

平成23年度
航空局関係予算決定概要

平成22年12月24日

国土交通省航空局

目 次

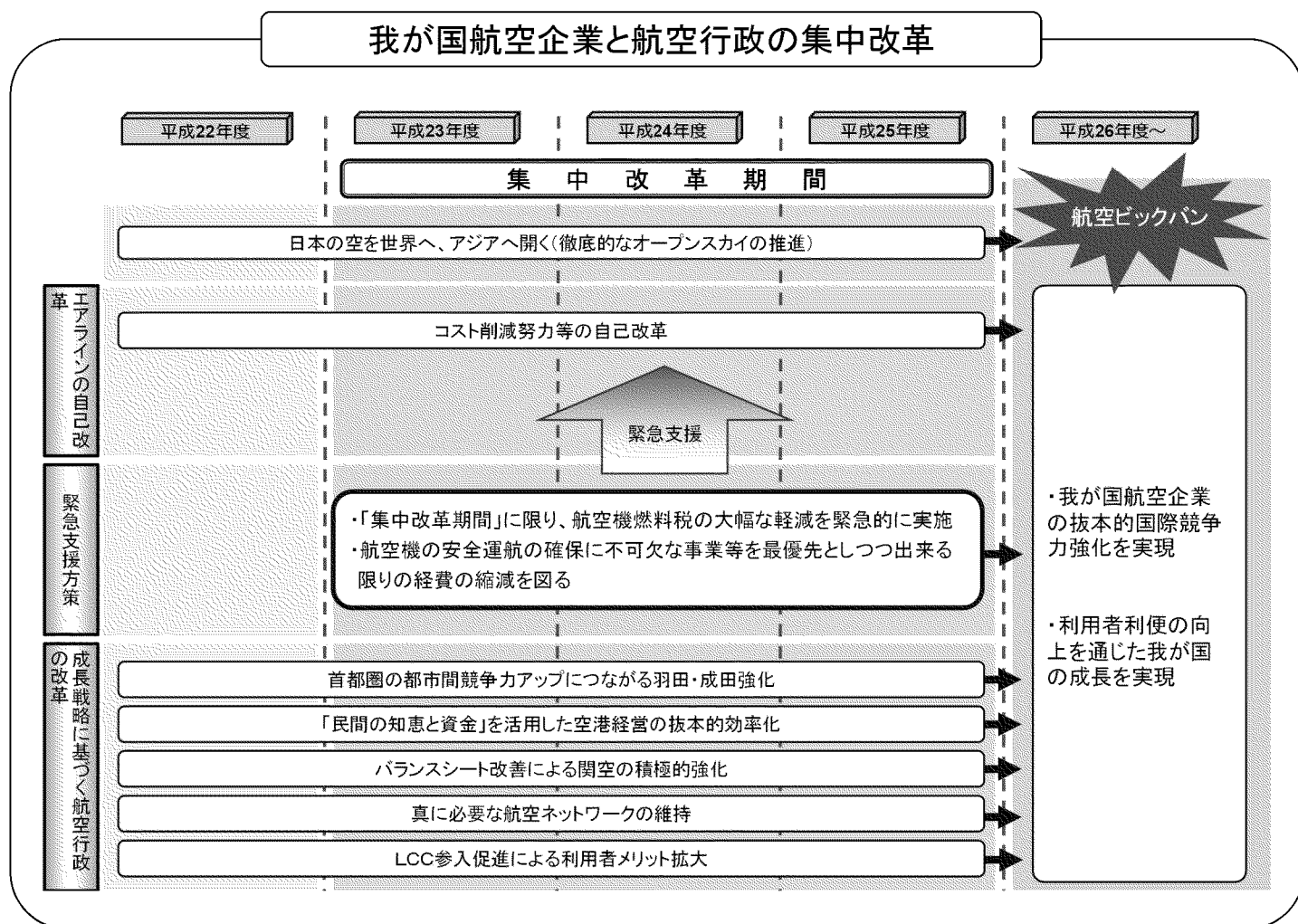
I 章	平成23年度航空局関係予算の基本方針	1
II 章	平成23年度航空局関係(公共)予算総括表	2
III 章	平成23年度航空局関係(公共)予算の概要	4
	【個別事業の概要】	
	1. 国際競争力の強化につながる空港の整備と有効活用	
	(1) 東京国際空港(羽田)の整備	7
	(2) 成田国際空港の整備	8
	(3) 関西国際空港・中部国際空港	9
	(4) 一般空港等の整備	11
	(5) 空港等機能高質化事業	11
	2. 航空における安全・安心の確保	
	(1) 航空路施設の整備	12
	(2) 航空安全・保安対策	13
	3. 空港周辺地域との共生と暮らしの維持	
	(1) 空港周辺整備の促進	15
	(2) 離島等の航空輸送の確保	16
IV 章	平成23年度航空局関係(非公共)予算総括表	17
	航空局(非公共)予算の主要事項	18
	参考資料	
	・平成23年度の航空局税制改正	19
	・空港分布図	21

I. 平成23年度航空局関係予算の基本方針

平成23年度からの3年間で「集中改革期間」と位置づけ、成長戦略に基づく航空行政の改革を推進し、徹底的なオープンスカイの推進等を実現していくことから、平成26年度以降の本格的な大競争時代の到来を見据え、我が国の航空企業の経営の抜本的な筋肉質化を実現することが、国際競争力強化の観点から不可欠である。

このため、航空企業におけるコスト削減努力等の自己改革とこれを前提とした緊急的支援策として、同期間に限り航空機燃料税の大幅な軽減を実施する。

また、整備事業については、成長戦略に基づく首都圏空港の機能強化に関する事業は着実に実施することとし、その他の空港整備については、航空機の安全運航の確保に不可欠な事業等を最優先としつつ出来る限りの経費の縮減を図ることとする。



Ⅱ. 平成23年度航空局関係(公共)予算総括表

1. 平成23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 うち特別枠	719 (1,131) 83 (-)	空港整備事業	1,474 (2,745)
		首都圏空港	1,134 (2,277)
		東京国際空港(羽田)機能向上	1,132 (1,242)
		成田国際空港	2 (2)
		東京国際空港(羽田)再拡張	-(1,033)
空港使用料収入	1,957 (2,045)	関西国際空港等	91 (92)
		一般空港等	172 (201)
		空港等機能高質化事業	77 (175)
雑収入等	587 (730)	航空路整備事業	161 (180)
		航空安全・保安対策	169 (202)
		空港周辺環境対策事業	54 (66)
財政投融资	-(687)	空港等維持運営費等	1,406 (1,400)
合 計	3,264 (4,593)	合 計	3,264 (4,593)

