

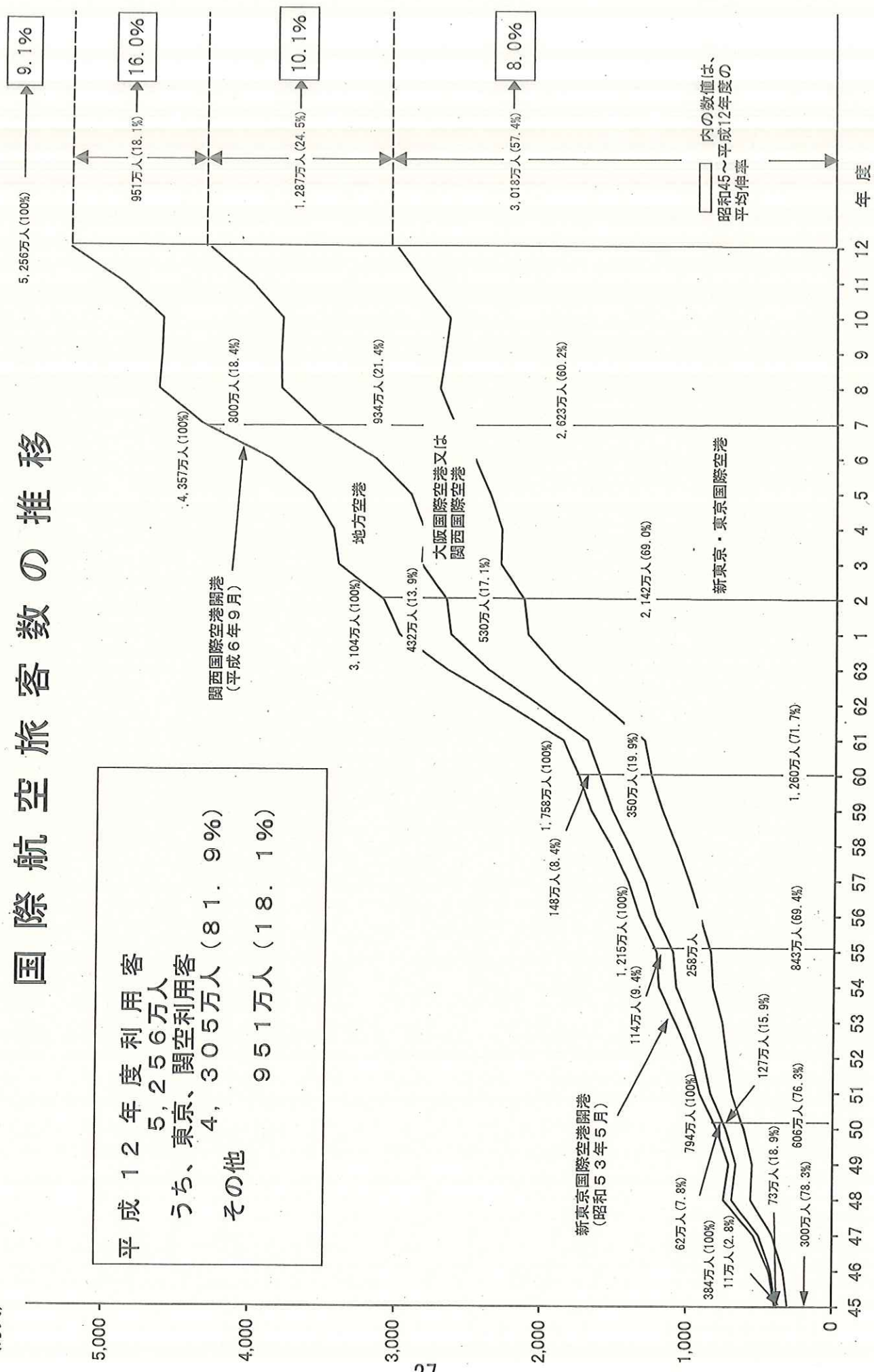


參考資料

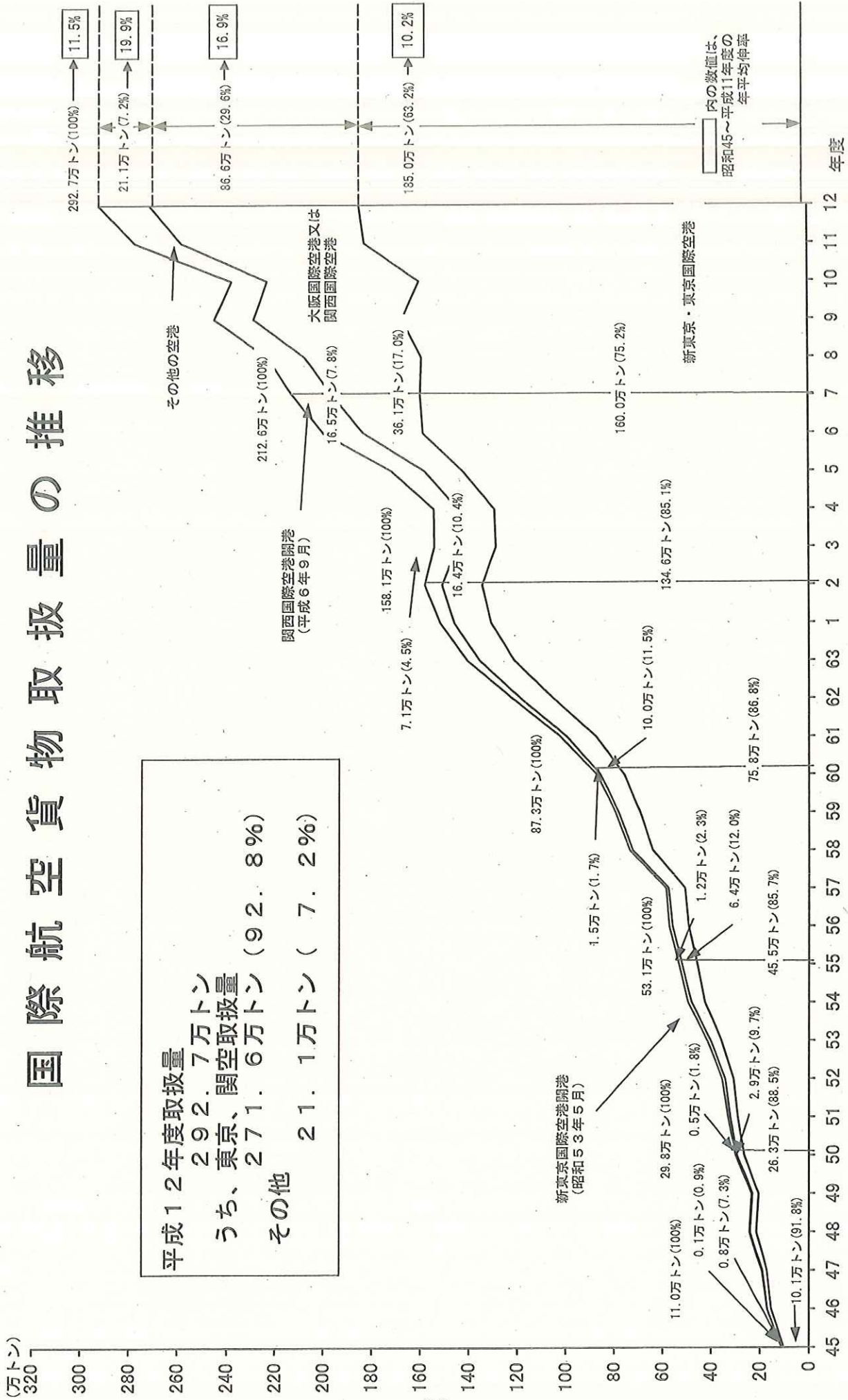
(万人)

