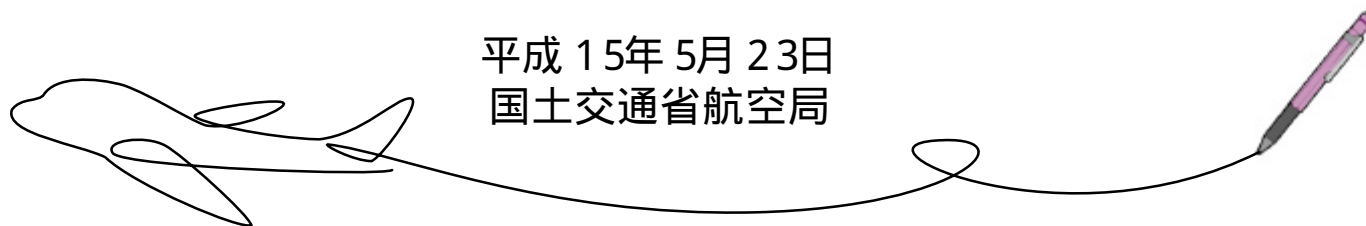


# 我が国の航空の現状と課題について

## < 参考資料集 >

平成 15年 5月 23日  
国土交通省航空局



空港配置図	.....	1
成田空港	.....	2
羽田空港	.....	3
関西国際空港	.....	4
中部圏における空港整備	.....	5
空港整備の財源スキーム	.....	6
国際空港の利用料金	.....	7
国内空港の着陸料	.....	8
航空需要予測	.....	9
今期通常国会における航空局提出法案の概要及び審議状況	.....	10

# 空港配置図

全国で94の空港 (公共用) が供用

我が国の航空ネットワークを支えている

第一種空港	4
第二種(A)空港	20
第二種(B)空港	5
第三種空港	51
その他飛行場 (供用中の空港数)	14



# 成田空港

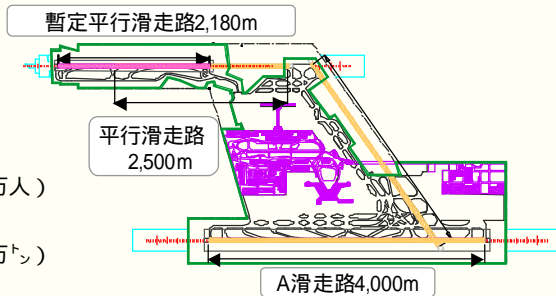
## 現 状

### 設置管理者

新東京国際空港公団  
(国が100%出資の公団)

### 平成13年度実績

旅客数 2,489 万人  
(国際: 2,422万人、国内: 67万人)  
貨物量 161.2 万ト  
(国際: 160.4万ト、国内: 0.8万ト)  
発着回数 12.9 万回



### 暫定平行滑走路 (2,180m) 供用開始

#### 発着枠の増加

(13.5万回 20万回 (1.5倍)に増加)

国内線枠の大幅増 (5千2万回/年)により、国際線・国内線の乗継利便が向上

[平成14年度上期の国内線発着回数 = 5.4千回 (155%増)]

#### 平成14年度上期 (4~9月)実績 (対13年比)

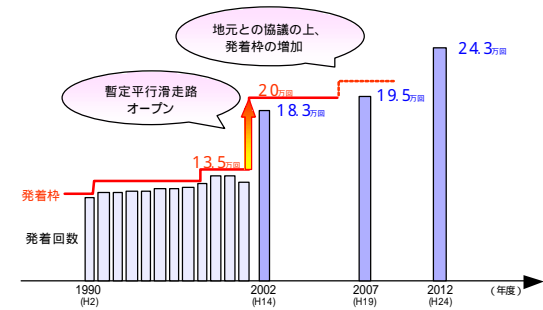
発着回数 : 31%増加  
旅客数 : 12%増加  
貨物 : 24%増加

## 喫緊の課題

現在、空港容量をほぼ一杯に使用。現状のままでは、数年内に容量が一杯になることが予想される。また、暫定滑走路の誘導路構造、上空の混雑等により、恒常的に遅延が発生するなど、運航上の諸制約が既に発生。

