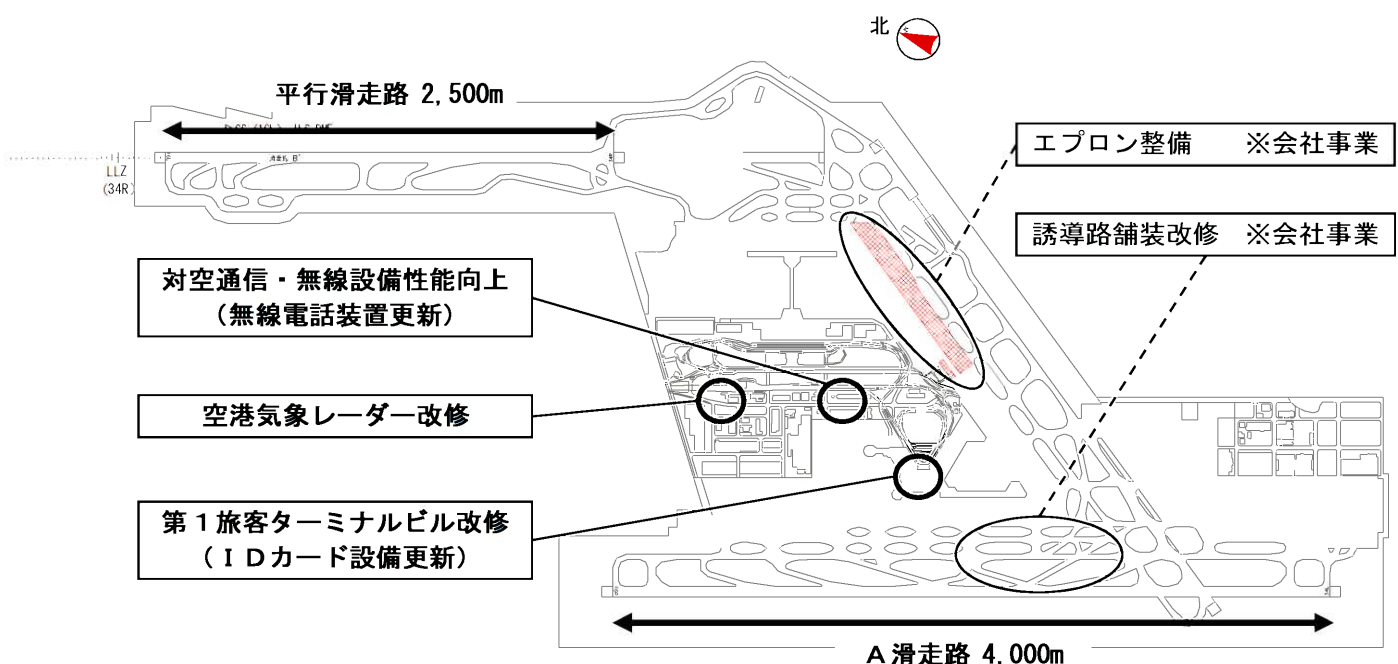
### <参 考>

#### ○会社事業 (約304億円)

平成22年度は、誘導路の舗装改修、エプロン整備及び環境対策・共生策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であり、会社事業計画の認可時点でさらに精査する予定。

### ○成田空港の主な整備



## 2. 関西国際空港・中部国際空港

我が国を代表する国際拠点空港である関西国際空港・中部国際空港については、アジア各国との間で航空自由化を推進するなど、国際競争力の強化を図り、あわせて、24時間化を促進することが重要です。

関西国際空港は、平成19年8月2日に2本目の滑走路の供用を開始し、我が国初の完全24時間運用可能な国際拠点空港となりました。今後は関空会社の経営の安定を図りつつ、2本の滑走路をフル活用し、国際競争力の強化を図っていく必要があります。

中部国際空港は、国際競争力強化の観点から、地元関係者の努力による需要の拡大を図りつつ、将来に向けて、完全24時間化を検討し、フル活用を図っていくことが重要な課題です。

上記を踏まえ、平成22年度は、大阪国際空港を含めた抜本的解決策が得られた場合における関空会社への補給金の交付の他、中長期的視野から関西国際空港・中部国際空港の所要の調査検討等を進めてまいります。なお、関西国際空港の二期事業については、用地造成事業を実施します。

### <事業の概要>

#### ○ 関西国際空港株式会社補給金

関西国際空港の需要拡大を通じた経営改善を図ることにより、近い将来補給金が不要となるような大阪国際空港との関係を含めた抜本的解決策を平成22年6月には得ることとし、当該抜本的解決策が得られた場合において、関空会社の業務の円滑な運用に資するための補給金を交付します。

75億円 ( 90億円 )

#### ○ 国直轄事業

##### ・ 航空保安施設等の整備

航空保安施設の更新等を実施します。

##### ・ 完全24時間化によるフル活用に向けた取り組み

関西国際空港：国際競争力の強化・フル活用に向けた調査検討を実施します。

中部国際空港：国際競争力の強化の観点から、需要の拡大、人流・物流機能の充実等に向けた調査検討を実施します。

17億円 ( 30億円 )

#### ○ 関西国際空港二期事業

限定供用にかかる用地造成事業のうち、未完成の護岸嵩上げ工事等を行います。  
(事業費約35億円〈国費約23億円〔措置済み〕〉)

※ 事業費は会社事業計画の認可時点で確定する予定。

#### ○ 財政投融资（政府保証債）

過去に建設資金として調達した資金の償還財源として、政府保証を付した政府保証債を発行します。

関西国際空港株式会社 180億円 ( 155億円 )