国際航空旅客数の推移

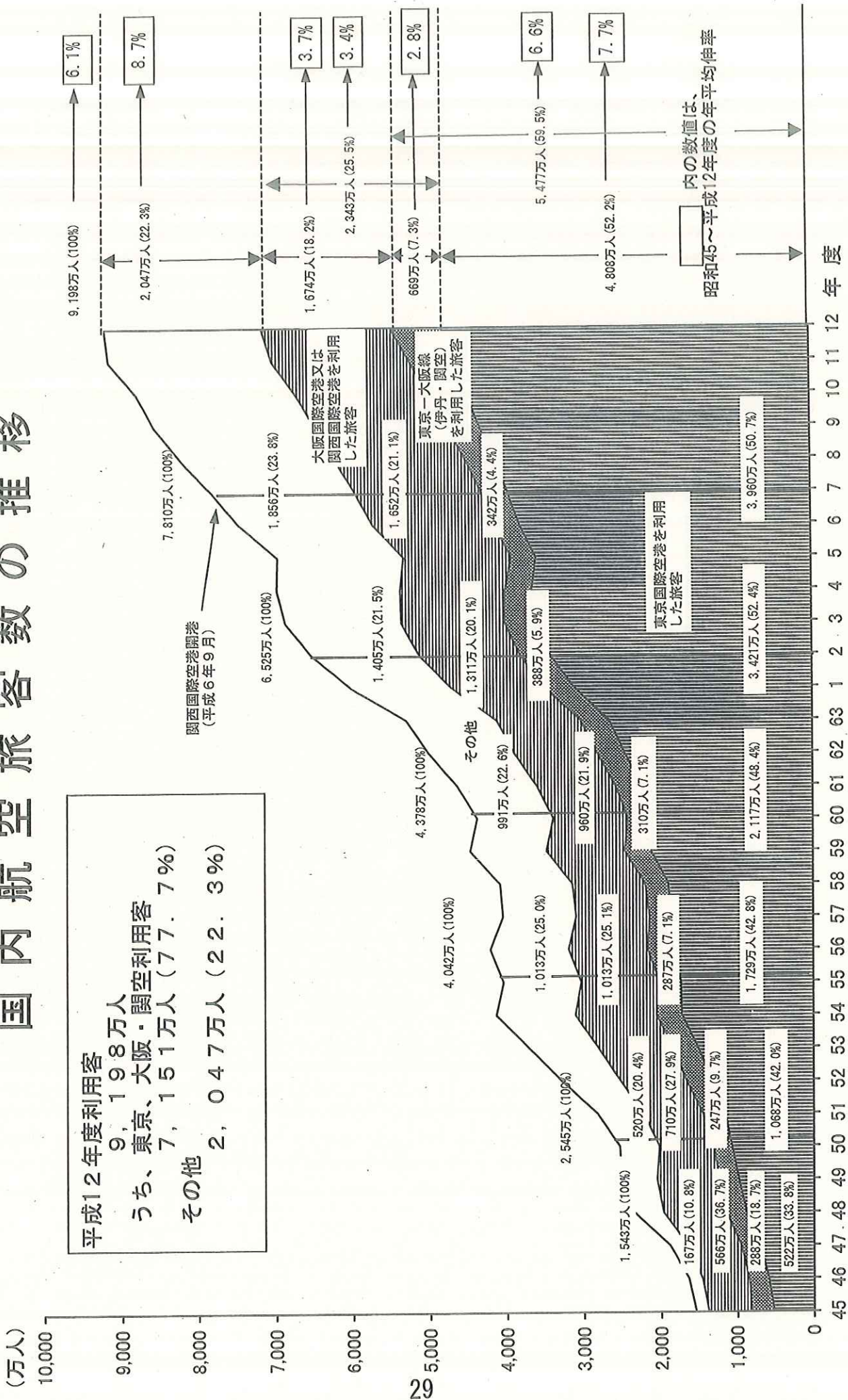
平成12年度利用客
 5,256万人
 うち、東京、関西利用客 (81.9%)
 その他 951万人 (18.1%)



