

国土交通省告示第千五百四号

空港法（昭和三十一年法律第八十号）第三条第一項の規定に基づき、空港の設置及び管理に関する基本方針を次のとおり定めたので、同条第六項の規定に基づき公表する。

平成二十年十二月二十四日

国土交通大臣 金子 一義

空港の設置及び管理に関する基本方針

はじめに

1 我が国の空港政策の課題と空港法

我が国の空港（公共の用に供する飛行場）は、社会経済の発展や高速交通需要の増大に伴い順次整備が進められてきた結果、現在全国で合計九十七を数えるに至っており、事業実施中の空港を加えると、空港整備は、配置的側面から見れば概成したものと考えられる。一方で、航空利用者の大幅な増加に伴い航空に対する需要の質は多様化・高度化しており、さらに、観光立国推進施策の推進に伴い観光交流は一層増加する見込みであるため、これらに的確に 대응する必要がある。また、アジア各国の急速な経済成長に対応して、我が国もアジア各国との間で増大する航空需要に見合う供給力を確保し、アジアの玄関口として世界との間の交流に対する貢献を積極的に果たす必要がある。

このような状況を踏まえ、我が国の空港政策を確立し、航空ネットワークの維持強化を含め利用者便益の増進及び国際競争力の強化に向け適切に対応することが求められているところであり、空港政策の重点が「整備」から「運営」にシフトし既存ストックを最大限活用することを基本とする中で、「整備」については、今後とも需要を厳格に見極めた上で、将来需要に対応するための施設整備・機能向上等を図りつつ、「運営」については、既存の空港を有効活用することにより、多様化し高度化する空港利用者のニーズに的確に対応し、空港の効果的かつ効率的な運営の確保、空港施設の適切な維持・更新等を図ることが急務となっている。

我が国の空港をめぐるこれらの諸課題に適切に対応し、今後の空港の中長期的な整備及び運営のあり方を明示するため、国土交通大臣が空港の設置及び管理に関する基本方針を定めることとする等の内容を盛り込んだ「空港整備法及び航空法の一部を改正する法律」が平成二十年の第六十九回国会において成立し、同年六月、これまでの空港整備法（昭和三十一年法律第八十号）は、名称も空港法と改められた。

2 基本方針策定の趣旨と基本理念

本基本方針は、このような経緯で改正された空港法第三条の規定に基づき、「空港管理者、国、関係地方公共団体、関係事業者、地域住民その他の関係者の相互の密接な連携及び協力の下に、空港の設置及び管理を効果的かつ効率的に行い、環境の保全に配慮しつつ、空港の利用者の便

益の増進を図り、もって航空の総合的な発達に資するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他の地域の活力の向上を図られるべきこと」を基本理念として、同条第二項に規定する記載事項ごとに定めるものである。

3 基本方針策定に当たつての留意事項

今後の空港の中長期的な整備及び運営のあり方は、現時点での社会経済情勢と今後の動向、利用者及び国民のニーズ・意識の動向、空港整備や空港容量の現状と今後の見込み、航空運送事業者の今後の事業戦略、他の交通機関の整備の現状と今後の見通し、これまでの各国の取組とその効果等も含め、様々な事情と密接に係るものである。

したがって、これらの諸事情を総合的に勘案し、利用者の視点、国家戦略の視点、グローバルの視点、地域の視点、先見性の視点、効率化の視点、総合性の視点といった様々な視点から、空港をめぐる諸課題を複眼的に捉えて、今後の空港の中長期的な整備及び運営のあり方を定めることが期待されている。

このため、本基本方針は、これらの視点を踏まえるとともに、次に掲げる事項について留意して、策定したものである。

今後は、国にあつては本基本方針に則つた政策遂行を図るほか、国自らが設置及び管理する空港の的確な整備及び運営を、国以外の空港管理者にあつては本基本方針に沿つて空港の整備及び

運営を、空港法第十五条に規定する空港機能施設事業者にあつては本基本方針に沿って空港機能施設の整備及び運営を適切に行うこととし、その他の関係者に対しては本基本方針に沿って行う空港の整備及び運営に対し最大限の理解と協力を求めるものである。

(1) 航空の安全の確保

航空においては、ひとたび事故が生じれば多くの人命が奪われる可能性が高く、その安全の確保はすべての活動に対して優先されるべき大前提である。したがって、国、空港管理者、航空運送事業者を含め空港の整備及び運営に関連するすべての者は、このことを肝に銘じて取り組まなければならない。

(2) 航空政策との整合・協動的取組

空港はこれを利用して離着陸する航空機があつてこそ機能するものであり、航空ネットワークを構成する重要な要素としてその役割を的確に果たすことが求められる。したがって、空港の整備及び運営に当たり、現在取り組んでいる次のような航空政策全般との整合・協動的取組が必要である。

航空輸送サービスの原点は、航空利用者に対し、航空機による地点間の移動サービスを、その需要に応え、安全に、快適に、適正な対価で提供することである。

これらの航空輸送サービスの原点を念頭に、これまで国は、航空政策として、航空運送事

業の健全な発展のための支援に努め、近年は複数の企業間の競争を通じて航空需要を満たし、供給力の確保を図るとともに、自立と責任ある効率的な経営による高いサービス水準の確保、競争下での利用者にとっての選択肢の確保、透明性の向上等を通じた利用者便益の増進等に努めており、今後も、この点を最大限重視して政策遂行に当たることとしている。

航空は、国内の地域間交流、世界との往来、観光を含む交流や物資の輸送等のための不可欠の交通手段として、国民生活の向上や地域経済の活性化にも大きな役割を果たすものであり、このような航空の機能が十分に発揮されることが我が国の競争力や地域活力の源泉となり、アジアの玄関口として世界との間の交流に対する貢献にもなる。すなわち、航空ネットワークの強化、利用しやすい航空輸送の確保等は、生活・産業レベルの向上や我が国の競争優位をもたらし、国際的責務を果たすことにもなるものであり、そういった観点から、国も、空港の適切な整備及び運営、航空運送事業者の路線参入、航空輸送サービス提供の維持等も含めた適切な航空政策の遂行に努めることとしている。

(3) 他の関連政策との整合・協調的取組

空港政策と観光立国推進施策やアジア・ゲートウェイ構想推進施策との連携による総合効果を発揮させること、空港と鉄道・道路等との連携による空港アクセスの整備やその利便性向上を図ること等、空港政策と関連政策の連携については、総合的な見地からの検討を行い、関連

