

平成 26 年 度

航 空 局 関 係  
予 算 概 算 要 求 概 要

平成 25 年 8 月

国 土 交 通 省 航 空 局

# <目 次>

I.	平成26年度航空局関係概算要求の基本方針	1
II.	平成26年度航空局関係（公共）概算要求総括表	2
III.	平成26年度航空局関係（公共）概算要求の概要	3
	【個別事業の概要】	
	1. 国際拠点空港の機能強化	
	(1) 羽田空港	4
	(2) 成田空港	5
	(3) 関西空港・伊丹空港	6
	(4) 中部空港	6
	2. 航空交通ネットワークの機能強化	
	(1) 一般空港等	7
	(2) 国管理空港の経営改革	9
	(3) 航空路整備事業	10
	3. 空港周辺地域との共生と離島航空路線の確保維持	
	(1) 空港周辺環境対策事業	11
	(2) 離島の航空輸送等の確保	11
	地方航空支援方策について	12
IV.	平成26年度航空局関係（非公共）概算要求総括表	13
	航空局（非公共）概算要求の主要事項	14
参考	平成26年度航空局税制改正要望	16

---

参考資料	・ 空港整備勘定の歳入・歳出規模（平成26年度要求額）	19
	・ 空港整備勘定のしくみ	19
	・ 歳入予算の推移	20
	・ 一般空港等関係予算の推移	20
	・ 日本再興戦略・中短期工程表（航空関係部分抜粋）	21
	・ 首都圏空港（羽田・成田）の年間発着枠の増加について	22
	・ オープンスカイの進捗状況	22
	・ 空港使用料の見直し	23
	・ 離島航空路線維持対策	24
	・ 空港分布図	25

# I. 平成26年度航空局関係概算要求の基本方針

平成26年度概算要求については、「経済財政運営と改革の基本方針」(H25. 6. 14閣議決定)、「日本再興戦略」(H25. 6. 14閣議決定)等を踏まえ、国際競争力の強化、防災・減災対策、地域の活性化に重点化を図り、我が国における国際競争基盤の強化・拡充を推進するとともに、航空の安全・安心の確保に必要な事業及び地域の活性化に資する事業を推進します。

## (1) 首都圏空港の機能強化

国際航空の拠点となる首都圏空港について、年間発着容量75万回化を着実に推進し、必要なインフラ整備を重点的に実施する。

また、首都圏空港における更なる機能強化に向けて具体的な方策の検討を進める。

## (2) 防災・減災対策の推進

国土強靱化に向け、空港の耐震対策や老朽化対策等の防災・減災対策を推進し、航空機の安全運航に不可欠な事業を着実に実施する。

## (3) 空港の利便性向上等による地域の活性化

空港の処理能力向上や空港ターミナル地域再編による利便性向上及び地方航空ネットワークの安定的な確保を図るとともに、空港運営の民間委託等により国管理空港の経営改革を推進するために必要な事業を実施し、地域の活性化を推進する。

## Ⅱ. 平成26年度航空局関係(公共)概算要求総括表

### ＜平成26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	992 ( 772 )	国際拠点空港	431 ( 410 )
(うち「新しい日本のための優先課題推進枠」)	314 ( - )	羽田空港	292 ( 265 )
		成田空港	29 ( 54 )
		関西空港等	86 ( 77 )
		中部空港	24 ( 14 )
空港使用料収入	1,983 ( 1,959 )	一般空港等	724 ( 332 )
		(うち老朽化対策)	240 ( 98 )
		(うち耐震対策)	62 ( 22 )
		空港経営改革推進	5 ( 2 )
		航空路整備事業	286 ( 217 )
雑収入等	739 ( 546 )	空港周辺環境対策事業	41 ( 35 )
		離島航空事業助成	13 ( 5 )
		空港等維持運営費等	2,214 ( 2,276 )
合 計	3,714 ( 3,277 )	合 計	3,714 ( 3,277 )

( )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. 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。  
 3. 「一般会計より受入」及び「新しい日本のための優先課題推進枠」には、那覇空港滑走路増設事業のため内閣府の同推進枠を活用した増額分を含む。  
 4. 「空港等維持運営費等」には、財政投融资等の借入金償還経費705(831)億円を含む。  
 5. 計数は端数処理の関係で合計額に合致しない。

### Ⅲ. 平成26年度航空局関係(公共)概算要求の概要

区 分	平成26年度 要 求 額 (億円)	前 年 度 予 算 額 (億円)	事 業 概 要 等
1. 国際拠点空港の機能強化			
(1) 羽田空港 事業費 (うち「新しい日本のための優先課題推進枠」)	292 (128)	265 (一)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ C滑走路延伸事業、エプロン整備、際内トンネル整備、空港アクセス道路改良</li> <li>・ C滑走路等基本施設の耐震化、航空保安施設の老朽化更新等</li> <li>・ 首都圏空港の更なる機能強化に向けた検討調査</li> </ul>
(2) 成田空港 事業費(国直轄) (うち「新しい日本のための優先課題推進枠」)	29 (16)	54 (一)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ LCC専用ターミナル(CIQ施設)の整備</li> <li>・ 庁舎耐震化、航空保安施設の老朽化更新等</li> <li>・ 首都圏空港の更なる機能強化に向けた検討調査(再掲)</li> </ul>
(3) 関西空港等 事業費(国直轄)	86	77	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新関西国際空港(株)への補給金の交付</li> <li>・ 庁舎等耐震化、航空保安施設の老朽化更新等</li> </ul>
(4) 中部空港 事業費(国直轄)	24	14	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 飛行検査機拠点の整備</li> <li>・ 航空保安施設の老朽化更新等</li> </ul>
2. 航空交通ネットワークの機能強化			
(1) 一般空港等 (うち「新しい日本のための優先課題推進枠」)	724 (170)	332 (一)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 那覇空港滑走路増設事業</li> <li>・ 基本施設等の耐震化・老朽化更新等</li> <li>・ ターミナル地域再編事業等</li> </ul>
(2) 空港経営改革推進	5	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共施設等運営権を設定した場合の運営権者の公募手続き</li> <li>・ 民間事業者への運営委託手法等の具体的検討、基本施設等の現況把握調査等</li> </ul>
(3) 航空路整備事業	286	217	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 統管制情報処理システム整備</li> <li>・ 新型航空管制用レーダー整備</li> <li>・ 管制施設の老朽化更新等</li> </ul>
3. 空港周辺地域との共生と離島航空路線の確保維持			
(1) 空港周辺環境対策事業	41	35	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 教育施設等防音工事、住宅防音工事、移転補償、緩衝緑地帯等整備等</li> </ul>
(2) 離島航空事業助成	13	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空機等購入費補助(機体補助金)</li> </ul>
合 計	1,500	1,001	

(注) 計数は、端数処理の関係で合計額に合致しない。



## (2) 成田空港

成田国際空港では、平成26年度中の空港容量の30万回化を着実に実施します。また、平成25年夏ダイヤから実施しているオープンスカイを契機として、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、LCC（Low-Cost-Carrier）やビジネスジェット等の新たなニーズへの対応強化等を図り、アジアのハブ空港としての地位を確立します。

平成26年度は、旺盛な就航が見込まれるLCCに対応するため、LCC専用ターミナル（CIQ※施設）の整備等を実施します。

また、首都圏空港における更なる機能強化に向けて具体的な方策の検討を進めます。

※CIQ：Customs（税関）、Immigration（入管）、Quarantine（検疫、動・植物検疫）の略

### <事業の概要>

平成26年度予算では、LCC専用ターミナル（CIQ施設）の整備、庁舎耐震対策等を実施します。

また、羽田空港を含む首都圏空港の更なる機能強化に向けて、具体的な方策を検討するための調査を実施します。（再掲）

26年度要求額 29（54）億円

### <参考>

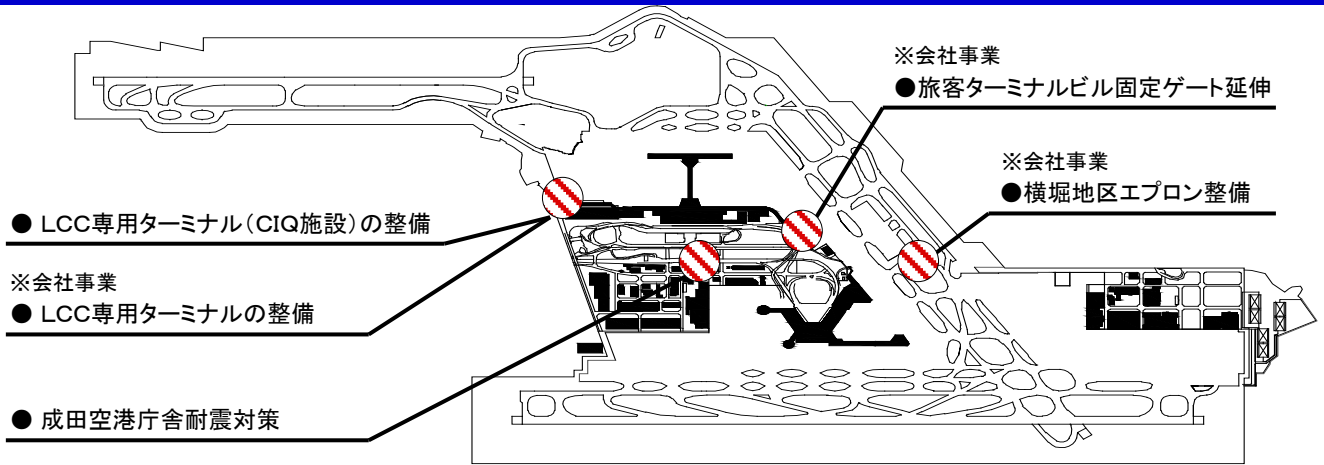
※（ ）内は前年度予算

○会社事業（約610億円）

平成26年度は、30万回化の実現に向け、エプロン等の基本施設、LCC専用ターミナルビルの整備、旅客ターミナルビル固定ゲート延伸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。

