

東京国際空港(羽田)の再拡張について

~ 羽田空港再拡張事業の今後の課題について ~

< 参考資料 >

羽田空港整備の歴史

時 期	出 来 事	滑走路
昭和 6年	東京飛行場が立川から移転（総面積53ha、滑走路300m×15m）	300m
昭和14年	滑走路の新設・拡張（総面積73ha、800m×80m、800m×80m）	800m 800m
昭和20年	米軍による再拡張工事着手（総面積257ha、滑走路約2,100m×45m、約1,650m×45m）	2,100m 1,650m
昭和27年	米軍から返還（昭和33年全面返還）「東京国際空港」と改称	
	旧A滑走路（2,133m×45m） 旧B滑走路（1,676m×45m）	2,133m 1,676m
昭和30年	旧空港ターミナルビル完成	2,550m 1,676m
	旧A滑走路延長（2,550m×45m）	
昭和31年	空港整備法の制定（第一種空港に位置づけ）	
昭和35年	利用客が国内線100万人、国際線10万人を突破	
昭和36年	旧A滑走路延長（3,000m×45m）	3,000m 1,676m
昭和39年	旧C滑走路新設（3,150m×60m）	3,000m(46年4月から1,200mで短縮運用)
	首都高速1号線（羽田線）開通	
	モノレール羽田～浜松町が営業開始 （東京オリンピック開催）	1,676m 3,150m
昭和46年	旧B滑走路延長（2,500m×45m）	3,000m(48年12月から休止し、誘導路として使用)
昭和53年	国際線が新東京国際空港（成田）へ移転	
昭和59年	沖合展開事業工事着手	2,500m 3,150m
昭和63年	沖合展開第 期のA滑走路供用開始（総面積586ha、3,000m×60m、）	3,000m 2,500m
平成 4年	東京都の埋立工事完成	3,150m
平成 5年	沖合展開第 期の西ターミナル施設供用開始（総面積894ha）	
平成 9年	沖合展開第 期のC滑走路供用開始（総面積1,271ha、3,000m×60m）	3,000m 2,500m
平成10年	国際線旅客ターミナルビル供用開始	3,000m
	京浜急行空港線ターミナル乗り入れ	
平成12年	沖合展開第 期のB滑走路供用開始（2,500m×60m）	
平成13年	沖合展開第 期のA滑走路西側平行誘導路供用開始	

沖合展開事業

区 分	沖合展開前	第 期	第 期	第 期			
概 要	-	A 滑走路	西夕 - ミナル	C 滑走路	B 滑走路	東旅客ターミナル (北側、中央部)	東旅客ターミナル(南側部) エプロン、小型機地区等
滑 走 路	(旧 B 滑走路) 2,500m × 45m (旧 C 滑走路) 3,150m × 60m	A 滑走路 3,000m × 60m (旧 B 滑走路) 2,500m × 45m (旧 C 滑走路) 3,150m × 60m	A 滑走路 3,000m × 60m (旧 B 滑走路) 2,500m × 45m (旧 C 滑走路) 3,150m × 60m	A 滑走路 3,000m × 60m B 滑走路 2,500m × 60m C 滑走路 3,000m × 60m			
供用開始	-	昭和 6 3 年 7 月	平成 5 年 9 月	平成 9 年 3 月	平成 12 年 3 月	平成 1 5 年度未予定	未定

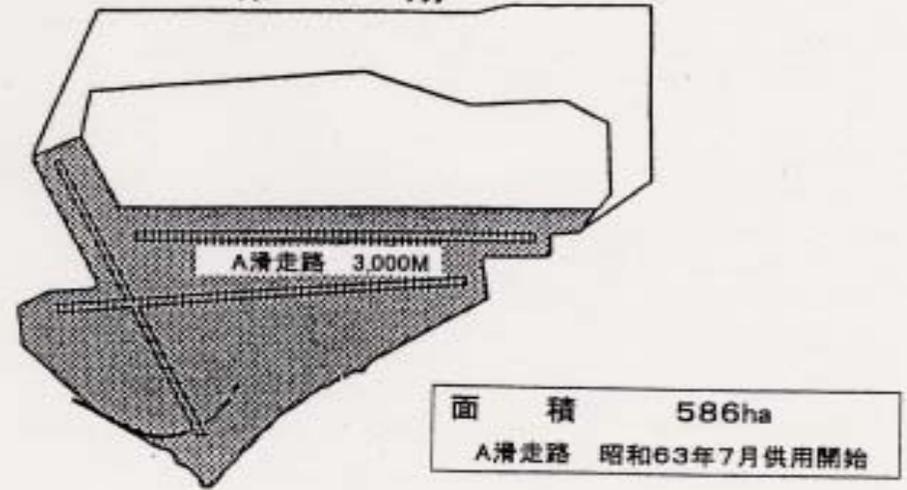
注) 平成 9 年 7 月から運航時間が拡大された。(6:00 ~ 23:00を0:00 ~ 24:00に拡大)

