

大都市圏拠点空港における最近の取組について

羽田空港	.....	1
成田国際空港	.....	3
関西国際空港	.....	4
大阪国際(伊丹)空港	.....	5
中部国際空港	.....	6

羽田空港の発着枠

羽田空港の発着枠の配分の見直し結果

1. 「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」

○ 開催趣旨

平成12年2月施行の航空法改正による規制緩和に際し、羽田空港等の混雑飛行場の使用については、5年ごとに、従前の使用状況に配慮しつつ、発着枠の配分の見直しを行うこととした。

この5年の期限が平成17年2月に到来しようとしていることから、羽田空港の4本目の滑走路の供用開始までの当面の間における羽田空港の利用のあり方に関する本懇談会を開催し、羽田空港の発着枠の配分の見直しについて考え方の整理のための検討を行なう。

開催状況

第1回	平成16年2月20日(金)	航空事業の現状と課題
第2回	平成16年3月25日(木)	関係者からの意見聴取
第3回	平成16年5月14日(金)	各社・各団体の意見の整理及び補足説明
第4回	平成16年6月18日(金)	回収・再配分の方法
第5回	平成16年8月6日(金)	回収・再配分の方法
第6回	平成16年9月7日(火)	報告書案の審議
平成16年9月7日 報告書取り纏め		

2. 羽田空港の発着枠の配分の見直し結果

「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」の報告書を受けて、国土交通省において、羽田空港の発着枠の配分の見直しを行った結果は、以下のとおり。

1. 回収

大手航空会社より、3便以下路線に使用されている発着枠以外の保有枠から定率で40便回収。

JAL ▲22便 ANA ▲18便

2. 再配分

(1) 新規航空会社への追加配分

* 新規航空会社に対して、20便を追加配分。

* このうち、6便については、一定期間、今後新規に参入する航空会社のために留保。

(2) 大手航空会社への再配分

* 評価方式により、大手航空会社に対して20便を再配分

JAL 11便 ANA 9便

回収・再配分前後の発着枠数

回収・再配分前		→	回収・再配分後	
JAL	182便		JAL	171便
ANA	158便		ANA	149便
新規優遇枠	47便*		新規優遇枠	67便*
(※未使用の8便含む)				

再拡張事業までの羽田空港の容量拡大について

○ 時間あたりの処理能力

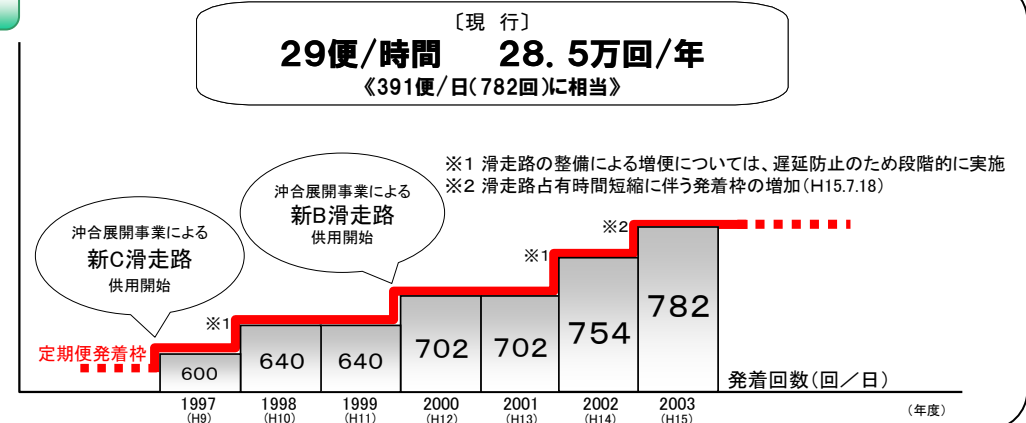
着陸 29機/時 ・ 離陸 32機/時

➡ 現在、着陸機の処理能力が制約となっている。

○ 4本目の滑走路供用までの増枠の取り組み

- ・ 着陸機が滑走路を離脱するまでの時間(滑走路占有時間)を計測
- ・ 滑走路占有時間を短縮する方策を検討し、エアラインの協力を得て試行
- ・ 計測結果により短縮効果が確認された場合は増枠を検討
- ・ 平成15年7月にはこの過程を経て増枠が実現。更なる増枠を模索。

