

4. 空港の整備・運営と航空路について

我が国の空港整備の概要

大都市圏拠点空港の整備：H15年度2,154億円（H14年度：1,895億円）

- 大都市圏拠点空港への投資の重点化を推進。
- 成田、関空、中部は、今後の国際航空需要に向けて、着実な整備が必要。
- 羽田の容量制約が国内ネットワークのボトルネック。再拡張が急務。

羽田

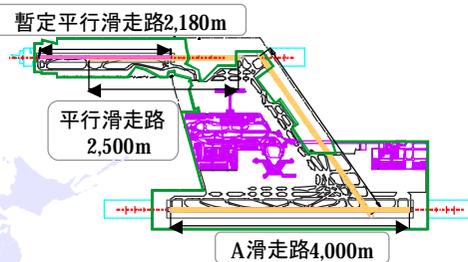
- ・ 着工準備調査の実施(15億円)
- ・ 再拡張事業のあり方について関係者で協議



大都市圏の空港容量の確保
国際拠点としての機能強化

成田

- ・ 平行滑走路(2,500m)等の整備
- ・ 平成16年度に国全額出資の特殊会社化



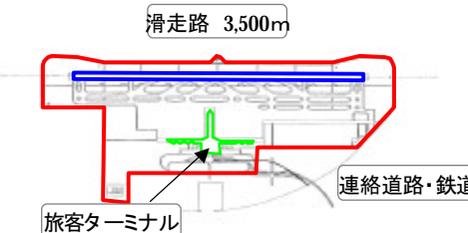
関空

- ・ 2期事業の推進(425億円)
- ・ 安定的な経営基盤の確立(補給金(90億円)の創設等)



中部

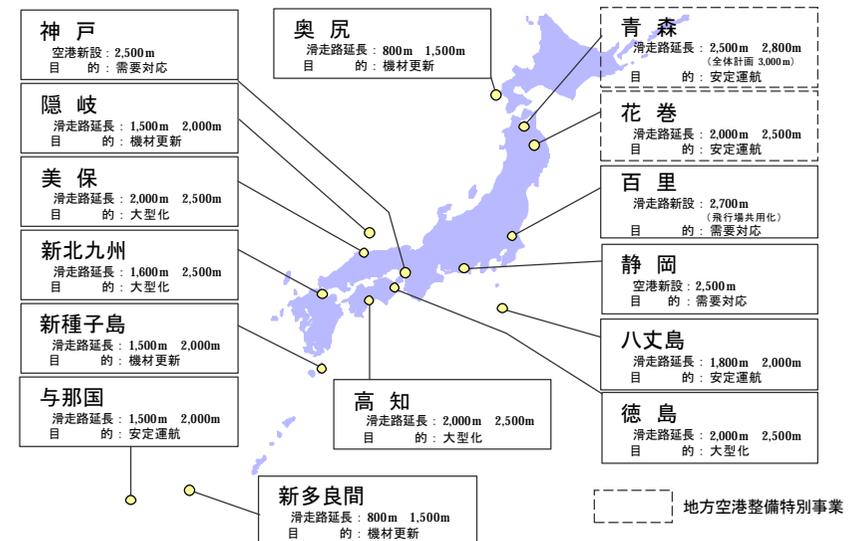
- ・ 2005年の開港を目指して着実に整備を推進



一般空港等の整備：H15年度 470億円（H14年度：676億円）

- 一般空港の配置的側面からみた整備は概成。
- 地方空港新設については離島を除き抑制、継続事業のみを実施。
- 従来の量的拡大から就航率向上、アクセス利便向上等の質的充実に重点を移行。