段階展開整備図

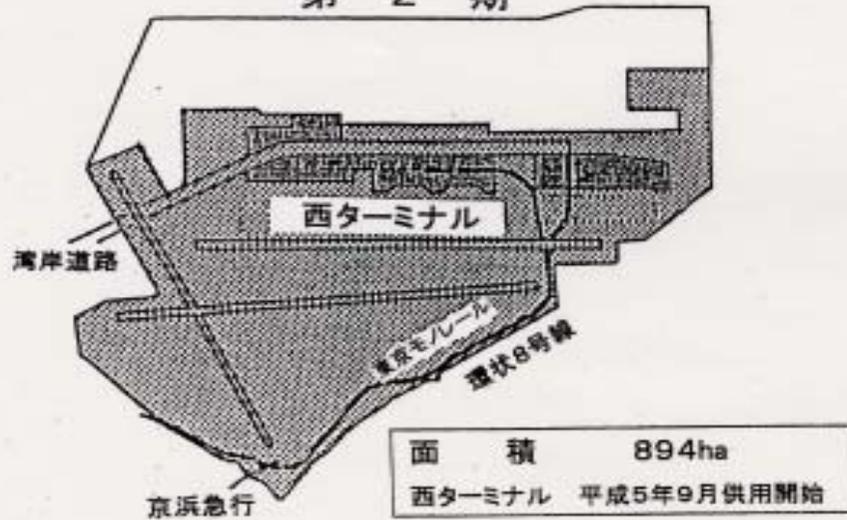
沖合展開前



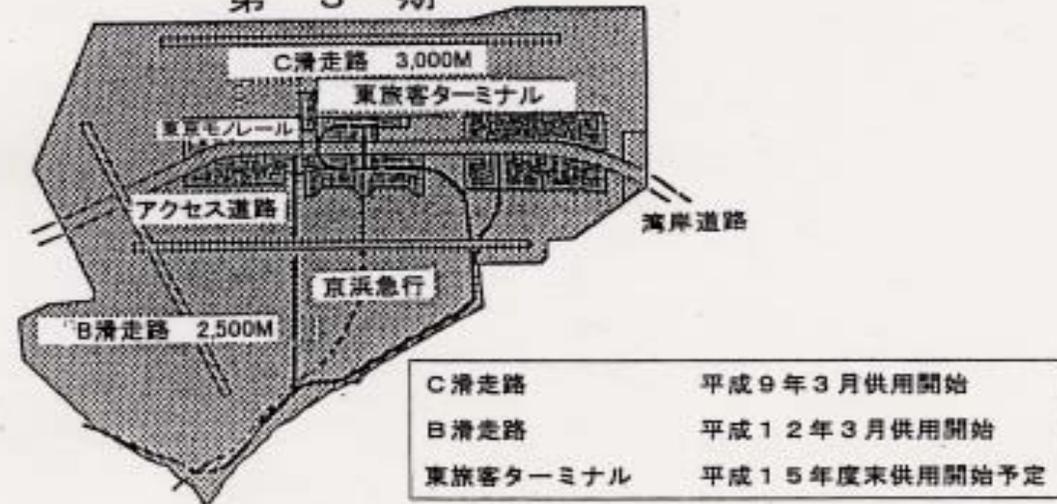
第1期



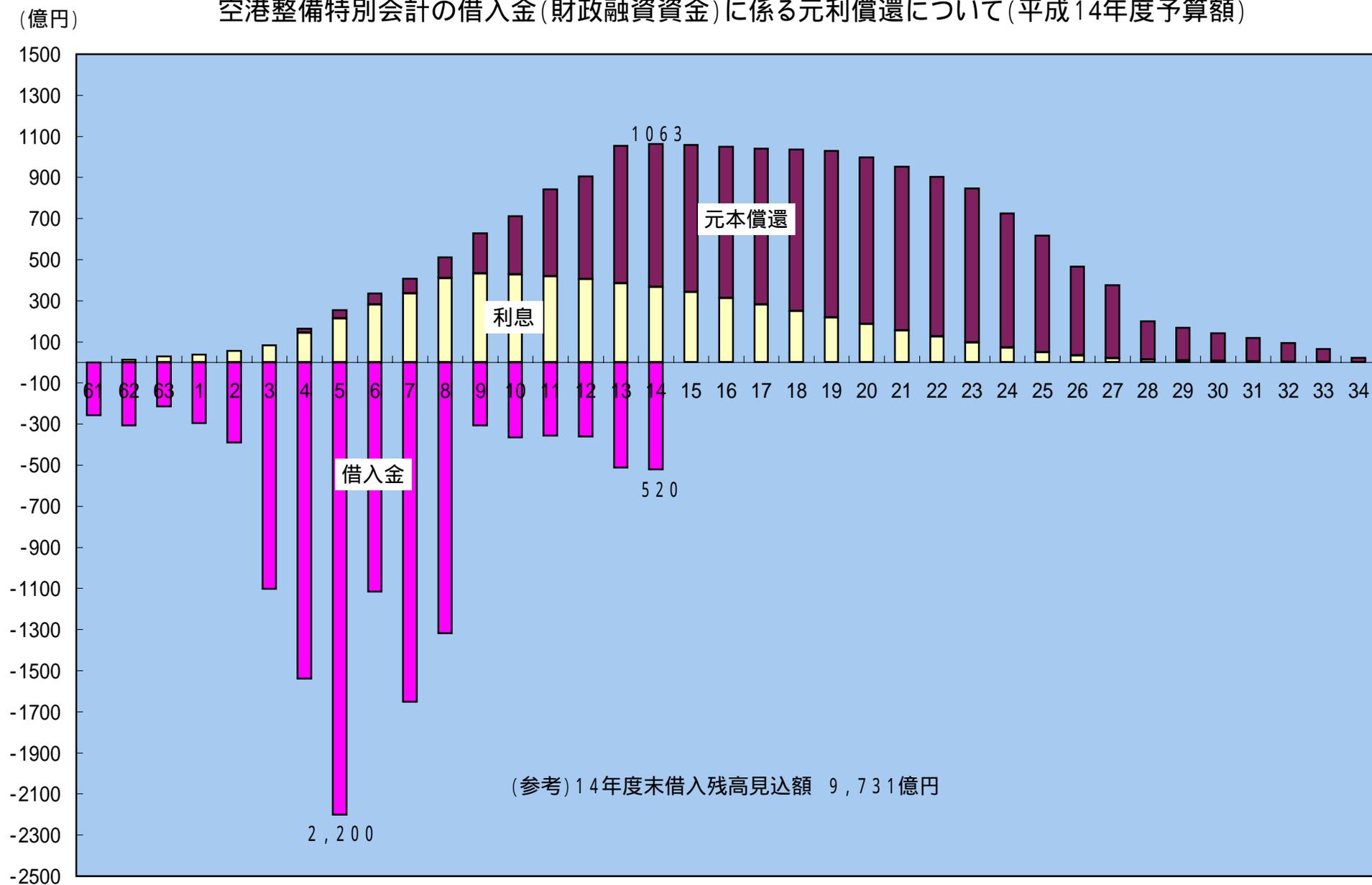
第2期



第3期



空港整備特別会計の借入金(財政融資資金)に係る元利償還について(平成14年度予算額)