政策との整合・協調的取組を図りながら、それぞれの政策遂行を的確に行うこととしている。

4 基本方針の更新時期と基本方針が見据えるべき期間

本基本方針は、今後の空港の中長期的な整備及び運営のあり方を定めるものとして、空港政策の基本となるものであり、関係者の持続的・安定的な取組を求めるものであることから、一定程度の長期間を想定することが必要である。一方で、我が国の航空を取り巻く状況の変化の速さに鑑みると、過度に長期な期間を想定することは適切でない。このような点を勘案し、本基本方針の策定に当たっては、可能な限り長期の将来像も視野に入れるという視点を持つよう努めることとしたが、その見直し・改定は、概ね五年ごとに行うものとする。

第一 空港の設置及び管理の意義及び目標に関する事項

1 意義

空港は、単体では機能し得ず、他の空港と航空機によって結ばれ、路線が構築されて始めて機能するという意味で「ネットワークの基盤」であるという特性を有している。加えて、空港は設置された地域の中においても孤立して存在するものではなく、空港周辺地域の様々な事業者、地方公共団体等の存在に支えられ、各地との移動・交流を行う基盤ともなっているという意味で「地域における拠点」としての機能を担っている。さらに、空港はサービス提供の場であり、「サービス」の拠点」としての機能や、不法入国の水際阻止、震災時の輸送拠点となる等「安全・安心

の拠点」としての機能も有しており、これらすべての機能を総括して、経済社会活動の基盤、世界に向けた玄関・窓口、物資の輸出入の拠点、観光を含む交流の基盤、地域活力向上の基盤等の「公共インフラ」としての機能を果たしているものである。

このように、空港は、我が国の社会経済活動に不可欠な社会基盤であり、地域における広域的な交流拠点であり、かつ、四面環海の我が国において、世界に向けた玄関・窓口として人流・物流両面で不可欠な役割を果たしている。

昨今では、経済社会のグローバル化に伴い、世界の活力を成長のエネルギーとし、我が国の国際競争力を強化していくことが求められている。このため、現下の厳しい財政事情に鑑みつつ、必要となる我が国の内外の航空ネットワークの強化や航空運送の活性化等を図るべく、空港の能力を量的にも質的にも最大限に発揮させる施策を講じることが喫緊の課題となっている。

また、急速な少子高齢化の進展、産業の空洞化等を背景にして、我が国では、地域の活力の減退が危惧されているため、地域における広域的な交流拠点であり地域活性化の核となり得る空港において、観光振興や物流高度化を始めとする関連施策とも連携しながら、国内外の人や物の流れを活発化させ、需要の創出につなげていくことを目指し、積極的な取組を行うことが求められている。

このような状況を踏まえ、航空の安全の確保を前提に、航空輸送需要への的確な対応、サービ

その改善等を通じた利用者の便益の増進、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化、地域の活力の向上等に資するべく、空港の設置及び管理を行うこととする。

2 目標

空港の設置及び管理については、1の「意義」に掲げる内容を踏まえつつ、次に掲げる目標の達成に向けて的確に取り組むこととする。

既存ストックの有効活用を基本とし、空港施設の更新や高質化、運営面の充実・効率化及び施設の着実な整備によって利用者便益の増進及び空港における安全・安心の確保を図ることとする。

空港のサービス水準の向上等を通じた内外の航空路線の維持強化を図るとともに、適正な水準の空港使用料の設定を行い、もって海外の空港と密接に結ぶとともに国内の空港間でも充実した航空ネットワークの適切な形成等により、我が国の国際競争力強化を図ることとする。

空港の積極的な活用により地域経済の活性化その他の地域の活力の向上を図るとともに、空港の運営に伴う環境負荷を軽減し、周辺地域との共生を図ることとする。

国際拠点空港が相まって我が国全体の航空需要に最大限対応するほか、近接する複数の空港について、適切な役割分担に基づきその機能を最大限活用していくなど、空港運営の最適

化を図ることとする。

3 空港関係者の役割

空港の設置及び管理の意義及び目標の達成に向けて、空港関係者がそれぞれの役割を適切に果たすことが望まれる。この観点から、それぞれの役割を以下のとおり整理する。

国は、空港政策をどのように展開するかを定める本基本方針の実現に向けた施策を講じるとともに、国管理空港の設置及び管理に関する責任者として、地域の関係者、空港機能施設事業者等と連携し、航空ネットワークの拠点となる空港が向かうべき方向性を視野に入れ、空港の整備及び運営を適切に行い、航空ネットワークの拡充のための基盤整備を含む空港機能の強化、空港における安全・安心の確保等を図ることとする。また、国以外の空港管理者に対し、適切に指導監督を行い、利用者の便益の増進、空港における安全・安心の確保等を図ることとする。

空港会社は、国際拠点空港の設置及び管理に関する責任者として、国、周辺地方公共団体等の関係者と連携し、国際拠点空港として将来的に目指していくべき姿を念頭に置き、効率的で自立した経営や創意工夫をいかした空港の整備及び運営を通じて、利用者の便益の増進、空港における安全・安心の確保等を図ることとする。

空港の管理者である地方公共団体は、その管理する空港の設置及び管理に関する責任者と

して、国等の関係者と連携し、将来の空港のあり方を考慮に入れながら、創意工夫をいかした空港の整備及び運営を通じて、利用者便益の増進、空港における安全・安心の確保等を図ることとする。

空港機能施設事業者及び空港において様々な役務を提供する各事業者は、利用者の視点に立って、提供する施設・役務の質を向上するとともに、空港における安全・安心の確保等を図ることとする。

また、空港の周辺地方公共団体その他の関係者については、以下の役割を果たすことが望まれる。

空港の周辺地方公共団体、観光関係団体、商工関係団体等は、空港を核とした地域の活性化に向け、空港管理者その他の関係者と連携・協力するとともに、協議会（空港法第十四条に規定する協議会をいう。以下同じ。）を積極的に活用し、利用者便益の増進に努めることとする。

航空運送事業者、貨物運送事業者等は、空港を中心とした人流・物流の主たる担い手として、空港管理者その他の関係者と連携・協力し、空港におけるサービスの向上その他の空港利用者の便益の増進に向け関係者と連携した取組に努めることとする。