今後、我が国が世界的な国家間競争を行っていく中で重要な役割を担う成田空港においては、我が国の国際競争力を向上させるための方策が必要。空港利用に係るトータルコストの軽減、利用者サービスの向上が必要。

発着回数の実績及び将来予測



## 空港機能向上

### 平行滑走路 (2,500m) 等の早期整備

需要の増大に対し、機材の大型化等による対応が可能

	2,180m (暫定平行滑走路)	2,500m
使用機材	B767等の中型機中心	B747も含めた全供用機材
就航路線	離陸: アジア等の近距離中心 着陸: 米国、欧州も可能	近距離中心に、米西海岸 (B747ならハワイ) くらいまで離陸可能

### 地元との協議による更なる発着枠の拡大

## 民営化

経営の一層の効率化

利用者利便の向上

会社の業務運営の自由度が向上

新規事業への進出が容易に

完全民営化に向けて、平成16年度に全額国出資の特殊会社化

## アクセス強化

### 成田新高速鉄道の整備によるアクセス改善

都心からの所要時間を大幅短縮



## 羽田空港

## 現 状

## 国内 (平成13年度)

旅客数 : 5,701万人

貨物量 : 56.2万ト

国内 47空港と接続

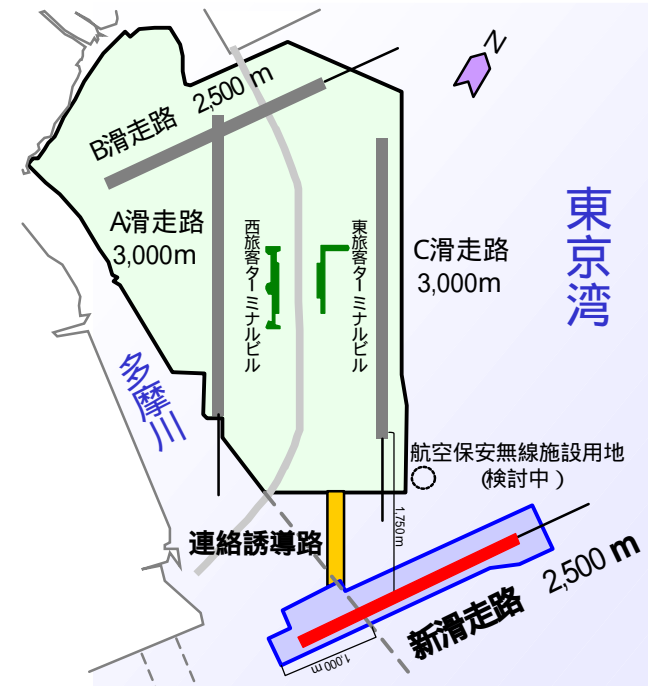


## 国際

深夜早朝時間帯に国際旅客チャーター便を運航

平成14年度 : 712便 (8.3万人)

## 再拡張事業案



## 新設滑走路の位置

現空港の南(C滑走路南端～新設滑走路中心までの距離 1750m)  
B滑走路と平行

滑走路長 2500m

## 滑走路以外の施設(検討中)

連絡誘導路、エプロン、航空保安施設、ターミナル施設、アクセス等

## 処理容量

年間 27.5万回 年間 40.7万回 に増加(約 1.5倍)

## 平成15年度予算

東京国際空港再拡張事業着工準備調査費 15億円

# 関西国際空港

## 現 状

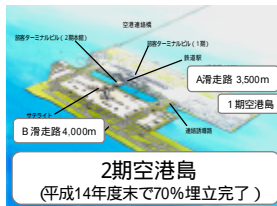
**設置管理者**  
 関西国際空港株式会社(国が2/3出資の特殊会社)  
**平成13年度実績**  
 旅客数 1,875 万人  
 (国際:1,098万人、国内:777万人)  
 貨物量 81.2 万トﾝ  
 (国際:74.8万トﾝ、国内:6.4万トﾝ)  
 発着回数 12.1 万回