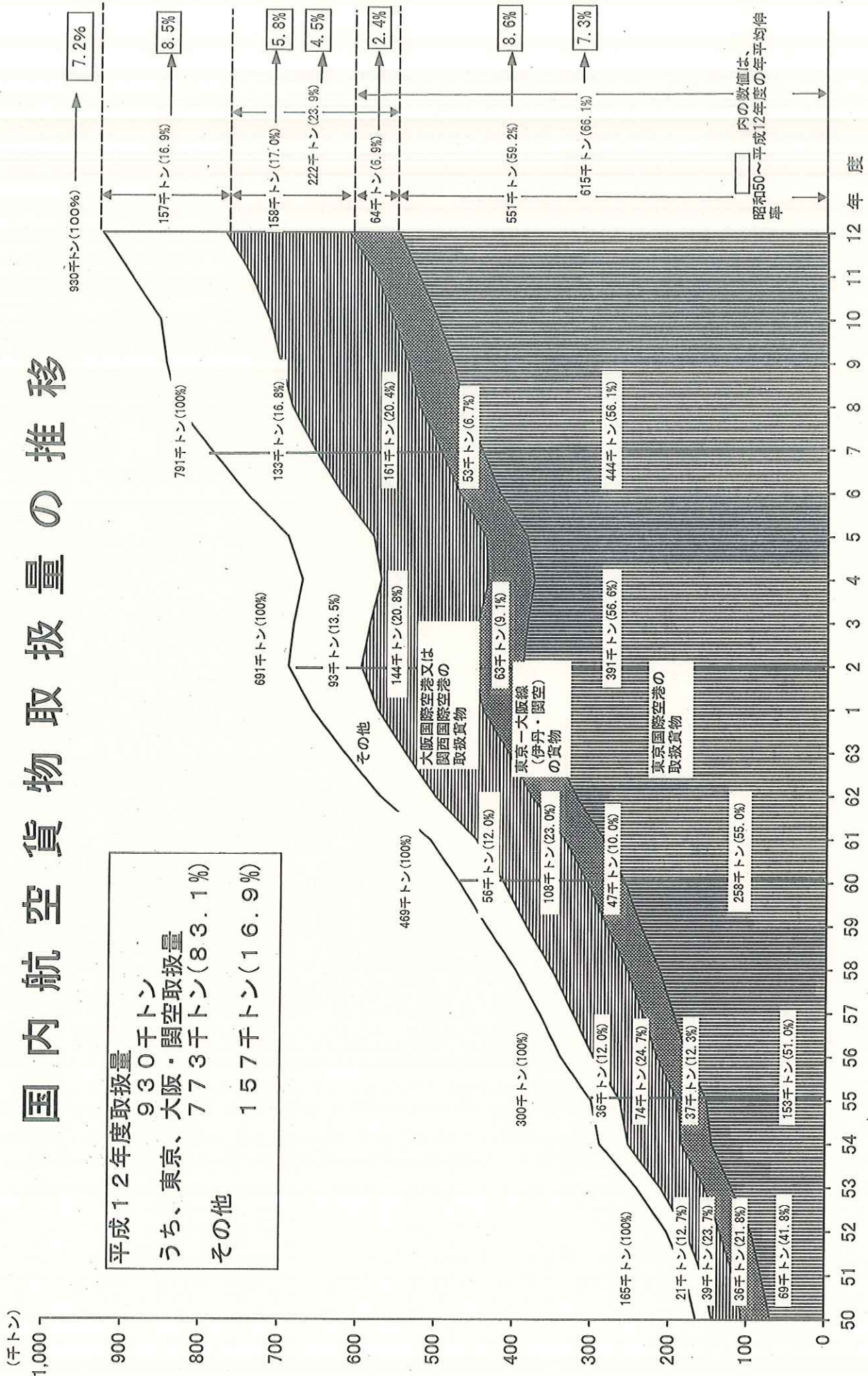
国際航空貨物取扱量の推移



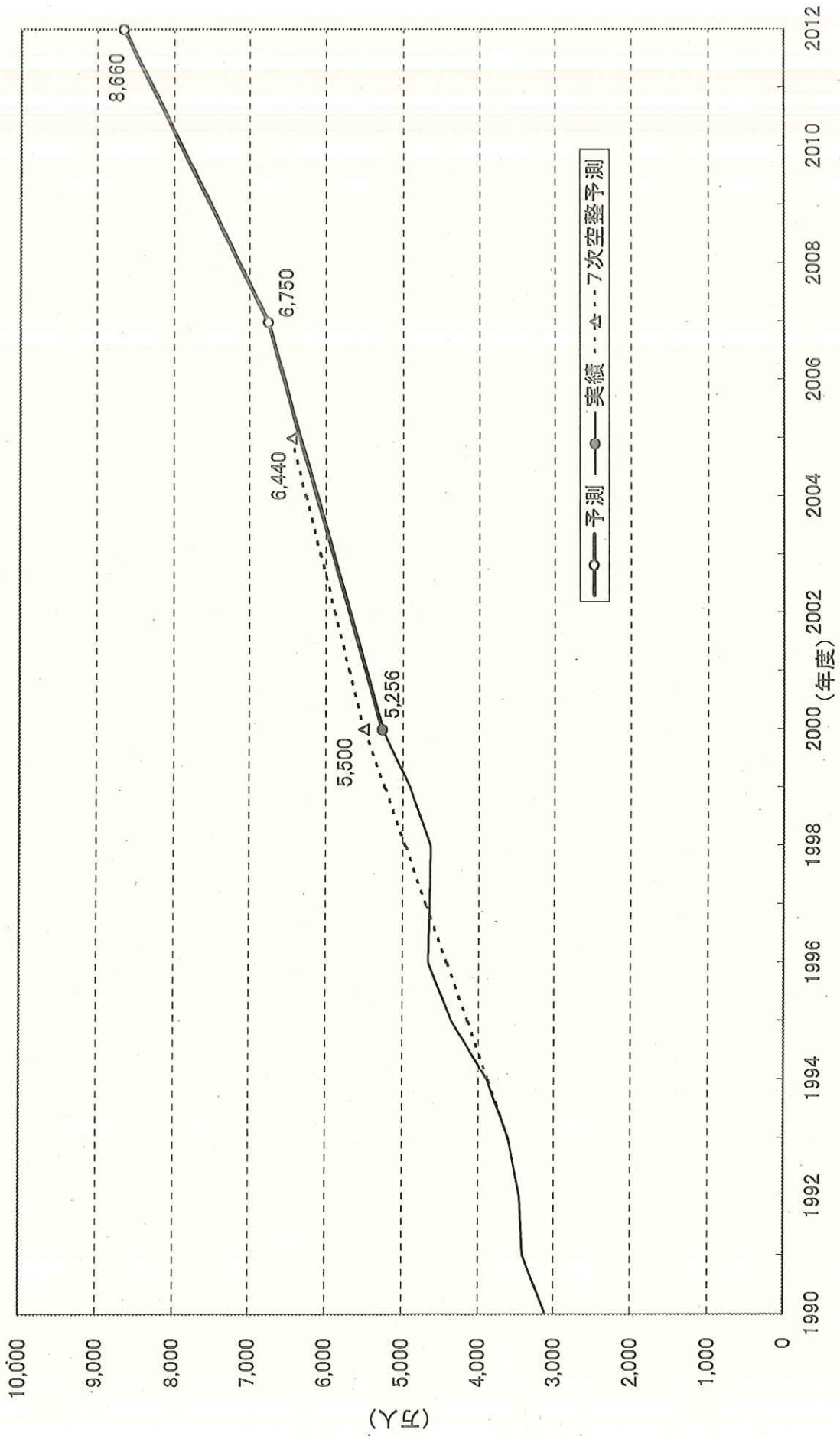
国内航空旅客数の推移



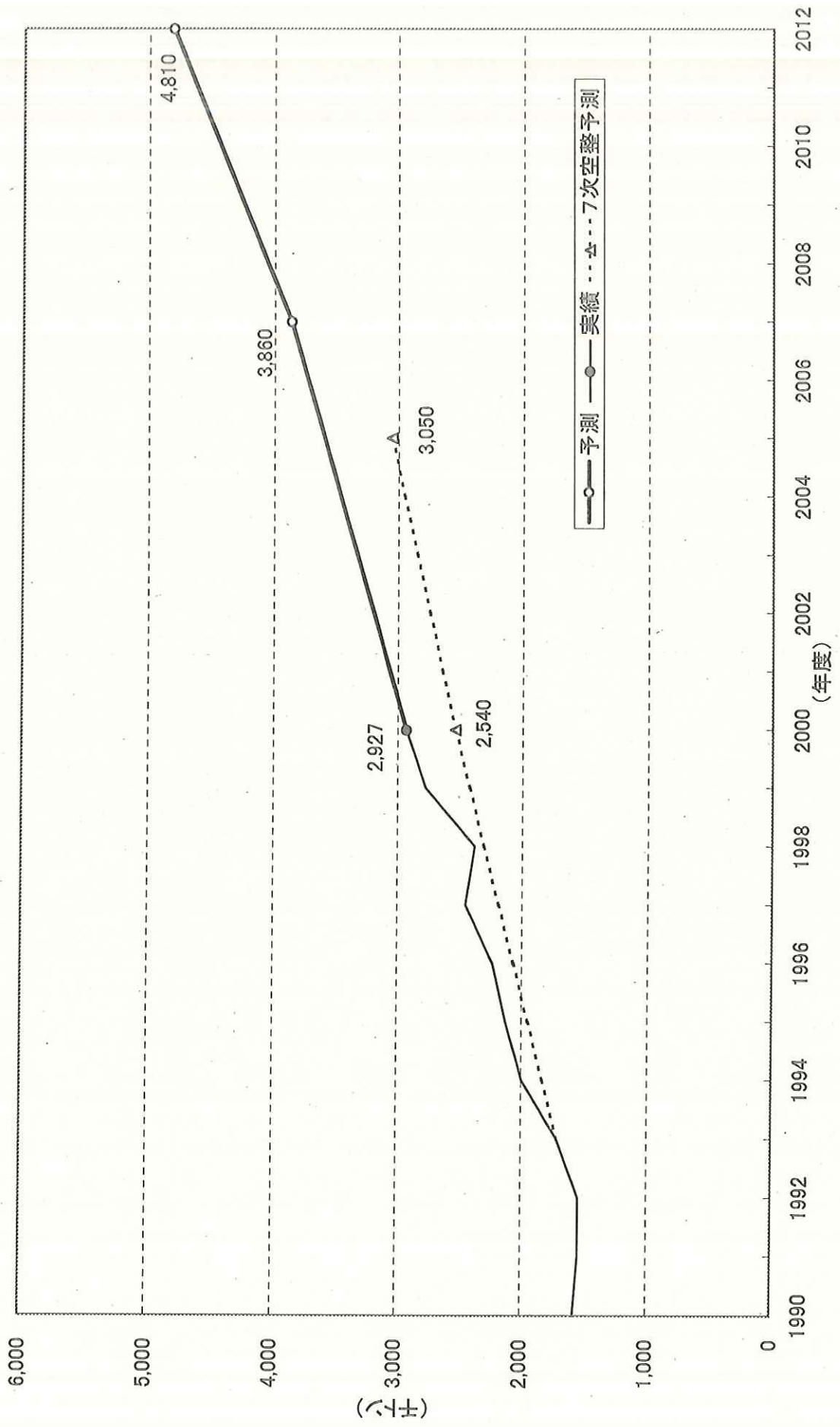
国内航空貨物取扱量の推移



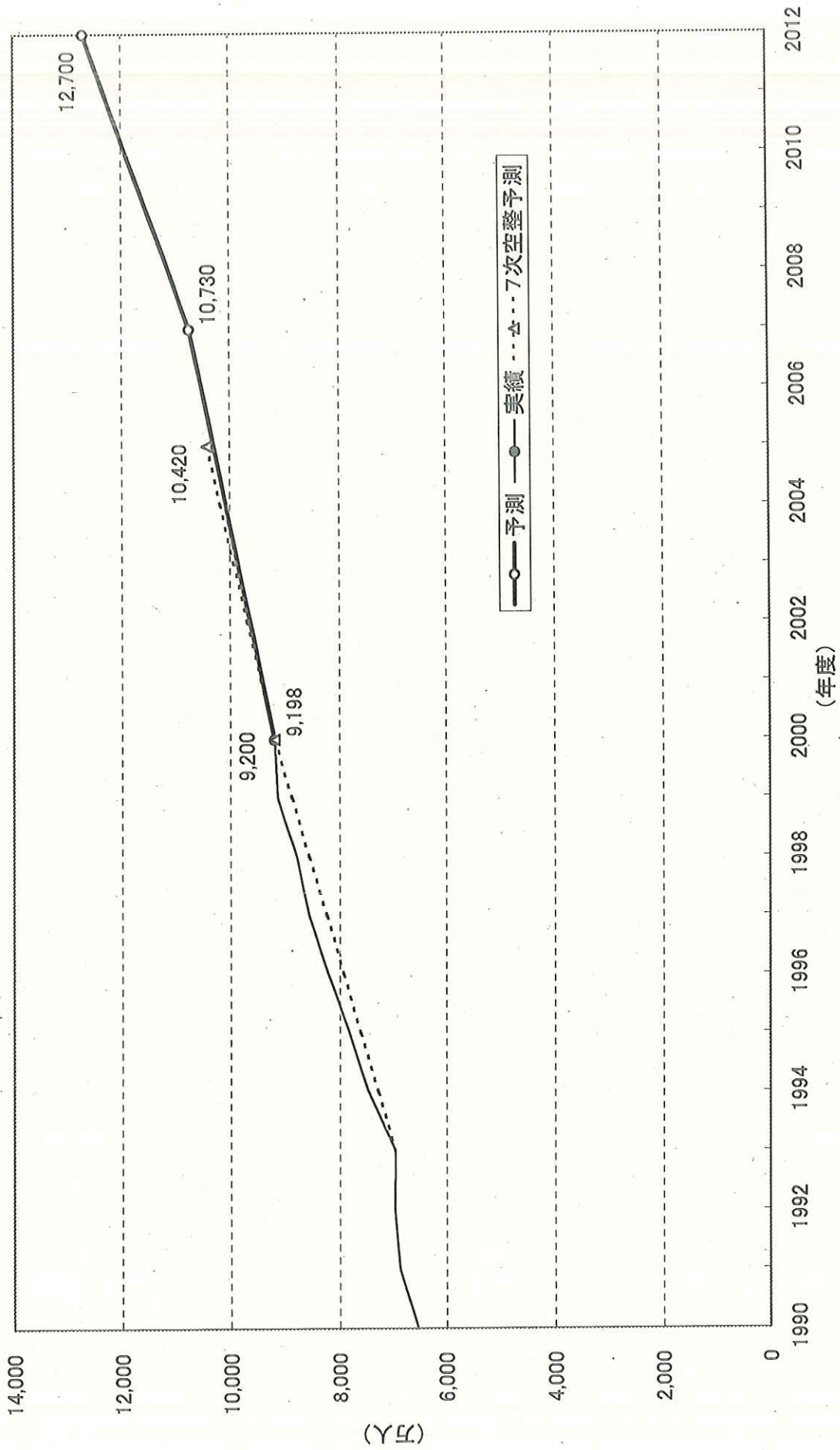
国際航空旅客輸送量予測



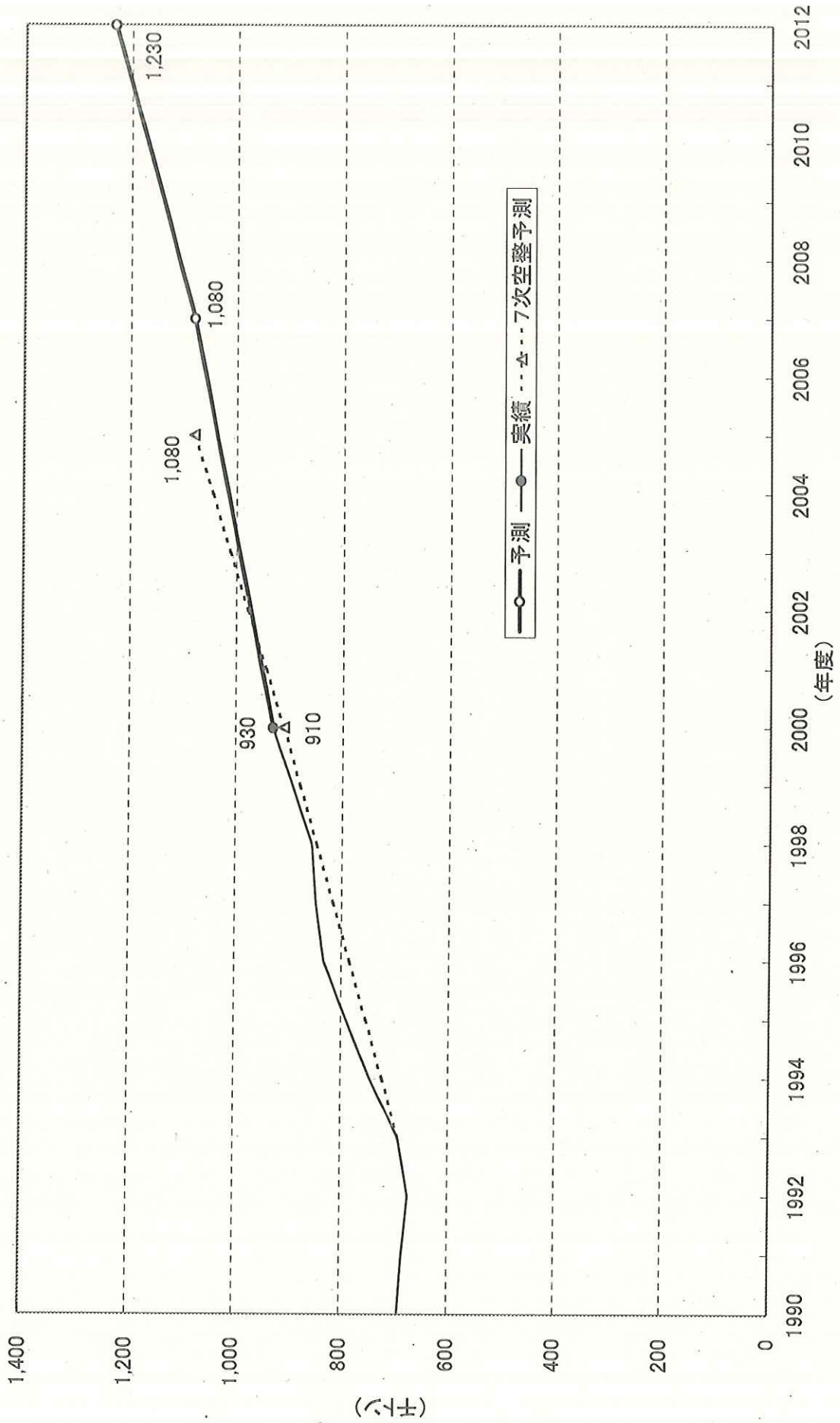
国際航空貨物輸送量予測



国内航空旅客輸送量予測



国内航空貨物輸送量予測



大都市圏における拠点空港の整備

大都市圏の国際競争力を高め、我が国経済の牽引役とするため、大都市圏の拠点空港である新東京国際空港は引き続き本来の2,500mの平行滑走路等の整備に努め、東京国際空港は平成16年度以降の再拡張事業の着工に備えて必要な調査を先行実施するとともに、関西国際空港(2期事業)及び中部国際空港の整備を着実に推進します。

また、成田新高速鉄道アクセスの整備等により、国際的に見て遜色のない水準の空港アクセスの実現を図ります。

● 中部国際空港

- ・滑走路(3500m)
- ・2005年開港予定
- ・年間発着回数13万回を目標に整備

● 新東京国際空港(成田)

- ・平行滑走路(2500m)等
なお、暫定平行滑走路(2180m)は2002年4月供用
- ・年間処理能力(発着回数)