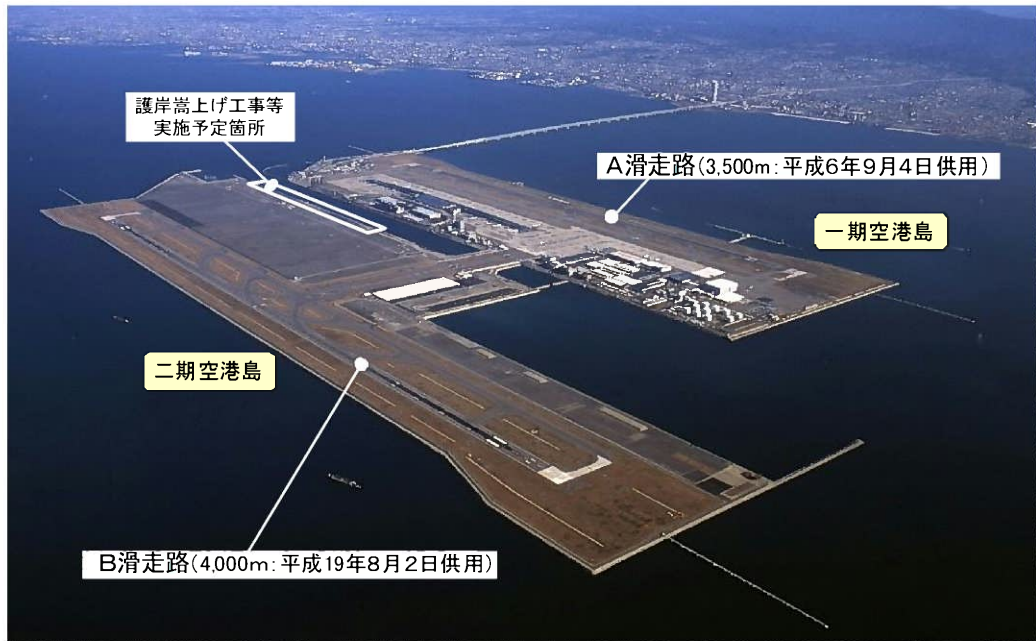
中部国際空港株式会社 168億円 ( 146億円 )

※ この他、短期政府保証債として中部国際空港株式会社 300億円 ( - ) がある。

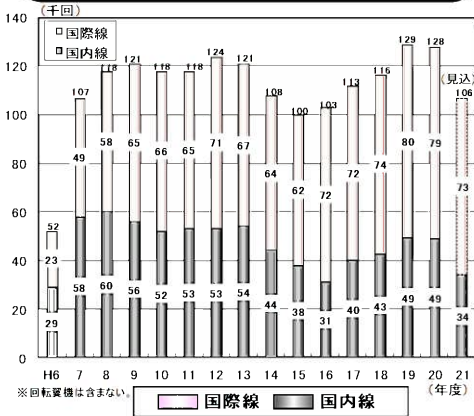
( ) 内は前年度予算



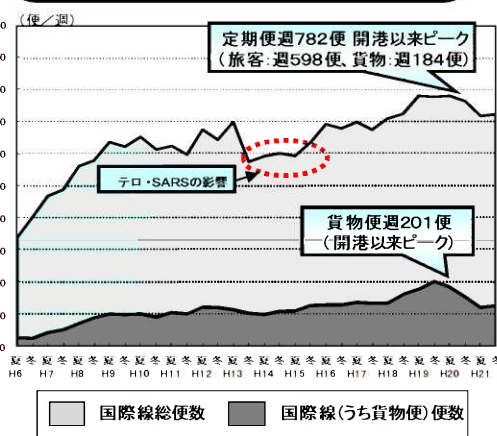
## 【関西国際空港の現況】



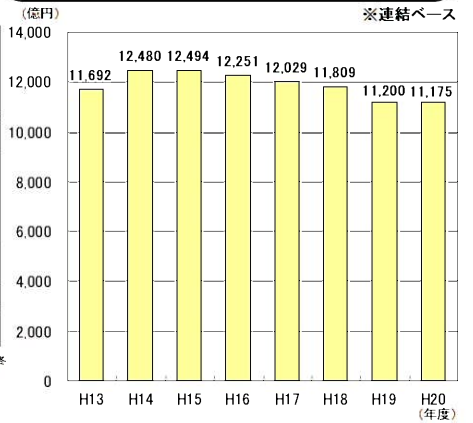
### 関空の発着回数の推移



### 関空の国際定期便就航数の推移



### 関空会社の有利子債務の推移



## 【中部国際空港の現況】



関西国際空港、中部国際空港の国際競争力の強化に向けた取り組みを通じて、利便性の高い国際拠点空港の実現を図ります。

### 3. 一般空港等の整備

航空ネットワークの充実による地域の振興を図るため、継続中の滑走路延長等の事業を着実に実施するとともに、既存空港の施設の機能保持を確実にを行います。

#### <事業の概要>

平成22年度予算では、新石垣空港において、滑走路延長の継続事業を着実に実施するとともに、那覇、福岡空港において、抜本的な空港能力向上のための調査を実施します。

また、既存空港において、空港の機能を保持するために滑走路・誘導路等の基本施設、無線施設・航空灯火等の航空保安施設などの更新・改良等を実施します。

22年度予算額

201(391)億円

※( )内は前年度予算

#### 滑走路の延長等

##### ○新石垣空港の整備

- ・事業内容：滑走路の移設・延長  
(1,500m→2,000m)
- ・場 所：沖縄県石垣市



#### 既存空港の機能保持

施設の更新・改良などにより、既存空港の機能を健全な状態に保持します。

##### 基本施設の更新・改良



【誘導路舗装の改良】

##### 航空保安施設の更新・改良



【老朽化したILSの更新】



## 4. 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、空港利用者の利便増進を図るため、既存ストックを活用し、空港の就航率向上や空域・航空路の抜本的な再編等による空港等の機能高質化を推進します。また、岩国飛行場における民間航空施設の整備を行います。

