

これまでの航空政策について(後半)

国土交通省 航空局
平成24年12月

1. 空港の整備、運営等に関する 施策の状況について

1 全国の空港の分布

種別	供用	滑走路長 2,000m以上	未供用
A 拠点空港	28	28	0
① 会社管理空港	4	4	0
② 国管理空港	19	19	0
③ 特定地方管理空港	5	5	0
B 地方管理空港	54	29	1
C その他の空港	9	1	0
D 共用空港	7	6	1
合計	98	64	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50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。

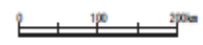
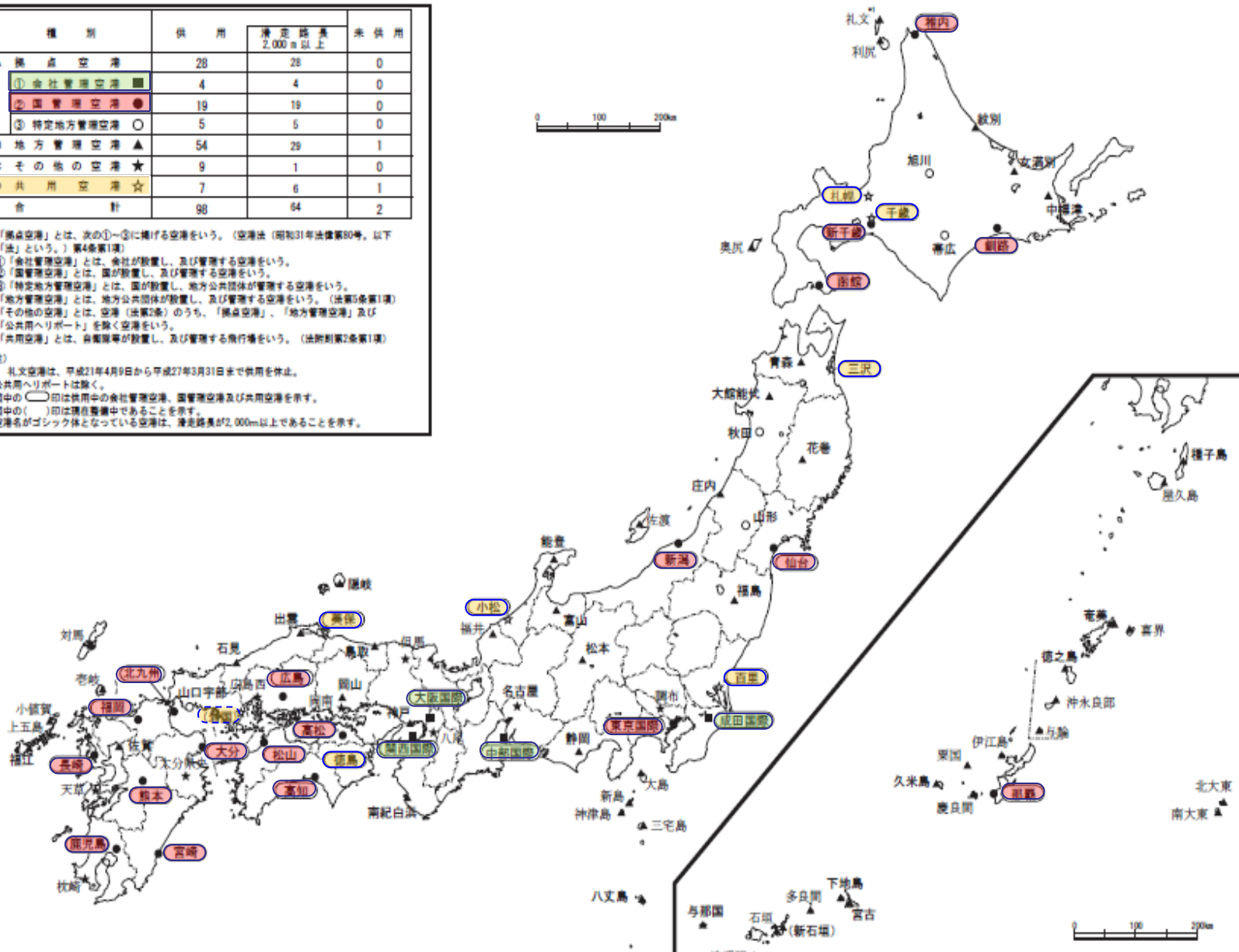
B「地方管理空港」とは、地方公共団体が設置し、及び管理する空港をいう。（法第5条第1項）

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「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 札幌空港は、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。
- 共用ヘリポートは除く。
- 図中の○印は供用の会社管理空港、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。
- 空港名がゴシック体となっている空港は、滑走路長が2,000m以上であることを示す。



1 管理者別の現在の空港数について

	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 (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、壱岐、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(15(16)) (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7(8)空港)	調布、名古屋、但馬、岡南、大分県央、枕崎、天草 (計7空港)
合計 (97(98))	4	27(28)	66

1 空港数の推移

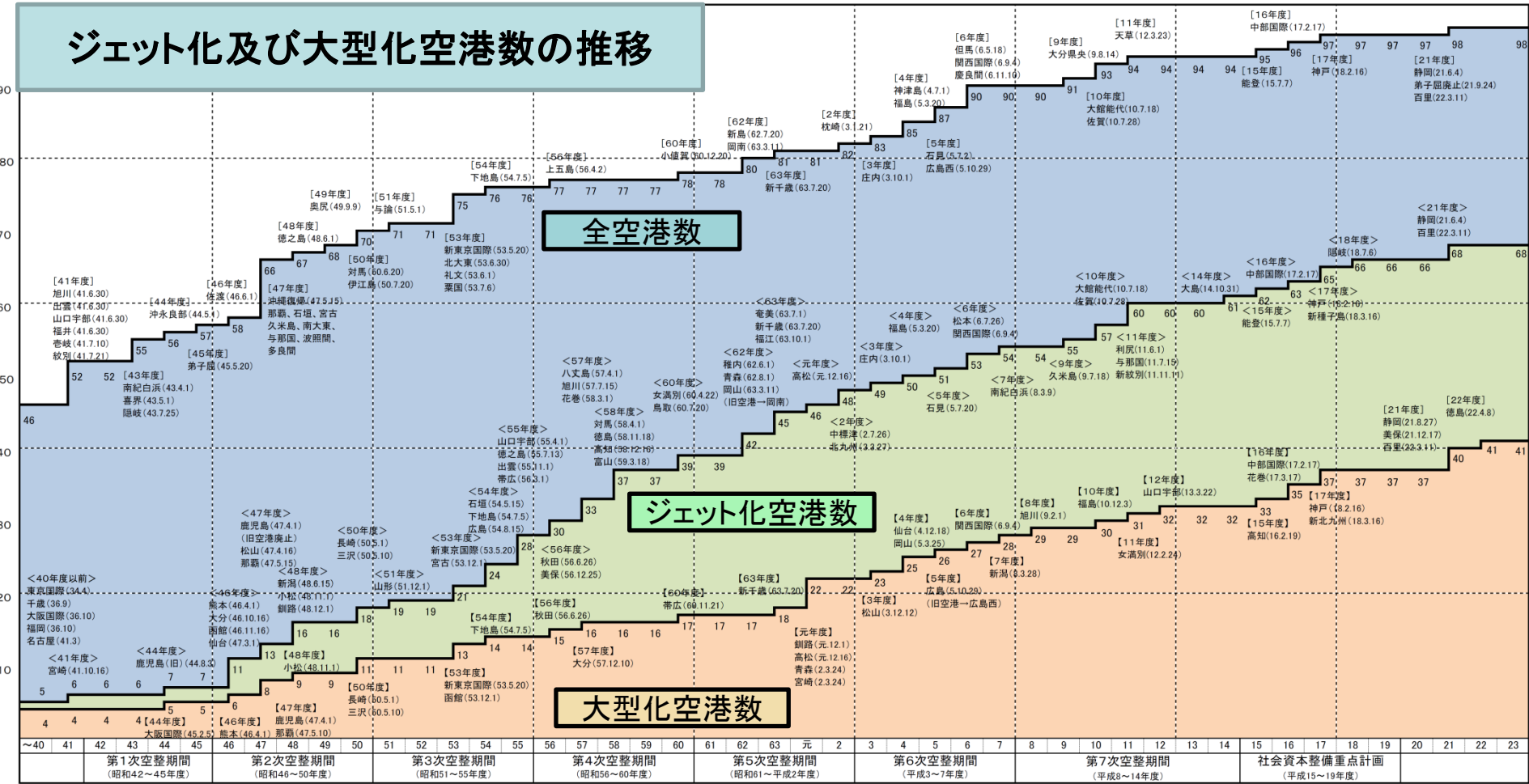
- (1) 第一次空港整備五箇年計画が開始された昭和42年の時点で、既に52空港が所在。(なお、同時点で返還前の沖縄に既に6空港が所在)
- (2) 昭和42年以降、平成23年までの44年間に新設された空港は41空港(※)であり、その内訳は以下のとおり。
- ①国や空港会社が管理する**拠点空港(4空港)** ②地方自治体が管理する**重要な空港(離島:20空港)(離島以外:9空港)**
- ③自衛隊との共用空港、コンピューター空港等**その他の空港(8空港)**
- (3) (1)の52空港及び沖縄所在6空港のうち、18空港はジェット化等に伴い、昭和42年以降に移転。※弟子屈飛行場、広島西飛行場が廃止されたため、下表における新設空港の合計は39空港となる。

	拠点空港	地方管理空港 (内枠内は離島空港)	その他の空港
昭和41年度以前 (第一次空整以前)	23 羽田、伊丹、福岡、高知、宮崎、高松、長崎、松山、大分、仙台、新潟、鹿児島、稚内、熊本、広島、北九州、釧路、函館、秋田(※)、山形(※)、帯広(※)、山口宇部(※)、旭川(※)	20 鳥取、女満別、岡山、花巻、富山、青森、松本、中標津、福井、出雲、紋別 9 利尻、八丈島、種子島、福江、屋久島、大島、奄美、三宅島、奄岐	9 名古屋(※)、三沢、千歳、小松、調布、美保、八尾、札幌、徳島
昭和42～45年度 (第一次空整)	0	4 南紀白浜 3 隠岐、喜界、沖永良部	1 弟子屈
昭和46～50年度 (第二次空整)	1 那覇、(鹿児島)、(大分)、(熊本)	12 12 佐渡、徳之島、久米島、南大東、宮古、石垣、与那国、 <u>多良間</u> 、 <u>波照間</u> 、奥尻、対馬、伊江島	0
昭和51～55年度 (第三次空整)	1 成田	5 5 与論、礼文、粟国、北大東、下地島	0
昭和56～60年度 (第四次空整)	0 (秋田)、(帯広)	2 (女満別) 2 上五島、小値賀	0
昭和61～平成2年度 (第五次空整)	1 新千歳、(高松)	1 <岡山>、(青森) 1 新島、(奄美)	2 岡南、枕崎
平成3～7年度 (第六次空整)	1 関西、<広島>	5 福島、庄内、石見 2 神津島、慶良間	2 広島西、但馬
平成8～14年度 (第七次空整)	0	2 大館能代、佐賀、(紋別)、(南紀白浜) 0 (南大東)	2 大分県央、天草
平成15～19年度 (社会資本整備重点計画①)	1 中部、(北九州)	2 能登、神戸 0 (種子島)、(多良間)、(隠岐)	0
平成20年度～24年度 (社会資本整備重点計画②)	0	1 静岡 0	±0 百里 (弟子屈:H21・9・24廃止)
平成24年度～ (社会資本整備重点計画③)			±0 【岩国】 (広島西:H24・11・15廃止)
合計(97)【98】	28	54 34	15【16】

- 注1：供用後に港格の変更があった6空港(※秋田、山形、帯広、山口宇部、旭川、名古屋)については、現在の港格に基づいて記載。
- 注2：下線及び二重線の8空港(那覇、久米島、南大東、宮古、石垣、与那国、多良間、波照間)は、昭和47年の沖縄返還に伴い日本に返還されたものであり、このうち、二重線の2空港(多良間、波照間)については、昭和42年以降に整備されたもの。
- 注3：()の16空港及び<岡山>、<広島>は、ジェット化等に伴い移設したもので外数。
- 注4：<岡山>、<広島>については、新空港の供用後に旧空港(岡南、広島西)がその他の空港として存続。
このうち、広島西飛行場は平成24年11月15日に供用廃止。
- 注5：【 】の岩国飛行場は平成24年12月13日に供用開始予定。

1 空港数の推移(グラフ)

ジェット化及び大型化空港数の推移



全空港: 空港(ヘリポート除く) + 共用空港
ジェット化空港: 滑走路長2000m以上 or ジェット機が就航しているもの
大型化空港: 滑走路長2500m級以上、かつ、大型機が就航可能な施設等を有するもの

H14
 交通政策審議会・航空分科会答申:
 ・一般空港の配置的整備は概成
 ・地方空港の新設は離島を除き抑制
 ・質的充実に重点を移行 など

S45
 空港整備特別会計の創設

1 空港数の国際比較

- 人口あたりの空港数は、アメリカの8分の1程度、イギリス、フランスの5分の2程度、ドイツの3分の2程度。
- 国土面積あたりの空港数は、アメリカ、ドイツ、フランスと同程度、イギリスの2分の1程度。

・()内の数字は日本を1とした指数

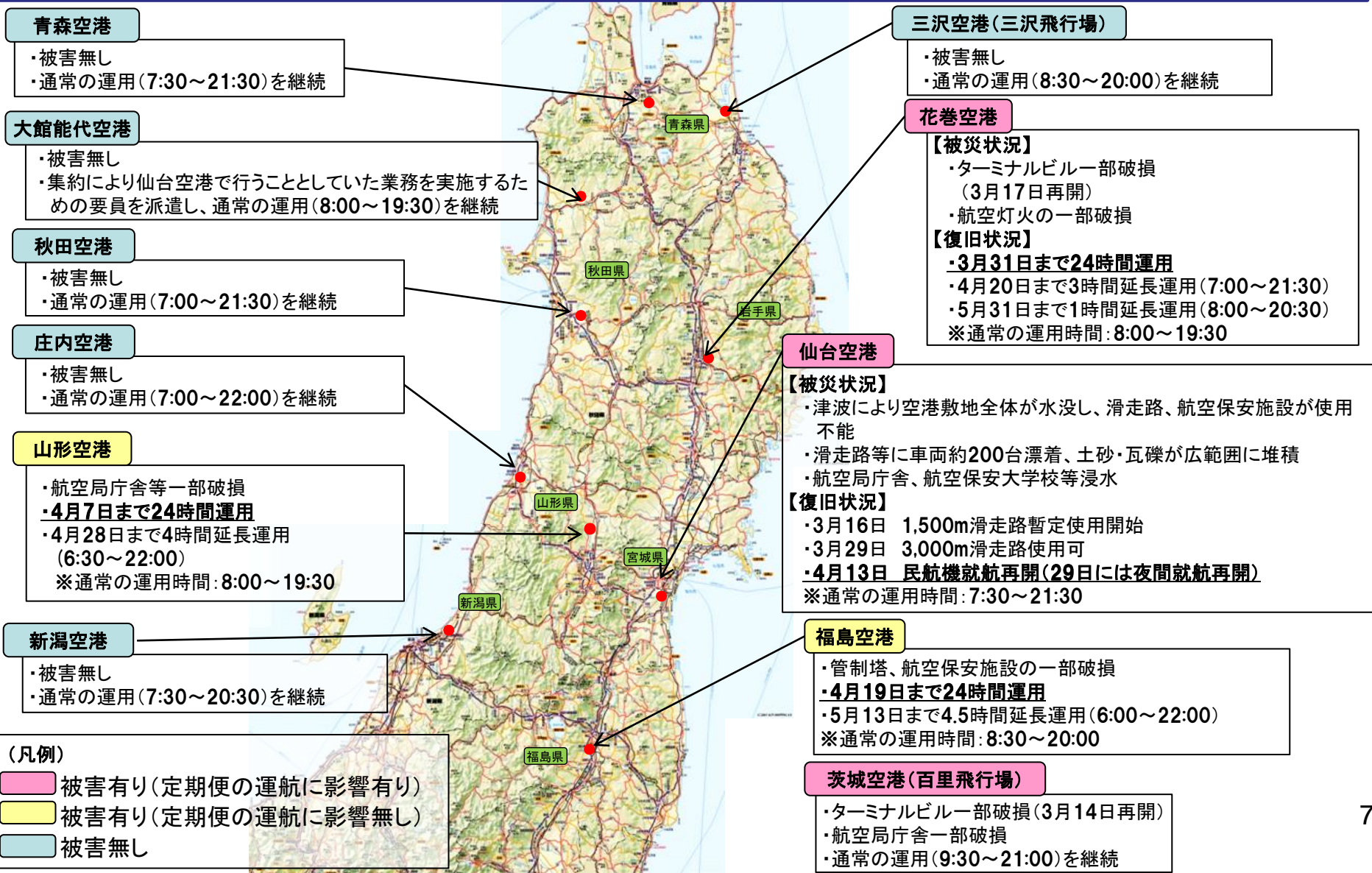
	日本	アメリカ	イギリス	ドイツ	フランス
空港数(※1)	98 (1)	1,977 (20.17)	124 (1.27)	100 (1.02)	137 (1.40)
人口(百万人)	128 (1)	309 (2.41)	62 (0.48)	82 (0.64)	65 (0.51)
人口あたり空港数 (空港数/人口[百万人])	0.8	6.4	2.0	1.2	2.1
国土面積(万km ²)	38 (1)	963 (25.34)	24 (0.63)	36 (0.95)	54 (1.42)
国土面積あたり空港数 (空港数/面積[万km ²])	2.6	2.1	5.1	2.8	2.5
大都市圏空港数	東京圏 2	ニューヨーク 4	ロンドン 5	フランクフルト 2	パリ 3
国土係数(※2)あたり空港数 (日本を1として比較)	(1)	(2.27)	(2.27)	(1.31)	(1.63)

※1 外国の空港数については、(財)日本航空機開発協会が、2005年～2010年の間に民間航空機の定期運航で供用されている空港を国ごとにOAG Data(時刻表)から抽出して、1995年OAG Dataに記載されているものに追加したもの。

※2 面積と人口からみた国土の大きさを示す指標の一つであり、 $\sqrt{\text{面積} \times \text{人口}}$ で表わされる。高速道路延長の国際比較等において用いられる。

1 東日本大震災による航空施設関係の主な被災・復旧状況

3月11日に発生した東日本大震災により、航空関係施設についても仙台空港の敷地全体が津波により水没し、旅客ターミナルビルも大きく破損する等の被害が生じた。

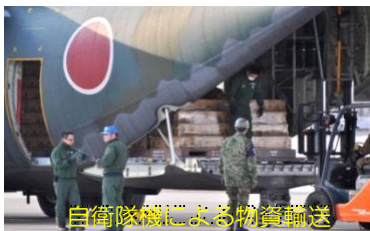
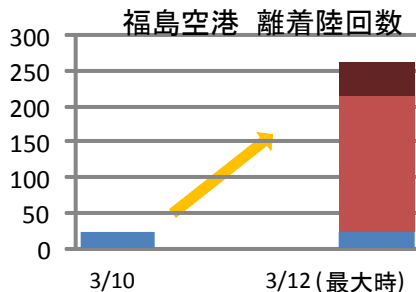
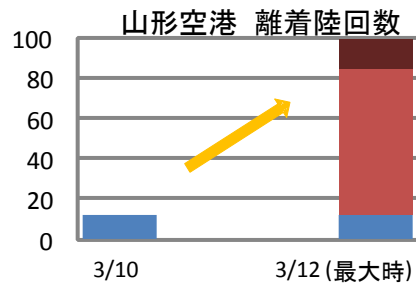
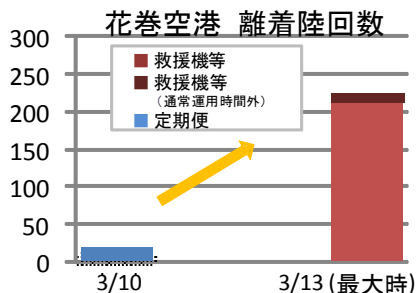


1 東北地方の空港の救援・代替輸送拠点としての活用

東北地方の空港については、東日本大地震発災により仙台空港が使用不能となる中、花巻、山形、福島の3空港を直ちに24時間運用可能とすること等により、救援機の活動や、高速道路、新幹線不通の間の代替輸送拠点としての役割を果たした。

救援輸送拠点としての機能発揮

救援機の活動拠点として発災後、直ちに24時間体制で対応



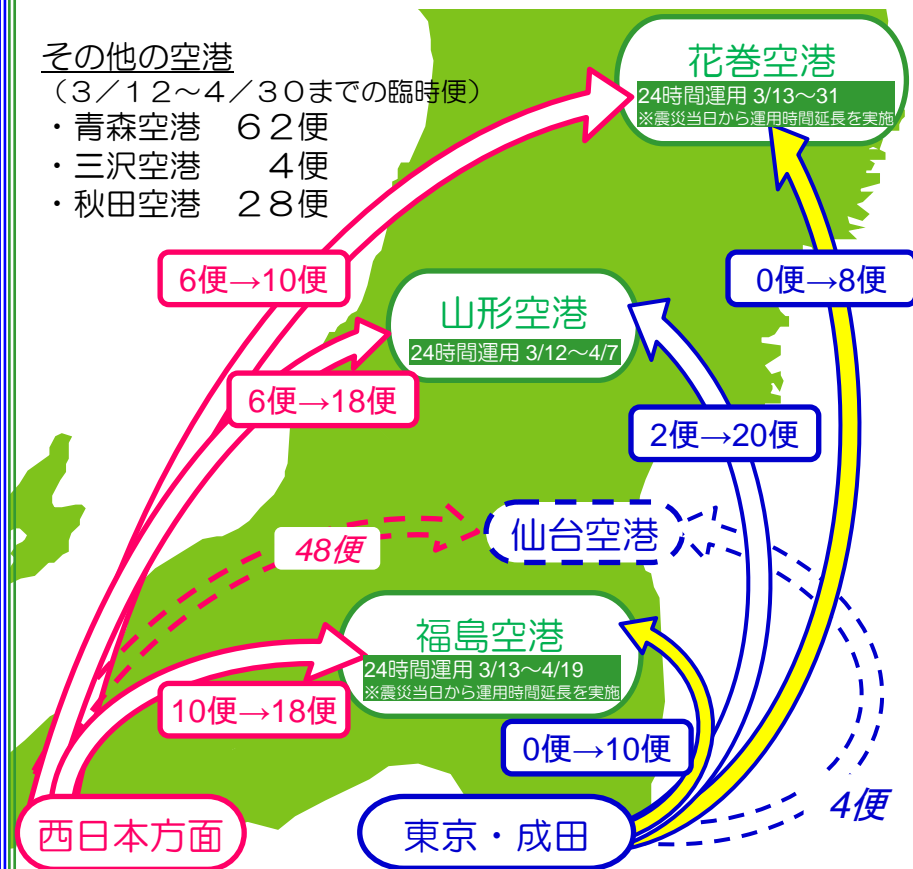
代替輸送拠点としての機能発揮

高速道路や新幹線に代わり、合計2028便の臨時便（4月30日までの実績：片道ベース、仙台空港民航再開後の臨時便含む）の運航に対応

その他の空港

（3/12～4/30までの臨時便）

- ・青森空港 62便
- ・三沢空港 4便
- ・秋田空港 28便



（凡例）○便→□便

○：3月1日～11日の定期便運航便数（片道ベース/1日）

□：3月12日以降の臨時便を加えた運航便数（路線毎1日あたり最大値）

1 空港整備勘定とは

昭和42年度 第一次空港整備五箇年計画開始

第一次空港整備五箇年計画が開始された昭和42年の時点で我が国には既に58空港が存在していた。しかし昭和40年代に入り、航空輸送需要の急速な増大、航空機の大型化、高速化に対処するため、中長期的見通しに立った空港整備を推進する必要性に迫られたこと、また41年には航空機事故が相次いで起こり、航空交通の安全の確保を図っていく必要性に迫られたことなどから、長期計画を策定。