約13.5万回→約20万回→約22万回
(暫定供用前) (現状) (注)

(注) 円卓会議の結論として平行滑走路の供用開始時における飛行回数は20万回を限度として、その後回数増加は地元と協議することとなっている。

● 東京国際空港(羽田)

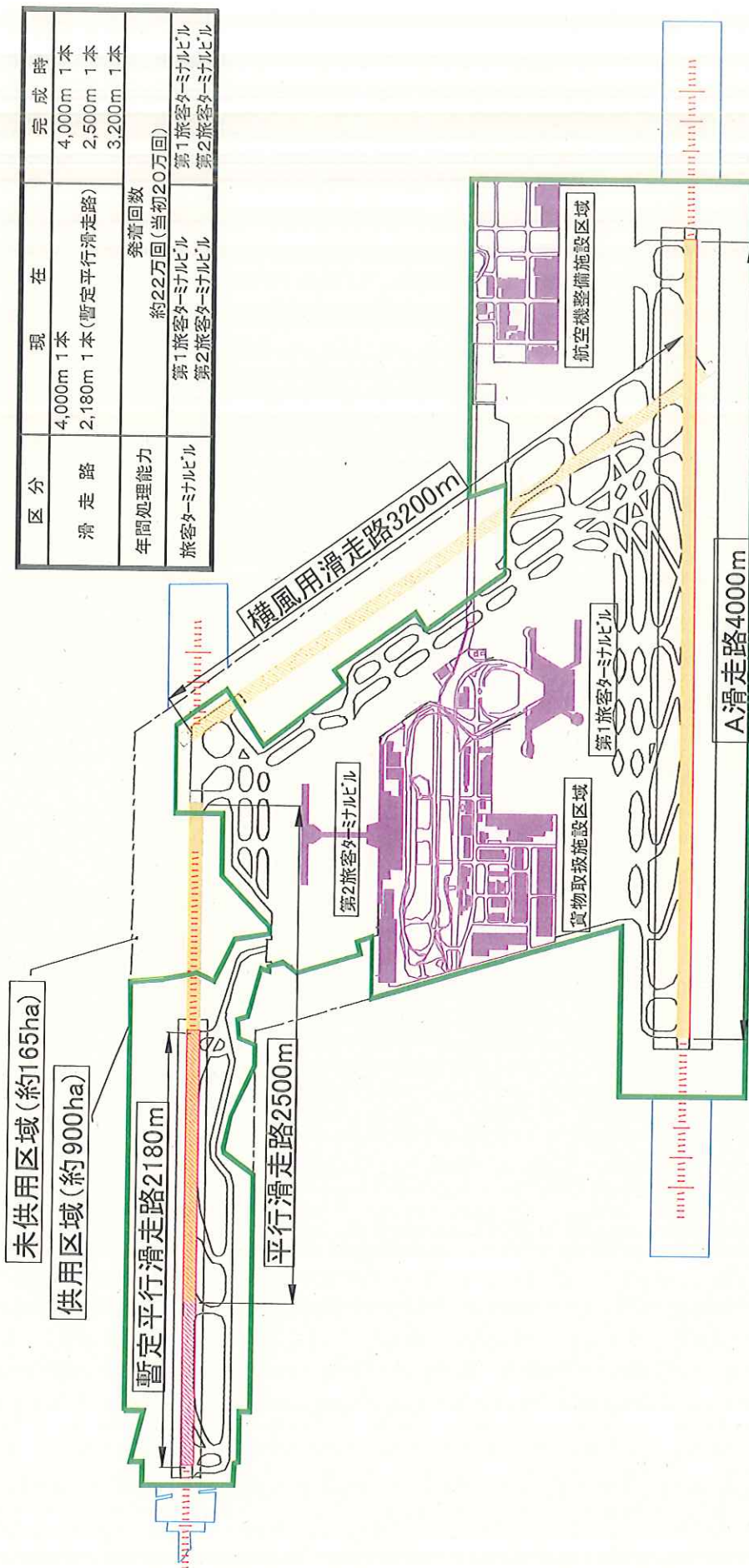
- 沖合展開
 - ・東旅客ターミナル等の整備(2004年後半供用予定)
 - ・ターミナルビルから直接航空機へ乗降できる割合
約6割→約9割
- 再拡張事業
 - ・新設滑走路(2500m)
 - ・年間処理能力(発着回数)
約27.5万回→約40.7万回
 - ・発着容量が1.5倍に増加
都市再生、地域の活性化等

● 関西国際空港(2期事業)

- ・平行滑走路(4000m)
- ・年間処理能力(発着回数)
約16万回→約23万回
(1期) (2期完成時)



成田空港の施設計画



区分	現在	完成時
滑走路	4,000m 1本	4,000m 1本
	2,180m 1本(暫定平行滑走路)	2,500m 1本
年間処理能力	発着回数 約22万回(当初20万回)	
	旅客ターミナルビル	第1旅客ターミナルビル 第2旅客ターミナルビル

本来の2,500mの平行滑走路の早期完成を目指して、地権者との話し合いの努力を続けつつ、暫定的措置として2002年初夏のサッカーワールドカップ開催に間に合うように2,180mの滑走路整備を実施。平成13年10月完成。平成14年4月18日供用開始。