### <事業の概要>

#### (1) 国際競争力強化促進事業

- ① 新技術を活用したRNAV<sup>(※1)</sup>等の導入による空域・航空路の抜本的再編等を行い、航空路の容量拡大、運航効率の向上等を図るための航空交通管理機能の向上等の事業・調査を実施します。
- ② 国際物流機能の強化を図るため、国際貨物ターミナルの整備を進めます。

#### (2) 地域競争力強化促進事業

- ① 就航率の向上を図るため、気象条件に影響されない安定的な就航を可能とするILS<sup>(※2)</sup>の高カテゴリー化等を進めます。
- ② 観光交流の促進を図るため、旅客ターミナルの再編等を進めます。
- ③ 岩国飛行場において民間航空再開に必要な民航施設の整備を進めます。

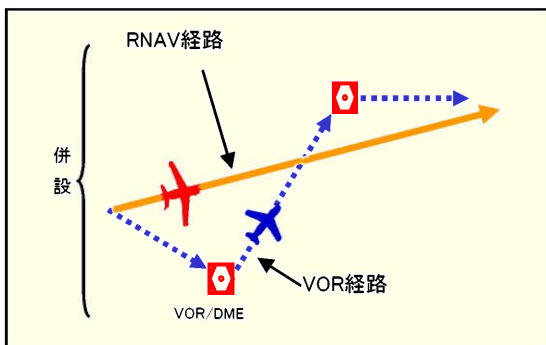
岩国飛行場における民間航空の再開は、厚木飛行場から岩国飛行場への空母艦載機移駐等米軍再編に係る負担を担う地元地方公共団体の要望に配慮することにより、在日米軍基地が周辺住民をはじめ国民の理解と支持の下に安定的に使用されるという意義を有するものであり、本事業を着実に実施すると政府方針に則り、関係省庁の役割分担（民航施設の整備は国土交通省が主体となって実施。必要な土地の共同使用等に伴う米側との調整は防衛省が主体となって実施。）に基づき、所要の整備を行います。

22年度予算額 175（221）億円 ※（ ）内は前年度予算

(※1) RNAV (Area Navigation:広域航法) 地上無線施設の配置に左右されることのない柔軟な経路設定が可能な運航方式  
 (※2) ILS (Instrument Landing System:計器着陸装置) 着陸中の航空機に対し、指向性のある電波を放射し滑走路への適切な進入コースを指示する無線着陸援助装置

#### 国際競争力強化促進事業

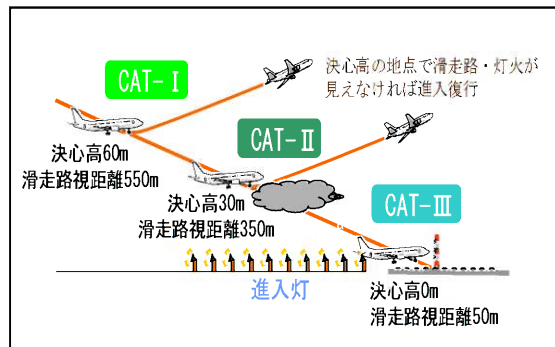
##### 航空路の容量拡大・運航効率の向上



RNAVの導入により航空路の容量拡大、運航効率の向上が実現されます。

#### 地域競争力強化促進事業

##### 就航率の向上



ILSの高カテゴリー化に伴い、気象条件に影響されない安定的な就航が実現されます。

## 5. 航空における安全・安心の確保

航空における安全・安心の確保のため、空港の耐震化を計画的に実施し、地震災害時における空港機能の確保を図ります。また、事故・トラブルに対する予防的安全対策や航空会社に対する適確な監査を推進するとともに、国産旅客機の開発に伴う新たな安全性審査方式の導入を行うほか、滑走路誤進入対策や大規模災害時に対応するための危機管理能力の向上等を促進するなど、安心して利用できる航空輸送を実現します。

### (1) 空港の耐震化

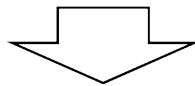
地震災害時に、空港が災害復旧支援、航空ネットワークの維持、背後圏経済活動の継続性確保など様々な役割を果たすことができるよう、基本施設等の耐震性の向上を推進します。

#### 地震災害時に求められる空港の役割

① 救急・救命活動等の拠点機能及び緊急物資・人員等の輸送受け入れ機能

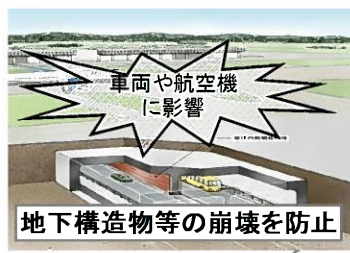
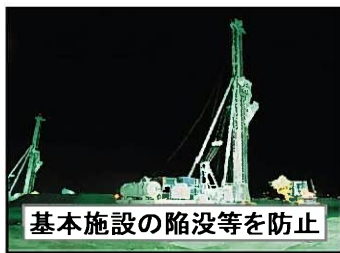
② 航空ネットワークの維持

③ 背後圏経済活動の継続性確保



#### 空港施設の耐震化

航空機の離着陸に必要な基本施設等の機能を確保



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



航空機との通信や夜間等に必要航空保安施設の機能を確保



## (2) 航空安全対策の強化

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、適切・迅速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新たな安全性審査方式の導入を行います。



