

# 1 空港の設置及び管理に関する基本方針

## 2 はじめに

### 3 1 我が国の空港政策の課題と空港法

4 我が国の空港（公共の用に供する飛行場）は、社会経済の発展や高速交通需要の増大に伴  
5 い順次整備が進められてきた結果、現在全国で合計九十七を数えるに至っており、空港整備  
6 は、配置的側面から見れば概成したものと考えられる。一方で、航空利用者の大幅な増加に  
7 伴い航空に対する需要の質は多様化・高度化しており、さらに、観光立国の実現に向けた施  
8 策の推進に伴い、訪日外国人旅行者が大幅に増加してきていることも踏まえ、利用者ニーズ  
9 の変化に的確に 대응していく必要がある。また、アジア域内の各国・地域では、国家戦略とし  
10 て、アジア域内はもとより、北米をはじめ欧米とアジアとの間で増大する航空需要を取り込  
11 むための空港整備が進められていることから、我が国においても、こうした空港間競争の動  
12 きに後塵を拝することなく、官民が一体となって、拠点空港の機能強化と航空ネットワーク  
13 の充実を着実に図ることで、我が国の国際競争力の強化及び経済安全保障の確立に資すると  
14 ともに、アジアの玄関口として国際的な交流促進に対する貢献を積極的に果たしていく必要  
15 がある。

16 このような状況を踏まえ、空港政策の重点を「整備」から「運営」にシフトさせ既存スト  
17 ックを最大限活用することを基本としつつ、「整備」については、今後とも需要を厳格に見極  
18 めた上で、将来需要に対応するための施設整備・機能向上等を図りつつ、「運営」については、  
19 既存の空港を有効活用することにより、多様化し高度化する空港利用者のニーズに的確に対  
20 応し、空港の効果的かつ効率的な運営の確保、空港施設の適切な維持・更新等を図ることが  
21 急務となっている。

22 我が国の空港をめぐる諸課題に適切に対応し、今後の空港の中長期的な整備及び運営のあ  
23 り方を明示するため、国土交通大臣が空港の設置及び管理に関する基本方針を定めることと  
24 する等の内容を盛り込んだ「空港整備法及び航空法の一部を改正する法律」が平成二十年の  
25 第百六十九回国会において成立し、同年六月、これまでの空港整備法（昭和三十一年法律第  
26 八十号）は、名称も空港法と改められた。

### 27 2 基本方針策定の趣旨と基本理念

28 本基本方針は、空港法第三条の規定に基づき、「空港管理者、国、関係地方公共団体、関係  
29 事業者、地域住民その他の関係者の相互の密接な連携及び協力の下に、空港の設置及び管理  
30 を効果的かつ効率的に行い、環境の保全に配慮しつつ、空港の利用者の便益の増進を図り、  
31 もって航空の総合的な発達に資するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及  
32 び地域経済の活性化その他の地域の活力の向上が図られるべきこと」を基本理念として、同  
33 条第二項に規定する記載事項ごとに定めるものである。

### 3 基本方針策定に当たっての留意事項

今後の空港の中長期的な整備及び運営のあり方は、現時点での社会経済情勢と今後の動向、利用者及び国民のニーズ・意識の動向、空港整備や空港容量の現状と今後の見込み、航空運送事業者の今後の事業戦略、他の交通機関の整備の現状と今後の見通し、これまでの各国の取組とその効果等も含め、様々な事情と密接に関係するものである。

したがって、これらの諸事情を総合的に勘案し、利用者の視点、国家戦略の視点、グローバルの視点、地域の視点、先見性の視点、効率化の視点、総合性の視点といった様々な視点から、空港をめぐる諸課題を複眼的に捉えて、今後の空港の中長期的な整備及び運営のあり方を定めることが期待されている。