()内は前年度予算

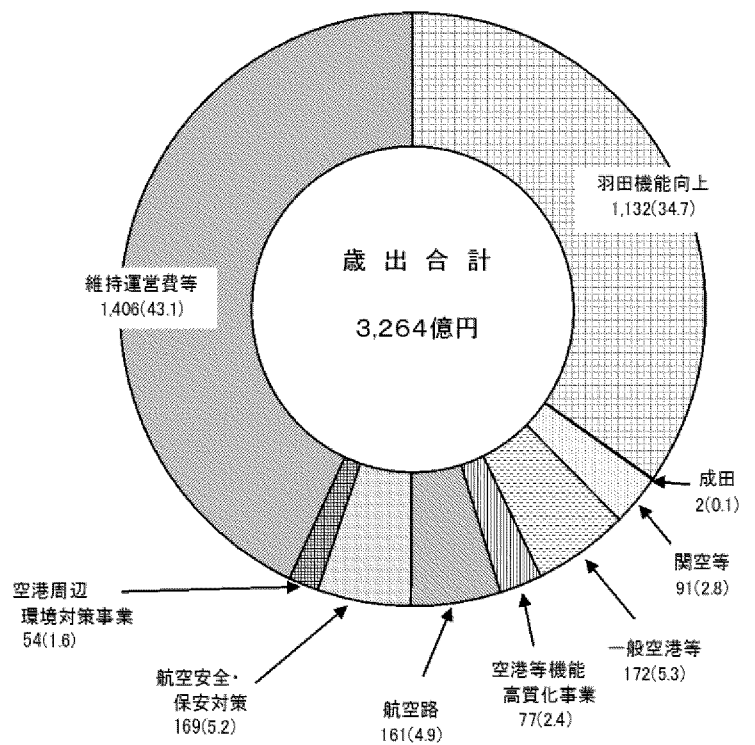
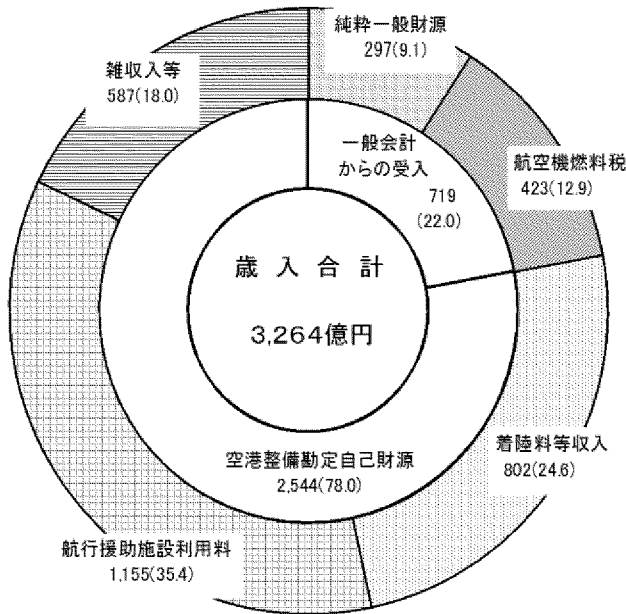
- (注) 1. この表には、一般会計に計上の工事諸費5(5)億円及び社会資本整備事業特別会計業務勘定に計上の業務取扱費等27(33)億円を含む。
2. 一般会計より受入には、「元気な日本復活特別枠」83億円を含む。
3. 東京国際空港(羽田)機能向上、成田国際空港および空港等機能高質化事業には、「元気な日本復活特別枠」にかかる施策を含む。
4. 一般空港等には、首都圏第3空港調査を含む。
5. この表には、平成13年度二次補正において措置されたNTT-A資金の償還関係の26(26)億円を含まない。
6. 計数は端数処理の関係で合計額に合致しない。

2. 空港整備勘定の歳入・歳出規模(平成23年度予算額)

単位: 億円(%)

(歳 入)

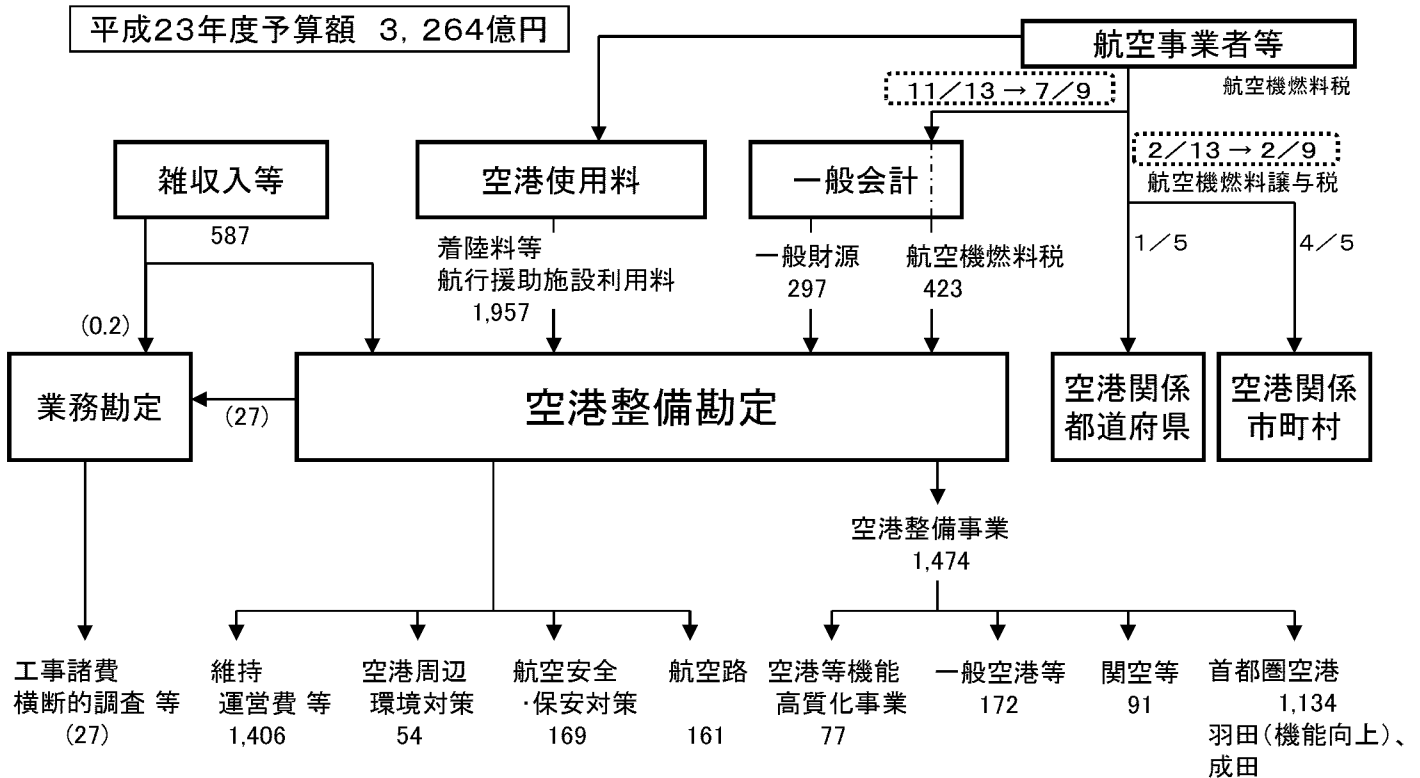
(歳 出)



(注) 計数は端数調整の関係で合計額に合致しない。

3. 空港整備勘定のしくみ

(単位: 億円)



(注) () 書きは再掲。

⋯⋯ は平成23年度税制改正。

Ⅲ. 平成23年度航空局関係(公共)予算の概要

区 分	平成23年度 予 算 額	前 年 度 予 算 額	事 業 概 要 等
	(億円)	(億円)	
1. 首都圏空港の整備			
(1) 東京国際空港(羽田) の機能向上 事 業 費	131	256	・ C滑走路延伸事業、エプロン新設、誘導路改良、 航空保安施設等の更新・改良、空港アクセスの改善等
借入金元利償還	1,001	986	(うち、借入金償還840億円、利払費162億円)
(2) 成田国際空港の整備 国 直 轄	2	2	・ 航空保安施設の整備等 参考: 成田国際空港(株)の事業費は約393億円
(3) 東京国際空港(羽田) の再拡張事業	-	1,033	
2. 関西国際空港・中部国際空港 関空・伊丹経営統合準備	10	-	・ 関空・伊丹の経営統合及び両空港の運営権売却(コンセッション 契約)実現に向けた準備
会 社 関 係 国 費 補 給 金	75	75	・ 関空会社の全債務の返済に向けた関空と伊丹の経営統合及び 両空港の運営権の早期売却(コンセッション契約)の取組を円滑 化するための補給金
国 直 轄	6	17	・ 航空保安施設の整備
3. 一般空港等の整備	172	201	・ 滑走路の延長等 ・ 基本施設、航空保安施設の更新・改良等
4. 空港等機能高質化事業	77	175	・ 国際競争力強化促進事業 ・ 地域競争力強化促進事業
5. 航空路施設の整備	161	180	・ 次世代航空保安システムの整備 ・ 現行航空保安システムの整備
6. 航空における安全・安心の確保	169	202	・ 空港の耐震化 ・ 航空管制業務等の安全性の確保 ・ 航空保安対策の向上
7. 空港周辺整備の促進	54	66	・ 住宅防音工事、移転補償、緩衝緑地帯等整備等