ビジネス航空関係者や航空機使用事業者、防災・消防・警察ヘリ等の航空運送事業者以外

の航空機使用者は、空港の適切かつ有効な活用に向け、空港管理者その他の関係者と連携・協力した取組に努めることとする。

空港へのアクセス（鉄道、バス、タクシー等）を担うアクセス交通事業者は、アクセスが利用者便益の重要な要素であることを念頭に、空港管理者その他の関係者との連携・協力による空港へのアクセス機能の高度化等を図るとともに、利用者の便益の増進に向け関係者と連携した取組に努めることとする。

4 航空政策全体としての取組

1の「意義」に掲げる内容を踏まえ、空港の設置及び管理の目標を達成するに当たっては、3の「空港関係者の役割」に掲げる内容のとおり、関係者がそれぞれの役割を果たすことが望まれるが、空港はネットワークの基盤であるという特性から見ても、空港の整備及び運営における対応と併せ、航空路線の展開やサービス内容を含めた航空政策全体としての取組が必要である。

このため、まずは、空港の整備及び運営における対応を確実にを行い、目標達成のために必要な取組を行うこととし、その上で、空港を活用した航空政策全般の中でどのように航空ネットワークを維持し、航空の利用促進・需要喚起・サービス向上にどのようなようにつながっていくかについて正面から取り組んでいくこととし、このための政策の磨き上げとその円滑な実施に向け全力を挙げることとする。

第二 空港の整備に関する基本的な事項

我が国の空港については、事業実施中の空港を加えると、配置的側面からの整備は全国的に見れば概成し、離島を除き新設を抑制することとしており、今後は、将来需要に的確に対応するための方策のほか、航空輸送サービスの質の向上や利用者の便益の増進に向けた空港機能の高質化、また、耐震、防災保安の観点からの安全・安心の確保等が求められている。これらに対応するため、現下の厳しい財政事情に鑑み、需要予測の一層の精度向上に引き続き努め、事業評価をより厳格に実施すること等により選択と集中を図り、投資を重点化していくとともに、既存ストックを活用した空港機能の高質化に向け、以下の施策を中心に取り組むことが必要である。

なお、具体的な整備のあり方については、今後閣議決定される社会資本整備重点計画に従って対応する。

1 将来需要に対応するための施設整備・機能向上等

将来の需要動向を踏まえ、今後の空港の整備においては、以下のとおり取り組んでいくことが必要である。

航空需要の増加が見込まれる首都圏等の空港において、将来需要に的確に対応するための方策（空港会社、空港機能施設事業者等におけるものを含む。）を講じることとする。

離島空港については、島民生活の安定や離島振興などの観点から、航空ネットワークの維

持や活性化等を図るために必要な施設整備等を着実に推進することとする。

施設整備等の基礎となる需要予測の一層の精度向上に引き続き努め、社会経済情勢の変化等が生じた際の事業着工前や着工後の再評価及び需要予測値と実績値の比較分析等を含む事後評価等の一連の事業評価について、その評価の結果を適切に公表するとともに、引き続き厳格に実施することとする。

都心部等とのアクセス鉄道・道路の効果的・効率的な整備を行うこととする。

2 空港の耐震化等による安全・安心の確保

大規模地震の発生、空港への不法侵入事案の発生等といった航空輸送サービスの安全・安心を脅かす事象が発生しており、これらに適切に対応するため、以下の取組を進めることが重要である。

過去の地震災害において空港がいち早く復旧し、被災地域と外部地域を直接結ぶ緊急輸送の拠点として救急救命活動、災害復旧支援等に大きな役割を果たした経験を生かし、被災時の緊急輸送拠点となる空港の特性を最大限活用するため、また、地震災害時にも航空ネットワーク及び背後圏における経済活動の継続性を維持するため、滑走路、航空保安施設等の耐震性を向上することとする。

空港への不法な侵入は航空機の安全な運航や空港利用者の安全・安心を脅かすものであり

、これを防止し空港のセキュリティを向上するため、空港の監視能力の強化や適切な警備体制の構築を図る等空港への不法侵入対策の強化を行うこととする。

3 既存ストックを活用した空港機能の高質化

航空輸送サービスの質や空港利用者にとっての使いやすさを向上する観点から、以下のとおり既存ストックの活用を通じた空港機能の高質化を図ることとする。

安全性を確保しながら、天候等による欠航の発生を極力防止することにより、利用者便益の増進と空港の効率的な運営を図るため、ILS（計器着陸装置）の高カテゴリー化等を積極的に進め、就航率の改善を図ることとする。

誰もが利用しやすい空港とし、高齢化社会を見据えた利用者便益の増進や国内外の観光客の使いやすさの向上を目指すこととし、引き続きバリアフリー化を進め、わかりやすいサイン・案内表示板の整備等を行い、ユニバーサルデザイン化を推進することとする。

都市間を効率的に結ぶ航空物流拠点の形成、国際観光交流の促進等を図る観点から、増大する航空需要等に対応したターミナル諸施設の機能向上を推進する。

4 空港の整備における航空管制業務等との連携の確保

空港の機能を十分に発揮するためには、地上施設等のインフラ整備のみならず、安全性を確保した上で、効率的な運航等が可能となるよう所要の空域が確保されること及び適切な出発・進入

経路が設定されることが必要である。

すなわち、空港において安全かつ円滑な航空管制業務等が実施され、かつ、航空機ができる限り効率的に運航できるよう、周辺の山岳等の地形を考慮した上で、直線的な進入経路の設定や十分なレーダー誘導空域を確保するための空間の確保が不可欠である。また、出発・進入経路の設定に当たり、航空路、周辺の空港の出発・進入経路等の既存の飛行ルートとの調整や経路周辺地域の理解を得ることが必要となる。

また、滑走路誤進入の防止等航空機の安全かつ円滑な地上交通の確保も必要であるが、このためには、ターミナル地区の位置、誘導路の設置位置・形状等の空港のレイアウト、これらに対応した航空灯火等の地上施設が適切に整備されることが必要である。航空交通量が多い空港においては、航空機に対する離着陸の許可や地上走行の指示を行う飛行場管制を実施しているところであるが、誘導路の新設や設置位置変更等の空港施設の整備は、これら飛行場管制業務に大きな影響を及ぼすものである。