### 【平成26年度 主要整備事項】

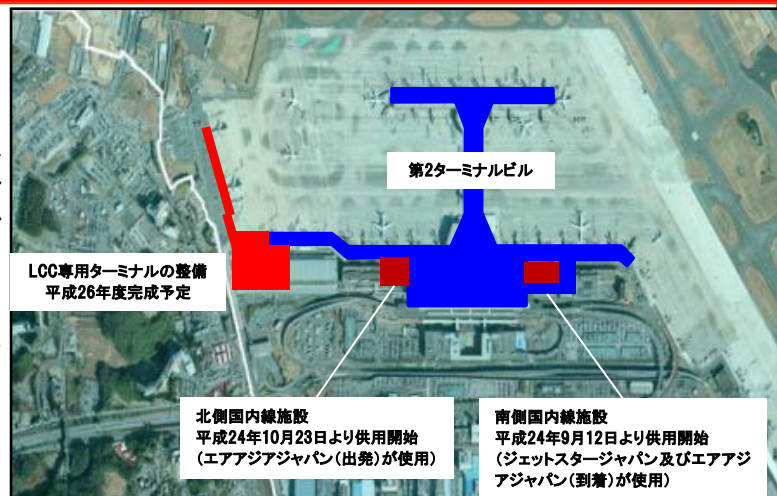


### 「新しい日本のための優先課題推進枠」 首都圏空港の機能強化 [成田：16億円]

#### 【LCC専用ターミナル（CIQ施設）の整備】

○ 成田空港では、本邦LCC2社（ジェットスター・ジャパン及びエアアジア・ジャパン）の受入体制として、暫定的に国内線は第2ターミナルに受入施設を増築し、国際線は第2ターミナルの既存施設を活用。

○ LCCの旺盛な就航計画を踏まえ、平成26年度完成を目途に、第2ターミナルビル北側にLCC専用ターミナルを建設。



### (3) 関西空港・伊丹空港

関西国際空港及び大阪国際空港においては、関西国際空港の国際拠点空港としての再生・強化並びに、関西国際空港と大阪国際空港の適切かつ有効な活用を通じた関西圏の航空輸送需要の拡大を図ることを目的として、平成24年7月に、両空港の経営統合が実現しました。今後は両空港の事業価値の向上を図り、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。

平成26年度は、両空港の事業価値の向上を図り、事業運営権の売却（コンセッション契約）の早期実現に向けた取組を円滑化するため、新関西国際空港株式会社に補給金を交付するとともに、LCCネットワーク拡充のため、必要な環境整備や、航空機の安全な運航確保のため、老朽化が進んでいる航空保安施設の更新等を実施します。

#### <事業の概要>

関空・伊丹両空港の事業価値の向上を図り、事業運営権の売却（コンセッション契約）の早期実現に向けた取組を円滑化するため、新関空会社に補給金を交付するとともに、関空のLCCネットワーク拡充に必要な環境整備や、両空港の航空保安施設の更新等を実施します。

26年度要求額 86（77）億円  
うち補給金額 20（40）億円

※（ ）内は前年度予算

【関西国際空港】

【大阪国際空港】



### (4) 中部空港

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。

平成26年度は、飛行検査機拠点の羽田空港からの移転に伴う工事を実施するとともに、航空保安施設の更新等を実施します。

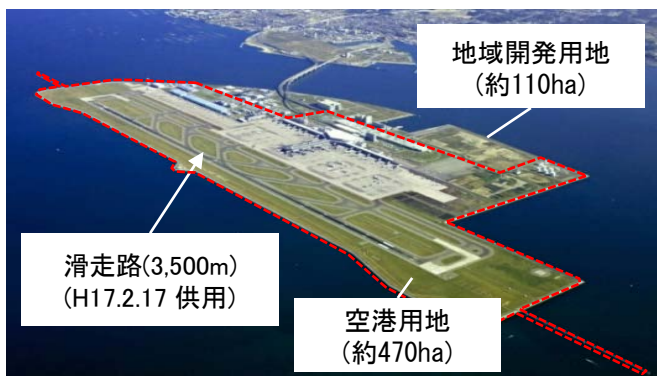
#### <事業の概要>

飛行検査機拠点の羽田空港からの移転に伴う工事を実施するとともに、航空保安施設の更新等を実施します。

26年度要求額 24（14）億円

※（ ）内は前年度予算

【中部国際空港】





## 2. 航空交通ネットワークの機能強化

### (1) 一般空港等

平成25年度に新規着手する那覇空港滑走路増設事業については、予算編成過程において関係省庁間で可能な選択肢を幅広く検討し、平成26年度以降の所要の財源を確保したうえで、平成26年度も引き続き実施します。福岡空港については、抜本的な空港能力向上のため、滑走路増設に係る環境影響評価の手续を引き続き実施します。

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において戦略的維持管理を踏まえた更新・改良等を行うとともに、効果的かつ効率的な空港舗装点検等の新技術の開発・活用を進め、一層のトータルコストの縮減を図ります。

また、空港の耐震化を実施し地震等災害時における空港機能の確保等を図るとともに、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等のため、ターミナル地域再編事業等を推進します。

26年度要求額 724(332)億円

<事業の概要>

※( )内は前年度予算

#### ○那覇空港滑走路増設事業

那覇空港については、年間の発着回数が13万回を超えており、処理能力の限界に近づくつつあるため、滑走路増設事業を引き続き実施します。



- 処理容量：  
13.5万回/年→18.5万回/年
- 現地着工：平成26年1月  
工事完了：平成31年末
- 総事業費：約1,980億円
- 26年度要求額：315億円  
(うち国費：300億円)  
〔うち「新しい日本のための優先課題推進枠」  
170億円〕

#### ○空港施設の老朽化対策

更新・改良等の老朽化対策予算については、平成22年度以降の一般空港整備予算の大幅な減額(参考資料20頁「一般空港等関係予算の推移」参照)に伴って減少していた状況です。一方、昨年の笹子トンネル事故を受け、日々の維持管理における定期点検結果に加え、滑走路や航空保安施設等の緊急点検を実施しており、平成26年度は老朽化が進んでいる施設において重点的に更新・改良等を行い、空港の機能を保持します。



(老朽化した基本施設舗装)



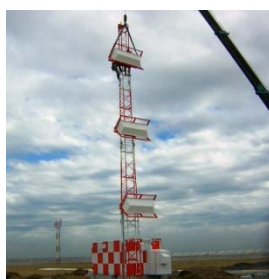
(基本施設点検実施状況)



(老朽化した滑走路舗装の改良)



(航空保安施設点検実施状況)



(老朽化した計器着陸装置の更新)





(航空機の安全な運航確保)

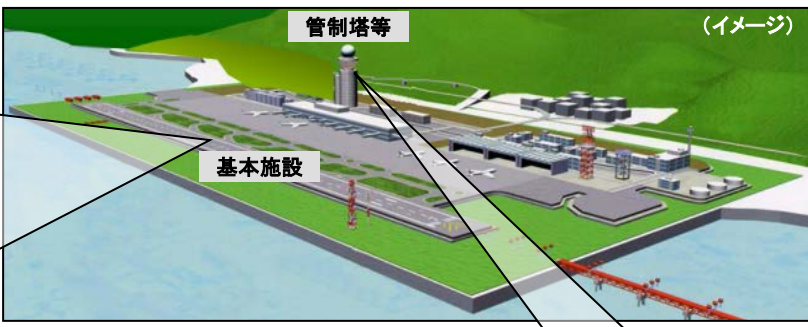
## ○空港の耐震化等

航空輸送上重要な空港等について、地震被災時において、緊急物資等輸送拠点としての機能確保、航空ネットワークの維持や背後圏経済活動の継続性確保、飛行中の航空機の安全確保を図るため、管制機能確保に必要な管制施設等並びに最低限必要となる基本施設等の耐震化等を実施します。

・航空機の離発着に必要な機能を確保

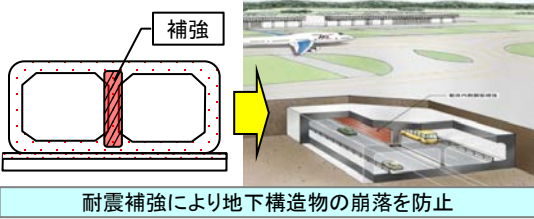



管制塔等 (イメージ)



