

平成 29 年 度  
航 空 局 関 係  
予 算 概 算 要 求 概 要

平成 28 年 8 月

国土交通省航空局



# <目 次>

I.	平成29年度航空局関係概算要求の基本方針	1
II.	平成29年度航空局関係概算要求総括表	2
III.	平成29年度航空局関係（空港整備勘定）概算要求の概要	3
	【個別事業の概要】	
	1. 首都圏空港の機能強化	
	(1) 羽田空港	4
	(2) 成田空港	5
	2. 観光ビジョンの実現と地方創生のための航空ネットワークの拡大	
	(1) 関西空港・伊丹空港	6
	(2) 中部空港	6
	(3) 一般空港等	7
	(4) 空港経営改革推進	9
	(5) 航空路整備事業	10
	(6) 「観光ビジョン」実現に向けた地方における 国内外航空網の強化	11
	(7) 空港周辺環境対策事業	12
	(8) 離島の航空輸送等の確保	12
	(9) 地方航空路線活性化プラットフォーム事業	13
	3. セキュリティ・セイフティの万全な確保	
	(1) 航空保安対策・空港内監視の強化	14
	(2) 操縦士の戦略的な養成・確保対策	15
	(3) 無人航空機の安全対策	16
	(4) 国産旅客機の開発に伴う安全性審査	17
	(5) 小型航空機に係る総合的な安全対策の強化	17
参考	平成29年度航空局税制改正要望項目	19
	平成29年度航空局関係組織・定員概算要求の概要	20
参考資料	・ 空港整備勘定の歳入・歳出規模（平成29年度要求額）	23
	・ 空港整備勘定のしくみ	23
	・ 骨太方針、成長戦略、一億総活躍プラン（航空関係部分抜粋）	24
	・ 「明日の日本を支える観光ビジョン」 （新たな目標値／航空関係部分抜粋）	24
	・ 現行の着陸料軽減措置とその見直しの方向性	25
	・ 航行援助施設料の見直し	25
	・ 首都圏空港（羽田・成田）の機能強化について	26
	・ 諸外国の主要空港との比較	26
	・ 羽田空港機能強化に係る環境影響等に配慮した方策	27
	・ 羽田空港における滑走路運用・飛行経路の見直し	27
	・ 羽田空港の機能強化に伴うターミナルビルの拡充について	28
	・ 成田空港の更なる機能強化に係る検討状況	29
	・ 地方空港における国際航空ネットワークの展開	31
	・ 国管理空港の運営委託（コンセッション）に関する検討状況	32
	・ 運営委託（コンセッション）のスキーム	32
	・ 最近の国際的なテロ情勢と政府決定事項	33
	・ 離島航空路線維持対策	34
	・ 空港分布図	35



## I. 平成29年度航空局関係概算要求の基本方針

平成29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2016」、「日本再興戦略2016」、「明日の日本を支える観光ビジョン」等を踏まえ、下記の基本方針により、生産性革命に向けた取組みとしてストック効果の高い事業等に重点化を図り、我が国の国際競争力の強化及び観光立国を推進するとともに、地域の活性化及び航空の安全・安心の確保に必要な事業を推進します。

### (1) 首都圏空港の機能強化

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な開催、さらにはその先を見据え、首都圏の国際競争力の強化、増加する訪日外国人旅行者の受け入れ、地方創生等の観点から、首都圏空港の機能強化に向けて、羽田空港の飛行経路の見直し等により2020年までに羽田・成田両空港の空港処理能力を約8万回拡大することに取り組めます。

また、国際競争力の強化等に必要な施設の整備を重点的に実施します。

### (2) 観光ビジョンの実現と地方創生のための航空ネットワークの拡大

訪日外国人旅行者の目標2020年4000万人、2030年6000万人に向けて、航空需要が急速に拡大する中、空港等のゲートウェイ機能を発揮していくため、那覇空港・福岡空港の滑走路増設事業、CIQ施設を含めたターミナル地域の機能強化、管制処理能力の向上等戦略的に受入環境整備を推進します。

また、「地方創生回廊」の完備に向けた国内航空ネットワークの充実及びLCC等による地方空港の利用促進を図るため、民間の資金と創意工夫を活かす空港運営の民間委託(コンセッション)を推進するとともに、着陸料及び航行援助施設利用料の見直し、航空機燃料税の軽減延長等を行います。

### (3) セキュリティ・セイフティの万全な確保

「テロに強い空港」を目指して、先進的な保安検査機器の導入(高性能爆発物自動検出装置)、空港内監視の強化等により空港・航空保安対策をさらに強化します。

また、空港の耐震対策、老朽化対策等を着実に実施します。

さらに、操縦士の養成・確保対策、最近の小型航空機事故を踏まえた事故防止対策等航空機の安全な運航を確保するとともに、無人航空機対策に取り組めます。

## Ⅱ. 平成29年度航空局関係概算要求総括表

### 1. 自動車安全特別会計 空港整備勘定収支

(単位:億円)

歳 入		歳 出	
一般会計より受入	983 ( 851 )	国際拠点空港	727 ( 641 )
純粹一般財源	450 ( 340 )	羽田空港	613 ( 498 )
航空機燃料税	533 ( 511 )	成田空港	47 ( 49 )
		関西空港等	38 ( 83 )
		中部空港	29 ( 12 )
空港使用料収入	2,263 ( 2,104 )	一般空港等	922 ( 819 )
		空港経営改革推進	6 ( 6 )
		航空路整備事業	346 ( 319 )
雑収入等	818 ( 890 )	空港周辺環境対策事業	36 ( 21 )
		離島航空事業助成	49 ( 64 )
		空港等維持運営費等	1,977 ( 1,975 )
合 計	4,064 ( 3,845 )	合 計	4,064 ( 3,845 )

- (注) 1. この表には、一般会計に計上の工事諸費を含む。 ( )内は前年度予算  
 2. 「一般会計より受入」には、「新しい日本のための優先課題推進枠」措置分295(121)億円を含む。  
 3. 「羽田空港」には、「新しい日本のための優先課題推進枠」措置分295(121)億円を含む。  
 4. 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。  
 5. 「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464(499)億円を含む。  
 6. 計数は端数処理の関係で合計額に合致しない。

### 2. 一般会計(非公共予算)

(単位:百万円)

区 分	平成29年度 要 求 額	平成28年度 予 算 額	増 ▲ 減 額	備 考
国 土 交 通 本 省	1,620	1,343	277	
I C A O 経 費	695	793	▲98	
操縦士の養成・確保の促進	175	63	112	・ 操縦士志望者の適性測定手法調査 ・ ヘリ操縦士養成スキーム調査 等
無人航空機の安全対策	277	10	267	・ 有人機との衝突防止対策 ・ 許可承認の審査・監督の強化 等
小型航空機の安全対策	91	-	91	・ 運航実態、事故背景等を踏まえた ルール検討 等
そ の 他 物 件 費	382	477	▲95	・ 国産旅客機の開発に伴う安全 性審査 等
地 方 航 空 局	2,182	2,043	139	
小 計	3,802	3,386	416	
独立行政法人航空大学校	2,458	2,150	308	
運 営 費 交 付 金	2,377	2,112	265	・ 操縦士の供給体制強化 等
施 設 整 備 費 補 助 金	81	38	43	
合 計	6,260	5,536	724	

### Ⅲ. 平成29年度航空局関係(空港整備勘定)概算要求の概要

区 分	平成29年度 要 求 額 (億円)	平成28年度 予 算 額 (億円)	事 業 概 要 等
1. 首都圏空港の機能強化			
(1) 羽田空港 事業費	613	498	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 飛行経路の見直しに必要となる航空保安施設、誘導路等の整備</li> <li>・ 駐機場整備、際内トンネル整備、空港アクセス道路改良、A滑走路等の耐震対策</li> <li>・ 航空保安施設の老朽化更新等</li> </ul>
(2) 成田空港 事業費(国直轄)	47	49	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 庁舎耐震化、航空保安施設の老朽化更新等</li> <li>・ CIQ施設の利便性向上に向けた実施設計</li> </ul>
2. 観光ビジョンの実現と地方創生のための航空ネットワークの拡大			
(1) 関西空港等 事業費(国直轄)	38	83	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空保安施設の老朽化更新等</li> </ul>
(2) 中部空港 事業費(国直轄)	29	12	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空保安施設の老朽化更新</li> <li>・ CIQ施設の整備等</li> </ul>
(3) 一般空港等	922	819	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 那覇空港滑走路増設事業</li> <li>・ 福岡空港滑走路増設事業</li> <li>・ ターミナル地域再編事業</li> <li>・ 空港の耐震・老朽化対策等</li> </ul>
(4) 空港経営改革推進	6	6	<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>
(5) 航空路整備事業	346	319	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 統合管制情報処理システム整備事業</li> <li>・ 航空路管制空域の再編整備事業</li> <li>・ 航空保安施設の老朽化更新等</li> </ul>
(6) 空港周辺環境対策事業	36	21	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住宅防音工事補助、移転補償、緩衝緑地帯等整備等</li> </ul>
(7) 離島航空事業助成	49	64	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空機等購入費補助(機体補助金)</li> </ul>
3. セキュリティ・セイフティの万全な確保			
(1) 保安検査の高度化	19	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ボディスキャナーなど先進的な保安検査機器の導入</li> </ul>
合 計	2,105	1,873	

(注1) 計数は端数処理の関係で合計額に合致しない。

# 1. 首都圏空港の機能強化

## (1) 羽田空港

羽田空港は、国内航空交通の中心として国内48空港との間に1日約500往復（2016年夏ダイヤ）、また国際航空交通では海外26都市との間にネットワークが形成され、国内・国際の総旅客数で年間約7,600万人（平成27年度）の人々が利用しています。

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な開催、さらにはその先を見据え、首都圏の国際競争力の強化、増加する訪日外国人旅行者の受け入れ、地方創生等の観点から、首都圏空港の機能強化に向けて、羽田空港の飛行経路の見直し等により2020年までに羽田・成田両空港の空港処理能力を約8万回拡大するために必要な施設整備と環境対策を実施します。

また、平成29年度においては、「日本再興戦略2016」等に基づき、国際競争力を強化し経済成長を促進するために必要な施設整備や耐震対策を重点的に実施します。

### <事業の概要>

平成29年度予算では、羽田空港の飛行経路の見直しに必要となる航空保安施設、誘導路等の施設整備を実施します。

また、駐機場の整備、国際線・国内線地区を結ぶトンネル（際内トンネル）の整備、空港アクセス道路改良、川崎市・羽田空港を結ぶ連絡道路の整備、A滑走路等の耐震対策及び基本施設・航空保安施設等の更新・改良を実施します。

さらに、環境対策事業に係る調査を実施します。

29年度要求額 613（498）億円

うち「新しい日本のための優先課題推進枠」  
[羽田：295億円]

※（ ）内は前年度予算

<参考> 借入金償還経費 464（499）億円 ※利払費含む

## 【平成29年度 主要整備事項等】

### 空港の機能強化

- 飛行経路の見直しにより、空港処理能力を拡大するための施設整備
  - ・ 航空保安施設整備
  - ・ 誘導路新設
  - ・ 進入灯整備 等

### 空港機能の拡充

- 夜間駐機場の整備により、拠点空港機能を拡充
- 国際・国内の乗継ぎ経路の拡充等により利便性を向上
  - ・ 際内トンネル整備
  - ・ 空港アクセス道路改良
  - ・ 連絡道路整備（空港側取付部）
- 地震発生後も航空ネットワークの機能低下を最小化するための耐震対策



### 環境対策

- 羽田空港の機能強化に伴う、学校・病院等の防音工事に係る調査の実施
- 低騒音機の導入促進のため、騒音値を考慮した料金体系の導入（参考資料P25参照）

### ターミナルビルの拡充

- 空港処理能力の拡大に伴うターミナルビルの拡充（PFI事業者等）
- C I Q施設の整備（参考資料P28参照）

### 老朽化対策

- 航空機の安全な運航を確保するため、基本施設・航空保安施設等の老朽化に伴う更新・改良

## (2) 成田空港

成田空港は、世界44カ国、107都市（2016年夏ダイヤ）との間に国際線ネットワークを有する、我が国の中心的な玄関口であり、アジアと北米を結ぶ乗継ぎ需要の取り込みや、LCC・国際航空貨物ネットワークの充実により、さらなる発展が期待されています。

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な開催、さらにはその先を見据え、首都圏の国際競争力の強化、増加する訪日外国人旅行者の受け入れ、地方創生等の観点から、首都圏空港の機能強化に向けて、高速離脱誘導路の整備等により2020年までに羽田・成田両空港の空港処理能力を約8万回拡大する取組みを実施します。

また、平成29年度は、継続中の庁舎耐震対策に加え、増加する訪日外国人旅行者や同競技大会関係者、観客の受入環境を充実させるため、ターミナルビル（CIQ施設※）の利便性向上のための整備に向けた実施設計等を行います。

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

### <事業の概要>

平成29年度予算では、庁舎耐震対策及びターミナルビル（CIQ施設）の利便性向上のための整備に係る実施設計を行います。

29年度要求額 47（49）億円

### <参考>

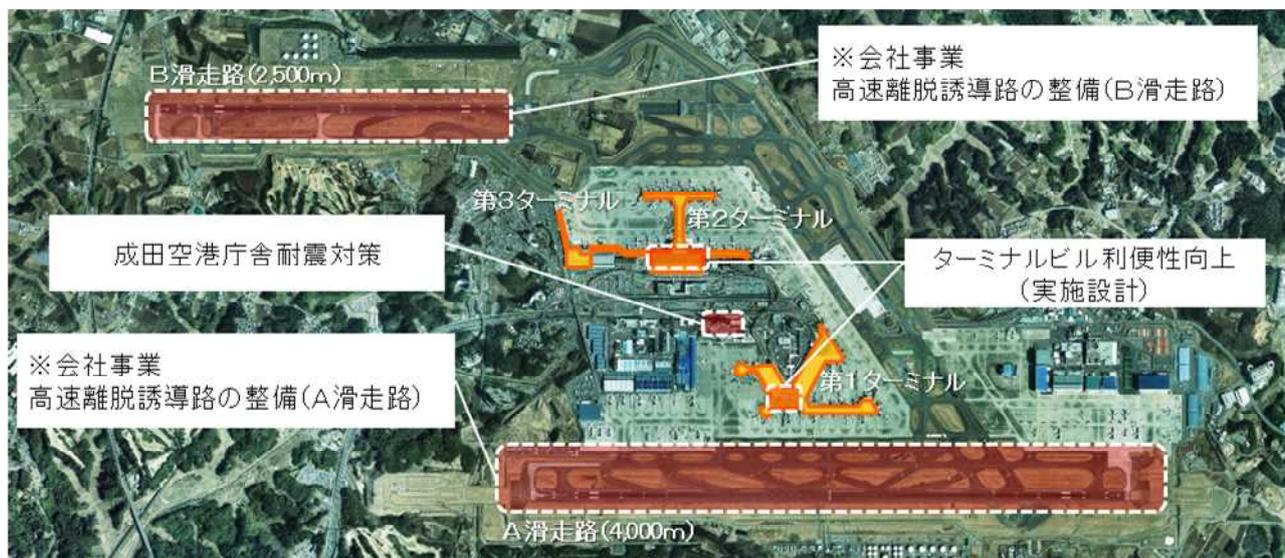
○会社事業（約694億円）

※（ ）内は前年度予算

平成29年度は、空港処理能力の拡大に向けた高速離脱誘導路やエプロンの整備等を実施します。

※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29年度 主要整備事項】



### 成田空港庁舎耐震対策

○ 震災時においても、空港の運用確保に支障を来すことのないよう、引き続き、成田空港庁舎の耐震対策を実施。

（なお、滑走路、エプロン等の基本施設については、成田国際空港株式会社において対策済み。）



### ターミナルビル利便性向上(実施設計)

○ 増加する訪日外国人旅行者や2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会関係者、観客の受入環境を充実させるため、成田国際空港株式会社と連携してターミナルビルの利便性向上のための整備を行う。