※端数処理の関係で合計額に合致しない。

個別事業の概要

1. 国際競争力の強化につながる空港の整備と有効活用

(1) 東京国際空港(羽田)の整備

羽田空港の機能向上

羽田空港は、平成22年10月の再拡張事業の供用開始により、32年ぶりに本格的な国際化を果たし、昼間3万回、深夜早朝3万回の国際線枠を活かして海外17都市とともに、国内航空交通の中心として国内48都市との間にネットワークが形成されています。

今後は、新成長戦略等に基づき、国内拠点空港としての役割を果たしつつ、24時間国際拠点空港化を推進し、平成25年度中の国内線・国際線を含めた発着容量44.7万回及び国際線9万回への増枠等を達成するため、空港機能・利便性等の更なる向上を図ることとしています。

<事業の概要>

平成23年度予算では、C滑走路延伸事業を進めるほか、エプロンの新設、誘導路の改良、航空保安施設等の更新・改良、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。

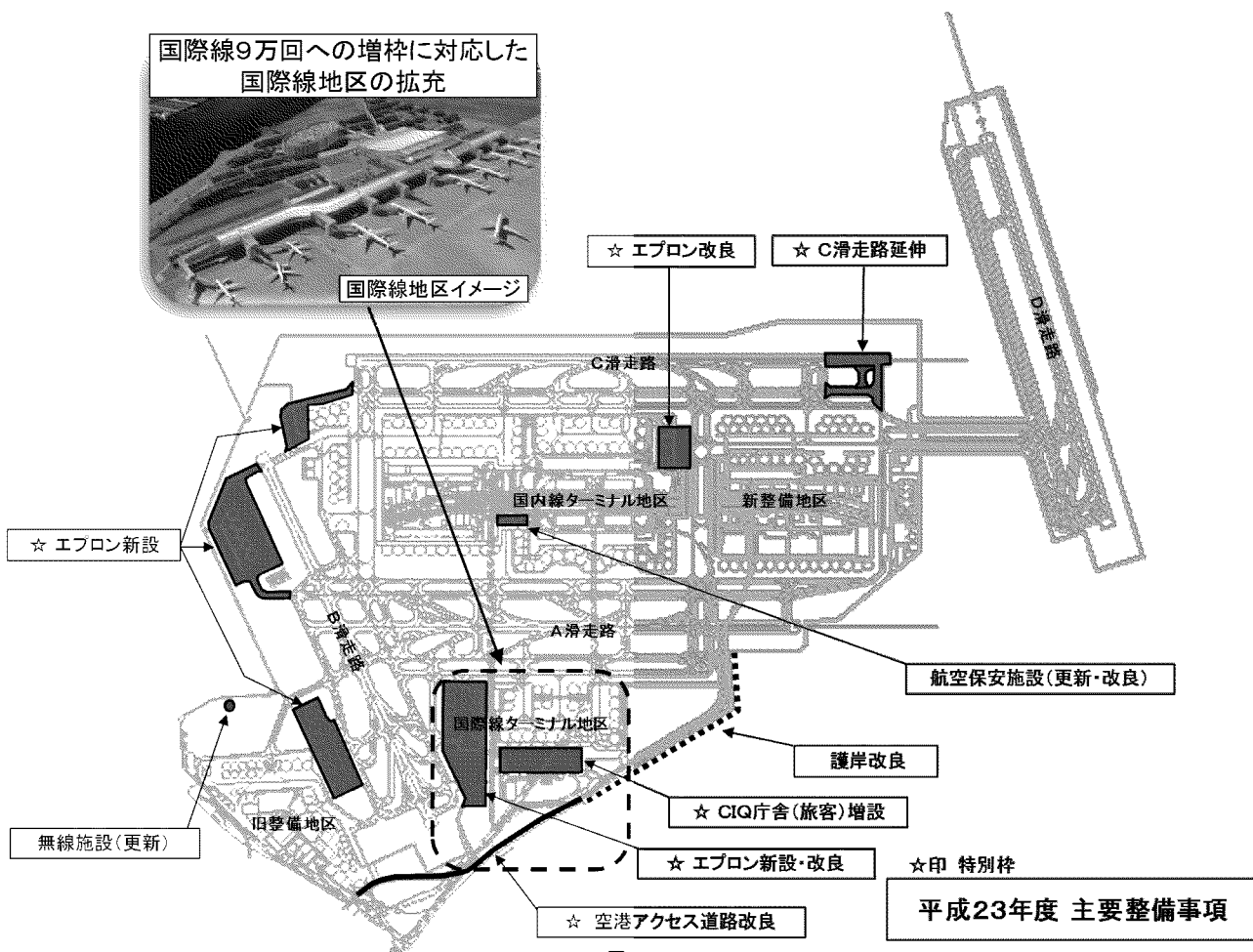
23年度予算額 1,132 (1,242) 億円

事業費	131 (256) 億円	[うち特別枠 62億円]
借入金償還	840 (844) 億円	
利払費	162 (142) 億円	

(注)平成23年度の借入金償還及び利払費には、再拡張事業に係るもの52億円を含む。

※計数は、端数処理の関係で合計額に合致しない

※ () 内は前年度予算



(2) 成田国際空港の整備

成田国際空港については、平成22年10月に、国、千葉県、地元9市町、成田空港会社の間で22万回から30万回への容量拡大に関する合意がなされたところです。

今後は、この合意を踏まえ、管制方式の高度化や施設の拡充整備等により着実に容量拡大を行い、これを背景にオープンスカイを進め、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を図り、LCCやビジネスジェットの対応強化等により、アジアのハブ空港としての地位を確立します。

このため、平成23年度は、航空機の出発・到着が集中するピーク時間帯の処理能力拡大に向けて導入する同時平行離着陸方式の効率的な運用に必要な監視装置の整備を特別枠として実施するほか、大規模地震発生時にも空港の運用確保が可能となるよう、成田空港庁舎の耐震対策を実施します。

<事業の概要>

平成23年度予算では、同時平行離着陸方式の効率的な運用に必要な監視装置の整備や空港庁舎の耐震対策等を行います。

23年度予算額 2(2)億円

うち特別枠 0.6億円

※()内は前年度予算

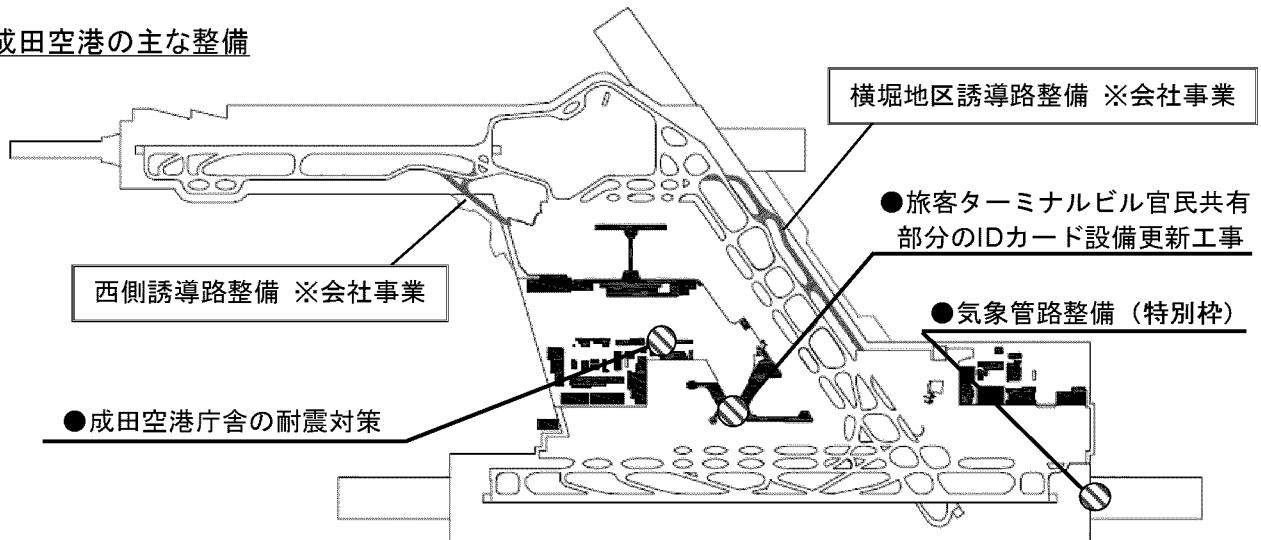
<参 考>

○会社事業(約393億円)