基本施設


・空港地下構造物の崩落による航空機や一般車両、歩行者の被害を防止



補強

耐震補強により地下構造物の崩落を防止

・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



管制塔等の倒壊防止

## ○ターミナル地域再編事業

旅客の利便性向上等のため、ターミナル地域の改良等を実施します。

### 福岡空港 国内線ターミナル地域再編事業

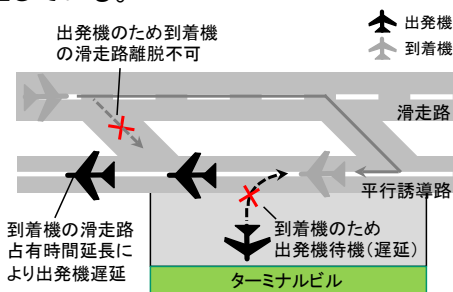
国内線ターミナル地域（東側）の平行誘導路部において、発着航空機の輻輳に伴う慢性的な遅延が発生。これを解消するため、平行誘導路を二重化します。



(誘導路・エプロンの混雑に伴う遅延)

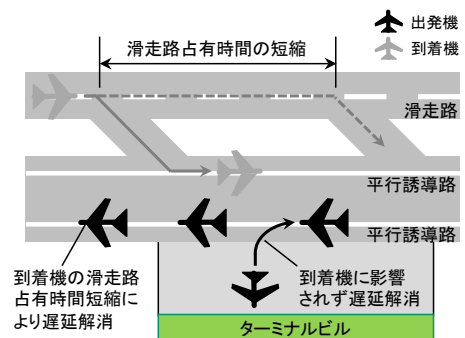
現 状

対面通行ができないため、混雑時に出発機と到着機との輻輳に伴う遅延・待機が慢性的に発生している。



計 画

平行誘導路を二重化することにより、対面通行が可能となり、混雑が緩和される。



## (2) 国管理空港の経営改革

航空系事業と非航空系事業の経営一体化、PFI法の公共施設等運営権制度を活用した空港運営の民間委託等により国管理空港の経営改革を推進し、柔軟な着陸料体系の構築等を通じて地域活性化の核となる真に魅力ある空港の実現を目指します。

### < 事業の概要 >

日本再興戦略(平成25年6月14日閣議決定)を着実に実施する観点から、仙台空港等について公共施設等運営権を設定した場合の運営権者の公募手続きを進めるとともに、その他空港について自治体・民間事業者から得られた運営形態や経営手法に関する意見・提案を踏まえ、民間事業者への運営委託手法等の具体的検討等を進めます。

26年度要求額 5 ( 2 ) 億円

※( )内は前年度予算

### 空港経営改革の背景

地域の交通基盤としての空港を活用し、内外の交流人口拡大等による地域活性化を図る必要

地域の実情に応じた民間による経営の一体化



一方、空港は「安全・安心」の拠点でもある。

3.11後の公共インフラ機能のあり方 → 災害復旧等において国が適切に関与できる仕組みが必要

### 民活空港運営法の成立 (平成25年法律第67号・H25.6.26公布)

### 期待される効果

- 民間のノウハウによる非航空系収入の増大と徹底的な効率化・コスト縮減
- 収益力の改善を原資とした着陸料等の引き下げや需要に応じた戦略的な空港使用料等の設定
- 航空会社・旅客ニーズに的確に対応した動線設定等、施設の利便性向上
- 地域と連携した観光振興や空港周辺開発の取り組み

▶ 就航路線・便数、旅客数、地域の交流人口の拡大等による地域活性化

### 今後のスケジュール(日本再興戦略関連部分抜粋)

- ・検討が進められている自治体等との間で、各空港の経営改革に関して意見交換を実施。
- ・平成25年度は、仙台空港等において、民間事業者への運営委託手法等を具体的に検討。
- ・平成26年度は、仙台空港等における運営権者の公募・選定手続を実施。
- ・平成27年度以降、仙台空港等における運営権者に対する業務の引継ぎ及び運営委託の開始。

### (3) 航空路整備事業

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>

- ・ 統合管制情報処理システムの整備
- ・ 新型航空管制用レーダーの整備

航空管制用レーダーの一部を新型監視装置に移行し、従来のレーダーと総合的に処理することにより監視機能を高精度化し、安全で効率的な航空管制業務を実現します。

- ・ 管制施設の老朽化更新等

引き続き管制施設の老朽化更新等、所要の性能を確保するための整備を実施します。

26年度要求額 286(217)億円 ※( )内は前年度予算

#### 【統合管制情報処理システムの導入効果】

##### ■壊れにくいシステム

- ・2拠点間でバックアップ機能を確保し、目標停止時間を「0」※1に
- ・プログラムとデータの完全分離により、プログラム障害時におけるデータの安全を確保

##### ■コスト縮減

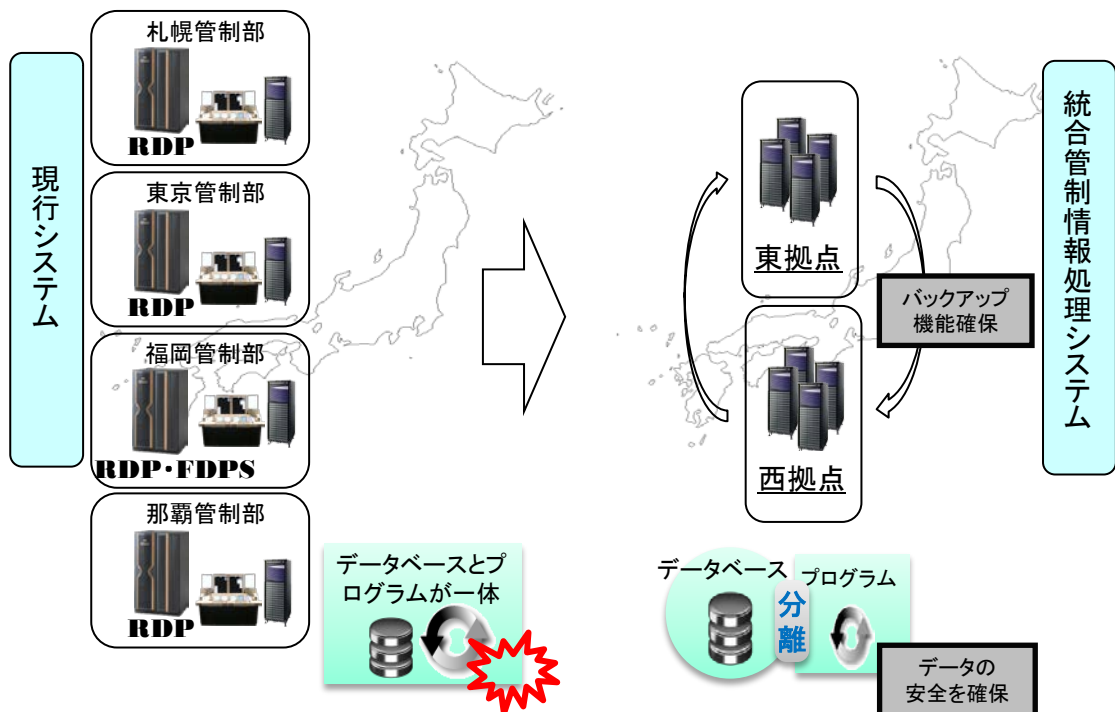
- ・レーダー情報処理システムを4拠点から2拠点に統合する等、製造コストを縮減
- ・レンタルから買い取りへの切り換え等により、ランニングコストを縮減

##### ■柔軟なシステム

- ・世界標準OS※2の採用により性能向上を柔軟に実現し、航空技術の進歩に対応
- ・増加する国際線に対応

※1 現在は復旧に30分

※2 UNIX、Windows等



RDP: 航空路レーダー情報処理システム(Radar Data Processing System)

管制間隔確保等のため、航空管制官にレーダー情報や航空機の接近を回避するための情報を提供

FDPS: 飛行情報管理システム管制情報処理部(Flight Plan Data Processing Section)

飛行計画情報を集中的に処理し、航空管制官に情報を提供するとともに他の管制情報処理システムに対して必要な飛行計画情報を配信

### 3. 空港周辺地域との共生と離島航空路線の確保維持

#### (1) 空港周辺環境対策事業

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>

騒防法に定める特定飛行場の周辺地域について、騒音激甚区域からの移転補償、騒音軽減効果のある緩衝緑地帯の整備、騒音による障害防止を目的とする教育施設及び住宅防音工事補助等を推進し、空港周辺地域の環境改善に努めます。

26年度要求額 41 (35) 億円  
※ ( ) 内は前年度予算

##### 概ねLden57dB以上の区域

- ・学校、病院等の防音工事、空調機器更新に対する補助
- ・共同利用施設整備に対する補助等

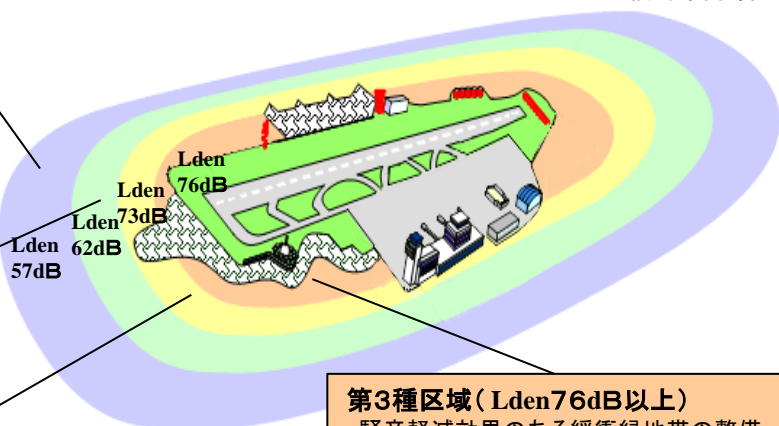
##### 第1種区域(Lden62dB以上)