平成29年度は、実施設計を行う。（予算は、CIQエリアを対象）

## 2. 観光ビジョンの実現と地方創生のための航空ネットワークの拡大

### (1) 関西空港・伊丹空港

関西空港及び伊丹空港においては、関西空港の国際拠点空港としての再生・強化や関西圏の航空輸送需要の拡大のため、平成28年4月から、運営権の設定（コンセッション）により、関西エアポート株式会社による運営が開始されております。

平成29年度は、両空港における航空機の安全な運航確保のために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>

両空港における航空機の安全な運航確保のために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。

29年度要求額 38（83）億円

※（ ）内は前年度予算

#### <参考>

○平成28年4月1日より、関西エアポート株式会社による運営が開始されています。

#### 【関西国際空港】



#### 【大阪国際空港】



### (2) 中部空港

中部空港においては、LCC等の新規就航等により需要回復の傾向にあるものの、完全24時間化の実現のためには、地元関係者の一層の努力により需要の拡大を図るとともに、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29年度は、航空機の安全な運航を確保するための航空保安施設の更新等を実施するとともに、今後のLCCの新規就航等に対応するためのLCC専用ターミナルビル（CIQ施設）整備を実施します。

また、中部圏の航空需要の更なる拡大と現施設のフル活用を図るための検討を地元と連携して実施します。

#### <事業の概要>

航空機の安全な運航確保のために老朽化が進んでいる航空保安施設の更新等を実施するとともに、LCC専用ターミナルビル（CIQ施設）の整備等を実施します。

また、中部圏の航空需要の更なる拡大と現施設のフル活用を図るための検討を地元と連携して実施します。

29年度要求額 29（12）億円

調査費0.3（0.3）億円を含む。

※（ ）内は前年度予算

#### <参考>

○会社事業（約21億円）

平成29年度は、LCCの増便・新規就航に対応するためのLCC専用ターミナルの整備（平成31年度上期供用開始予定）等を実施します。

※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。

#### 【中部国際空港】



### (3) 一般空港等

- 航空ネットワークの拡大のため、訪日外国人旅行者の受入環境整備を推進します。
  - ・ 沖縄県と国内外とを結ぶ人流・物流の拠点として極めて重要な役割を果たしている那覇空港において、更なる沖縄振興を図るため、滑走路増設事業を引き続き実施します。
  - ・ 福岡空港については、慢性的に発生しているピーク時の航空機混雑を抜本的に解消するため、平成31年4月頃に予定する空港運営事業の民間委託（コンセッション）により適切な財源を確保することとして、滑走路増設事業を引き続き実施します。
  - ・ 空港の利便性向上や航空機の慢性的な遅延の緩和等を目的として、福岡空港、那覇空港及び新千歳空港において、ターミナル地域再編事業等を実施します。
  - ・ 地方空港におけるC I Q機能強化を促進するため、空港ビル会社等が実施するC I Q施設整備費用についての補助制度を創設します。
- 航空の安全・安心を確保するため、空港の耐震対策や老朽化対策を着実に実施します。
- 熊本地震で被災した熊本空港ターミナル地域の再建に向けて、地元との調整を進めます。

29年度要求額 922（819）億円

<事業の概要>

※（ ）内は前年度予算

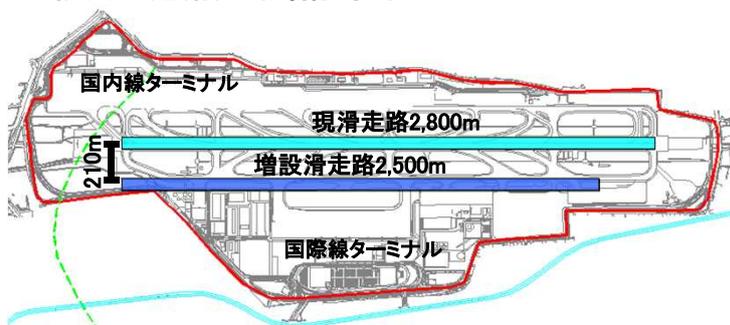
#### ○ 訪日外国人旅行者の受入環境整備

##### ・ 那覇空港滑走路増設事業



- 工事完了：平成31年末  
供用開始予定日：平成32年3月末※  
※航空法第40条に基づく告示
- 総事業費：約1,993億円
- 29年度要求額：345億円  
（うち国費：330億円）
- 29年度事業内容：  
用地造成（護岸工、埋立工）、  
滑走路・誘導路新設、  
管制塔・無線・照明施設整備 等

##### ・ 福岡空港滑走路増設事業



- 供用開始予定日：平成37年3月末※  
※航空法第40条に基づく告示
- 総事業費：約1,643億円※  
※他に民間事業費：約200億円がある。
- 29年度事業内容：  
用地造成、誘導路・エプロン新設、  
無線施設整備 等

##### ・ ターミナル地域の機能強化

空港の利便性向上や航空機の慢性的な遅延の緩和等を目的として、福岡空港、那覇空港及び新千歳空港において、ターミナル地域再編事業を実施します。

その他の地方空港においても、地域における交流人口の拡大を目指し、航空機の増便や新規就航等に対応するため、エプロン拡張やC I Q施設の整備等を実施し、地方における訪日外国人旅行者の受入環境整備を推進します。

## 新千歳空港 国際線ターミナル地域再編事業

新千歳空港では国際線旅客の急速な拡大等に伴う施設の混雑の解消及び今後も増加が見込まれる国際線需要に対応するため、国際線エプロンの拡張、誘導路の新設、国際線ターミナルビルの機能向上（C I Q施設）等に必要な整備を実施します。



## ○ 航空の安全・安心の確保

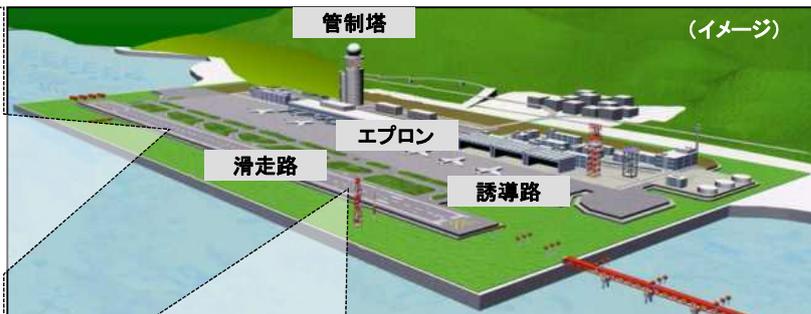
### ・ 空港の耐震対策

航空輸送上重要な空港等において、地震災害時に、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、最低限必要となる基本施設等並びに管制施設等の耐震対策を実施します。

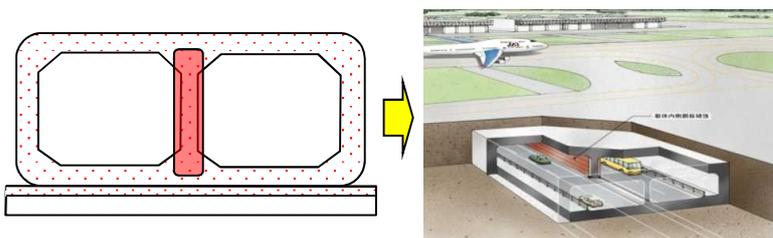
### ・ 航空機の離発着に必要な機能を確認



支持地盤の改良(液状化対策)により、舗装の損壊を防止



### ・ 空港地下構造物の崩落による航空機等の被害を防止



躯体の耐震補強により、地下構造物の損壊を防止

### ・ 空港の老朽化対策

平成26年5月に策定された国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）等に基づき、定期的な点検等により劣化・損傷の程度や原因を把握し、老朽化の進んでいる施設について効率的かつ効果的な更新・改良を実施します。



(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)

## (4) 空港経営改革推進

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2016」を着実に実施する観点から、高松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ます。また、その他国管理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。

29年度要求額 6(6)億円  
※( )内は前年度予算

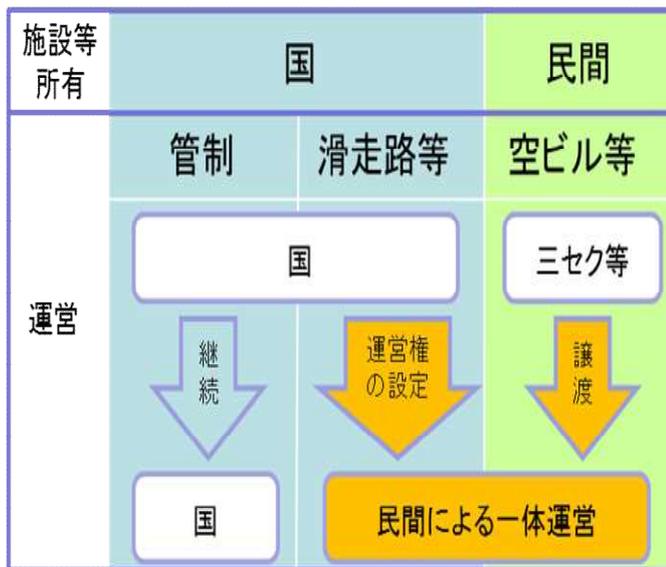
### 空港経営改革の目的

民活空港運営法に基づき民間による一体経営を実現し、着陸料等の柔軟な設定等を通じた航空ネットワークの充実、内外の交流人口拡大等による地域活性化を図る。

#### 民間委託手法

国が土地等の所有権を留保しつつ、民間に運営権を設定し、航空系事業と非航空系事業を一体経営

#### 国管理空港の検討状況



【北海道内空港】  
広域観光の振興を図る観点から、北海道内空港（新千歳、稚内、釧路、函館等）の一体的な運営委託について検討中

【高松空港】  
平成30年4月頃の事業開始に向けて、平成28年7月に実施方針を公表

【福岡空港】  
平成31年4月頃の事業開始に向けて、平成28年7月から民間投資意向調査を実施

【仙台空港】  
東急前田豊通グループが設立した新会社（SPC）による運営が開始（平成28年7月）

#### <新会社による主な計画>

- ・新規需要のターゲットと位置づけるLCC向けの施設整備
- ・鉄道・バス事業者との連携による空港アクセスの改善
- ・空港ターミナルビル内の商業施設や案内機能の拡充

## (5) 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を図り、より効率的かつ効果的な管制サービスを提供するため、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、管制空域の再編や航空保安システムの高度化を推進します。

### <事業の概要>

#### ・統合管制情報処理システム整備事業

航空需要の増加に対応する基盤の一つとして、新しい管制情報処理システム（統合管制情報処理システム）の整備を引き続き実施します。平成29年度は2拠点化を行う航空路管制処理機能等のシステム製造・設置を行います。

#### ・航空路管制空域の再編整備事業

将来の航空交通量の増大に対応するため、航空路管制空域を上下に分離する空域の抜本的再編を行い、管制処理能力の向上を図ります。平成29年度は管制卓の設置等を行います。

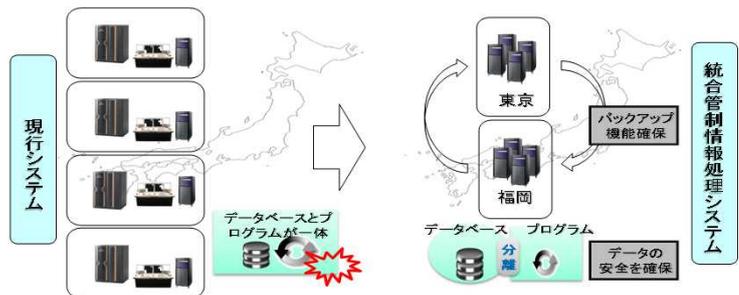
#### ・航空保安施設の老朽化更新等

航空機の安定した運航を確保するため、老朽化した航空保安施設の更新等を実施します。

29年度要求額 346（319）億円 ※（ ）内は前年度予算

### 統合管制情報処理システム整備事業

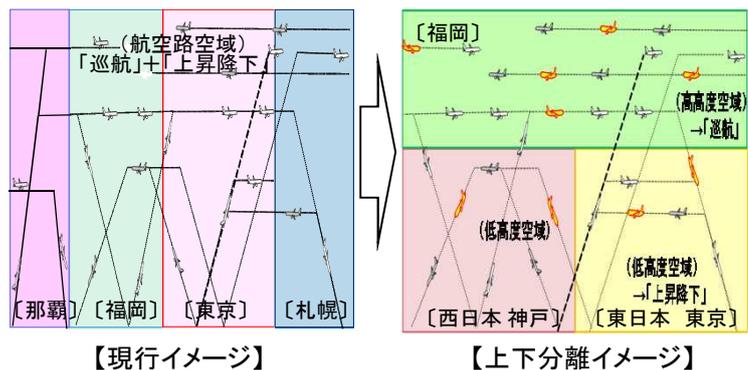
レーダー情報処理拠点を4拠点から東京及び福岡の2拠点に統合する等により、コスト削減を図るとともに、データの安全性を確保し、相互にバックアップする機能の導入により信頼性の向上を図ります。



### 航空路管制空域の再編整備事業

将来の交通需要の増加に対応するため、従来とは異なる、空域の上下分離により処理容量を拡大

- ・巡航と上昇降下の処理を高高度と低高度に分離し処理効率を向上
- ・低負荷の高高度では取扱機数が大幅に増加



180万機対応	190万機対応(西日本上下分離)	200万機対応(東日本上下分離)
<p>現状</p>	<p>H34年度～</p>	<p>H37年度～</p>

## (6) 「観光ビジョン」実現に向けた地方における国内外航空網の強化

「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成28年3月）において、インバウンドの地方誘客が最重要課題の一つとされ、地方への人の流れの創出に向けた航空ネットワークの拡大が求められています。

このため、訪日外国旅行者をゲートウェイから地方へ誘導する国内線の強化を図るとともに、LCC等の地方空港への国際線就航を促進します。

### <事業の概要>

#### 【国内線】

訪日外国人を地方へ誘導する「地方創生回廊」（低廉かつ持続可能な地方航空ネットワーク）の構築に向け、航空機燃料税に係る軽減措置（26,000円/kl → 18,000円/kl）の3年間延長の税制改正要望を行うとともに、地方路線の維持・強化を図るための国内線着陸料の見直しを実施します。