国際線 国内線の乗り継ぎを容易とする我が国の国際拠点空港

## 2期事業

**事業スキームの見直しを実施**  
 無利子資金の比率が向上(1/2 → 2/3)し、  
 収支採算性が大幅に改善

- ・平行滑走路供用開始までの事業費を4,500億円(約3割)削減
- ・予定されていた無利子資金は、平行滑走路供用(一部後年度)までに全額抛出



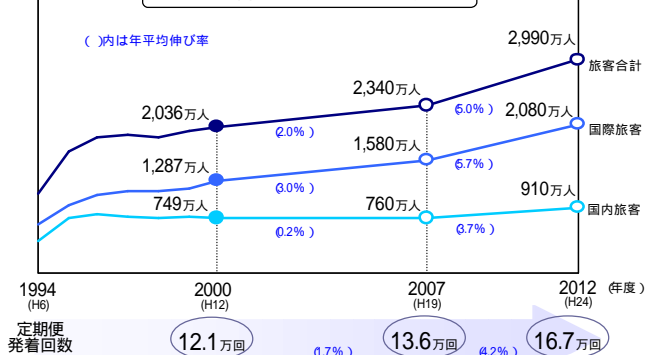
### 平行滑走路供用までの事業費

**用地造成事業費**  
 1兆1,400億円 9,000億円  
 (平行滑走路供用以降継続事業(1,000億円))

**施設整備事業**  
 4,200億円 2,100億円  
 (平行滑走路供用以降、需要に応じて整備(1,000億円))

## 需要予測

航空旅客の実績及び将来予測



## 関空会社の経営状況

営業損益は、開港以来一貫して黒字  
 経常利益は利子負担のため赤字であるが、償却前損益は開港後2年目から黒字  
 積極的に有利子債務を償還

H12、H13年度の2年間で約30億円の経費削減を実施  
 H10~H14年度の5年間で91名の管理運営部門の人員削減を実施

伊丹空港の騒音問題等から環境に配慮して海上空港として建設された経緯等により、巨額の用地造成費等を要し、過大な有利子債務が存在

### 平成13年度の経営状況

営業損益 + 199億円  
 償却前損益 + 182億円  
 経常損益 170億円  
 有利子債務残高 = 約1兆1,700億円  
 (連結ベース)

将来の完全民営化につながる条件整備が必要

## 関空会社の経営改善策

安定的な経営基盤を確立するため、経営改善を進め、有利子債務の確実な償還を期すとともに、当面の資金調達を円滑化を図る措置を実施

### 抜本的な経営改善

… 今後3年間を経営改善集中期間と位置付け、H15.3に経営改善計画を策定、今後着実に実施  
 税等の固定的な部分を除いた運営経費の約30億円削減及び約1割の人員削減  
 民間的経営感覚をより一層強めた「営業」会社へ

### 一層の利用促進

… 自治体・民間と一体となった取り組み

**2期事業については、予定通り用地造成を進めることとし、供用開始に必要な施設の整備については、今後の需要動向や会社の経営状況等を見つつ実施**

### 新たな補給金制度の創設及び政府保証の拡充

- … 仮に需要の伸び率が予測を50%下回った場合においても、確実な債務償還が可能  
 補給金 90億円(平成15年度予算)
- … 会社信用力を補完することにより、当面の資金調達を円滑化  
 5年未満の短期政府保証債 1,749億円(平成15年度予算)