- ・住宅の防音工事、空調機器の更新に対する補助
- ・生活保護世帯等に対する防音工事で設置した空調機器稼働費の補助

##### 第2種区域(Lden73dB以上)

- ・土地の買入や建物等の移転補償

Lden 76dB  
Lden 73dB  
Lden 62dB  
Lden 57dB



##### 第3種区域(Lden76dB以上)

- ・騒音軽減効果のある緩衝緑地帯の整備

※特定飛行場：国管理の事業対象空港 函館、仙台、東京国際、新潟、松山、高知、福岡、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇  
※Lden：航空機騒音のレベルを評価する尺度。

#### (2) 離島の航空輸送等の確保

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サービスの維持及び活性化を図る観点から、総合的な支援を行います。

##### <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ることから、離島航空路線の確保維持を図るため、航空機購入費補助を引き続き講じることとします。

26年度要求額 13 (5) 億円  
※ ( ) 内は前年度予算額

#### 【関連事項】 地域公共交通確保維持改善事業

##### <事業の概要>

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、離島航空路の運航費補助、島民運賃割引補助及び航空旅客ターミナルのバリアフリー化等の支援を着実に実施することとします。

26年度要求額(一般会計) 372 (333) 億円の内数  
※ ( ) 内は前年度予算額

# 平成26年度概算要求における地方航空支援方策について

地方航空ネットワークの安定的な確保

## ○地方航空路線活性化プログラム〈非公共予算〉

一定の旅客需要があるが、代替交通機関がない条件不利地域を発着する航空路線であり、かつ地域主体で維持に向けた取組を継続している航空路線について、国として評価したモデル的取組を支援します。

### 〈事業の概要〉

地域や航空会社等を構成員とする地域の協議会による主体的な路線維持の取組のうち、国として評価したモデル的な取組について一定の支援を実施。

支援要件に合致する路線を抱える空港が所在する周辺の自治体・地元企業、空港管理者、航空会社等で構成する地域の協議会（又は協議会の構成員）に対し支援。

対象となる地方路線の要件としては、一定の旅客需要や代替交通機関（鉄道、バス等）による移動時間、乗り継ぎ便と直行便との時間差、運航頻度など利用者の利便性を考慮したものとするに加え、地域の支援ニーズの有無からも判断する。

26年度要求額 一般会計 5（皆増）億円

※要求額は13頁の総括表に含まれる

## 地方航空支援方策パッケージ

公租公課等

固定資産税の軽減  
(小型機材の軽減)

着陸料・航援料の軽減  
(小型機材の軽減)

着陸料に係る  
提案割引制度

予算

### 地方航空路線活性化プログラム

- 一定の需要があるが、代替交通機関がない条件不利地域を発着
- 地域主体で路線維持に向けた取組を継続等の路線を対象に国としてモデル的取組を支援。

航空機購入費補助の増

【地域公共交通確保維持改善事業】  
離島運航費補助の拡充

その他

羽田発着枠政策コンテスト

## IV. 平成26年度航空局関係(非公共)概算要求総括表

### 【航空局・地方航空局 行政経費の内訳】

(単位:百万円)

区 分	平成25年度 予 算 額	平成26年度 要 求 額	増 ▲ 減 額	備 考
国 土 交 通 本 省	928	1,467	539	
I C A O 経 費	670	624	▲46	
地方航空路線活 性化プログラム	-	500	500	
その他物件費	258	343	85	
地 方 航 空 局	1,886	2,058	172	
人 件 費	1,785	1,955	170	
物 件 費	101	103	2	
合 計	2,814	3,525	711	
(内訳)				
人 件 費	1,785	1,955	170	
物 件 費	1,029	1,570	541	
義務的経費	677	611	▲66	
裁量的経費	352	959	607	

### 【独立行政法人関係経費の内訳】

(単位:百万円)

区 分	平成25年度 予 算 額	平成26年度 要 求 額	増 ▲ 減 額	備 考
(独)航空大学校関係	2,078	2,161	83	
運 営 費 交 付 金	1,985	1,984	▲1	
施設整備費補助金	93	177	84	
(独)電子航法研究所関係	1,444	1,604	160	
運 営 費 交 付 金	1,395	1,520	125	
施設整備費補助金	49	84	35	
合 計	3,522	3,765	243	

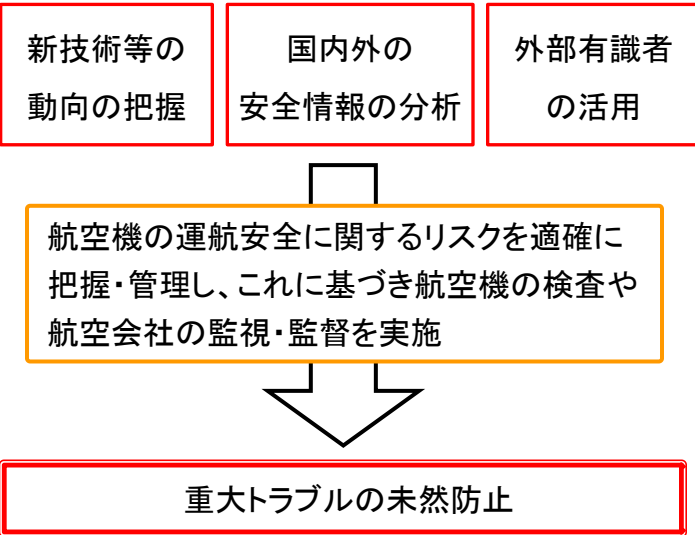
# 航空局（非公共）概算要求の主要事項

## 新技術等に対応した航空機の安全対策の強化

26年度要求額 15（-）百万円

※（ ）内は前年度予算

最近の航空機において進展している新技術等に適切に対応するため、航空機の運航安全に関するリスクを適確に把握・管理することにより、航空機の安全対策の強化を図ります。



## B787型機のリチウムイオンバッテリー事案

新技術であるリチウムイオンバッテリーが発火・発煙する事案が相次いで発生し、世界中の同型機が長期間にわたって運航停止



日本航空のB787型機におけるボストン空港バッテリー発火事案（1月7日（米国時間））



全日本空輸のB787型機における高松空港緊急脱出事案（1月16日）

## 国産旅客機の開発に伴う安全性審査

26年度要求額 93(87)百万円

※（ ）内は前年度予算

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、製造国政府としての安全性審査手法を確立し、適切かつ迅速に審査を実施し、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。



### MRJの特徴



次世代エンジン



炭素繊維複合材技術

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

製造国政府としての  
安全性審査手法の確立

安全性審査の本格化

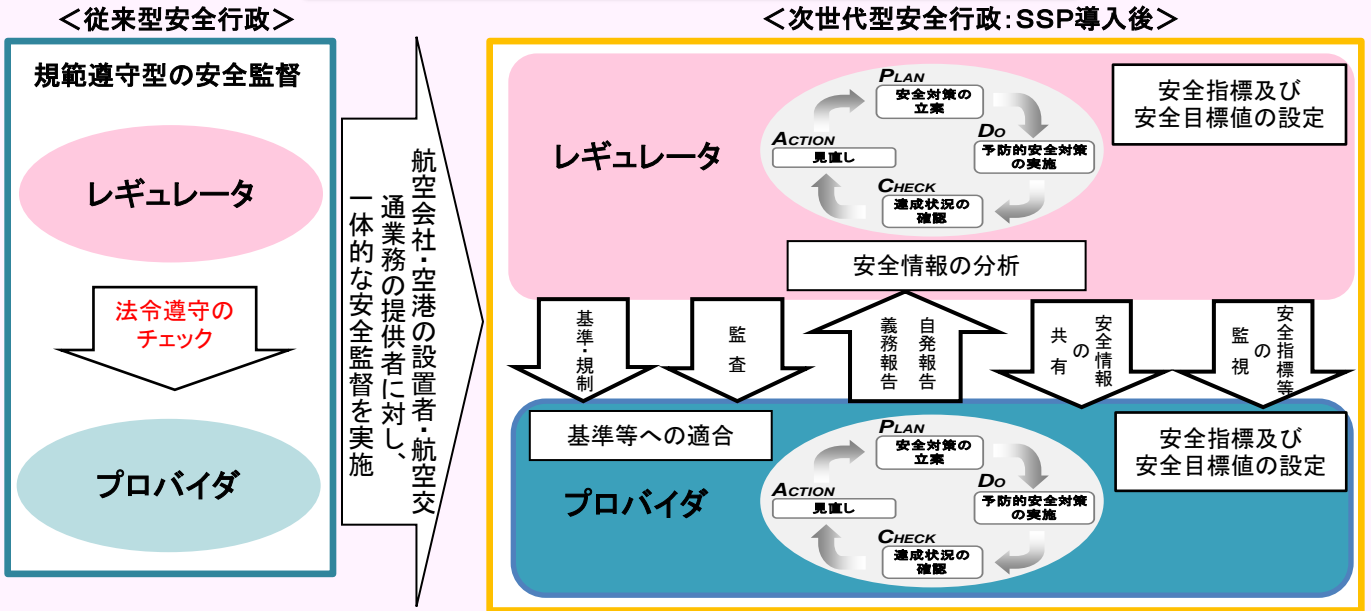
安全性審査の本格化に対応した  
研修の強化



※( )内は前年度予算  
注)一部公共(維持費)が含まれる。

従来の安全監督に加えて、国が航空会社・航空管制・空港運用等のプロバイダと安全目標を合意した上で、実施状況を一体的・継続的に監督を行うSSP(航空安全プログラム)を導入します。