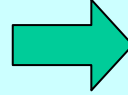
○ ハード、ソフト両面について検討を行い今年度中に結論を得る。



羽田空港再拡張事業に係る第3者委員会の設置

基本的考え方

- 透明性の高い入札契約手続きを着実に進める
- コスト縮減の努力を徹底していく



第3者委員会の設置

- 契約前、契約後を通じ、有識者からなる第3者委員会を設置して、提言を頂く
- 検討結果や提言内容については公表し、透明性を確保

第3者委員会の概要

【コスト縮減検討委員会での検討項目】

(契約前)

- コスト縮減に向けた方策
 - ・ 建設コスト縮減の現状 (国土交通省からのヒアリング)
 - ・ 技術提案の概要 (JVからのヒアリング)
 - 入札前段階のコスト縮減
 - ・ 積算や予定価格作成特性の現行制度、再拡張事業における特性 (国土交通省からのヒアリング)
- ⇒ 委員会は、コスト縮減方策 (全般、積算・予定価格作成のあり方等) について提言

(契約後)

- コスト縮減に向けた方策
 - ・ 設計、施工の進捗状況 (国土交通省・JVからのヒアリング)
 - ・ VEの状況 (JVからのヒアリング)
- ⇒ 委員会は、コスト縮減方策 (実施段階) について提言

【技術検討委員会での検討項目】

- 技術審査にあたって重要な技術的事項
- 技術審査結果の取りまとめ
- 新技術・技術革新の導入状況
- 効果的、効率的な施工技術課題への対応

コスト縮減検討委員会

(敬称略、五十音順)

[委員]

(座長) 飯島英胤

大本俊彦

樫谷隆夫

島谷武志

島田精一

中島孝夫

吉越 洋

[顧問]

椎名武雄

東レ(株)特別顧問

羽田空港再拡張事業工法評価選定会議座長代理

工学博士、英国仲裁人協会フェロー

米国仲裁人協会国際仲裁人

公認会計士・税理士

弁護士

日本ユニシス(株)代表取締役社長

交通政策審議会航空分科会委員

日本電信電話(株)常勤監査役

元会計検査院事務総長

東京電力(株)フェロー

工学博士

日本アイ・ビー・エム(株)最高顧問

羽田空港再拡張事業工法評価選定会議座長

第1回委員会 平成16年10月14日(木)開催

技術検討委員会

(敬称略、五十音順)

[委員]

(座長) 石原研而

井合 進

今井五郎

福手 勤

松島 巖

三木千壽

渡邊英一

東京大学名誉教授

(地盤工学、前国際地盤工学会会長)

京都大学防災研究所教授(耐震工学)

横浜国立大学工学部教授(地盤工学)

東洋大学工学部教授(舗装工学)

前橋工科大学長(金属工学)

東京工業大学工学部長、教授(橋梁工学)

京都大学工学部教授(橋梁工学)

成田国際空港

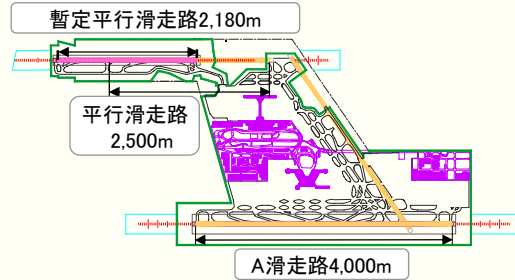
現 状

設置管理者

成田国際空港株式会社
(全株式政府保有の特殊会社)

平成15年度実績

旅客数 2,670 万人
(国際：2,560万人、国内：110万人)
貨物量 216.4 万トﾝ
(国際：214.9万トﾝ、国内：1.5万トﾝ)
発着回数 17.2 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年度国内線発着回数 = 1.2万回(2.2倍))