このため、本基本方針は、これらの視点を踏まえるとともに、次に掲げる事項について留意して、策定したものである。

今後は、国にあっては本基本方針に則った政策遂行を図るほか、国管理空港の的確な整備及び運営を、国以外の空港管理者にあっては本基本方針に沿って空港の整備及び運営を、空港運営権者（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（平成二十三年法律第五十四号）第二十九条第二項に規定する空港運営権者、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（平成二十五年法律第六十七号）第四条第二項に規定する国管理空港運営権者、同法第十一条第二項に規定する地方管理空港運営権者、同法附則第五条に規定する共用空港運営権者及び同法附則第十六条第二項第三号に規定する特定地方管理空港運営者をいう。以下同じ。）にあっては本基本方針のほか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基本方針（平成二十四年国土交通省告示第七百三十八号）又は民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する基本方針（平成二十五年国土交通省告示第千八十号）に沿って空港の運営等を、空港機能施設事業者にあっては本基本方針に沿って空港機能施設の整備及び運営を適切に行うこととし、その他の関係者に対しては本基本方針に沿って行う空港の整備及び運営に対し最大限の理解と協力を求めるものである。

#### (1) 航空の安全の確保

航空においては、ひとたび事故が生じれば多くの人命が奪われる可能性が高く、その安全の確保はすべての活動に対して優先されるべき大前提である。したがって、国、空港管理者、空港運営権者、航空運送事業者を含め空港の整備及び運営に関連するすべての者は、このことを肝に銘じて取り組まなければならない。

#### (2) 航空政策との整合・協調的取組

空港はこれを利用して離着陸する航空機があつてこそ機能するものであり、航空ネットワークを構成する重要な要素としてその役割を的確に果たすことが求められる。したがって、空港の整備及び運営に当たり、現在取り組んでいる次のような航空政策全般との整合・協調的取組が必要である。

① 航空輸送サービスの原点は、航空利用者に対し、航空機による地点間の移動サービスを、その需要に応え、安全に、快適に、適正な対価で提供することである。

これらの航空輸送サービスの原点を念頭に、これまで国は、航空政策として、航空運

1 送事業の健全な発展のための支援に努め、近年は複数の企業間の競争を通じて航空需要  
2 を満たし、供給力の確保を図るとともに、自立と責任ある効率的な経営による高いサー  
3 ビス水準の確保、競争下での利用者にとっての選択肢の確保、透明性の向上等を通じた  
4 利用者便益の増進等に努めており、今後も、この点を最大限重視して政策遂行に当たる  
5 こととしている。

6 ② 航空は、国内の地域間交流、世界との往来、観光を含む交流や物資の輸送等のための  
7 不可欠の交通手段として、国民生活の向上や地域経済の活性化にも大きな役割を果たす  
8 ものであり、このような航空の機能が十分に発揮されることが我が国の競争力や地域活  
9 力の源泉となり、アジアの玄関口として国際的な交流促進に対する貢献にもなる。すな  
10 わち、航空ネットワークの強化、利用しやすい航空輸送の確保等は、生活・産業レベル  
11 の向上や我が国の競争優位をもたらし、国際的責務を果たすことにもなるものであり、  
12 そういった観点から、国も、空港の適切な整備及び運営、航空運送事業者の路線参入、  
13 航空輸送サービス提供の維持等も含めた適切な航空政策の遂行に努めることとしている。

### 14 (3) 他の関連政策との整合・協調的取組

15 空港政策と観光政策や物流政策との連携による総合効果を発揮させること、空港と鉄道・  
16 道路等との連携による空港アクセスの整備やその利便性向上を図ること等、空港政策と関  
17 連政策の連携については、総合的な見地からの検討を行い、関連政策との整合・協調的取  
18 組を図りながら、それぞれの政策遂行を的確に行うこととしている。

## 19 4 基本方針の更新時期と基本方針が見据えるべき期間

20 本基本方針は、今後の空港の中長期的な整備及び運営のあり方を定めるものとして、空港  
21 政策の基本となるものであり、関係者の持続的・安定的な取組を求めるものであることから、  
22 一定程度の長期間を想定することが必要である。一方で、我が国の航空を取り巻く状況の変  
23 化の速さに鑑みると、過度に長期な期間を想定することは適切でない。このような点を勘案  
24 し、本基本方針の策定に当たっては、可能な限り長期の将来像も視野に入れるという視点を  
25 持つよう努めることとしたが、その見直し・改定は、概ね五年ごとに行うものとする。