空港整備の財源スキーム

国際拠点空港

成 田			⇒	出資 20 % 国 100 %	有利子資金 80 %	
関 西	期		⇒	出資 30 % 国 4/6 地方 1/6 民間 1/6	有利子資金 70 %	
	上物	従来スキーム	⇒	出資 30 % 国 2/3 民間 1/3	有利子資金 70 %	
		スキーム見直し後 (2007年まで)	⇒	出資 48 % 国 2/3 民間 1/3	有利子資金 52 %	
	下物	従来スキーム	⇒	出資 30 % 国 2/3 地方 1/3	無利子貸付 25 % 国 2/3 地方 1/3	有利子資金 45 %
		スキーム見直し後 (2007年まで)	⇒	出資 38 % 国 2/3 地方 1/3	無利子貸付 32 % 国 2/3 地方 1/3	有利子資金 30 %
中 部			⇒	出資 13 % 国 地方 民間	無利子貸付 27 % 国 4/5 地方 1/5	有利子資金 60 %

出資金の割合 国:地方:民間 = 4:1:5

その他の空港

第一種空港			⇒	国 100 %	
第二種(A)空港			⇒	国 67 % 2/3	地方 33 % 1/3
第二種(B)空港			⇒	国 55 %	地方 45 %
第三種空港			⇒	国 50 %	地方 50 %

関西国際空港 1 期・2 期事業の資金スキーム

1 期事業の資金スキーム（総事業費 1 兆 5 , 4 2 4 億円：平成 1 3 年度末現在）

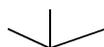
国 (2/3)	地公体 (1/6)	民間 (1/6)	有利子資金(政府保証債、政投銀借入等)(10,806 億円) < 7 0 % >
------------	--------------	-------------	---

4 : 1 : 1

2 期事業の資金スキーム（総事業費 1 兆 5 , 6 0 0 億円）

〔空港施設（上物）4 , 2 0 0 億円〕

出資金(1,260 億円) 2011 年度までに出資 国(840 億円) : 民間(420 億円)	有利子資金(政府保証債、政投銀借入等)(2,940 億円) < 7 0 % >	従来 スキーム
2 : 1		

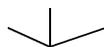


出資金(1,260 億円) 2011 年度までに出資 国(840 億円) : 民間(420 億円)	有利子資金 (840 億円)	有利子資金 2007 年度以降に先送り (2100 億円)	スキーム 見直し後
---	-------------------	-------------------------------------	--------------

〔空港用地（下物）1 兆 1 , 4 0 0 億円〕

国出資 (2,280 億円)	地公体出資 (1,140 億円)	国無利子貸付 (1,900 億円)	地公体無利子貸付 (950 億円)	有利子資金(5,130 億円)	従来 スキーム
-------------------	---------------------	----------------------	----------------------	-----------------	------------

2 : 1 : 2 : 1



出資 2006 年度までに出資 国(2,280 億円) : 地公体(1,140 億円)	無利子貸付 2006 年度までに無利子貸付 国(1,900 億円) : 地公体(950 億円)	有利子資金 (2,730 億円)	有利子資金 2007 年度以降に先送り 1400 億円	事業費削減 1400 億円	スキーム 見直し後
---	---	---------------------	-----------------------------------	------------------	--------------

無利子資金(6,270 億円)

1000 億円

地方公共団体...大阪府、大阪市、和歌山県、兵庫県、神戸市、奈良県、
京都府、京都市、滋賀県、三重県、福井県、徳島県

関空 2 期事業スキーム見直しによる収支改善効果

事業スキーム見直しの内容

- ・ 2007年平行滑走路供用開始までの事業費を4,500億円（約3割）を削減
- ・ 予定されていた無利子資金は、2007年（一部2011年）までに全額拠出

[2007年までの事業費]

- ・ 用地造成事業費 1兆1,400億円 9,000億円
（2007年以降継続事業（1,000億円））
- ・ 施設整備事業費 4,200億円 2,100億円
（2007年以降、需要に応じて整備（2,100億円））



単年度黒字化の時期

平行滑走路供用から3年目（2009年）へ大幅短縮
（2004年に一旦黒字化し、2007年に再度赤字化）

単年度黒字化までの年数（2007年以降）

昨年の経営見通し	見直し後
6年目～14年目	3年目

累積損失解消の時期

見直し前の6割程度まで短縮

累積損失解消までの年数（2007年以降）

昨年の経営見通し	見直し後
18年目～31年目	14年目～18年目

無利子資金比率： 約 1 / 2 約 2 / 3 大幅上昇

2007年までの無利子資金比率

用地造成	55%	70%
施設整備	30%	48%
全 体	48%	66%

中部国際空港株式会社の資金スキーム

政府保証債
対象事業費

会社事業費

無利子資金	有利子資金	
出資金、無利子貸付 40%	市中融資 18%	政府保証債 42% (60% × 70%)