最新型コックピット



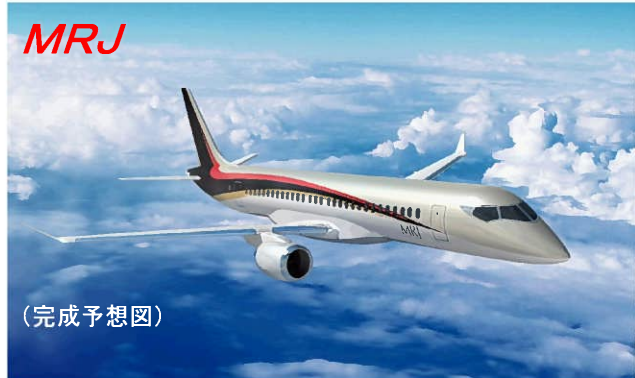
新型スリムシート

### 最新技術の導入



炭素繊維複合材技術

その他  
▶次世代エンジン等



(完成予想図)

(開発スケジュール)

平成20年3月: MRJ事業化決定  
平成21年: 試作機製造開始  
平成23年: 試作機初飛行  
平成25年: 型式証明・就航

型式証明に係る審査手法の確立

技術審査管理体制の構築

型式証明のための飛行試験に係る研修の強化

製造国政府としての安全性の審査を適切かつ迅速に実施

・市場への円滑な投入・外国への輸出を支援  
・航空機産業の振興にも寄与

## (3) 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管制官やパイロットへ視覚的に表示・伝達するシステムの整備を推進するとともに、大規模災害時にも航空交通の安全と秩序を維持し一定の交通量を確保するため、危機管理能力の向上を行います。

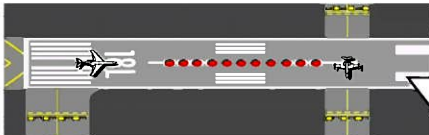
### ○滑走路誤進入対策

#### 【滑走路占有監視支援機能】



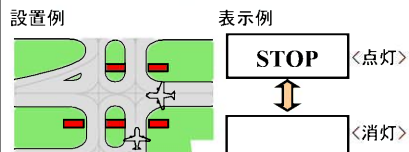
着陸機接近中に、航空機が滑走路に進入した場合に、管制官へ注意喚起

#### 【滑走路状態表示灯】

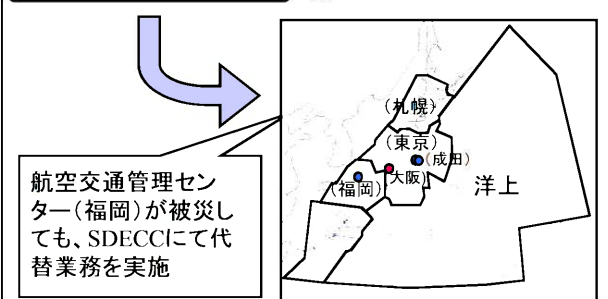
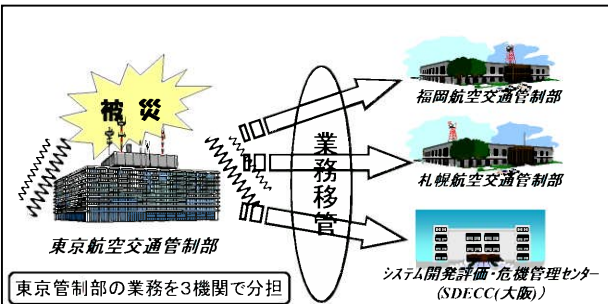


前方に滑走路横断機があり、離陸できない状態であることを灯火点灯によりパイロットへ伝達

#### 【可変表示型誘導案内灯】



滑走路上に離着陸中の航空機があり、滑走路へ進入できない状態であることを灯火点灯により、パイロットへ伝達



22年度予算額 204(220)億円 [うち(2)の予算額は一般会計 2.5(2.6)億円] ※ ( )内は前年度予算

耐震化や国産旅客機の開発に伴う安全審査方式の導入、滑走路誤進入対策等の予算措置によって安全・安心の確保等を実現するとともに、航空関係者主体連携による航空安全マネジメントの総合展開 (P19、20参照) を通じて一層の安全確保活動を推進します。



## 6. 空港周辺整備の促進

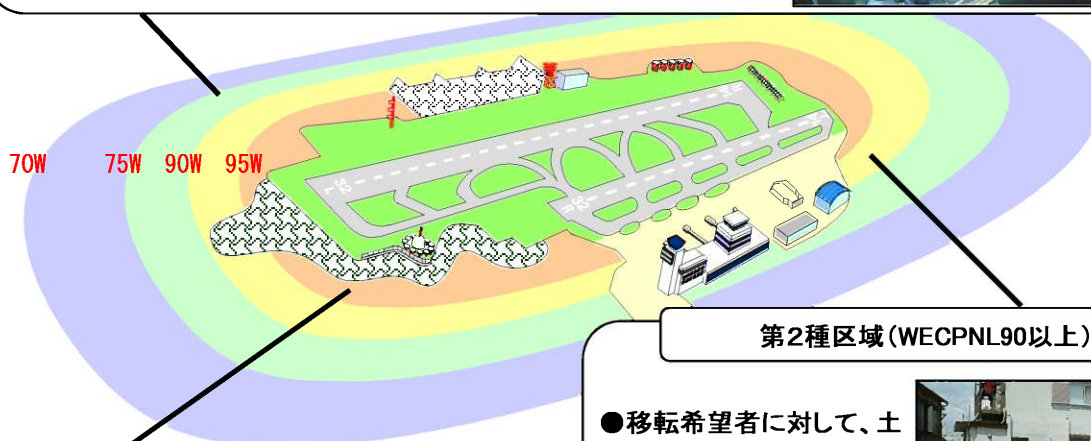
空港と周辺地域との調和ある発展を図るため、学校・住宅等の防音工事、移転補償等を推進するとともに、地方公共団体と協力して緩衝緑地帯等の整備を促進し、適正な土地利用、街づくりを進めます。