次世代型航空安全行政への転換



参考: 他局による航空関係予算要求

航空分野のインフラ国際展開

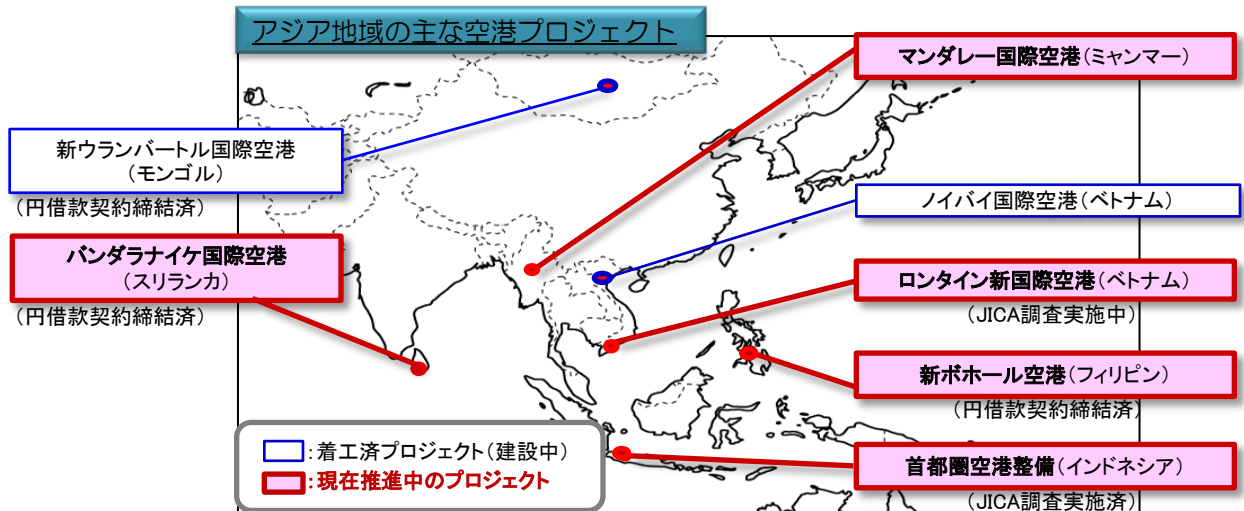
総合政策局: 「官民連携による海外プロジェクトの推進」

26年度要求額 一般会計1,466(1,110)百万円の内数

※( )内は前年度予算

海外における航空インフラプロジェクトについては、アジア等における航空需要の拡大を背景として、優れた技術や海外プロジェクトへの経験を有する我が国企業にも多くのビジネスチャンスが見込まれている一方、市場獲得の競争も激化しています。

このため、相手国政府への働きかけや情報収集等、我が国企業の受注獲得に向けた取り組みを実施します。



# 【平成26年度航空局税制改正要望】

## 関西国際空港及び大阪国際空港の公共施設等運営権の設定に係る諸税の特例措置【新設・拡充】 (所得税、法人税、登録免許税、法人住民税、事業税)

### ○コンセッションの実現に向けた税制

#### 【登録免許税】

- ・関西国際空港及び大阪国際空港の公共施設等運営権の設定に係る登録免許税を2年間課税免除する。

(平成27年度まで)

#### 【法人税・法人住民税・事業税】

- ・公共施設等運営権の設定に係る対価について合理的な期間配分法で益金認識する。

### ○環境対策の実施に伴う税制

#### 【所得税・法人税】

- ・大阪国際空港の運営権者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。

## 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)

- ・航空機燃料に係る航空機燃料税の特例措置の適用期限を3年間延長する。
- ・航空機燃料譲与税として譲与される額の割合の引き上げ措置の適用期限を3年間延長する。

(平成28年度まで)

#### 社会情勢の変化

- グローバル化の進展・アジアの急成長
- 国内における少子高齢化・人口減少の進展

#### 航空業界の変化

- 羽田の再国際化・オープンスカイの進展
- LCC・中東系航空会社の台頭

#### 更なる競争の激化

(現行特例措置:平成23年度～平成25年度)

本則 26,000円/kℓ → 18,000円/kℓ

離島路線 19,500円/kℓ → 13,500円/kℓ

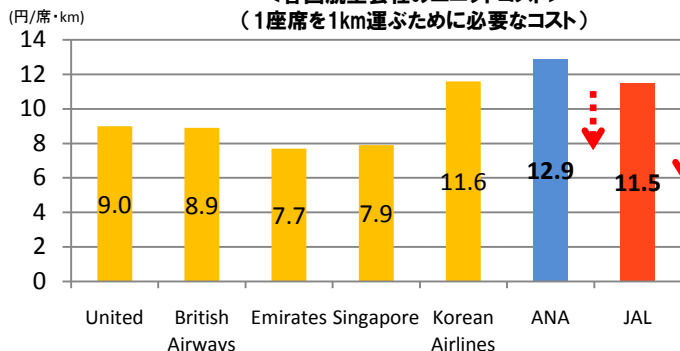
沖縄路線 13,000円/kℓ → 9,000円/kℓ

航空機燃料譲与税の割合: 2/9

### 我が国航空会社の高コスト体質

我が国航空会社のユニットコストは、諸外国と比べ依然高水準

<各国航空会社のユニットコスト>  
(1座席を1km運ぶために必要なコスト)



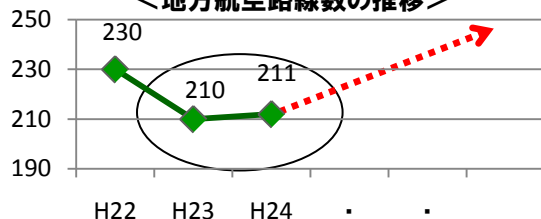
※上記本邦航空会社のコストのうち、公租公課は10%程度

#### 更なるコスト削減の必要性

### 国内航空ネットワークの縮小

大幅に縮小された国内航空ネットワークは回復には至っていない

<地方航空路線数の推移>



国内航空ネットワークの回復による利用者利便の向上を図る

**国内線に就航する航空機に係る特例措置【拡充・延長】****(固定資産税)**

- ・国内線に就航する航空機(遊覧に使用するものを除く)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27年度まで)
- ・最大離陸重量50トン未満の航空機に係る課税標準を次のとおり拡充する。
  - 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 ※1
  - 最大離陸重量 50トン未満:最初の5年間 1/4に軽減(拡充) ※2
  - ※1 地方路線就航時間割合が2/3以上に限る。
  - ※2 地方路線就航機のうち、東京国際空港路線及び大阪国際空港路線を除く路線の就航時間割合が2/3以上に限る。

**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を4/5に軽減する特例措置の適用期限を2年間延長する。  
(平成27年度まで)

**新関西国際空港株式会社、関西国際空港土地保有株式会社及び中部国際空港株式会社に係る資本割の課税標準の特例措置【延長】****(事業税)**

- ・資本割の課税標準について資本金等の額から一定割合を乗じた額を控除する特例措置の適用期限を3年間延長する。  
(平成28年度まで)

【内容】 新関西国際空港株式会社、関西国際空港土地保有株式会社: 5/6を控除  
中部国際空港株式会社: 2/3を控除

**航空機騒音対策事業に係る特定の事業用資産の買換え等の特例措置【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」に定める第2種区域内及び「特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法」に定める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28年度まで)

**優良住宅地の造成等のために土地等を譲与した場合の長期譲与所得の課税の特例措置【延長】****(所得税・法人税)**

- ・優良住宅地の造成等のために土地等を譲与した場合の長期譲与所得の課税の特例措置の適用期限を5年間延長する。  
(平成30年度まで)

**地球温暖化対策のための税における国内定期航空運送事業に係る還付措置【延長】****(石油石炭税)**

- ・国内定期航空運送事業の用に供した航空機燃料に係る地球温暖化対策のための税の還付措置の適用期限を2年間延長する。  
(平成27年度まで)

**航空機の部分品等に係る特例措置【延長】****(関税)**

- ・航空機の部分品等に係る関税の免税措置の適用期限を3年間延長する。  
(平成28年度まで)