## 26 第一 空港の設置及び管理の意義及び目標に関する事項

### 27 1 意義

28 空港は、単体では機能し得ず、他の空港と航空機によって結ばれ、路線が構築されて初め  
29 て機能するという意味で「ネットワークの基盤」であるという特性を有している。加えて、  
30 空港は設置された地域の中においても孤立して存在するものではなく、空港周辺地域の様々  
31 な事業者、地方公共団体等の存在に支えられ、各地との移動・交流を行う基盤ともなってい  
32 るという意味で「地域における拠点」としての機能を担っている。さらに、空港はサービス  
33 提供の場であり、「サービスの拠点」としての機能や、不法入国の水際阻止、震災時の輸送拠  
34 点となる等「安全・安心の拠点」としての機能も有しており、これらすべての機能を総括し  
35 て、経済社会活動の基盤、世界に向けた玄関口、物資の輸出入の拠点、観光を含む交流の基  
36 盤、地域活力向上の基盤等の「公共インフラ」としての機能を果たしているものである。

1           このように、空港は、我が国の社会経済活動に不可欠な社会基盤であり、地域における広  
2           域的な交流拠点であり、かつ、四面環海の我が国において、世界に向けた玄関口として人流・  
3           物流両面で不可欠な役割を果たしている。

4           昨今では、経済社会のグローバル化に伴い、世界の活力を成長のエネルギーとし、我が国  
5           の国際競争力を強化していくことが求められている。また、激変する世界情勢の中で、我が  
6           国と世界各国・地域との接続性を高め、経済安全保障を確立していくことも重要である。こ  
7           のため、現下の厳しい財政事情に鑑みつつ、必要となる我が国の内外の航空ネットワークの  
8           強化や航空運送の活性化等を図るべく、空港の能力を量的にも質的にも最大限に発揮させる  
9           施策を講じることが喫緊の課題となっている。

10          また、人口減少や急速な少子高齢化の進展、産業の空洞化等を背景にして、我が国では、  
11          地域の活力の減退が危惧されているため、地域における広域的な交流拠点であり地域活性化  
12          の核となり得る空港において、観光振興や物流高度化をはじめとする関連施策とも連携しな  
13          がら、国内外の人や物の流れを活発化させ、需要の創出につなげていくことを目指し、積極  
14          的な取組を行うことが求められている。

15          とりわけ、二〇三〇年（令和十二年）までに訪日外国人旅行者数を六千万人、訪日外国人  
16          旅行消費額を十五兆円に拡大する等の政府目標が掲げられており、オーバーツーリズムの課  
17          題を回避しつつ持続的に観光客を受入れながら、その効果を日本全体へ波及させていくため  
18          には、航空ネットワークを生かした地方誘客により、訪日外国人旅行者のフローを構造的に  
19          変えていく必要があり、玄関口となる空港が、広域的な移動を支える基幹的な交通ネットワ  
20          ークの構築に寄与していくことが求められている。

21          さらに空港は、大規模自然災害が頻発する中で、緊急物資・人員の輸送拠点として、地域  
22          の事前防災及び減災その他迅速な復旧復興に重要な役割を果たし、国土強靱化に貢献するイ  
23          ンフラであることも明らかになってきている。これまでの災害において、空港が住民避難拠  
24          点として機能した例もある。

25          このような状況を踏まえ、航空の安全の確保を前提に、環境の保全に配慮しつつ、航空輸  
26          送需要への的確な対応、サービスの改善等を通じた利用者の便益の増進、我が国の産業、観  
27          光等の国際競争力の強化、地域の活力の向上、防災・減災、国土強靱化等に資するべく、空  
28          港の設置及び管理を行うこととする。

## 29           2    目標

30          空港の設置及び管理については、1の「意義」に掲げる内容を踏まえつつ、次に掲げる目  
31          標の達成に向けて的確に取り組むこととする。