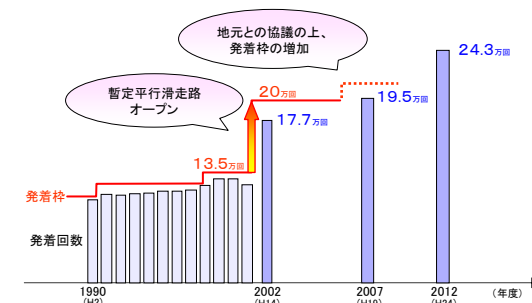
平成14年度実績(対13年度比)

発着回数 : **36%増加**
旅客数 : **19%増加**
貨物 : **26%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)ぐらいまで離陸可能

- 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4月に全株式政府保有の特殊会社化した。

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



関西国際空港

概要

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)により平成6年9月4日に開港(本年は開港10周年)

特徴

- ・騒音対策、環境保全に配慮して建設された海上空港
- ・我が国初の24時間運用可能な国際拠点空港
- ・国際線・国内線の容易な乗り継ぎが可能

2期事業

2007年の供用は「限定供用」とし、施設整備は二本目の滑走路を供用するために必要不可欠なものだけに限定。平成17年度は、「限定供用」に必要な施設整備に着手(平成17年度予算要求)。

1. 今後の用地造成費の徹底した縮減

平成17年度以降「限定供用」に必要な施設整備を前提とし、必要な用地造成費を600億円縮減。
(総額 9,000億円 → 8,400億円)

2. 今後の施設整備費の徹底した縮減

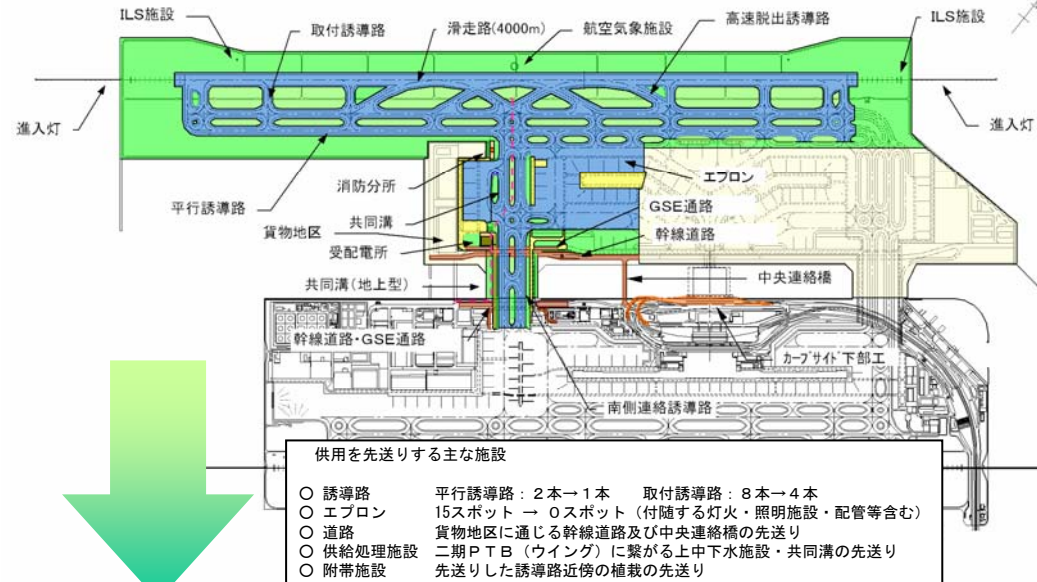
施設整備は、滑走路、平行誘導路1本及び南側連絡誘導路に限定し、エプロン、平行誘導路1本等の整備は先送り。これにより、平成17年度以降「限定供用」までに必要な施設整備費を上記1で捻出した600億円に縮減。
(総額 2,100億円 → 765億円)