# 中部圏における空港整備

## 名古屋空港の現状

### 設置管理者

国（第二種空港）

### 平成13年度実績

旅客数 1,040 万人  
（国際：396万人、国内：644万人）

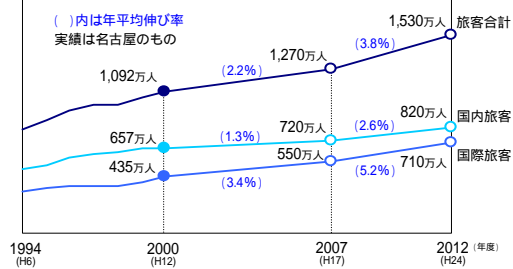
貨物量 16.2 万トﾝ  
（国際：11.4万トﾝ、国内：4.7万トﾝ）

発着回数 11.8 万回

処理能力(約12万回)の限界に達しつつあり、  
 また、空港用地の拡張や利用時間の延長は困難

## 需要予測

### 航空旅客の実績及び将来予測

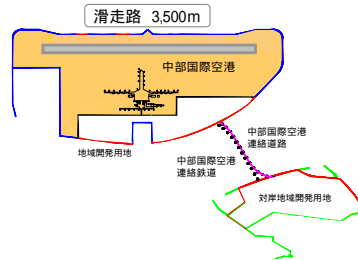


2005年  
 (H17)

## 中部国際空港

設立形態 民間会社(国出資40%の指定法人)  
 会社事業費 7,680億円  
 供用開始予定 2005年(平成17年)

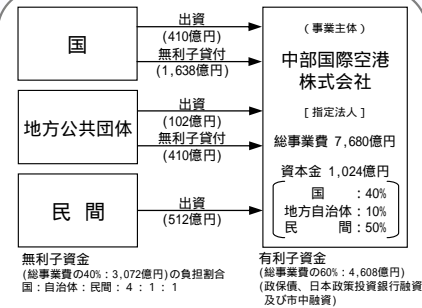
### 【中部国際空港の現況】



平成14年1月 旅客ターミナルビル建設工事中  
 平成15年2月 空港島埋立概成

コスト削減により、総事業費7,680億円は超えない見込み

### 【中部国際空港の事業スキーム】



### 【空港アクセス】

- ・鉄道・・・名鉄常滑線の延伸(名鉄新名古屋駅から特急で30分程度)
- ・道路・・・知多横断道路(空港連絡道路)の整備(名古屋都心から30～40分)

## 中部圏における今後の空港整備の方針

- ・ 中部国際空港供用開始後は、国内・国際定期航空路線はすべて中部国際空港に一元化
- ・ 空港整備法上の第二種空港としての現名古屋空港は廃止

➡ 現名古屋空港は、愛知県が管理する空港としてゼネラルアビエーションを扱う空港に

# 空港整備の財源スキーム

国際拠点空港

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

出資金の割合 国 地方 民間 = 4:1:5

その他の空港

第一種空港	羽田、伊丹	⇒	国 100%			
第二種 (A) 空港	新千歳、福岡、那覇 等 21空港	⇒	国 67% 2/3		地方 33% 1/3	
第二種 (B) 空港	秋田、山口宇部 等 5空港	⇒	国 55%		地方 45%	
第三種空港	青森、岡山 等 56空港	⇒	国 50%		地方 50%	