- 32          ① 既存ストックの有効活用を基本とし、民間の資金や能力も活用しつつ、空港施設の更  
33          新や高質化、運営面の充実・効率化及び施設の着実な整備を行うことにより、利用者便  
34          益の増進及び空港における安全・安心の確保を図ることとする。
- 35          ② 空港のサービス水準の向上等を通じた内外の航空路線の維持・強化を図るとともに、  
36          適正な水準の空港使用料の設定を行い、もって海外の空港と密接に結ぶとともに国内の  
37          空港間でも充実した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  
38          を図ることとする。

- 1 ③ 空港の積極的な活用により、訪日外国人旅行者の受入拡大や各地域の産業クラスター  
2 形成の促進を図り、地域経済の活性化その他の地域の活力の向上に資するとともに、空  
3 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こととする。
- 4 ④ 航空脱炭素化推進基本方針（令和四年国土交通省告示第千二百四十一号）に基づき、  
5 空港の脱炭素化を推進することで、各空港の温室効果ガス排出量を削減し、我が国の空  
6 港全体でカーボンニュートラルの高みを目指すこととする。
- 7 ⑤ 空港の耐災害性や防災拠点機能を強化することで、空港周辺の地域防災力向上を図る  
8 とともに、国土強靱化に貢献することとする。
- 9 ⑥ 国際拠点空港が相まって我が国全体の航空需要に最大限対応するほか、近接する複数  
10 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など、空港運  
11 営の最適化を図ることとする。

### 12 3 空港関係者の役割

13 空港の設置及び管理の意義及び目標の達成に向けて、空港関係者がそれぞれの役割を適切  
14 に果たすことが望まれる。この観点から、それぞれの役割を以下のとおり整理する。

- 15 ① 国は、空港政策をどのように展開するかを定める本基本方針の実現に向けた施策を講  
16 じるとともに、国管理空港の設置及び管理に関する責任者として、地域の関係者、空港  
17 機能施設事業者等と連携し、航空ネットワークの拠点となる空港が向かうべき方向性を  
18 視野に入れ、空港の整備及び運営を適切に行い、航空ネットワークの拡充のための基盤  
19 整備を含む空港機能の強化、空港における安全・安心の確保等を図ることとする。また、  
20 国以外の空港管理者や空港運営権者に対し、適切に指導監督を行い、利用者の便益の増  
21 進、空港における安全・安心の確保等を図ることとする。
- 22 ② 空港会社は、国際拠点空港の設置及び管理に関する責任者として、国、関係地方公共  
23 団体等の関係者と連携し、国際拠点空港として将来的に目指していくべき姿を念頭に置  
24 き、効率的で自立した経営や創意工夫を生かした空港の整備及び運営を通じて、利用者  
25 の便益の増進、空港における安全・安心の確保等を図ることとする。
- 26 ③ 空港の管理者である地方公共団体は、その管理する空港の設置及び管理に関する責任  
27 者として、国等の関係者と連携し、将来の空港のあり方を考慮に入れながら、創意工夫  
28 を生かした空港の整備及び運営を通じて、利用者便益の増進、空港における安全・安心  
29 の確保等を図ることとする。
- 30 ④ 空港運営権者は、空港の運営等を行う者としてその責務を果たすものであり、空港の  
31 公共インフラとして有する高い公共性を踏まえつつ、国、関係地方公共団体等の関係者  
32 と連携し、民間の資金や能力を活用することで効率的かつ効果的に創意工夫を生かした  
33 空港の運営等を適切に行い、利用者の便益の増進、空港における安全・安心の確保等を  
34 図ることとする。
- 35 ⑤ 空港機能施設事業者及び空港において様々な役務を提供する各事業者は、利用者の視  
36 点に立って、提供する施設・役務の質を向上するとともに、空港における安全・安心の  
37 確保等を図ることとする。