【二期用地造成事業の現況(平成16年7月現在)】

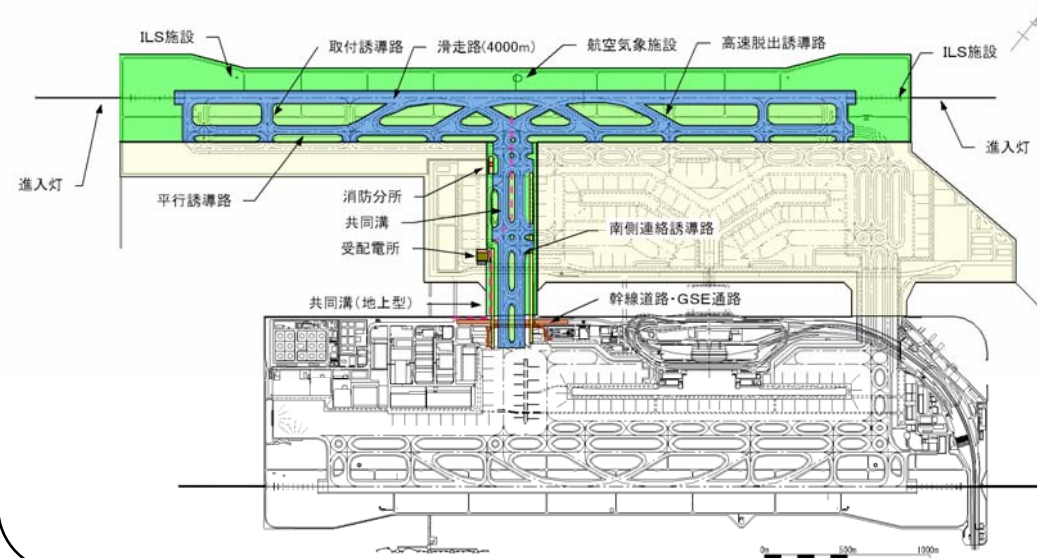


限定供用時の施設整備のイメージ

現行スキーム(総事業費2,100億円:平成17年度以降の事業費1,935億円)



限定供用(総事業費765億円:平成17年度以降の事業費600億円)



大阪国際空港(伊丹空港)

平成15年11月に騒音測定調査を実施
(平成11年と同一地点において実施)

【結果】 騒音値の増加が見られた

ジェット機による
平均騒音値の増加

ジェット機による
発着回数の増加

- 大阪国際空港騒音対策協議会(11市協)
- パブリックコメント
- 関西3空港懇談会

大阪国際空港の今後の運用について

平成16年9月29日発表

1. 高騒音機材の就航禁止

平成17年4月1日よりB747-400を除く3発機及び4発機、平成18年4月1日より全ての3発機及び4発機の就航を禁止する。

2. YS代替ジェット枠の見直し

ジェット枠(250枠)のうち、YS代替ジェット枠(50枠)を段階的に見直し、平成17年4月1日に20枠、平成18年4月1日に16枠、平成19年4月1日に14枠をプロペラ枠とする。この結果、最終的に平成19年4月1日からは、ジェット枠200枠・プロペラ枠170枠となる。

3. 上記措置の実施時期等

ジェット枠の縮減に際しては、航空利用者の利便性を考慮し、伊丹空港のジェット枠を、中・近距離路線に優先的に使用し、長距離路線には使用しないよう努めることとし、今後、必要な措置を講ずることとする。