- 平成15年度予算では、継続事業として、以下の箇所において滑走路新設・延長事業を実施。



羽田再拡張事業の必要性

羽田の容量は既に満杯

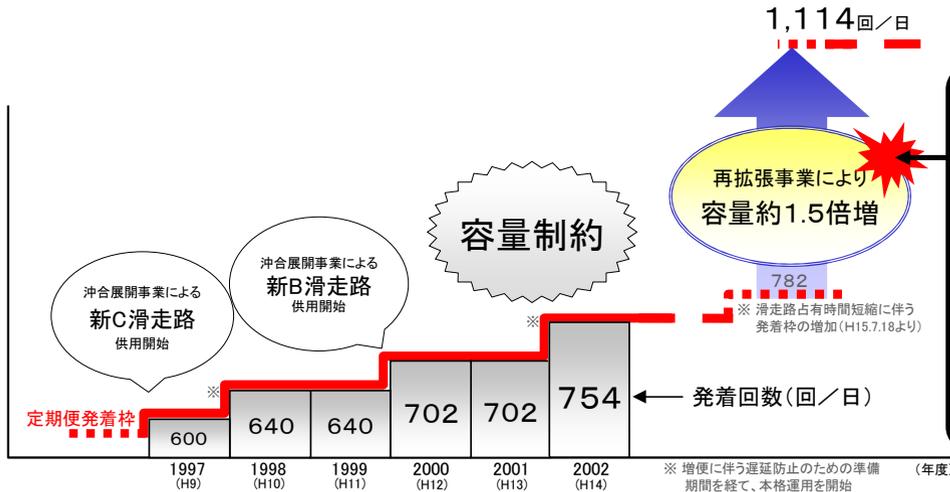
- × 現状のままでは、新たな増便が不可能
- × 利便性の高い多頻度運航に制約
- × 適正な航空会社間の競争促進に制約

羽田は国内航空のボトルネック

羽田再拡張事業により
国内航空のボトルネック解消

◀ 再拡張事業の意義 ▶

- 発着容量の制約の解消
- 多様な路線網の形成・多頻度化による利用者利便の向上
- 航空市場における真の競争を行わせるための環境整備
- 都市の国際競争力強化(都市再生)
- 地域交流の促進、地域経済の活性化