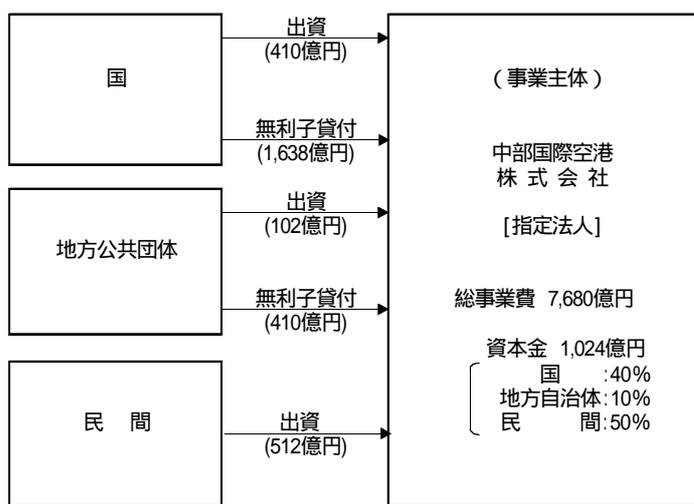
(対象施設) 滑走路、着陸帯、誘導路、エプロン及びこれらの附帯施設、航空保安施設、構内道路、駐車場、供給処理施設及び用地造成並びにこれらに準ずる施設