羽田空港再拡張案



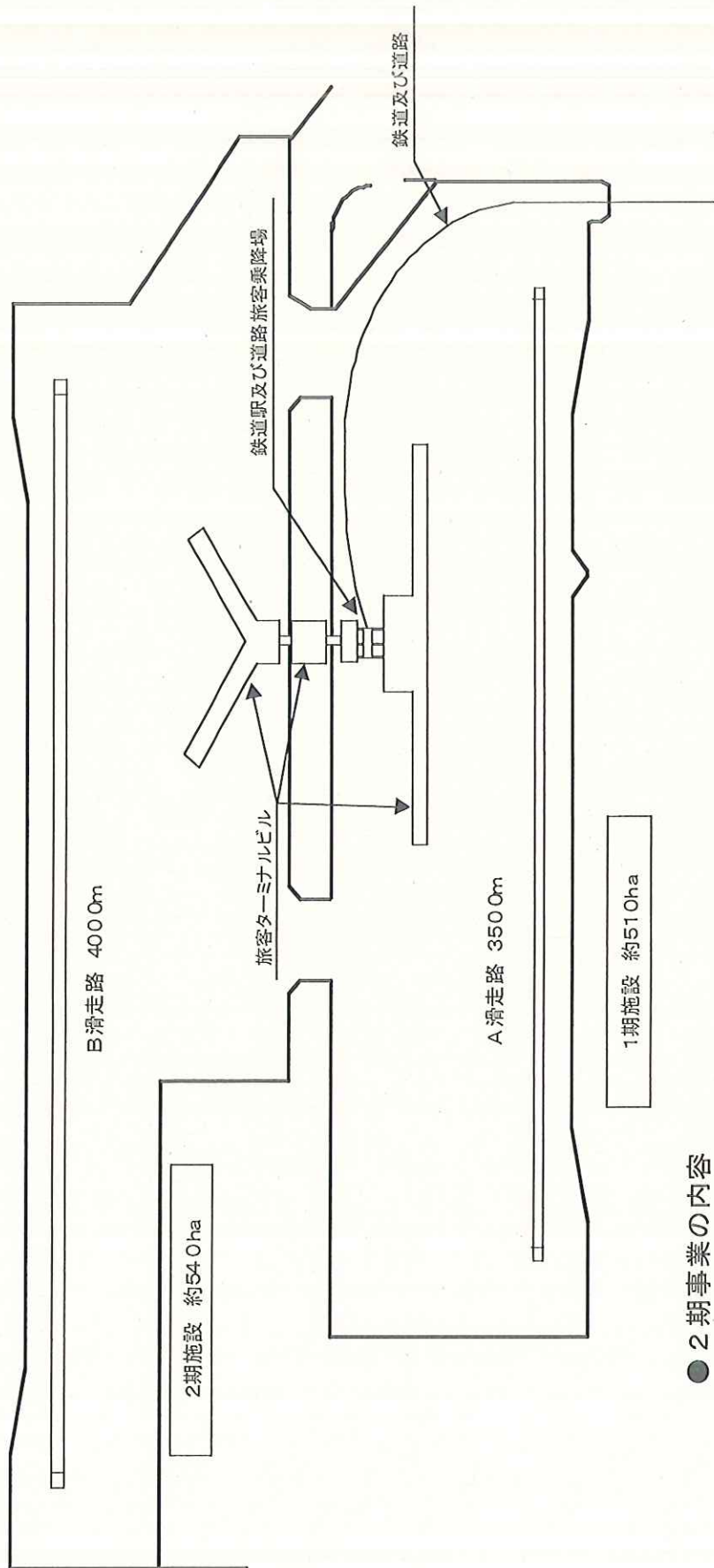
新設滑走路の位置：現空港の南(C滑走路南端～新設滑走路中心までの距離1750m)
B滑走路と平行
 長さ：2500m

滑走路以外の施設(検討中)：連絡誘導路、エプロン、航空保安施設、ターミナル施設、アクセス等

処理容量：年間27.5万回 ⇒ 年間**40.7万回**に増加(約**1.5倍**)

平成14年度予算：首都圏第3空港調査(羽田再拡張ほか) 13億円

関西国際空港 2期事業概要

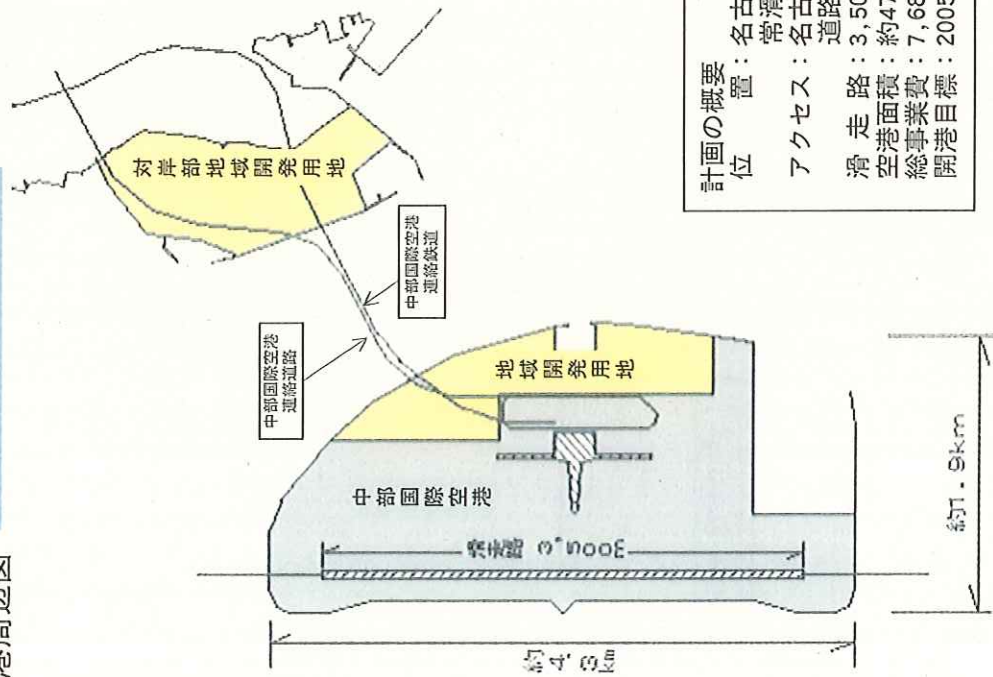


● 2期事業の内容

1. 整備内容 2期平行滑走路供用開始時には、必要最小限度の施設のみの整備に留め、残りの事業は、開港後、需要に応じて段階的に整備。
2. 埋立面積 約540ha (用地造成の一部は、2007年以降段階的に実施)
3. 事業費 約1兆4,200億円 (うち2007年までの事業費 約1兆1,100億円)
(当初の事業費 1兆5,600億円を削減)

中部国際空港の概要

○空港周辺図



○空港位置図

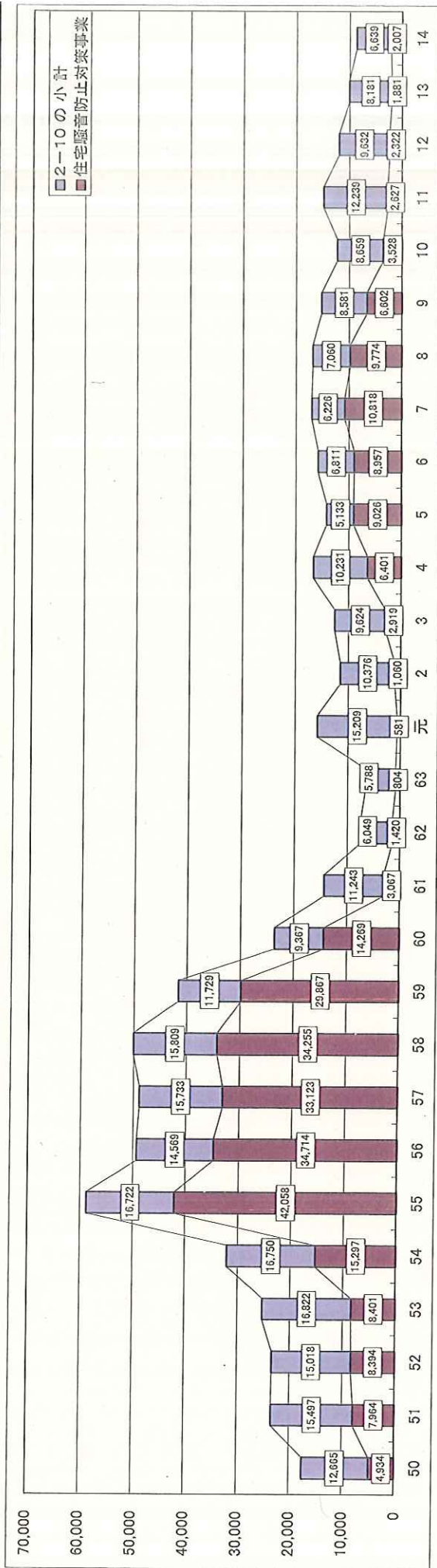


計画の概要
位置：名古屋の南概ね35kmの常滑沖海上
アクセス：名古屋都心から鉄道、道路とも30分程度
滑走路：3,500m 1本
空港面積：約470ha
総事業費：7,680億円
開港目標：2005年3月

航空機騒音対策事業（国費）・実績ベース 大阪国際空港

(単位:百万円)