昭和45年度 空港整備特別会計創設

航空輸送量の急激な増加と航空機の高速化、大型化に伴う空港整備等に対処するとともに、受益と負担の関係を明確にする観点から、滑走路や管制サービスの直接の受益者である航空会社が支払う空港使用料等の歳入を主な財源とし、空港の維持運営・整備や管制業務を行うため、空港整備特別会計を設置。

昭和47年度 航空機燃料税導入(13,000円/kl)

第二次空港整備五箇年計画(昭和46～50年度)での航空輸送量の急激な増加と航空機の高速化・大型化の急速な進展に伴い空港の整備拡張や、航空機騒音対策、さらには航空保安施設・管制施設の拡充に航空輸送の安全確保等を緊急に推進していく必要が生じたため創設された。

昭和54年度 航空機燃料税率改定(26,000円/kl)

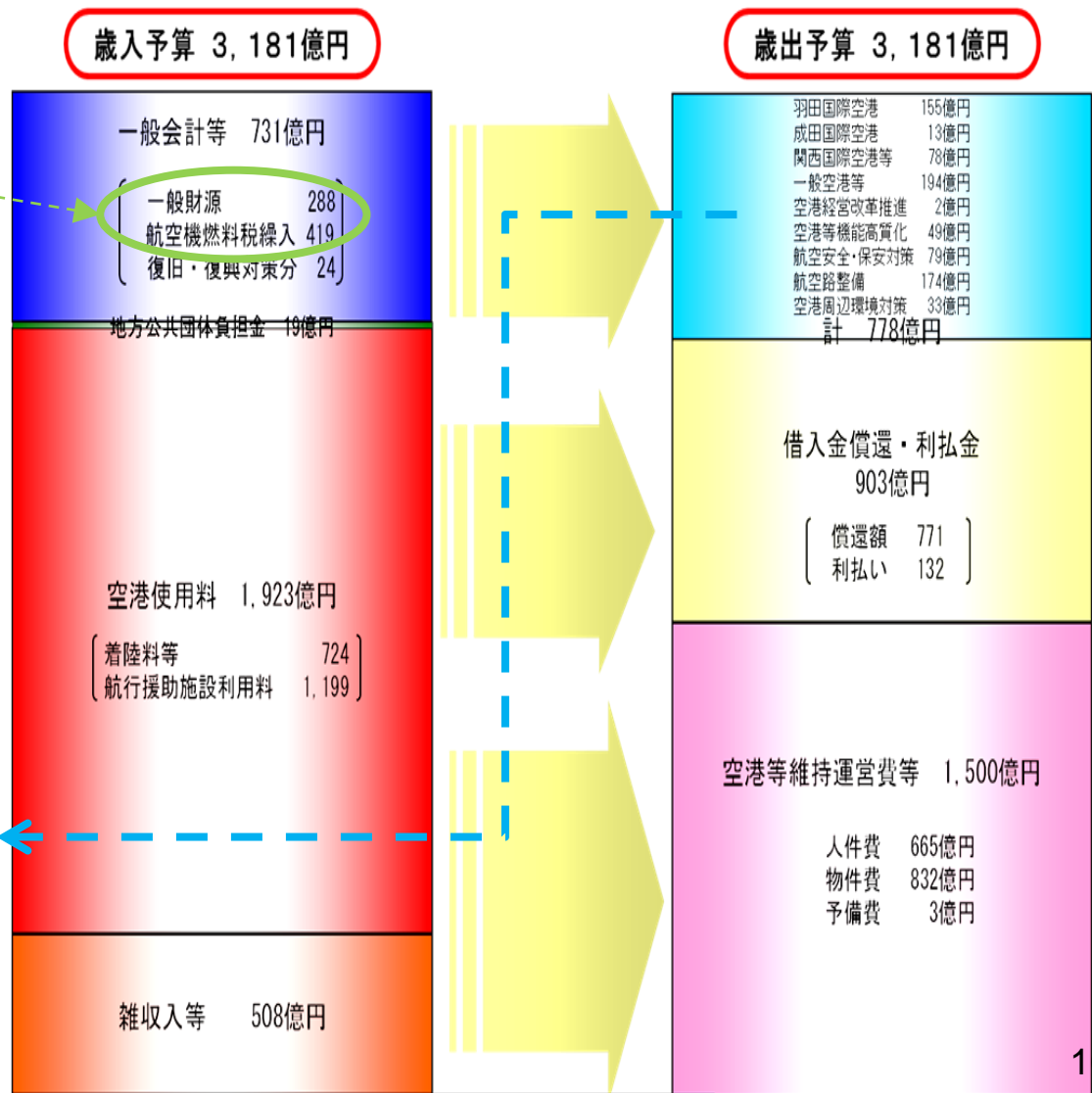
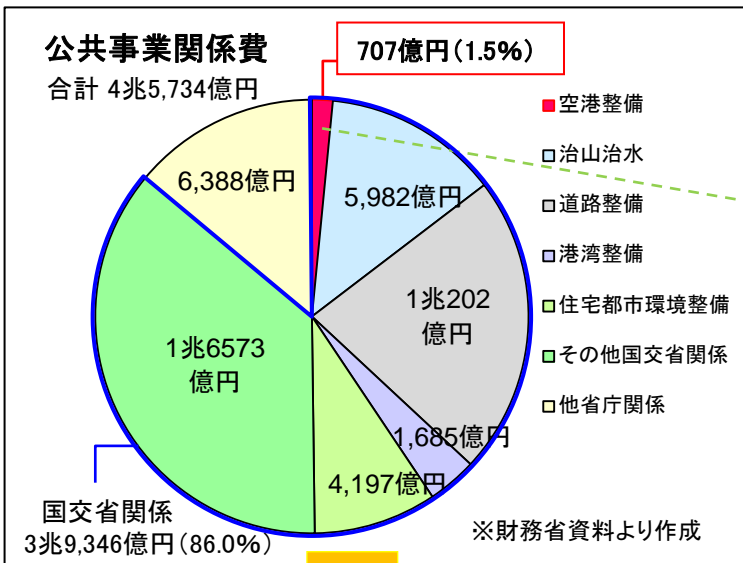
航空機騒音対策事業の拡充等に伴い国の空港対策費が増大してきていること、また関西空港の整備、羽田の沖合展開が具体的な課題となっており、そのための財源を手当てする必要があったことから税率が引き上げられた。

平成20年度 社会資本整備事業特別会計空港整備勘定へ

受益と負担の対応関係や収支等を明確化しつつ、社会資本の整備に関して縦割りの弊害を除去し、事業間連携の強化等を図ることで、効率性の向上に資するとともに社会資本整備全体としての通覧性を確保する観点等から、これらを統合し「社会資本整備事業特別会計」を設置。「社会資本整備事業特別会計空港整備勘定」となった。

1 空港整備事業の規模について

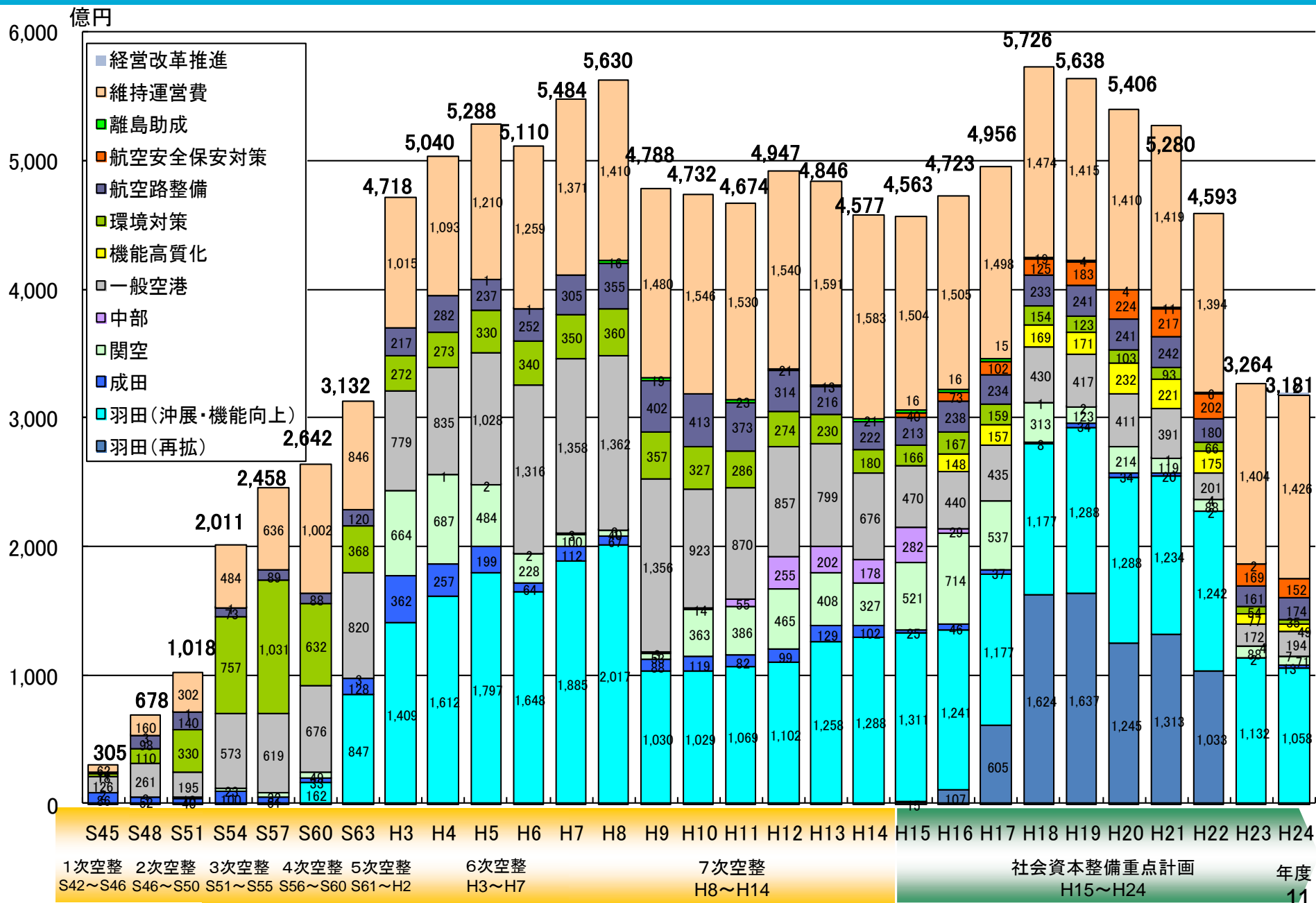
○我が国全体の平成24年度における公共事業関係費は、4兆5,734億円。(復興関連予算を除く。)
 ○その内、空港整備は707億円(全体の約1.5%)となっており、真に必要な事業を重点化して実施しているところ。



- 空港整備事業(707億円の主な充当事業)**
- 東京国際空港 155億円
 - 成田国際空港 13億円
 - 一般空港等 194億円
 - ・那覇・福岡空港の抜本的な空港能力向上
 - ・新石垣空港の整備
 - ・既存空港の機能保持
 - 空港等機能高質化 49億円
 - ・岩国飛行場の民航施設の整備
 - 航空安全・保安対策 79億円
 - ・空港の耐震化・津波対策
 - 航空路整備 174億円 など

※航空機燃料税繰入については最大時(H19:926億円)の約45%、着陸料等歳入については最大時(H10:1,081億円)の約67%となっている。

1 空港整備勘定 歳出の推移

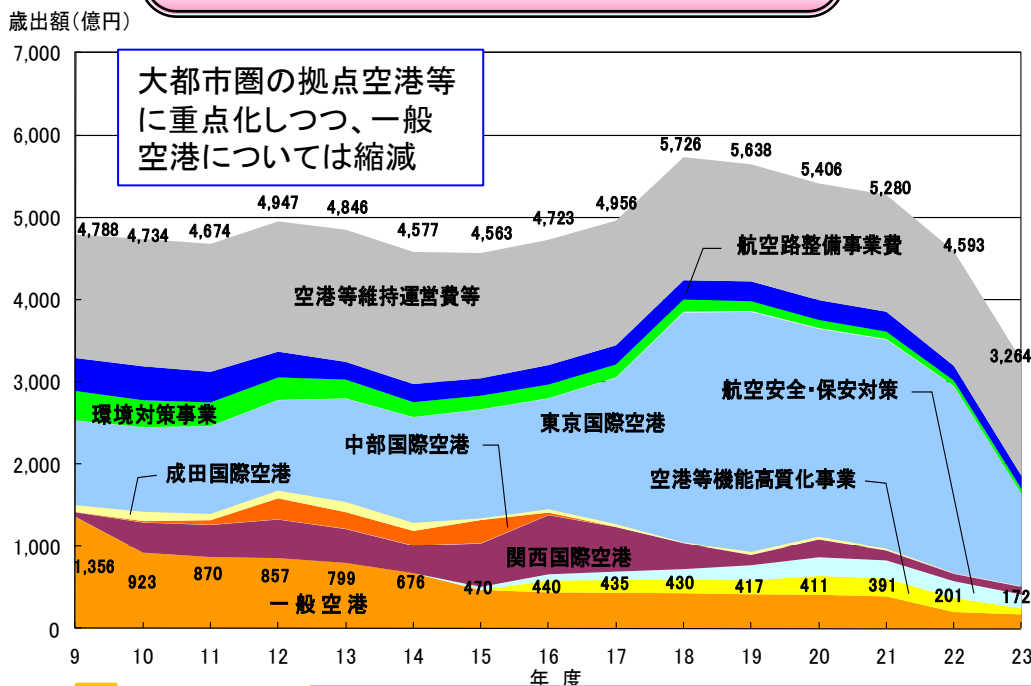


※端数処理の関係で合計が合致しないところがある。

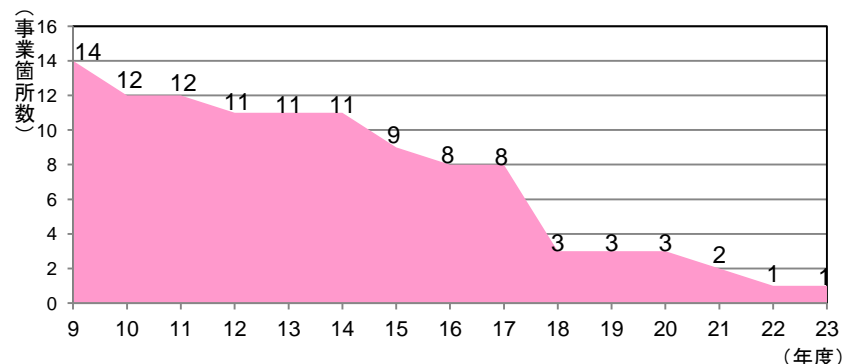
1 空港整備の経緯と今後の方向性

- 空港の配置的な側面からの整備は概成したことから、空港の新設は、離島を除き抑制することとしているところ。
〔平成14年交通政策審議会答申～〕
- 我が国航空会社の国際競争力強化のための緊急的支援方策として、航空機燃料税の軽減を行ったことから、空港等の整備については、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、できる限りの縮減を図っているところ。
- 加えて、我が国の国際競争力強化、活力ある地域づくりに資する真に必要な事業についても、精査の上で実施していく。

空港整備勘定 歳出の推移



空港の新設・移設の事業箇所数推移



現在行われている新設等事業

- ・新石垣空港の整備：滑走路の移設・延長 (1,500m→2,000m)

空港の新設は抑制しつつ、

- ・我が国の国際競争力強化、活力ある地域づくりに資する真に必要な事業
- ・航空機の安全運航の確保に不可欠な、老朽化した施設の的確な更新事業等を実施していく。

1 今後の空港整備事業について

○ 全国にある空港の更新・改良等を順次進めるべく、これまでに引き続き、毎年度一定の事業費のほか、抜本的な空港能力向上等のための事業費が必要。

羽田空港の機能維持・向上

【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】

- 深夜早期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



航空管制の機能維持・向上

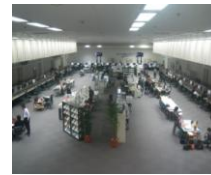
・管制施設の性能確保

航空機を安全に飛行させるために不可欠な精密機器であり、健全に維持管理することが重要。寿命を迎える前の更新(取替)が必要。

航空路管制に必要な施設



航空路監視レーダー (航空路の航空機の監視)



管制情報処理システム (管制室)

空港管制に必要な施設



空港監視レーダー (空港周辺の航空機の監視)



管制情報処理システム (管制塔)

一般空港等の機能維持・向上

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、施設の更新・改良等を実施。また、空港の耐震化等を実施し、地震災害時における空港機能の確保を図る。

既存空港の機能保持

誘導路の改良



進入灯の更新



空港施設の耐震化

基本施設の液状化対策



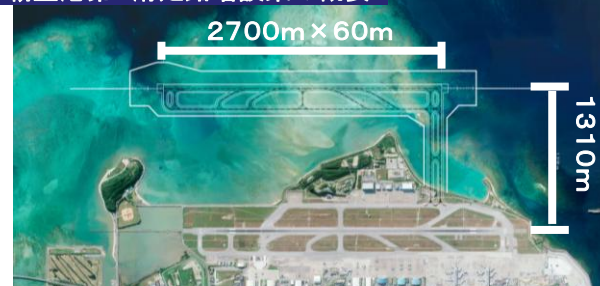
庁舎・管制塔等の倒壊防止



抜本的な空港能力向上

那覇空港及び福岡空港については、処理能力が限界に近づきつつあるため、抜本的な空港能力向上について検討しているところ。
那覇空港については、平成22年度より環境影響評価の手続きを進めているところ。

那覇空港第2滑走路増設案の概要

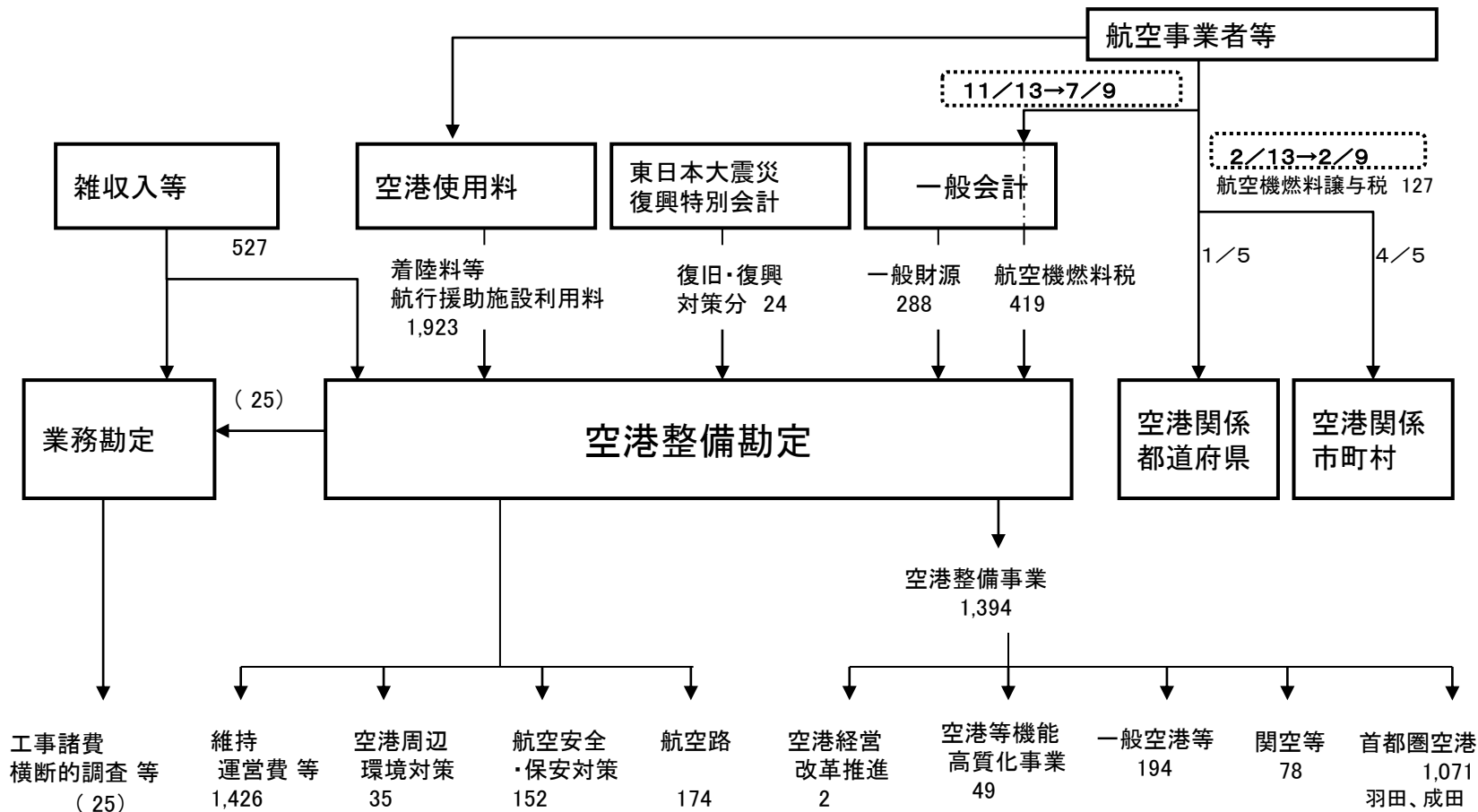


- ・処理容量: 13.5万回/年→18.5万回/年※
- ※PIで示された日当たり容量に365日を掛けて算出
- ・全体事業費: **約1,900億円**

1 空港整備勘定 収入のフロー

平成24年度予算額 3,181億円

(単位:億円)