日本政策投資銀行
融資対象事業費

無利子資金	有利子資金	
出資金、無利子貸付 40%	市中融資 10%	日本政策投資銀行融資 50%

(対象施設) 航空旅客・貨物取扱施設、給油施設、事務所・店舗、送迎・見学施設、休憩施設及びこれらに準ずる施設

中部国際空港の事業スキーム

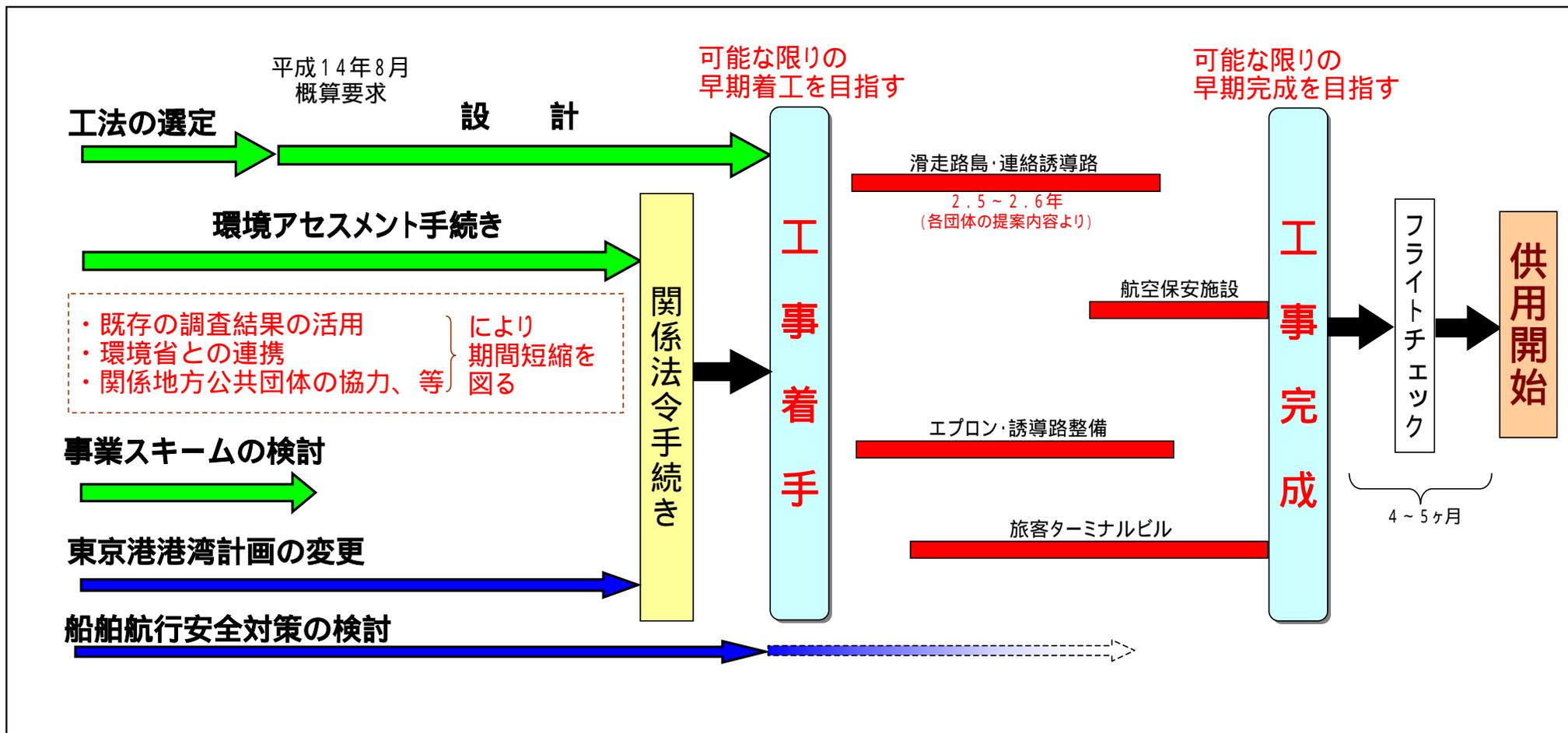


無利子資金
(総事業費の40% : 3,072億円)
の負担割合
国 : 地方自治体 : 民間 = 4 : 1 : 1

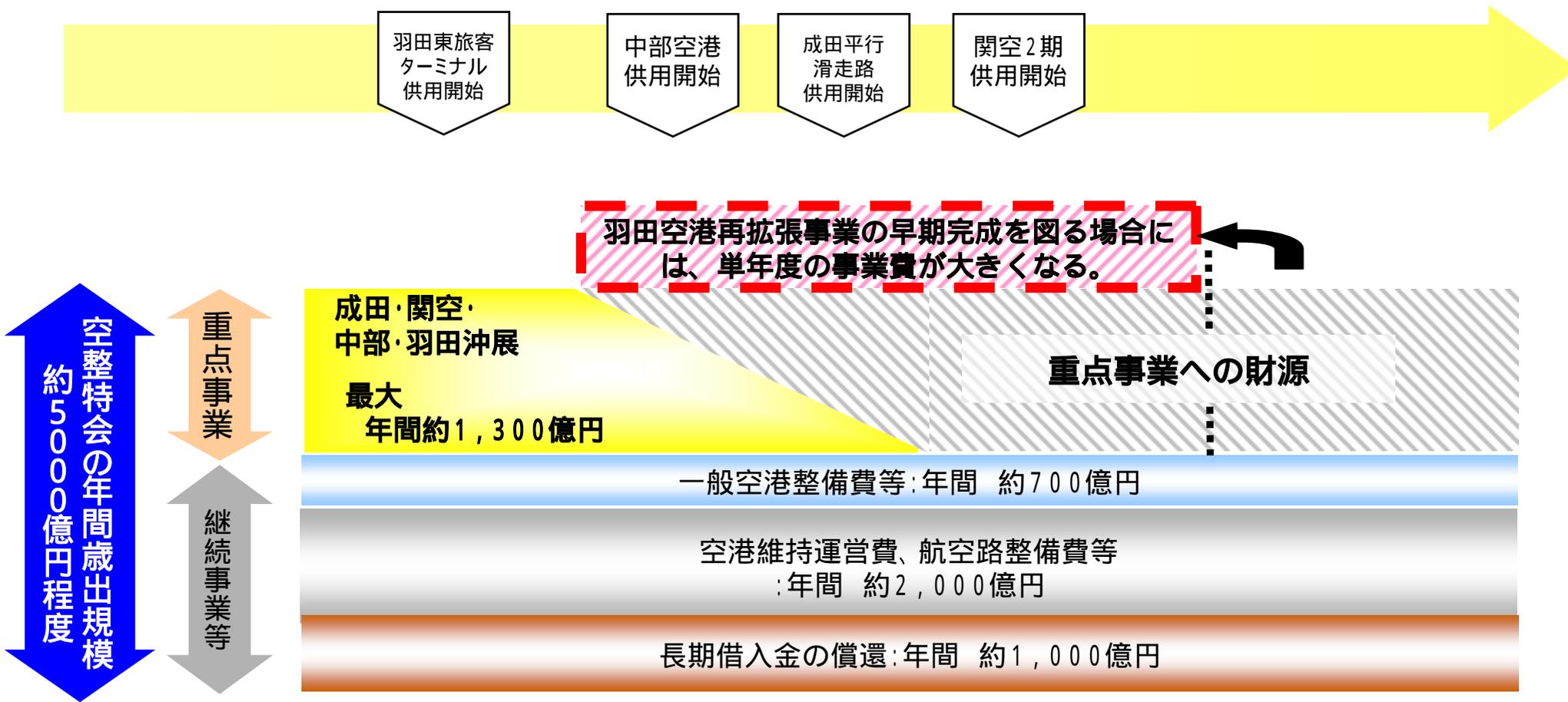
有利子資金
(総事業費の60% : 4,608億円)
(政保債、日本政策投資銀行融資
及び市中融資)

地方公共団体・・・愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市。

羽田空港再拡張事業 スケジュール



空港整備特別会計の今後の見通しイメージ



公共事業における一般財源は、減少傾向にある。

空港整備事業における国と地方の費用分担割合

空港		設置・管理者	整備費用の国と地方の負担割合
第一種空港	新東京国際（成田）	新東京国際空港公団	出資 国 100%
	関西国際	関西国際空港（株）	期 出資 国：地方公共団体：民間 = 4：1：1 期（上物） 出資 国：民間 = 2：1 期（下物） 出資 国：地方公共団体 = 2：1 無利子貸付 国：地方公共団体 = 2：1
	中部国際	中部国際空港（株）	出資 + 無利子貸付 国：地方公共団体：民間 = 4：1：1
	東京国際（羽田） 大阪国際（伊丹）	国土交通大臣	国 100%
第二種 A 空港		国土交通大臣	基本施設 国：地方公共団体 = 2：1
			附帯施設 国 100%
第二種 B 空港		設置：国土交通大臣 管理：地方公共団体	基本施設 国：地方公共団体 = 55：45
			附帯施設 国：地方公共団体 = 55：45（ ）
第三種空港		地方公共団体	基本施設 国：地方公共団体 = 1：1
			附帯施設 国：地方公共団体 = 1：1（ ）
共用飛行場		自衛隊	基本施設 国：地方公共団体 = 2：1
			附帯施設 国 100%