したがって、空港の整備に当たっては、空港の機能を十分に発揮できるよう、航空管制業務等をはじめ、航空運送事業者、周辺地域等の関係者と引き続き十分に連携を確保することとする。

第三 空港の運営に関する基本的な事項

多様化・高度化する空港利用者のニーズに的確に対応し、我が国の国際競争力の強化や地域の

活力の向上といった喫緊の課題についても空港として果たしうる貢献を行うべく、空港管理者及び空港機能施設事業者は、相互に連携し、安全な運航の確保、保安・防災面における対応能力の強化、環境への配慮を前提に、今後は、空港の収支状況等を踏まえながら、情報開示・透明化等を通じた空港運営の効率化・提供サービスの高度化を図り、利用促進のための措置を講じ、ネットワークの維持増強につながるような運営に努めることとする。

また、地域の事情・特色を踏まえて関係地方公共団体、関係事業者等と協力し、利用者便益の増進に努めるほか、協議会の活用等により空港を中心とした地域の活力向上を図る等、ハード・ソフトの組み合わせによる空港運営の強化を推進することとする。

1 効果的かつ効率的な空港の運営

航空輸送サービスの質や空港の使いやすさといった利用者のニーズの多様化・高度化に的確に対応するため、次に掲げるとおり効果的かつ効率的な空港の運営を図り、空港の高質化を推進する必要がある。なお、次に掲げる取組を更に効果的に責任を持って遂行するための体制のあり方に関しては、簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律（平成十八年法律第四十七号）において「空港整備特別会計（現「社会資本整備事業特別会計空港整備勘定」）において経理されている事務及び事業については、将来において、独立行政法人その他の国以外の者に行わせることについて検討するものとする。」とされていることから、その趣旨を踏まえ

、今後適切に検討することとする。

コスト意識の維持向上を図り、空港の運営に要する諸費用の削減等運営の効率化を進めるとともに、各空港別の収支の明確化等透明性の確保のための措置を通じた支出抑制への努力を含め空港の有効活用や需要拡大等に向けた空港・地域の取組を活性化させることとし、これらによって効率的な空港運営を推進することとする。

内外の航空路線の誘致等、関係者と一体となった空港全体のマネジメントを推進することとする。

特に離島については、島民生活の安定や離島振興などの観点から、島民の足の確保や観光客誘致による需要拡大に向けた努力を行うなど離島航空路の利用の推進策やそれに対応した空港・地域の受入れ体制の強化に、これまでの離島航空路維持のための方策と併せて努めることとする。

空港使用料は、空港の運営等の財源として重要な地位を占めるものであるとともに、空港の利便性に大きな影響を与えるものである。このため、国際的な空港使用料等の体系や水準、航空ネットワークの維持強化の観点、受益と負担の関係等も踏まえ、適正な体系・水準の空港使用料を設定することとする。

定期便の誘致に加え、チャーター便の導入を進めるほか、コミューター航空、外国LCC

（ローコストキャリア）等の積極誘致による空港利用の促進を図り、空港を最大限有効活用することに努めることとする。

機材の小型化により航空便の多頻度化を図ろうとする世界的な動きやリージョナルジェット（地域間輸送用旅客機）の就航にも資する小型機材の技術開発・商品化の動きにも留意し、適切に対応することとする。

世界経済のグローバル化に伴い、近年諸外国で利用が増加しているビジネス航空（主に小型航空機を用いた定期航空運送以外のビジネス目的の運航）等新しい航空ビジネスへの適切な対応も視野に入れて取り組むこととする。

ビジネス航空が受け入れ可能と見込まれる空港においては、専用のスポット（航空機を駐機するために定められた場所）の確保等のビジネス航空の利便性向上のための取組を推進することとする。

2 空港施設の適切な維持・機能向上

滑走路等の空港施設の機能を適切に発揮させるためには、空港機能の保全を図りつつ、空港施設の適切な維持に加え、既存施設への老朽化に対応するとともに、機能向上に向けた既存施設の更新・改良を図ることが不可欠であり、次に掲げる措置を着実に推進することとする。

点検の強化等、予防保全の手法等を用いた適切な維持管理を実施することとする。

施工方法の改良等によるライフサイクルコストの縮減等を図りつつ、老朽化し緊急性の高い施設を早急に更新するなど、施設の点検等の周期・頻度等の適切な設定等を図り、既存施設の円滑かつ計画的な更新・改良を実施することとする。

需要に適切に対応し、サービス水準の維持向上に資するようターミナルビル等の施設の更新・改良を行うこととする。

積雪による航空機、牽引車等の円滑な運用が妨げられることを回避するため、除雪能力の向上に努めるほか、除雪時における関係者の連絡体制を強化する等、除雪体制の強化を図ることとする。

空港管理者は、空港機能の保全を図るため、航空機の運航に影響を与えるような物件、航空保安システムの性能に影響を与えるおそれのある開発等、空港内のみならず、空港周辺の開発動向等を把握し、必要な調整を図ることとする。

3 利用者の便益の増進

空港は、サービスの拠点としての特性を有しており、空港利用者に対するサービス提供の場として、利用者ニーズに対応した機能の発揮が望まれる。

たとえば、航空旅客が空港を利用する際は、アクセス交通の到着場所から空港ターミナルビルを経て航空機に搭乗するまでの一連の流れの中で様々なサービスを受けるが、これらの流れの中

で個々のサービス水準が適正であることに加え、一連の流れが円滑に進められることが求められる。また、飲食・買い物場、空港内施設の案内サービス、欠航遅延等の場合の運航情報の提供、アクセス交通の運行情報の提供、空港周辺の観光情報の提供なども、空港利用者にとっては重要なサービスである。

このようなことを念頭に置き、利用者の便益の増進に向け、次に掲げる措置を推進することとし、その継続的な取組を効果的かつ効率的に進めるために必要となる数値・指標的な目標設定とその評価等の手法の導入等の具体的方策の検討にも努めることとする。

(1) 航空利用者（旅客）の便益の増進

誰もが利用しやすい空港とするため、バリアフリー化のための施設整備などハード面の対応にとどまらず、その使いやすさの向上・改善への取組などソフト面での対応を行い、ユニバーサルデザイン化を推進することとする。

今後主要空港では深夜早朝便の増加が見込まれるが、このような深夜早朝便に対応した交通アクセスの確保に向け、アクセス交通事業者と連携協調して取り組むほか、空港からのバス、タクシー等の乗降場の容量拡大・適正配置等空港へのアクセス交通改善を図ることとする。