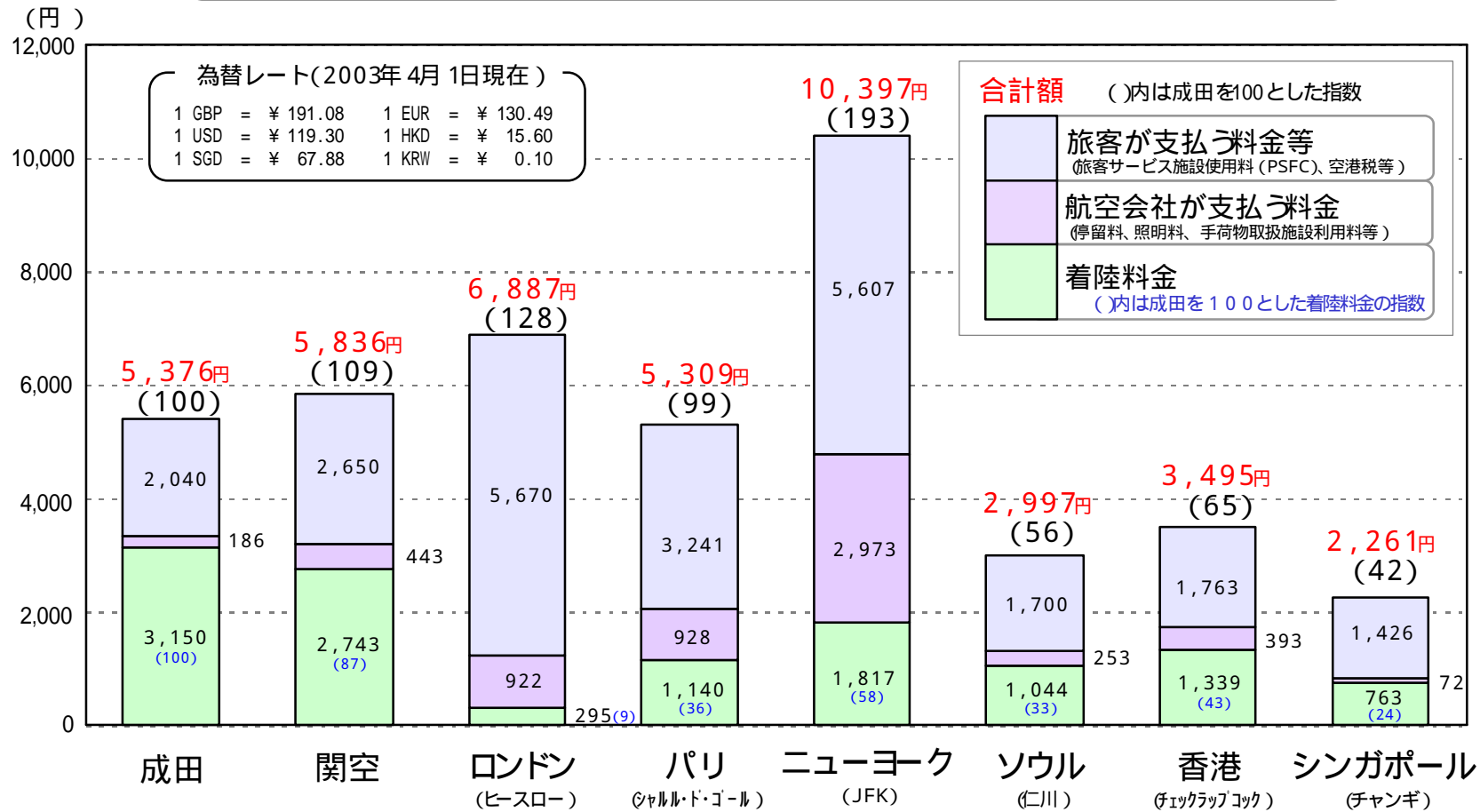


# 国際空港の利用料金

～ 国際線旅客 1人当たりの空港利用料金 ～

**我が国の空港は、着陸料は諸外国と比較すると高いが、1人当たりの空港利用料金で見ると欧米並み。**

世界主要空港の空港利用料金比較 (国際線 : 1人当たり)



対象機材 : B747-400 (最大離陸重量 395t 提供座席 430席のうち搭乗者数 301人 (L/F 70%)、3時間停留  
IATA AIRPORT & AIR NAVIGATION CHARGES MANUAL に基づき作成

# 国内空港の着陸料

## 着陸料見直しの主な経緯

### 1. 平成11年4月

2種A・共用空港における着陸料を2/3に引き下げ  
 ・需給調整規制の撤廃に際しての航空ネットワークの維持・拡充  
 (約180億円の軽減)