区分/年度	42-49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	元	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	合計
1 住宅騒音防止対策事業	412	4,934	7,964	8,394	8,401	15,297	42,058	34,714	33,123	34,255	29,867	14,269	3,067	1,420	804	581	1,060	2,919	6,401	9,026	8,957	10,318	9,774	6,602	3,528	2,627	2,322	1,881	2,007	307,492
2 移転補償等事業費	8,789	7,663	10,836	9,939	10,042	10,471	9,909	7,056	8,660	7,162	7,402	4,699	5,068	2,631	3,245	12,830	6,232	2,186	1,065	316	896	371	209	682	772	1,023	1,424	426	400	142,354
3 教育施設等防音工事	14,596	4,436	4,039	3,966	5,037	4,906	5,348	6,399	6,056	7,742	3,457	2,936	2,932	481	826	645	484	807	881	705	596	787	591	540	454	912	654	485	448	82,156
4 緩衝緑地帯等整備事業			11	133	265	131	149	206	107	162	84	27	674	1,944	891	874	2,685	5,778	7,497	4,591	4,185	5,460	6,221	6,494	9,232	6,590	6,429	4,575	78,656	
5 空港周辺整備機構	2,674	359	278	614	247	579	400	222	156	90	0.5	0.2	0.1	85	38	75	31	106	0.3	46	7	115	45	375	119	12	142	73	293	7,182
6 周辺環境基盤施設整備					842	251	399	144	194	84	85	104	82	144	29	47	221	27	63	77	52	48	28	52	80	324	91	43	154	3,665
7 地方空港環境対策費																													0	
8 テレビ受信障害対策	205	207	333	366	389	412	517	542	580	569	700	719	748	764	759	735	718	715	711	724	662	714	721	725	733	729	725	719	760	17,981
9 生保世帯空調稼働費																3	5	5	4	4	7	6	6	6	7	7	6	6	9	81
10 国家公務員宿舎防音工事												882	1,739																2,821	
2-10の小計	26,234	12,665	15,497	15,018	16,822	16,750	16,722	14,569	15,733	15,809	11,729	9,367	11,243	6,049	5,788	15,209	10,376	9,624	10,231	5,133	6,811	6,226	7,060	8,581	8,659	12,239	9,632	8,181	6,639	334,596
合計	26,646	17,599	23,461	23,412	25,223	32,047	58,780	49,283	48,856	50,064	41,596	23,636	14,310	7,469	6,592	15,790	11,436	12,943	16,632	14,159	15,768	17,044	16,834	15,163	12,187	14,866	11,954	10,062	8,646	642,078



※14年度は予算額

道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について（抄）

平成14年12月17日
閣議決定

道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関のあり方については、特殊法人等整理合理化計画（平成13年12月19日 閣議決定）に従い、それぞれ道路関係四公団民営化推進委員会、国土交通省、経済財政諮問会議において検討され、今般その結果がとりまとめられたところであるが、今後の対応については下記の方針によることとする。

記

1 道路関係四公団（略）

2 国際拠点空港

政府は、それぞれの空港が創意工夫を活かせるような自立的な経営環境を整えるとともに、経営の一層の効率化、経営の透明性の向上、利用者サービスの向上等を推進することとし、その経営形態については、それぞれ以下のとおり単独で民営化を進める。

- (1) 新東京国際空港公団については、完全民営化に向けて、平成16年度に全額国出資の特殊会社にするとし、そのための法律案を次期通常国会に提出する。
- (2) 関西国際空港株式会社については、現在の特殊会社としての経営形態を維持しつつ、将来の完全民営化に向けて、安定的な経営基盤を確立するため、経営改善を進め、有利子債務の確実な償還を期すとともに、当面の資金調達の円滑化を図ることとする。

3 政策金融機関（略）

国際拠点空港の民営化について

1. 基本方針

国際拠点空港は、それぞれ単独で民営化

【新東京国際空港公団】

- ・ 完全民営化に向けて、平成16年度に一体として特殊会社化。そのための法案を、次期通常国会に提出。

【関西国際空港株式会社】

- ・ 現在の経営形態を維持しつつ、将来の完全民営化に向けて、経営改善につながる条件整備を実施。

【中部国際空港株式会社】

- ・ 2005年の供用開始に向け、現在の経営形態のまま事業を推進。
- ・ 供用開始後、経営状況を見つつ、完全民営化に向けて検討。

2. 国際拠点空港における国の役割・責任

①現在進められている空港整備については、引き続き着実に推進。

- ・ 成田空港…全額国出資の特殊会社の下で、平行滑走路2,500m化等を推進。
- ・ 関西空港…2期事業を推進するため、出資等を継続。
- ・ 中部空港…2005年の供用開始に向け、出資等を継続。

②大規模災害の復旧に当たっては、国が適切な支援を実施。

③緊急時については、現行法での対応が可能。

④成田の環境対策・共生策

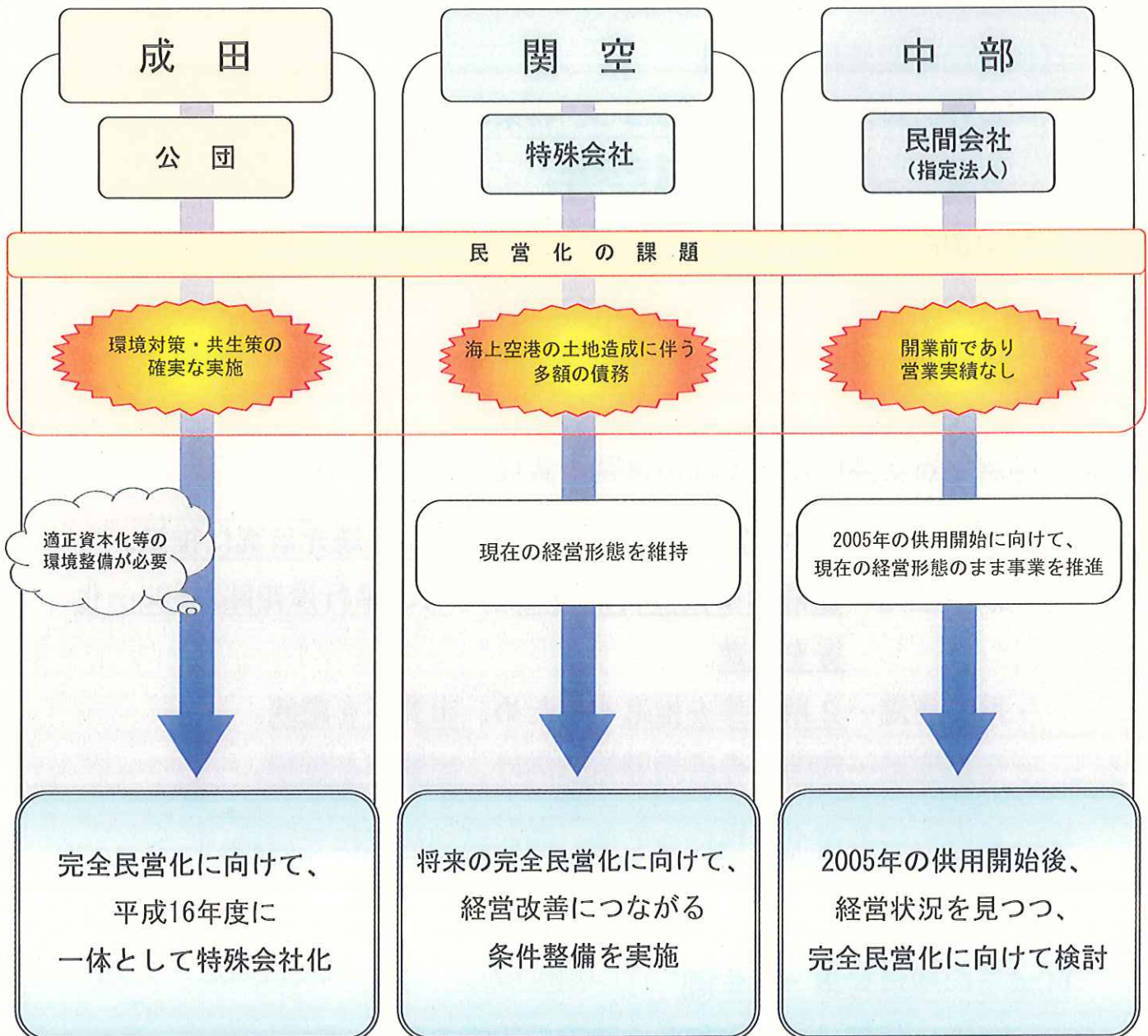
- ・ 法令に位置付け、適切かつ確実な実施を確保。

国際拠点空港の民営化について

前提条件

ゲートウェイたる国際拠点空港の整備
災害復旧への対応等については、適切に対応

民営化までの設計図



次世代航空保安システム導入の考え方

次世代システム導入のインセンティブ

- ◆ (背景) 世界経済のグローバル化
- ◆ 時間価値の増大
- ◆ 国際間の人・物の流通促進
- ◆ 特にアジア・太平洋地域の経済成長



アジア・太平洋地域の航空交通量は今後も着実に増大

(需要予測)

北太平洋：2010年には1992年の約3倍



安全性を確保しつつ増大する航空交通需要に対処することが必要

現行システムの限界

- 電波覆域による限界
- 現行のレーダー、VOR/DME等、VHFによる対空通信施設
 - (1) 到達距離が短い (370Km~460Km)
 - (2) 山岳等障害物の影となる領域には電波が到達しない
- 現行HF通信 (洋上航空機との間の遠距離の通信に使用)
 - (1) 電離層の状況によっては通信の設定が不確実
 - (2) 音声品質が劣っている 等



我が国の飛行情報区 (FIR) 内のすべての空域にわたって同一水準のサービスの提供することは困難

- 音声通信による限界
 - (1) 交通量の増大により、管制官やパイロットの通信負担が増大。
 - (2) 言い間違い、聞き間違い等のミスの発生の恐れ
- レーダーシステム上の限界
 - (1) 高密度空域における二次監視レーダー (SSR) の識別能力の低下