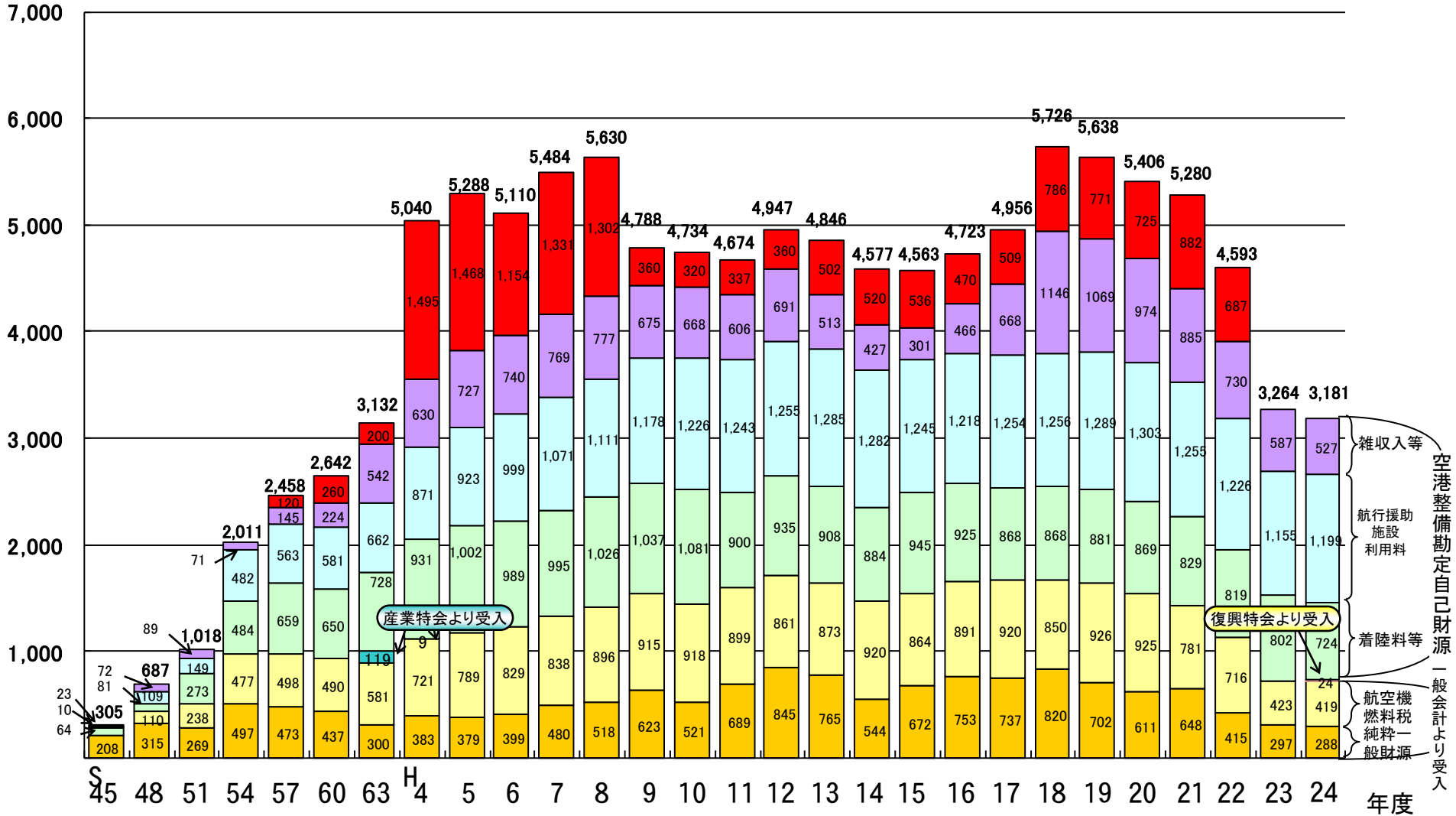


(注) () 書きは再掲。

11/13→7/9 は平成23年度から3カ年の特別措置。

1 社会資本整備事業特別会計空港整備勘定 歳入の推移

億円



注1) 歳入額は当初予算ベース。45年度は現在の特別会計規模におきかえている。

2) 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。

3) ■ は、財政投融资

1 航空機燃料税の引き下げ

我が国航空企業の国際競争力強化のため、平成23年度税制改正において、平成23年度から25年度までの3年間、航空機燃料税を引き下げ。

我が国航空会社の抜本的な国際競争力強化の実現

世界の潮流

航空自由化の進展

- ▶ 航空会社間のグローバルな提携の進展
- ▶ LCCの台頭

グローバルなレベルでの競争の激化

我が国航空会社の現状

国際的に比較して高コスト体質

- ▶ 人件費、燃料費等、どの費用項目も高い水準
- ▶ 世界的に希少な航空機燃料税も重い負担

我が国航空会社の国際競争力の低下

国際競争力強化のための集中改革の実施

平成23年度～25年度を「集中改革期間」と位置付け、我が国航空会社の抜本的な国際競争力強化を実現。

航空会社の自己改革

- ▶ 人件費、燃料費、機材費等、あらゆる分野におけるコスト削減努力を集中的に実施。グローバルベースで優位な収益体質を構築。

航空行政の改革

- ▶ 成長戦略に基づく航空行政の改革を推進。徹底的なオープンスカイの推進、首都圏空港の機能強化、関空・伊丹の経営統合等を実現。

航空会社の自己改革を前提とした緊急的支援方策を実施

集中改革の促進のための緊急的支援

航空機燃料税の引き下げ

	改正前
本則	26,000円/キロリットル
沖縄路線	13,000円/キロリットル
離島路線	19,500円/キロリットル



	改正後
本則	18,000円/キロリットル
沖縄路線	9,000円/キロリットル
離島路線	13,500円/キロリットル

※1 航空機燃料譲与税については、自治体による空港対策に充てられていることから、現行どおり。

※2 沖縄路線の軽減措置については、沖縄振興特別措置法の期限である平成23年度末までとされていたが、平成24年度税制改正において、2年間延長(平成25年度まで)された。

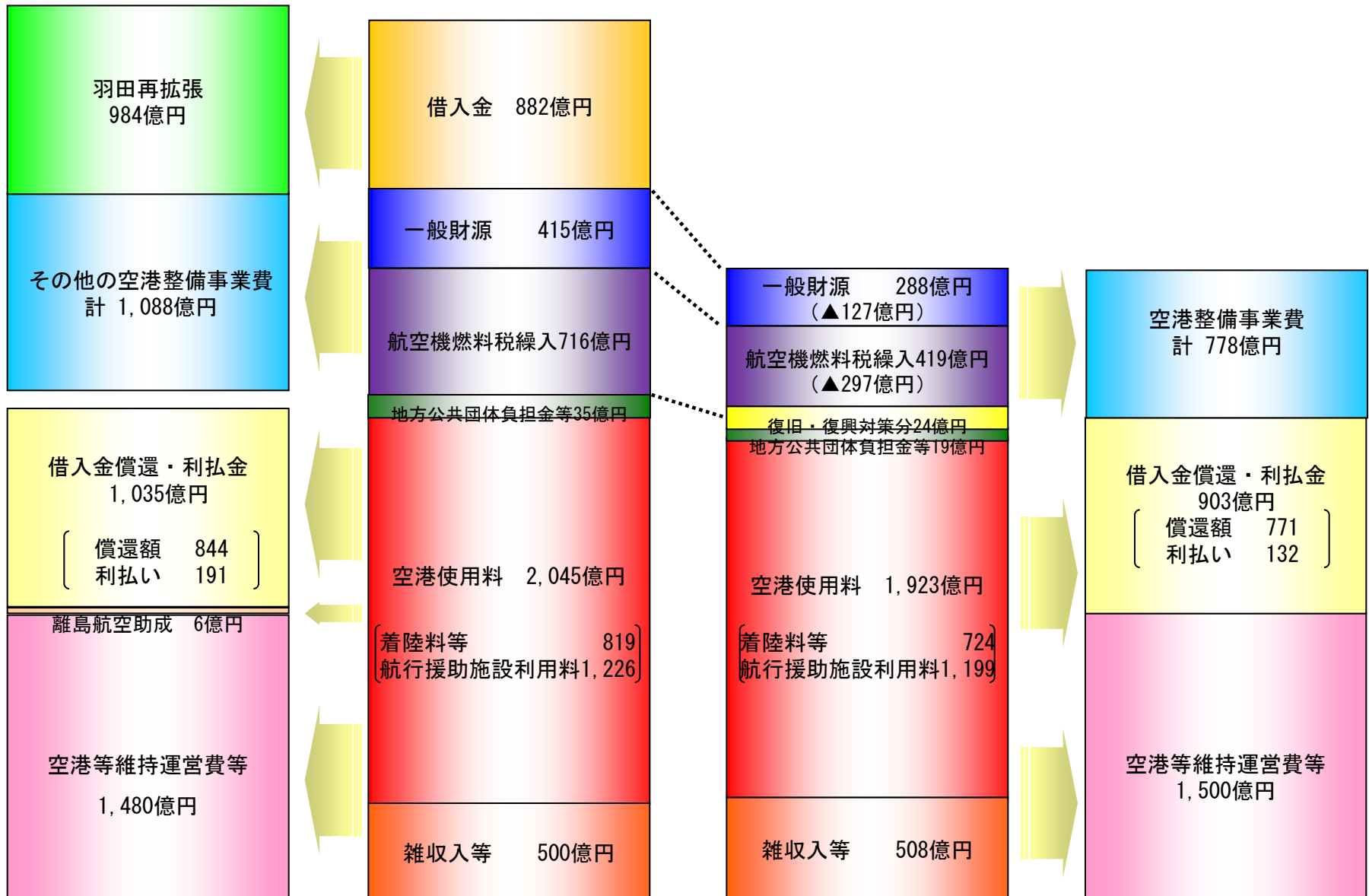
1 航空機燃料税引き下げ前後の空港整備勘定の状況

22年度歳出予算 4,593億円

22年度歳入予算 4,593億円

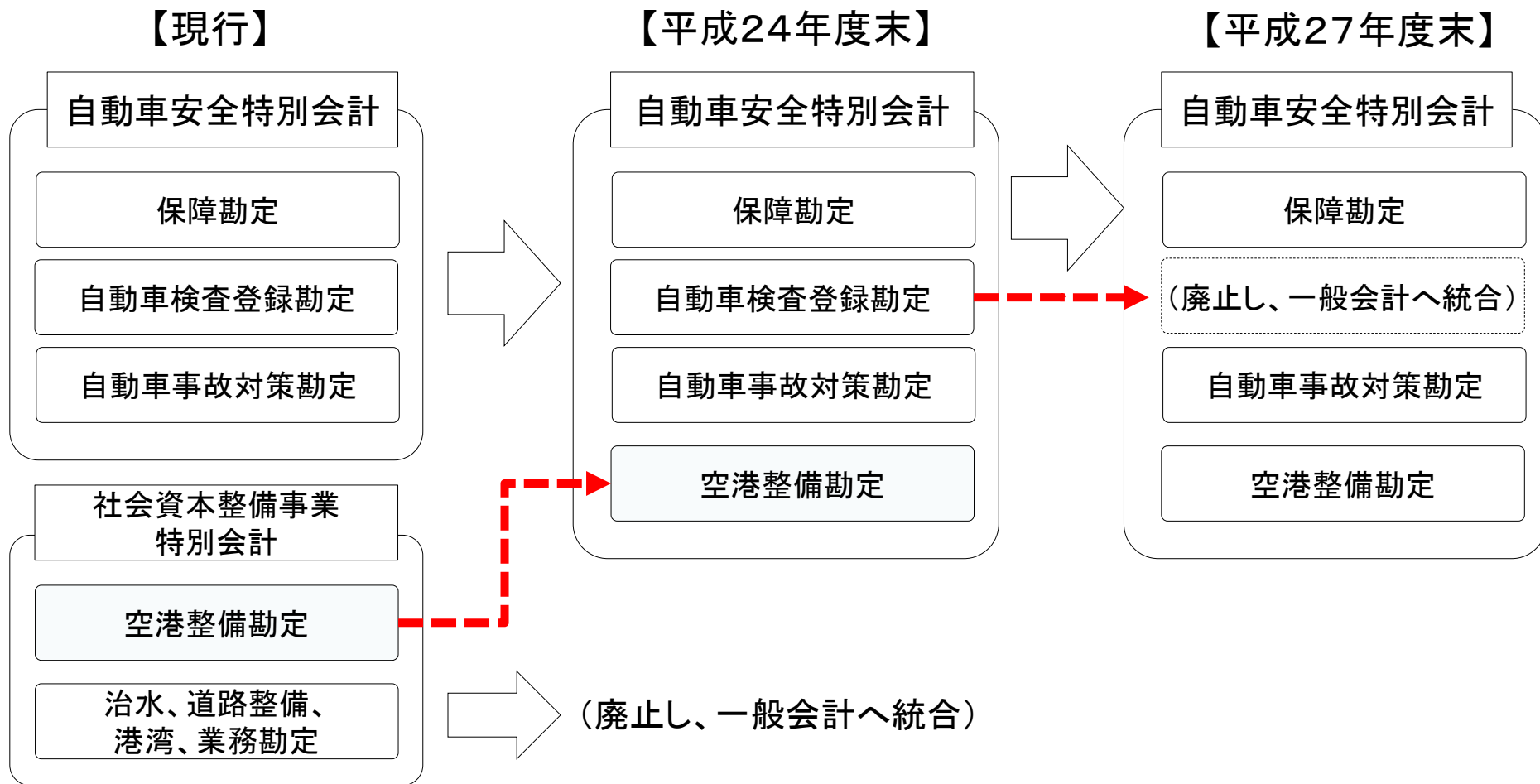
24年度歳入予算 3,181億円

24年度歳出予算 3,181億円



※端数処理の関係で合計に合致しない。

1 空港整備勘定の見直しについて



○特別会計の基本方針(平成24年1月24日閣議決定)(抜粋)

⑯ 社会資本整備事業特別会計については、平成24年度末において廃止し、治水勘定、道路整備勘定、港湾勘定及び業務勘定は、一般会計に統合するものとする。

空港整備勘定については、空港経営改革の取組や、債務の返済状況を見極めるまでの間、自動車安全特別会計の下に経過勘定を設置し、一般会計と区分して経理するものとする。(以下略)

1 空港整備勘定の見直しに至る経緯

空港整備勘定の制度的枠組みの見直しに至る経緯

行政改革の重要方針(平成17年12月24日閣議決定) (抜粋)

3 特別会計改革(2)特別会計改革の具体的方針

ウ(略)各個別の特別会計については、以下のとおり見直しを行うものとする。なお、これらの改革の過程においては、透明性の確保に配慮しつつ民間関係者等の意見を聴く場を活用しながら、事業の要否及び主体について仕分けを行い効率化を図るとともに、市場化テストの積極的な活用を図るものとする。

- ① 道路整備特別会計、治水特別会計、港湾整備特別会計、**空港整備特別会計**及び都市開発資金融通特別会計の五つの特別会計については、**平成20年度までに統合し、無駄の排除を行うものとする。空港整備特別会計については、将来の独立行政法人化等について検討するものとする。**(略)

航空機燃料税については、特別会計の歳出・借入金の抑制の努力を講じつつ、引き続き空港整備に投入していくものとするが、その適否については常に点検を行い、将来的には、空港整備の進捗状況を踏まえ、原則として一般財源化を検討するものとする。

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18年法律第47号)(抄)

(道路整備特別会計等の見直し)

第二十条 道路整備特別会計、治水特別会計、港湾整備特別会計、**空港整備特別会計**及び都市開発資金融通特別会計は、**平成20年度までに統合するものとする。**この場合において、これらの特別会計において経理されていた事務及び事業については、その合理化及び効率化を図るものとする。

- 2 **空港整備特別会計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。**

3 (略)

- 4 空港整備特別会計法(昭和四十五年法律第二十五号)附則第十一項の規定による措置(※)については、第一項の統合の後においても、空港の整備に係る歳出及び借入金を抑制するよう努めつつ、これを実施するものとし、将来において、空港の整備の進捗状況を踏まえ、その廃止について検討するものとする。

(※)航空機燃料税の一部の一般会計から特別会計への繰り入れ措置

行政刷新会議「事業仕分け」(平成22年10月28日実施)

<WGの評価結果>

枠組みのあり方(主体・区分経理)

廃止

(**早急に民営化等を進めることとするが、当面は暫定的に区分経理**)

<とりまとめ内容>

特別会計の枠組みのあり方(主体・区分経理)

本勘定については廃止し、早急に民営化等を進めることとするが、それまでの間、当面は暫定的なものとして区分して経理。

特別会計の基本方針(平成24年1月24日閣議決定)(抜粋)

1 空港の「整備」から「運営」へ

- 配置的側面からの空港整備の概成等により、空港政策の重要課題が「整備」から「運営」へシフトしつつあることを踏まえ、空港における利用者利便の向上を図るため、平成20年に「空港整備法」を改正して、名称を「空港法」とするとともに、空港基本方針の策定、空港の区分の見直し、協議会制度やターミナルビル事業者に係る指定制度等による空港の適確な管理の確保等所要の措置を講じた。

空港をめぐる社会経済情勢の変化



東アジア地域における
空港整備の進展による
空港間競争の激化

【最寄りの空港までアクセス所要
時間と全人口に占めるシェア】

2時間以内の地域：95%

航空需要が着実に
増大する一方、配
置的側面からの空
港整備は概成



空港利用者の
ニーズの多様化
や高質化

空港政策の重要課題は「整備」から「運営」へシフト

「空港整備法」を「空港法」とし、空港の効果的かつ効率的な利活用や適切な管理のための制度的な枠組みを整備

空港法の概要

空港基本方針の策定

- 国土交通大臣は、空港の設置及び管理に関する基本方針を策定し、公表。
- 基本方針を定めるに当たっては、交通政策審議会の意見を聴取

空港周辺地域や空港関係者との連携強化

- 空港の利用者利便の向上のための協議会制度を創設

空港の適確な管理を通じた空港利用者の利便の向上

- 空港の区分の見直し
→ 第一種、第二種、第三種としていた区分を見直し、各空港の果たしている機能や役割に応じて、空港の設置管理者や費用負担ルールを規定。
- 空港ターミナルの適確な運営の確保
→ 国管理空港において航空旅客ターミナル施設、航空貨物ターミナル施設、航空機給油施設の建設・管理を行う者を指定。旅客取扱施設利用料の上限認可等の措置により、指定された事業者の適確な運営を確保。

利用者本位の空港運営に

空港利用者のさらなる利便性の向上を実現！

1 空港の「整備」から「運営」へ（当時の社会情勢）

平成19年航空分科会資料より

東アジア地域で複数の滑走路を有する大規模空港が次々に整備



凡例

旅客数(万人)

- 国際線
- 国内線

発着回数

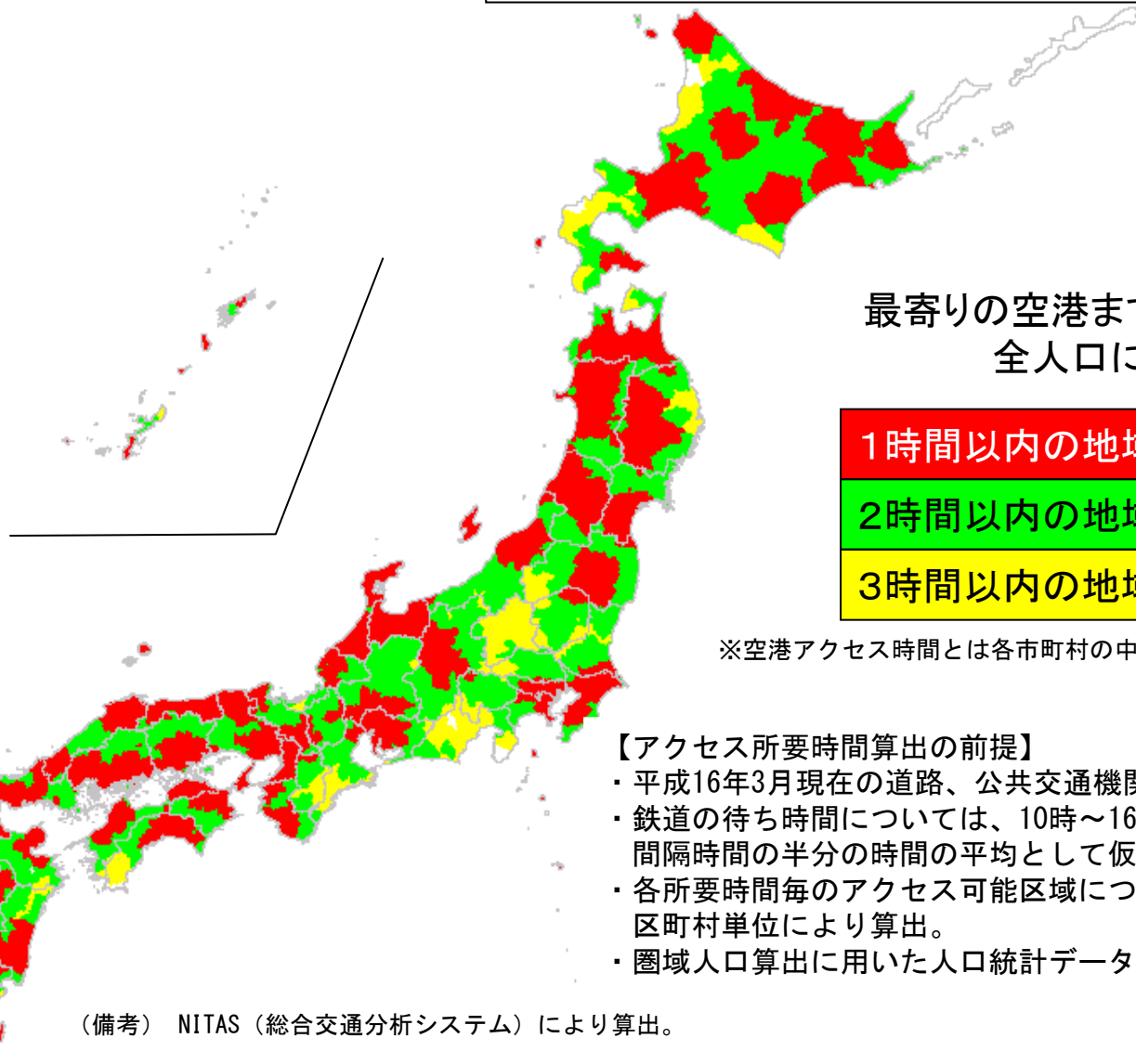
滑走路整備中 供用

※ 国土交通省、ICAO、ACI、各空港HP等の資料に基づき航空局作成。
 ※ 発着回数及び旅客数についてはACIデータ2005(1~12月)。

1 空港の「整備」から「運営」へ（当時の社会情勢）

平成19年航空分科会資料より

空港法改正の検討時において、我が国全人口の約68%が1時間以内で、約95%が2時間以内で、それぞれ最寄りの空港にアクセスが可能。



※空港アクセス時間とは各市町村の中心駅から空港までの所要時間を指す。

【アクセス所要時間算出の前提】

- ・平成16年3月現在の道路、公共交通機関ネットワークの状況を前提。
- ・鉄道の待ち時間については、10時～16時までのダイヤにおける出発間隔時間の半分の時間の平均として仮定。
- ・各所要時間毎のアクセス可能区域については、平成16年3月現在の市区町村単位により算出。
- ・圏域人口算出に用いた人口統計データは平成12年国勢調査データ。