38 また、空港の関係地方公共団体その他の関係者については、以下の役割を果たすことが望

1 まれる。

2 ⑥ 空港の関係地方公共団体、観光関係団体、商工関係団体等は、空港を核とした地域の  
3 活性化に向け、空港管理者その他の関係者と連携・協力するとともに、協議会（空港法  
4 第十四条に規定する協議会をいう。以下同じ。）を積極的に活用し、利用者便益の増進に  
5 努めることとする。

6 ⑦ 航空運送事業者、貨物運送事業者、グランドハンドリング事業者等は、空港を中心と  
7 した人流・物流の主たる担い手として、空港管理者その他の関係者と連携・協力し、空  
8 港におけるサービスの向上その他の空港利用者の便益の増進に向け関係者と連携した取  
9 組に努めることとする。

10 ⑧ ビジネスジェット（企業・団体又は個人が利用する定期航空運送以外の商用・観光目  
11 的等の航空運送）関係者や航空機使用事業者、防災・消防・警察ヘリ等の航空運送事業  
12 者以外の航空機使用者は、空港の適切かつ有効な活用に向け、空港管理者その他の関係  
13 者と連携・協力した取組に努めることとする。

14 ⑨ 空港へのアクセス（鉄道、バス、タクシー等）を担うアクセス交通事業者のほか、レ  
15 ンタカー事業者、駐車場運営者は、空港アクセスが利用者便益の重要な要素であること  
16 を念頭に、空港管理者その他の関係者との連携・協力による空港アクセス機能の高度化  
17 等を図るとともに、利用者の便益の増進に向け関係者と連携した取組に努めることとす  
18 る。

19 なお、それぞれの空港が置かれている環境や直面する課題は大きく異なっている。そのた  
20 め、空港管理者及び空港運営権者や関係地方公共団体が中心となって、関係者の協議により  
21 各空港の将来ビジョンを策定すること等を通じて、2の「目標」に掲げた6つの目標の内容  
22 を具体化・明確化するとともに、上記のそれぞれの主体がどのような役割を果たすべきかを  
23 整理することで、全体最適の観点から関係者の連携・協力を通じて必要な取組を計画的に進  
24 むていくことが望ましい。

#### 25 4 航空政策全体としての取組

26 1の「意義」に掲げる内容を踏まえ、空港の設置及び管理の目標を達成するに当たっては、  
27 3の「空港関係者の役割」に掲げる内容のとおり、関係者がそれぞれの役割を果たすことが  
28 望まれるが、空港はネットワークの基盤であるという特性から見ても、空港の整備及び運営  
29 における対応と併せ、航空路線の展開やサービス内容を含めた航空政策全体としての取組が  
30 必要である。

31 このため、まずは、空港の整備及び運営における対応を確実に言い、目標達成のために必  
32 要な取組を行うこととし、その上で、空港を活用した航空政策全般の中でどのように航空ネ  
33 ットワークを維持・強化し、航空の利用促進・需要喚起・サービス向上にどのようにつなげ  
34 ていくかについて正面から取り組んでいくこととし、このための政策の磨き上げとその円滑  
35 な実施に向け全力を挙げることとする。

## 36 第二 空港の整備に関する基本的な事項

37 我が国の空港については、配置的側面からの整備は全国的に見れば概成し、離島を除き新

1 設を抑制することとしており、今後は、将来需要に的確に対応するための方策のほか、航空  
2 輸送サービスの質の向上や利用者の便益の増進に向けた空港機能の高質化、また、空港保安、  
3 防災・減災、国土強靱化の観点からの安全・安心の確保等が求められている。これらに対応  
4 するため、現下の厳しい財政事情に鑑み、需要予測の一層の精度向上に引き続き努め、事業  
5 評価をより厳格に実施すること等により選択と集中を図り、投資を重点化していくとともに、  
6 既存ストックを活用した空港機能の高質化に向け、以下の施策を中心に取り組むことが必要  
7 である。