増大する航空交通を的確に処理する上で問題

次世代システムの目的

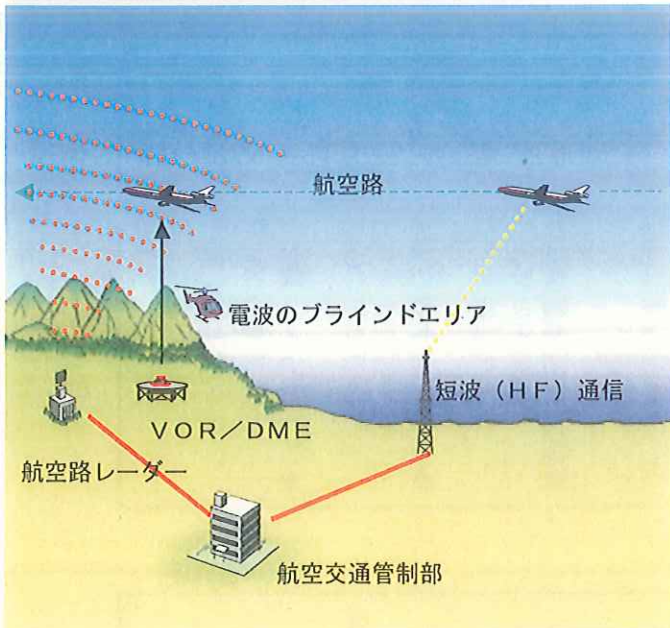
人工衛星やデータリンク等を活用し、現行システムの限界を克服し、かつ、我が国の航空交通の実態に適合した効率的な次世代システムを構築

＜次世代システムの目標＞

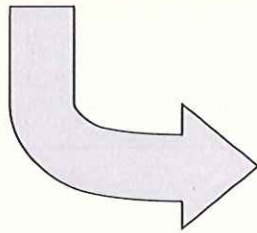
- ◆ **航空交通の安全性の向上**
 - ・ 電波覆域の限界の克服
 - ・ 音声通信の問題点の解消等
- ◆ **効率的な航空交通の形成**
 - ・ 柔軟な飛行ルートの設定
 - ・ 運航上最適な飛行ルート、設定高度の実現等
- ◆ **航空交通容量の拡大**
 - ・ 管制間隔の短縮
 - ・ 最適な空域管理の実施等
- ◆ **効率的な航空保安システムの形成**
 - ・ 管制官の作業能率向上
 - ・ 費用対効果の改善等
- ◆ **パイロット・管制官のワークロードの軽減**
 - ・ 位置通報の自動化
 - ・ 位置の把握、航空情報入手

CNS/ATMシステムの概要

現行システム



* VOR/DME
超短波を利用した無線航行援助施設



CNS/ATM

新しい通信 (C)、航法 (N)、監視 (S) による
航空交通管理 (Air Traffic Management)

通信 Communication

○品質のよくない現行の短波 (HF) 通信に代えて高品質な音声・データ通信ができます。

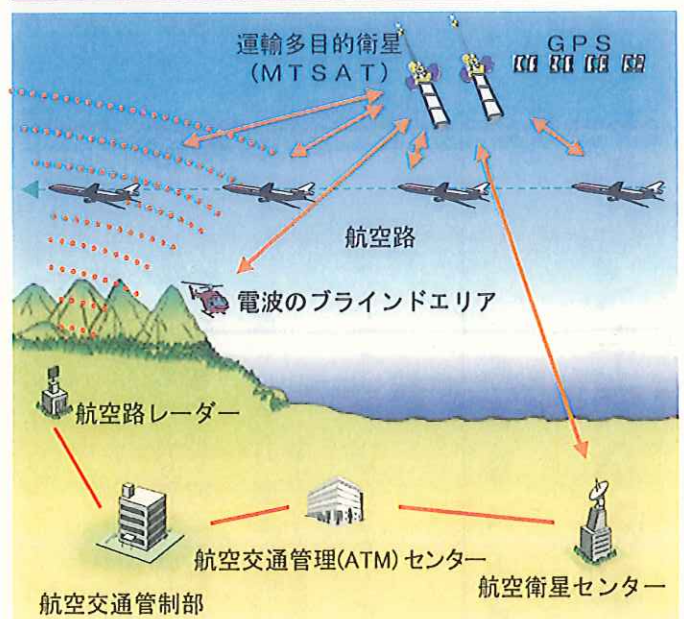
航法 Navigation

○航空機の航行を援助する為の施設を設置できない洋上等において安全で効率的な航法を可能とします。

監視 Surveillance

○レーダーの設置できない洋上等において航空機の位置を監視することが可能となります。

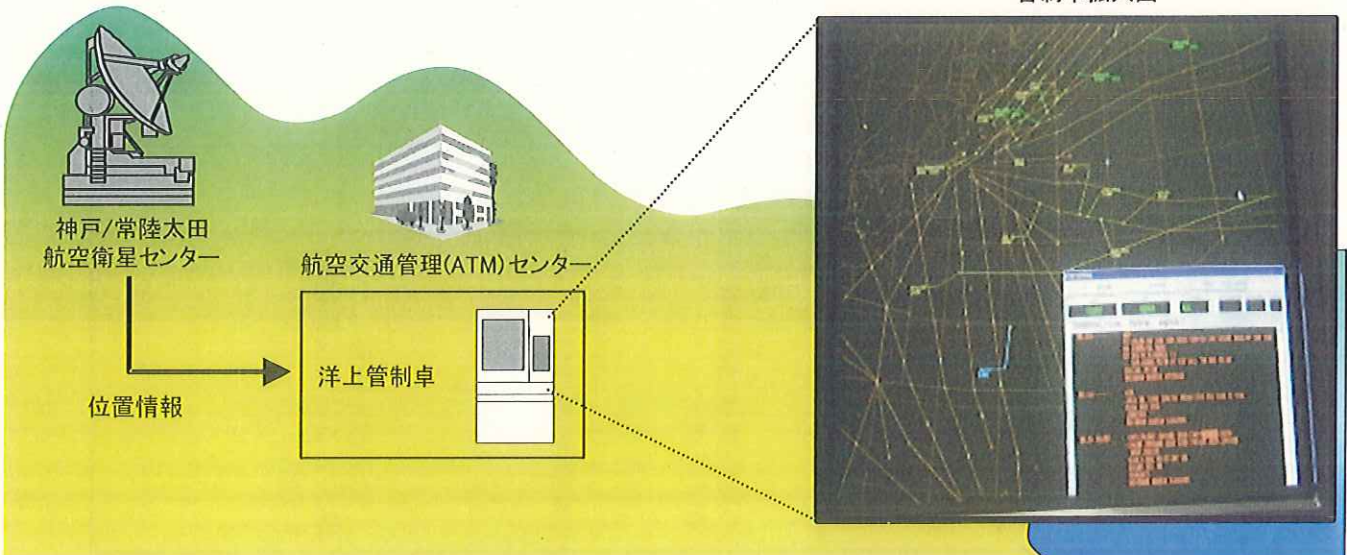
CNS/ATMシステム



新しい洋上管制

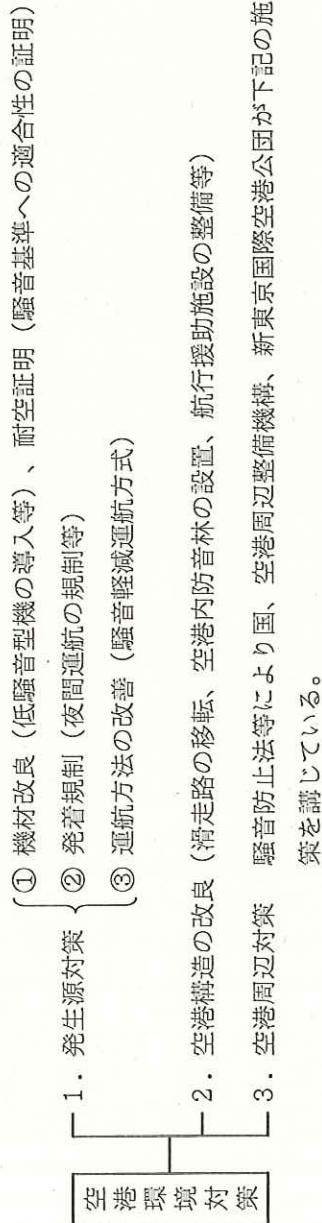
○レーダーの届かない洋上を飛行する航空機の位置を正確に把握し、管制間隔の短縮が可能となります。

管制卓拡大図



空港環境対策の体系

(1) 空港環境対策の概要



国・公団の行う施策

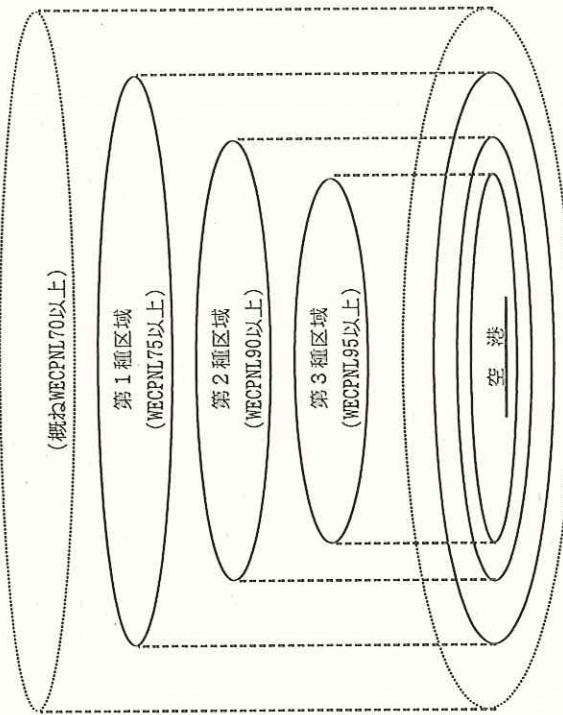
- 概ねWECPNL70以上の区域
 - ・教育施設等の防音工事 (補助)
 - ・共同利用施設の整備、防音工事 (補助)
 - ・上記施設の空調機機能回復工事 (補助)
- 第1種区域内 (WECPNL75以上)
 - ・住宅防音工事 (補助)
 - ・告示日後住宅防音工事 (補助)
 - ・上記住宅の空調機機能回復工事 (補助)
 - ・生活保護世帯空調機稼働費補助
- 第2種区域内 (WECPNL90以上)
 - ・移転補償等
 - ・周辺環境基盤施設整備 (補助)
- 第3種区域内 (WECPNL95以上)
 - ・緩衝緑地帯等整備
- その他
 - ・テレビ受信障害対策 (補助)