課題 = 財源問題

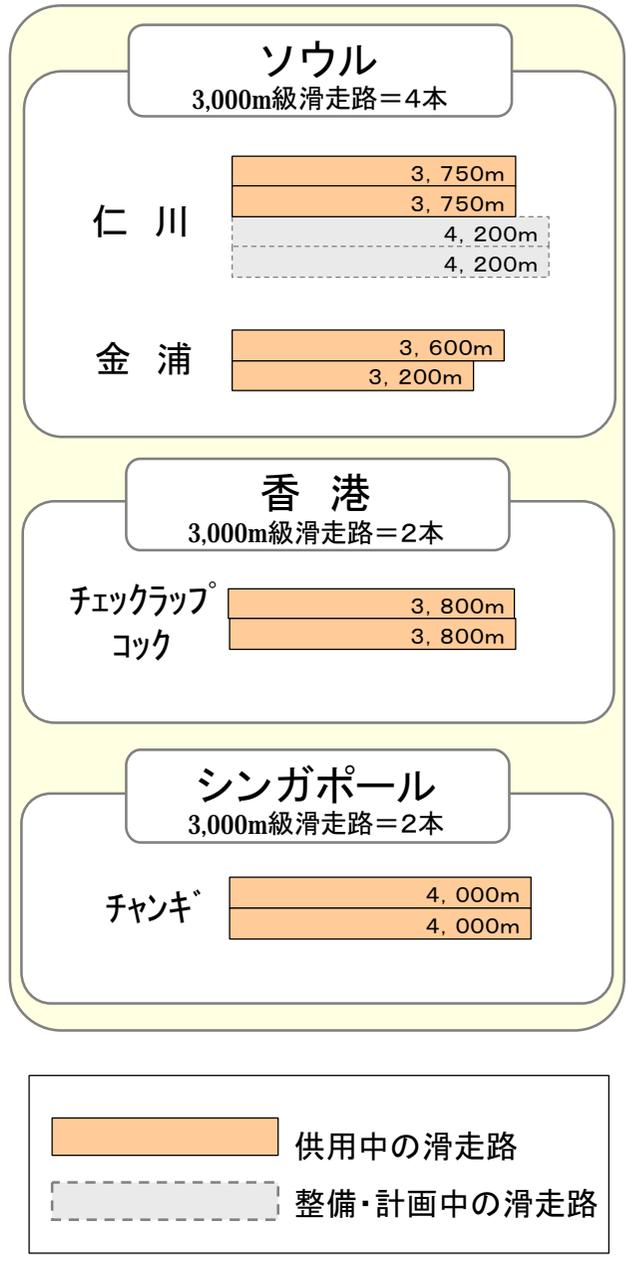
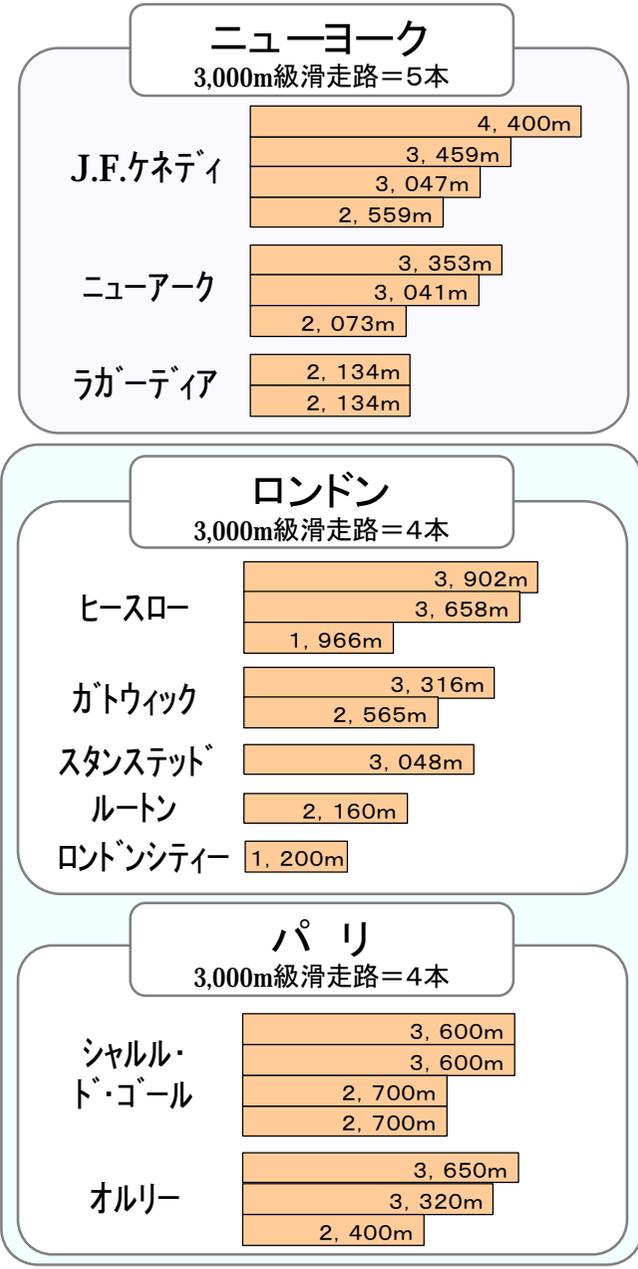
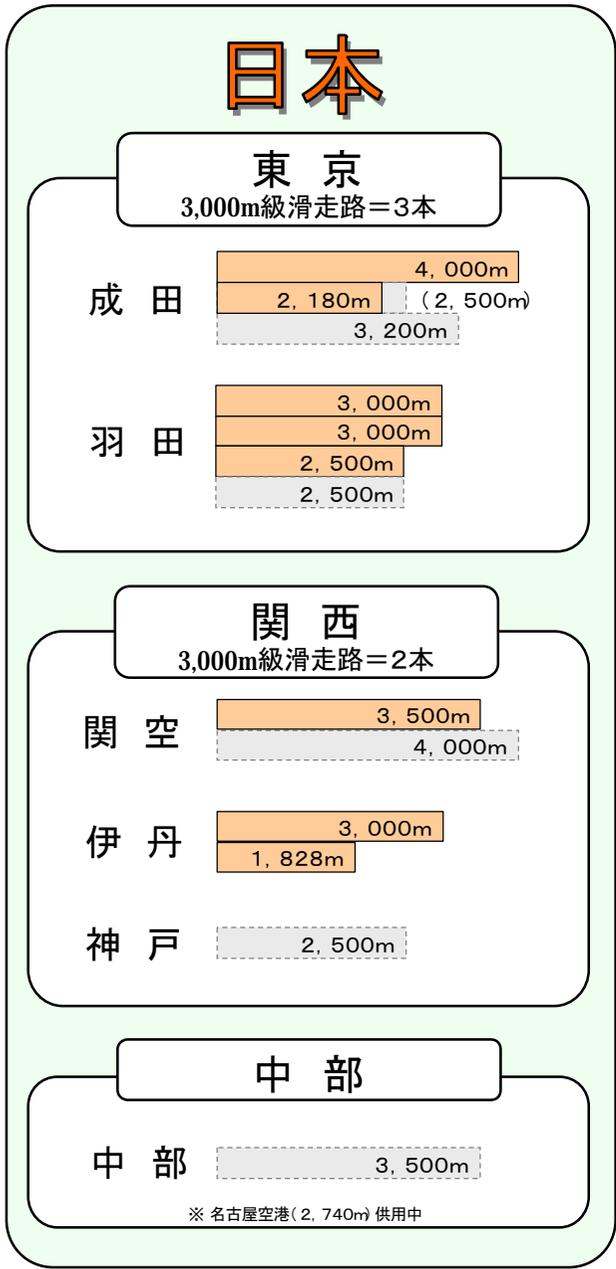
- ・厳しい空整特会の財務状況
- ・多額の借入金による整備は、将来の利用者負担(=着陸料負担)の増加につながる
…現在、空整特会は沖合展開時の借入金償還のために、毎年約1千億円を計上