(備考) NITAS (総合交通分析システム) により算出。

1 空港法協議会制度について

■ 空港法第14条(協議会)【空港管理者は、空港の利用者の利便の向上を図るために必要な協議を行うための協議会を組織することができる。】
 関係者が相互に連携及び協力し、空港の利便性の改善策や空港を活用した地域活性化策等について、必要な検討・協議を行う場である。

空港法第14条
 第2項第2号に
 規定する者

空港ビル

エアライン

空港アクセス
 事業者

空港管理者

空港法第14条
 第2項第3号に
 規定する者

観光関係団体

CIQ

その他空港
 管理者が必要と
 認める者

地方公共
 団体

商工関係団体

学識
 経験者

《既存の協議会等との関係》

○既存の協議会等を改組・統合して発足することも、
 新たに組織し、既存の協議会等を並立して存続することも可能。

《航空法第47条の3について》

○協議会の構成メンバーによる幅広い協議がなじむと判断される場合に、安全確保についても議題にできる。

※従前より省令等に基づき運営されてきている空港保安委員会、飛行場安全管理システムにおける飛行場委員会等は、本協議会とは別に引き続き設置・運営。

【空港法協議会設置状況(平成24年7月1日現在)】〔22空港〕

○国が管理する空港 22空港(26空港のうち)

・H21年度設置

大分空港(4/1)、宮崎空港(4/1)、小松空港(4/1)、新千歳空港(4/16)、長崎空港(4/22)、
 鹿児島空港(4/22)、仙台空港(4/24)、松山空港(5/14)、稚内空港(5/18)、北九州空港(5/28)、
 三沢空港(6/9)、広島空港(7/1)、高松空港(7/10)、熊本空港(8/6)、釧路空港、(8/11)、
 米子空港(9/1)、那覇空港(10/30)、高知空港(3/3)、函館空港(3/10)、新潟空港(3/25)、

・H22年度設置

茨城空港(9/9)

・H23年度設置

徳島空港(4/22)

1 空港法協議会を活用した取組事例

【航空ネットワークの維持】

○定期便再開PR事業(仙台空港) (東日本大震災関連事業)

・仙台空港に国内、国際航空路線の運航再開PRと、仙台空港アクセス鉄道の全線運転再開のPRのためポスターを作成し、車内(JR・アクセス鉄道)広告を実施。



○航空路線PR活動(松山空港)

・松山空港国内定期路線の利用促進キャンペーンを実施するため、松山空港発着路線をPRするポスター・チラシを作成し、松山空港就航先の空港ビルや県、市の公共施設等に配布・設置し併せてフリーペーパーへの掲載により、地域住民や空港利用者等への広報活動を実施。



【航空・空港を活用した地域振興、航空需要の開拓】

○観光振興事業(広島空港)

・広島空港周辺3市2町を圏域とする臨空広域都市圏の地域振興や広域外への情報発信PRのためバスツアーやサイクリングスタンプラリーを実施。



○雑誌を活用した海外旅行促進PR(新千歳空港)

・札幌を中心に全道で販売している月刊情報誌(グルメ・旅行・ファッション等の情報を網羅)に、海外旅行初心者向けに、新千歳空港を利用したソウル旅行に関する記事を掲載し利用促進PRを実施。



【空港利用者の便益の増進】

○OCS推進活動(長崎空港)

・長崎空港には航空機を利用される方、見送りや出迎え、買い物で来られる方等の様々な人の往来があり、空港内全職員がこれらの方々へ「おもてなしの心」で対応しようとするCS活動を実施。



○バリアフリー・ユニバーサルデザイン 研修会(那覇空港)

・那覇空港で勤務する職員を対象に、バリアフリー及びユニバーサルデザインに関する知識と関心を持ってもらい、空港利用者にとって、安全・安心で利便性の高い空港とするための意識向上を目的に研修会を実施。



【空港と地域との交流促進】

○出前講座(函館空港)

・空港周辺3小学校の5年生を対象に函館空港で働く人達の業務等を説明し、航空・空港の仕組みなどを紹介。



○紙飛行機を題材とした「東北を元気にするイラスト展」(三沢空港)

・東日本大震災から1年を迎え、着々と復興が進むなか、人気漫画作家の方たちによる紙飛行機を題材とした東北を元気にするイラスト展を開催。



1 「空港の設置及び管理に関する基本方針」について

空港をめぐる社会経済情勢の変化



仁川国際空港より

東アジア地域における空港整備の進展による空港間競争の激化

【昭和42年】
全国の
空港数
52箇所

【平成19年】
全国の
空港数
97箇所

航空需要が着実に増大する一方、
配置面的側面からの空港整備は概成



空港利用者の
ニーズの
多様化や
高質化



空港に
おける事
件・事故の
多発

空港基本方針の策定

○空港整備が配置面的側面から見れば概成する一方、空港利用者のニーズの多様化・高質化、安全の確保に係る要請の高まり等を踏まえ、**空港政策の重点課題は「整備」から「運営」へシフト**

○安全の確保を前提に、利用者の便益の増進や航空ネットワークの強化等の観点から取り組んでいる航空政策との整合に留意した上で、**国土交通大臣が今後の空港の中長期的な設置及び管理のあり方について基本方針を策定**（平成20年12月24日策定・公表（概ね5年ごとに見直し、改定する））

空港基本方針のポイント

- (1) 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。
- (2) 空港のサービス水準向上、適正な水準の空港使用料の設定等を通じ、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。
- (3) 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。
- (4) 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等**空港運営の最適化**を図る。

利用者本位の空港運営に

空港利用者のさらなる利便や安全性の向上を実現！

1 空港経営改革の必要性

現状と課題

全国27空港の着陸料収入を
プール管理(特別会計)

原則、着陸料等は
全国一律の料金設定

滑走路等



国が運営

空港ビル等



民間が運営

着陸料等の引下げによる
LCC等の新規就航や
便数の増加が困難

地域への来訪者数が増えない

国(公務員)が
運営することによる
経営感覚の不足

滑走路等(国)と空港ビル等
(民間)の運営主体が分離

地域目線での航空ネットワークの拡充や経営改善に向けた取組が不十分

社会情勢の変化への対応の必要

人口減少下での国内需要の頭打ち、航空会社間の競争激化、空港整備の概成

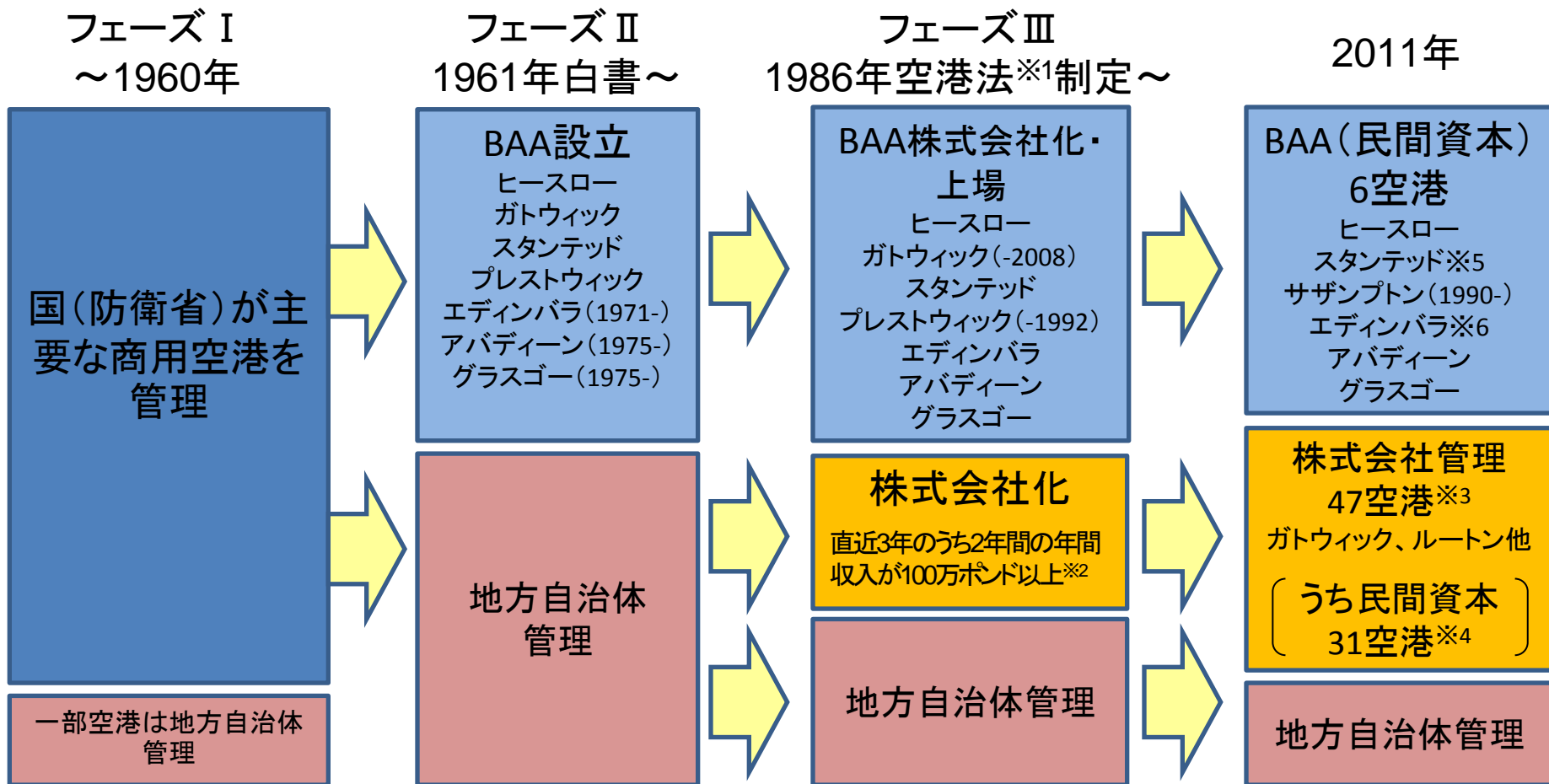
オープンスカイの進展、LCC等の新規参入等航空をめぐる環境変化

1 様々な空港管理形態

<p>国の管理</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 国が設置管理者として施設を所有し運営
<p>独立行政法人化</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 空港毎に<u>独立行政法人を設立</u>、施設を所有し、運営
<p>保守管理等の一部の業務のみの委託 (指定管理者)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 保守管理等の一部の業務のみを民間に委託 • <u>国が着陸料を設定し收受し、運営主体に委託料を支払い</u>
<p>民間委託 (運営権の設定)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>国が施設を所有し、民間に運営を委託</u> • <u>運営主体が着陸料を設定・收受し、国に運営の対価を支払い</u>
<p>民営化 (株式を国が所有)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 空港毎に株式会社(設置管理者)を設立
<p>民営化 (株式を民間が所有)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>会社が施設を所有し、着陸料を設定・收受</u>

1 イギリスの空港民営化について

- イギリスの主要な空港は、いずれも株式会社形態が取られており、かつ、その多くが100%民間資本で運営されている。
- 滑走路等の基本施設とターミナルビルは一体的に運営されている。



※1 1986年空港法では、直近3年のうち2年間の年間収入が100万ポンド以上の地方自治体管理空港について株式会社化を義務付けた

※2 約2億円(1986年12月末のレート: 246.46円/ポンド)

※3 現在の株式会社管理47空港の中には、①空港法により株式会社化されたもの以外に、②同法の年収基準に該当しないものの地方自治体独自の判断で株式会社化されたもの、③BAAから他社に売却されたものも含まれる。

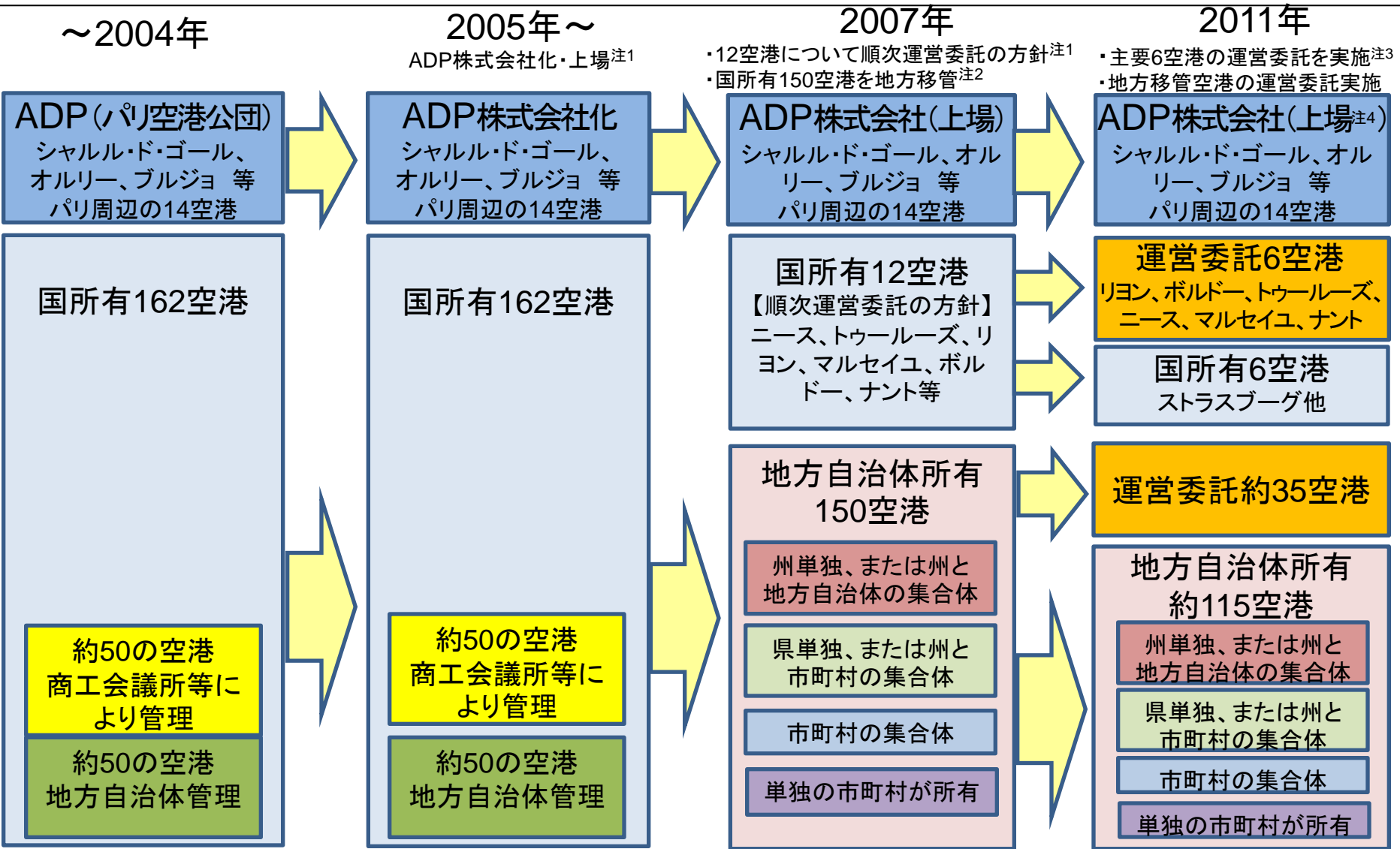
※4 31空港のうち26空港については民間資本100%

※5 2012年現在、BAAはスタンテッド空港を他の民間事業者へ売却することを検討中

※6 2012年6月、BAAからGIP(インフラ運営会社)に売却した

1 フランスの空港民営化について

○ 滑走路等の基本施設とターミナルビルは一体的に運営されている。



注1:「空港と他の法令との関係に関する法」にて、①ADPの株式会社化と②主要地方空港を順次運営委託する方針が定められた。②については、12空港を対象としており(2007年3月民間航空局発表)、政府が出資して設立した株式会社に運営委託を実施した上で、政府の出資持分を将来的には民間へ売却する方針。

注2:「地方の自由と責任に関する法」にて国家戦略上重要な空港を除き、国所有の150空港を地方自治体に移管することを規定。

注3:「国所有空港とこれらの空港の運営に適用される特別規定の認可に関する法」にて運営委託の詳細なルールを規定。また、新空港建設の予定があるナント空港会社へは民間主体が100%出資。

注4:2009年末時点の株主構成は、仏政府52.1%、仏法人投資家11.4%、非仏法人投資家9.1%、仏預金供託公庫8.6%、スキポール空港グループ8.0%等。

1 オーストラリアの空港民営化について

○ 滑走路等の基本施設とターミナルビルは一体的に運営されている。

～1987年

1988年

FAC(連邦空港公社)
設立

1992～1993年

連邦政府所有の
230空港を地方自治体へ
無償譲渡

1997年

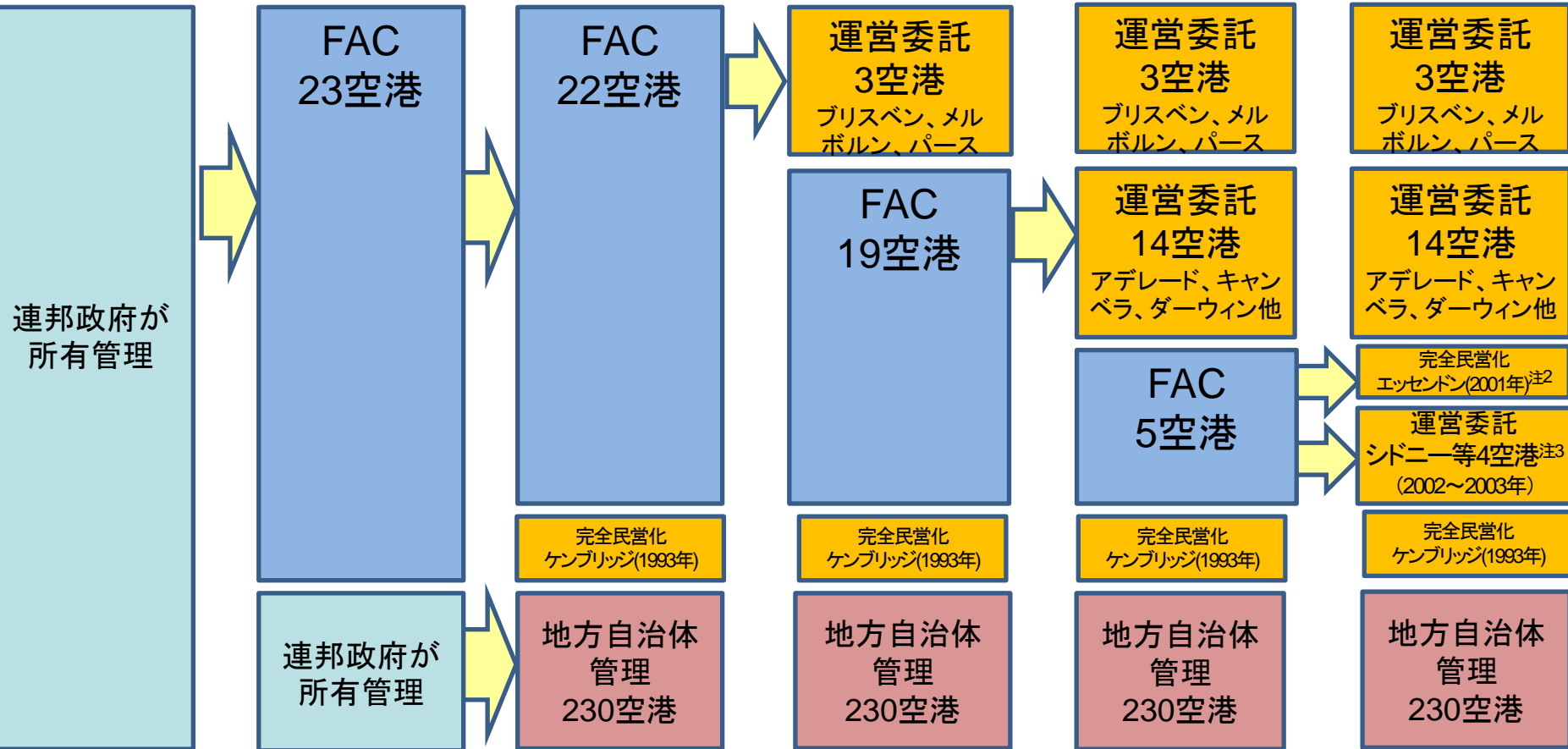
1996年民営化関連2法成立
FAC所有3空港
運営委託実施^{注1}

1998年

FAC所有14空港
運営委託実施

2011年

1998～2003年にかけて
シドニー等5空港を売却、
FAC空港の民営化が完了



注1: 空港移行法において、①まずFACから連邦政府への土地、資産及び負債の譲渡を規定し、②その上で連邦政府が新たな運営主体となる民間空港会社に対して、土地の貸付及び資産の売却(＝運営委託)を行う旨規定。さらに、空港法において、①空港のリース方法、②空港事業者に求められる要件、③空港の土地利用計画の枠組み(マスタープラン)やその策定手順等を規定。
 注2: エッセンドン空港は小規模な空港(2001年:約1400人、2010年:約20000人)で、1998年に連邦政府100%出資で運営会社を設立した上で同社へ運営委託。2001年に全株式を民間へ売却。
 注3: シドニー空港及び近隣の3空港(バンクスタウン空港、キャンデム空港、ホクストン空港(2008年に廃))については、1998年に連邦政府100%出資で運営会社を設立し、連邦政府から同社へ運営委託(これによりFACは業務終了)。その後、シドニー、周辺3空港を運営する会社に分社化したうえで2002年にシドニー空港会社の全株式を民間に売却、2003年に周辺3空港会社の全株式も民間に売却。

1 アメリカの空港運営の現状について

- 米国では、公団・公社や地方政府が滑走路等の基本施設とターミナルビルを一体的に管理・運営。

現状(2011年)