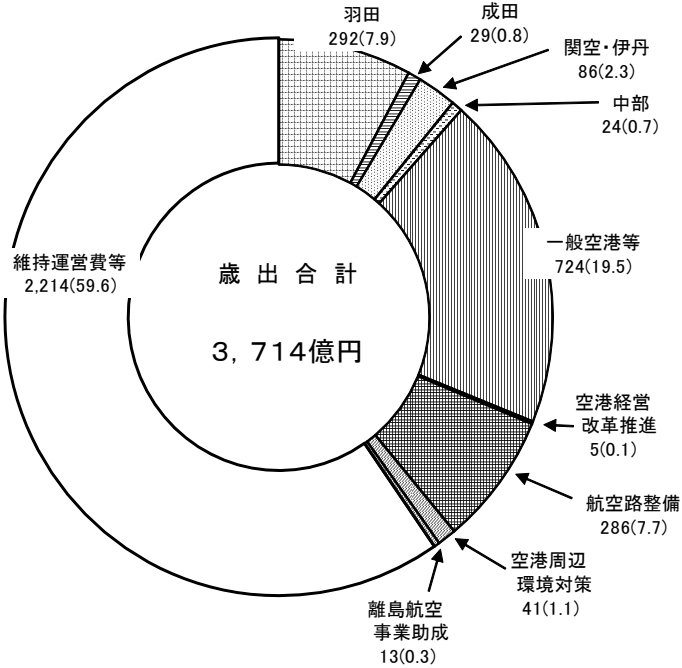
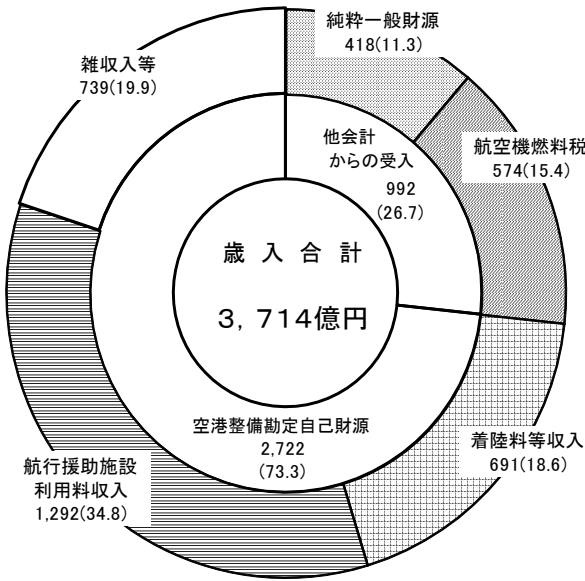
# (参考資料)

# ○空港整備勘定の歳入・歳出規模(平成26年度要求額)

単位: 億円 (%)

( 歳 入 )

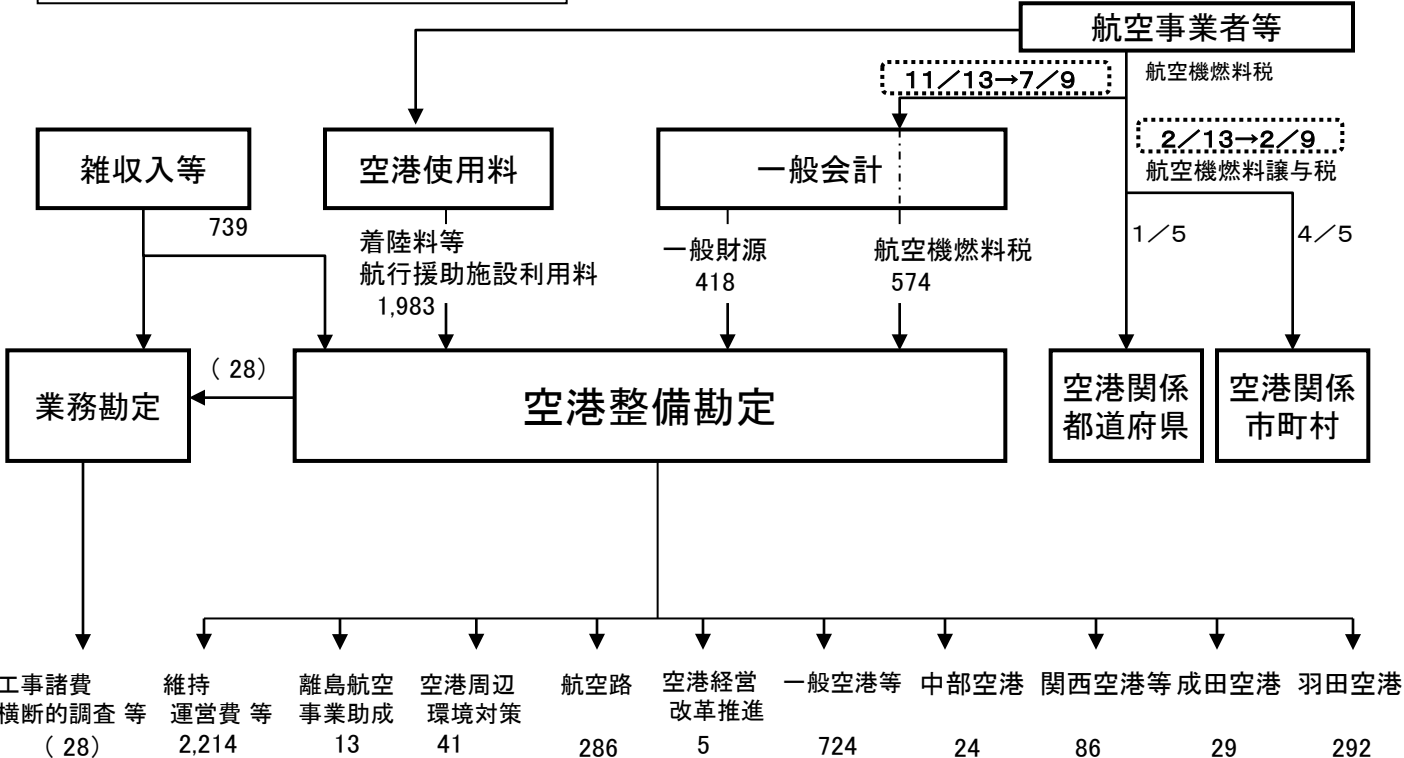
( 歳 出 )



## ○空港整備勘定のしくみ

平成26年度要求額 3,714億円

(単位: 億円)