空港へのアクセス時間を短縮すべく、アクセス交通事業者等との連携強化を図るとともに

、航空便とアクセス交通の接続等に係る関連情報のきめ細かい提供が図られるように努めることとする。

レンタカー利用者等の利便を考慮してレンタカーの営業拠点や乗降場、駐車場の適正配置に努めることとする。

観光立国推進基本計画等の観光施策との整合・協調を図り、空港として、観光振興に資する情報の提供及び発信機能の拡充、地域の観光案内、宿泊施設等の情報提供の充実に努めることにより、観光分野における国際競争力の強化に貢献することとする。

二十四時間化に伴う深夜早朝便の増加等も踏まえ、国際線トランジットや国際線と国内線との乗継ぎ及びアクセス交通への乗継ぎのための空港での待ち時間における快適な滞在を図る等のため、仮眠施設、シャワールーム等空港内施設の充実を図ることとする。

CIQ（税関、入管、検疫等）等について、待ち時間短縮等サービス水準の向上が図られるよう関係機関との連携・支援を行うこととする。

天候等により遅延、欠航等の発生した場合の対応の適切化を図ることとする。

航空運送事業者及び空港機能施設事業者は、空港におけるサービスの向上に向け、空港管理者との間で緊密に連携を図ることとする。

(2) 航空物流機能の強化

ユーザの要求水準の高度化、臨空部におけるロジステイクスセンターの形成の進展等により、他の輸送機関より速達性に優れる航空による貨物輸送の重要性はますます高まっている。さらに、国際分業の進展等による経済のグローバル化に伴い、部品の調達から生産、販売までの全体最適化を目指す「サプライチェーンマネジメント（商慣行の見直し、電子商取引の推進等による企業間連携を通じて、生産から消費までの情報と物の流れを効率化し、商品を迅速に適正な価格で提供するための仕組み）」を基本とする経営戦略を進める荷主にとって、国際物流は極めて重要な位置付けとなっている。この意味で、航空物流は、我が国の経済活動を支える基盤的な役割を担い、国際競争力の強化を図る上でも重要であることから、航空物流機能の強化が求められている。

このため、航空物流機能の強化を図るための取組について、利用者たる貨物運送事業者、貨物取扱事業者のニーズも適確に踏まえつつ、我が国の国際競争力や地域の活力の向上につながることを念頭に、貨物取扱地区の確保や高機能化を始めとする空港貨物地区内の物流機能向上のために必要な措置を行うほか、国際トランジット貨物便の誘致、深夜貨物便による空港の利活用の推進、地方空港の戦略的活用等に向けて、積極的に対処することとする。

(3) 空港運営に対しての利用者等の意向を反映させる仕組み

空港利用者の便益増進のための継続的な取組を担保するため、幅広い関係者からの多様な意

見・提案を反映させる仕組みを導入し、空港別収支等空港運営の状況も勘案しつつ、空港管理者が中心となって、適切な目標を設定し、その実施状況を評価し、改善していくといった必要な取組を推進することとする。このため、空港会社を取り組んできたCS（顧客満足度）調査や公共交通機関の快適性・安心性評価に際し実施してきている指標計測等の手法も参考にし、効率化の視点に留意しながら、継続的な取組が確保されるような利用者等の意向を反映させる仕組みとその実施内容の検討に着手する。また、この取組の状況を適宜公表し、空港を利用する際の参考情報として活用を促すほか、海外空港における利用者便益との比較にも活用できる方策についても併せて検討することとする。

4 安全・安心の確保

航空輸送サービスにおいて、安全・安心の確保は何よりも優先されるべき課題である。航空輸送を支えるインフラである空港においても、安全・安心の確保のための措置は最重要事項であり、今後の航空輸送需要の増大に対応し、次に掲げる措置を推進することとする。

今後の航空交通量の増大に対応し、更なる高い安全性を確保すべく、ICAO（国際民間航空機関）における標準化に依拠して、事前予防的な安全対策であるSMS（安全管理システム）（安全に対する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管理手法）の導入を推進することとし、空港管理者は、航空法第四十七条

の二に規定する空港保安管理規程において、空港の保安を確保するための管理の方針、体制及び方法を適切に定め、これに従い航空交通及び空港の業務に従事する者の安全を確保するために必要な措置を適切に講じることとする。

航空機に対するテロ・ハイジャックや空港への不法な侵入は、航空機の安全運航や空港利用者の安全・安心を脅かすものである。このため、空港管理者は、空港内の航空機や、ターミナルビル、滑走路等の施設に対する破壊行為を防止し、テロ・ハイジャックから航空の安全を守るため、空港機能施設事業者等に対し積極的な取組を求めるとともに、関係者間の調整に主体的役割を果たし、制限区域等への出入管理の徹底等、各空港において定められた空港保安管理規程に基づく保安措置の実施に万全を期する。さらに、航空運送事業者等による保安検査の実施に対し、支援・協力を行うほか、関係者の理解の増進に努めることとする。

平成十九年八月の外国航空機的那覇空港内での爆発炎上事故等における経験と教訓を踏まえ、適切な消防体制を確保し、空港消防職員の教育訓練を図る等により、空港消防能力の強化を図ることとする。

空港は不法入国の水際阻止や新型インフルエンザに関する水際対策等における前線拠点であり、これらの適切な運用が、我が国と国民生活の安全と国民の安心をもたらすものである。このため、不法入国の防止、新型インフルエンザに関する水際対策、空港への不法侵入の防

止対策等の重要性について、利用者の理解を得るよう努めるとともに、C I Q、警察、消防等関係機関との連携強化を図ることとする。

ランプ・インスペクション（外国航空機に対する立入検査）等の安全監査の実施のための協力支援を行うこととする。

地震災害等の緊急事態における緊急物資等の輸送受け入れ体制の確保、帰宅困難者等への対応等を図ることとする。

5 環境負荷の低減

空港運営に伴う地球環境や地域環境への影響を低減させるため、空港においても、環境の保全及び良好な環境の創造を推進する施策を行う必要がある。このため、次の施策に積極的に取り組むこととする。