(商業用空港503空港) ※1

公団・公社所有 39%

ニューヨーク(JFK,EWR)
ワシントン(DCA, IAD)
ボストン(BOS)等

市政府 33%

アトランタ(ATL)、シカゴ(ORD、MDW)、
ロサンゼルス(LAX)

郡政府 15%

ラスベガス(LAS)、マイアミ(MIA)、
フォートローダーデール(FLL)等

州政府 7%

ホノルル(HNL)、アンカレッジ(ANC)等

その他 6%

ダラス・フォートワース(DFW:複数都市
による所有)

民間企業 1空港

ブランソン(ミズーリ州) ※2

①ターミナル運営の部分的民間委託

全米の各空港で以下の方式でターミナル内事業の民間委託がされている。

①個別の委託契約

ターミナル内の各事業者と
個別に委託契約

例:

ダラス・フォートワース
(DFW)

②包括的な委託

事業者に対してターミナル内の商業施設運
営について包括的に委託

例:

- ◆BAAが運営するターミナル
ピッツバーグ(1992)、ボストン・ローガン(2000)、ク
リーブランド(2008)等
- ◆JFKの7つのターミナルビル
公社(PANYNJ)が航空企業等に経営を委託

②空港運営全体の民営化

1997年 連邦航空局が「空港民営化パイロットプログラム」を創設。

(2012年現在の状況)

- 事業者選定済・連邦航空局の承認待ち: ルイス・ムニョス・マリン(プエルトリコ)
- 事業者選定手続き中: エアグレイズ(フロリダ)
- 管理者側での事業化申請準備中: ミッドウェー(シカゴ)

※1 連邦政府による空港の所有・運営は1946年連邦空港法(the Federal Airport Act)により禁止。

※2 2009年に米国初の民間資金のみで整備された空港として供用(100%民間の会社が運営)

1 諸外国におけるコンセッション・リースの事例

		フランス	オーストラリア	韓国
空港名		ボルドー空港	パース空港	仁川国際空港
運営会社		ボルドー空港会社 ^{注2} (Bordeaux Merignac Airport SA)	パース空港会社 ^{注4} (Westralia Airports Corporation)	仁川国際空港公社 ^{注5}
運営委託の形態		コンセッション(30年間)	コンセッション(50年+49年)	無償リース ^{注6}
所有権	土地	政府	政府	政府
	基本施設(滑走路等) 旅客ターミナルビル等	空港会社	空港会社	政府
コンセッション料		毎年14,000ユーロ [※] (約140万円) ※土地代として	6.3億豪ドル(一括) (約504億円)	無償
整備等	修繕(維持管理)の場合	空港会社負担	空港会社負担	国土海洋大臣が航空需要の見通し、空港整備、空港開発費用及び調達計画を含む空港開発中長期総合計画を策定し、空港公社が実施。 <フェーズ1 建設プロジェクト> 総額: 5兆6,323億ウォン(約3,717億円) (内、政府負担: 2兆2,518億ウォン(約1,486億円)) <フェーズ2 建設プロジェクト> 総額: 3兆918億ウォン(約2,040億円) (内、政府負担: 1兆1,000億ウォン(約726億円))
	新規整備(増設)の場合	空港会社負担 ^{注3}	空港会社負担	
	災害時対応の場合	空港会社負担	空港会社負担+連邦政府の支援	

* 聞き取り調査により作成

(注1) 表中の金額は、1ユーロ=100円、1豪ドル=80円、1ウォン=0.066円で算出。

(注2) ボルドー空港会社は、政府(60%)、商工会議所(25%)、地方自治体(15%)が株式を保有。政府は保有株式を売却する方針であるとされている。

(注3) 安全性及び危機管理の面で、政府のサービスに必要な投資については、政府が費用負担。

(注4) パース空港会社は、民間が株式の100%を保有。

(注5) 仁川国際空港公社は、政府が株式の100%を保有。政府は保有株式のうち最大49%を民間に売却する方針であるとされている(51%は保有維持)。

(注6) 仁川国際空港の運営については、仁川国際空港公社法にて規定。

1 空港経営改革の流れ

国土交通省成長戦略（平成22年5月）

航空分野において以下の提言がなされた。

○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。

○「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。

PFI法一部改正法の成立（平成23年6月）

公共施設等運営権（コンセッション）制度（空港を含む公共インフラ一般について、その運営を民間事業者に委ねることを可能とする制度）の創設

国土交通省成長戦略・航空分野の具体化に向けた取組

○関西空港と伊丹空港の経営統合

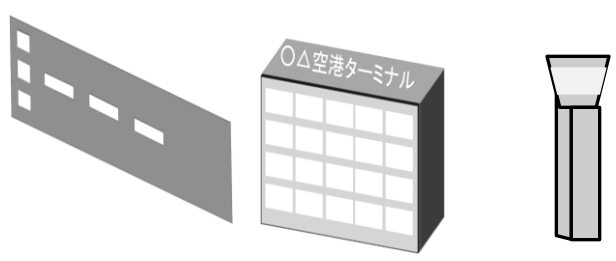
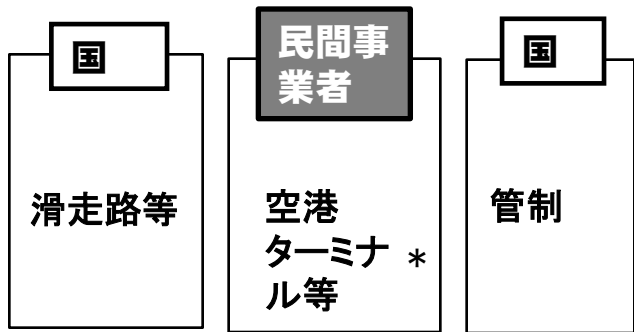
- 関空伊丹法案の成立（平成23年5月）
- 経営統合（平成24年7月） ※新会社に旧関空会社、国（伊丹）から事業承継
- 経営統合後、両空港の長期の事業運営権の投資家等への売却（コンセッション）の実施

○国管理空港の経営改革

- 空港運営のあり方に関する検討会の立ち上げ（平成22年12月）
[御立座長（国土交通省成長戦略会議座長代理）、三井国土交通副大臣、市村国土交通政務官]
- 「空港経営改革の実現に向けて（空港運営のあり方に関する検討会報告書）」とりまとめ（平成23年7月）
- **第180回通常国会に、国管理空港等について公共施設等運営権制度を活用した運営等の民間委託を可能とするための法案（民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案）を提出（平成24年3月6日）**

現在

滑走路等(国)と空港ターミナル等(民間)の運営主体が分離している。なお、管制については国が実施している。



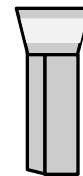
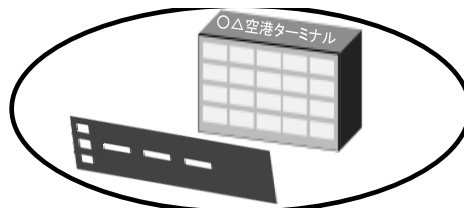
* 多くは地方公共団体が出資する第3セクター法人

民間事業者への運営委託

運営委託後

民間事業者が一体的に経営
滑走路等 + 空港ターミナル等

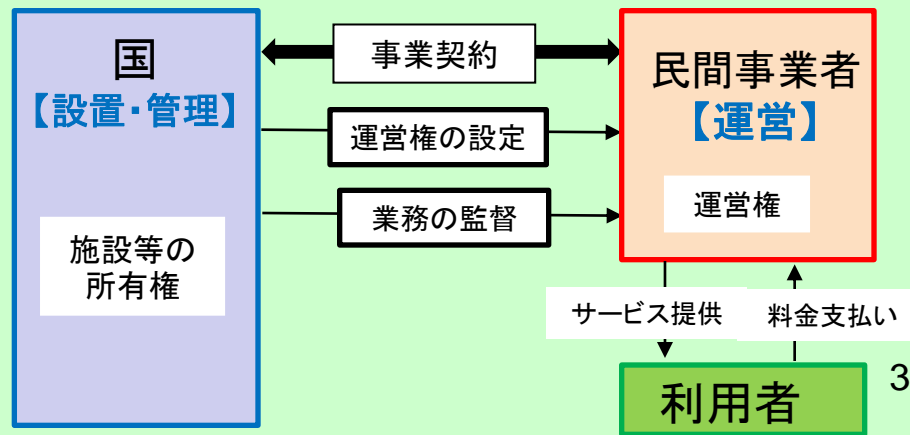
国
管制



滑走路等と空港ターミナル等の一体的な経営を可能とするためには、滑走路等の運営を民間事業者に委託することを可能とする措置を講じる必要がある。

PFI法の**公共施設等運営権制度(公共施設の運営を民間事業者に委ねることを可能とする制度*)**を活用し、国管理空港の運営の民間委託を推進する。

※同制度では国等の公的主体が施設所有権を留保することが前提。



1 空港経営改革に関する各地の動き

【北海道】

・道の有識者懇談会から、空港経営の上下一体化等による道内空港の運営の効率化、複数空港の一体運営(バンドリング)の活用等が提言(H24.3)

【石川県】

・H26年度末の北陸新幹線の金沢延伸を背景に県において空港活性化策を取りまとめ(H24.3)

【福岡県】

・県、空港ビルにおいて調査を実施。

【熊本県】

・県において検討を実施(H24年度)

【佐賀県】

・国交省の補助金を活用し、指定管理者制度や将来的な公共施設等運営権の活用について報告をとりまとめ(H24.3)

【青森県】

・県の有識者検討会から公共施設等運営権制度の活用等について提言(H24.3)

【釧路市】

・釧路市、商工会議所、空港ビルによる釧路空港運営のあり方検討会が発足(H24.4)

【宮城県】

・「仙台空港等活性化検討会」の場で、官民関係者による仙台空港についてH26年度からの運営委託を目指し検討を重ね、県の基本方針を策定し、国交大臣に手交(H24.10)

【静岡県】

・県において、指定管理の更新期限を迎えるH25年度末以降の空港経営について検討を開始(H24年度)

【広島県】

・県において、広島空港の運営委託について調査を実施(H24年度)

【香川県】

・県において、高松空港の運営委託について調査を実施(H24年度)

【愛媛県】

・県、市、空港ビルによる実務者レベルの検討会が発足(H24.4)

1 関西空港と伊丹空港の経営統合の背景

関西空港の概要



【設置・管理者】 新関西国際空港株式会社
 【開港日】 平成6年9月4日
 【滑走路】 3,500m × 1本
 4,000m × 1本
 【運用時間】 24時間

【総発着回数】 10.8万回
 【総旅客数】 1,386万人

国際	1,011万人
国内	375万人

伊丹空港の概要



【設置・管理者】 新関西国際空港株式会社
 【開港日】 昭和33年3月18日※
 ※「大阪空港」として開港
 【滑走路】 1,828m × 1本
 3,000m × 1本
 【運用時間】 14時間 7:00~21:00

【総発着回数】 12.3万回
 【総旅客数】 1,291万人

(注)：総発着回数及び総旅客数は平成23年度(回転翼機を含む)

関西空港の課題 国土交通省成長戦略会議報告書(平成22年5月17日)より

- 海上空港建設の経緯から、1.3兆円を超える巨額の負債の元利償還が会社経営を圧迫。
 →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。
- 関西空港の需要拡大を阻害する構造的要因を解決するため、伊丹空港との関係整理が必要。



○関西空港のバランスシート改善

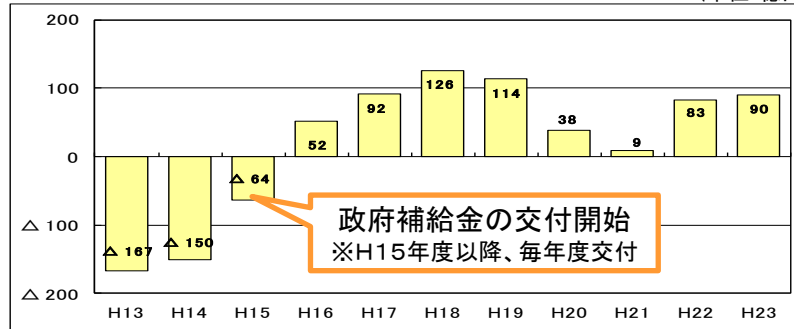
関西空港のバランスシートを改善するために、収益性に優れた伊丹空港と経営統合し、関西空港・伊丹空港の事業価値の増大を図り、事業運営権を一体で民間にアウトソース(いわゆる「コンセッション」)することを追求。

○関西空港・伊丹空港の一層の活用

関西空港は首都圏空港と並ぶ国の国際拠点空港として最大限活用し、伊丹空港は国内線の基幹空港として安全・環境面に配慮しつつ運用することで、両空港を適切かつ有効に活用し、関西における航空輸送需要の拡大を図る。

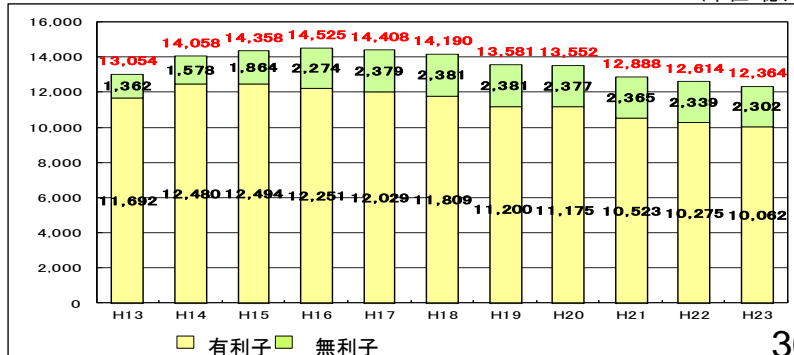
【経常利益推移表】

(単位:億円)



【有利子負債残高推移表】

(単位:億円)



1 関西空港と伊丹空港の経営統合の概要

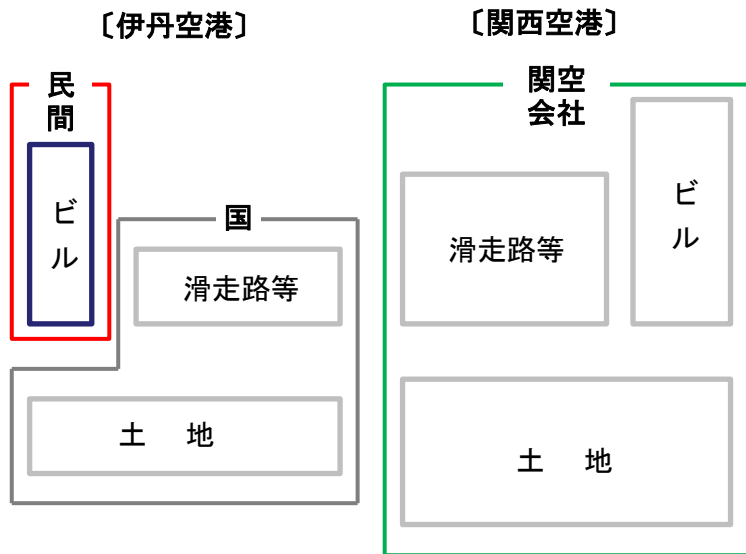
統合前

○大阪国際空港(伊丹空港)は国が直接管理し、関西国際空港(関西空港)は関空会社(国が2/3、地元自治体・民間が1/3出資)が管理している。

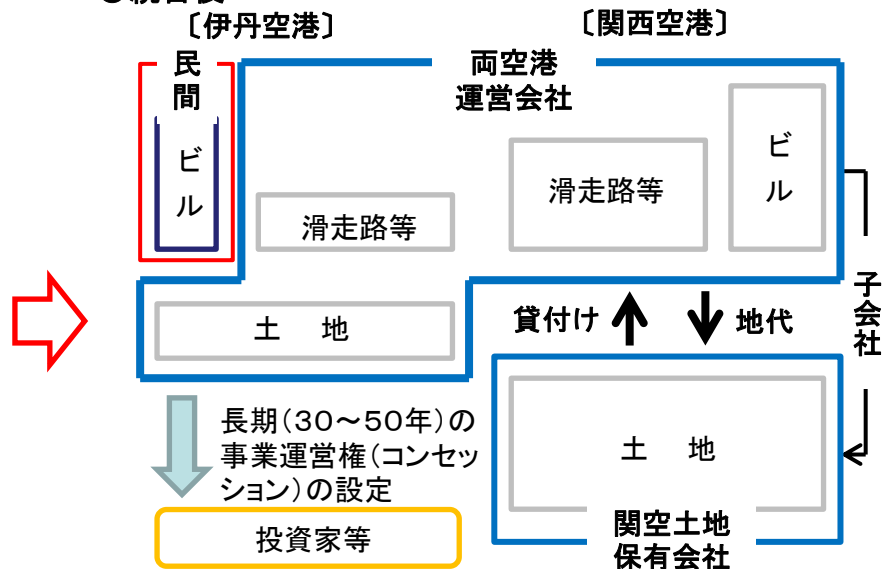
統合後

- 新たに設立される両空港運営会社(=新関西国際空港株式会社(新関空会社))が伊丹空港及び関西空港を管理する。
- 経営統合後、両空港の長期の事業運営権の投資家等への売却(いわゆるコンセッション)を実施することにより、関西空港の債務の一層円滑な返済が可能となる。
- ※1 新関空会社は国が100%出資する株式会社とする。
 - ・株主を単一とすることで、より有利で円滑なコンセッションの実施を可能とする。
 - ・国土交通省成長戦略に基づく国の政策として、国主導でコンセッションを実施する。
 - ※2 関空土地保有会社(=旧関西国際空港株式会社)が関西空港の空港用地の保有管理を行う。
 - ・関西空港の空港用地が海上に造成されたため、維持管理に高度の専門技術や多額の費用が必要とされるという特殊性を勘案し、関西空港の空港用地の維持管理を専門的に担う主体が必要である。
 - ・関西空港の空港用地の造成に要した費用に関する債務の返済等を新関空会社から切り離すことで経営の安定化を図る。
 - ※3 伊丹空港の空港ビルは民間事業者(大阪国際空港ターミナル株式会社(OAT))が管理しているため、新関空会社が、25年度なるべく早い段階で、各株主からOATの株式全部を取得する方向で調整中。

○統合前



○統合後



1 関西空港と伊丹空港の経営統合関係スケジュール

平成23年5月

○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の成立(5月17日)

平成24年4月～6月

○新関西国際空港株式会社設立【代表取締役:安藤圭一】(4月1日)

○国土交通大臣による基本方針の告示(6月22日)

平成24年7月～

○関西空港・伊丹空港の経営統合(7月1日)

- ・関空会社からの事業承継
- ・国(伊丹)からの事業承継

○新関空会社・経営戦略の公表(7月13日)

○新関空会社・中期経営計画の公表(10月24日)

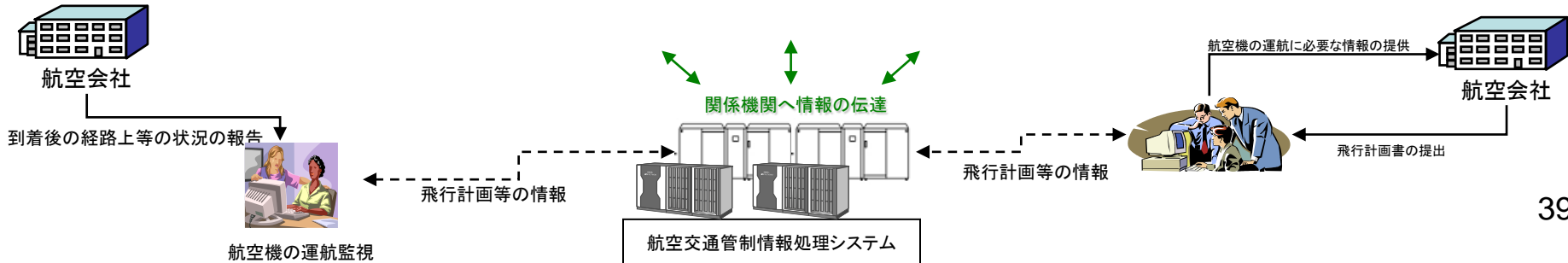
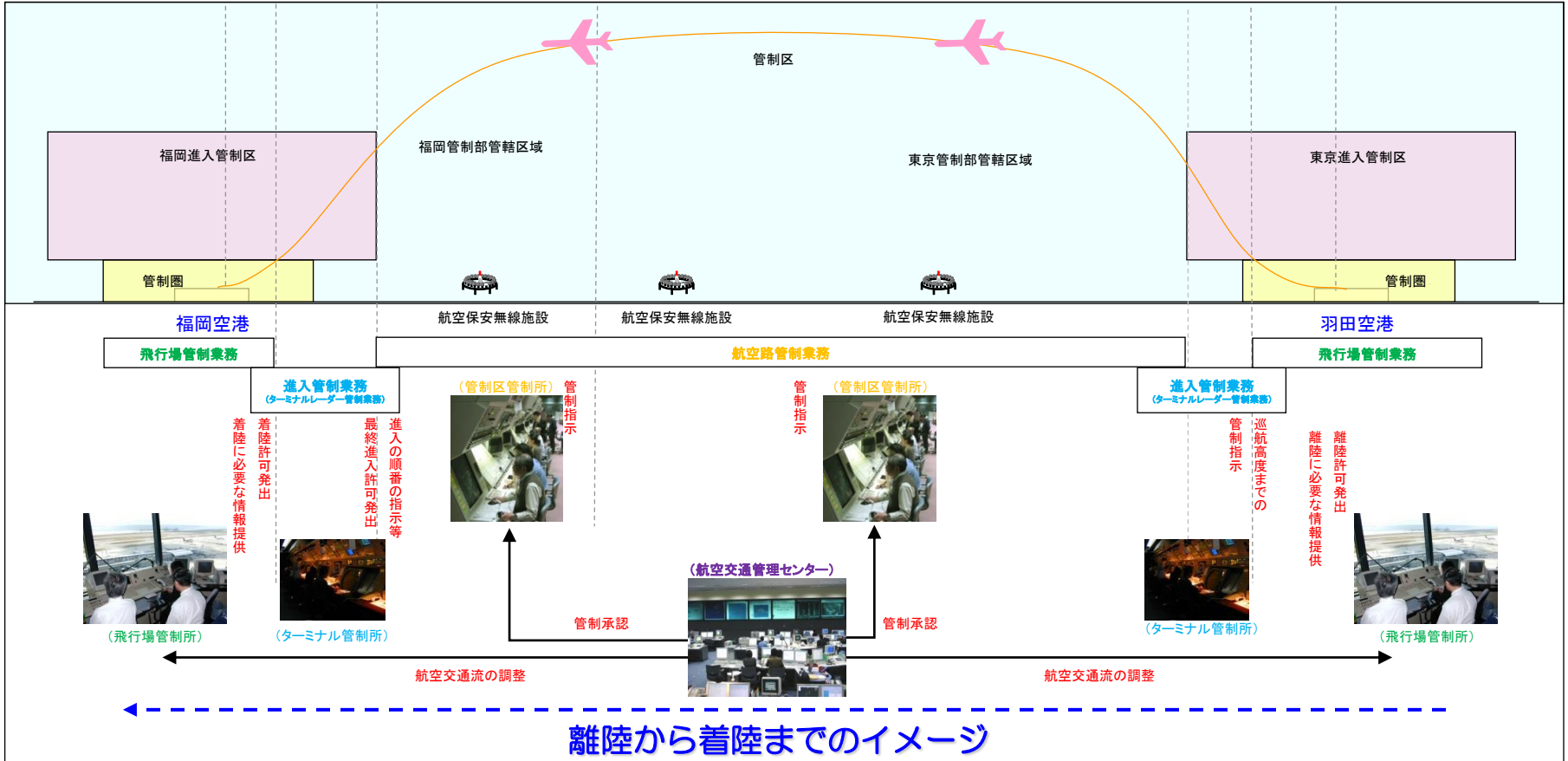
○コンセッションに向けての準備(マーケットへの働きかけ等)