#### 【国際線】

全国の地方空港のゲートウェイ機能を強化し、多様な観光周遊ルートの形成に資するLCC等の地方空港への国際線就航を強力に推進するため、「訪日誘客支援空港（仮称）」を認定し、観光庁、法務省等と連携して、着陸料のインバウンド割の強化、地方管理空港の国際線着陸料の引下げ補助、CIQ施設整備への補助等を実施します。

### <参考>

「日本再興戦略2016」（平成28年6月閣議決定）（抄）

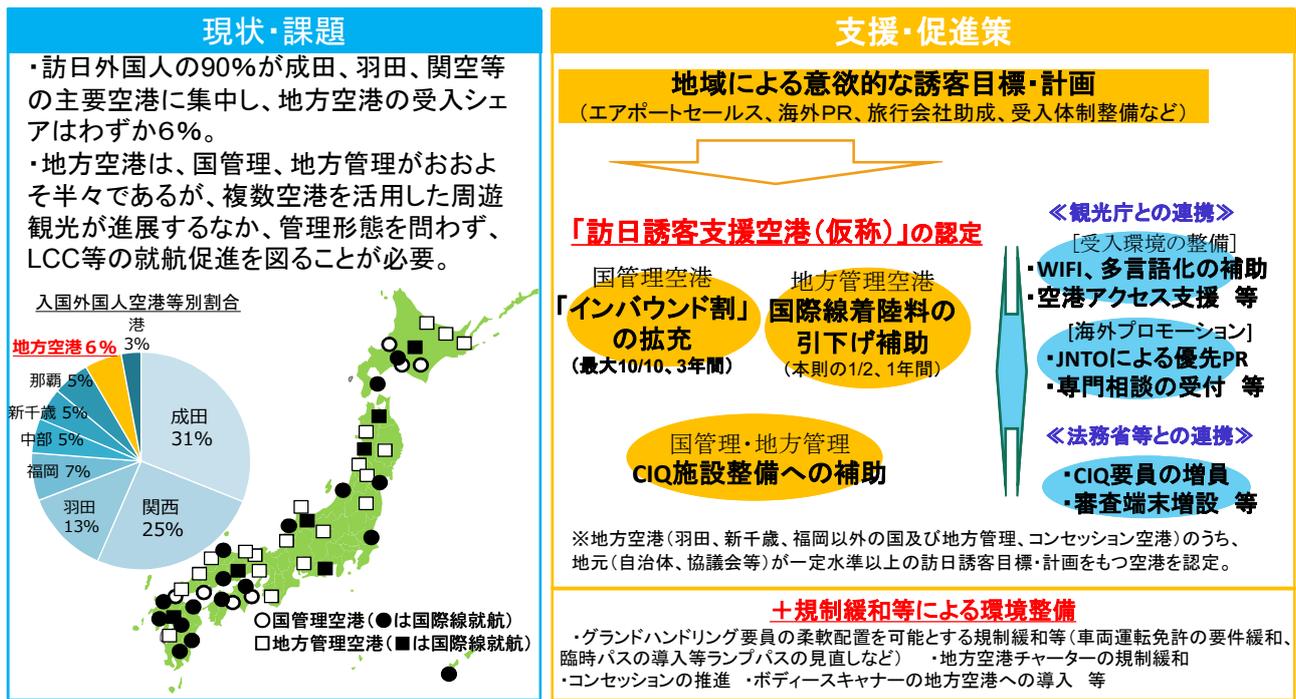
#### ②高速交通網の活用による『地方創生回廊』の完備

ゲートウェイから地方、地方と地方を結ぶ低廉かつ持続可能な航空網を構築する。

#### ③地方空港等のゲートウェイ機能強化

地方空港への国際線就航を促進し、「地方イン、地方アウト」の流れをつくるため、地域が実施する国際線誘致等の取組みと協調して、地方空港の国際線着陸料を軽減する。

### 【地方空港におけるLCC等就航加速・緊急パッケージ】



2015年 : 地方空港の入国外国人人数 約100万人 (発着回数約2.5万回)  
2020年目標 : 地方空港の入国外国人人数 300万人 (発着回数約6.0万回)

## (7) 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。

29年度要求額 36(21)億円

※( )内は前年度予算

#### 概ねLden57dB以上の区域

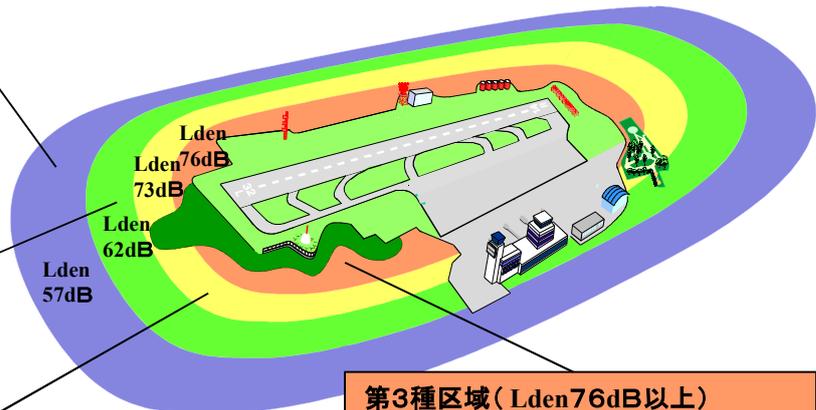
- ・学校、病院等の防音工事、空調機器更新に対する補助
- ・共同利用施設整備に対する補助等

#### 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



#### 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。

## (8) 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。

29年度要求額 49(64)億円

※( )内は前年度予算

### 【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。

29年度要求額(一般会計) 282(229)億円の内数

※( )内は前年度予算

## (9) 地方航空路線活性化プラットフォーム事業

地方航空路線の維持・拡充のため、地域の多様な関係者が主体的に取り組み、地域間の連携を進める必要があります。

このため、他地域の優良事例のノウハウの共有や官民・地域間の連携強化の促進のため、地域と地域をつなぐ場（プラットフォーム）を展開し、新たな地域との連携を推進し、国として取組みの企画・立案に必要な情報発信を実施します。

また、発地着地両側の地域のペアリングによる路線の維持・拡充のための方策や過去の取組み結果も含めた取組み種別ごとの要因分析や効果測定方法等に関する調査を実施し、プラットフォームを通じて全国各地域への横展開を図ります。

### <事業の概要>

発地着地両地域が主体的に連携して、航空路線の維持・拡充を行う取組みのうち、国として評価したモデル的な取組みについて、実証調査を実施します。

また、路線維持・拡充に向けた取組みの効果検証をするため、効果計測方法の設定に係る分析調査や要因分析・効果計測手法の構築及び取組み事例のフォローアップなどケーススタディによる効果計測・効果検証を実施するとともに、取組みの成果・効果について情報等を横展開します。

29年度要求額 一般会計 132（－）百万円

※（ ）内は前年度予算

#### 航空路線の維持・拡充に係る情報の展開

- 地域間の情報共有の場の形成
- 地方公共団体等が集まる場などを活用した情報発信
- 航空路線を活用した地域活性化策の情報収集

成果・効果  
横展開  
の共有

#### 航空路線の維持・拡充に係る新たな取組みの実証

- 地域のペアリングによる航空路線の維持・拡充に係る取組みの実証調査及び評価・検証

#### 航空路線の維持・拡充に係る取組みの効果計測手法の確立

- 路線維持に向けた路線特性ごとの要因分析・効果計測手法の構築
- 取組み種別ごとの具体事例の効果計測・効果検証

## 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)

予算

地方航空路線活性化プラットフォーム

航空機購入費補助

【地域公共交通確保維持改善事業】  
離島運航費補助

その他

羽田発着枠政策コンテスト

### 3. セキュリティ・セイフティの万全な確保

#### (1) 航空保安対策・空港内監視の強化

「テロに強い空港」を目指し、ボディスキャナーをはじめ、先進的な保安検査機器の導入による航空保安検査の高度化を推進し、出発前の航空保安検査の厳格化と円滑化の両立を図ります。

また、空港内の監視カメラの増強等により、国管理空港の警備体制を強化します。

#### 保安検査の高度化

- 「ボディスキャナー」は、平成28年度に羽田、成田など8空港に導入し、平成29年度は那覇、鹿児島など新たに8空港に導入します。また、全国の主要空港への導入は当初計画より1年前倒しし、2019年ラグビーワールドカップ日本大会開催までの整備完了を目指します。
- 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催までに、国際テロ対策として、先進的な「ボディスキャナー」に加え、手荷物の「高性能X線検査装置」等の導入推進を図ります。

#### <平成29年度計画>

ボディスキャナーは那覇、鹿児島など新たに8空港に導入



現行の接触検査に代わるものとして、自動的に非接触で人体表面の異物を検知する装置

今回拡充

《ボディスキャナー以外の先進的な保安検査機器の例》

高性能X線検査装置

蒸散痕跡物等利用爆発物検査装置




機内手荷物用

液体爆発物検査装置




受託手荷物用

爆発物等を自動で検知

#### <事業スキーム(\*)>

航空会社が設置し、国と空港管理者が1/2ずつ費用負担(補助)

#### 期待される効果

- 検査に係る旅客の負担を抑え、検査の円滑化を図りつつ保安検査の厳格化を実現。  
 ⇒ 「航空セキュリティの向上」と「観光先進国実現」の両立に寄与。

【\*参照】航空会社等が実施している保安検査(検査機器の整備費や検査職員の委託費)に対し、空港設置管理者は当該経費の1/2を補助。ただし、先進的な保安検査機器の整備費については空港設置管理者の1/2補助に加え、国として1/2を補助。

29年度要求額 19 (3) 億円

※ ( ) 内は前年度予算

#### 空港内監視の強化

- 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催までに、国管理空港の警備体制を強化します。

#### <平成29年度計画>

- ・先進的なターミナルビル警備システムの調査・実証実験
- ・制限区域内の監視カメラシステム設計

29年度要求額

一般空港等 922 (一) 億円及び

空港等維持運営費等 1,977 (一) 億円の内数

※ ( ) 内は前年度予算



## (2) 操縦士の戦略的な養成・確保対策

LCCの急速な事業拡大や操縦士の大量退職等が見込まれる中、「明日の日本を支える観光ビジョン」では、訪日外国人旅行者数の目標が2020年に4,000万人と倍増されており、これに伴い操縦士の養成・確保が重要となっています。一方で、現状の操縦士の供給体制では、この目標を達成するために必要となる操縦士需要に十分に対応していくことができません。

このため、以下の取組みを総合的に推進し、将来の航空需要に対応した操縦士を戦略的に養成・確保してまいります。

※（ ）内は前年度予算

### (独)航空大学校の操縦士の供給体制強化

29年度要求額 2,458 (2,150) 百万円

平成30年度からの航空大学校の養成規模拡大(72人→108人)を目指し、帯広分校の教官や訓練機の増強等を図ります。また、宮崎本校の訓練機の更新により着実な訓練を推進します。

#### 供給体制の強化に向けた取組み

- 帯広分校の教官、訓練機及び飛行訓練装置の増強等



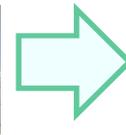
訓練機



飛行訓練装置

#### 訓練機の更新

- 宮崎本校の訓練機の更新(訓練効率の向上、燃料費等の運航コストの低減)



(イメージ:写真は帯広分校の更新機)

訓練機の更新

※供給体制の強化に対応し、平成30年度以降も宮崎本校及び仙台分校の教官、訓練機及び飛行訓練装置の増強等を順次行います。

※（ ）内は前年度予算

### 民間と連携した操縦士の養成・確保の促進

29年度要求額 175 (63) 百万円

エアライン操縦士の効率的な養成・確保やドクターヘリ等公共性の高いヘリコプター運航を確保するため、官民が連携した取組みを進めます。

#### エアライン操縦士の養成・確保の推進

##### ○操縦士志望者の適性を測定する手法に関する調査

私立大学等からの着実な供給を確保するため、エアライン操縦士としての適性が高い者を入学前に判定する手法を開発

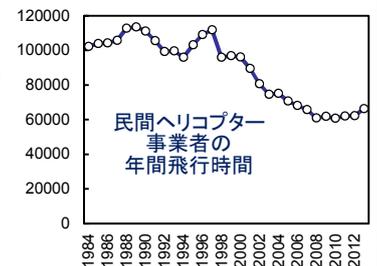
##### ○操縦士の健康管理の向上等

操縦士の航空身体検査情報を含む航空従事者管理システムの構築等を実施

#### ヘリコプター操縦士の養成・確保の推進

##### ○効率的な養成スキームに関する調査

ドクターヘリ等公共性の高いヘリコプター運航に必要な飛行経験の充足が困難となっているため、効率的な養成スキームの策定、キャリアパスの見直し等に資する調査を実施



#### エアライン操縦士・ヘリコプター操縦士の養成・確保の推進(共通事項)

##### ○シミュレーターの活用拡大に関する調査

外国当局の認定を受けたシミュレーターについて、より簡便な手続きで認定可能とする制度や新技術を活用したシミュレーターの認定制度確立のための調査を実施

##### ○航空機操縦士の裾野拡大のための効果的なPR方法に関する調査



フル・フライト・シミュレーター

### (3) 無人航空機の安全対策

29年度要求額 279(10)百万円  
 ・地方航空局分を含む。 ※( )内は前年度予算

無人航空機は、「空の産業革命」ともいわれる新たな可能性を秘めた技術であり、今後、様々な分野で利活用され、新産業創出や国民生活の利便や質の向上に資することが期待される一方、落下事案等が発生するなど安全面における課題が指摘されており、無人航空機の利用の促進と安全の確保を両立させる制度の構築と運用を図ります。

このため、無人航空機の飛行に関する安全確保に資する先進的な技術開発等を推進し、国として更なる安全性の向上を図るとともに、適切な許可承認の実施と飛行の監督の体制を確立します。

#### 無人航空機の飛行に関する安全確保に資する先進的な技術等の開発及び技術評価手法の確立

##### 有人機・無人機や無人機同士の衝突防止対策

- 無人航空機の飛行情報(飛行日時、飛行経路・高度等)を関係者と共有できるようなシステム等の導入により、有人機・無人機や、無人機同士の衝突の防止を図る。



##### 航空法で定める飛行の禁止空域内での飛行制限に関する安全対策

- GPS機能等を用いて無人航空機の飛行禁止空域内での飛行を制限し、許可を得た場合のみ制限を解除できる技術を開発する。



##### 無人航空機の安全な飛行に必要な能力育成プログラム

- 無人航空機を飛行させる者が安全に飛行させるために必要な能力育成プログラムを導入し、国が知識の取得や技量の確保に関する手法を示すことによって、無人航空機を飛行させる者の知識や技量の平準化を図る。



##### 目視外や夜間飛行、空港周辺の飛行等に関する安全対策

- 補助者の配置と同等の安全性を確保するための技術や機体の視認性を高めるための技術、制御不能に陥った場合においても第三者等に危害を加えることなく安全な場所に着陸できるような技術等に関する評価手法を確立する。



#### 無人航空機の許可承認の審査・監督の強化

無人航空機に係る安全情報の報告・収集等の基準の策定等を行うとともに、適切な許可承認の実施と飛行の監督体制確立のため、有識者委員会の開催も含め、必要な調査等を行います。

