

平成 24 年 度
航 空 局 関 係 予 算 概 要

平成 23 年 12 月

国 土 交 通 省 航 空 局

目 次

I 章	平成24年度航空局関係予算の基本方針	1
II 章	平成24年度航空局関係(公共)予算総括表	2
III 章	平成24年度航空局関係(公共)予算の概要	4
	【日本再生重点化措置及び東日本大震災からの復旧・復興対策の概要】	
	1. 日本再生重点化措置	7
	2. 東日本大震災からの復旧・復興対策	9
	【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	11
	(2) 成田国際空港の整備	12
	(3) 関西国際空港・中部国際空港	13
	(4) 国管理空港の経営改革の推進	14
	(5) 一般空港等の整備	15
	(6) 空港等機能高質化事業	15
	2. 航空における安全・安心の確保	
	(1) 航空路施設の整備	16
	(2) 航空安全・保安対策	17
	3. 空港周辺地域との共生	
	空港周辺整備の促進	18
IV 章	平成24年度航空局関係(非公共)予算総括表	19
	航空局(非公共)予算の主要事項	20
	関連事項	
	離島の航空輸送等の確保	21
	参考資料	
	・平成24年度航空局税制改正要望	22
	・新関西国際空港について(大臣間合意文書)	24
	・空港分布図	25

I. 平成24年度航空局関係予算の基本方針

(1) 成長戦略の推進：首都圏空港の強化

新成長戦略（平成22年6月18日閣議決定）等に基づき、首都圏空港を含む徹底的な航空自由化（オープンスカイ）を着実に進めるために、我が国の空のボトルネックとなってきた首都圏空港（羽田、成田）の容量拡大や運用制限緩和の実現を図ることで、ビジネス・観光両面における都市間競争力を強化し、我が国にヒト・モノ・カネを積極的に呼び込む原動力とする。

具体的には、羽田空港における国際線9万回への増枠に必要な国際線地区の拡充、発着容量44.7万回への増枠に必要なエプロン整備、長距離国際線の輸送能力増強に必要なC滑走路延伸事業等の整備及び成田空港における発着容量30万回への増枠に必要な管制機器の整備等を「日本再生重点化措置」として推進する。

(2) 防災対策・安全対策等の推進

東日本大震災による被災を踏まえ、発生確率が高いとされる大規模地震等の災害に対応するため、空港の耐震化及び空港の津波対策並びに危機管理対策を東日本大震災からの復旧・復興対策として実施する。

また、航空機の安全運航の確保に不可欠な事業等を着実に実施する。

(3) 空港経営改革の推進

空港の「整備」から「運営」への政策シフトを着実に実行し、「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の実現を図るため、関西空港・伊丹空港における経営統合及びその後の早期の運営権売却への着実な取り組みをはじめとする空港の経営改革を推進する。

Ⅱ. 平成24年度航空局関係(公共)予算総括表

1. 平成24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	
他 会 計 よ り 受 入	731 (719)	空 港 整 備 事 業	1,394 (1,474)
一 般 会 計 よ り 受 入	707 (719)	首 都 圏 空 港	1,071 (1,134)
う ち 日 本 再 生 重 点 化 措 置 分	118 (-)	東 京 国 際 空 港 (羽 田)	1,058 (1,132)
東 日 本 大 震 災 復 興 特 別 会 計		成 田 国 際 空 港	13 (2)
よ り 受 入	24 (-)	関 西 国 際 空 港 等	78 (91)
う ち 復 興 庁 計 上 分	7 (-)	空 港 経 営 改 革 推 進	2 (-)
空 港 使 用 料 収 入	1,923 (1,957)	一 般 空 港 等	194 (172)
雑 収 入 等	527 (587)	空 港 等 機 能 高 質 化 事 業	49 (77)
		航 空 路 整 備 事 業	174 (161)
		航 空 安 全 ・ 保 安 対 策	152 (169)
		空 港 周 辺 環 境 対 策 事 業	35 (54)
		空 港 等 維 持 運 営 費 等	1,426 (1,406)
合 計	3,181 (3,264)	合 計	3,181 (3,264)

()内は前年度予算

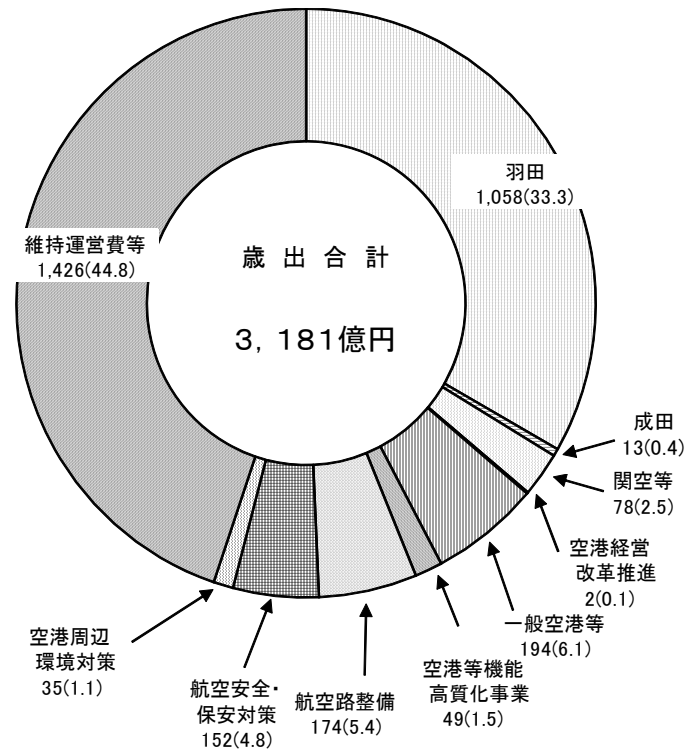
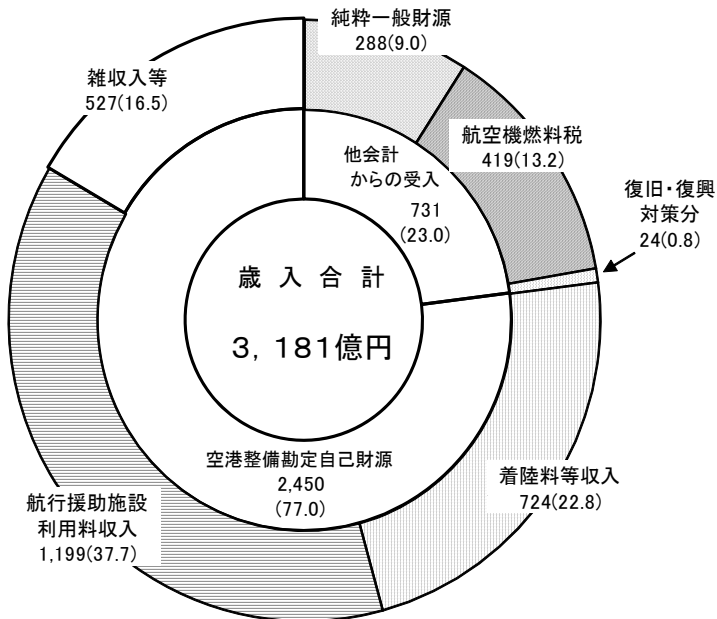
- (注) 1. この表には、一般会計に計上の工事諸費及び社会資本整備事業特別会計業務勘定に計上の業務取扱費等を含む。
2. 他会計より受入には、一般会計より受入の「日本再生重点化措置」分118億円および東日本大震災復興特別会計より受入の「復旧・復興対策」分24億円を含む。
3. 歳出予算には「日本再生重点化措置」分118億円を含み、その内訳は次のとおりである。
東京国際空港(羽田)106億円、成田国際空港12億円。
4. 歳出予算の航空安全・保安対策には、「復旧・復興対策」分27億円を含む。
5. 「復旧・復興対策」分の東日本大震災復興特別会計より受入額と歳出予算額の差は、地方公共団体工事費負担金収入である。
7. 計数は端数処理の関係で合計額に合致しない。
8. 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24年度予算額)