平成26年～

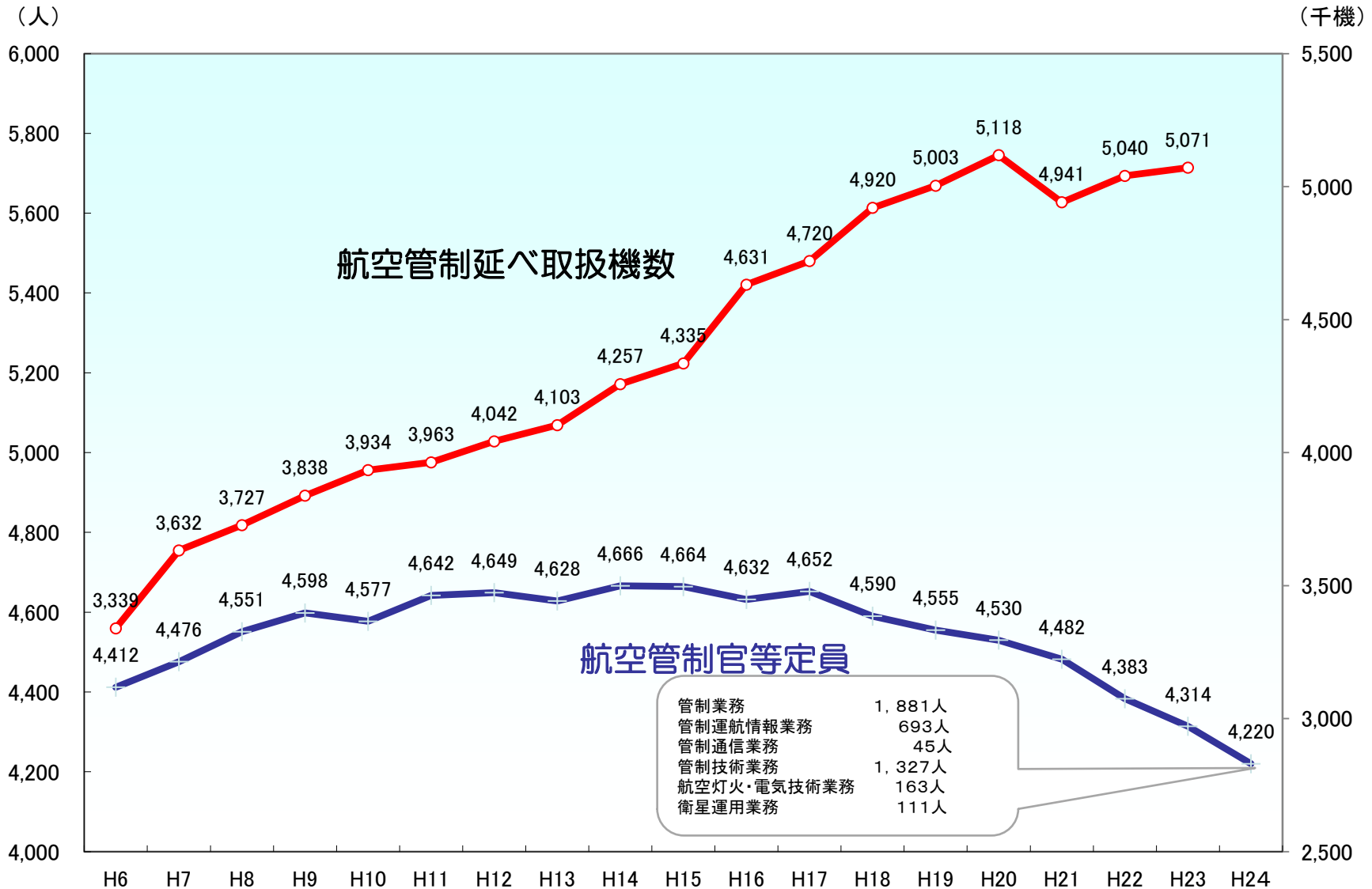
○(早ければ平成26年度にも)コンセッションの実現(契約締結)

1 航空管制業務の概要

一般的な旅客機の運航方式(計器飛行方式)の例



1 航空管制取扱機数と航空管制官等定員の推移



※ 航空管制延べ取扱機数とは、各管制機関において取り扱った航空機の数である。
 ※ 航空管制延べ取扱機数は暦年のデータ、航空管制官等定員は年度末の定員である。
 ※ 航空管制官等定員には、管制、管制運航情報、管制通信、管制技術、航空灯火・電気技術及び衛星運用業務に従事する者が含まれる。

1 我が国空域の混雑状況

○ 関東上空の混雑状況

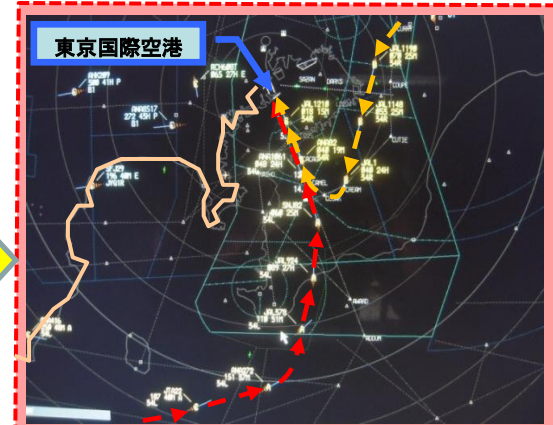
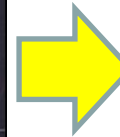
D滑走路の供用開始(平成22年10月21日)に伴い、羽田空港周辺の空域利用状況は改善されつつあるが、それに接続する東京管制部の空域では依然として混雑している状況である。



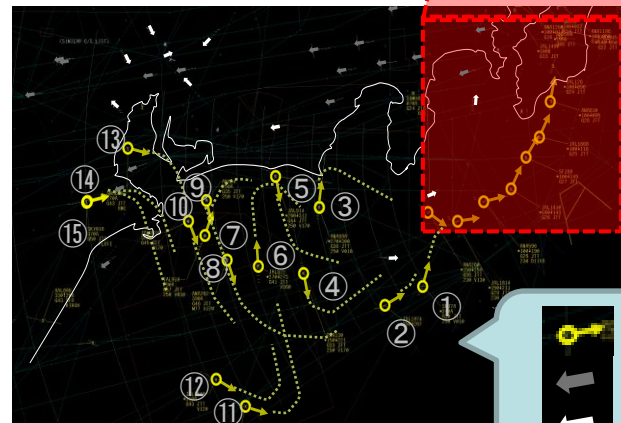
<我が国空域の混雑状況>



東京国際空港周辺空域の混雑状況
H22. 10. 20以前



D滑走路供用後の混雑状況
H22. 10. 21以降



- : 羽田空港へ向かう到着機
- : 羽田、成田からの出発機 41
- : その他空港からの通過機

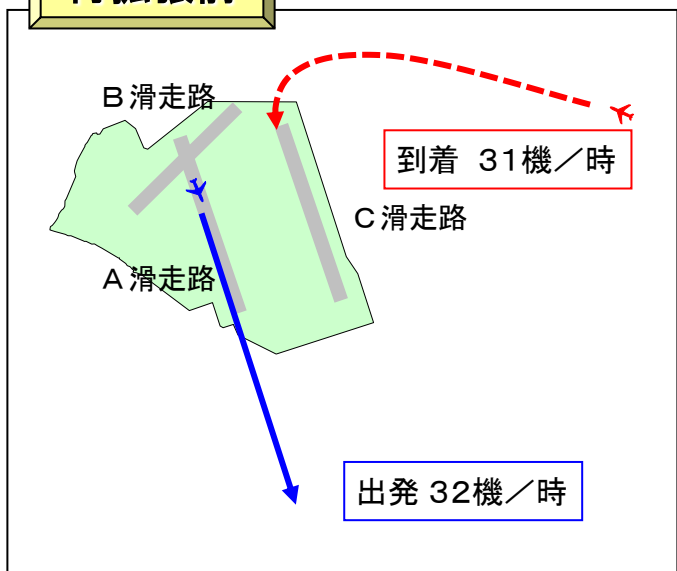
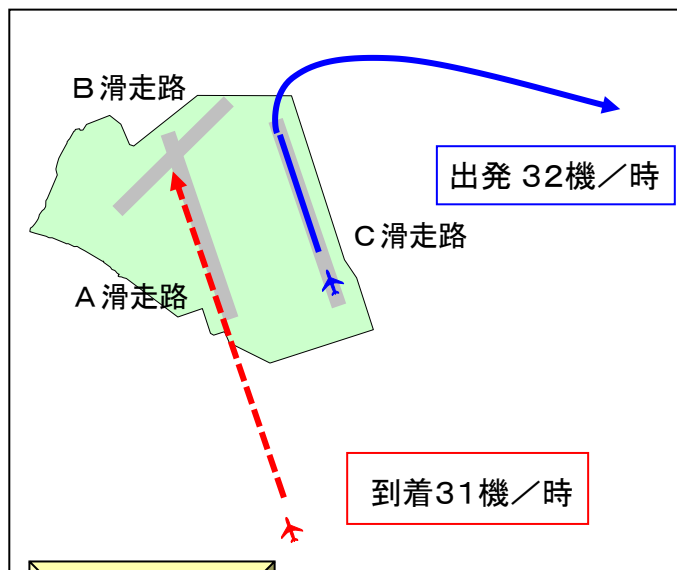
<東京管制部空域の混雑状況>



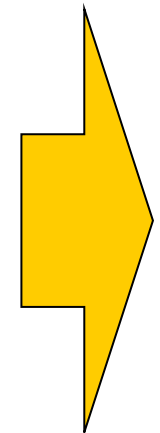
<東京国際空港場面における出発機の混雑状況>

1 羽田空港における再拡張前後の滑走路運用

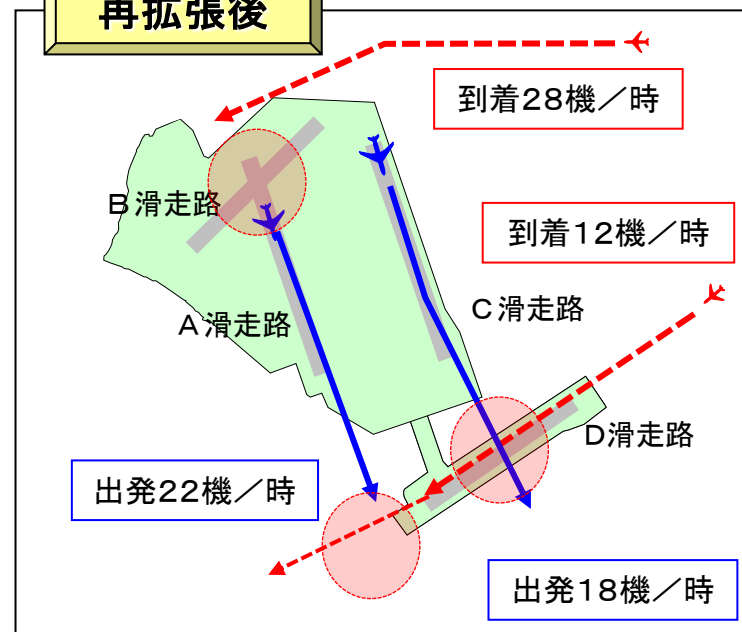
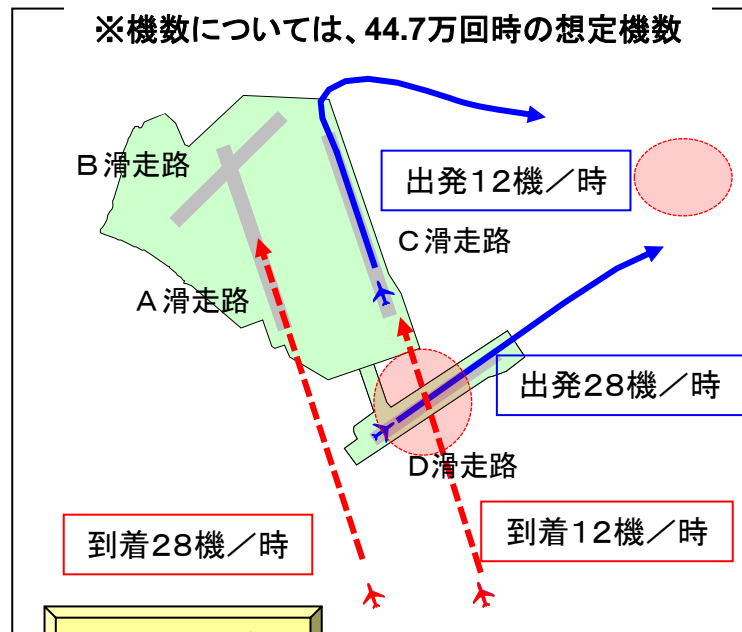
滑走路運用の変化



北風運用



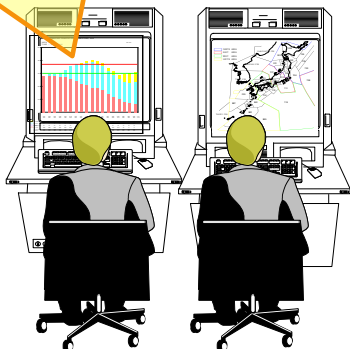
南風運用



1 増大する航空交通量への対応 ~航空交通流管理~

航空交通流管理

悪天候などにより、管制処理容量を超える交通量が予測される場合には、「航空交通管理センター」が出発予定の航空機に対して、適切な出発時刻等の指定などによって交通流を制御し、交通需要と空域容量のバランスを図っている。

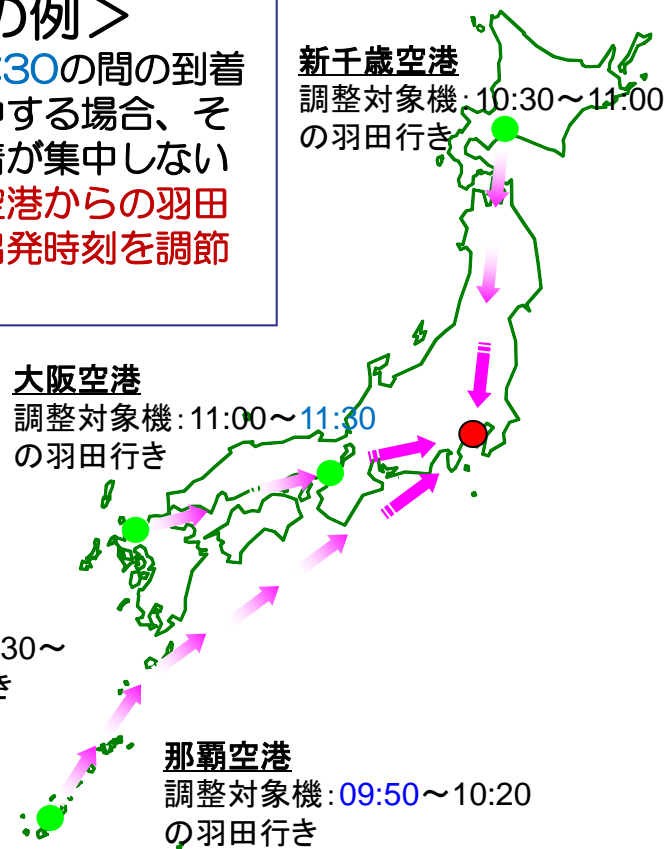


航空交通管理センター(福岡)

交通流管理(出発制御)のイメージ

<羽田空港の例>

12:00~12:30の間の到着機が過度に集中する場合、その時間帯に到着が集中しないように**全国の空港からの羽田行き出発機の出発時刻を調節**する。



効果

- 円滑な交通流の形成により、安全性と運航効率が向上
- 空中での旋回待機が減少することにより、航空機燃料消費量及びCO2排出量が削減
- 当該空域を担当する管制官の負担軽減により、処理能力が向上

2. 航空ネットワークの維持等に関する 施策の状況について

2 国内航空路線の現況(路線数の推移)

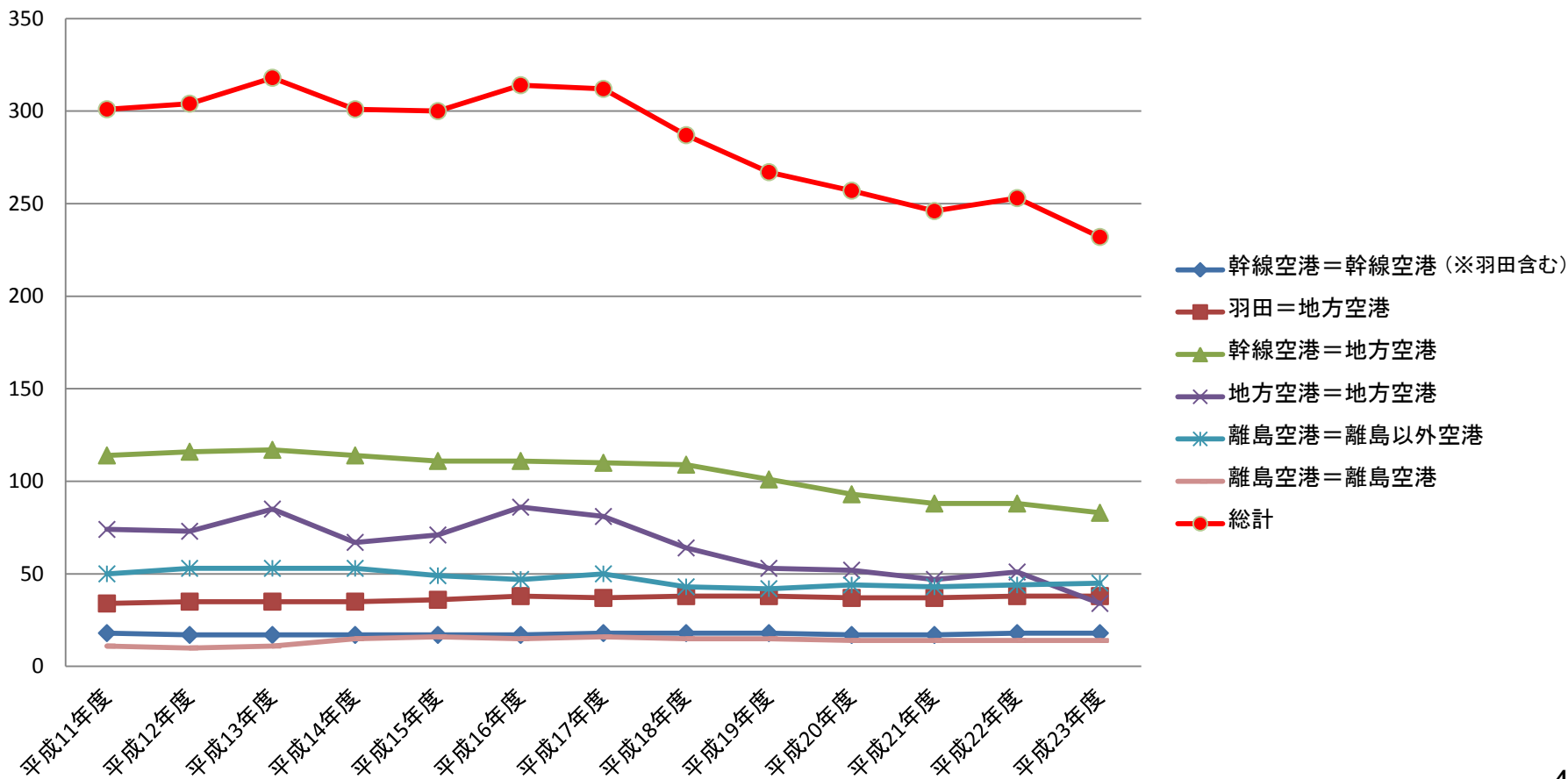
- ・地方空港間を結ぶ路線(ローカルtoローカル)は、変動があるものの、平成16年頃から減少を続けている。
- ・幹線空港と地方空港を結ぶ路線は、ほぼ一貫して減少傾向にあるが、特に平成19年以降、減少が著しい。
- ・離島路線は、若干の増減はあるものの、大きな変動はない。