##### ①適切な申請及び審査体制の確保

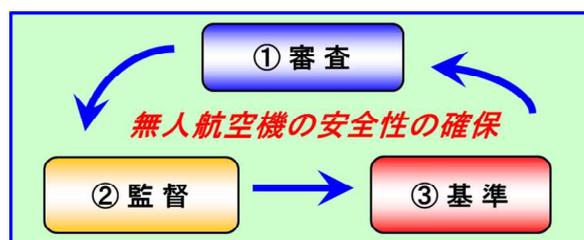
申請プロセス及び審査プロセスの整備

##### ②許可承認後の飛行の監督強化

実績報告の分析など追跡調査や監督強化策の確立

##### ③許可承認基準の適切な見直し・強化

現行の審査基準等の見直しや飛行マニュアルの整備



#### (4) 国産旅客機の開発に伴う安全性審査

29年度要求額 127(84)百万円

※( )内は前年度予算

新たな国産旅客機について、我が国は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、設計資料の書類審査、各種試験への立ち会い、装備品や航空機の製造に係る検査の実施等、安全性の審査を適確に実施することで、市場への円滑な投入・外国への輸出を支援し、航空機産業の振興にも寄与していきます。

(平成27年11月11日初飛行の様子)  
提供:三菱航空機㈱



**MRJの特徴**

- 炭素繊維複合材技術
- 次世代エンジン (Pratt & Whitney)

- 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  
 平成30年半ばの初号機納入に向けて開発・製造が進められている。

##### 製造国政府としての安全性審査手法の充実

- 国産旅客機の運航開始後の安全性維持のために必要な制度・体制を構築するための調査を実施

##### 飛行試験の本格化に伴う審査・試験業務の増加

- 飛行試験の本格化により、日米両国において多数の試験を実施
- 米国での試験・開発活動を適切に監視・監督するための体制を整備

##### 飛行試験に対応した研修の強化

- 飛行試験において自ら操縦し、評価を行うテスト・パイロットの技量維持
- 米国の航空当局とも連携した飛行試験技量等の専門研修による審査能力の向上

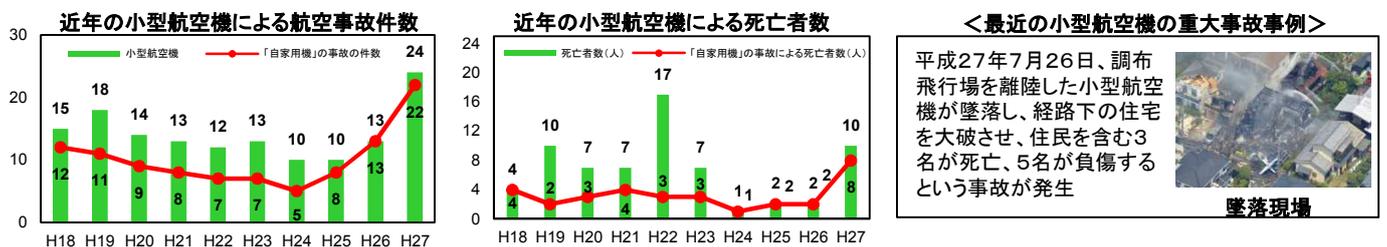
#### (5) 小型航空機に係る総合的な安全対策の強化

29年度要求額 92(一)百万円

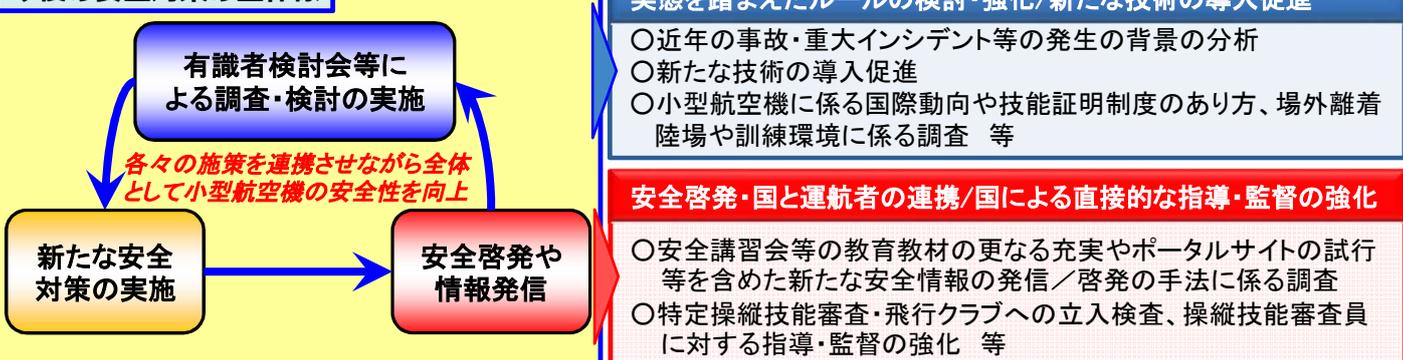
・地方航空局分を含む。※( )内は前年度予算

自家用の小型航空機の事故が頻発している状況を踏まえ、小型航空機の抜本的な安全対策を講じるため、「その運航実態や事故の背景等を踏まえたルールの検討」「新たな技術の導入促進」「安全啓発」「国による直接的な指導・監督の強化」等の取組みを総合的に推進します。

- ・従来より、小型航空機の安全対策として、様々な取組みを実施。
- ・一方で、近年、自家用の小型航空機の事故が頻発、地上にも甚大な被害が発生。



##### 今後の安全対策の全体像



航空分野のインフラ国際展開

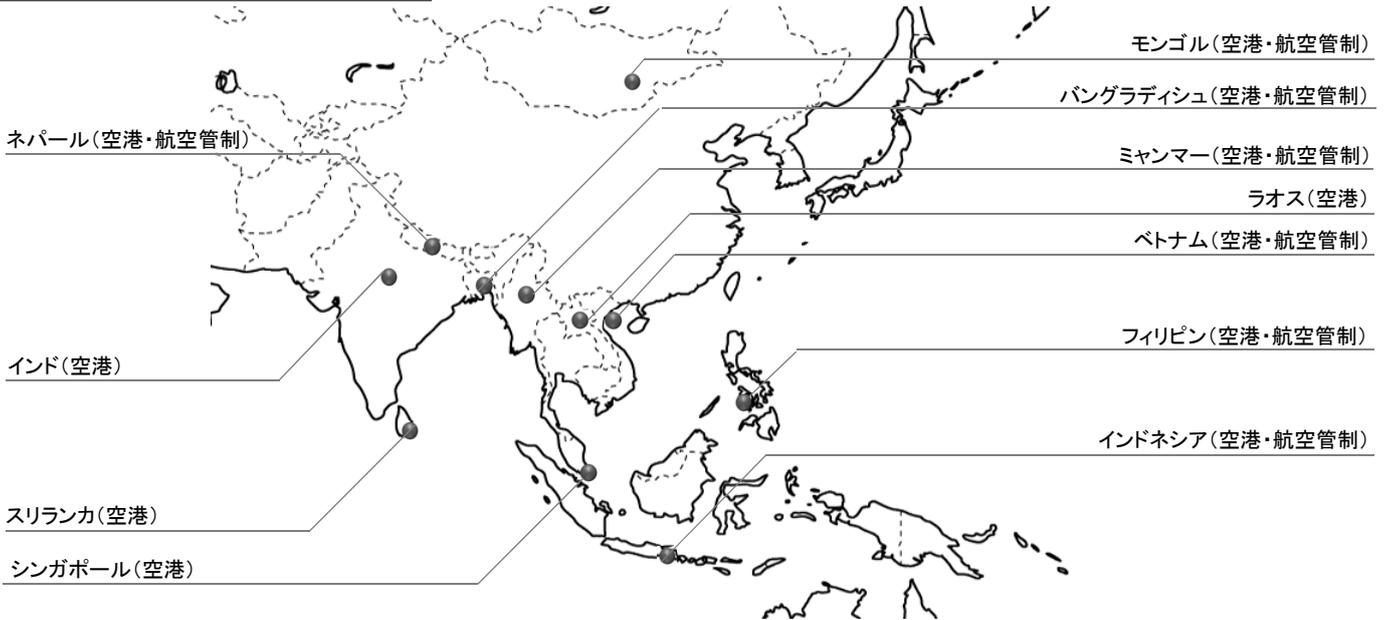
総合政策局予算:「インフラシステム輸出等の推進」

29年度要求額 一般会計1,381(1,263)百万円の内数

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組みを実施します。

アジアの主なインフラ案件



<参考> 29年度要求額 財政投融资(産業投資891億円(380億円)等の内数)

(株)海外交通・都市開発事業支援機構が行う出資と事業参画による支援を通じて、海外のインフラ市場への我が国事業者のより積極的な参入を促進します。

※ ( )内は前年度予算

**訪日外国人をゲートウェイから地方へ誘導する「地方創生回廊」の完備に向けた航空機燃料税の軽減措置【延長】**

(航空機燃料税)

○低廉かつ持続可能な地方航空ネットワークの構築のため、航空機燃料税の軽減措置を延長する。  
(平成29年度から3年間)(延長)

**【軽減内容】**

本則	: 26,000円/kl→18,000円/kl
特定離島路線	: 19,500円/kl→13,500円/kl
沖縄路線	: 13,000円/kl→ 9,000円/kl

○航空機燃料譲与税として航空機燃料税から譲与する割合の引き上げを延長する。  
(平成29年度から3年間)(延長)

**携帯品免税制度の見直し【新規】**

(関税、消費税、たばこ税、酒税、地方消費税、道府県たばこ税、市町村たばこ税)

○日本からの海外旅行者(アウトバウンド)による免税品購入を外国から国内に取り込むための施策として、本邦国際空港への到着時に購入する商品についても携帯品免税の対象に含まれるよう措置する。

**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31年度まで)

**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障害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31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3年間延長する。

(平成31年度まで)

**特定離島路線の指定要件の拡充【拡充】**

(航空機燃料税)

○特定離島路線の指定要件を拡充する。

平成29年度組織・定員概算要求において、航空分野における成長戦略の推進や安全・安心の確保に向け、以下のような項目について重点的に実施体制を強化します。

**定員要求 [238人]**

\* 組織名称はすべて仮称

**I. 航空分野における成長戦略の推進**

- |  |        |
|--|--------|
| (i) 首都圏空港の機能強化                               | 178人   |
| 【組織関係】                                       |        |
| ○ 東京航空局 東京空港事務所 総務部「地域調整官」の設置                |        |
| 【定員関係】                                       | (22人)  |
| ○ 首都圏空港の強化に必要な体制の強化のための定員など。                 |        |
| (ii) 観光ビジョンの実現と地方創生のための航空ネットワークの拡大           |        |
| 【組織関係】                                       |        |
| ○ 東京航空局「空港経営改革調整官」の設置                        |        |
| ○ 大阪航空局 空港部「空港経営改革調整課」の設置                    |        |
| 【定員関係】                                       | (25人)  |
| ○ 空港の経営改革の推進、那覇・福岡空港の滑走路増設に向けた体制の強化のための定員など。 |        |
| (iii) 航空交通量増大への対応、管制処理能力の向上                  |        |
| 【定員関係】                                       | (122人) |
| ○ 全国的な空域再編による管制処理能力向上に向けた体制の強化のための定員など。      |        |
| (iv) 国際航空ネットワークの充実                           |        |
| 【組織関係】                                       |        |
| ○ 航空局 航空ネットワーク部「国際航空課」の設置                    |        |
| 【定員関係】                                       | (3人)   |
| ○ 航空分野におけるCO2排出削減など国際的な要求に対応した体制の強化のための定員など。 |        |
| (v) 経済成長を支える組織作り                             |        |
| 【組織関係】                                       |        |
| ○ 航空局 総務課「政策企画調査室」の設置                        |        |
| ○ 航空局 航空ネットワーク部「空港業務課」「空港計画課」「空港技術課」の設置      |        |
| ○ 地方航空局 総務部「契約審査課」の設置                        |        |
| 【定員関係】                                       | (6人)   |
| ○ 契約業務の公平性・透明性の確保に向けた体制の強化のための定員など。          |        |

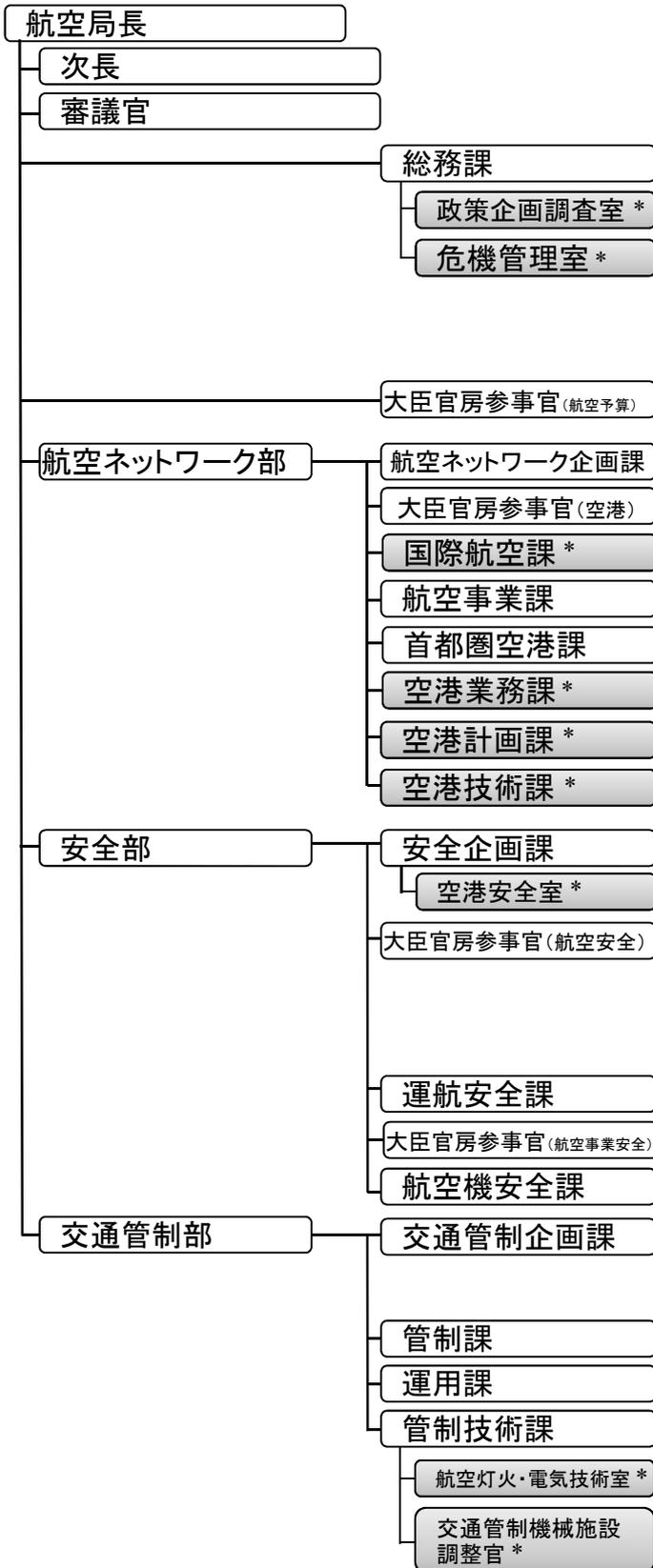
**II. 航空分野における安全・安心の強化**

- |   |       |
|---|-------|
| (i) 危機管理体制(セキュリティ)の万全な確保                      | 60人   |
| 【組織関係】  |       |
| ○ 航空局 総務課「危機管理室」の設置                           |       |
| 【定員関係】  | (9人)  |
| ○ 国際的なテロに対応した先進的な検査機器の導入、セキュリティ体制の強化のための定員など。 |       |
| (ii) 安全(セイフティ)の万全な強化                          |       |
| 【定員関係】  | (44人) |
| ○ 無人航空機、小型航空機の安全確保に向けた体制の強化のための定員など。          |       |
| (iii) 安全安心を支える組織作り                            |       |
| 【組織関係】  |       |
| ○ 航空局 交通管制部 管制技術課「航空灯火・電気技術室」「交通管制機械施設調整官」の設置 |       |
| 【定員関係】  | (7人)  |
| ○ 航空保安大学校における教育・訓練体制の強化のための定員など。              |       |