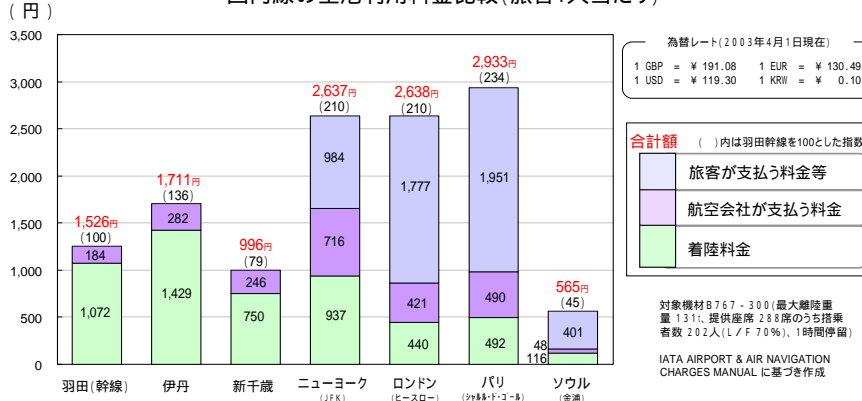
### 2. 平成13年4月

羽田空港における地方路線の着陸料を2/3に引き下げ  
 (1.と併せ、平成14年度限り)  
 (1.と併せ、約280億円の軽減)

### 3. 平成15年4月

着陸料軽減措置を政策効果に即したメリハリをつけ延長  
 (平成15年度限り)  
 (約230億円の軽減)

国内線の空港利用料金比較 (旅客1人当たり)



## 平成15年度着陸料について

伊丹空港における着陸料の適正化  
 ネットワークの維持・拡充等のための  
 軽減措置(平成15年度1年間限り)

### 着陸料軽減措置の体系

		到着		
		1種		2種A・共用
出発	1種 (羽田・関空・成田・伊丹)	羽田	伊丹	
		2種A・共用	軽減なし	4/3
	非幹線	9/10 3/4 7/10	4/3	
	2種B・3種			1/2

路線	軽減率
小松、広島、高松、松山、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島	9/10
釧路、函館、三沢、米子、高知、徳島、北九州	3/4
旭川、帯広、女満別、青森、秋田、庄内、富山、岡山、鳥取、出雲、山口宇部	7/10
上記以外の空港(1種空港、新千歳、福岡、那覇及び離島を除く。)	1/2

羽田空港の深夜早期路線については、羽田空港に朝(午前8時29分以前)に到着する便の羽田空港の着陸料及び羽田空港を夜(午後8時30分以降)に出発する便の国管理の相手空港の着陸料を1/2に軽減している。

沖縄特別及び離島特別の対象路線については、平成9年7月1日から平成19年3月31日まで着陸料を1/6に軽減している。

# 航空需要予測

## 前回の需要予測モデルの問題点

- × 海外の経済状況の変化を反映できない
- × 近隣空港や鉄道以外の交通機関の影響を考慮できない
- × 人口や航空路線の便数、空港アクセスの利便性が需要に与える影響を考慮できない等

## 需要予測モデルの精度向上

(参考)  
前回の予測に対する実績値  
国内 :100% 国際 96%

## 主な改善点

海外の経済成長率を勘案できるモデルを構築、グローバル化の急速な進展に対応  
近隣空港の影響や、鉄道のほか自動車、高速バス等との競合関係を考慮  
人口や航空路線の便数等の利便性の変化に伴う影響を考慮  
地域区分を細分化し、予測精度を向上