空港周辺整備機構の固有事業

- (大阪国際空港、福岡空港)
- 第1種区域内 (WECPNL75以上)
 - ・再開発整備事業
- 第1種区域外 (WECPNL75未満)
 - ・代替地造成事業
 - ・共同住宅建設事業

左記の他公団の行う施策

- (新東京国際空港)
 - 騒特法に基づく施策
 - 地域との共生のための計画的な緑化事業
 - 集団移転のための代替地造成
 - テレビ受信障害対策としての中継局の設置・管理
 - その他



(騒音防止法の区域)

公共事業関係費（国費）の分野別シェア

(単位:%)

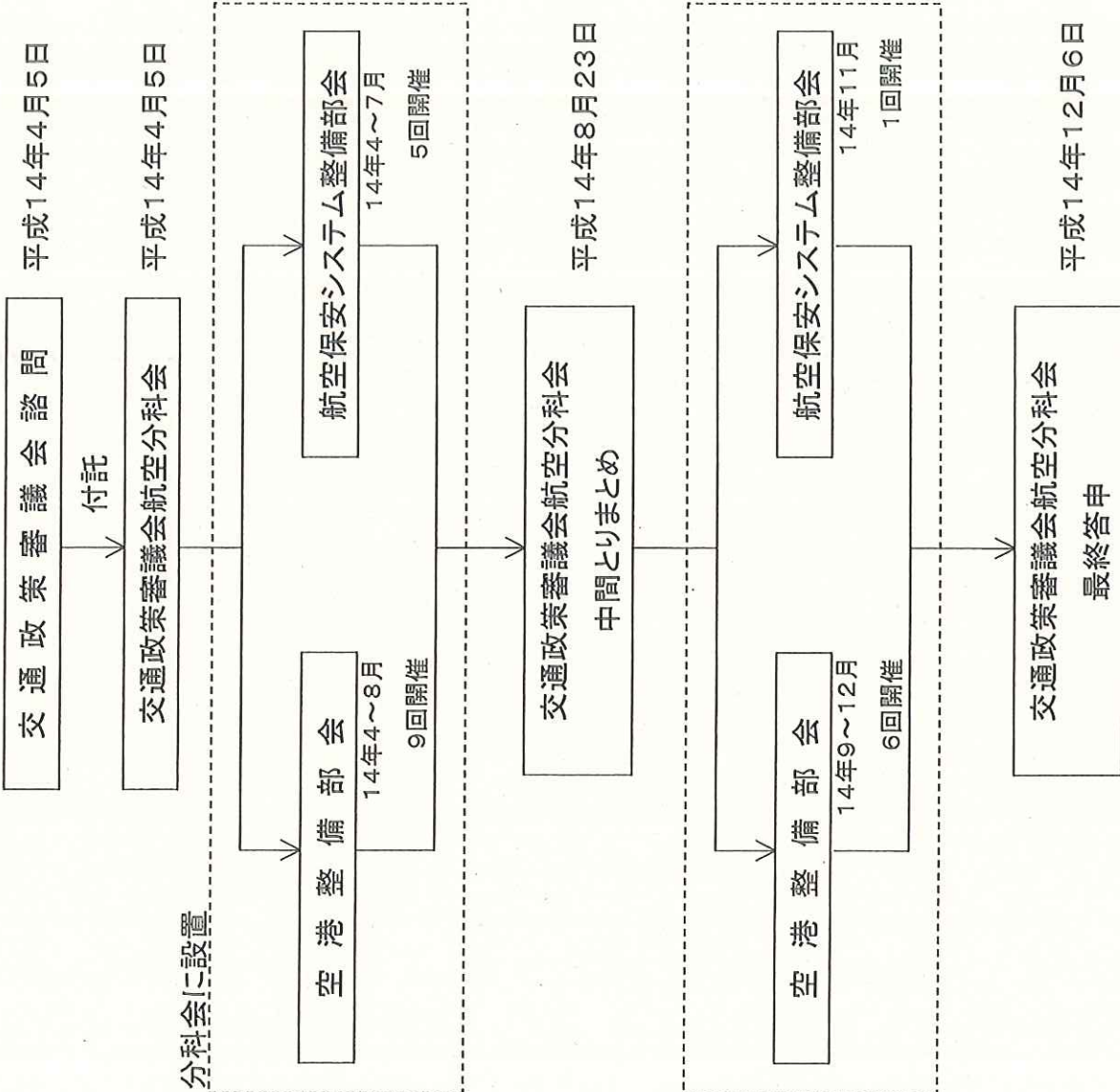
区分	59年度	61年度	63年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	
																	シェア	額(億円)
1. 治山・治水	17.40	17.53	17.97	17.97	17.98	17.90	17.87	17.62	17.29	17.15	16.64	16.50	15.69	15.73	15.94	15.61	15.22	12,711
2. 道路整備	29.66	29.13	28.95	28.85	28.77	28.80	28.78	28.72	28.30	28.20	28.12	27.97	30.10	28.86	29.67	26.77	26.65	22,253
3. 港湾・空港等	8.57	8.59	8.62	8.62	8.61	8.54	8.49	8.46	8.18	8.03	7.93	7.93	7.96	7.86	8.08	7.88	7.83	6,541
港 湾	4.13	4.16	4.25	4.25	4.24	4.20	4.18	4.18	4.01	3.89	3.81	3.75	3.79	3.70	3.78	3.70	3.70	3,089
空 港	1.50	1.48	1.41	1.41	1.41	1.40	1.39	1.39	1.39	1.44	1.48	1.59	1.61	1.70	1.82	1.75	1.75	1,464
水産基盤整備	2.60	2.61	2.61	2.61	2.61	2.59	2.57	2.55	2.44	2.36	2.30	2.25	2.22	2.14	2.15	2.43	2.38	1,988
沿岸漁場整備	0.34	0.34	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.34	0.34	0.34	0.34	0.34	0.34	0.32	0.33			
4. 住宅・市街地	12.14	12.33	11.61	11.61	11.61	11.61	11.65	11.77	12.49	12.62	12.74	12.79	11.98	12.14	12.63	16.07	17.50	14,615
5. 下水道・環境衛生等	15.53	15.71	16.24	16.35	16.42	16.63	16.78	17.10	17.16	17.58	17.91	18.09	18.26	17.93	17.96	17.88	17.36	14,496
6. 農業農村整備	14.13	14.15	14.13	14.13	14.13	14.00	13.88	13.76	13.25	13.05	12.86	12.69	12.15	11.65	11.68	11.50	11.07	9,242
7. 森林保全・都市幹線鉄道等	2.40	2.38	2.33	2.32	2.31	2.37	2.39	2.40	3.16	3.20	3.64	3.67	3.47	3.30	3.64	3.89	3.84	3,208
8. 調整費等	0.17	0.17	0.16	0.16	0.16	0.16	0.16	0.16	0.16	0.16	0.16	0.36	0.38	2.54	0.41	0.40	0.53	446
一般公共計	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	
額(億円)	63,140	61,359	70,948	72,356	72,550	76,366	79,920	83,913	88,138	91,715	95,501	96,770	89,177	93,630	93,580	93,625		83,512

(注) 1. 一般公共計は、災害復旧事業を除く公共事業関係費の計である。
 2. 計数については、それぞれにおいて四捨五入しているため、計において合致しない場合がある。
 3. 区分については、経年との比較のため、便宜的に設定したものである。

世界主要空港の空港利用料金比較(国際線:旅客1人当たり)



諮問～答申のスケジュール



空港整備部会

- 第1回 14年4月12日
- 第2回 4月26日
- 第3回 5月10日
- 第4回 5月17日
- 第5回 5月31日
- 第6回 6月14日
- 第7回 6月21日
- 第8回 7月12日
- 第9回 8月16日

- 第10回 9月17日
- 第11回 10月11日
- 第12回 10月25日
- 第13回 11月22日
- 第14回 11月29日
- 第15回 12月 6日

航空保安システム整備部会

- 第1回 14年4月25日
- 第2回 5月20日
- 第3回 6月 4日
- 第4回 6月25日
- 第5回 7月30日

- 第6回 11月28日

航空分科会メンバー

空港整備部会メンバー

航空保安システム整備部会メンバー

金本 良嗣	東京大学大学院教授	杉山 武彦	一橋大学教授	金本 良嗣	東京大学大学院教授
河内 啓二	東京大学先端科学技術研究センター教授	市村 清	日本公認会計士協合理事	河内 啓二	東京大学先端科学技術研究センター教授
杉山 武彦	一橋大学教授	島田 精一	日本ユニシス㈱代表取締役社長	福井 康子	都市経済研究所主任研究員
市村 清	日本公認会計士協合理事	廻 洋子	淑徳大学国際コミュニケーション学部講師	藤石 金彌	航空ジャーナリスト
島田 精一	日本ユニシス㈱代表取締役社長	森地 茂	東京大学大学院教授	森川 博之	東京大学大学院助教授
福井 康子	都市経済研究所主任研究員				
廻 洋子	淑徳大学国際コミュニケーション学部講師				