単位:億円(%)

(歳 入)

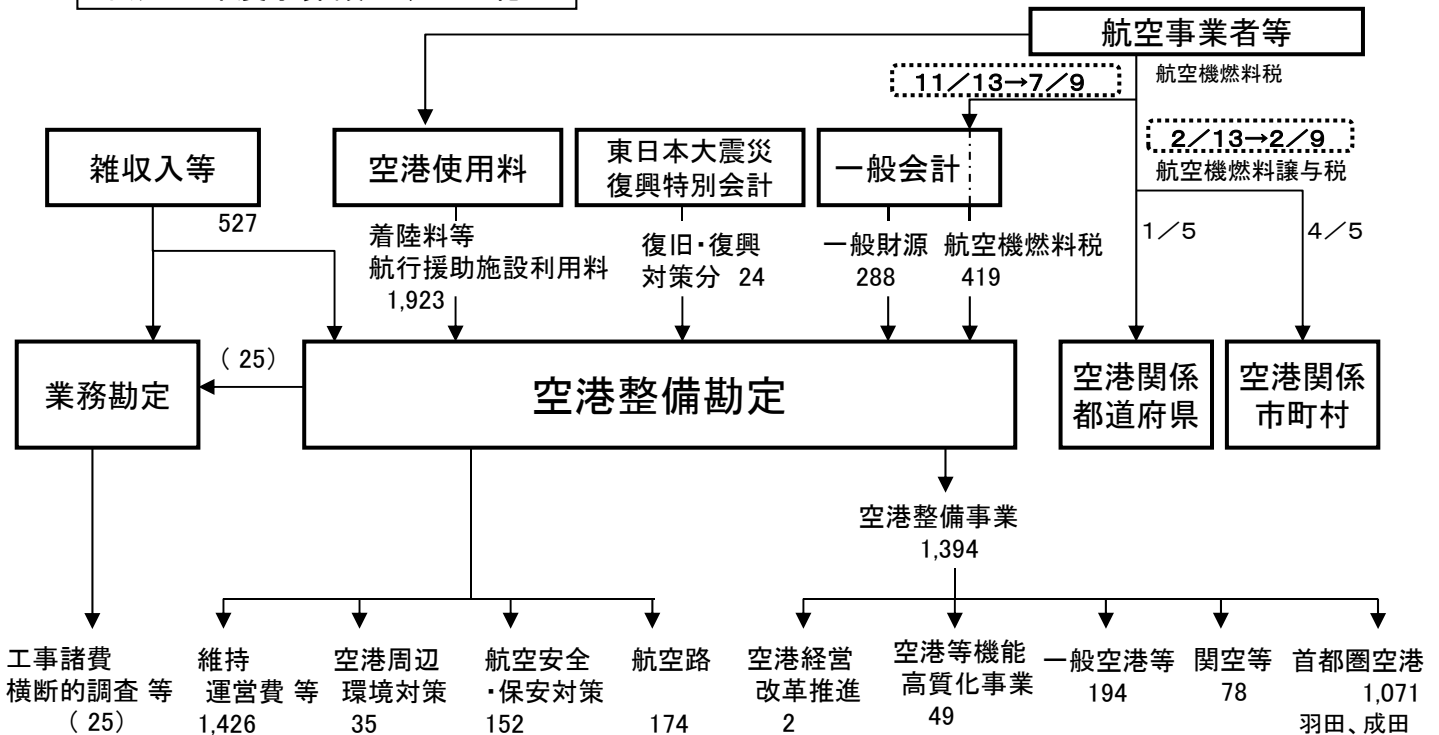
(歳 出)



3. 空港整備勘定のしくみ

平成24年度予算額 3,181億円

(単位:億円)



(注) () 書きは再掲。

⋯⋯ は平成23年度から3カ年の特別措置。

Ⅲ. 平成24年度航空局関係(公共)予算の概要

区 分	平成24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)の整備 事業費 借入金元利償還 (2) 成田国際空港の整備 国 直 轄	155 903 13	131 1,001 2	<ul style="list-style-type: none"> ・ C滑走路延伸事業、エプロン新設・改良、CIQ庁舎増設、航空保安施設等の更新・改良、空港アクセス道路改良等 (うち、借入金償還771億円、利払費132億円) ・ 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550億円
2. 関西国際空港・中部国際空港 会社関係国費 補 給 金 国 直 轄 関空・伊丹経営統合準備	69 9 —	75 6 10	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関空と伊丹の経営統合後、新会社の全債務の返済に向け、両空港の運営権売却の取組を円滑化するための補給金 ・ 航空保安施設の整備
3. 国管理空港の経営改革の推進	2	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関係者からの提案募集(マーケット・サウンディング)等を実施し、国管理空港の経営改革を推進
4. 一般空港等の整備	194	172	<ul style="list-style-type: none"> ・ 滑走路の延長等 ・ 基本施設、航空保安施設の更新・改良等
5. 空港等機能高質化事業	49	77	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国際競争力強化促進事業 ・ 地域競争力強化促進事業
6. 航空路施設の整備	174	161	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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
7. 航空における安全・安心の確保	152	169	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港の耐震化・津波対策等 ・ 航空管制業務等の安全性の確保 ・ 航空保安対策の向上
8. 空港周辺整備の促進	35	54	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。

日本再生重点化措置及び 東日本大震災からの 復旧・復興対策の概要

1. 日本再生重点化措置【首都圏空港の強化】

新成長戦略等に基づき、羽田の24時間国際拠点空港化を推進し、最短で平成25年度中の発着容量44.7万回及び国際線9万回への増枠並びに成田の最短で平成26年度中の発着容量30万回への増枠等を背景にオープンスカイを推進。これにより、首都圏の交通利便性を向上させ、ビジネス・観光両面における都市間競争力を大幅に強化し、我が国にヒト・モノ・カネを積極的に呼び込む原動力とします。

24年度予算額 118億円

《羽田空港》 24時間国際拠点空港化の推進(国際線地区の拡充等)