： 予算の範囲内での補助

国直轄事業の負担割合

事業		負担割合※1	関係法令	備考	
一級河川	管理	1/2	河川法60条	一級河川…利根川、多摩川等(109水系、87452km) 一級河川のうち、指定区間外(国土交通大臣が管理者、10540km)についての費用負担 ※大規模改良工事…貯留量800万㎡以上のダム等政令に定める施設に関する工事で費用が120億円を超えるもの。(河川法施行令36条の2)	
	大規模改良工事	7/10			
	その他の改良工事	2/3			
	維持修繕	5.5/10			
一般国道	新設	2/3	道路法50条1項	指定区間…国土交通大臣が道路の維持、修繕、災害復旧その他の管理を行う、政令で指定する区間(道路法13条)	
	改築	2/3	道路法50条1項		
		うち高規格	7/10		道路整備緊急措置法4条
	維持、修繕 その他の管理	指定区間内(国土交通大臣施行)	5.5/10		道路法50条2項
指定区間外で大臣が施行する修繕事業		1/2	道路の修繕に関する法律2条3項		
高速自動車国道	管理(新設、維持、修繕等)	10/10※2	高速自動車国道法20条	東名・名神高速道路等(予定路線:11,520km)	
港湾	特定重要港湾	水域施設、外郭施設、係留施設(省令で定めるものに限る)、臨海交通施設	2/3	港湾法52条	特定重要港湾…東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港等(22港) 重要港湾…横須賀港、木更津港、鹿島港等(106港)
		省令で定めるもの以外	5.5/10		
	重要港湾	水域施設、外郭施設、係留施設、臨海交通施設	5.5/10		
		港湾公害防止施設、港湾環境整備施設	1/2		
		廃棄物埋立護岸、海洋性廃棄物処理施設	2.5/10		
	避難港における水域施設、外郭施設	2/3			
高度な技術を要する工事	1/2				
都市公園 (国設置)	イ号	新設・改築	2/3	都市公園法12条の3	一の都府県の区域を超えるような広域の見地から設置する都市計画施設である公園又は緑地(口に該当するものを除く。)…ひたち海浜公園、木曾三川公園等(11公園)
		維持管理	5.5/10		
	ロ号	整備	10/10	都市公園法12条の3	
		維持管理	10/10		

※1:この他、北海道、沖縄等地域による特例措置がある。

※2:国が直轄事業として整備しているものはなく、すべて日本道路公団が整備を行っている。(道路整備特別措置法2条の2、4条)