8 なお、具体的な整備のあり方については、社会資本整備重点計画に従って対応する。

## 9 1 将来需要に対応するための施設整備・機能向上等

10 将来の需要動向を踏まえ、今後の空港の整備においては、以下のとおり取り組んでいくこ  
11 とが必要である。

- 12 ① 航空需要の増加が見込まれる首都圏等の空港において、将来需要に的確に対応するた  
13 めの方策(空港会社、空港機能施設事業者等におけるものを含む。)を講じることとする。
- 14 ② 離島空港については、島民生活の安定や離島振興、有人国境離島の保全などの観点か  
15 ら、航空ネットワークの維持や活性化等を図るために必要な施設整備等を着実に推進す  
16 ることとする。
- 17 ③ 施設整備等の基礎となる需要予測の一層の精度向上に引き続き努め、社会経済情勢の  
18 変化等が生じた際の事業着工前や着工後の再評価及び需要予測値と実績値の比較分析等  
19 を含む事後評価等の一連の事業評価について、その評価の結果を適切に公表するととも  
20 に、引き続き厳格に実施することとする。
- 21 ④ 都心部等とのアクセス鉄道・道路の効果的・効率的な整備を行うこととする。

## 22 2 空港の保安対策、防災・減災、国土強靱化の観点からの安全・安心の確保

23 空港への不法侵入事案の発生、空港の浸水や大規模地震の発生等といった航空輸送サービ  
24 スの安全・安心を脅かす事象が発生しており、これらに適切に対応するため、以下の取組を  
25 進めることが重要である。

- 26 ① 空港への不法侵入は航空機の安全な運航や空港利用者の安全・安心を脅かすものであ  
27 り、これを防止し空港のセキュリティを向上するため、空港の監視能力の強化や適切な  
28 警備体制の構築を図る等空港への不法侵入対策の強化を行うこととする。
- 29 ② 防災・減災、国土強靱化の観点から、交通結節拠点である空港において、耐災害性強  
30 化を図るとともに、防災拠点機能を強化することで、交通連携によるリダンダンシーの  
31 確保、迅速な人命救助や避難、経済活動の維持・継続、早期の復旧・復興を支える。とり  
32 わけ、台風や豪雨等に備えた浸水対策、地震災害時における緊急物資等輸送拠点として  
33 の機能確保、航空ネットワークの維持等を図るための滑走路、航空保安施設等の耐震性  
34 向上等を重点的に実施することとする。

## 35 3 既存ストックを活用した空港機能の高質化

36 航空輸送サービスの質や空港利用者にとっての使いやすさを向上する観点から、以下のと  
37 おり既存ストックの活用を通じた空港機能の高質化を図ることとする。

1 ① 安全性を確保しながら、利用者便益の増進と空港の効率的な運営を図るため、ILS  
2 (計器着陸装置)の高カテゴリー化等を進め、天候等による欠航の発生を極力防止する  
3 ことにより就航率の改善を図る。また、進入方式の高度化等による空港処理能力の向上  
4 に努めることとする。

5 ② 多様性・包摂性が確保され、誰もが安心して利用しやすい空港とするため、引き続き  
6 バリアフリー化やジェンダー主流化等のための施設整備を進めるとともに、わかりやす  
7 いサイン・案内表示板の整備等を行い、ユニバーサルデザイン化を推進することとする。  
8 また、訪日外国人旅行者の増加に対応して、多言語表記・案内のほか、多種多様なニー  
9 ズへの対応にも努める。

10 ③ 国内外の都市間を効率的に結ぶ航空物流拠点の形成の観点や、混雑・集中問題を回避  
11 しつつ、訪日外国人旅行者の受入拡大を含む国際観光交流の促進等を図る観点等から、  
12 増大する航空需要等に対応したターミナル諸施設の機能向上を推進する。

#### 13 4 空港の整備における航空管制業務等との連携の確保

14 空港の機能を十分に発揮するためには、地上施設等のインフラ整備のみならず、安全性を  
15 確保した上で、効率的な運航等が可能となるよう所要の空域が確保されること及び適切な出  
16 発・進入経路が設定されることが必要である。