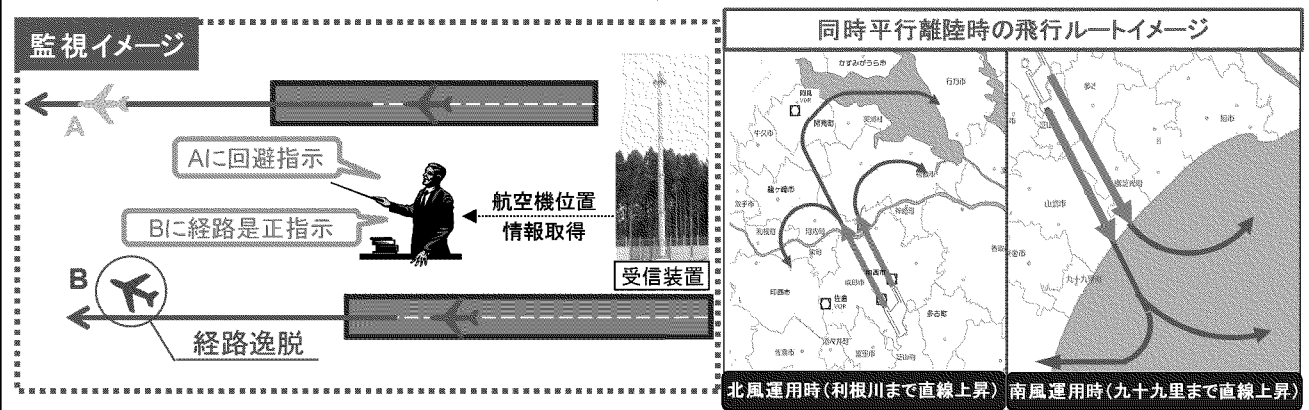
平成23年度は、誘導路等の施設整備及び環境対策・共生策等を実施していきます。

※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



●同時平行離着陸方式の効率的な運用に必要な監視装置整備 (特別枠)



(3) 関西国際空港・中部国際空港

関西国際空港においては、海上空港建設のための多額の事業費を要した経緯から、関空会社が巨額の負債を抱え、会社経営を圧迫している状況にあります。このことが関西国際空港の需要拡大を阻害する要因となっており、国際拠点空港としての役割を十分に果たせていないことから、国土交通省成長戦略会議において、「バランスシート改善による関空の積極的強化」に関する方策がとりまとめられたところです。今後は、本とりまとめ結果を踏まえ、早急にその具体化を図り、アジア全域を視野に入れた貨物ハブの形成やLCC誘致によるインバウンド受入拠点としての地位の確立を図っていく必要があります。

中部国際空港においては、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、戦略的に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23年度は、関西国際空港においては、平成24年度に予定している関空・伊丹の経営統合に向けた準備及び関空会社への補給金の交付等を実施します。また、中部国際空港においては、国土交通省成長戦略にある「羽田空港の更なる容量拡大の取り組み」の一環として飛行検査機拠点の羽田空港からの移転を行うほか、航空保安施設の整備、戦略的利用拡大に向けた調査検討を実施します。

<事業の概要>

○ 関空・伊丹の経営統合に係る準備経費

平成24年度に予定している関空・伊丹の経営統合及びその後早期の運営権売却（コンセッション契約）を実現するため、企業会計準備や伊丹空港の資産評価、業務システムの調達等を行います。

23年度予算額 10億円 (-)

○ 関西国際空港株式会社補給金

関空会社の全債務の返済に向けた関空と伊丹の経営統合及び両空港の運営権の早期売却（コンセッション契約）の取組を円滑化するため、関空会社へ補給金を交付します。

23年度予算額 75億円 (75億円)

○ 国直轄事業

・ 航空保安施設の整備

関西国際空港と中部国際空港の航空保安施設の整備を実施します。

・ 戦略的フル活用に向けた取り組み

中部国際空港の戦略的利用拡大に向けた調査検討を実施します。

・ 飛行検査機拠点の羽田空港からの移転

中部国際空港への飛行検査機拠点の移転に伴う設計を実施します。

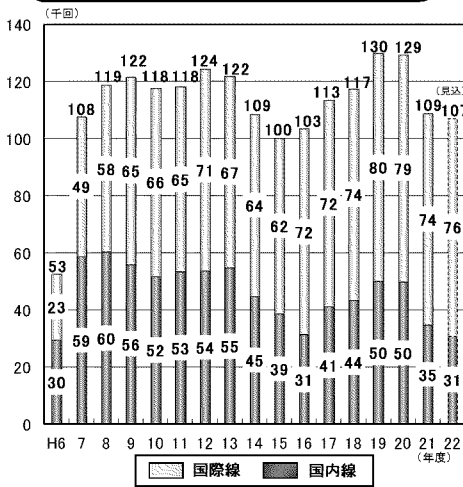
23年度予算額 6億円 (17億円)