### <事業の概要>

①住宅防音工事	11 ( 18 ) 億円
②空港周辺環境整備事業 (移転補償、緩衝緑地帯等整備)	44 ( 62 ) 億円
③教育施設等防音工事 等	11 ( 13 ) 億円
22年度予算額	66 ( 93 ) 億円
	※ ( ) 内は前年度予算

### 第1種区域 (WECPNL75以上)

- 外壁の遮音、防音サッシ・エアコン・換気扇の設置等、住民が実施する住宅防音工事を助成
- 老朽化したエアコン、換気扇の更新を助成
- 学校・病院等の防音工事を助成



### 第3種区域 (WECPNL95以上)

- 移転補償跡地を活用し、騒音軽減効果のある緩衝緑地帯等を整備



※ 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について、夕方・夜間の分を加重して足し合わせて算出。いわゆる「うるささ指数」。

### 第2種区域 (WECPNL90以上)

- 移転希望者に対して、土地の買取り、建物の移転に伴う損失補償等を実施
- 地方公共団体が移転補償跡地等を活用して実施する公園等の整備を助成
- (独)空港周辺整備機構が移転補償跡地等を活用して実施する店舗・物流施設・駐車場等の整備を助成



環境負荷の軽減に努め、空港周辺地域の活性化を図ります。

## 7. 航空路施設の整備

航空交通の安全確保を最優先としつつ、交通量の増大やユーザーニーズの多様化に適切に対応して、航空交通容量の拡大を図るため、新たな航空通信システム、航法システム、監視システムの確立を図る次世代航空保安システムの整備を推進するとともに、現行航空保安システムの機能を保持するための整備を行います。

### <事業の概要>

#### ①次世代航空保安システムの整備

- ・ 統合管制情報処理システム
- ・ 高機能レーダー(SSRモードS) 等

#### ②現行航空保安システムの整備

- ・ 航空保安無線施設
- ・ 対空通信施設 等

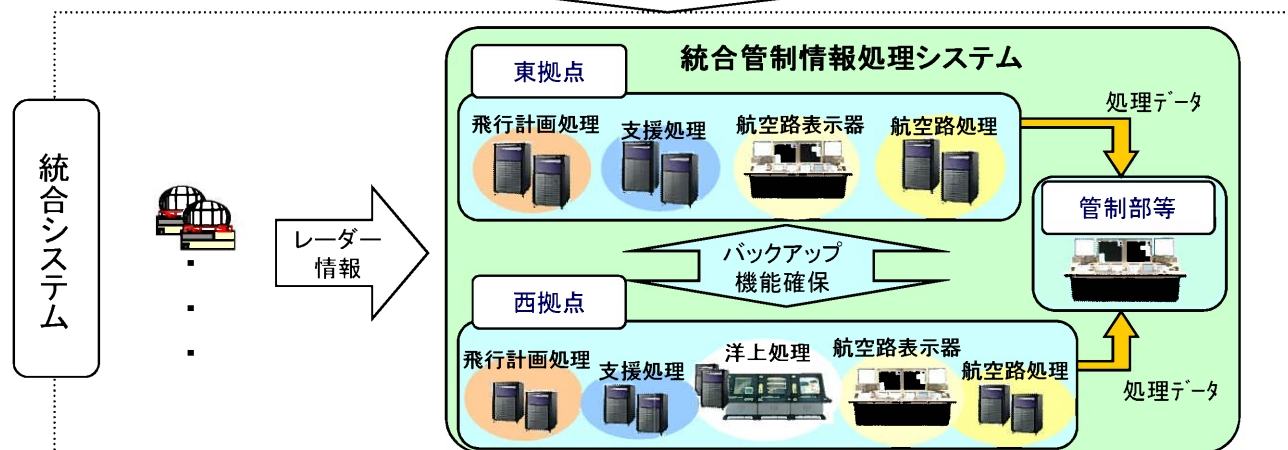
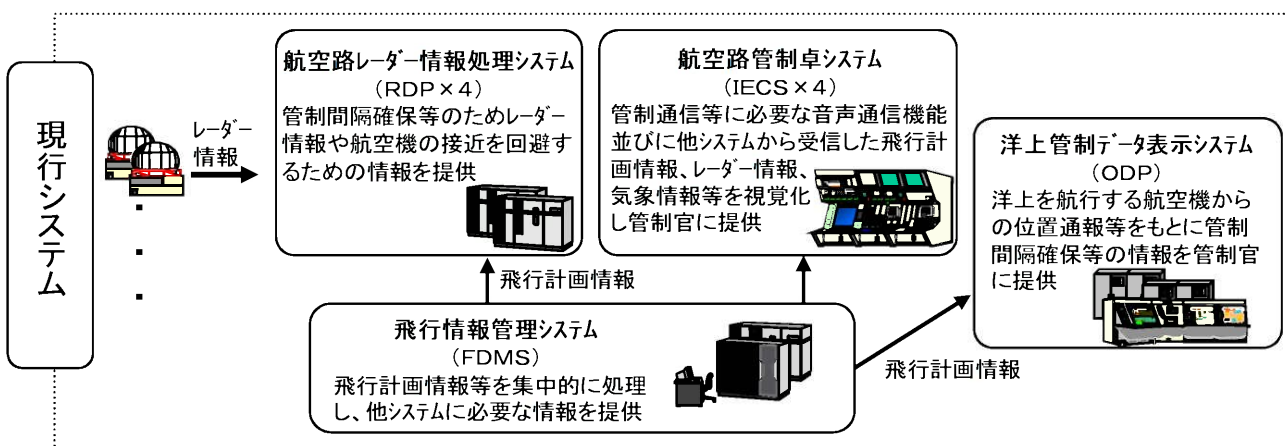
22年度予算額