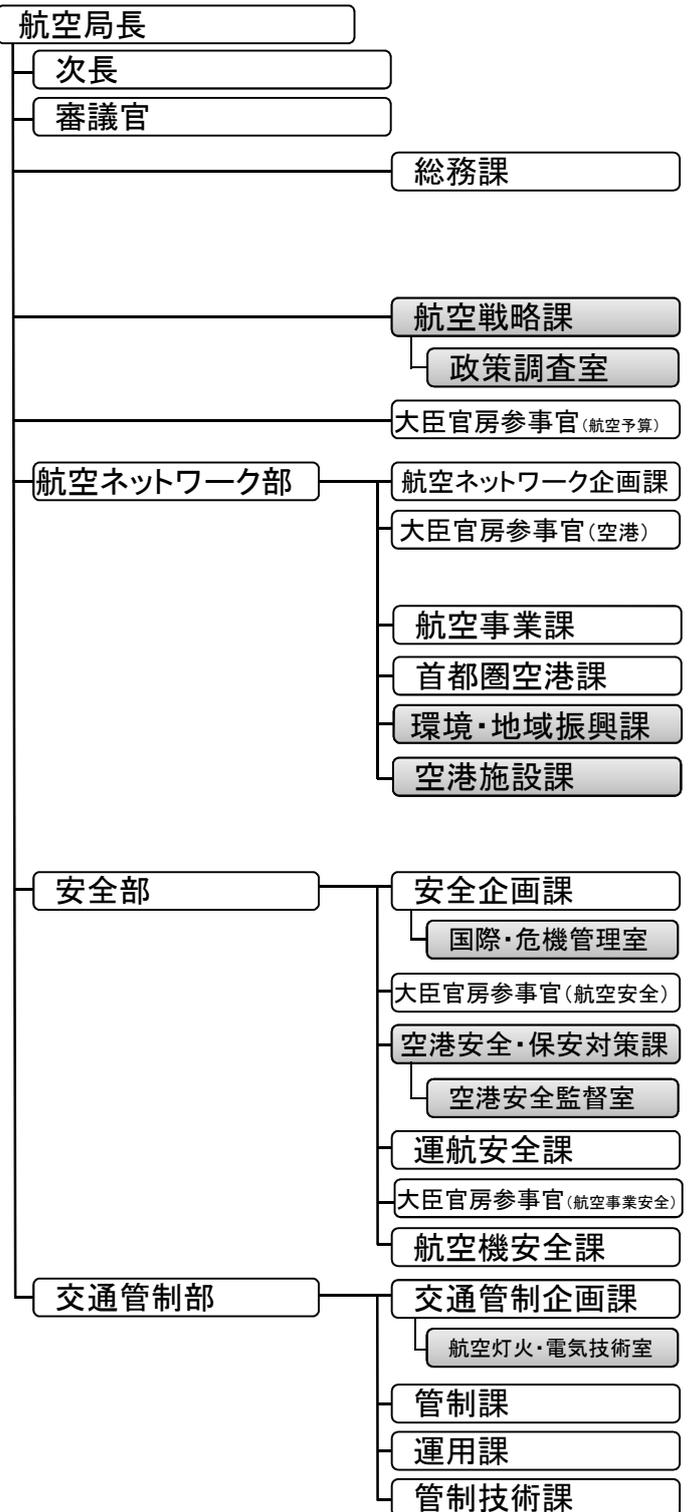
# 【航空局本省組織再編案の概要について】

\* 組織名称はすべて仮称

## <平成29年度からの新体制>



## <現行>



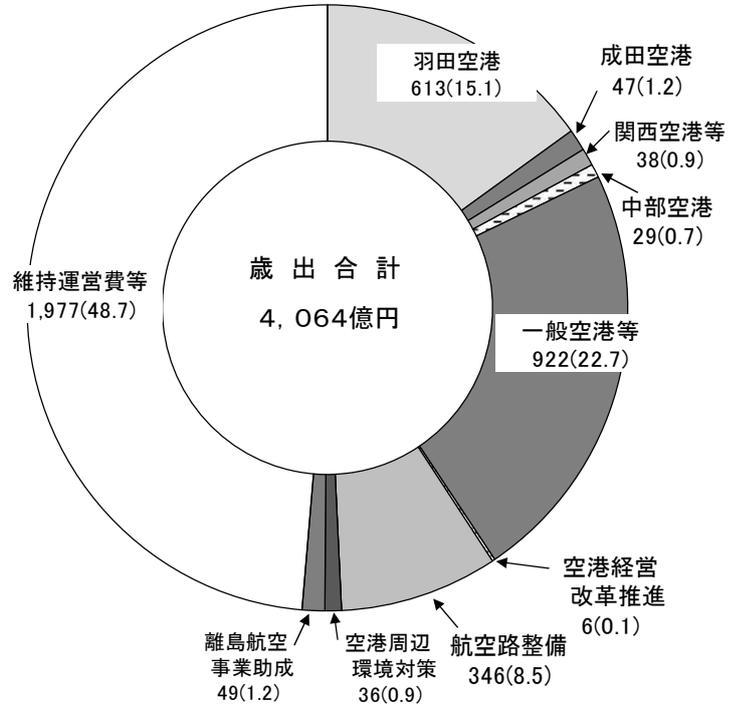
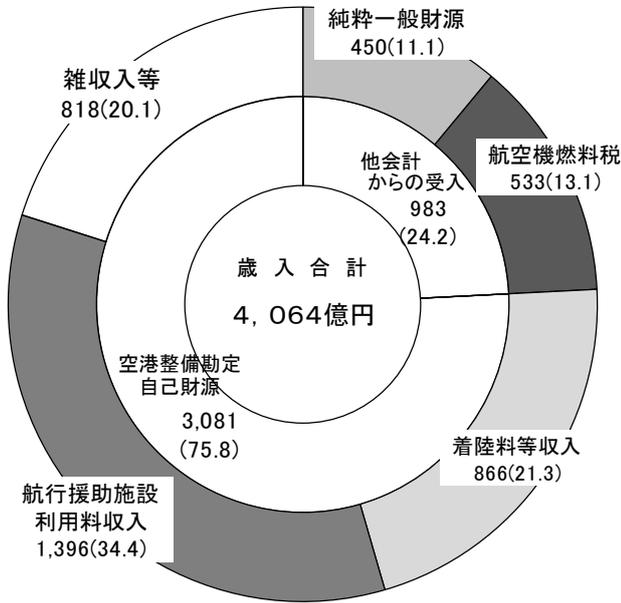


(参考資料)

# ○空港整備勘定の歳入・歳出規模(平成29年度概算要求額)

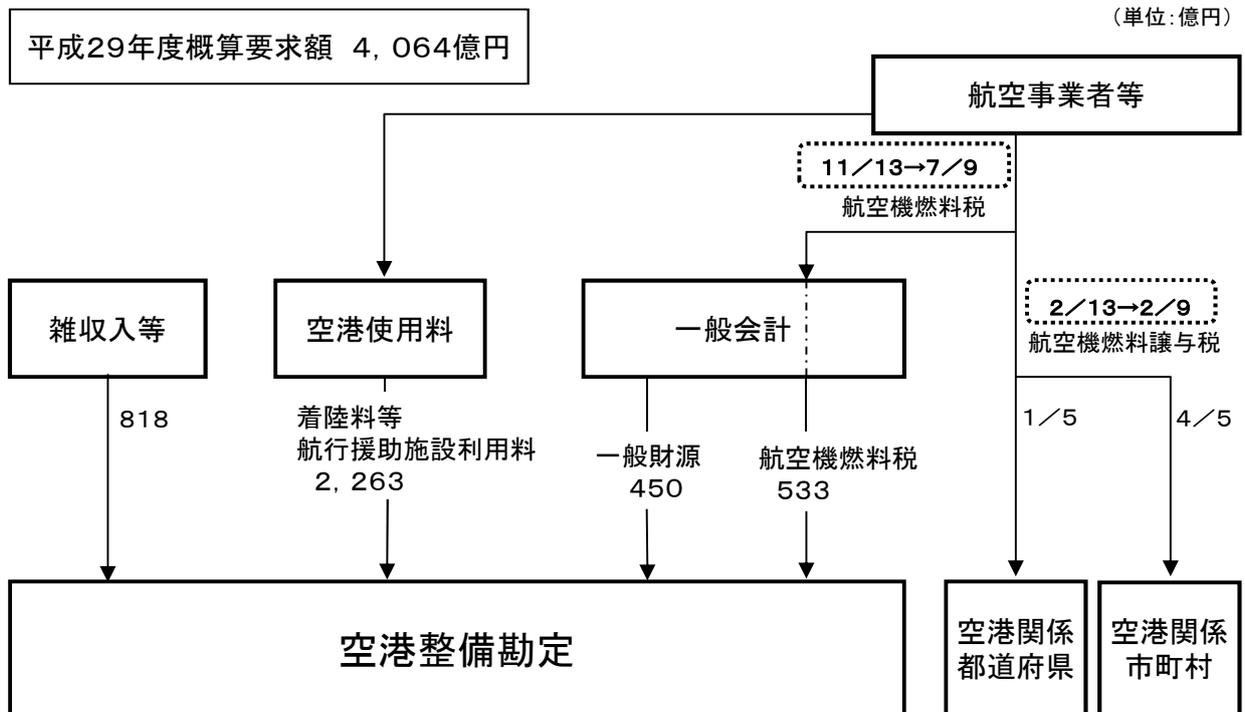
( 歳 入 )

( 歳 出 )



(注) 計数は端数処理の関係で合計額に合致しない。

## ○空港整備勘定のしくみ



(注) 1. 計数は端数処理の関係で合計額に合致しない。

(注) 2. 11/13→7/9 は平成29年度から3カ年の特例措置の延長を要望。

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

【首都圏空港の機能強化関係】

- 羽田空港の飛行経路の見直し、成田空港の抜本的な容量拡大等(骨太、成長、一億)

【観光ビジョンの実現と地方創生のための航空ネットワークの拡大関係】

- 国際拠点空港の早期整備・活用(骨太、成長)
  - 羽田空港の飛行経路の見直し、成田空港の抜本的な容量拡大等(骨太、成長、一億)【再掲】
  - 関西空港、中部空港のLCC専用ターミナル整備(成長)等
- 地方空港のゲートウェイ機能強化・LCC就航促進(骨太、成長、一億)
  - 地方空港の国際線着陸料の軽減(成長)
  - 新千歳空港の発着枠拡大(成長)
  - コンセッションの推進(北海道における複数空港の一体運営の推進など)(骨太、成長、一億)
  - 到着時免税店制度の研究・検討(成長)等
- 「地方創生回廊」の完備(骨太、成長、一億)
  - ゲートウェイから地方、地方と地方を結ぶ低廉かつ持続可能な航空網の構築(成長)
- ビジネスジェットの受入環境改善(成長)

【セキュリティ・セイフティの万全な確保関係】

- ボディスキャナーの導入(成長)
- 小型無人機(ドローン)の産業利用拡大に向けた環境整備(骨太、成長、一億)

骨太:経済財政運営と改革の基本方針2016(骨太方針2016)  
 成長:日本再興戦略2016(成長戦略2016)  
 一億:ニッポン一億総活躍プラン

「明日の日本を支える観光ビジョン」(新たな目標値/航空関係部分抜粋)

安倍内閣3年間の成果

戦略的なビザ緩和、免税制度の拡充、出入国管理体制の充実  
 航空ネットワーク拡大など、**大胆な「改革」**を断行。

	(2012年)	(2015年)	新たな目標値	
			(2020年)	(2030年)
・ 訪日外国人旅行者数は、 <b>2倍増の約2000万人</b> に	836万人	⇒ 1,974万人	<b>4,000万人</b>	⇒ <b>6,000万人</b>
・ 訪日外国人旅行消費額は、 <b>3倍増の約3.5兆円</b> に	1.1兆円	⇒ 3.5兆円	<b>8兆円</b>	⇒ <b>15兆円</b>

「明日の日本を支える観光ビジョン—世界が訪れたい日本へ—」

(平成28年3月30日 明日の日本を支える観光ビジョン構想会議)(抄)

視点3.すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に

最先端技術を活用した革新的な出入国審査等の実現

(中略)  
 ○ 出発時の航空保安検査に係る旅客の負担を抑え、検査の円滑化を図りつつ厳格化を実現するため、以下の取組みを実施。  
 ・欧米等で導入が進んでいる先進的な保安検査機器(ボディスキャナー)を導入  
 (2016年度に成田・羽田・関西・中部に導入し、2020年度までに主要空港へ順次拡大)

「地方創生回廊」の完備

○ 新幹線、高速道路などの高速交通網を活用した「地方創生回廊」の完備に向け、以下の取組みを実施。  
 (中略)  
 ・新幹線開業、コンセッション空港の運営開始、交通結節点の機能高度化等と連動し、観光地へのアクセス交通の充実等により、地方への人の流れを創出  
 (後略)

地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC 就航促進

○ 地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC 就航促進に向け、以下の取組みを実施。  
 ・複数空港の一体運営(コンセッション等)の推進(特に北海道)  
 ・地方空港の着陸料軽減を実施  
 ・首都圏空港の容量拡大(羽田空港の飛行経路の見直し等)  
 ・首都圏におけるビジネスジェットの受入環境の改善  
 ・地方空港のLCC・チャーター便の受入促進(グラハン要員の機動的配置を可能にする基準の柔軟化、CIQ 機能の強化、地方空港チャーター便の規制緩和、操縦士・整備士の養成・確保等)  
 ・コンセッション空港等における到着時免税店制度の研究・検討  
 ・新規誘致に係るJNTO の協働プロモーション支援

## 現行の着陸料体系とその見直しの方向性

### 現行の着陸料体系

#### 着陸料の算定方法

##### <国内線>

最大離陸重量 × 単価 + 騒音値に応じた料金 + 旅客数 × 120円  
(旅客数の料金について、L/Fが70%以上の場合、70%時の人数で算出。)