106億円

【国際線地区の拡充】

- 国際線9万回への増枠に必要な整備
 - ・エプロン増設・改良
 - ・CIQ施設の増設
 - ・空港アクセス道路改良

【発着容量の拡大】

- 発着容量44.7万回への増枠に必要な整備
 - ・エプロンの新設・改良

【長距離国際線の輸送能力増強】

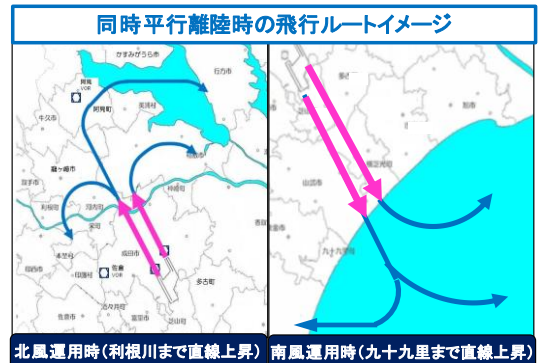
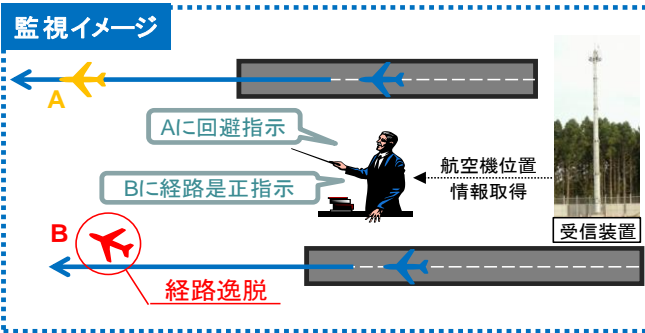
- 深夜早朝時間帯に就航する長距離国際線の大型化を可能
 - ・C滑走路延伸事業



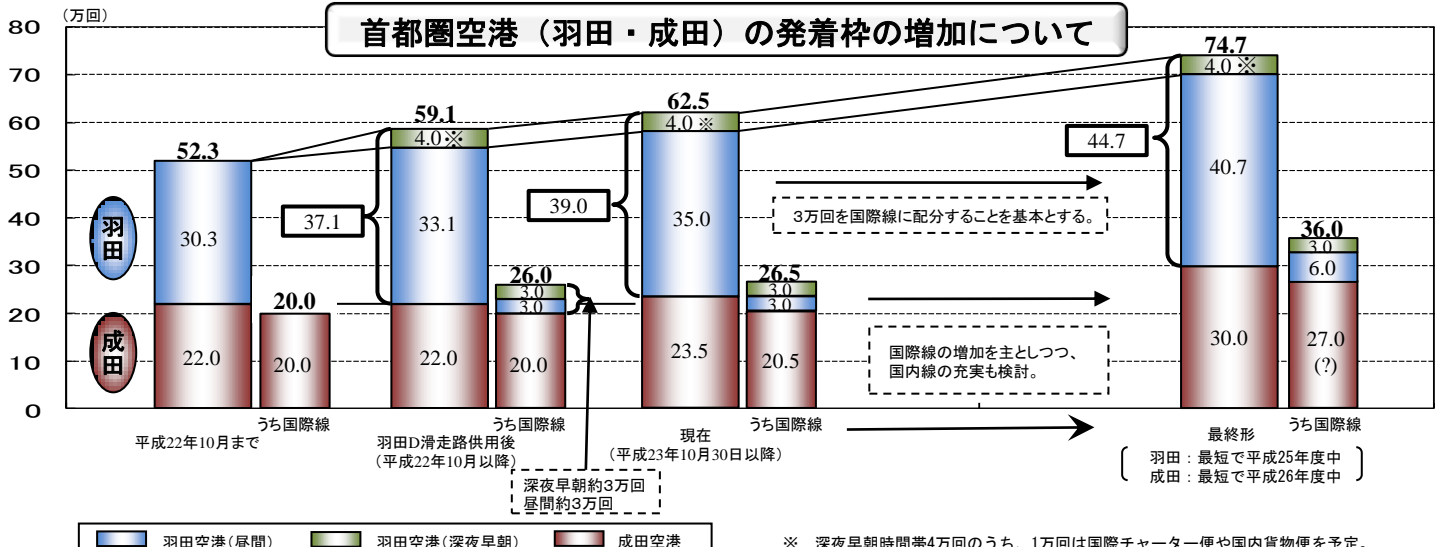
《成田空港》 同時平行離着陸方式の効率的な運用に資する監視装置整備

12億円

- 成田空港の発着容量30万回への拡大に向けて、ピーク時間帯の処理能力を向上させる同時平行離着陸方式を平成23年10月より導入し、発着容量が22万回から23.5万回へ拡大
- 同方式の更なる効率的な運用にあたっては、経路逸脱を常時監視し、逸脱時には速やかな回避指示等の安全策の実施が条件であることから、監視する管制機器が必要



首都圏空港（羽田・成田）の発着枠の増加について



国土交通省成長戦略(航空分野)

I 日本の空を世界へ、アジアへ開く(徹底的なオープンスカイの推進)

- 成田の30万回化に係る地元合意を前提に首都圏空港を含めたオープンスカイを推進。
- 国際航空物流の活性化のため、従来の枠組みを超えた抜本的な自由化を推進するとともに、フォワーダー・チャーター等に係る規制を緩和。
- 観光立国の実現、LCC(格安航空会社)はじめ新規参入促進のため、アジアの諸国・地域を最優先に新たな枠組みの合意を目指す。

II 首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化

- 羽田の24時間国際拠点空港化を進め、国際線枠を9万回とし、欧米・長距離アジアを含む高需要・ビジネス路線を展開。
- 成田は、30万回化を機に、更なる国際線ネットワークの強化とともに、国内フィーダー、LCC(格安航空会社)やビジネスジェットの受け入れ等の機能強化によるアジア有数のハブ空港化。

III 「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化

- 中期的には、空港関連企業と空港の経営一体化及び民間への経営委託ないし民営化により、空港経営を抜本的に効率化。
- 短期的には、空港整備に係る各歳入・歳出の在り方の見直しを通じ、小型機の優遇等、時代の要請に応じた着陸料体系を再構築。

V 真に必要な航空ネットワークの維持

- 地方が主体となった地方路線維持方策の実現。
- 市場メカニズムを活用した新たな手法による羽田の発着枠の配分。

IV バランスシート改善による関空の積極的強化

- 関空を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生するため、伊丹も活用しつつ、バランスシートを抜本的に改善。
- これにより、貨物ハブの実現やLCC(格安航空会社)の誘致等、関空の特色を活かした戦略的経営を実現。

VI LCC参入促進による利用者メリット拡大

- 拠点空港におけるLCC(格安航空会社)専用ターミナルの整備検討。
- 国際動向に迅速・的確に対応した技術規制の緩和等による航空会社の低コスト化支援。

利用者利便性の向上を通じた我が国の成長を実現

我が国航空企業と航空行政の集中改革

平成22年度

平成23年度

平成24年度

平成25年度

平成26年度～

集中改革期間

航空ビッグバン

日本の空を世界へ、アジアへ開く(徹底的なオープンスカイの推進)

コスト削減努力等の自己改革

緊急支援

「集中改革期間」に限り、航空機燃料税の大幅な軽減を緊急的に実施
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削減を図る

首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化

「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化

バランスシート改善による関空の積極的強化

真に必要な航空ネットワークの維持

LCC参入促進による利用者メリット拡大

・我が国航空企業の抜本的国際競争力強化を実現

・利用者利便の向上を通じた我が国の成長を実現

革 エアラインの自己改

緊急支援方策

の改革 成長戦略に基づく航空行政

2. 東日本大震災からの復旧・復興対策

東日本大震災による被災を踏まえ、発生確率が高いとされる大規模地震等の災害に対応するため、空港等の耐震化および拠点空港における危機管理対策を進めるとともに、仙台空港における津波被害を踏まえ、空港の津波対策を行います。