180(242)億円

※( )内は前年度予算

### 【統合管制情報処理システム】

航空交通管制情報処理システムの更新時期に合わせ、システムを統合し、全国の航空機の運航に関する情報を一元的に管理します。また、現在4管制部にある航空路レーダー情報処理システムを2拠点に統合し、相互にバックアップ機能を強化することで管制サービスの継続性を確保するとともに、増大する航空交通需要に対応します。



管制サービスの継続性を確保するとともに、増大する航空交通需要に対応します。



## 8. 離島等の航空輸送の確保

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の維持を図る観点から、平成22年度予算においても総合的な施策を講じることとします。

平成22年度予算では、離島航空路線の運航費補助及び衛星航法補強システム（MSAS）受信機購入費補助の施策を引き続き講じることとします。また、離島・コムーター路線の維持・活性化を図るための施策を新たに講じることとします。

### <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ことから、離島路線を運航している航空会社の経営環境は厳しい状況にあります。

しかしながら、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り、不採算路線であっても引き続き維持を図る必要があります。

#### (1) 離島航空路線に係る補助事業

平成22年度予算では、離島航空路線に就航する航空機に対する運航費補助及び衛星航法補強システム（MSAS）受信機購入費補助の対策を引き続き講じることとします。

##### 航空機等購入費補助金

①運航費関係	5	( 5)	億円
②MSAS受信機関係	1	( 1)	億円
③機体取得関係	—	( 5)	億円
22年度予算額	6	( 11)	億円

※ ( ) 内は前年度予算

#### (2) 離島・コムーター路線の維持・活性化に係る実証実験事業

平成22年度予算では、離島・コムーター路線の維持・活性化に係る実証実験事業（22年度予算額 42,385千円 非公共）を新たな施策として講じることとします。

### <現在実施中の離島航空路線維持のための総合的施策>

#### (1) 機体購入費補助金（昭和47年度制度創設）

離島路線に就航する航空機の購入費用に対する補助

#### (2) 運航費補助金（平成11年度制度拡充）

離島の住民の生活に必要な路線の運航費の一部を航空会社に補助

#### (3) 衛星航法補強システム（MSAS）受信機購入費補助金（平成19年度制度拡充）

離島路線に就航する航空機に搭載するMSAS受信機購入費用に対する補助

#### (4) 航空機燃料税の軽減（平成11年度制度創設）

一定の離島路線に就航する航空機について軽減（通常の3/4）

#### (5) 着陸料の軽減（昭和54年度制度創設：平成11年度等に拡充）

離島路線に就航する航空機について軽減（通常の1/16～1/6）

#### (6) 固定資産税の軽減（昭和52年度制度創設：平成11年度等に制度拡充）

離島路線に就航する航空機について軽減（一定期間、通常の1/4～2/3）

## (国税)

## 交通バリアフリー設備の特別償却制度の延長

(法人税)

高齢者・障害者等が安全かつ容易に利用できる航空機の導入を促進するため、バリアフリー基準を満たした客席数60席以上の航空機に係る特別償却制度の適用期限を1年延長する。

- ・特別償却率：基準取得価額（取得価額の20%相当額）の20%

## 関西国際空港株式会社に係る登記についての特例措置の延長

(登録免許税)

関西国際空港の整備を円滑に行い、我が国の国際競争力の確保を図るため、関西国際空港株式会社（以下「関空会社」という。）及び関西国際空港用地造成株式会社（以下「用地造成会社」という。）の登記に対する登録免許税の特例措置を次のとおりとし、その適用期限を1年延長する。

## 【資本の増加に係る商業登記】

- ・関空会社が行う資本の増加（政府出資分のみ）に係る登記 1/1000（本則7/1000）

## 【土地に係る不動産登記】

- ・関空会社が行う基本施設（誘導路・エプロン等）の用に供する土地についての所有権の移転又は地上権若しくは賃借権の設定に係る登記  
所有権移転登記：3/1000（本則20/1000） 地上権・賃借権設定登記：1.5/1000（本則10/1000）
- ・用地造成会社が行う基本施設（誘導路・エプロン等）の用に供する土地についての所有権の保存登記 0.5/1000（本則4/1000）

## (地方税)

## 国内線に就航する航空機に係る（課税標準の）特例措置の拡充及び延長（固定資産税）

国内線における競争の激化や航空需要が減退している中、安定的な航空輸送サービスの提供及び地方航空ネットワークの維持を図るため、国内線航空機に係る軽減措置を拡充のうえ、適用期限を2年延長する。

- ①200t以上の航空機 最初の3年間2/3に軽減
- ②200t未満の航空機 最初の5年間2/5に軽減

※②は地方路線就航時間割合が2/3以上のものに適用（割合が2/3未満のものは①と同率を適用）

成田国際空港株式会社が所有する業務用固定資産に係る課税標準の特例措置の延長  
(固定資産税・都市計画税)

成田国際空港については、国際競争力の強化を図る観点から、空港容量拡大に必要な設備投資を確実に実施し、発着回数30万回に向けた取り組みを推進するため、成田国際空港株式会社が所有する業務用固定資産に係る課税標準の特例措置を4分の3（現行の3分の2）とした上で、その適用期限を2年延長する。