##### <国際線>

羽田: 最大離陸重量 × 2,400円  
羽田以外: 最大離陸重量 × 単価 + 騒音値に応じた料金

※国内線、国際線それぞれにつき、単価は最大離陸重量に応じて設定

国内航空路線に係る着陸料軽減		到着空港		
		羽田	福岡、新千歳	その他の国管理・共用空港
出発空港	羽田、伊丹、福岡、新千歳	本則		
	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		1/2
	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、その他	1/5			

※最大離陸重量50t以下の小型機材に係る着陸料については、更に9/10軽減

#### 国際航空路線に係る着陸料軽減

- 羽田以外の国管理空港について、国際定期便の着陸料を7/10、国際旅客チャーター便の着陸料を1/2に軽減。
- 上記に加え、羽田・新千歳・福岡以外の国管理空港において、新規就航・増便に際し、地域の支援と協調して着陸料を1/2に軽減。

#### 沖縄・離島路線に係る着陸料軽減

- 沖縄発着路線(国内便・国際貨物便)に係る着陸料について、機材の種別等に応じて1/6～1/16に軽減。
- 離島発着路線に係る着陸料について、機材の種別等に応じて1/6～1/16に軽減。

#### 羽田の深夜早期路線に係る着陸料軽減

- 20:30以降に羽田を出発、又は、0:00～8:29に羽田に到着する深夜早期国内便について、当該便の着陸料を1/2に軽減。
- 22:00～6:59に羽田に到着する深夜早期国際貨物便について、当該便の着陸料を1/2に軽減。
- 23:00～05:59の間に到着する国際旅客便(新規就航・増便分に限る。)について、当該便の着陸料を1/2(平成26年11月～平成27年10月)、7/10(平成27年11月～平成28年10月)、4/5(平成28年11月～平成29年10月)に軽減

### 見直しの方針

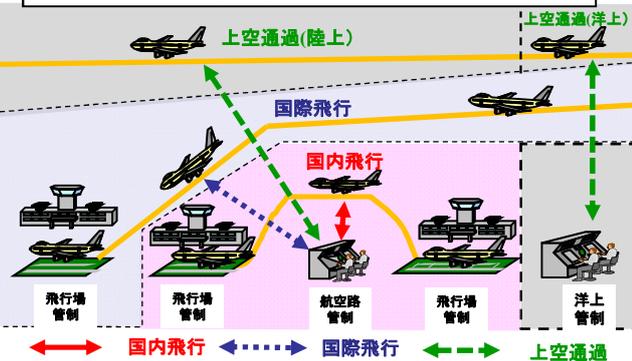
(平成29年度要求内容)

- 羽田空港において、低騒音機の導入を促進しつつ、機能強化に係る事業を着実に推進するため、羽田の国際線着陸料を引き上げる。
- 地方路線の維持・強化を図るための国内線着陸料の軽減、地方空港への国際線就航を促すための国際線着陸料軽減等の見直しを実施。

## 航行援助施設料の見直し

- ICAOの推奨する体系に移行し、国際線と国内線間の負担の適正化を図る
- 料金体系の見直しは、激変緩和措置として数年かけて段階的に実施

#### ○ 我が国の航行援助施設利用料の料金範囲のイメージ



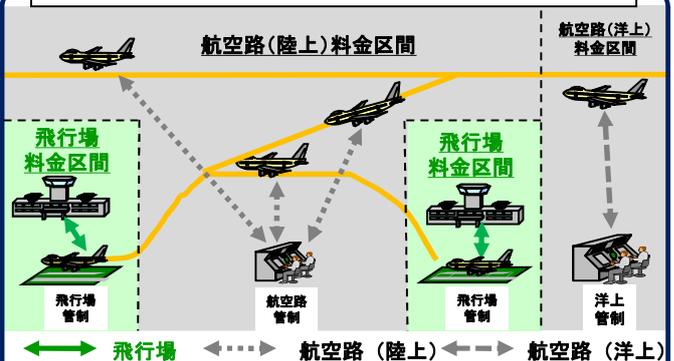
#### 我が国の航行援助施設利用料

国内飛行: 飛行距離で区分(400km以下、400kmを超え800km未満、800kmを超えるもの)し、重量に応じて課金

国際飛行: 重量で区分(100t未満・100t以上)して距離に関係なく定額

上空通過: 陸上域、洋上域に区分して距離に関係なく定額

#### ○ ICAO推奨体系における航行援助施設利用料の料金範囲のイメージ



#### ICAO推奨の航行援助施設利用料

##### 飛行場料金の体系

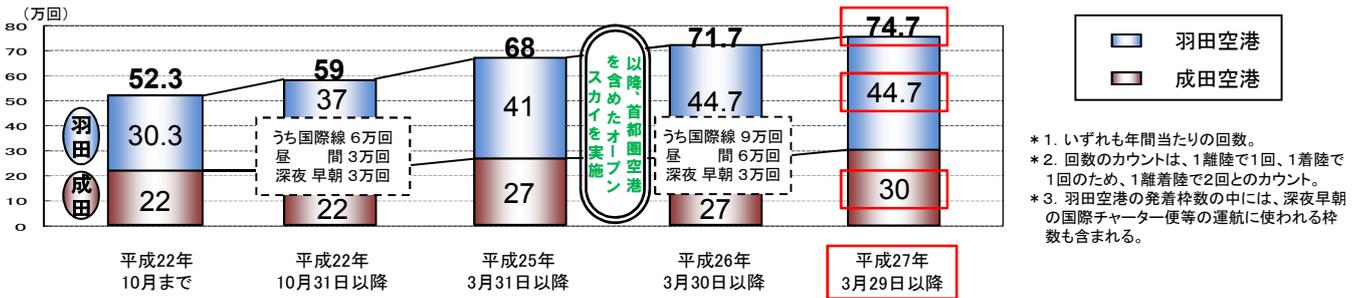
空港への離着陸等において提供される管制サービスにかかる料金  
※ 飛行距離に関係なく重量に応じて課金される

##### 航空路料金の体系

管制区管制業務の管轄空域を通過する際に提供される管制サービスにかかる料金  
※ 飛行距離及び重量に応じて課金される  
※ 洋上管制区の料金を別に設定することができる。

# 首都圏空港(羽田・成田)の機能強化について

## 首都圏空港(羽田・成田)の年間発着枠の増加

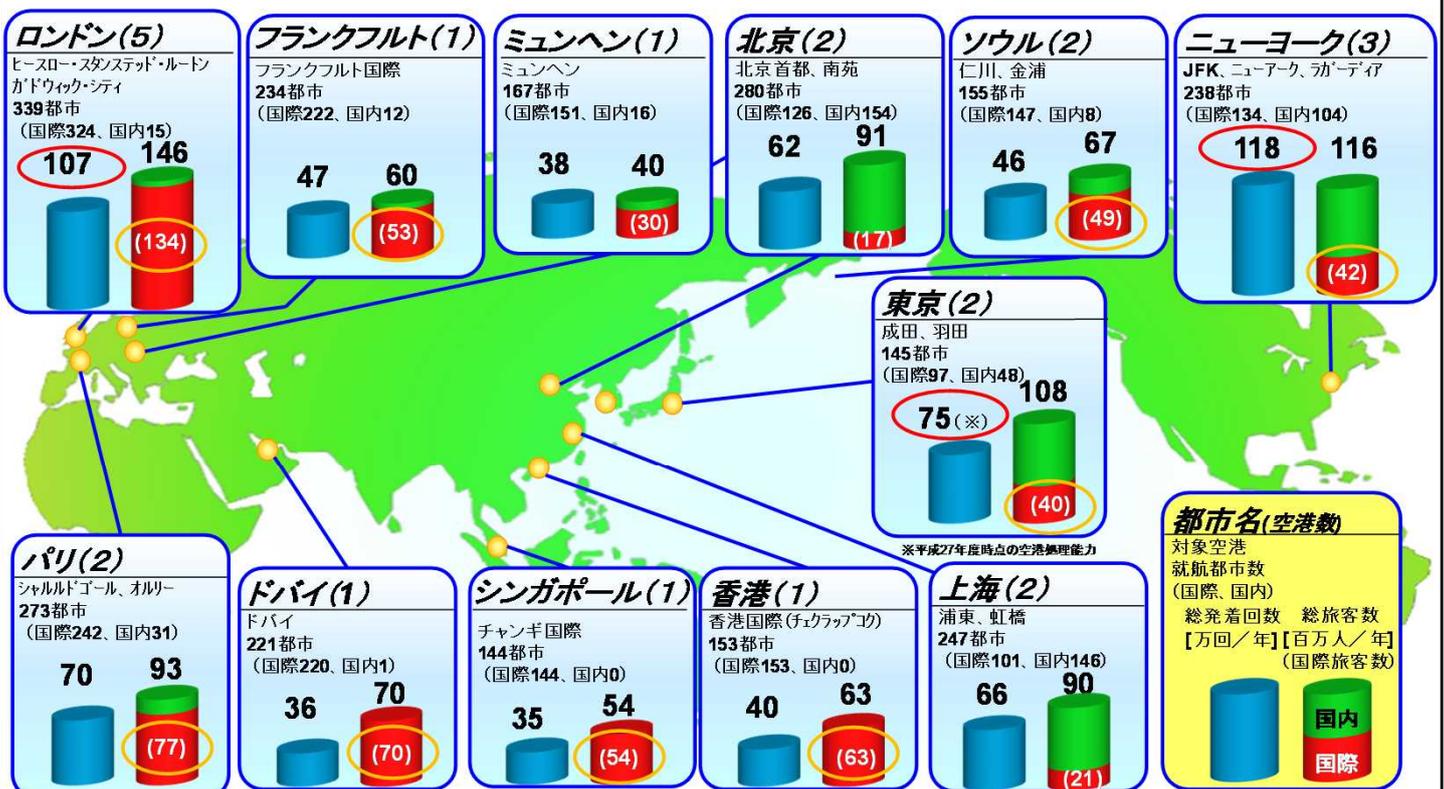


- \*1. いずれも年間当たりの回数。
- \*2. 回数のカウントは、1離陸で1回、1着陸で1回のため、1離着陸で2回とのカウント。
- \*3. 羽田空港の発着枠の中には、深夜早朝の国際チャーター便等の運航に使われる枠数も含まれる。

## 首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめ(概要) (平成26年7月8日)

	■2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までに実現し得る 主な技術的な方策	■2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会 以降の技術的な方策
<b>羽田空港</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>滑走路処理能力の再検証</li> <li>滑走路運用・飛行経路の見直し</li> </ul> <p>【現状: 約45万回】 ⇒ 年間+約4万回</p> <p><b>計 +約4万回 【1日約50便】</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>滑走路の増設</li> </ul>
<b>成田空港</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>管制機能の高度化 ⇒ 年間+約2万回</li> <li>高速離脱誘導路の整備 ⇒ 年間+約2万回</li> <li>夜間飛行制限の緩和 ⇒ 年間+α回</li> </ul> <p>【現状: 約30万回】</p> <p><b>計 +4万回+α 【1日約50便】</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存滑走路の延長</li> <li>滑走路の増設 ⇒ 年間+約16万回</li> </ul>
<p><b>合計 約83万回 (年間75万回+約8万回) 【1日約100便】</b></p>		

## 諸外国の主要空港との比較



(出典)ACI Annual World Airport Traffic Report (Annual WATR) 2014:発着回数、旅客数  
OAG時刻表:就航都市数(2016年2月1日~2月7日の定期旅客便のデータ)

## 羽田空港機能強化に係る環境影響等に配慮した方策

- 「第4回首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」(平成28年7月28日)において、関係自治体からの要望や住民意見等も踏まえた、環境影響等に配慮した方策を関係自治体に提示した。
- 関係自治体は、提示された方策が環境影響等に配慮したものであると評価した。

### 環境影響等に配慮した方策

#### 運用の工夫

##### (1)新飛行経路

- ◆ 南風時の新到着経路に係る進入開始高度の引き上げ
- ◆ 南風時の新たな滑走路運用に係る使用便数の調整によるB滑走路からの出発機の便数の削減(24機⇒20機)
- ◆ 北風時の新出発経路に係る朝の運用時間の後ろ倒し(6:00~10:30⇒7:00~11:30)

##### (2)現行飛行経路

- ◆ 北風時の現行到着経路に係る富津沖海上ルートの変更活用

#### 環境対策

- ◆ 騒音に配慮した料金体系の導入による低騒音機の導入促進
- ◆ 学校・病院等の防音工事(防音工事実施基準の見直し)

#### 安全対策

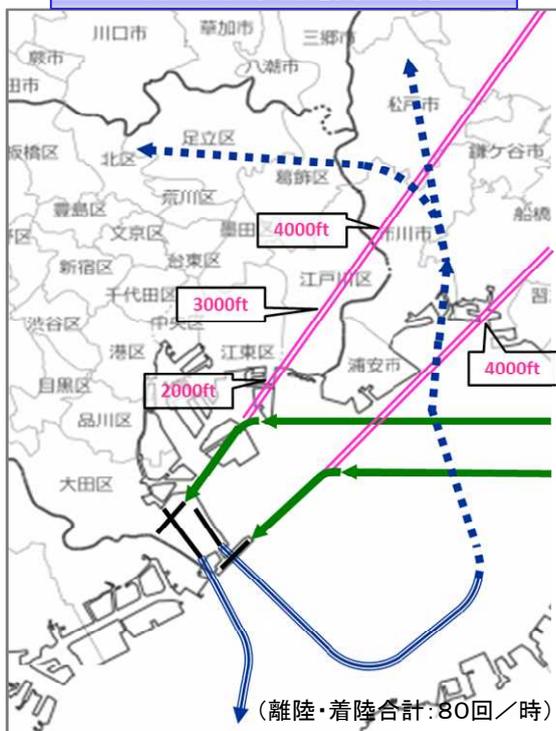
- ◆ 外国航空機を含めた安全対策の徹底
- ◆ 落下物対策の徹底・強化

#### その他

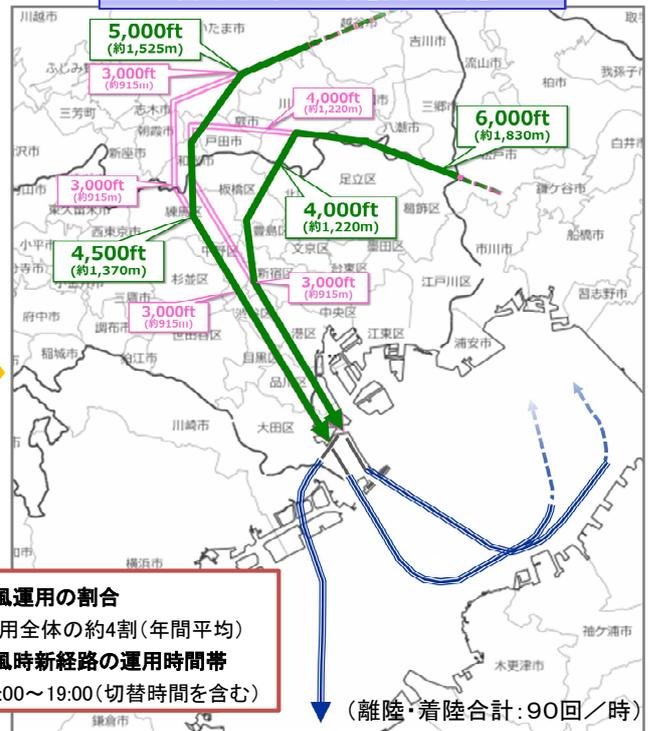
- ◆ 住民への引き続きの丁寧な情報提供

## 羽田空港における滑走路運用・飛行経路の見直し

### 現行飛行経路【南風時】



### 新飛行経路案【南風時】



- 南風運用の割合  
運用全体の約4割(年間平均)
- 南風時新経路の運用時間帯  
15:00~19:00(切替時間を含む)