なお、周辺地域に騒音負荷等の影響を与える成田国際空港等の空港における航空機騒音による障害の防止等の対策やこれまでの周辺地域と合意の上進めている各種施策については、第五の「空港の周辺における騒音その他の航空機の運航により生ずる障害の防止及び損失の補償並びに生活環境の改善に関する基本的な事項」に掲げる内容のとおり、確実に取り組んでいくものとする。

柔軟な経路設計が可能となることにより、航空経路の短縮を通じ燃料消費及び二酸化炭素（CO₂）排出量の削減につながるRNAV（広域航法）の導入等の航空保安システムの高

度化のための協力支援を行うこととする。

環境にやさしい空港（エコエアポート）施策を推進することとする。具体的には、GPU（地上動力設備）の利用促進、空港内建築物における太陽光発電の導入や屋上緑化、空港内車両のエコカー化やアイドリングストップの励行等に取り組みることとする。

6 航空管制業務等との連携

空港管理者は、当該空港における安全かつ円滑な航空交通の確保を図るとともに、全国的な航空交通ネットワークを構成する一員として、我が国全体の航空の安全に貢献することが求められる。

空港の機能を十分に発揮するためには、第二４の「空港の整備における航空管制業務等との連携の確保」に掲げる内容のとおり、空域、適切な出発・進入経路の確保等がなされることに加え、必要に応じてこれらを見直していくことが求められる。このため、将来の空港の能力や運営効率の向上に向けて、航空交通の指示等を行う航空管制業務等をはじめ、航空運送事業者、周辺地域等と十分な協力・連携を確保することとする。

工事等に伴う滑走路及び誘導路の閉鎖、航空灯火の消灯等の空港施設の運用方法や供用状態に関する情報は、航空管制業務等にとって欠くことのできない情報である。また、悪天候等の理由により着陸が困難となった場合も同様である。このため、滑走路、誘導路、スポット

ト等の空港施設の運用方法及び運用状況について航空管制業務等を担う機関とあらかじめ調整、情報提供及び情報共有を行うこと、緊急時の連絡体制を確立すること、空港の運用時間について調整すること、ダイバート（天候不良等の理由による代替空港等への着陸）機の受入れに協力することなど、空港運営に関して航空管制業務等と十分な協力・連携を確保することとする。

7 空港会社の運営のあり方

空港会社については、国際拠点空港としての公共的な役割や、独占性、代替不可能性といった事業特性に鑑み、効率的でかつ自立した経営を確保するための措置を講じてきている。今後も、創意工夫を發揮した的確な空港運営を可能ならしめるため、その自主性を最大限尊重した経営環境・体制整備を講じることとする。

空港会社は、自らの運営する国際拠点空港の公共的な役割を十分認識し、関係法令・条約等を遵守するとともに、我が国の航空ネットワークにおける重要性を踏まえ、航空機の安全運航の確保のほか、我が国の国際航空需要に応えるよう適切な方策を講じることとし、会社経営の効率化、利用者の便益の増進、周辺地域・経済団体等と協力した利用促進策の実施等を図って、継続的かつ安定的で適正な空港運営を行い、もって我が国の国際競争力の強化に貢献すべきである。

特に、基本施設（滑走路・エプロン）（旅客の乗降、貨物の積卸し、燃料補給等）のために航空機

を駐機する場所）等）の適切な管理、需要に的確に対応した空港機能の拡充、着陸料、旅客取扱施設利用料等の料金の適正な水準の確保、利用者便益の増進、公正かつ平等な運営の確保、保安防災措置の確実な実施、環境対策・地域共生策の適切な実施、安全保障・危機管理に対する適切な対応の確保等については、空港運営の最重要項目として留意すべきである。

このため、国は、空港会社に対して、必要な情報の開示を促すほか、空港運営の状況の把握に努め、事業運営が適切に行われるよう関係法令に基づく必要な施策を適切に講じることとする。

8 空港機能施設事業の運営のあり方

空港ターミナルビルや航空機給油施設に係るサービスの提供を行う空港機能施設事業も、空港が安全かつ円滑に機能し、航空機の安全かつ安定的な運航を確保し、利用者にとって利用しやすい空港とするために不可欠な事業であり、高い公共性を有するものである。しかしながら、こういった事業については、空港の基本施設に準ずる公共性と重要性を有し、その的確な事業遂行が空港運営にとって不可欠であるにもかかわらず、これまで、的確な実施を担保するための制度的措置が講じられてこなかった。空港政策の重点が空港の「整備」から「運営」へシフトしていく中で、空港機能施設事業に対する的確な実施を担保するための規範性の高い規制措置を講じることが喫緊の課題となってきたため、今般の空港法への改正において、空港機能施設事業者の指定制度が導入された。

このような経緯と事業の公共的性格等を踏まえ、指定空港機能施設事業者による事業の実施については、空港機能の提供者の一員として、空港利用者の便益の増進及び安全・安心の確保の推進に寄与するよう、空港管理者との調整の下に、その事業遂行が適切に行われるようにすることが必要である。

以上を踏まえ、まず、空港機能施設事業者の指定に当たっては、その事業の空港運営における重要性に鑑み、

イ 今後の空港機能の向上を担うことを可能とする「適正かつ確実な計画」として、空港機能施設事業実施のための全体方針、ターミナルビル等の施設のユニバーサルデザイン化・耐震化の推進、適切な保安対策の実施、適切な施設の維持管理、需要に応じた施設整備、効率的な施設運営、公正かつ平等な運営の確保等を内容とするものであること等を確認すること。

ロ 施設の安定的かつ適正な提供を可能とする「十分な経理的基礎及び技術的能力」として、事業遂行に向けた資金調達方策の確立、旅客取扱施設利用料等の利用者負担の軽減に向けた取組、区分経理の実施、安全保障・危機管理に対する適切な対応の確保、利便性向上施策、環境負荷軽減、協議会への積極的な対応、地域との連携のための取組等を十分に行えるものであること等を確認すること。

が必要である。

さらに、空港機能施設事業者に対しては、必要な情報の開示を促すほか、事業遂行の状況の把握に努め、事業遂行が適切に行われるよう空港法等の関係法令に基づき必要な施策を適切に講じることとする。

9 地方公共団体の管理する空港における運営のあり方

地方公共団体が管理する空港については、それぞれの空港の後背圏の経済状況、航空路線の展開の状況、他の交通網の整備の状況等置かれている環境が様々であるため、それぞれの地方公共団体が住民・利用者の意向・ニーズを踏まえるほか、空港に対する理解の増進と関係者の協力の確保を念頭に置いて、今後とも、適切な空港の整備及び運営に向けた努力を行う必要がある。