- 公的負担の増額が必要不可欠
- 一般財源の拡充と地方の協力が課題

諸外国の空港整備における公的負担の割合

シンガポール	100%
香港	60%
中国	45%
成田	20%

我が国と世界の主要都市圏における滑走路の整備状況



出典)「エアポートハンドブック2002」((財)関西空港調査会 編集、(株)月刊同友社 発行)等により航空局作成

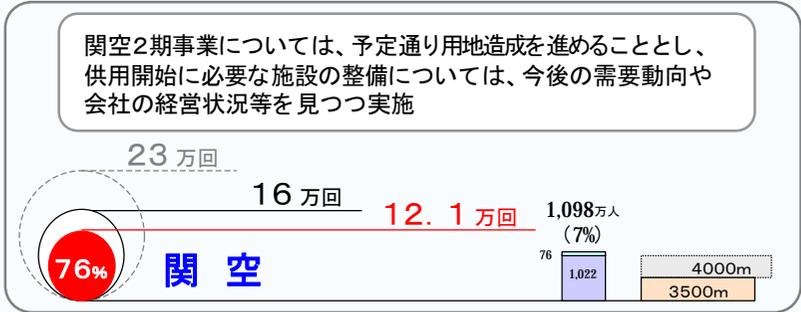
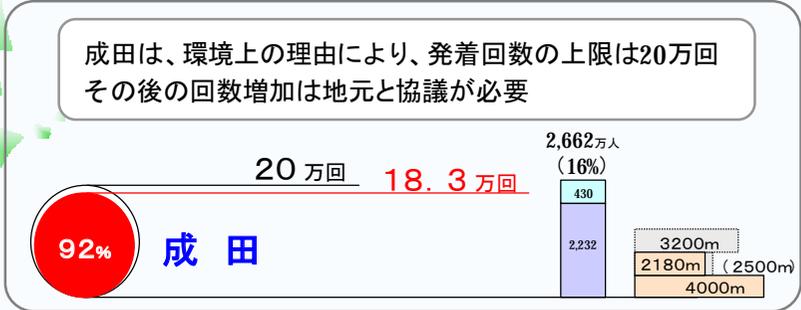
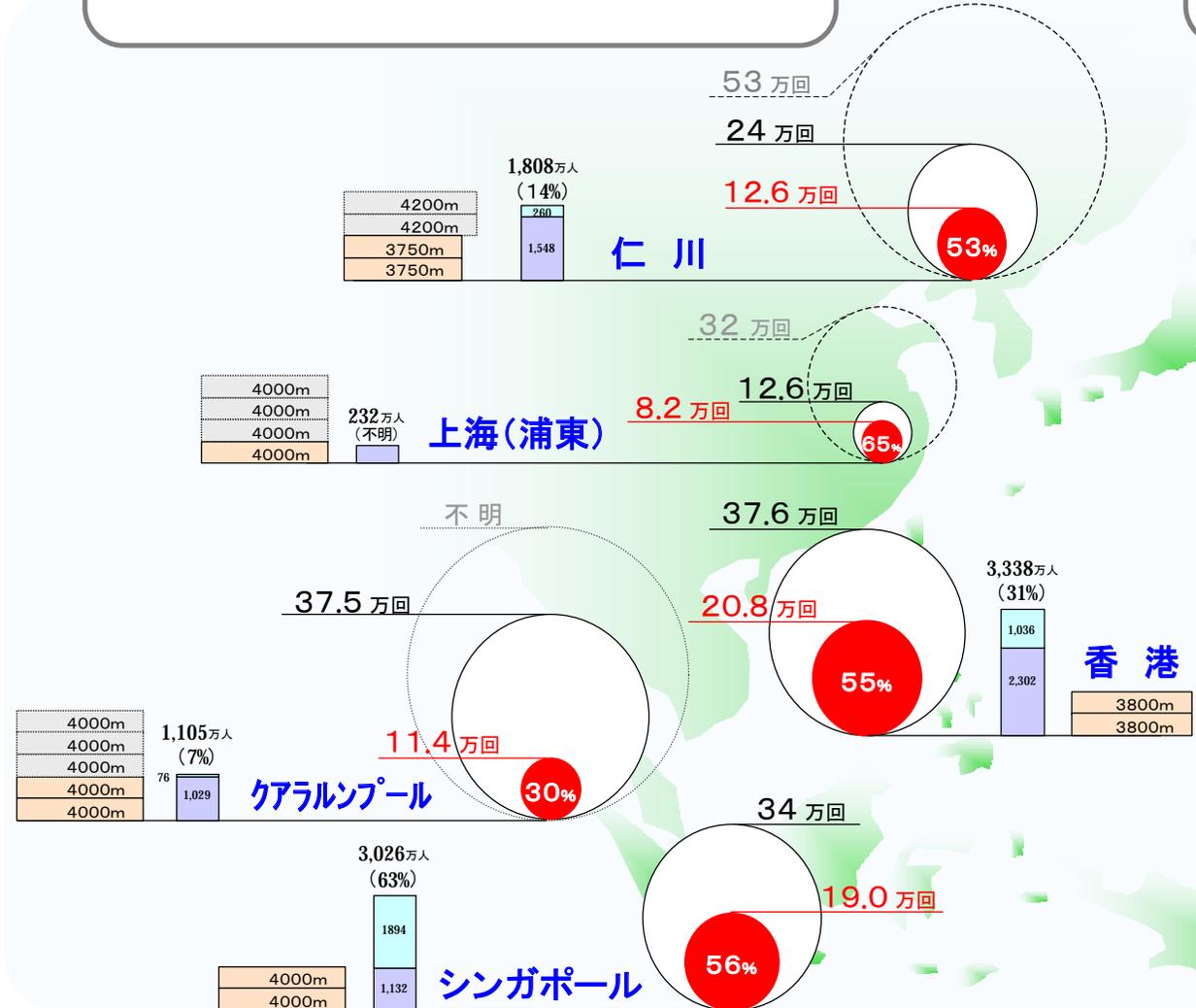
アジア各国における大都市圏拠点空港の整備状況