24年度予算額 27億円
うち「復興分」(復興庁計上分) 10億円 「全国防災分」 17億円

<事業の概要>

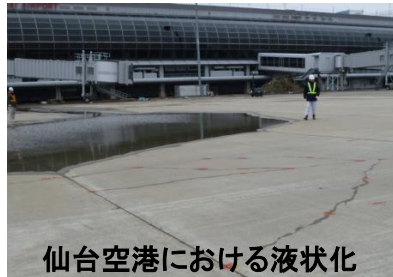
○耐震対策事業

24年度予算額 20億円

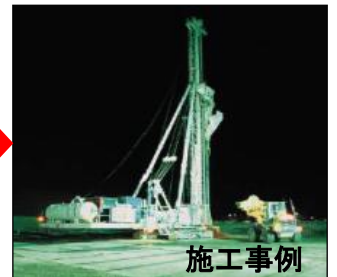
地震等被災時に緊急輸送の拠点となるとともに、航空ネットワークの維持、背後圏経済活動の継続性確保において重要と考えられる航空輸送上重要な空港等のうち、東海・東南海・南海地震、首都直下地震等の発生確率が高いとされる大規模地震で被災が見込まれる空港等について、必要な管制機能を確保するための庁舎、レーダー等無線施設及び最低限必要となる基本施設等の耐震化を行います。



庁舎・管制塔等の倒壊防止



仙台空港における液状化



施工事例

基本施設の液状化対策

○津波対策事業

24年度予算額 1億円

沿岸部に位置し、津波襲来リスクがあると考えられる空港において、津波襲来時の旅客等の人命保護や、緊急物資輸送拠点機能の確保のための検討を行います。

津波対策のフロー

■津波対策の方針■ (平成23年10月策定)

①緊急避難体制の構築

②空港機能の早期復旧の為の対応

■空港の早期復旧対策の検討■

- 復旧作業体制の早期構築
 - 漂流物の除去計画
 - 仮設電源の搬入計画
 - セキュリティーエリアの復旧計画



東日本大震災における仙台空港への津波襲来状況

○危機管理対策事業

24年度予算額 6億円

拠点空港は管制の対象となる航空機の数が多く、管制業務の中断による影響が大きいことから、災害発生時において、電源供給の寸断による管制機器への障害発生を防止するため、無停電電源装置の整備を実施します。

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

羽田空港は、国内航空交通の中心として国内47空港との間に1日約460往復(平成23年12月ダイヤ)、また国際航空交通では海外15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6,400万人(平成22年度)の人々が利用しています。

平成24年度は、新成長戦略等に基づき、24時間国際拠点空港化を推進し、平成25年度中
の発着容量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。

これにより、首都圏の交通利便性を向上させ、ビジネス・観光両面における都市間競争力を大
幅に強化し、我が国にヒト・モノ・カネを積極的に呼び込む原動力とします。

<事業の概要>

平成24年度予算では、国際線地区の拡充やC滑走路延伸事業を進めるほか、エプロン
の新設・改良、航空保安施設等の更新・改良、空港アクセス道路改良等を実施します。

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。

24年度予算額 1,058(1,132)億円

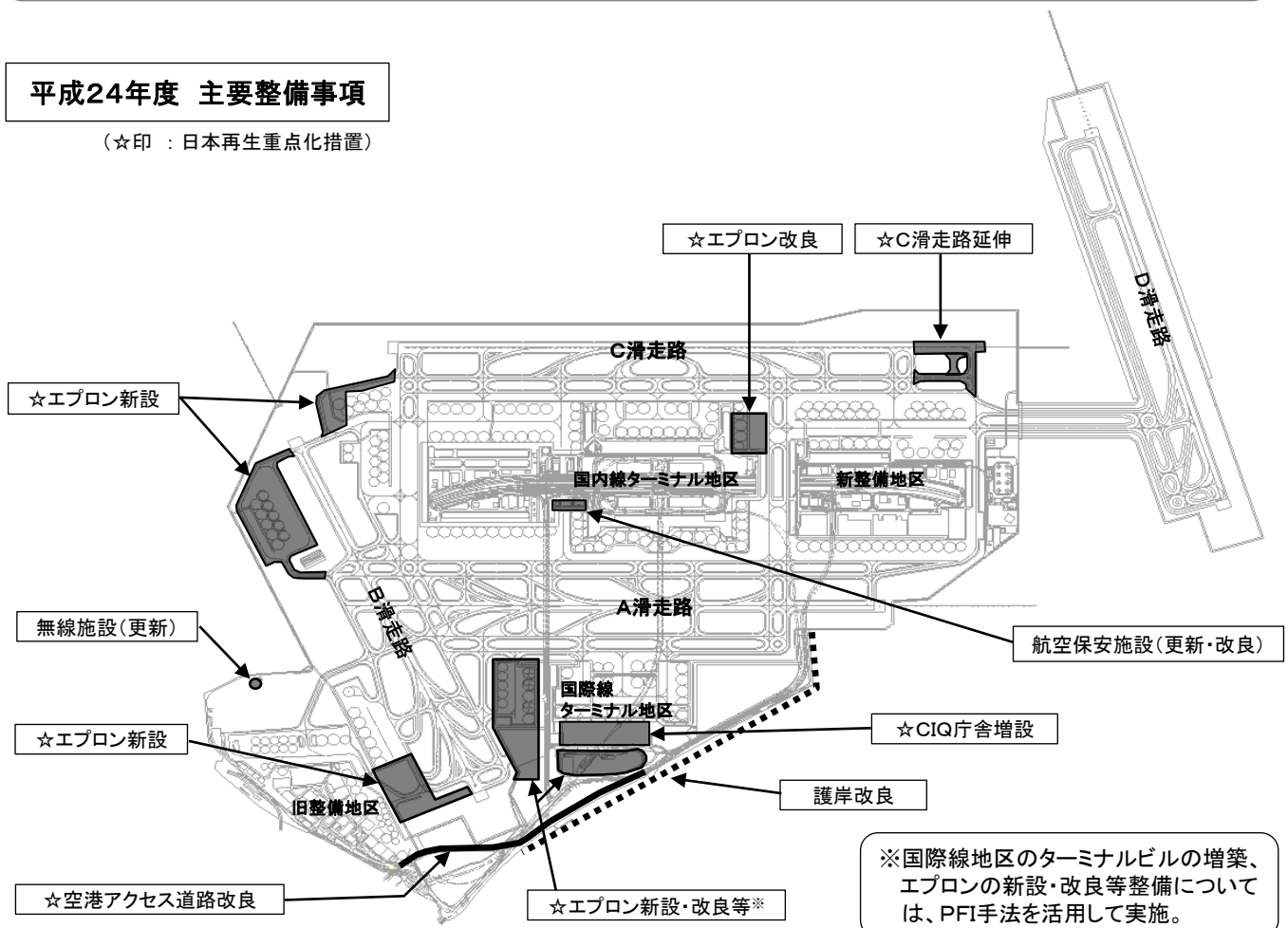
事業費	155	(131)	億円 [うち日本再生重点化措置106億円]
借入金償還	771	(840)	億円
利払費	132	(162)	億円

※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

平成24年度 主要整備事項

(☆印 : 日本再生重点化措置)



(2) 成田国際空港の整備

成田国際空港においては、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の、22万回から30万回への容量拡大に関する合意を踏まえ、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24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、平成23年10月より導入した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とともに、慢性的に混雑している第1PTB南ウイングの入国審査場の緩和策を実施します。

<事業の概要>

平成24年度予算では、同時平行離着陸方式の効率的な運用に資する監視装置の整備や第1PTB南ウイング入国審査場の混雑緩和策等を行います。

24年度予算額 13(2)億円

[うち日本再生重点化措置 12億円]