※ () 内は前年度予算

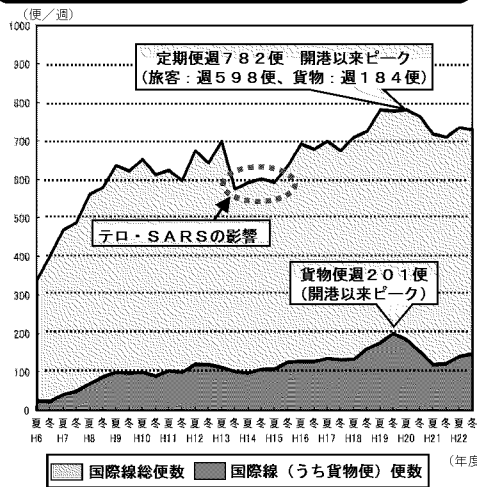
【関西国際空港の現況】



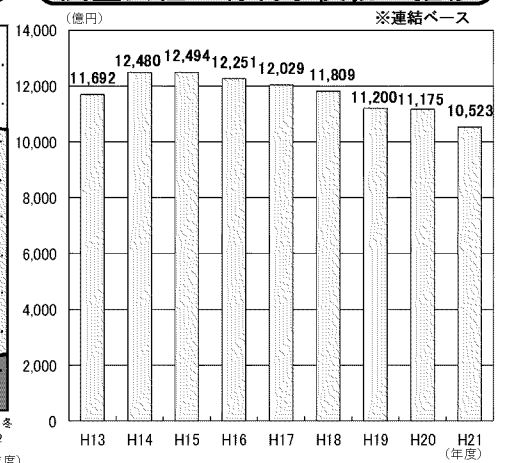
関西の発着回数推移



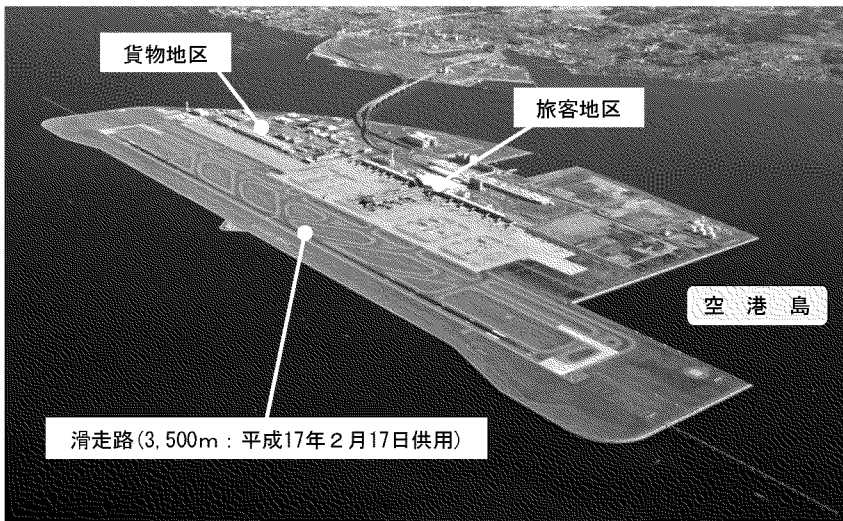
関西の国際定期便就航数の推移



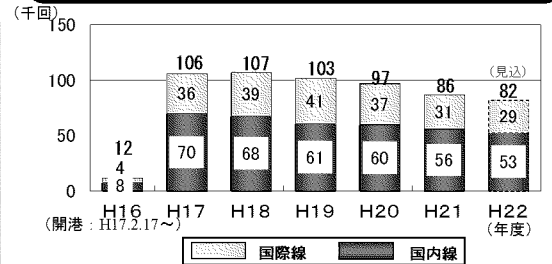
関西会社の有利子債務の推移



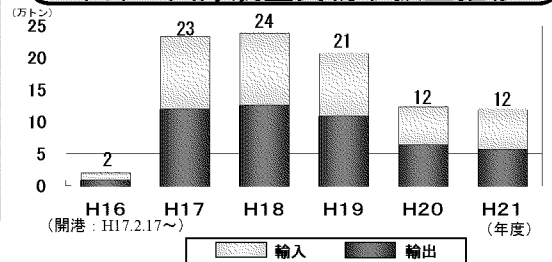
【中部国際空港の現況】



中部の発着回数推移



中部の国際航空貨物取扱量推移



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。

(4) 一般空港等の整備

既存空港の施設の機能保持のため、施設の更新・改良等を行います。また、継続中の滑走路延長等の事業を引き続き実施します。

<事業の概要>

既存空港の施設の機能を保持し、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基本施設（滑走路、誘導路等）、無線施設・航空灯火等の航空保安施設等の更新・改良等を実施します。

また、継続事業である新石垣空港の滑走路移設・延長事業を引き続き実施するとともに、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。

23年度予算額 172（201）億円

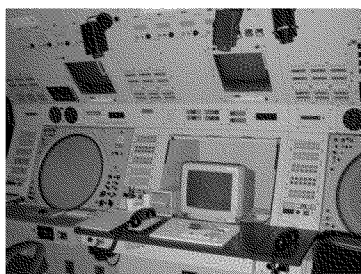
※（ ）内は前年度予算

既存空港の機能保持

施設の更新・改良等により、既存空港の機能を健全な状態に保持します。



（滑走路舗装の改良）

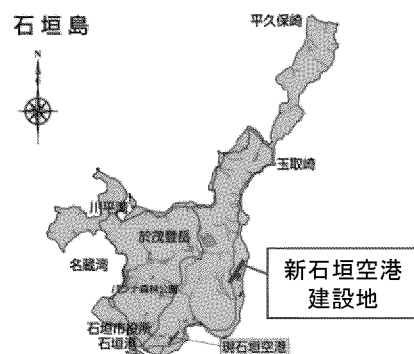


（老朽化した管制卓の更新）

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）



(5) 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、既存ストックを活用し、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。

<事業の概要>

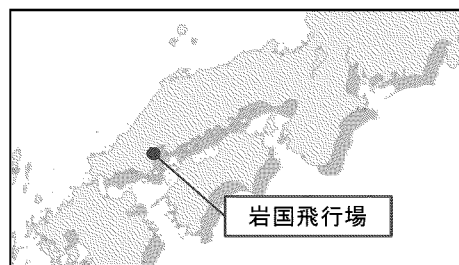
国際競争力強化促進事業

○新成長戦略等に基づき羽田の24時間国際拠点空港化に対応するため、空域・航空路の抜本的再編を行い、航空路の容量拡大、運航効率の向上等を図るため航空交通管理機能の向上等事業を特別枠で実施します。

地域競争力強化促進事業

○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、平成22年度以降、本件事業を着実に実施するとの政府方針に則り、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。



23年度予算額 77（175）億円

うち特別枠 21億円

※（ ）内は前年度予算

2. 航空における安全・安心の確保

(1) 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>

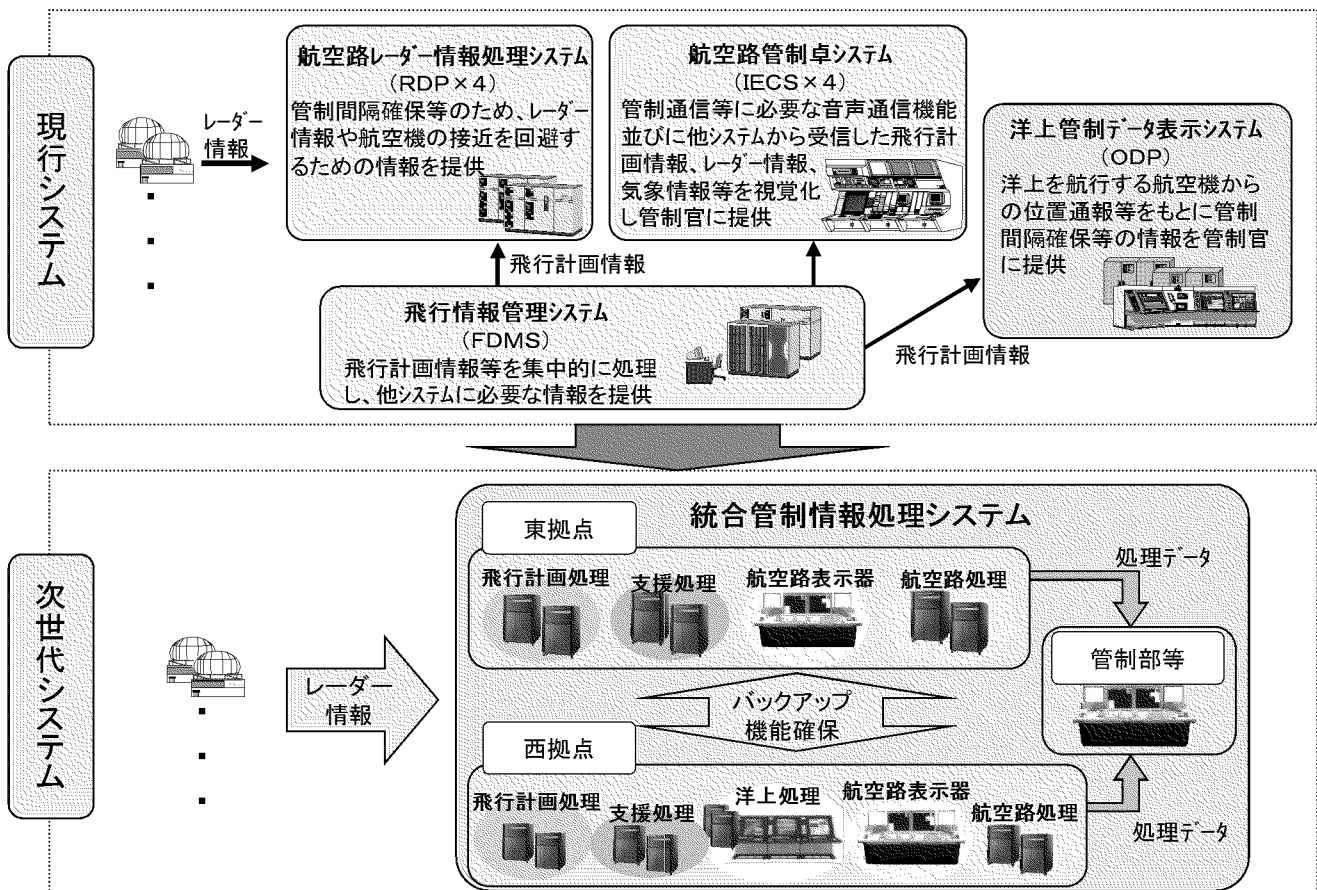
- ①次世代航空保安システムの整備
 - ・統合管制情報処理システム
 - ・高機能レーダー(SSRモードS) 等
- ②現行航空保安システムの整備
 - ・航空保安無線施設
 - ・対空通信施設 等