これまでも、各空港においては、航空路線の維持活性化に向け、創意工夫を凝らし、航空運送事業者との連携、観光関係団体等との協調的取組等により、空港の利用促進に取り組んできている。

引き続き、このような努力を継続・強化し、地域の事情・特色を踏まえた空港の利用者の便益の増進、需要喚起等の利用促進等に努めることや、他の地方公共団体における取組内容を参考に、先進事例を積極的に活用するほか、国管理空港における効果的・効率的な運営に向けた取組に準じ、収支状況等の空港運営情報の明確化・透明化等を通じた運営効率化を図ることが望まれる。

10 協議会の活用

協議会は、空港に関わる多様な関係者が一堂に会し、自発的で創意工夫に富んだ各種取組の具
体化を図るための検討・調整を図る場であり、これまでも各地で様々な取組が行われてきたが、
今般の空港法への改正に当たり、同法第十四条において、このような協議会の位置づけを明確に
し、その開催の手続きや関係者の役割と合意事項の法的な効力等が明確にされた。

空港が地域と共生し、連携して運営されることが利用者利便の向上をはじめとした空港の機能
向上に役立つことはもとより、地域の拠点としての空港の活性化が地域の活力向上に資すること
を踏まえると、このような協議会制度も十分に活用し、関係者の自発的な協力と連携により、円
滑な協議が効果的に進められることが期待される。

このため、関係者の理解と協力を求めつつ、空港管理者が中心となって、空港利用者の便益の
増進等の実現を図るべく、空港管理者、周辺地方公共団体、航空運送事業者、空港機能施設事業
者、アクセス交通事業者等各々の空港の置かれた状況も反映した様々な関係者を構成員とする協
議会を通じた取組を推進することとする。

11 情報開示・透明化

利用者の便益の増進や空港運営の効率化を図るため、空港内サービス内容や災害時における対
策内容の開示、空港別収支の明確化等を含め、利用者への的確な情報の開示・提供等透明性の確

保に努めることとする。

特に、空港法第十二条において、空港管理者は空港のサービス内容等を定めた空港供用規程の策定と公表を行わなければならないこととされている。空港供用規程は、空港利用者の便益の増進を目的として策定されるものであることから、その策定に当たっては、同条第一項各号に規定された事項について、その内容が空港利用者にとって空港の利用を適切に決定することを可能とするために最低限必要な事項を網羅する等利用者の視点に立って定めたものとなることが重要であり、本基本方針の趣旨を踏まえて適切に定めることが必要である。

第四 空港とその周辺の地域との連携の確保に関する基本的な事項

空港は、地域における広域的な交通拠点であり、急速な少子高齢化の進展、産業の空洞化等を背景にした地域の活力の減退を克服するため、空港を通じた国内外の人や物資の流れを活発化させることにより、観光振興や物流の高度化等を図り、地域の活力を向上させることが求められている。

このため、空港を活用した地域経済活性化等の地域の活力向上に向け、空港利用者の視点も踏まえ、空港や周辺地域における空港利用者の交流の促進、空港に集まる産業物資や地元製品の流通の促進、空港における空港周辺地域住民の交流の促進等、空港と周辺地域との連携を推進していくことが必要である。

また、空港を活用した観光振興・物流高度化等による地域の活力向上を図るため、空港管理者、アクセス交通事業者、周辺地方公共団体、観光関係団体、商工関係団体等による連携した取組の推進が重要であり、第三十の「協議会の活用」に掲げる内容のとおり、協議会制度の活用にも積極的に取り組むこととする。

第五 空港の周辺における騒音その他の航空機の運航により生ずる障害の防止及び損失の補償並びに生活環境の改善に関する基本的な事項

国土の狭隘な我が国において、航空需要に適切に対応し、航空輸送サービス水準の向上を図るためには、空港の運営に伴う環境負荷を軽減し、周辺地域との共生を図ることが極めて重要であり、このような観点から、これまで多様な環境対策及び地域周辺対策が実施されてきた。

周辺地域に騒音負荷等の影響を与える成田国際空港等の空港においては、航空機の低騒音化等の発生源対策を含め更なる軽減に向けた努力を行うことは論を待たないが、周辺地域に負荷が生じることは当面不可避であることから、適切な見直しを行いつつ、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（昭和四十二年法律第百十号）等の法令に従い、移転補償・防音工事の実施等空港の周辺における環境対策及び地域周辺対策を着実に実行し、空港に対する周辺地域の理解を得ることが、空港の円滑な運営にとって重要である。

また、これらの対策の実施に当たっては、周辺地域の事情・特色を踏まえつつ、空港管理者、

周辺地方公共団体、空港関係者等の間において、十分な情報交換等に基づき適切な方策が合意され、進められることが望ましい。

特に、成田国際空港については、建設の経緯もあり、その後の関係者間の話合いの過程や民営化に当たって、国、空港会社及び地域の間で得られた理解と合意に基づいた地域共生策が進められてきており、今後とも、これらを尊重し、適切な施策が講じられることが必要である。

第六 地理的、経済的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する空港相互間の連携の確保に関する基本的な事項

成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港の我が国国際拠点空港は、我が国の国際航空需要に配慮するとともに、欧米等の長距離国際路線について東アジア地域における主要な窓口としての役割を担ってきているが、東アジアの近隣諸国における国際ハブ空港の戦略的な整備進展に伴い、これらの空港との競争の必要性も認識されてきている。

このため、我が国の旺盛な国際航空需要に今後とも適切に配慮するとともに、東アジアと世界を結ぶアジア・ゲートウェイとしての我が国の地位を維持増進していくため、全国的な視野に立つてアジアとのオープンかつ戦略的なネットワークを構築する。

この場合において、これら三空港については、各空港がそれぞれの背後圏の航空需要に配慮することはもとより、我が国の国際拠点空港として三空港相まって我が国全体の航空需要に最大限対

応することが適切である。首都圏空港の空港容量が当面逼迫している状況においては、空港容量に余裕のある関西国際空港及び中部国際空港と合わせて、これらの航空需要にトータルとして最大限対応することとする。さらに、平成二十二年の首都圏空港の容量拡大によっても概ね十年後には空港容量が逼迫することが予想されており、更なる容量拡大に向けての検討が課題となっているが、これらの容量拡大のあり方及びそれに伴う国際拠点空港全体としてのあり方についても、検討することとする。