※()内は前年度予算

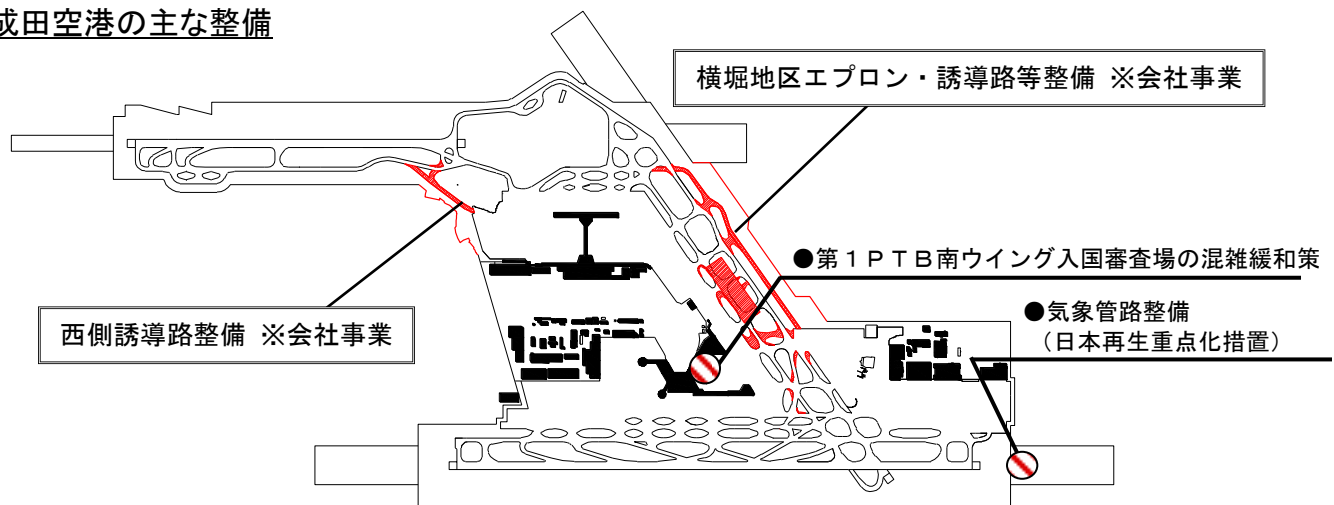
<参考>

○会社事業(約550億円)

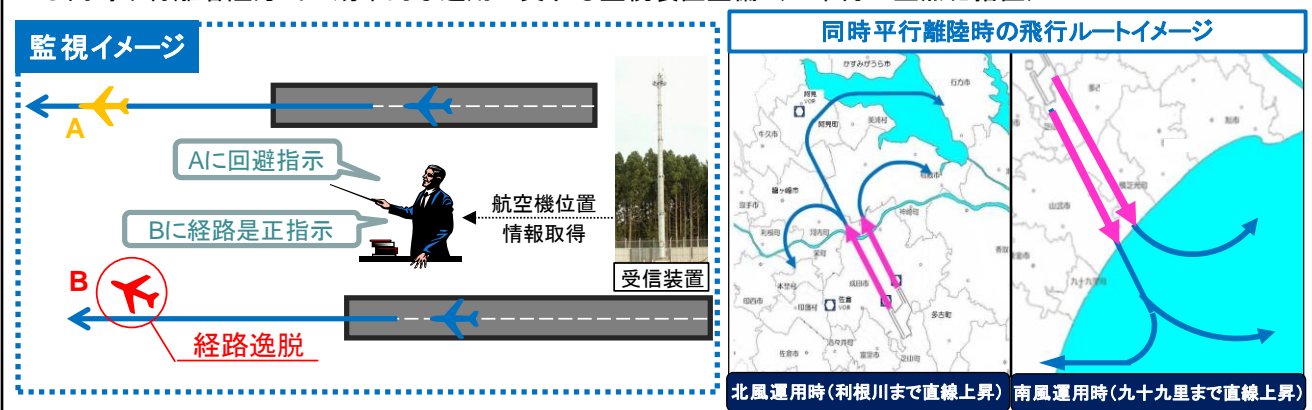
平成24年度は、誘導路・エプロン等の施設整備及び環境対策・共生策等を実施していきます。

※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資する監視装置整備(日本再生重点化措置)



(3) 関西国際空港・中部国際空港

関西国際空港においては、海上空港建設により多額の事業費を要したことから、巨額の負債を抱えており、完全24時間運用という国際拠点空港としての本来の優位性を活かした戦略的な経営や前向きな投資の実行が困難な状況です。

こうしたことから、国土交通省成長戦略会議におけるとりまとめ結果を踏まえ、本年5月に、「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律」が成立し、平成24年4月の新会社設立および同年7月の関西国際空港と伊丹空港との経営統合に向けて必要な準備を進めているところです。経営統合により民間的手法による両空港の経営、間接部門の経費削減等による収益改善を図ることに加え、LCCの拠点化や貨物ハブ化等の関西国際空港の国際競争力強化に向けた取り組みを通じて、両空港の事業価値の増大を図り、できるだけ早期に事業運営権の売却（コンセッション契約）の実現を目指します。

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、完全24時間化の早期実現が厳しい状況となっており、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。

上記を踏まえ、平成24年度は、関西国際空港においては、航空保安施設の整備のほか、新関西国際空港株式会社への補給金の交付を実施します。また、中部国際空港においては、航空保安施設の整備のほか、飛行検査機拠点の羽田空港からの移転に伴う設計を実施します。

<事業の概要>

○ 新関西国際空港株式会社に対する補給金

平成24年度に予定している関空・伊丹の経営統合後、新会社の全債務の返済に向け、関空・伊丹両空港の事業運営権の早期売却（コンセッション契約）の取組を円滑化するため、新会社に補給金を交付します。

24年度予算額 69（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。

・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。

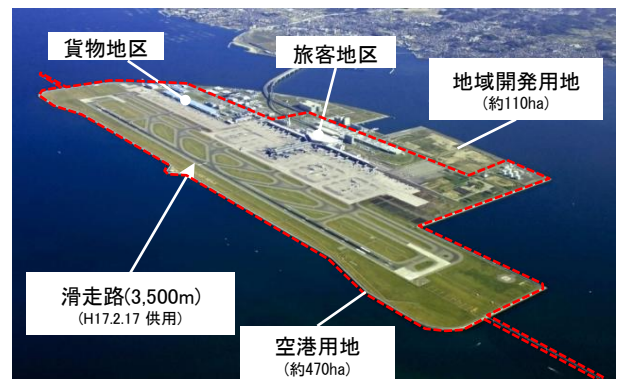
24年度予算額 9（6）億円

※（ ）内は前年度予算

【関西国際空港】



【中部国際空港】



(4) 国管理空港の経営改革の推進

国管理空港(伊丹空港を除く27空港)については、平成23年7月29日に「空港運営のあり方に関する検討会」報告書が取りまとめられ、今後は同報告書の内容を踏まえて具体的な制度設計を行い、空港経営改革を推進します。

平成24年度においては、夏頃を目途に国として「空港経営改革の実行方針」を策定し、その後速やかに、各空港について、それぞれの個別事情を踏まえた運営形態や経営手法に関する提案を幅広く募集します(マーケット・サウンディング)。また、その結果を踏まえ、民間事業者への運営委託手法等の具体的検討に着手します。