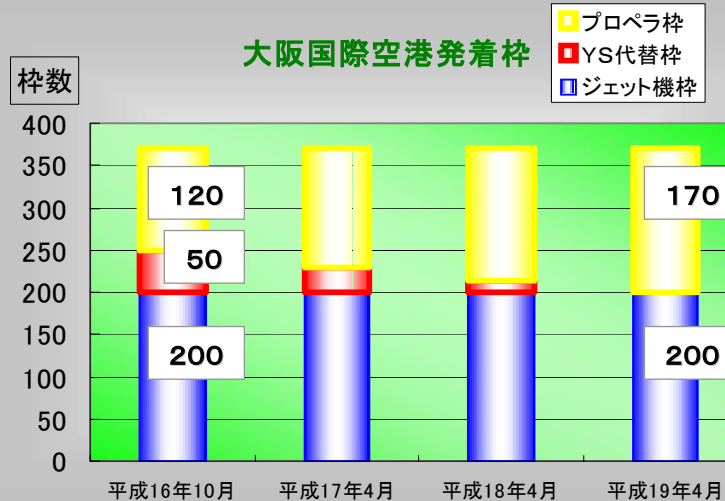
B747SR



MD-11



大阪国際空港発着枠



DHC8-400



B777-300



中部国際空港

名古屋空港の現状

設置管理者
国

平成15年度実績

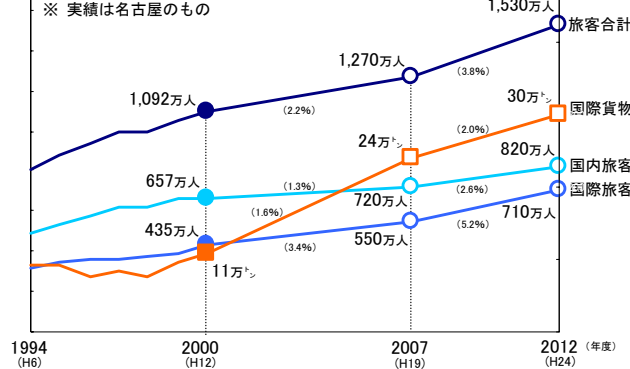
旅客数 974 万人
(国際: 313万人、国内: 661万人)
貨物量 16.2 万トﾝ
(国際: 12.1万トﾝ、国内: 4.1万トﾝ)
発着回数 12.0 万回

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

2005年2月(H17.2)

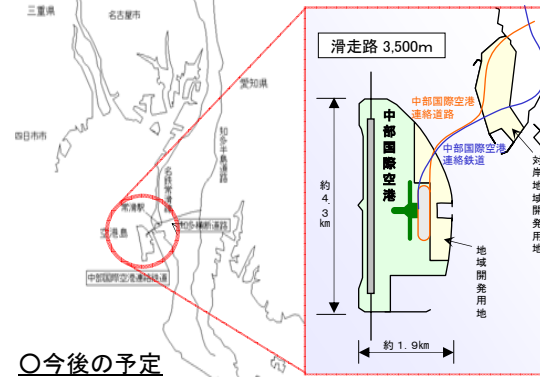
中部国際空港の需要予測

※ ()内は年平均伸び率
※ 実績は名古屋のもの



中部国際空港

事業の概要



○今後の予定

平成17年 1月頃 貨物ターミナル完成
平成17年 2月17日 中部空港開港
※平成17年 3月25日 愛知万博開幕

○鉄道

名鉄常滑線から中部国際空港駅までの
4.2kmを整備
・名古屋一空港間: 28分
・平成16年度開業予定



○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)



平成16年10月
旅客ターミナルビル完成

イベントプラザ(イベント賑わいゾーン)(4階)



レンガ通り(覗きだけで楽しい世界の雑貨ゾーン)(4階)



レンガ通り(ワールド エンターテインメント グルメゾーン)(4階)



セントレアスカイタウン
(商業施設)
イメージ

展望レストラン(3階)



くつろぎ処



ちょうちん横丁(地元の食と癒しゾーン)(4階)



ちょうちん横丁(クイックグルメと和の世界ゾーン)(4階)



※ 名古屋空港については、愛知県が設置、管理していく方向であり、
愛知県営化後は小型航空機やコミューター航空等が利用する予定。

平成17年度航空局関係予算概算要求の概要

1. 大都市圏拠点空港の整備に投資を更に重点化
2. ハイジャック・テロ対策等航空保安対策の強化
3. 航空サービス高度化のための事業の推進

大都市圏拠点空港の整備(2,503億円(H16年度2,136億円))

羽田空港再拡張事業(605億円(H16年度107億円))