また、同一地域の複数空港について、航空需要、各空港の特色、地元における議論等を踏まえ、適切な役割分担に基づき、当該地域全体としての運営の最適化を図ることとする。

1 首都圏における空港相互間の連携のあり方

平成二十年六月に閣議決定された「経済財政改革の基本方針2008」及びその前提となった同年五月の「首都圏空港（成田・羽田）における国際航空機能拡充プラン」（具体的な内容は、「注」参照）に従い、成田国際空港（成田）は国際線の基幹空港、東京国際空港（羽田）は国内線の基幹空港という基本的な役割分担を踏まえ、両空港間及び都心と両空港との間の鉄道アクセス改善のための整備の調査検討を含め、両空港の一体的活用による国際航空機能の最大化を図る。

〔注〕・平成二十二年に、羽田は昼間約三万回・深夜早朝約三万回の合計約六万回、成田は約二万回の合計約八万回の国際定期便を実現する。

- ・ 平成二十二年以降は、羽田は、国内線需要に適切に対応しつつ、国内・国際双方の需要の伸びを勘案して、昼間は羽田のアクセス利便性を活かせる路線を中心に国際線の増加を推進する。
- ・ 首都圏全体で、平成二十二年以降、約十七万回の発着枠の増枠により年間発着枠約七十万回を実現し、さらに、あらゆる角度から可能な限りの空港容量拡大施策を検討する。

2 近畿圏における空港相互間の連携のあり方

平成十七年十一月に開催された関西3空港懇談会において了承された関西三空港のあり方に従い、以下の役割分担の下で、トータルとして三空港の最適運用を図ることとする。

関西国際空港は西日本を中心とする国際拠点空港であり、関西圏の国内線の基幹空港。国際線が就航する空港は、今後とも関空に限定することが適当

大阪国際空港は国内線の基幹空港であり、環境と調和した都市型空港

神戸空港は百五十万都市神戸及びその周辺の国内航空需要に対応する地方空港

なお、関西三空港の最適運用・経営のあり方、需要喚起のための利用促進のあり方、関西国際空港株式会社の財務構造の抜本改善等の喫緊の課題については、近畿圏全体の利用促進の確保や経済の発展のために進められている地元における議論も踏まえながら、利用者利便の向上、関西

国際空港の国際競争力の強化や安定的な経営基盤の確立に向けて、引き続き検討する。

3 中部圏における空港相互間の連携のあり方

平成十年度の中部国際空港の事業化に先立ち、定期航空路線は中部国際空港へ一元化することが前提とされたことを踏まえ、中部国際空港は成田国際空港・関西国際空港と並ぶ我が国の国際拠点空港として、二十四時間運用をいかした活用を促進する。県営名古屋飛行場はコミュニティー航空やビジネス機などの小型航空機の活動拠点として中部国際空港を補完するという基本的な役割分担の下、長期的視野に立つて中部圏の多様な航空需要に適切に対応した両空港の連携を図ることとする。

第七 その他

1 共用空港における整備及び運営等

共用空港については、その空港としての特性を踏まえつつ、前記第一～第五の趣旨に沿った空港の整備及び運営を行うため、自衛隊又はアメリカ合衆国との連携を密接に図ることとする。

また、首都圏の航空需要の一翼を担う役割を果たすための共用空港等の活用のあり方について、関係者間において検討を進めることとする。

2 基本方針に則った空港法・航空法の運用のあり方

本基本方針は、空港法で定める空港供用規程についての認可、空港機能施設事業者の指定等の

際の判断指針ともなるべきものである。したがって、これらの行政上の行為に当たっては、本基本方針の中の各項目において定める内容に従うほか、基本方針全体の趣旨に則って適正な運用を図ることとする。また、関係者が申請等に当たって行政の判断内容の予測を容易に行えるようにする観点から、必要となる事項については本基本方針に従いさらに具体的な認可基準、指定基準等を定めることとする。当該基準等の策定に当たっては、パブリックコメントを行う等公正で透明な手続きの確保に留意することとする。

3 その他

空港の設置及び管理に際しては、第三五の「環境負荷の軽減」に掲げる取組のほか、環境関係法令に従いつつ、空港周辺における自然環境等の保全に配慮する。

空港は、我が国の安全保障を確保する上で重要な役割を担うので、空港管理者は、関係法令に基づき責務等を適切に履行し、平素から国等との連携を密接に図ることとする。

おわりに

我が国の空港は、静岡空港及び百里飛行場（茨城空港）が平成二十一年以降順次開港することが予定され、この結果、合計九十九空港となる。また、首都圏においては、平成二十二年には成田国際空港（成田）の暫定滑走路の北伸及び東京国際空港（羽田）の第四滑走路の供用がそれぞれ予定されており、首都圏空港（成田・羽田）における国際航空機能の拡充と空港容量の拡大が

見込まれている。

このように、さらに空港をめぐる状況は進展していくが、今後とも、将来需要に対応するための方策と併せ、これまで整備してきた空港の的確な機能向上及び効率的な運営を行い、全国の空港をトータルとして有効活用し、適正な航空ネットワークを形成し、利用者のニーズに応えるとともに、国際航空機能を強化し、「開かれた日本」の玄関・窓口として我が国の競争力の向上に貢献することが重要である。

したがって、今後は、このような認識の下に定めた本基本方針に従って空港政策を着実に進め、空港の適切な整備及び運営を図ることとし、関係者に対し、それぞれの役割を十分に発揮し、国、地方公共団体、空港会社、航空運送事業者をはじめとする関係者間の連携を強化して、積極的な取組を求めるものである。

なお、本基本方針の各項目の中には、現時点では方針を定めるに至らず、今後の検討にゆだねたものもある。それらについては、関係者の理解と協力を得つつできる限り早急に結論を得ることとし、必要に応じ本基本方針を改定することとする。

また、昨今の経済状況の推移やそれに伴う影響については、引き続き注視するが、この他にも本基本方針の策定後に現時点では予想できない事象が発生し、本基本方針を見直すべき事態が生じた場合は、次回の見直し・改定の時期を待つことなく臨機応変に対応することとする。