23年度予算額 161(180)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確保することで管制サービスの継続性を強化するとともに、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強化するとともに、増大する航空交通需要に対応します。

(2) 航空安全・保安対策

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、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、ハイジャック検査等の航空保安対策等を促進するなど、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、一般車輛や空港職員の被害を防ぐとともに、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、管制塔等の耐震性の向上を推進します。

空港施設の耐震化

- ・地下構造物の崩落による一般車輛や歩行者の被害を防止
- ・航空機の離発着に必要な機能を確保



- ・管制塔等の崩落による空港職員の被害を防止
- ・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

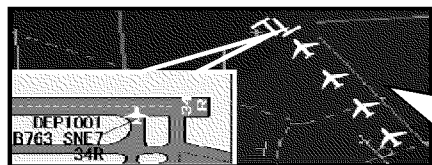


(2) 航空管制業務等の安全性の確保

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。

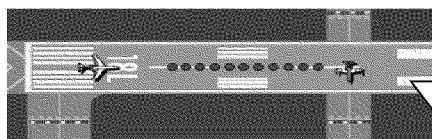
○滑走路誤進入対策

【滑走路占有監視支援機能】

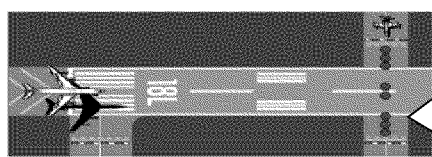


着陸機接近中に、航空機が滑走路に進入した場合に、管制官へ注意喚起

【滑走路状態表示灯】

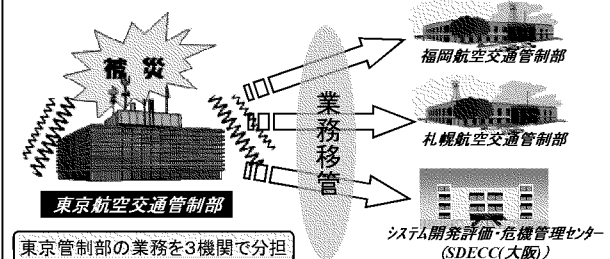


前方に滑走路横断機があり、離陸できない状態であることを灯火点灯によりパイロットへ伝達

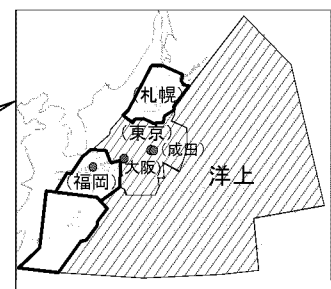


滑走路上に離着陸中の航空機があり、滑走路へ進入できない状態であることを灯火点灯によりパイロットへ伝達

○危機管理能力向上



航空交通管理センター(福岡)が被災しても、SDECCにて代替業務を実施



(3) 航空保安対策の向上

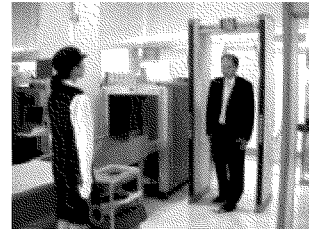
米国航空機爆破テロ未遂事件（2009年12月）の発生など緊迫化しているテロを巡る情勢に鑑み、セキュリティ水準の高い効率的な国際物流・人流の実現に向け、先進技術の活用（ハード面）と実際に保安検査等に携わる人材育成の取り組み（ソフト面）を強化し、国際的な航空保安の向上に貢献します。

事業概要

<航空会社による保安検査等>

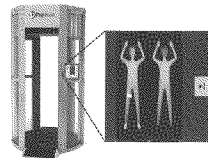
- 旅客及び機内持込手荷物の検査
 - 受託手荷物の検査
 - 空港関係者及び搬入物の検査
 - 駐機中の航空機の監視
- 等

- 検査職員の委託費
 - 検査機器の整備費
- の1/2を分担・補助



先進技術の活用（ハード面）

- 金属探知機では検知できない化学物質の新たな検知技術
 - ・ボディスキャナーの更なる技術開発動向の調査
- 液体物の新たな検知技術
 - ・新たな検知技術の開発の可能性をフォローし、旅客の利便性の観点から、機内持込制限の最適なあり方の検討



人材育成の取り組み（ソフト面）

- リスク管理と危機対応力向上に資する教育訓練への転換
- 事前のリスク発見・予防対応のためのガイドライン策定
- 各空港の保安体制の明確化

23年度予算額 169（202）億円

※（ ）内は前年度予算

耐震化や滑走路誤進入対策、国際的に協調した航空保安対策等の予算措置によって安全・安心の確保等を実現し、一層の安全確保活動を推進します。

3. 空港周辺地域との共生と暮らしの維持

(1) 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。

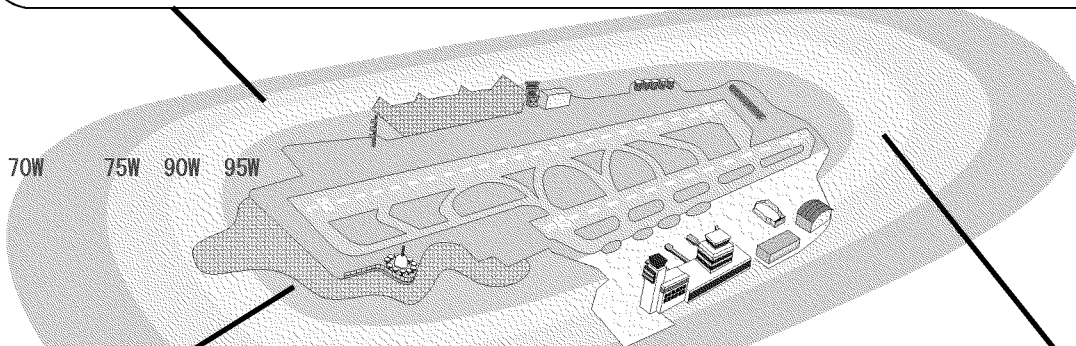
<事業の概要>

①住宅防音工事	10 (11) 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)	34 (44) 億円
③教育施設等防音工事 等	10 (11) 億円
23年度予算額	54 (66) 億円

※ () 内は前年度予算

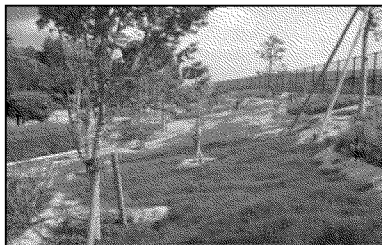
第1種区域 (WECPNL75以上)

- 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



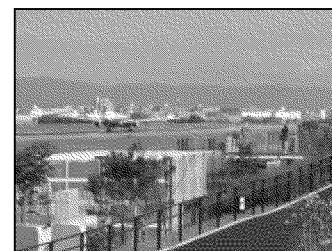
第3種区域 (WECPNL95以上)

- 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



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



※ 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」。

環境負荷の軽減に努め、空港と周辺地域の共生を図ります。

(2) 離島等の航空輸送の確保

生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段の提供等がされるよう、これまでの支援制度を抜本的に見直し統合した「地域公共交通確保維持改善事業」を創設することとしており、離島航空路線についても同事業により支援を行うこととします。