東京国際空港（羽田空港）再拡張事業を推進するための国有資産等所在市町村交付金に係る特例措置の延長  
(国有資産等所在市町村交付金)

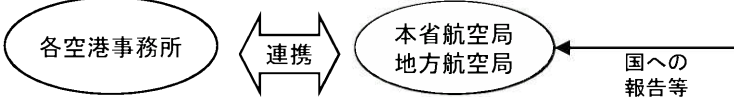
東京国際空港再拡張事業については、供用開始予定が当初の平成21年末から平成22年10月末と変更されており、当該固定資産の取得が平成22年の夏頃と見込まれていることから、国有資産等所在市町村交付金法附則第16項に規定されている取得期限（平成22年3月31日）を1年延長する。

# 航空関係主体連携による航空安全マネジメントの 総合展開を通じた安全確保活動の強化

航空サービスの提供には、国(空港運営、管制保安)、地方公共団体、航空運送事業者、空港会社、他官署等の数多くの主体が関わっており、航空交通の安全確保のためには、これら主体間の連携によって、航空安全マネジメントを総合化・高度化していく必要があります。このため、航空局安全推進委員会の活動及び安全推進ネットワークを連携基盤として活かしつつ、①より多くの関係者間の連携、安全情報の共有、②安全情報の自発的な報告環境整備に向けた検討等を進め、航空安全文化の形成を図ります。

これらの航空安全全体を通じたマネジメントの総合展開を通じて、空港、運航、管制それぞれの分野における予防的な安全対策の取組(右頁参照)を強化します。

## 空港運営、管制保安の事業主体としてSMS推進



### 安全推進委員会を核とした取組



本省・各地の安全推進委員会



全国安全推進委員会(年2回)

※ 航空安全推進ネットワークを通じリアルタイム映像による現地と本省間の情報共有

### ● 現場で発生した様々な事例を検証し、対策を実施



那覇空港事務所・安全推進委員会

(事例)



高知空港安全推進委員会

対策実施

### ● 長崎空港等をモデル空港に指定し、空港関係者の情報共有促進をはじめ安全について先駆的な取り組みを実践

長崎空港 関係者情報共有サイト

制限区域内作業一覧情報

空港内の毎日の作業内容等を関係者で空港内安全情報として共有

成果の全国展開

## 航空局以外の多様な関係主体

### 関係事業主体



航空会社  
(運航SMSIによる安全マネジメント推進)

### 関係官署

空港会社  
(飛行場SMSIによる安全マネジメント推進)

自衛隊

空港を運営する  
地方自治体  
(飛行場SMSIによる安全マネジメント推進)

気象機関

国による  
監督指導

国による  
監督指導

国による  
監督指導・  
協調

※ SMSとは、安全目標を明確にし、目標達成のための計画をたて、実施し、状況をチェックし必要な措置を講じていくシステムです。

事前予防的に安全対策を実施するため、空港、運航、管制の各局面で取り組みが進められています。

今後は、航空関係主体者としての、より緊密な相互連携の拡大・強化が不可欠



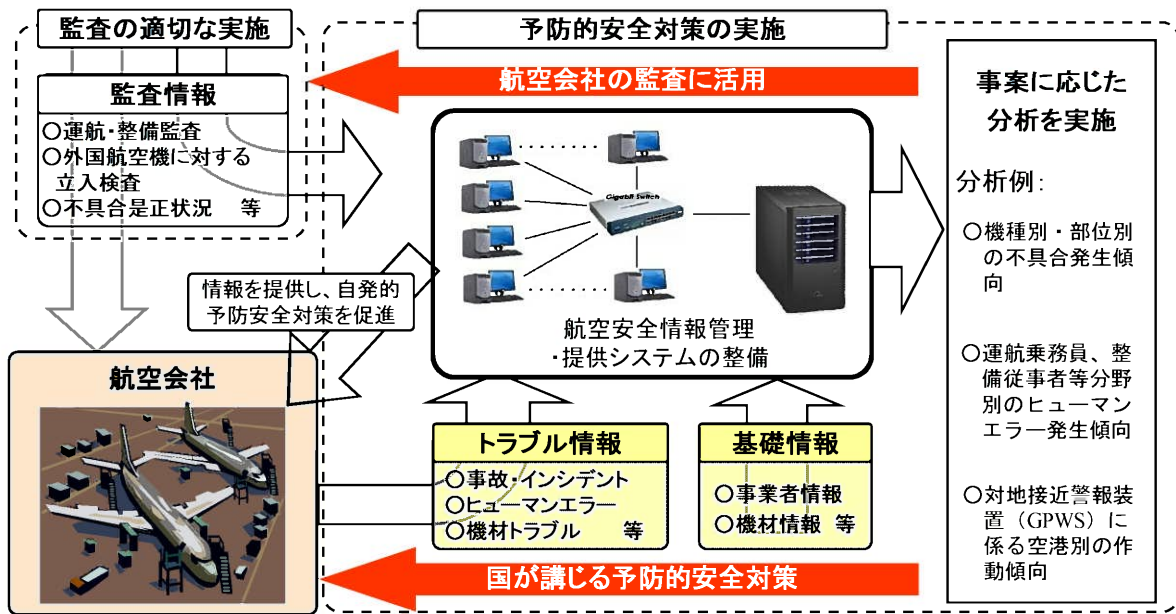
## 航空安全マネジメントの総合展開に向けた今後の取組

1. 航空会社、空港会社、地方自治体、気象機関、自衛隊等を含む全ての航空関係者間で安全に関する情報を共有し連携強化を図るための航空関係者安全情報共有サイトの立ち上げ
2. ヒヤリハットなどの情報について自発的報告と情報共有を促す環境を整備するための調査検討
3. モデル空港における航空関係者間での安全情報共有の取組の全国展開等の取り組みを展開