他のアジア諸国

安い整備コストと国の大規模投資により巨大空港を整備

我が国

地理的な要因から高い整備コストがかかる中、国の財政状況を勘案しつつ、我が国の航空需要に対応した空港を適切に整備



凡例

全体計画完成時の年間処理能力 (国際線旅客数 (トランジット割合))

年間処理能力

総発着回数

利用状況 (%)

利用状況 = 年間処理能力に対する発着回数の割合 (%)

乗継客

乗降客

滑走路

計画中

供用

※ 国土交通省、ICAO、ACI、各空港HP及び各国政府観光機関等の資料に基づき航空局作成。

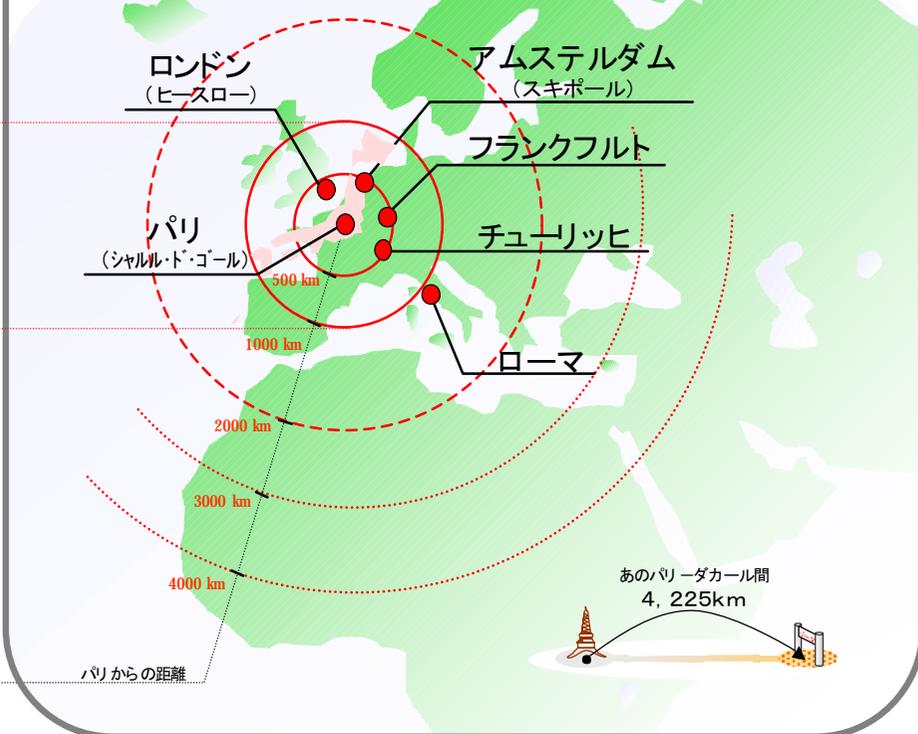
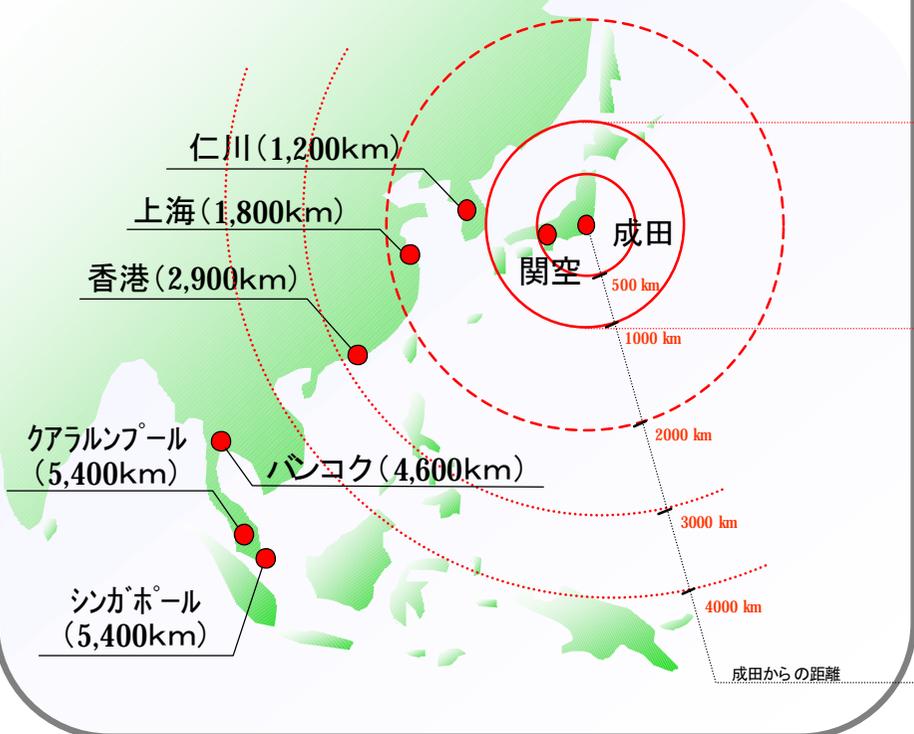
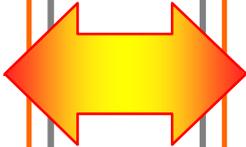
アジアとヨーロッパにおける拠点空港の位置関係