これらにより平成26年度より円滑に運営委託等の手続きを開始し、概ね平成32年度までに27空港について空港経営改革を実現していくことを目指します。

< 事業の概要 >

24年度予算額 2億円 (-)

※()内は前年度予算

○ マーケット・サウンディング等を実施し、国管理空港の経営改革を推進します。

「空港経営改革の実行方針」の策定後速やかに、個別空港を対象として運営形態や経営手法に関する提案を募集します(マーケット・サウンディング)。また、その結果を踏まえ、民間事業者への運営委託手法等の具体的検討に着手します。

空港経営改革の対象となる国管理空港(27空港)

	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、中部 (計3空港)	羽田、(伊丹)、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20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)			中標津、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(計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、石垣、波照間、与那国(計34空港)
その他の空港(16) (自衛隊等との共用空港、コミュニター空港等)		札幌、千歳、百里、小松、美保、徳島、三沢、八尾(計8空港)	調布、名古屋、但馬、広島西、岡南、大分県央、枕崎、天草(計8空港)
合計 (98)	3	28	67

※伊丹空港(国管理空港)については、先行して関空国際空港との経営統合により民間的手法による両空港の経営等を進め、できるだけ早期に事業運営権の売却(コンセッション契約)の実現を目指している。

(5) 一般空港等の整備

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。

その他の空港整備については、集中改革期間（23～25年度）の航空機燃料税の大幅な軽減を踏まえ、出来る限りの経費の縮減を図りつつ、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。

24年度予算額 194（172）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。

【基本施設の改良】



（誘導路舗装の改良）

【航空保安施設の更新・改良】



（老朽化した空港監視レーダーの更新）

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）

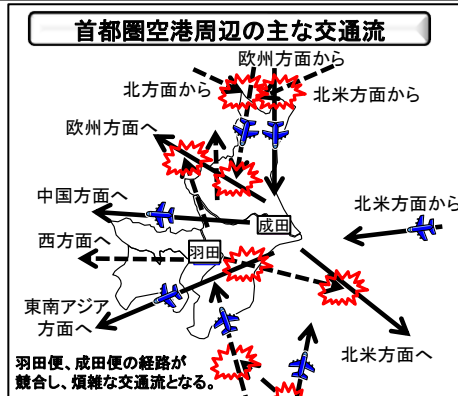


(6) 空港等機能高質化事業

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た空域・航空路の容量拡大等による空港等の機能高質化を推進します。

<事業の概要>

- 羽田の24時間国際拠点空港化により煩雑化する交通流に対応し、運航効率の向上を図るための航空交通流管理機能向上等を実施します。
- 旅客の利便性向上等のため、ターミナル地域の改良を実施します。
- 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。

24年度予算額 49（77）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

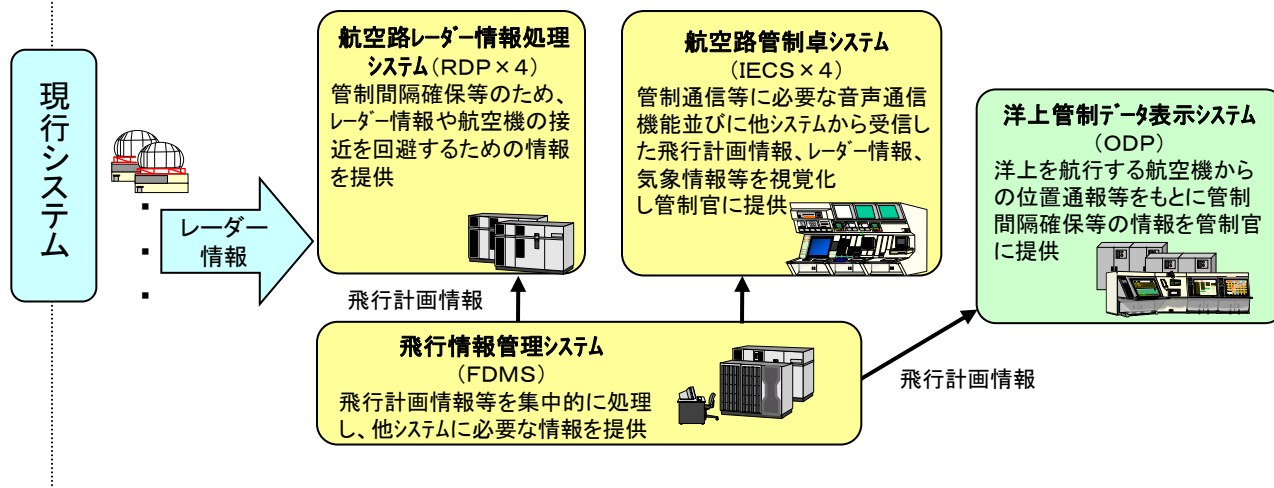
航空交通の安全確保を最優先としつつ、首都圏などの混雑空港・空域における航空交通容量の拡大やニーズの多様化に対応した効率的な運航を実現するために、引き続き管制施設、航空保安施設、通信施設等の性能を確保するとともに、我が国の航空交通の特徴を踏まえ、航空機側の性能向上と調和のとれた航空交通システムの整備を推進します。

<事業の概要>

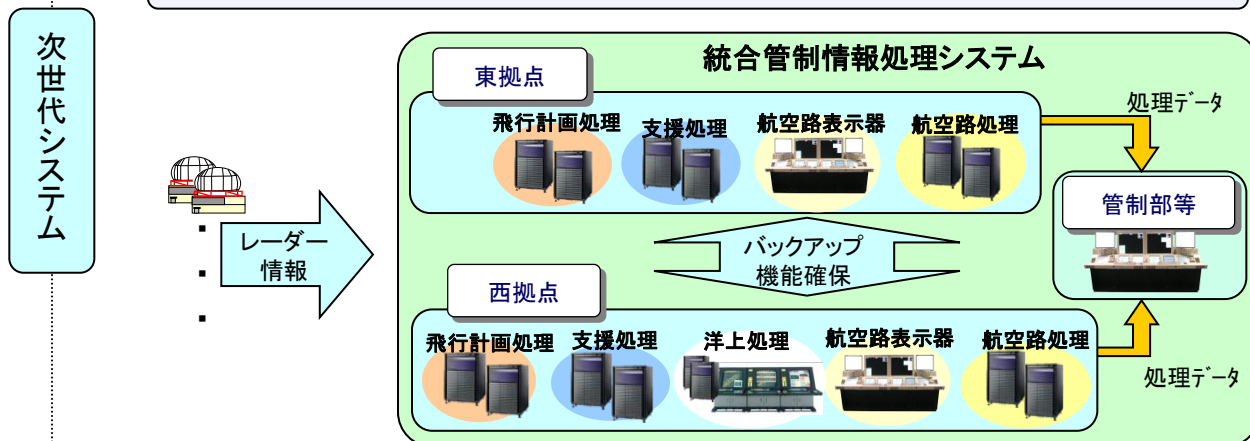
- ①次世代航空保安システムの整備
 - ・統合管制情報処理システム
 - ・高性能レーダー(SSRモードS)等
- ②現行航空保安システムの整備
 - ・航空保安無線施設
 - ・対空通信施設 等

24年度予算額 174(161)億円 ※()内は前年度予算

- 中核となるデータが一極集中しており、障害時の影響が大きい
- 機能やデータ様式の変更を行う場合、大規模な改修が必要となる



- 中核となるデータを東西2拠点に配置し障害時においても運用の継続を可能とする
- 機能やデータ様式変更対応を柔軟かつ低コストで実現
- 国際民間航空機関が示す新たな航空管制に柔軟に対応