航空機の運航分野

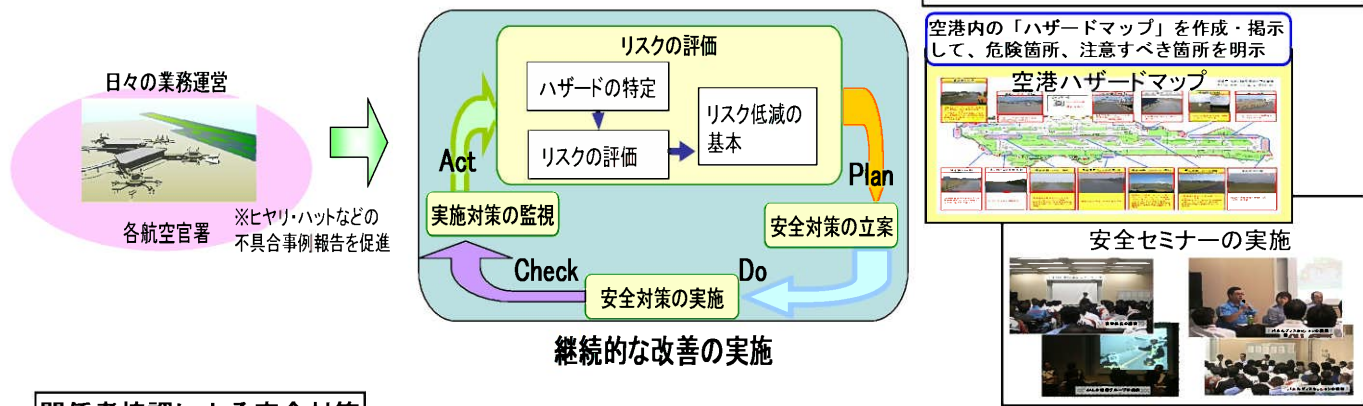
航空会社から報告された安全上のトラブル情報、国による監査情報等の航空安全に係る情報を一元的に管理し、必要な分析等を行うため、平成21年度より「航空安全情報管理・提供システム」の運用を開始し、国による検査や監査の重点化に役立てるとともに、航空会社間で各社の安全上のトラブル情報を共有することにより、航空会社の自発的な予防安全対策を推進します。



空港運営・航空管制等の分野

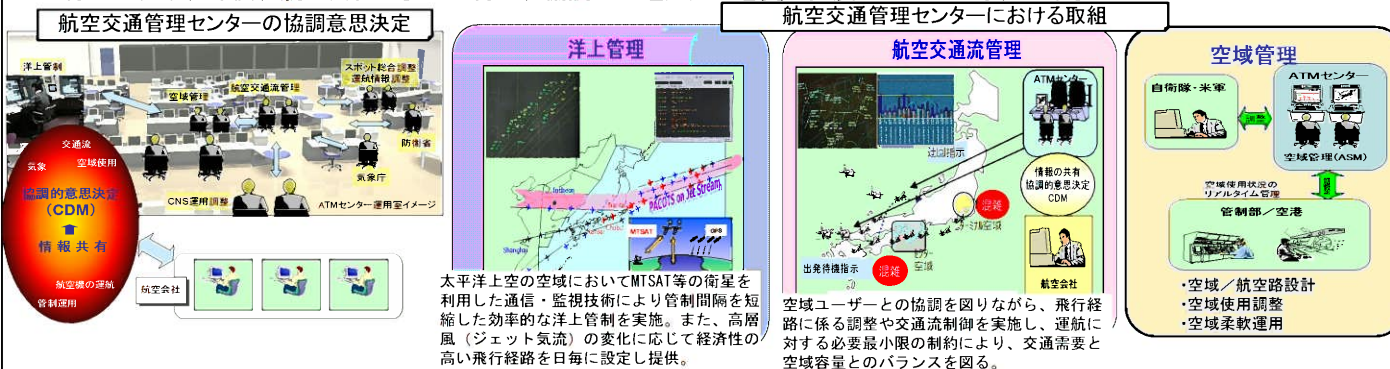
継続的安全推進の取り組み

空港運営や航空管制等の分野において、事故やトラブルにつながる可能性のある危険因子を特定し、その危険因子によってもたらされるおそれのあるリスクを評価し、リスクを低減できるように、安全に対する方針及び目標を明確にし、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という系統だった包括的な管理を継続的に実施していきます。



関係者協調による安全対策

航空交通管理センターでは、関係者が情報や状況認識を共有し、協調して判断していく「協調意思決定 (CDM)」の概念を運用方式に取り入れて、航空交通の安全確保と航空交通容量の拡大を図りつつ、洋上管理、航空交通流管理、空域管理を行っており、今後、航空会社の参加も得て、協調型の運用方式を更に発展させていく予定です。



種別	供用	ジェット化		未供用
		大型化	大型化	
A 拠点空港	28	28	26	0
① 会社管理空港 ■	3	3	3	0
② 国管理空港 ●	20	20	19	0
③ 特定地方管理空港 ○	5	5	4	0
B 地方管理空港 ▲	54	33	8	1
C その他の空港 ★	9	1	1	0
D 共用空港 ☆	6	5	4	1
合計	97	67	39	2

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。  
 ① 「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。  
 ② 「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。  
 ③ 「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。

(注)  
 \*1 礼文空港は、平成21年4月9日から平成27年3月31日まで供用を休止。  
 ・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。

# 空港分布図

平成21年12月17日現在