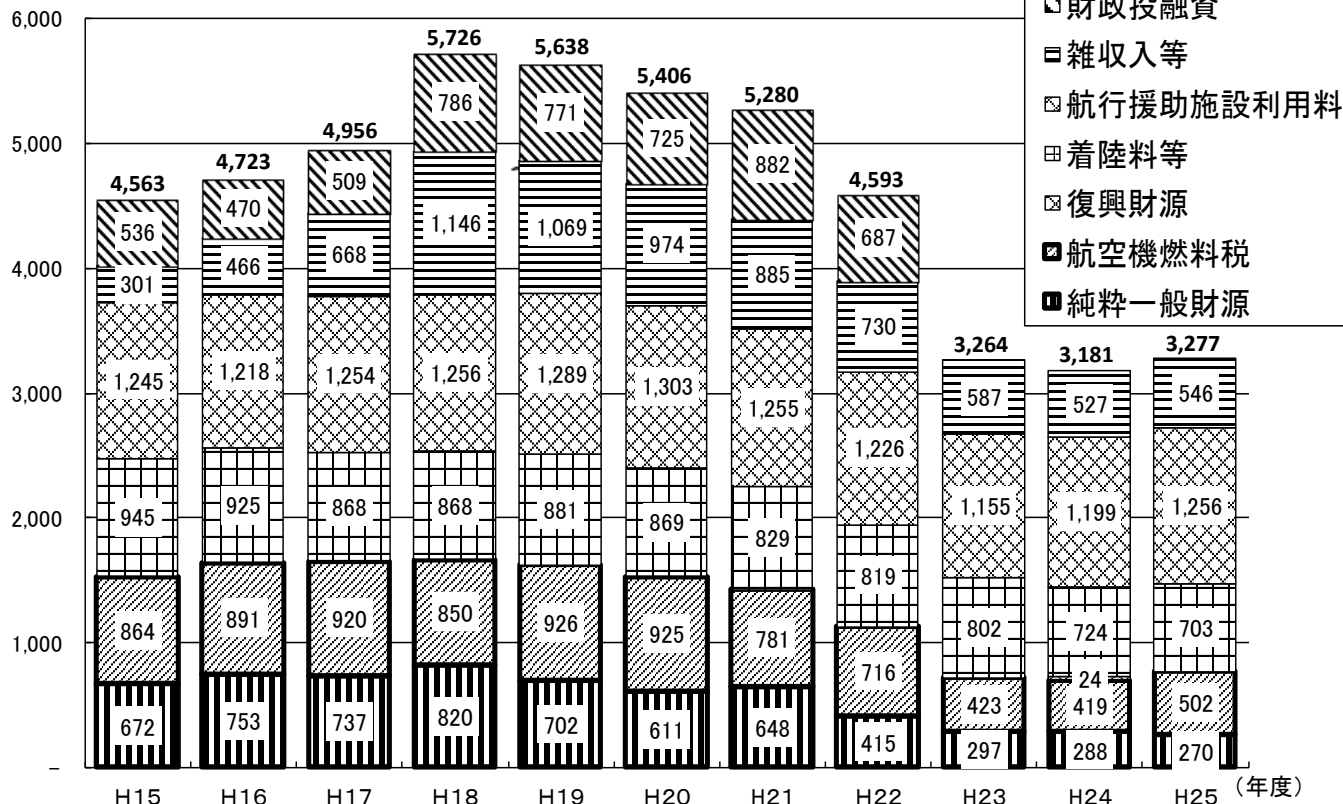


(注) ( ) 書きは再掲。

⋯⋯ は平成26年度から3カ年の特例措置の延長を要望。

### 歳入予算の推移

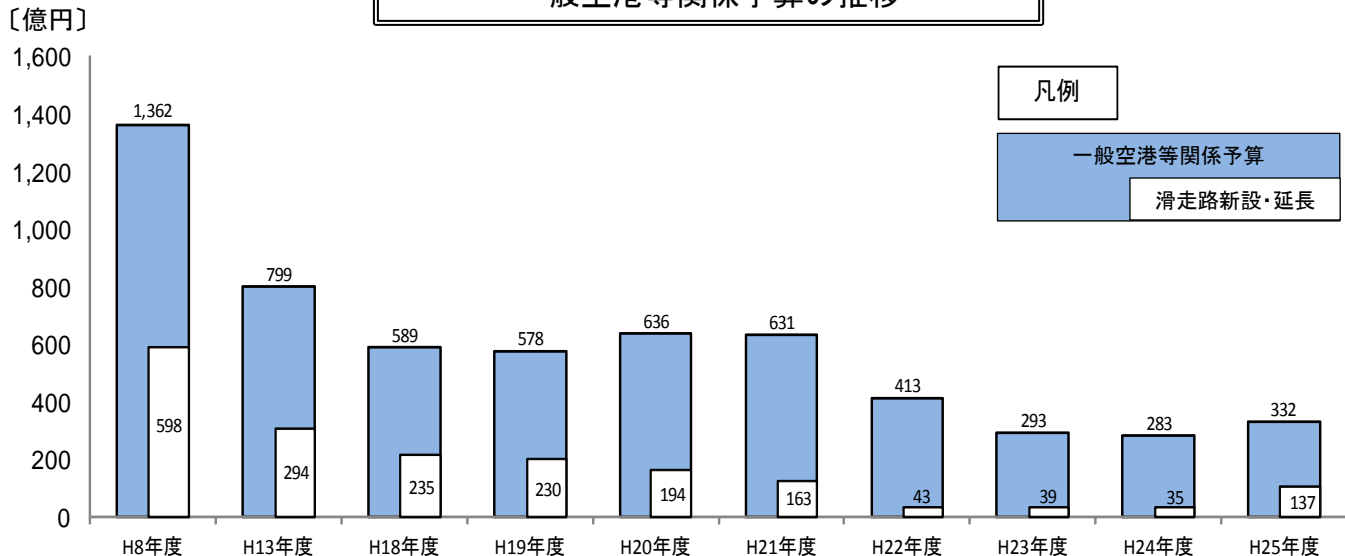
(単位: 億円)



年度	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
一般会計からの受入額	1,536	1,644	1,657	1,670	1,628	1,536	1,429	1,131	719	707	772

(注1) 歳入額は当初予算ベース。  
 (注2) 平成25年度の「一般会計からの受入額」及び「純粹一般財源」には那覇空港滑走路増設事業の実施のため増額された65億円を含む。  
 (注3) 特会改革により、空港整備特別会計は平成20年度から社会資本整備事業特別会計空港整備勘定として計上している。

### 一般空港等関係予算の推移



#### 滑走路新設・延長実施空港

H8	H13	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
22空港	15空港	7空港	6空港	6空港	5空港	1空港	1空港	1空港	1空港
佐賀、静岡、旭川、新種子島、新紋別、新北九州、福島、函館、女満別、釧路、高知、広島、山口宇部、他	静岡、神戸、能登、新種子島、新北九州、高知、百里、徳島、美保、他	静岡、(神戸)、百里、徳島、美保、新石垣、与那国	静岡、(神戸)、百里、徳島、美保、新石垣	静岡、(神戸)、百里、徳島、美保、新石垣	(神戸)、百里、徳島、美保、新石垣	新石垣	新石垣	新石垣	那覇

※(神戸)については、用地取得に要する事業費のみ計上。  
 H24年度は、「復旧・復興対策」分を含む。  
 H24年度までは、一般空港に大阪国際空港が含まれる。  
 H25年度の一般空港等関係予算には、那覇空港滑走路増設事業の実施のため増額された65億円を含む。

一. 日本産業再興プラン

5. 立地競争力の更なる強化

②公共施設等運営権等の民間開放(PPP/PFIの活用拡大)

○コンセッション方式の対象拡大

・空港、上下水道、道路を始めとする公共施設について、公共による管理から、民間事業者による経営へと転換することにより、サービスの向上や公共施設を活用した新しい価値を生み出す経営手法である公共施設等運営権制度(いわゆる「コンセッション」)の導入を推進する。具体的には、空港においては対象を仙台空港など国管理空港等に拡大することについて、早期かつ着実な実施を目指す。

③空港・港湾など産業インフラの整備

ヒトやモノの国際的な移動を円滑化するため、首都圏空港や戦略港湾の強化を図る。

○首都圏空港の強化と都心アクセスの改善

・今年度末の羽田空港の国際線3万回増枠、来年度中の成田空港の30万回化を着実に実施しつつ、首都圏の各空港地方路線と海外路線との接続を改善するなどの更なる機能強化を検討する。

二. 戦略市場創造プラン

テーマ4：世界を惹きつける地域資源で稼ぐ地域社会の実現

②観光資源等のポテンシャルを活かし、世界の多くの人々を地域に呼び込む社会

○査証発給要件緩和、入国審査迅速化等の訪日環境の改善

・首都圏空港の容量拡大を背景とした首都圏空港を含めたオープンスカイの戦略的な推進、LCCの参入促進等による航空ネットワークの充実、ビジネスジェットの利用環境の整備等を実施する。

三. 国際展開戦略

2. 海外市場獲得のための戦略的取組

①インフラ輸出・資源確保

「インフラシステム輸出戦略」を迅速かつ着実に実施する。

○トップセールスの実行と官民連携体制の強化

○経済協力の戦略的な活用

○公的ファイナンススキームの充実 等

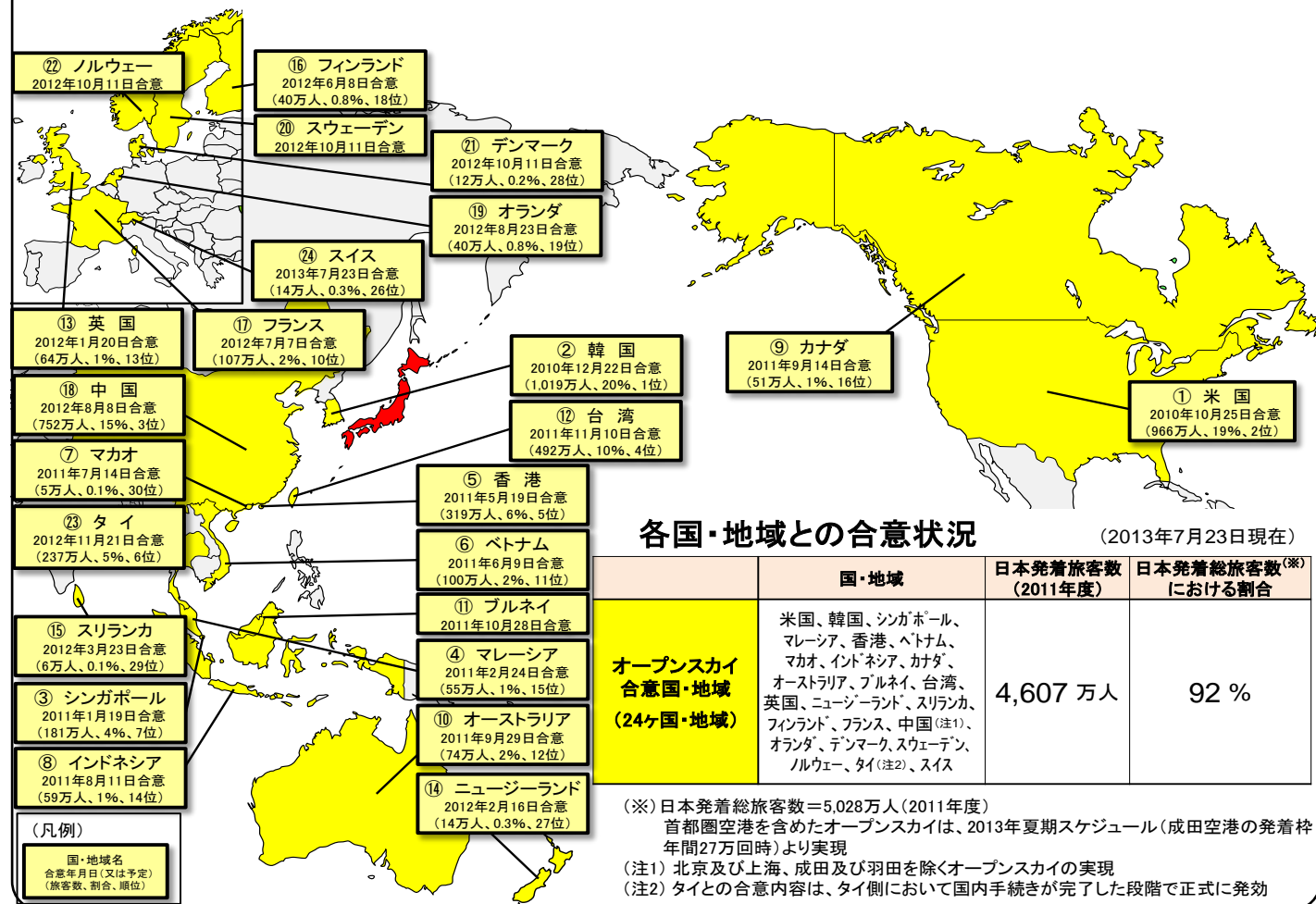
日本再興戦略の中短期工程表(航空関係部分抜粋)