(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、空港の耐震化や津波対策等を実施し、地震等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航空保安水準の向上など、安心して利用できる航空輸送を実現します。

(1) 空港の耐震化等（復旧・復興対策を含む）

地震等被災時に緊急輸送の拠点となるとともに、航空ネットワークの維持、背後圏経済活動の継続性確保において重要と考えられる航空輸送上重要な空港等について、必要な管制機能を確保するための庁舎等及び最低限必要となる基本施設等の耐震化等を行います。

また、沿岸部に位置し、津波襲来リスクがあると考えられる空港等において、津波対策を行います。

【空港施設の耐震化】

- ・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

【津波対策】

- ・津波襲来時の旅客等の人命保護や、緊急物資輸送拠点機能の確保のための検討を実施



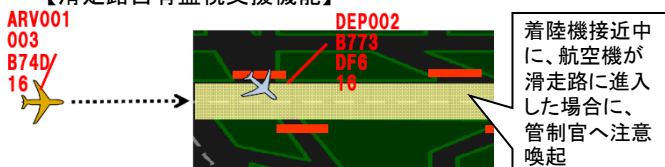
仙台空港への津波襲来状況

(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等を行います。

○滑走路誤進入対策

【滑走路占有監視支援機能】



【滑走路状態表示灯】



(3) 航空保安対策の向上

テロを巡る国際情勢は依然として厳しいことから、航空会社等による航空保安対策の確実な実施を確保するとともに、液体物の新たな検知技術などの先進技術の活用や実際に保安検査等に携わる人材育成にも取り組むことにより、航空保安の向上を推進します。

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



24年度予算額 152（169）億円

[うち復旧・復興対策分 27億円]

※（ ）内は前年度予算

3. 空港周辺地域との共生

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、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>

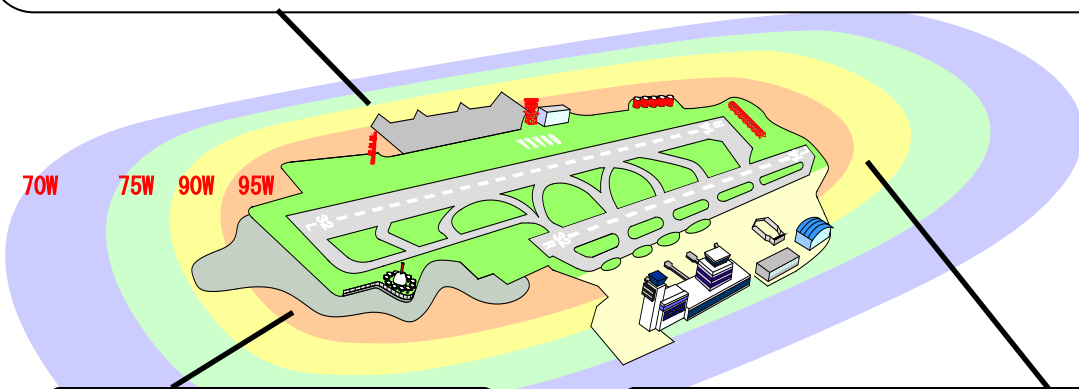
①教育施設等防音工事 等	4 (10) 億円
②住宅防音工事	6 (10) 億円
③空港周辺環境整備事業 (移転補償等、緩衝緑地帯整備)	25 (34) 億円
24年度予算額	35 (54) 億円

※ () 内は前年度予算

(注) 平成24年度中に予定されている関西国際空港・大阪国際空港の経営統合に伴い、経営統合後の大阪国際空港周辺の事業は新関西国際空港株式会社の自己財源で対応予定。

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



※ 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。

IV. 平成24年度航空局関係(非公共)予算総括表

(単位:百万円)

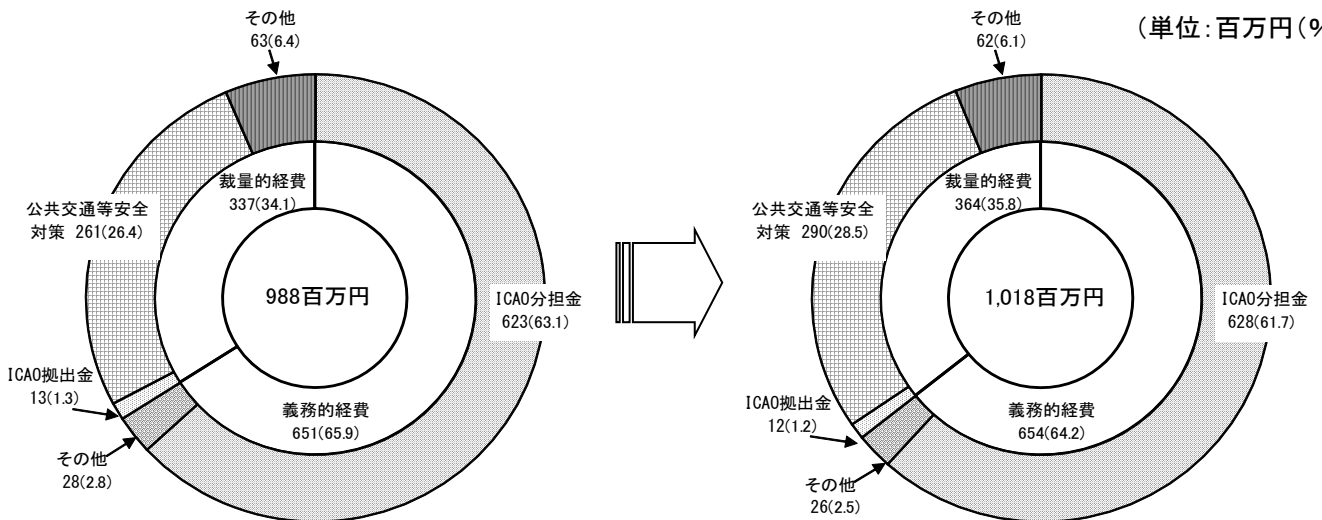
区 分	平成 23 年 度 予 算 額	平成 24 年 度 予 算 額	増▲減額	備 考
国土交通本省	882	913	31	
I C A O 経 費	636	640	4	
そ の 他 物 件 費	246	273	27	
地方航空局	1,955	2,007	52	
人 件 費	1,849	1,902	53	
物 件 費	106	105	▲ 1	
合 計	2,837	2,920	83	
人 件 費	1,849	1,902	53	
物 件 費	988	1,018	30	
義務的経費	651	654	3	
裁量的経費	337	364	27	

物件費の内訳

【23年度予算額】

【24年度予算額】

(単位:百万円(%))



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	平成 24 年 度 予 算 額	増▲減額	備 考
(独)航空大学校関係経費	2,377	2,206	▲ 171	
運営費交付金	2,304	2,074	▲ 230	
施設整備費補助金	73	132	59	
(独)電子航法研究所関係経費	1,598	1,490	▲ 108	
運営費交付金	1,499	1,451	▲ 48	
施設整備費補助金	99	39	▲ 60	
合 計	3,975	3,696	▲ 279	

航空局（非公共）予算の主要事項

国際民間航空機関(ICAO)分担金・拠出金

24年度予算額 640(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

24年度予算額 70(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

国際的に外国航空機の安全性の監視が求められる中、我が国への外国企業の乗り入れが増加しており、これらの安全対策を強化するため、ランプインスペクションの拡充・強化等を実施