(注) ①幹線空港:新千歳、成田、伊丹、関西、福岡及び那覇の各空港をいう。※羽田を除いている。

②定期便による実績

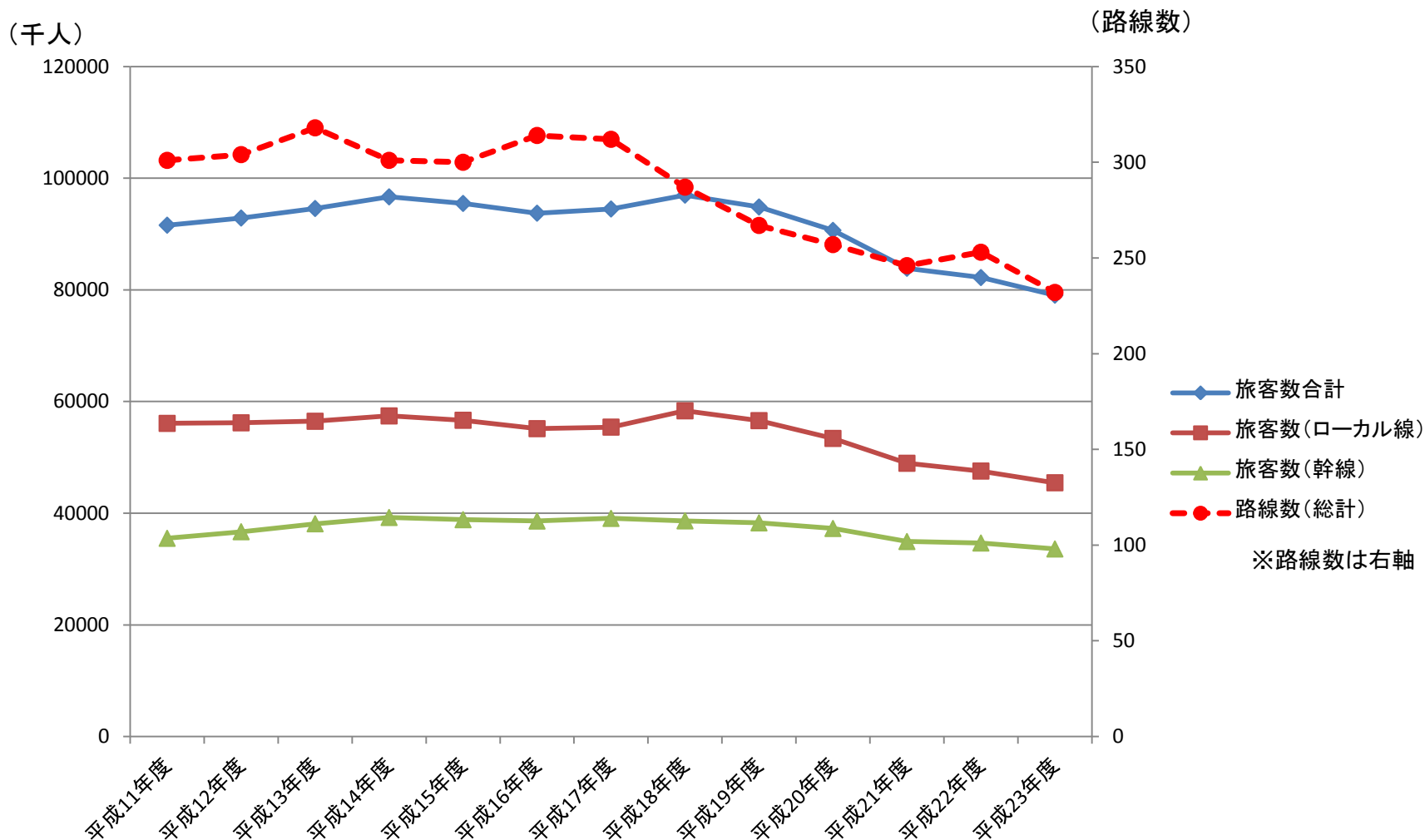
路線種別ごとの路線数

(路線数)

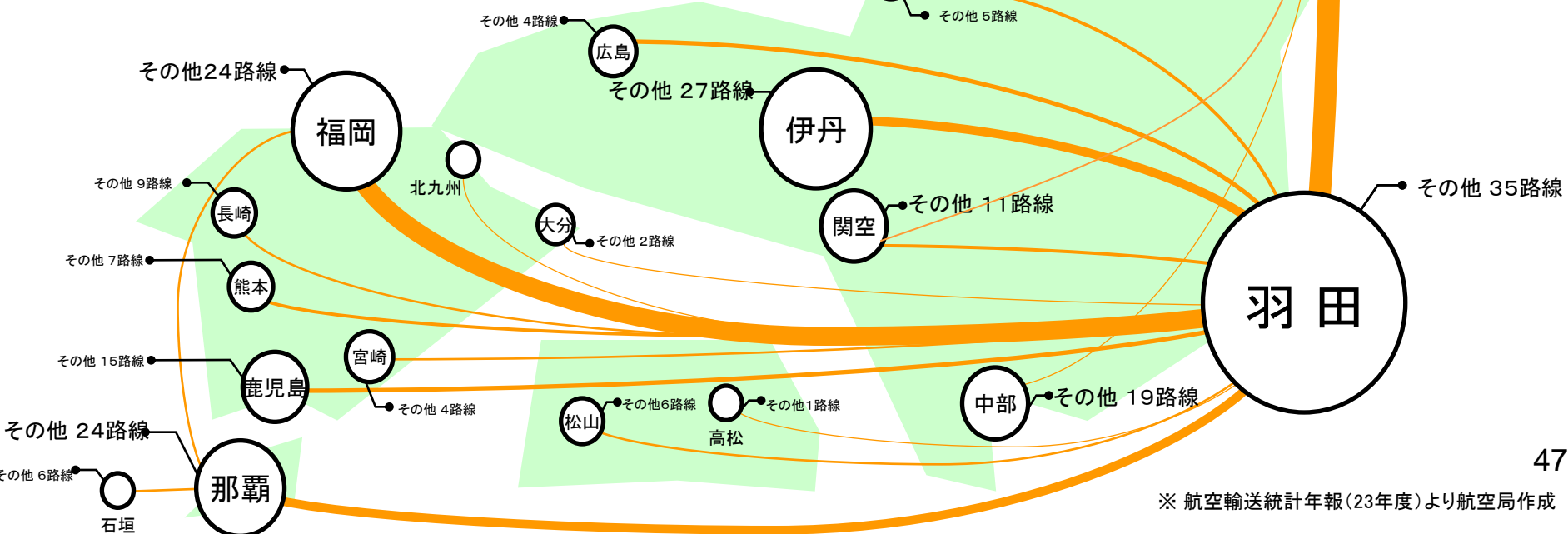
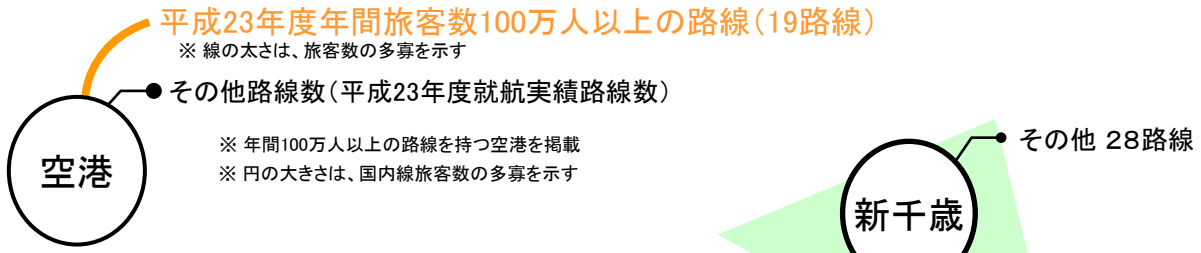
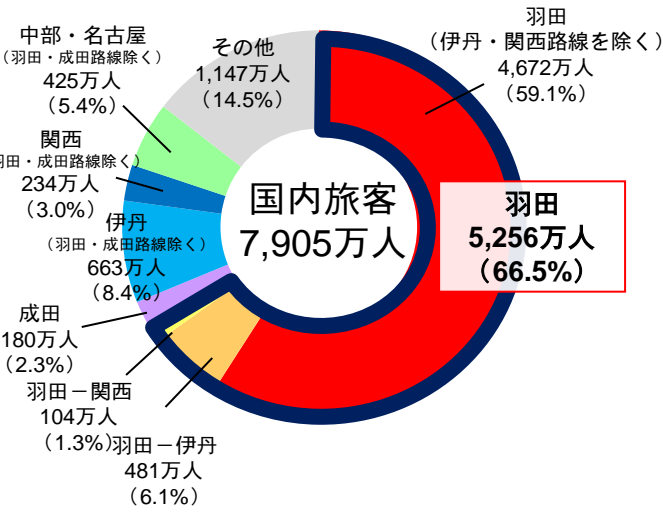


2 国内航空路線の現況(旅客数の推移)

- ・平成11年から平成14年の間の旅客の伸びは、幹線旅客の伸びの寄与が大きい。
- ・平成18年を境に幹線、ローカル線の双方で旅客数の減少が見られるが、ローカル線の減少が特に大きい。



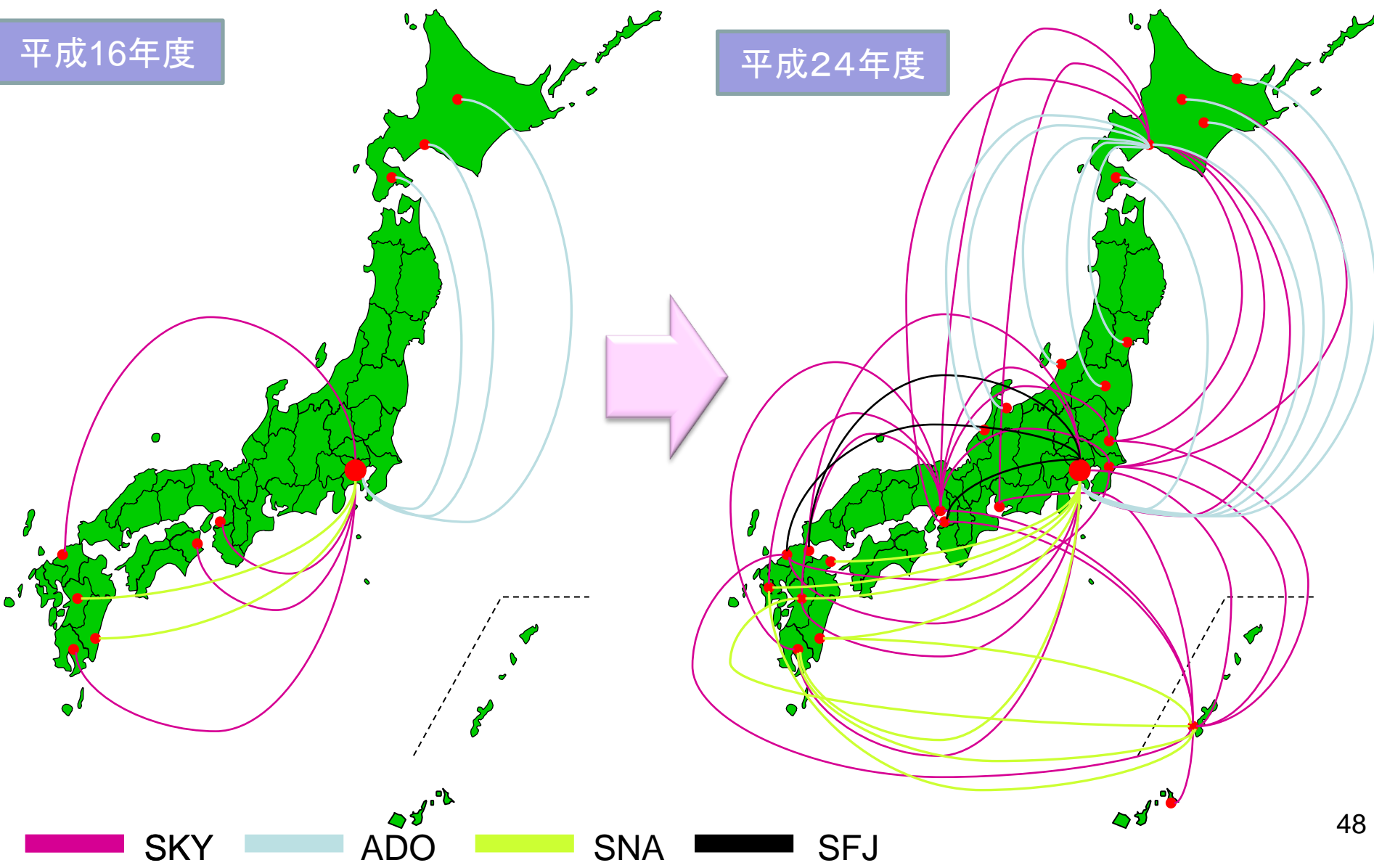
・国内航空旅客流動については、羽田空港への一極集中が顕著。



※ 航空輸送統計年報(23年度)より航空局作成

平成16年度

平成24年度



2 路線分類毎の航空会社の路線及び便数 (平成19年から24年の推移)

		JAL		ANA		SKY		ADO		SNA		SFJ		
		19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	
幹線 (羽田、新千歳、成田、大阪、関西、福岡、那覇を相互に結ぶ路線)	路線数	16	17	17	17	3	9	1	1	0	0	0	2	
	便数	104.5	95.8	100.3	101.5	20.1	38.4	8	11	0	0	0	9	
	うち羽田路線	路線数	5	5	5	5	3	3	1	1	0	0	0	2
		便数	70.5	65	62.3	63	20.1	22.4	8	11	0	0	0	9
	うち羽田路線以外	路線数	11	12	12	12	0	6	0	0	0	0	0	0
		便数	34	30.8	38	38.5	0	16	0	0	0	0	0	0
	羽田＝地方路線 (幹線除く)	路線数	29	28	29	31	1	4	3	4	3	5	1	1
		便数	115.5	128	109	118	6.2	12.2	6.6	10	18	22	11	11
うち低需要路線 (利用者数が年間10万人以下の路線)		路線数	3	4	4	7	0	0	0	0	0	0	0	0
		便数	3.5	6	5	9	0	0	0	0	0	0	0	0
うちシングルトラック		路線数	10	8	13	14	0	0	0	0	0	0	0	0
		便数	31.5	22	36	37	0	0	0	0	0	0	0	0
地方＝地方路線 (離島路線除く)		路線数	81	33	67	49	0	11	0	5	0	4	0	0
		便数	190.6	109.6	173.4	152	0	23	0	10	0	5	0	0
	うち低需要路線 (利用者数が年間10万人以下の路線)	路線数	44	15	28	20	0	3	0	3	0	3	0	0
		便数	64.6	32	42.1	34	0	6	0	4	0	3	0	0
	うちシングルトラック	路線数	55	18	42	26	0	7	0	3	0	3	0	0
		便数	107.7	48.6	78.1	74	0	15	0	4	0	3	0	0
	離島路線	路線数	31	30	6	4	0	1	0	0	0	0	0	0
		便数	75.6	76.3	27	20	0	5	0	0	0	0	0	0
うち低需要路線 (利用者数が年間10万人以下の路線)		路線数	25	25	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
		便数	38.2	39.2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
うちシングルトラック		路線数	29	28	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0
		便数	56.6	58.3	11	6	0	0	0	0	0	0	0	0

出典: 各社6月ダイヤ参照(季節運航便除く)

2 路線分類毎の航空会社の路線及び便数

(平成19年から24年の推移)

		ピーチ アビエーション		アイベックス エアラインズ		天草エアライン		オリエンタル エアブリッジ		新中央航空		東邦航空		フジトリーム エアラインズ		旭伸航空		北海道 エアシステム	
		19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年	19年	24年
		幹線 <small>(羽田、新千歳、成田、大阪、関西、福岡、那覇を相互に結ぶ路線)</small>	路線数	—	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—
	便数	—	6.5	2	1.3	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0
うち羽田路線	路線数	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0
	便数	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0
うち羽田路線以外	路線数	—	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0
	便数	—	6.5	2	1.3	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0
羽田＝地方路線 <small>(幹線除く)</small>	路線数	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0
	便数	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0
うち低需要路線 <small>(利用者が年間10万人以下の路線)</small>	路線数	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0
	便数	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0
うちシングルトラック	路線数	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0
	便数	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	0	0	—	—	0
地方＝地方路線 <small>(離島路線除く)</small>	路線数	—	2	7	11	3	3	2	0	0	0	0	0	—	11	0	—	—	4
	便数	—	4	10	18.5	5.1	4.8	3	0	0	0	0	0	—	19.4	0	—	—	9
うち低需要路線 <small>(利用者が年間10万人以下の路線)</small>	路線数	—	2	4	6	3	2	2	0	0	0	0	0	—	10	0	—	—	4
	便数	—	4	4	9	5.1	4	3	0	0	0	0	0	—	13.9	0	—	—	9
うちシングルトラック	路線数	—	2	3	5	3	2	2	0	0	0	0	0	—	9	0	—	—	4
	便数	—	4	3	8	5.1	4	3	0	0	0	0	0	—	17.8	0	—	—	9
離島路線	路線数	—	0	0	0	0	0	3	3	3	3	5	5	—	0	1	—	—	2
	便数	—	0	0	0	0	0	9	7.9	10	10	5	5	—	0	4	—	—	2
うち低需要路線 <small>(利用者が年間10万人以下の路線)</small>	路線数	—	0	0	0	0	0	3	3	3	3	5	5	—	0	1	—	—	2
	便数	—	0	0	0	0	0	9	7.9	10	10	5	5	—	0	4	—	—	2
うちシングルトラック	路線数	—	0	0	0	0	0	3	3	3	3	5	5	—	0	1	—	—	2
	便数	—	0	0	0	0	0	9	7.9	10	10	5	5	—	0	4	—	—	2

出典：各社6月ダイヤ参照(季節運航便除く)

※北海道エアシステムの19年度実績は日本航空グループに含む。

2 国内航空ネットワークの推移(新規・廃止路線一覧)

※旅客定期便のみ。全くの新規及び完全に撤退した路線を掲載。

新規路線

平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
神戸-石垣	新千歳-函館	新千歳-旭川	新千歳-茨城	丘珠-女満別	茨城-那覇
1路線	中部-石垣	伊丹-種子島	新千歳-松山	丘珠-利尻	成田-鹿児島
	関西-仙台	伊丹-屋久島	新千歳-中標津	成田-旭川	中部-石垣
	熊本-神戸	静岡-新千歳	羽田-中部	成田-新潟	関西-鹿児島
	4路線	静岡-鹿児島	静岡-茨城	成田-関西	成田-神戸
静岡-熊本		中部-茨城	中部-茨城	関西-宮古	関西-宮古
静岡-小松		関西-旭川	関西-旭川	福岡-花巻	6路線
静岡-那覇		神戸-茨城	神戸-茨城	那覇-松山	
静岡-福岡		神戸-鹿児島	神戸-鹿児島	8路線	
福岡-石垣		神戸-長崎	神戸-長崎		
福岡-神戸		北九州-那覇	北九州-那覇		
		11路線	11路線		

廃止路線

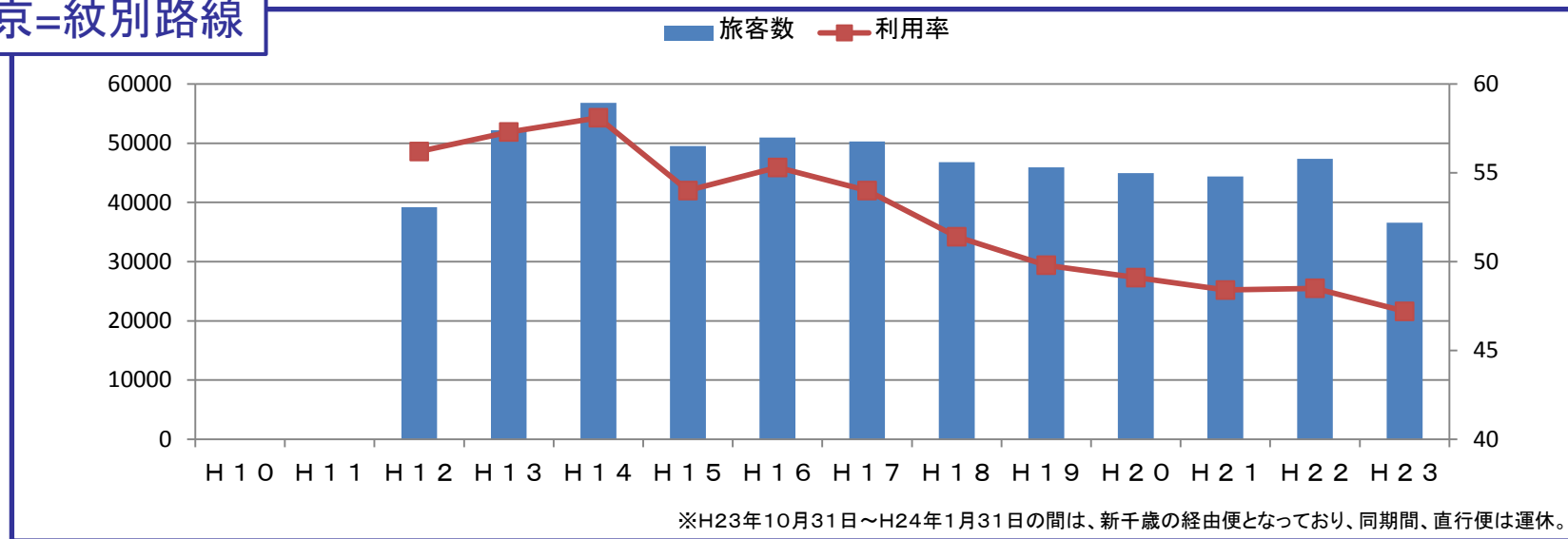
新千歳-帯広	旭川-釧路	伊丹-庄内	丘珠-女満別	名古屋-長崎	丘珠-女満別	成田-関西
新千歳-函館	新千歳-鹿児島	伊丹-種子島	丘珠-稚内	名古屋-福岡	新千歳-旭川	成田-神戸
新千歳-三沢	新千歳-庄内	大島-八丈島	丘珠-中標津	伊丹-佐賀	新千歳-山形	関西-宮古
新千歳-紋別	新千歳-高松	関西-青森	静岡-小松	伊丹-三沢	新千歳-松山	関西-福江
丘珠-紋別	新千歳-中標津	関西-旭川	中部-花巻	伊丹-松本	茨城-中部	神戸-熊本
函館-帯広	新千歳-那覇	関西-帯広	中部-釧路	伊丹-石見	羽田-中部	5路線
函館-女満別	新千歳-松山	関西-鹿児島	中部-青森	伊丹-大館能代	中部-石垣	
仙台-函館	花巻-那覇	関西-釧路	中部-徳島	神戸-石垣	神戸-福岡	
中部-福島	福島-那覇	関西-高知	中部-米子	岡山-鹿児島	出雲-新千歳	
名古屋-北九州	新潟-佐渡	関西-松山	名古屋-熊本	広島西-鹿児島	徳島-新千歳	
伊丹-石垣	関西-秋田	神戸-仙台	名古屋-高知	広島西-宮崎	福岡-石垣	
関西-宮崎	関西-仙台	長崎-宮崎	名古屋-山形	松山-那覇	北九州-那覇	
神戸-熊本	関西-花巻	那覇-粟国	名古屋-秋田	高松-鹿児島	12路線	
神戸-新潟	関西-福島	13路線	名古屋-松山	北九州-那覇		
福岡-青森	神戸-鹿児島		名古屋-新潟	熊本-松山		
福岡-花巻	高知-那覇		名古屋-帯広			
大分-那覇	福岡-富山					
石垣-波照間	熊本-松山					
			18路線	18路線		
			31路線			

(平成24年11月現在)