〈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り、不採算路線であっても確実に維持を図る必要があります。

平成23年度予算では、離島航空路線への支援方策を見直し、支援に制約のある特別会計から一般会計に移行し、「地域公共交通確保維持改善事業」により支援を行うこととします。

- 併せて、平成23年度税制改正において、離島航空については、航空機燃料税の引き下げ（19,500円／キロメートル→13,500円／キロメートル）により約8.5億円、小型航空機の固定資産税の軽減（取得後3年間1/4、その後3年間1/2→永久に1/4）により約0.2億円の合計約9億円の減税措置を講じることとしています。

『地域公共交通確保維持改善事業』（新規）

23年度予算額（一般会計）305億円の内数

これまでの地域公共交通に係る国の支援策

期間限定の
立ち上げ支援

広域幹線等に
限定

事後的な
補助が中心

これまでの支援策を抜本的に見直し

『地域公共交通確保維持改善事業』（新規）

～生活交通サバイバル戦略～

23年度予算額 305億円

地域公共交通確保維持事業

- ・ 存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通(※)、離島航路・航空路の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援

- 都道府県を主体とした協議会の取組みを支援

： 地域をまたがるバス交通ネットワーク、離島航路・航空路の確保・維持 等

- 市町村を主体とした協議会の取組みを支援

： 幹線交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通等の確保・維持 等

※ 利用者の個別の需要(デマンド)に応じて、需要を集約した上で、ドア・ツー・ドア型輸送サービスを提供する形態の乗合輸送

地域公共交通バリア解消促進等事業

- ・ バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援
- ・ 地域鉄道の安全性向上に資する設備整備等を支援
- ・ バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の利用環境改善を支援

地域公共交通調査事業

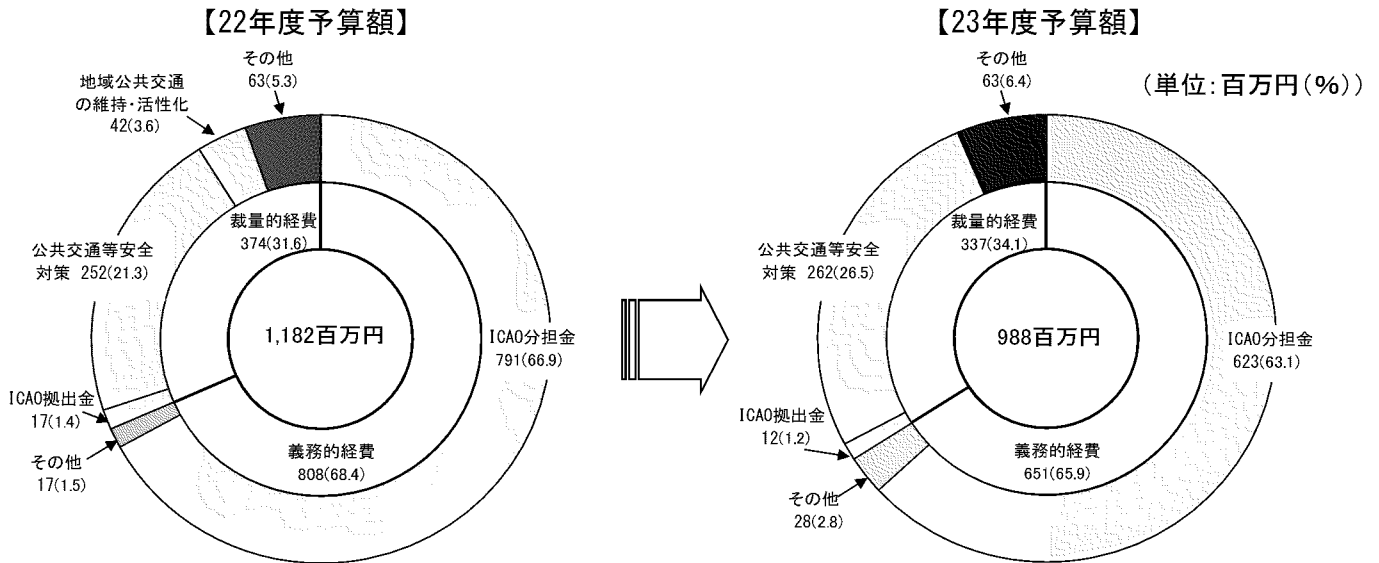
- ・ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等

IV. 平成23年度航空局関係(非公共)予算総括表

(単位:百万円)

区 分	平成23年度 予算額	前 年 度 額	増▲減額	備 考
国土交通本省	882	1,088	▲ 206	
I C A O 経 費	636	808	▲ 172	
そ の 他 物 件 費	246	280	▲ 34	
地方航空局	1,955	1,883	72	
人 件 費	1,849	1,789	60	
物 件 費	106	94	12	
合 計	2,837	2,971	▲ 134	
人 件 費	1,849	1,789	60	
物 件 費	988	1,182	▲ 194	
義務的経費	651	808	▲ 157	
裁量的経費	337	374	▲ 37	

物件費の内訳



独立行政法人関係経費の内訳

(単位:百万円)

事 項	平成23年度 予算額	前 年 度 額	増▲減額	備 考
(独)航空大学校関係経費	2,377	2,756	▲ 379	
運営費交付金	2,304	2,653	▲ 349	
施設整備費補助金	73	103	▲ 30	
(独)電子航法研究所関係経費	1,598	1,736	▲ 138	
運営費交付金	1,499	1,597	▲ 98	
施設整備費補助金	99	139	▲ 40	
合 計	3,975	4,492	▲ 517	

航空局（非公共）予算の主要事項

国際民間航空機関(ICA0)分担金・拠出金

23年度予算額 636百万円

国際民間航空機関の概要

設立

1944年国際民間航空条約(シカゴ条約)に基づき国連の専門機関として設立。

目的

国際民間航空が安全にかつ整然と発達するように、また、国際航空運送業務が機会均等主義に基づいて確立され、健全かつ経済的に運営されるように、一定のルール等を定めることを目的としている。

事業

航空技術部門、航空輸送、法律問題、地域活動、技術活動、航空保安施設の共同維持に関する事業

理事国

36カ国
【日本は航空輸送において最も重要な国(第1カテゴリー)に位置づけられている。】

航空輸送安全対策の強化

23年度予算額 66百万円

航空会社に対する厳正な監査の実施

- 航空会社の本社、基地、運航便等に対して高頻度で立入検査を行うとともに、抜き打ち検査を効果的に実施



外国航空機安全対策の強化

- 我が国への外国航空機の乗り入れ増加
- 外国航空機による事故等の発生
- 国際的な外国航空機の安全対策の強化



FedEx機横転炎上事故 (H21.3成田)

予防的な安全対策の実施

- 航空会社からの航空安全情報の収集
- 航空安全情報管理・提供システムによる情報分析・活用

国産旅客機の開発に伴う安全性審査

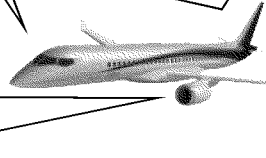
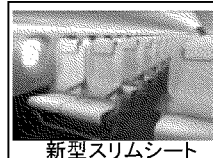
23年度予算額 76百万円

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。このため同機に取り入れられる新技術に対応した新たな審査方式を導入し、適切かつ迅速に安全性の審査を実施し、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。



- ▶我が国で初めての国産ジェット旅客機(定員70~90人)
- ▶全日本空輸株式会社:25機(初号機を含む)、
- トランス・ステーツ・ホールディングス(米国):100機受注