← 現到着経路(好天時) ← 現到着経路(悪天時) ← 現出発経路  
※経路の点線は約6,000ft以上を想定

← 新到着経路(好天時) ← 到着経路(悪天時) ← 新出発経路  
※経路の点線は約6,000ft以上を想定

7月28日に開催された「第4回首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」において、羽田空港の機能強化に係る予算要求について関係自治体の理解を得たことを受け、2020年までに年間約3.9万回の受け入れ増大に確実に対応するため、施設運営権を有するPFI事業者等と検討した結果、以下のとおりターミナルビルの拡充を進めます。

### 拡充の内容

#### (1) 現国際線ターミナルビルの拡充

- ◆ 搭乗橋(PBB)ほか旅客増に伴い必要な施設を整備

#### (2) 国内線第2ターミナルビルの拡充

##### ① 国際線対応施設の整備(南側ピア部分の国際・国内共用ターミナル化)

- ◆ CIQ等の施設を新たに設置

##### ② ①に伴う見合いの国内線対応施設の整備

- ◆ 国内線東貨物地区側に国内線用搭乗橋(PBB)を整備

### 今後のスケジュール

- ◆ 平成28年10月上旬: 国際線ターミナル会社(TIAT)とのPFI契約の変更
- ◆ 平成29年度～平成31年度: 施設整備
- ◆ 平成32年3月末: 供用開始(予定)



# 成田空港の更なる機能強化に係る検討状況

## 第3回首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会 (H27.7.15開催)

- 関係自治体から、「機能強化の必要性についての理解、認識は一致した。今後、国、千葉県、空港周辺9市町及び空港会社が対等の立場でより具体的な検討を行うべく、調整を行う」旨を表明。
- 国として、「機能強化のより具体的な検討に向け、千葉県、成田市をはじめとする関係市町と、引き続き議論を行う」旨を表明。

## 自民党成田空港議連総会 (H27.7.31開催)

- 国が地元自治体の全面的な協力を要請。千葉県、関係市町も協力する旨を表明。
- 8月3日、議連から千葉県知事、国土交通大臣に対し、決議を申入れ。

## 成田空港に関する四者協議会\*

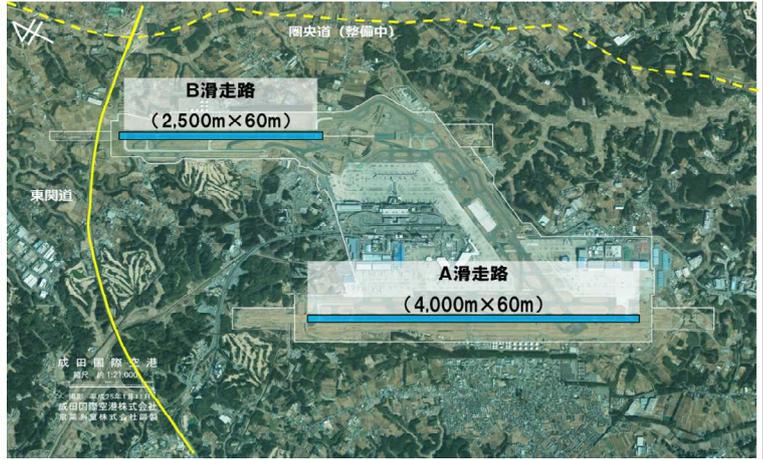
(H27.9.27)  
第三滑走路等の検討開始

(H27.11.27)  
第三滑走路については、B滑走路の南側へ整備する案2をB滑走路については、北側に延伸する案を今後の議論のたたき台とし、調査・検討を進めていくこと等を確認。

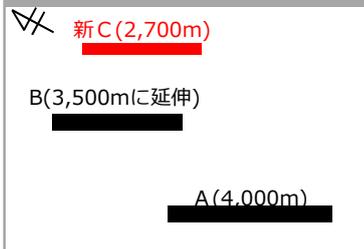
- (H28.3.29)
- 地元から国・空港会社に対し、深夜早朝を含めた新たな騒音コンターや環境対策等を早期に提示するよう要請。
  - 地域からの要望を受け、国・空港会社は、速やかに調査・検討を進めること等を確認。

※国、千葉県、空港周辺9市町、空港会社による協議会

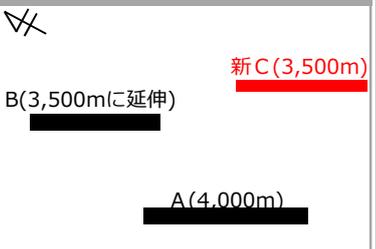
## 現在の成田空港の滑走路配置図



案1: B滑走路と平行する滑走路を増設する案



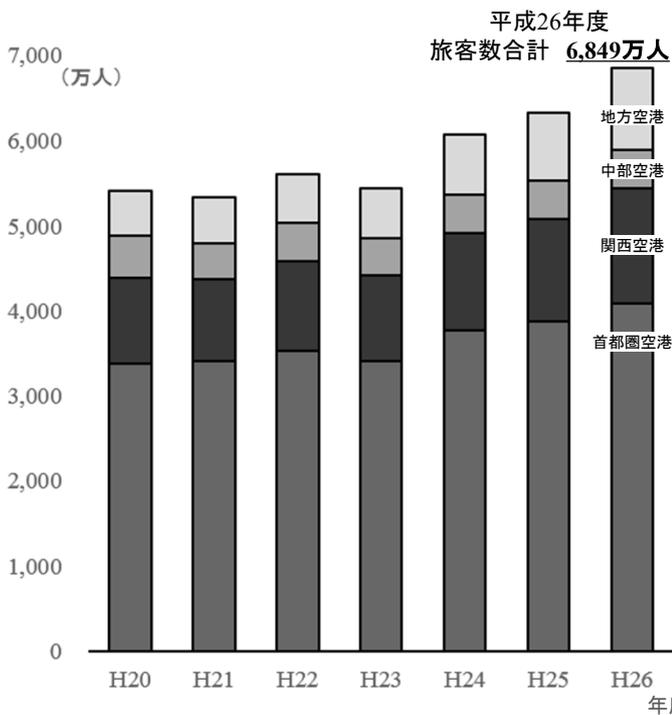
案2: 新滑走路の位置を南側へずらす案



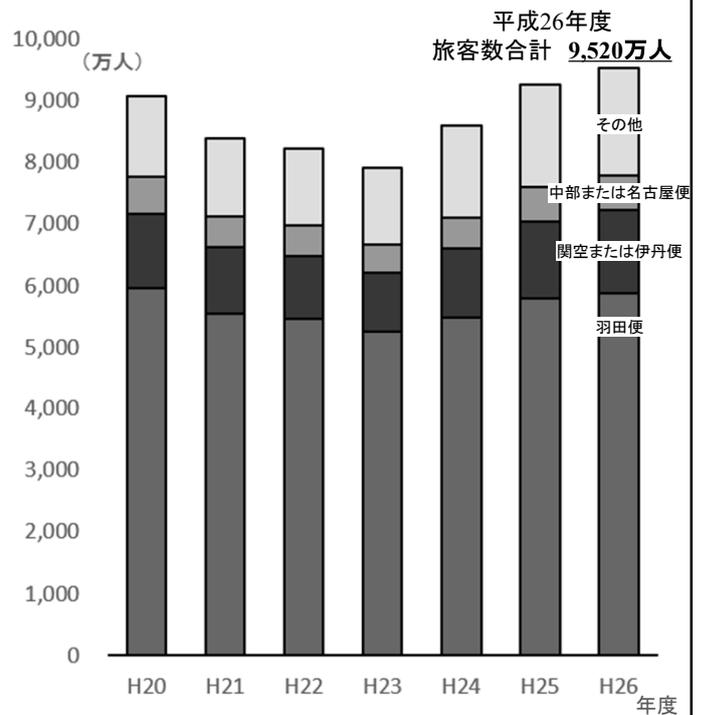
※第三滑走路の配置案 (平成26年7月「首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめ」)

# 航空旅客輸送の動向

## 国際航空

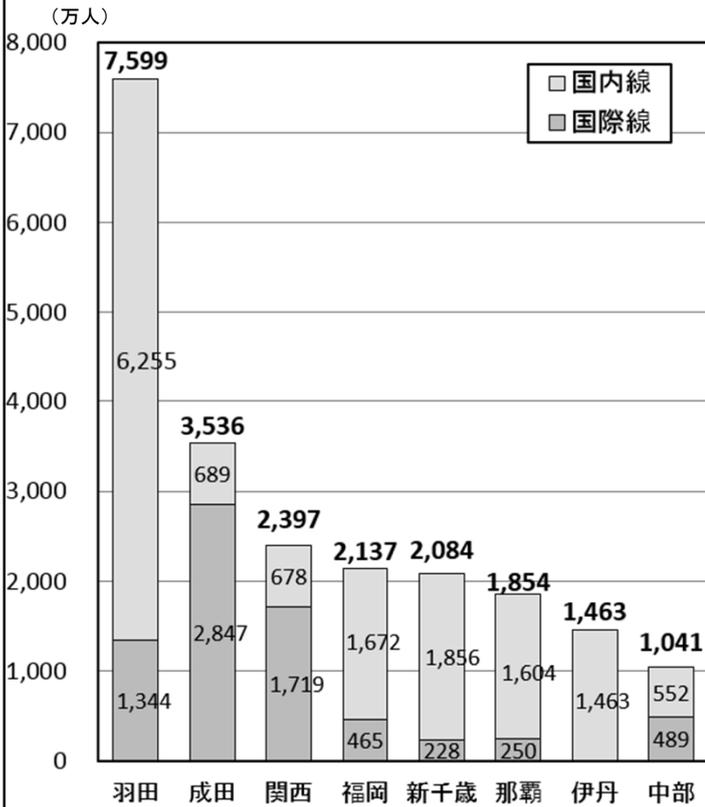


## 国内航空

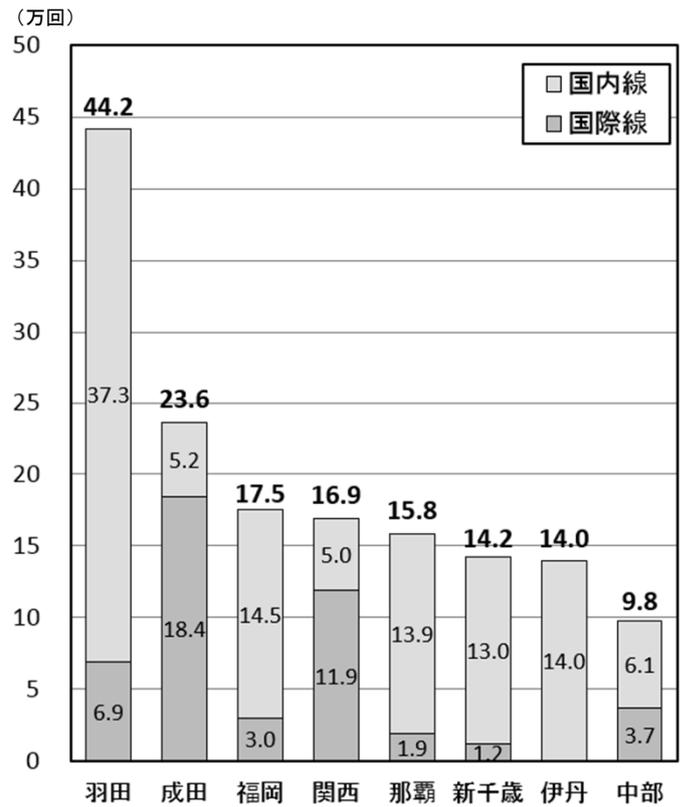


## 国内主要空港の利用状況(平成27年度)

### 乗降客数



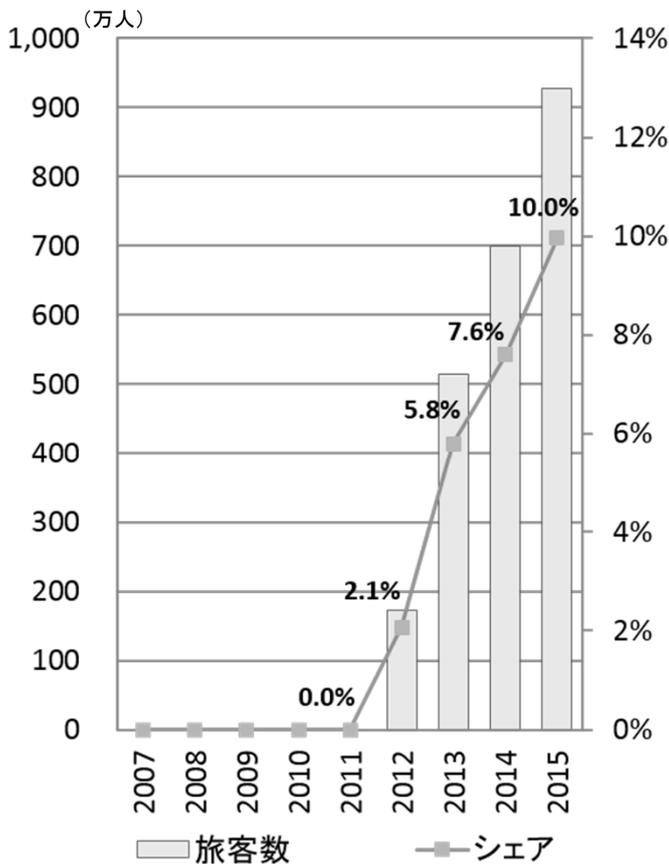
### 発着回数



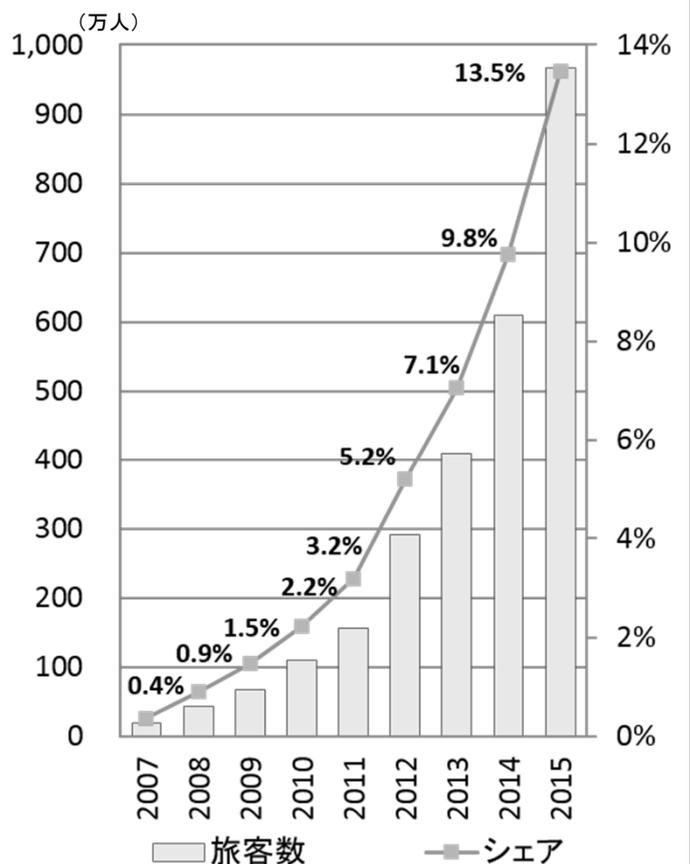
出典: 空港管理状況調査(国土交通省航空局)  
※発着回数は着陸回数の2倍とした。