前提条件等の変化があった場合、当然、必要な見直しを実施

GDP、人口等は  
国交省で統一

パブリックコメント  
の実施

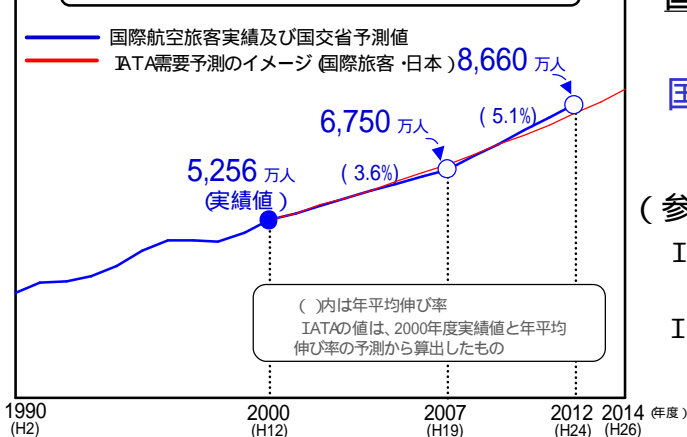
学識経験者委員会  
によるモデル構築 検証

## 透明性の確保

- ・インターネット等により広く一般に資料を公開
- ・広く国民の意見を反映させるため、パブリックコメントを実施

## 予測結果の公表

### 我が国の国際航空旅客需要予測



### 国際航空旅客需要の年平均伸び率

国土交通省 : 2000 - 2007 3.6%  
2007 - 2012 5.1%

(参考)

IATA : 1999 - 2014 4.0% (日本)  
5.7% (アジア太平洋)

ICAO : 1999 - 2010 5.0% (全世界)

IATA 「ASIA-PACIFIC AIR TRANSPORT FORECAST 1985-2014」  
ICAO 「OUTLOOK FOR AIR TRANSPORT TO THE YEAR 2010」より

### 国際拠点空港の需要予測結果

国際線旅客	2000年度 (実績)	2007年度	2012年度
成田	2,921万人	4,060万人 (4.8%)	5,210万人 (5.1%)
関空	1,287万人	1,580万人 (3.0%)	2,080万人 (5.7%)
中部 (2005年開港予定)	453万人 (名古屋の実績)	550万人 (3.4%)	710万人 (5.2%)

( )内は、2000 - 2007及び2007 - 2012の平均伸び率

## 今期通常国会における航空局提出法案の概要及び審議状況

### 空港整備法の一部を改正する法律（法律第42号）

#### 【概要】

- ・空港の機能の向上の観点から、空港の高質化に資する照明施設等（航空灯火、無線施設用地等）を空港の基本的な施設として位置づけることとした。
- ・国と地方の役割・費用負担の見直しの一環として、地方公共団体が管理する空港において、標準的な性能を上回る照明施設等を地方公共団体が地方単独事業で整備できることとした。（国は、40%の補助が可能。）

#### 【審議状況】

平成15年2月4日 国会提出  
 5月9日 成立  
 5月16日 公布・施行

### 成田国際空港株式会社法案（閣法第86号）

#### 【概要】

- ・新東京国際空港公団（公団）を解散し、全額国出資の特殊会社である成田国際空港株式会社（仮称。以下「会社」）を設立する。
- ・会社は国土交通大臣が定める基本計画に従って、空港の設置及び管理等を行うこととし、国土交通大臣が監督命令を発することができることとする。
- ・環境対策・共生策を会社の事業として明記し、国土交通大臣が監督命令を発することができることとする。
- ・公団と比べ会社の業務運営の自由度を高めることとし、新規事業に容易に進出できることとする。

#### 【審議状況】

平成15年3月11日 国会提出  
 5月22日 衆議院通過

### 航空法の一部を改正する法律案（閣法第87号）

#### 【概要】

- ・最近における機内における安全阻害行為等（いわゆる機内迷惑行為）の急増に対応するため、機内における安全阻害行為等を禁止する。
- ・機長は、トイレでの喫煙等の安全阻害行為等をした者に対し、反復継続して当該行為をしてはならない旨の命令をすることができることとする。なお、当該命令に違反した者は罰金に処することとする。
- ・航空運送事業の許可の要件として、当該許可の申請者自身に加え、その持株会社についても外資規制（議決権の3分の1未満等）を実施する。
- ・その他飛行計画の通報に係る事前通報義務の緩和を行う。

#### 【審議状況】

平成15年3月11日 国会提出  
 衆議院審議中