最新技術の導入

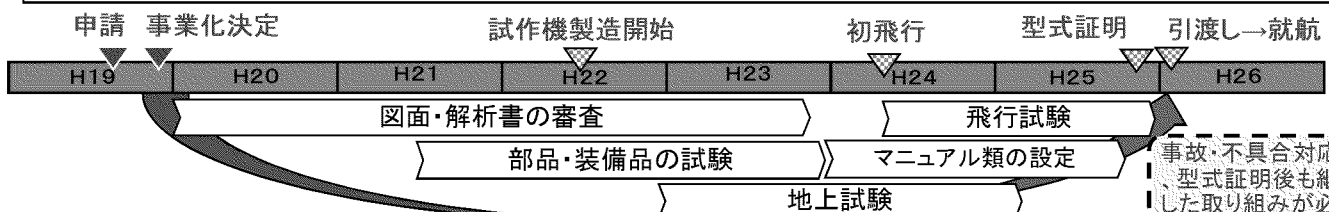


- 高い安全性
- 低燃費・低騒音
- 客室の快適性
- 優れた運航経済性

新技術に対応した安全性審査手法の確立

地上試験等、安全審査の本格化

飛行試験に係る研修の強化



持株会社の設立による関西国際空港及び大阪国際空港の経営統合に係る特例措置の創設等 (登録免許税・固定資産税・法人税他)

- 関西国際空港及び大阪国際空港の経営統合の円滑な実施を図るため、会社設立、資産承継等に係る所要の税の特例措置を創設する。(平成24年度)
 - ・ 統合事業運営会社が受ける一定の設立の登記等に対する登録免許税の非課税
 - ・ 統合事業運営会社が関西国際空港株式会社等からの資産承継に伴い受ける登記又は登録に対し課される登録免許税、不動産取得税又は自動車取得税の非課税
- ※ 経営統合後の各会社の経営の安定化等を図るための以下の措置については、平成23年度以降に検討することとされた。
 - ・ 統合事業運営会社及び関空土地保有会社の業務用資産に係る固定資産税及び都市計画税の課税標準の軽減、不動産取得税及び特別土地保有税の非課税
 - ・ 統合事業運営会社及び関空土地保有会社に課される法人事業税(資本割)の課税標準の軽減
 - ・ 関空土地保有会社における整備準備金の損金算入を認める準備金制度
- 両空港の経営統合を円滑に進めるため、関西国際空港に係る登録免許税の特例措置の適用期限を1年延長する。(平成23年度)
 - 土地に係る不動産登記
 - 所有権移転：3/1000(本則20/1000)
 - 地上権・賃借権設定：1.5/1000(本則10/1000)
 - 所有権保存：0.5/1000(本則4/1000)
 - 資本の増加(政府出資分のみ)に係る商業登記：1/1000(本則7/1000)

特定の事業用資産の買換え等の特例措置の延長 (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」及び「特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法」に規定されている航空機の騒音により生じる障害が特に著しい地域である第2種区域内及び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23年度から平成25年度まで)
 - ・ 個人：課税の繰り延べ 80%
 - ・ 法人：損金算入 80%

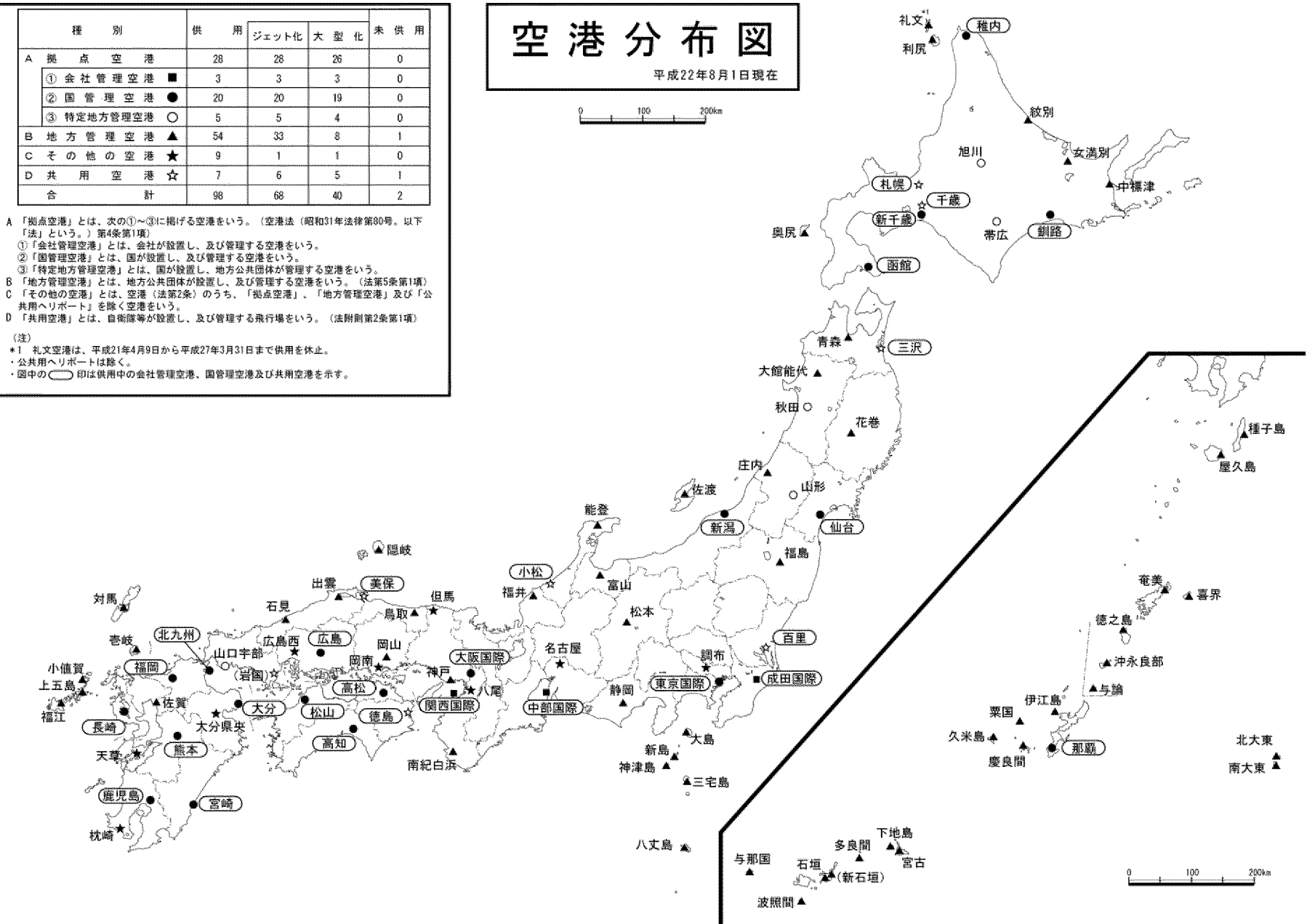
種別	供用	ジェット化	大型化	未供用
A 拠点空港	28	28	26	0
① 会社管理空港 ■	3	3	3	0
② 国管理空港 ●	20	20	19	0
③ 特定地方管理空港 ○	5	5	4	0
B 地方管理空港 ▲	54	33	8	1
C その他の空港 ★	9	1	1	0
D 共用空港 ☆	7	6	5	1
合計	98	68	40	2

- A 「拠点空港」とは、次の①～③に掲げる空港をいう。（空港法（昭和31年法律第80号。以下「法」という。）第4条第1項）
 ①「会社管理空港」とは、会社が設置し、及び管理する空港をいう。
 ②「国管理空港」とは、国が設置し、及び管理する空港をいう。
 ③「特定地方管理空港」とは、国が設置し、地方公共団体が管理する空港をいう。
 B 「地方管理空港」とは、地方公共団体が設置し、及び管理する空港をいう。（法第5条第1項）
 C 「その他の空港」とは、空港（法第2条）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、自衛隊等が設置し、及び管理する飛行場をいう。（法附則第2条第1項）

（注）
 *1 札文空港は、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○印は供用中の会社管理空港、国管理空港及び共用空港を示す。

空港分布図

平成22年8月1日現在



参
考