予防的な安全対策の実施

航空安全情報管理・提供システムにより収集した、航空会社からの航空安全情報の分析・活用を実施

国産旅客機の開発に伴う安全性審査

24年度予算額 85(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審査手法を確立し、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。



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

- ▶ 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

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

申請 事業化決定

試作機製造開始

初飛行

型式証明

引渡し→就航

H19 H20 H21 H22 H23 H24 H25 H26

図面・解析書の審査

飛行試験

部品・装備品の試験

マニュアル類の設定

地上試験・製造過程審査等

事故・不具合対応等、型式証明後も継続した取り組みが必要

【関連事項】

離島の航空輸送等の確保

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や航空旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援することとします。

〈事業の概要〉

○ 離島航空路の運航支援（地域公共交通確保維持事業）

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、離島住民の移動環境改善の取組みを支援します。

○ 航空旅客ターミナルのバリアフリー化等支援（地域公共交通バリア解消促進等事業）

公共交通機関における高齢者・障害者等の移動に係る利便性及び安全性の向上を図るため、航空旅客ターミナル施設の移動等円滑化及びバリア解消に資する待合・乗継環境の向上のための整備を支援します。

『地域公共交通確保維持改善事業』

24年度予算額（一般会計）332（305）億円の内数

〔うち復興分（復興庁計上分）26億円〕

※（ ）内は前年度予算額

『地域公共交通確保維持改善事業』

～生活交通サバイバル戦略～

24年度予算額 332億円

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^(注)、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

： 地域をまたがる幹線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

： 幹線バス交通等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

○ 東日本大震災被災地域における幹線バス交通ネットワーク等の確保・維持の取組について、特例措置により支援^(※)

^(注) 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
・ 東日本大震災被災地域における地域内の生活交通の確保・維持のあり方について、特例措置により支援^(※)

^(※) 東日本大震災の被災地域におけるバス交通等生活交通の確保・維持のため、復旧・復興対策に係る経費として、復興庁に計上される26億円を含む。

【平成24年度航空局税制改正結果一覧】

新関西国際空港株式会社及び関空土地保有会社に係る諸税の特例措置【拡充等】
(法人税・登録免許税・法人事業税・固定資産税・不動産取得税等)

○空港運営事業の承継に伴う税制

【法人税】

・関空土地保有会社が、各事業年度において、関空土地保有会社の所得のうち新関西国際空港株式会社との所得の合算の1/5を超える金額等を上限として、将来の整備支出に備えて準備金として積み立てた場合、当該積立額を土地保有会社の所得に損金算入する。

【法人事業税】

・新関西国際空港株式会社及び関空土地保有会社に係る資本割の課税標準について2年間資本金等の額に5/6を乗じた額を控除する。

【固定資産税・都市計画税】

・新関西国際空港株式会社及び関空土地保有会社が基本施設、航空保安施設等の用に供するために保有する固定資産について課税標準を1/2に軽減する。

○環境対策事業の実施に伴う税制

【法人税・所得税】

・新関西国際空港株式会社から環境対策事業のために助成金(国庫補助金とみなす)を交付された個人又は法人(学校法人等)がその交付の目的に適合した固定資産の取得又は改良に充てた金額について総収入金額不算入又は損金算入する。

【登録免許税】

・新関西国際空港株式会社が環境対策事業の用に供するために、最長平成25年度末までに取得(売買契約)した土地について、その後2年以内の所有権移転登記を非課税とする。

【不動産取得税】

・新関西国際空港株式会社が環境対策事業の用に供するために取得する土地に係る不動産取得税について非課税とする。

【固定資産税・都市計画税】

・新関西国際空港株式会社が環境対策事業の用に供するために保有する固定資産について課税標準を1/2に軽減する。

成田国際空港株式会社が事業の用に供する固定資産に係る特例措置【延長】
(固定資産税・都市計画税)

- ・成田国際空港株式会社が基本施設、航空保安施設の用に供するために保有する固定資産について課税標準の軽減率を4/5(現行3/4)にした上で、特例措置の適用期限を2年間延長する。

(平成25年度まで)

国内線に就航する航空機に係る特例措置【延長】 (固定資産税)

- ・国内線航空機に係る課税標準の特例措置の適用期限を2年間延長する。

(平成25年度まで)

【内容】

最大離陸重量 200トン以上:最初の3年間 2/3に軽減

最大離陸重量 200トン未満:最初の5年間 2/5に軽減※

※ただし、地方路線就航時間割合が2/3以上に限る。(2/3未満は200トン以上と同率を適用)

沖縄路線航空機に積み込まれる航空機燃料に係る航空機燃料税の軽減措置【延長】
(航空機燃料税)

- ・沖縄路線航空機に積み込まれる航空機燃料に係る航空機燃料税の特例措置(現行9,000円/kℓ(本則特例の1/2))の適用期限を2年間延長する。

(平成25年度まで)

(参考)

本則 26,000円/kℓ → 18,000円/kℓ (平成23年度～平成25年度)

離島路線 19,500円/kℓ → 13,500円/kℓ (平成23年度～平成25年度)

沖縄路線 13,000円/kℓ → 9,000円/kℓ (平成23年度～平成25年度)

※沖縄路線の特例対象として、本土—宮古島、石垣島、久米島が追加されることとなった。

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26年度まで)

新関西国際空港株式会社について

新関西国際空港株式会社は、「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律」（平成二十三年五月二十五日法律第五十四号）に基づき、平成二十四年七月より関西国際空港及び大阪国際空港の運営を行うこととなる。同会社は、関西国際空港の整備に要した費用に係る債務の早期の確実な返済を図るため、可能な限り速やかに（早ければ平成二十六年度にも）公共施設等運営権の設定（いわゆるコンセッション方式）によるPFI事業）を実施することとしている。これに向け、その事業価値の向上を図ることが重要である。以上から、以下の措置を講ずる。

一、両空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する基本方針の策定に当たっては、新関西国際空港株式会社の事業価値の向上のため、民間の経営判断を尊重した経営資源の活用が行えるよう最大限配慮する。また、両空港のコンセッションが我が国に類を見ない事業であることに十分配慮し、その早期の実現に向けた新たな経営体制の整備を図る。

二、新関西国際空港株式会社については、経営統合による効率化を最大限図ることとし、特に、組織・人員の削減、経費の節約に向けた取組を着実に実行する。

三、補給金については、以下の考え方により対応する。

- (一) コンセッションを実施するまでの間、引き続き毎年度の予算の範囲内において必要最小限度の補給金を措置する。
- (二) 統合効果を最大限発揮することにより、補給金の額を段階的に相当程度縮減し、補給金依存体質からの脱却を図る。
- (三) 平成二十四年度の補給金については、二期工事竣工に伴う諸事情に配慮したものとするが、これは統合初年度である当該年度に限った取扱いとする。

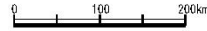
平成二十三年十二月二十一日

財務大臣 安住 淳

国土交通大臣 前田 武志

空港分布図

平成23年12月1日現在



種別	供用	未供用
A 拠点空港	28	0
① 会社管理空港 ■	3	0
② 国管理空港 ●	20	0
③ 特定地方管理空港 ○	5	0
B 地方管理空港 ▲	54	1
C その他の空港 ★	9	0
D 共用空港 ☆	7	1
合計	98	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 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○印は供用中の会社管理空港、国管理空港及び共用空港を示す。

・図中の()印は現在整備中であることを示す。