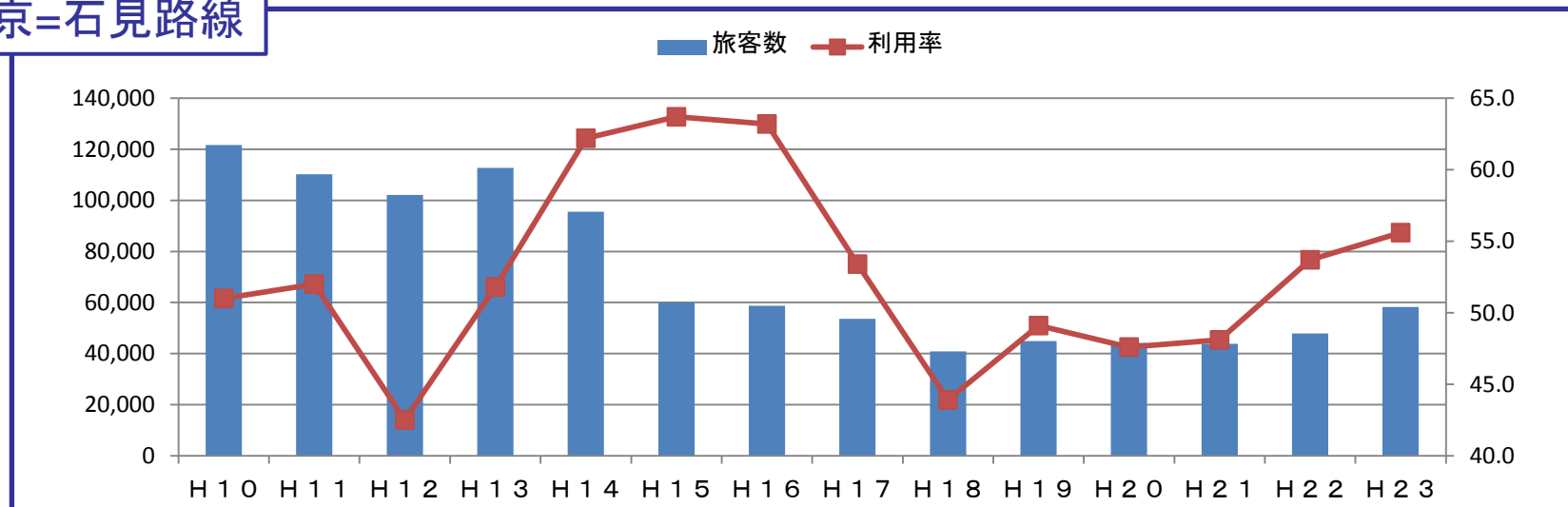
2 少便数路線の状況

▶ 比較的需要が小さい地方航空路線は、ここ数年は、景気後退等の影響を受けて、旅客数、利用率が低迷し路線の維持がより厳しい環境となっている。

東京=紋別路線



東京=石見路線



2 航空ネットワーク維持振興のための支援措置

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

■ 景気後退の長期化によって低迷する航空需要に鑑み、地方航空ネットワークの維持を図るため、平成21年7月1日から平成25年3月31日までの間、これまでの地方航空ネットワークの維持のために行われている着陸料の軽減措置を継続。

■ なお、財務省の予算執行調査(平成23年度)において「割引対象路線や軽減率など制度の見直しを検討すべき」と指摘されているところ。

		到着	
		羽田の軽減措置	国管理(羽田除く) 共用の軽減措置
出発	羽田、伊丹、新千歳、福岡	本則	6/10
	その他	3/4 ~ 1/3	



		羽田の軽減措置
出発	関空、広島、高松、松山、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、神戸、小松	3/4
	釧路、函館、高知、美保、徳島、三沢	3/5
	旭川、帯広、秋田、山口宇部、女満別、青森、庄内、富山、鳥取、出雲、岡山	1/2
	稚内、紋別、中標津、大館能代、山形、能登、南紀白浜、石見、佐賀	1/3

2. 那覇路線、離島路線に係る着陸料、航行援助施設利用料及び航空機燃料税の軽減

- 那覇空港発着の国内路線及び国際貨物便について、平成25年3月31日までの間、機材の種別等に応じて着陸料及び航行援助施設利用料を1/6~1/16に軽減。
- 離島発の国内路線について、機材の種別等に応じて着陸料及び航行援助施設利用料を1/6~1/16に軽減。
- 沖縄路線及び離島路線に係る航空機燃料税を引き下げ(軽減額は3. 参照)

3. 航空機燃料税の引き下げ

■ 我が国航空企業の国際競争力強化のため、平成23年度税制改正において、平成23年度から25年度までの3年間、航空機燃料税を引き下げ。

	改正前	改正後
本則	26,000円/キロリットル	18,000円/キロリットル
沖縄路線	13,000円/キロリットル	9,000円/キロリットル
離島路線	19,500円/キロリットル	13,500円/キロリットル

4. その他の軽減措置

- 国際旅客チャーター便促進に係る着陸料軽減(平成25年3月31日までの間、1/2) ※羽田を除く
- 国際線に係る着陸料軽減(当分の間、7/10) ※羽田を除く
- 羽田空港発着の深夜早朝便に係る着陸料軽減(当分の間、1/2) ※伊丹路線、国際線は除く
- 羽田空港着の国際貨物便に係る着陸料軽減(平成25年3月31日までの間、1/2)

【背景】 開港時、羽田空港発着枠が特定路線枠として1便配分されたが、地元は複数便を要望。発着枠に制約のある中、新規路線での需要の見極めが困難で複便化をためらう航空会社を補完するため、地元と航空会社が互いに協力。

- 地元と航空会社がリスクとリターンを共有し、共に利用促進を図る仕組みを導入。
- 地元住民の利用促進だけでなく、二次交通の確保など、地域外から観光客を呼び込むための取り組みに注力。

これらの結果、平成15年以降、毎年目標を達成しており、**羽田=能登路線について1日2便を実現。**

① 搭乗率保証制度

目標搭乗率(62%)を定め、

- 目標搭乗率を4ポイント以上下回った場合 → 地元が航空会社に保証金を支払う
- 目標搭乗率を4ポイント以上上回った場合 → 航空会社が地元へ販売促進協力金を支払う

② アクセス向上のため、空港からの乗合タクシーを運行

能登空港の二次交通の不足を補い、観光地へのアクセスの向上を図るため、地元の運輸事業者により空港と各地をバス並みの低料金で結ぶ相乗りジャンボタクシー「能登空港ふるさとタクシー」を運行。赤字については県、能登空港利用促進同盟会、能登半島広域観光協会が1/3ずつ負担。

③ 「ぶらり能登ガイドブック」の発行

『能登のやさしさあなたのココロに逢わせたい』というコンセプトのもとに自主的に参集した事業者を紹介する、能登地域限定地元発信型のガイドブック。利便性を高めるため、地図や二次交通の案内、モデルコースの紹介も盛り込み、旅の魅力を発信。

④ 観光拠点としての空港の魅力を高めるため、旅行者向けの情報センターを設置

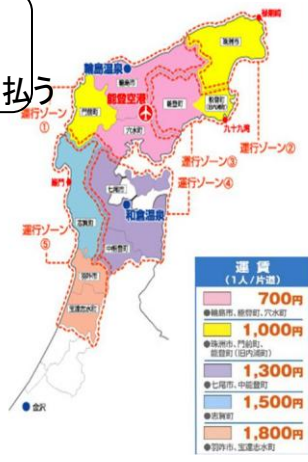
「能登の旅 情報センター」を能登空港ターミナルビル1F到着ロビー前に設置、県内の自然・歴史・文化・人といった魅力を総合的に情報提供する。

⑤ 首都圏需要の掘起こしや、能登のファン・リピーターづくりを目指したキャンペーン等を実施

⑥ 能登空港発着便利用に係る市町村運賃助成制度(地元住民等を対象)

⑦ 全日空が能登空港への送客促進のための乗り継ぎ運賃設定等を実施

※乗継運賃:大人普通運賃より 30~64%割引



空港を利用するための交通手段として、能登空港と各地とをバス並みの低料金で結ぶ乗合タクシー「能登空港ふるさとタクシー」を運行。



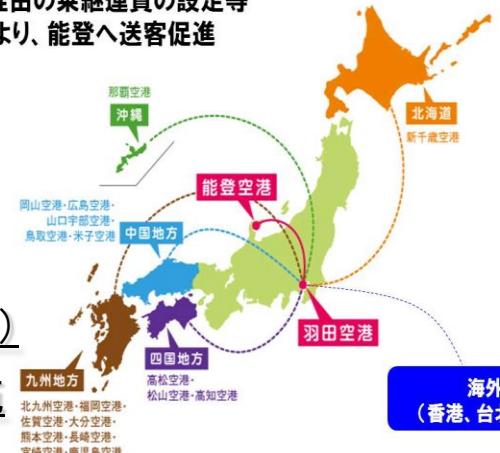
9人乗りのジャンボタクシー車両を使用

例えば、従来のタクシーとの比較

- 和倉温泉まで
約 16,000 円 → 1,300 円 (1人あたり)
- 輪島市街まで
約 6,600 円 → 700 円 (1人あたり)

ANAの利用促進例

羽田経由の乗継運賃の設定等により、能登へ送客促進



開港を控え、リーマンショックや航空会社の経営悪化に伴う地方路線の減便や廃止等、路線の整理等により就航路線の確保が困難な状況のなか、空港ビルの設計や空港アクセス改善により広範囲に集客を図り、新規就航等を実現した。

関係者による主な取組

1. 目的

平成22年3月の開港を控え、リーマンショックや航空会社の経営悪化により地方路線が縮小傾向にあり就航路線の確保が困難な中、首都圏の3番目の空港として、成田、羽田との差別化を図り新規路線就航を目指す。

2. 関係者

茨城県、茨城空港利用促進等協議会等

3. 旅客定期便新規就航・増便のための主な取組

① LCC誘致に対する取組

○LCCの誘致を想定した空港施設のローコストオペレーション化

- ・PTBの設計変更
- ・自走式による航空機運用
- ・搭乗橋不使用、タラップによる搭乗
- ・出発・到着動線を1フロアに集約

○上海路線を運航する航空会社を対象に着陸料の1/2相当額の補助
(茨城空港利用促進等協議会)

② 空港アクセス改善への取組

- 駐車場無料化(茨城県)
- 航空機利用者が片道500円で利用可能な茨城空港と東京都心とを結ぶ高速バスを運行(1日6往復)(茨城県)
- 茨城空港を利用し、県内で宿泊した者に対し、レンタカー最初の24時間を1,000円で提供(茨城空港利用促進等協議会)

○③ 空港の賑わいの創設への取組

- 空港見学ツアー、航空教室の開催(茨城県)
- 県内の観光施設と連携し空港見学等をセットにした誘客促進(茨城県)
- 就航先の紹介や、県内外の観光PR・物産展等のイベントを実施(茨城空港利用促進等協議会等)

※()内は取組の実施主体である。

取組の成果

▶ 開港当初(平成22年3月)の国内路線の未就航

* 開港当初はアジアナ航空によるソウル便の就航のみ(震災後連休中)

▶ 国内線旅客定期便の開設

- ① 茨城ー神戸線(スカイマーク)
・平成22年4月就航(1日1往復)
・平成24年3月増便(1日2往復)
- ② 茨城ー新千歳線(スカイマーク)
・平成23年2月就航(1日1往復)
・平成23年6月増便(1日2往復)
- ③ 茨城ー那覇線(スカイマーク)
・平成24年7月就航(1日1往復)



▶ 国際線旅客定期便の開設

茨城ー上海線(春秋航空)

- ・平成22年 7月就航 週3便(プログラムチャーター)
- ・平成23年 11月増便 週5便(プログラムチャーター)
- ・平成24年 3月増便 週6便(プログラムチャーター)
- ・平成24年6月定期便化を実現



茨城空港の利用者

年度	来場者数	乗降客数	備考
21年度	113,600人	8,506人	3月開港
22年度	788,800人	203,070人	
23年度	986,600人	293,203人	
24年度	(657,300人)	(217,642人)	4月~9月実績
累計	2,546,300人	722,421人	



▶ CAPA「Low Cost Airport of the Year 2011」受賞

・2011年10月20日受賞

※CAPA(航空情報センター): 豪州に本部を置く航空系シンクタンク

羽田便の増便を契機に県内のみならず、近隣県事業所や個人の佐賀空港での航空機利用を喚起するマイエアポート運動を実施し、羽田便の利用者増加と国際線旅客定期便(上海線)の新規就航を実現。

関係者による主な取組

◆目的

平成20年11月より東京便が4便に増便し、利便性が向上したことを契機に佐賀空港の利用促進のための取組を実施し、新たな国内旅客定期便(羽田線)の増便及び新規国際線定期便就航の実現を目指す。

◆関係者

佐賀県・有明佐賀空港活性化推進協議会

◆主な取組内容

○航空機利用促進の取組

①マイエアポート運動(佐賀県・有明佐賀空港活性化推進協議会)

個人利用客と佐賀県内、福岡県南西部、熊本県北部、首都圏の事業所を対象に下記マイエアポート運動を実施し、登録した事業所・個人に対し東京便の無料航空券や売店、有料待合室利用等の特典を付与

・「マイエアポート宣言」

有明佐賀空港の利用に関し具体的な取組を宣言する事業所を募集

・「マイエアポートクラブ」

有明佐賀空港利用の「マイエアポート宣言」を行う個人会員を募集

・「マイエアポートサポーター」

「マイエアポート宣言」を実施した旅行代理店を佐賀空港の利用をアピールする「マイエアポートサポーター」に登録

②県庁職員(100人チーム等)による営業活動の実施(佐賀県)

○空港アクセスに改善への取組

①リムジンタクシー(乗合制・予約制)の運行・レンタカーキャンペーンの実施

(有明佐賀空港活性化推進協議会)

・リムジンタクシーの運賃を片道1000円~2000円で提供

(県内7路線・福岡県5路線)

・レンタカー利用者(2名以上の利用)に最初の24時間の利用料金を1,000円で提供

※()内は取組の実施主体である。

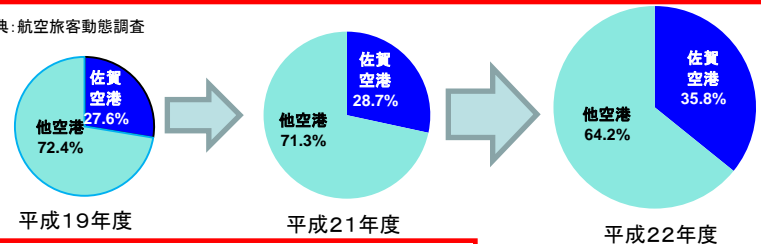
取組の成果

▶平成24年7月末現在で1000事業所がマイエアポート宣言

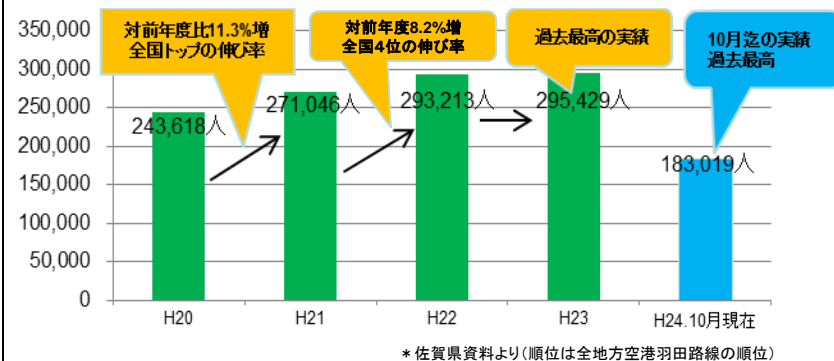
登録事業者数の推移 <small>*佐賀県資料より</small>			
H21年度末	H22年度末	H23年度末	H24年度(H24.10末)
250 事業所	413 事業所	901 事業所	1,078 事業所

▶佐賀空港20km圏内利用者の空港選択率の増加

出典:航空旅客動態調査



▶東京便(羽田便)利用者の増加



▶佐賀-上海線『新設』(春秋航空新規就航)

- ・上海線が週2往復で新規就航 平成24年1月
- ・上海線が週3往復化(増便) 平成24年7月

2 羽田発着枠配分基準検討小委員会報告書(概要)

新規航空会社（エアドゥ・スカイマーク・スカイネットアジア・スターフライヤー）の取扱い

- 新規航空会社の参入による競争の促進という当初の目的は達成されつつあるため、新規航空会社に一律に優先配分を行う必要はない。大手航空会社と同様に評価方式により評価。
- ただし、保有機材12機以下の航空会社（スターフライヤー＝6機）について配慮。

地方航空ネットワークのあり方

- 地方航空ネットワークの維持・充実のため、低需要路線・少便数路線（「1便ルール・3便ルール」対象路線）等の維持への貢献を評価。
- これまで、地方航空ネットワークが5年間でどれだけ増加したかを評価してきたが、路線維持が困難になってきていることを踏まえ、地方航空ネットワークの規模自体を評価の対象とする。

安全面での評価

- 安全性の向上に向けインセンティブとなる評価項目（整備不良による欠航・遅延件数等）を設定。

破綻事業者

- 破綻事業者であることをもって、前もって配分対象から除外することは不適切。
- 破綻の影響は、経営状態に関わらない評価項目（「安全」「行政処分」）を除き、公的支援を受けていた期間を評価の対象から控除することに対応。

競争性の導入

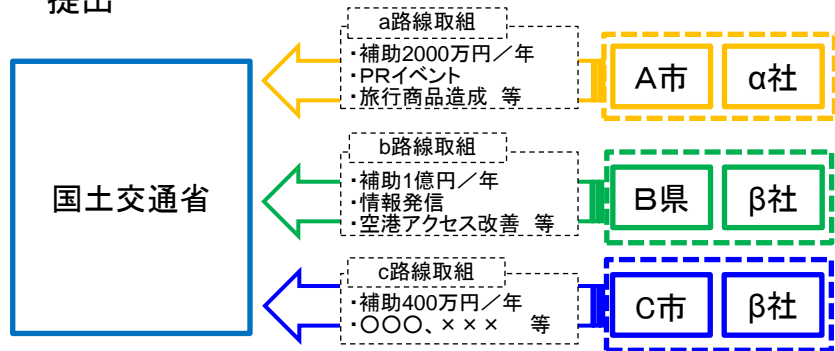
- オークションの導入については、発着枠の法的な位置づけの問題など、引き続き検討が必要。
- 発着枠配分に競争性を高める視点は重要であり、まずは、各地域がスロット活用方策を競うコンテストを導入。

競争の激化、航空旅客の減少が進み、地方路線の維持が一層困難となる中、発着枠配分を活用して、**地域による路線維持の取組へのインセンティブ**とするとともに、**地域間競争の要素を盛り込むことで地域の取組の高度化を図り、以て発着枠配分において競争性を導入するため、地域が航空会社と連携して行う路線維持の取組について比較・評価し、その結果に基づき発着枠を配分する仕組みの導入を検討する。**

※既存の政策枠の活用状況を踏まえ、当該政策枠を活用してはどうか。

スキームイメージ

(1) 自治体と航空会社が連携し、本制度の発着枠を使用予定の路線に係る路線維持・利用増進等の取組の提案を提出



(2) 対象枠数を超えて提案があった場合の評価・配分

有識者委員会等

○ 評価基準を検討・作成

評価基準提示

国土交通省

- 評価基準により取組を評価し、提案路線を順位付け。
- 上位の提案路線(対象枠数までの順位の路線)を運航する航空会社に対し、発着枠を1便ずつ配分。

評価基準のイメージ

- ① 施策の評価(35点)
 - ・他の運輸モード、地元企業、エアラインとの連携
 - ・施策の効果分析
- ② 予算金額(35点)
 - ※路線規模等を考慮し補助額が大きい程加点
- ③ 路線規模等(30点)
 - ・路線規模(便数が少ないほど加点)
 - ・他の交通機関による代替性

(評価例)	a路線	b路線	c路線	d路線
基準①	30	25	32	15
基準②	20	28	10	30
基準③	15	10	23	10
計	65	63	65	55

具体的な制度

- 自治体が主体となり、新規開設・増便・維持等を希望する路線(3便以下の路線等を優先)の利用増進等の取組について、航空会社や地元企業等と共同して提案を国土交通省に提出。
※1路線1便分の提案に限る。なお、航空会社が連携を実施する提案数は制限を設けない。
- 提案内容は、運航費補助、広告・宣伝、空港アクセス等の施策をパッケージで提出。各施策の予算額や効果、旅客見込みも明記。
- 対象枠数を超える提案があった場合、有識者委員会等において事前に作成した評価基準に基づき、国土交通省において各提案を評価。採点結果は、有識者委員会等において適切か審査を実施。(評価基準は、提案のあった取組の評価、予算額の評価、路線規模等の観点から作成。)
- 点の高かった上位路線(対象枠数までの順位の路線)の連携航空会社に対し、当該路線の維持及び当該路線への発着枠の使用を条件に、1便分の枠を配分。
※配分後、条件を満たさなくなった場合は、配分した1便を回収。

2~3年後を目途に、その提案内容の実施状況、効果等を評価・分析の上、必要に応じて制度の見直し、再実施等を検討。

少需要路線について政策的に実施された発着枠の配分

政策枠

【定義】

平成9年7月、新C滑走路供用時に①少数便路線(1便)における頻度向上、②新規空港路線の開設の促進の観点から特定の路線に配分された発着枠

(『羽田空港の新規発着枠の配分基準懇談会』報告(平成9年3月))

【対象路線】

- ① 石見(1便)、中標津(1便)、稚内(1便)
- ② 佐賀(2便)、大館能代(1便)

特定路線枠

【定義】

平成12年7月、新B滑走路供用時の発着枠の配分の際、新C滑走路の供用開始に伴う新規発着枠の配分後、同空港について発着枠の配分の必要性が次に具体化する時点(平成17年2月1日)までに供用される新規開設飛行場との間の路線開設を促進する観点から、このような路線に配分された発着枠

(『混雑飛行場スロット配分方式懇談会』報告(平成12年2月))

【対象路線】

能登(1便)、新紋別(1便)

1便ルール

【定義】

それぞれの航空会社内における発着枠の他路線への転用により減便される路線の当該転用後の便数が、当該路線を運航している全航空会社の便数の合計で1便未満になる場合に、当該発着枠を回収し、運航を希望する航空会社を募集することとする制度 (『東京国際空港の新B滑走路の供用に伴う新規発着枠の配分について(平成12年3月10日空事第80号)』)

【適用例】

平成14年11月、ANAが1便運航していた羽田＝山形線を廃止したため、国土交通省が、当該路線発着枠を使用して、羽田＝山形線を運航する航空会社を募集したところ、JASが運航することを申し出、平成15年4月より運航開始。以後、現在までJAS(平成16年4月以降はJAL)によって1便の運航が継続されている。

3便ルール

【定義】

羽田空港における少便数路線(総便数3便以下の路線)をグループ化し、減便時には他の少便数路線にのみ転用することができることとする制度(『当面の羽田空港の望ましい利用のあり方に関する懇談会』報告(平成16年9月))

【適用例】

平成20年11月より、ANAが2便運航していた羽田＝大島を1便減便し、羽田＝佐賀(2便)を1便増便した。