公共事業における国と地方の 基本的な負担割合

平成4年の閣議了解を受け、平成5年度より公共事業における国の基本的な負担率・補助率は以下の通り整理。

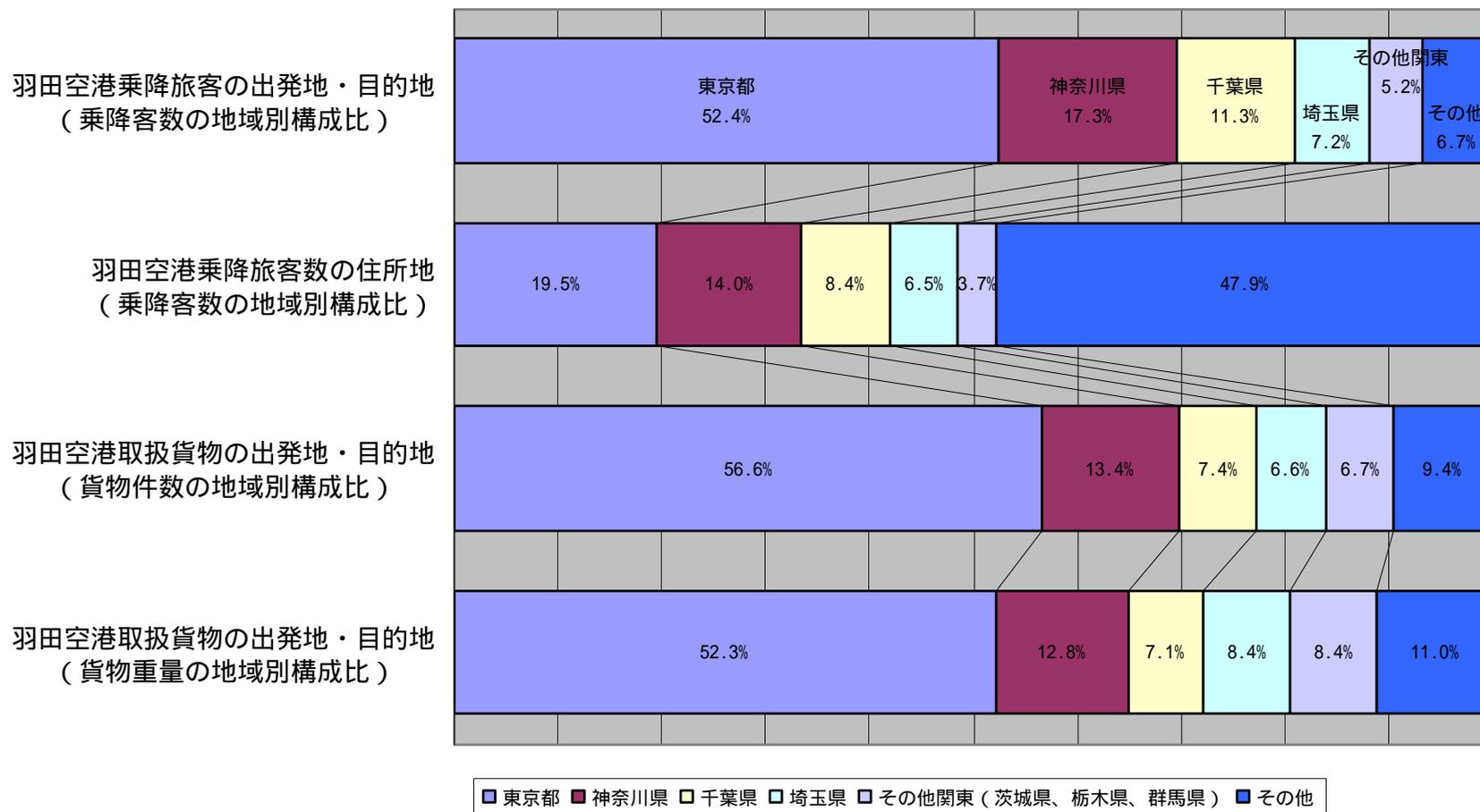
国直轄事業 2 / 3

補助事業 1 / 2

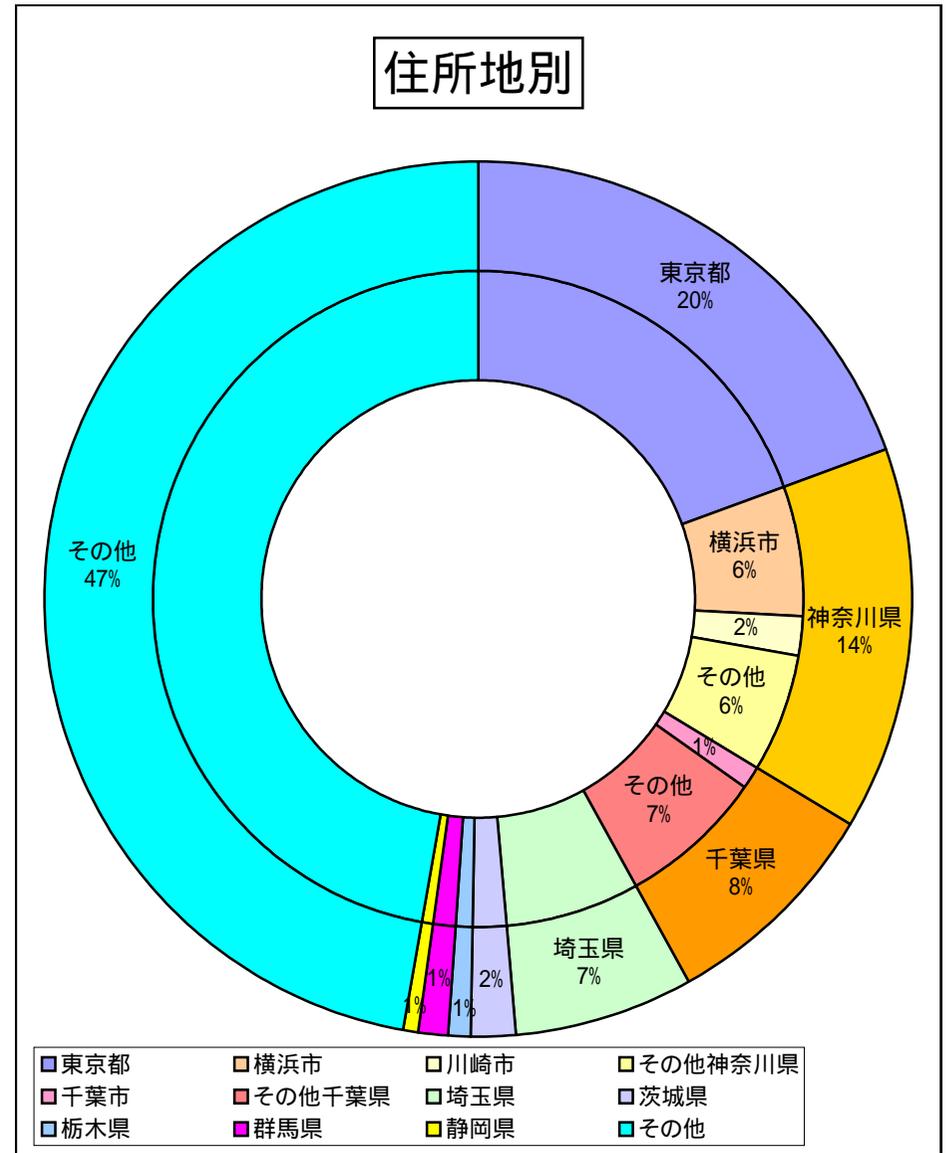
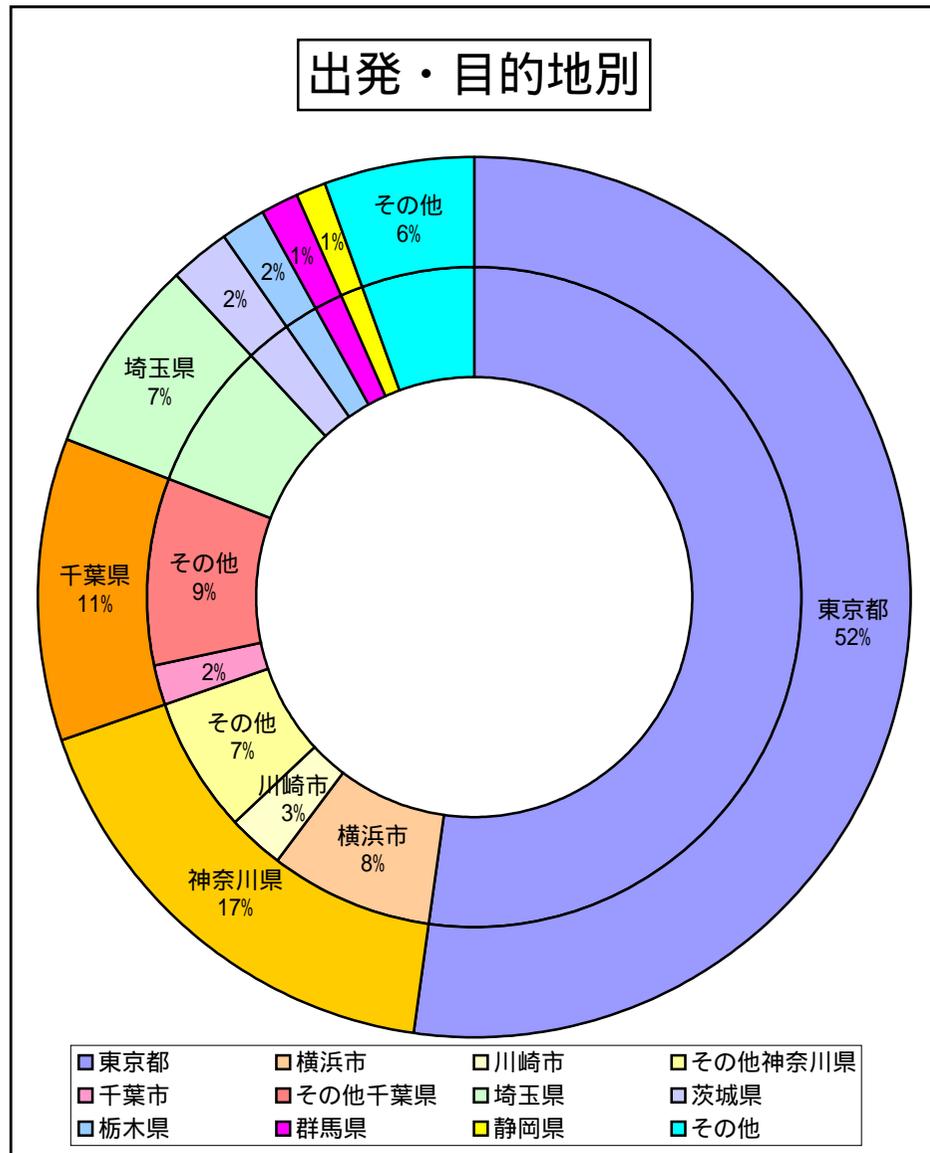
公共事業等の補助率等の取扱いについて(平成4年12月21日閣議了解)(抄)