項目	2013年度			2014年度	2015年度	2016年度	KPI
	概算要求 税制改正要望等	秋	年末	通常国会		~	
立地競争力の更なる強化	公共施設等運営権等の民間開放	法案成立	国管理空港等における民間事業者への運営委託手法等を具体的に検討		・仙台空港等における公共施設等運営権を設定した場合の運営権者の公募・選定手続 ・仙台空港等における運営権者の選定	仙台空港等における運営権者に対する業務の引継ぎ及び運営委託の開始	・2020年までに、世界銀行のビジネス環境ランキングにおいて、日本が、現状先進国中15位→3位以内に入る。
	空港・港湾など産業インフラの整備	羽田空港国際線3万回の増枠実現			首都圏空港の更なる機能強化		・2020年までに、世界の都市総合ランキングにおいて、東京が、現状4位→3位以内に入る。
世界を惹きつける地域資源で稼ぐ地域社会の実現	観光資源等のポテンシャルを活かし、世界の多くの人々を呼び込む社会	査証発給要件緩和、入国審査迅速化等の訪日環境の改善		航空ネットワークの充実、ビジネスジェットの利用環境の整備			・2030年には訪日外国人旅行者3,000万人を超えることを目指す。 ・2030年には観光収入でアジアのトップクラス入りを目指す。
海外市場獲得のための戦略的取組	インフラ輸出・資源確保	インフラシステム輸出戦略の決定・迅速かつ着実な実施		トップセールスの実行と官民連携体制強化 経済協力の戦略的な活用 公的ファイナンススキームの充実 等			・我が国企業の2020年のインフラシステム受注約30兆円(現状約10兆円)

	羽田空港 (うち国際線)	成田空港	首都圏空港全体
H22.10月まで (羽田D滑走路供用前)	30.3万回	22万回	52.3万回
H25.3.30まで	39万回 (6万回)	25万回	64万回
現在 (H25.3.31以降)	41万回 (6万回)	27万回	68万回
<b>以降、首都圏空港を含めたオープンスカイを実施</b>			
最終形 (羽田:H25年度末 成田:H26年度中)	44.7万回 (9万回)	30万回	74.7万回

- \* 1. いずれも年間当たりの回数である。
- \* 2. 回数のカウントは、1離陸で1回、1着陸で1回のため、1離着陸で2回とのカウントである。
- \* 3. 羽田空港の発着枠数の中には、深夜早朝の国際チャーター便等の運航に使われる枠数も含まれる。

オープンスカイの進捗状況





## 1. ネットワーク維持のための地方路線に係る着陸料軽減

- 国内航空ネットワークの回復が未だ十分ではない状況に鑑み、従来より実施している軽減措置を平成26年度においても継続。

本則単価(国内線) ～ 25t : 850円 25t～100t : 1,330円		100t～200t : 1,650円 200t～ : 1,800円		到着空港		
				羽田	福岡、新千歳	羽田、福岡、新千歳を除く国管理・共用空港
出発空港	羽田、伊丹、福岡、新千歳	本則		1/2		
	関空、広島、高松、松山、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、小松	3/4				
	釧路、函館、高知、米子(美保)、岩国、徳島	1/2				
	旭川、帯広、秋田、山口宇部、女満別、青森、庄内、富山、神戸、鳥取、出雲、岡山、佐賀	2/5				
	稚内、紋別、中標津、三沢、大館能代、山形、能登、南紀白浜、石見	1/5				

## 2. 旅客数を基準とした着陸料体系の導入

- 航空会社が需要変動リスクを負担する構造の適正化等を図るため、現在航空機の重量に応じて課されている着陸料の一部を旅客数に比例して課す体系を導入。

## 3. 小型機材に係る着陸料及び航行援助施設利用料の軽減

- 最大離陸重量50t以下の小型機材に係る着陸料について、10%の軽減措置を新設。
- 最大離陸重量15t～20tの小型機材に係る航行援助施設利用料について、1/2の軽減措置を新設。

## 4. その他の軽減措置

- 着陸料に係る提案割引制度(各空港からのプレゼンテーションを経て選定した路線(新規就航又は増便を行った場合に限る)において、1年目80%、2年目50%、3年目30%軽減)を新設。
- 羽田空港発着の国際線深夜早朝便に係る着陸料について、新規に就航又は増便を行った場合の軽減措置(1年目50%、2年目30%、3年目20%)を新設。
- 那覇空港発着の国内路線及び国際貨物便並びに離島発の国内路線に係る着陸料及び航行援助施設利用料の軽減措置(機材の種別等に応じて1/6～1/16に軽減)を平成26年度においても継続。
- 国際旅客チャーター便促進に係る着陸料軽減(1/2(※羽田を除く))を平成26年度においても継続。
- 国際線定期便に係る着陸料軽減(7/10(※羽田・那覇貨物を除く))を平成26年度においても継続。
- 羽田空港着の深夜早朝国際貨物便に係る着陸料軽減(1/2)を平成26年度においても継続。
- 羽田空港着の深夜早朝国内便に係る着陸料軽減(1/2(伊丹路線を除く))を平成26年度においても継続。

## 1. 運航費補助

- 協議会(都道府県ごと)において、離島の生活に必要な不可欠な航空路の確保維持の内容について議論し、生活交通ネットワーク計画を策定
- 補助対象路線  
 経常損失が見込まれる路線のうち、
  - ①最も日常拠点性を有する、
  - ②海上運送等の代替交通機関により概ね2時間以上、
  - ③2社以上の競合路線でない路線
- 補助対象経費は、実績損失見込額と、標準損失額のいずれか低い方
- 補助対象経費の1/2以内を国が補助(残り1/2は地域で負担)
- 制度拡充(平成23年度下半期～)特別会計から一般会計へ移行  
 (平成24年度～) 島民運賃割引の拡充を支援  
 (平成26年度～) 島民運賃割引の基準運賃の引き下げ  
 補助対象要件の緩和

## 2. 機体購入費補助

- 対象航空機 : 9人以上の旅客、1,500メートル以下の長さの滑走路で離着陸できる飛行機
- 補助方式 : 補助対象航空機及びその部品の購入に要する費用の45%(沖縄路線に就航する場合は、75%)を補助

## 3. 衛星航法補強システム(MSAS)受信機購入費補助

- 対象航空機 : 9人以上の旅客、1,500メートル以下の長さの滑走路で離着陸できる飛行機
- 補助方式 : 衛星航法補強システム(MSAS)受信機購入に要する費用の45%(沖縄路線に就航する場合は、75%)を補助

## 4. 着陸料の軽減、航行援助施設利用料の軽減

- |                           |           |
|---------------------------|-----------|
| ■ターボジェット機(B737等)          | 一般路線の1/6  |
| ■その他航空機(DHC-8-400等)       | 一般路線の1/8  |
| 〔うち、着陸料6t以下(アイランダー等)      | 一般路線の1/16 |
| 航行援助施設利用料15t以下(SAAB340B等) | 一般路線の1/16 |

※以下の措置については、離島路線にも適用される  
 最大離陸重量50t以下の小型機材に係る着陸料について、上記に加えて10%の軽減措置を新設。  
 最大離陸重量15t～20tの小型機材に係る航行援助施設利用料について、上記に加えて1/2の軽減措置を新設。【P23参照】

## 5. 航空機燃料税の引き下げ

- 一定の離島路線に就航する航空機について、通常の3/4へ軽減  
 1kl=26,000円→19,500円  
 ※現行特例措置(平成23年度～平成25年度)1kl=13,500円に軽減
- 沖縄路線に就航する航空機について、通常の1/2へ軽減  
 1kl=26,000円→13,000円  
 ※現行特例措置(平成23年度～平成25年度)1kl=9,000円に軽減
- ※航空機燃料に係る航空機燃料税の特例措置の適用期限を3年間延長する。(平成28年度まで)  
 【P16参照】

## 6. 固定資産税の軽減

- |                                    |                        |
|------------------------------------|------------------------|
| ■最大離陸重量30t～70t(B737)               | 取得後3年間1/3<br>その後3年間2/3 |
| ■最大離陸重量30t未満(DHC-8-100～400、アイランダー) | 永久に1/4                 |

	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・伊丹、中部 (■:計4空港)	羽田、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19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 (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、舌岐、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、新石垣、波照間、与那国 (34空港) (▲:計54空港)
その他の空港(15) (自衛隊等との共用空港、コミューター空港等)		札幌、千歳、百里、小松、美保、徳島、三沢、八尾、岩国 (☆:計9空港)	調布、名古屋、但馬、岡南、大分県央、天草 (★:計6空港)
合計(97)	4	28	65