## LCC旅客者数の推移(平成27年度)

### 国内線

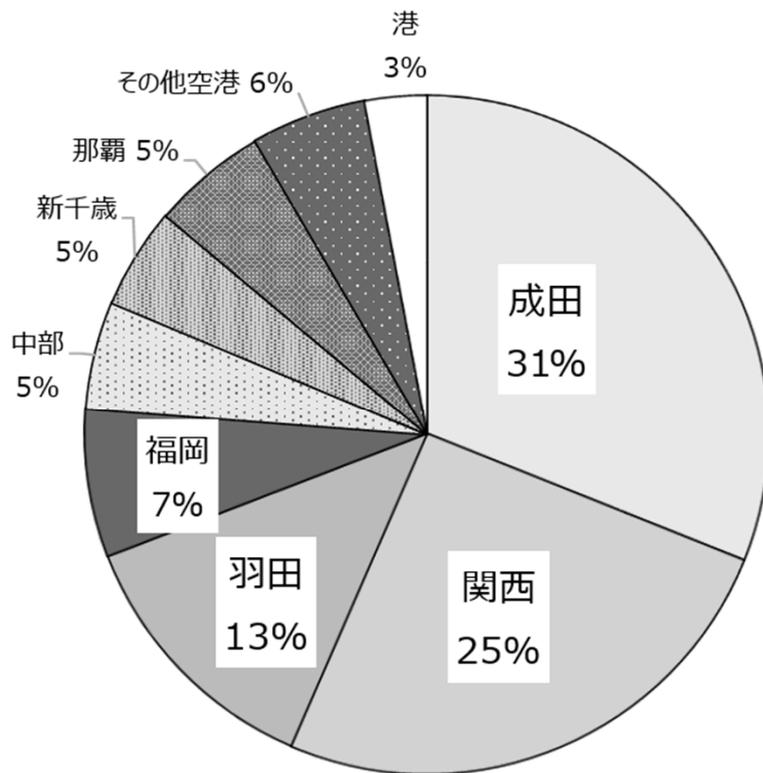


### 国際線



出典: 国土交通省航空局作成

## 入国外国人空港等別割合(平成27年度)



(注) 日本政府観光局(JNTO)公表の訪日外客数は、国籍に基づく法務省の出入国管理統計による外国人正規入国者から、日本を主たる居住国とする永住者等の外国人を除き、これに外国人一時上陸客等を加えた入国外国人旅行者のことである。駐在員やその家族、留学生等の入国者・再入国者は訪日外客に含まれる。なお、上記の訪日外客数には乗員上陸数は含まれない。

## 地方空港における国際航空ネットワークの展開

2011年から2016年の地方空港における定期国際旅客便の増加  
485便→814便(約7割増加)

空港名: 2011年→2016年  
新千歳空港: 9都市49便→13都市109便  
福岡空港: 18都市185便→21都市323便  
那覇空港: 4都市30便→9都市151便

### 新千歳空港(13都市109便)

バンコク: 7便 北京: 5便 釜山: 6便  
天津: 2便 グアム: 2便 香港: 10便  
ホノルル: 3便 ソウル: 28便  
上海: 10便 高雄: 5便 台北: 25便  
クアラルンプール: 4便  
ユジノサハリンスク: 2便

2016年夏期当初の定期旅客便数。(時刻表をもとに航空局作成)  
便数は週当たりの往復便数。就航都市数には経由地も含む。

### 広島空港(7都市31便)

ソウル: 5便 大連・北京: 5便  
台北: 9便 上海・成都: 7便  
香港: 5便

### 大分空港

ソウル: 4便

### 福岡空港(21都市323便)

バンコク: 7便 釜山: 49便 グアム: 7便  
香港: 21便 ホノルル: 5便 ソウル: 91便  
上海: 38便 高雄: 5便 台北: 35便  
シンガポール: 7便 ハノイ: 2便 ホーチミン: 2便  
マニラ: 10便 広州: 2便 マカオ: 4便  
上海・武漢: 7便 バンコク・シンガポール: 7便  
青島・北京: 7便 大連・北京: 7便 台北・香港: 7便  
南京・成都: 3便

### 佐賀空港(2都市6便)

ソウル: 3便 上海: 3便

### 長崎空港

上海: 2便

### 熊本空港(3都市8便)

香港: 2便 ソウル: 3便 高雄: 3便

### 新潟空港(3都市10便)

ハルビン: 3便 ソウル: 5便  
上海: 2便

### 小松空港(3都市12便)

ソウル: 3便 上海: 4便 台北: 5便

### 米子空港

ソウル: 3便

### 高松空港(3都市13便)

ソウル: 3便 上海: 4便 台北: 6便

### 松山空港(2都市5便)

ソウル: 3便 上海: 2便

### 宮崎空港(3都市8便)

ソウル: 3便 台北: 3便 香港: 2便

### 鹿児島空港(4都市12便)

ソウル: 3便 上海: 2便 香港: 3便 台北: 4便

### 旭川空港(3都市10便)

台北: 4便 上海: 3便 北京: 3便

### 函館空港(4都市16便)

天津: 2便 台北: 10便  
北京: 2便 杭州: 2便

### 青森空港

ソウル: 3便

### 仙台空港(5都市10便)

上海・北京: 2便 グアム: 2便 ソウル: 4便 台北: 2便

### 富山空港(4都市11便)

ソウル: 3便 上海: 2便  
台北: 4便 大連: 2便

### 茨城空港(6都市19便)

上海: 8便 台北: 4便 杭州: 3便  
深圳: 2便 揚州・成都: 2便

### 静岡空港(9都市26便)

杭州: 4便 南京: 2便 寧波: 2便 ソウル: 3便  
上海・武漢: 7便 台北: 4便 天津: 2便 温州: 2便

### 岡山空港(3都市20便)

香港: 7便 ソウル: 6便 上海: 7便

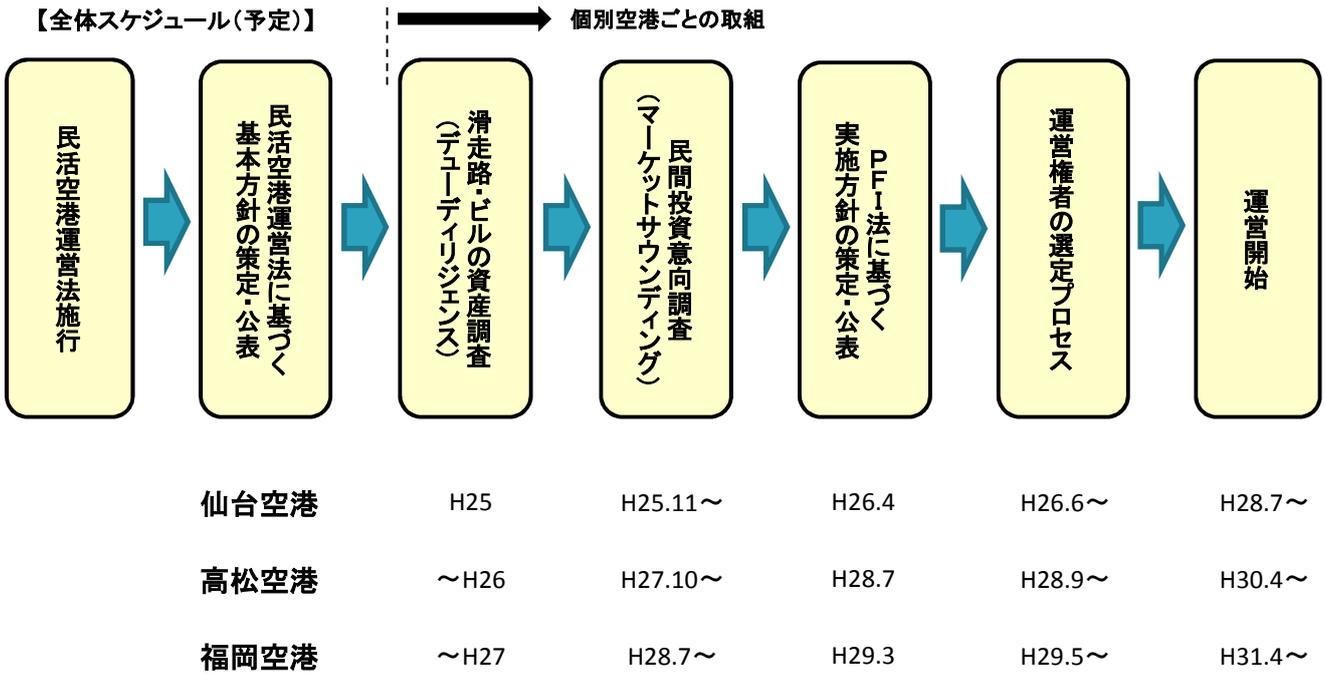
### 那覇空港(9都市151便)

北京: 4便 釜山: 3便 香港: 24便  
ソウル: 40便 上海: 21便 台中: 2便  
杭州: 4便 台北: 49便 天津: 4便

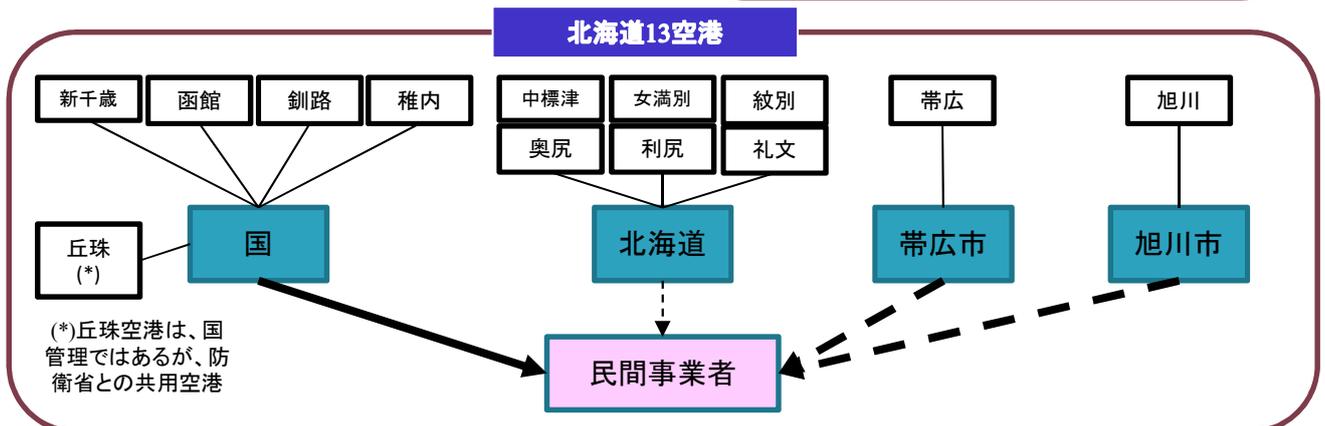
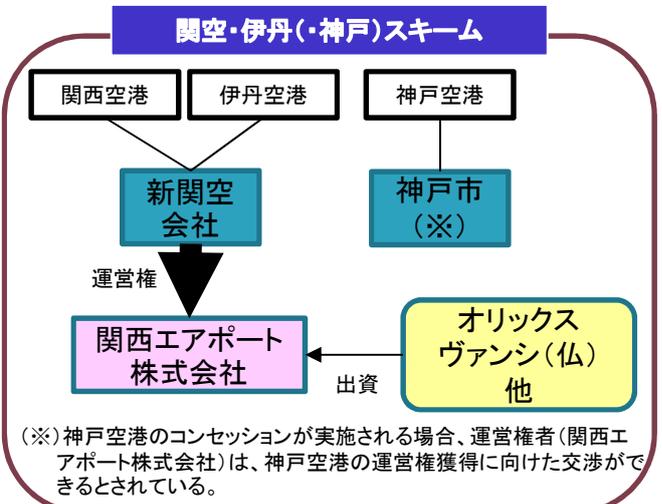
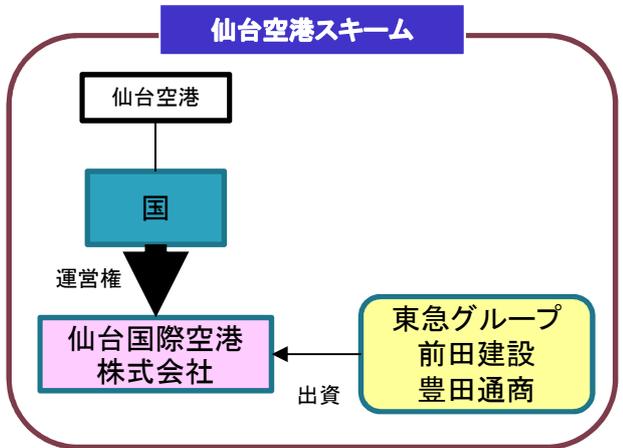
### 新石垣空港

台北: 2便

国管理空港の運営委託(コンセッション)に関する検討状況



運営委託(コンセッション)のスキーム





# 離島航空路維持対策

## 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、生活交通確保維持改善計画を策定
- 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  
最も日常拠点性を有する路線に準ずる路線については、島民運賃割引の補助対象とできるよう要件を緩和

## 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 6 t 以下（アイランド等） 一般路線の 1 / 16〕
- 〔航行援助施設利用料 15 t 未満（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 50 t 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

最大離陸重量 15 t ～20 t 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

## 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  
1 kℓ = 26,000円 → 19,500円  
※特例措置の期間（平成26年度～平成28年度）：1 kℓ = 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  
1 kℓ = 26,000円 → 13,000円  
※特例措置の期間（平成26年度～平成28年度）：1 kℓ = 9,000円に軽減  
※沖縄路線の適用対象には、沖縄県の区域内を結ぶ全路線も含む。

## 6. 固定資産税の軽減

- 最大離陸重量 30 t ～70 t（B737等） 取得後3年間 1 / 3  
その後3年間 2 / 3 に軽減
- 最大離陸重量 30 t 未満（DHC-8-400等） 永久に 1 / 4

# 空港分布図

	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、香取、種子島、屋久島、奄美、喜界、徳之島、沖永良部、与論、栗国、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、コミュニティ空港等)		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、阿南、大分県央、天草 (★:計6空港)
合計(97)	4	28	65