アジア

ヨーロッパ

我が国の国際航空需要(太平洋線、欧州線、アジア線中心)、航空機材の航続距離の長距離化等からハブ競争は生じにくい

半径約1,000km圏内に主要空港が集中する
ヨーロッパは大西洋線を中心にゲートウェイ空港の地位を各空港が競争



※ ICAO「TRAFFIC BY FLIGHT STAGE」より航空局作成

航空路における安全の確保と容量の拡大 (航空管制の充実)

増大する航空需要により 上空の混雑も深刻化

最も混雑が顕著である北太平洋ルート(日本と北米間を結ぶ複数の航空路)において、
 現在、日本を出発し当該ルートを飛行する国際線航空機のうち、約35%が希望する高度で飛行できない状況
 当該ルートの交通量は、2015年には現在の約2倍に増加するとの予測

航空輸送の増大、多頻度化に対応するため、空港整備とともに、 空の路」である航空路の安全確保と容量拡大

空域・航空路の再編

航空交通量の増大等に対応するため、
 柔軟な空域運用・円滑な交通流を形成

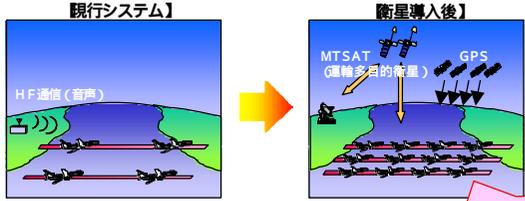
航空交通管理(ATM)センターの整備
 空港整備に合わせた段階的な航空路の再編
 国内空域における短縮垂直間隔の導入
 米軍、自衛隊の使用状況を勘案した民間航空に必要な空域の確保(横田・百里空域等)



次世代航空保安システムの導入

衛星を活用した通信、航法、監視機能の強化により、安全性を確保しつつ、
 洋上空域における管制間隔を短縮

洋上管制間隔	導入前	導入後
縦間隔 	120海里	短縮 30海里
横間隔 	50海里	短縮 30海里



ルート上の処理容量が
 約3倍に