17年度は、新設滑走路・連絡誘導路等の設計及び工事、環境影響評価、漁業補償、PFI手法等を活用した国際線地区の整備等を実施

滑走路整備事業 (約6,900億円)

<財源スキーム>

- 整備事業費の約2割程度、概ね1,300億円について、地方公共団体が無料子貸付にて協力。
- 残りの事業費については、総額概ね、国費(一般会計から受入):財投=3:5の比率で手当て。

<規制上の支援措置>

- 新設滑走路等に係る国有資産交付金の特例

国際線地区整備事業

国際線地区の整備については、PFI手法等により、民間活力を導入して整備。

- ・成田国際空港の整備 37億円(H16年度46億円)
- ・羽田沖合展開事業の推進 1,181億円(H16年度1,241億円)

関西空港二期事業(679億円(H16年度605億円))

2007年の「限定供用」に向け、二本目の滑走路の供用に必要不可欠な施設整備に着手

【用地造成】

総事業費1,811,400億円(億円)	6,270	5,130	当初スキーム
平行滑走路供用までの事業費9,000億円(注1)	6,270	2,730	平成13年見直し
限定供用までの事業費8,400億円	5,670	2,730	今回の見直し

【施設整備】

総事業費4,200億円(億円)	1,280	2,940	当初スキーム
平行滑走路供用までの事業費2,100億円(注2)	1,280	840	平成13年見直し
限定供用までの事業費1,600億円	800	728	今回の見直し

注1) 平成17年度以降限定供用までの事業費(滑走路・平行誘導路1本・南側連絡誘導路に限定)先送りした施設整備及び用地造成は、「限定供用」後の需要動向、会社の経営状況等を見つらう。

注2) 限定供用までの事業費(滑走路・平行誘導路1本・南側連絡誘導路に限定)先送りした施設整備及び用地造成は、「限定供用」後の需要動向、会社の経営状況等を見つらう。

航空サービス高度化推進事業 (203億円(H16年度148億円))

航空輸送サービスの質の向上を図り、観光立国の実現等に資する事業を総合的に推進

- 重点戦略の拡充・展開**
- 空港を核とした観光交流促進事業**
- ・空港アクセス等の改善
- ・航空交通の円滑化
- ・航空経営の戦略的推進等
- ・観光交流プログラムの策定
- ・CIQを含む国際旅客ターミナル機能の向上
- ・観光情報システムの構築
- ・国際チャーター機用のエプロン整備
- ・空港施設のバリアフリー化等

社会実験制度の創設

社会実験制度を創設

(図1) アクセス鉄道の整備

- 空港機能高度化事業**
- ・空港アクセス改善事業 (図1) アクセス鉄道の整備
- ・空港内交通の円滑化に資する調査等
- ・空港運用高度化事業
- ・ホールディングベイの整備
- ・ILSの高カテゴリー化
- ・次期MDPの整備等
- ・国際機能高度化事業
- ・機材の国際線ターミナルから滑走路進入への円滑化
- ・国際貨物輸送の効率化を図る事業

空域・航空路の抜本的再編等の運航効率の向上事業

・新技術を活用した空域・航空路の抜本的再編等 (図2)

ハイジャック・テロ対策の強化(104億円(H16年度73億円))

- ・空港における保安対策の強化
- ・貨物用X線検査装置の整備
- ・空港関係者等検査機器の整備
- ・現行のフェーズEに対応した保安体制
- ・インライン検査システムの導入
- ・空港危機管理情報システムの整備
- ・ハイジャック防止体制等査察の強化及び検査機器の調査研究

空港危機管理情報システム

空港整備事業に占める大都市圏拠点空港の歳出シェア

S55年度 18.1%

H17年度概算要求 79.3%

PFI等の推進

羽田空港国際線地区 等

- 一般空港等の整備：452億円(H16年度：440億円)
- 空港周辺整備の促進(環境対策)：167億円(H16年度：167億円)
- 航空路施設の整備：263億円(H16年度：238億円)