公共事業に係る補助率等については、臨時行政改革推進審議会答申等を踏まえ、体系化・簡素化等の観点から、直轄事業にあっては2 / 3、補助事業にあっては1 / 2を基本として恒久化することとし、平成5年度から適用する。

羽田空港の地域別乗降旅客数・取扱貨物量



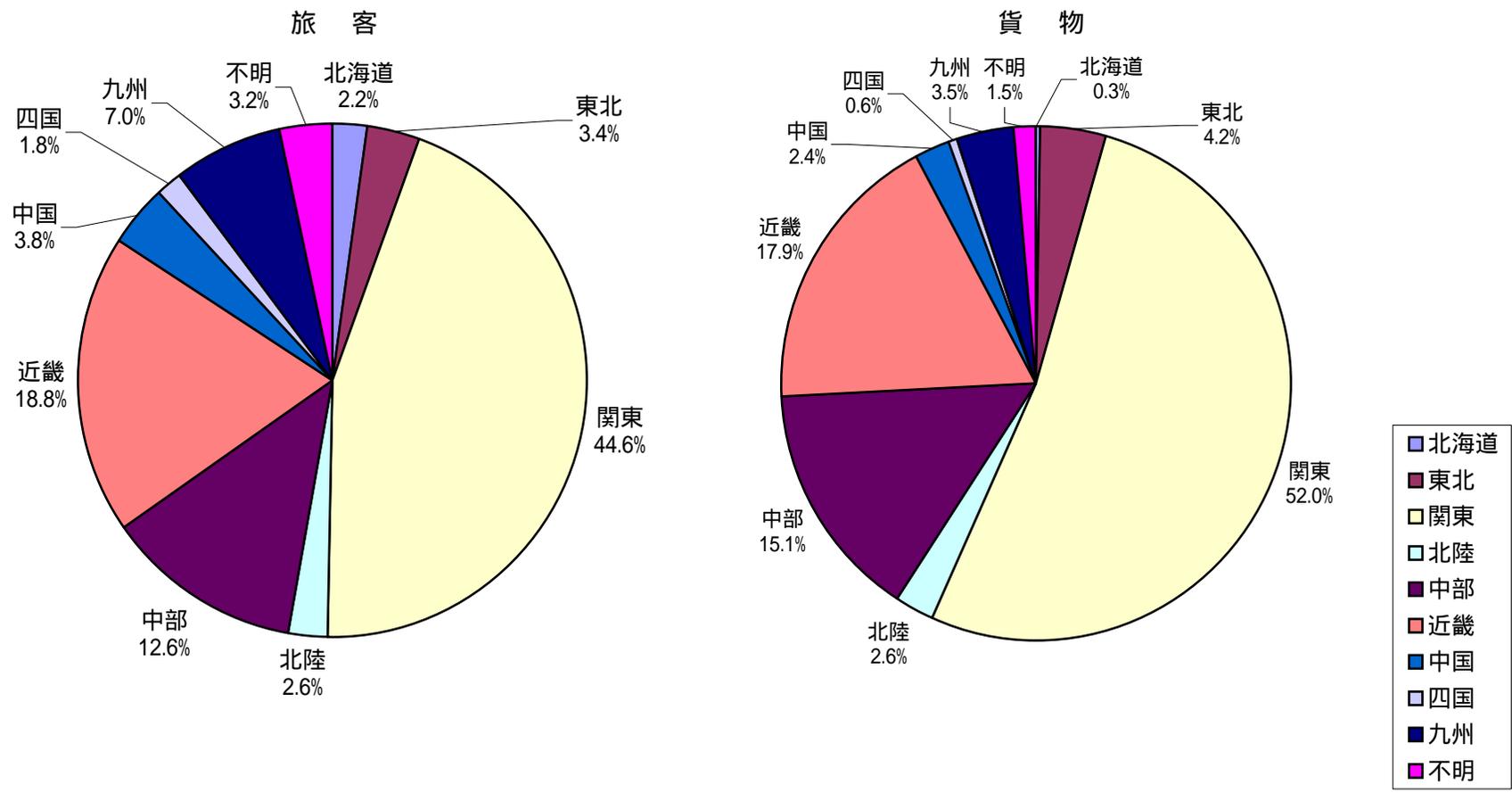
羽田空港乗降旅客の地域別割合



出典：平成11年度「航空旅客動態調査」（運輸省航空局）

国際旅客・貨物の発生地割合について

国際旅客・貨物の発生地割合は、強大な後背圏を有する3大都市圏が約80%



平成11年度国際航空旅客動態調査及び
平成11年度国際航空貨物動態調査に基づき作成