17 すなわち、空港において安全かつ円滑な航空管制業務等が実施され、かつ、航空機ができ  
18 る限り効率的に運航できるよう、周辺の山岳等の地形を考慮した上で、直線的な進入経路の  
19 設定や十分なレーダー誘導空域を確保するための空間の確保が不可欠である。また、出発・  
20 進入経路の設定に当たり、航空路、周辺の空港の出発・進入経路等の既存の飛行ルートとの  
21 調整や経路周辺地域の理解を得ることが必要となる。

22 また、滑走路誤進入の防止等航空機の安全かつ円滑な地上交通の確保も必要であるが、こ  
23 のためには、ターミナル地区の位置、誘導路の設置位置・形状等の空港のレイアウト、これ  
24 らに対応した航空灯火等の地上施設が適切に整備されることが必要である。航空交通量が多  
25 い空港においては、航空機に対する離着陸の許可や地上走行の指示を行う飛行場管制を実施  
26 しているところであるが、誘導路の新設や設置位置変更等の空港施設の整備は、これら飛行  
27 場管制業務に大きな影響を及ぼすものである。

28 したがって、空港の整備に当たっては、空港の機能を十分に発揮できるよう、航空管制業  
29 務等をはじめ、航空運送事業者、周辺地域等の関係者と引き続き十分に連携を確保すること  
30 とする。

### 31 第三 空港の運営に関する基本的な事項

32 多様化・高度化する空港利用者のニーズに的確に対応し、我が国の国際競争力の強化や地  
33 域の活力の向上といった喫緊の課題についても空港として果たしうる貢献を行うべく、空港  
34 管理者、空港運営権者及び空港機能施設事業者は、相互に連携し、安全な運航の確保、保安・  
35 防災面における対応能力の強化、環境への配慮を前提に、空港の収支状況等を踏まえながら、  
36 情報開示・透明化等を通じた空港運営の効率化・提供サービスの高度化を図り、利用促進の  
37 ための措置を講じ、ネットワークの維持・強化につながるような運営に努めることとする。

1       また、空港は、空港そのものが観光客の来訪目的施設になるほか、地域住民の日常生活の  
2       中で移動目的以外の来訪施設となり得ることも踏まえ、地域の事情・特色を踏まえて関係地  
3       方公共団体、関係事業者等と協力し、利用者便益の増進に努めるほか、協議会の活用等によ  
4       り空港を中心とした地域の活力向上を図る等、ハード・ソフトの組み合わせによる空港運営  
5       の強化を推進することとする。

## 6       1    効果的かつ効率的な空港の運営

7       航空輸送サービスの質や空港の使いやすさといった利用者のニーズの多様化・高度化に的  
8       確に対応するため、次に掲げるとおり効果的かつ効率的な空港の運営を図り、空港の高質化  
9       を推進する必要がある。なお、次に掲げる取組を更に効果的に責任を持って遂行するための  
10      体制のあり方に関しては、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  
11      律（平成十八年法律第四十七号）第二十条第二項において「空港整備特別会計（現「自動車  
12      安全特別会計空港整備勘定」）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  
13      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。」とされ  
14      ていることから、その趣旨を踏まえ、今後適切に検討することとする。

15      ①   コスト意識の維持向上を図り、空港の運営に要する諸費用の削減等運営の効率化を進  
16      めるとともに、各空港別の収支の明確化等透明性の確保のための措置を通じた支出抑制  
17      への努力を含め空港の有効活用や需要拡大等に向けた空港・地域の取組を活性化させる  
18      こととし、これらによって効率的な空港運営を推進することとする。

19      ②   訪日外国人旅行者の更なる地方誘客に当たっては、地方空港への国際線の就航拡大と、  
20      地方空港と拠点空港を結ぶ国内線の利用促進との双方が必要であることを念頭に、魅力  
21      的なデスティネーション形成や新たな旅行需要の創出と併せて地域全体に必要な取組が  
22      進められるよう、地方公共団体や地元経済界はもとより、DMO（観光地域づくり法人）  
23      等とも密接に連携した空港マネジメントを推進することとする。

24      ③   特に離島については、島民生活の安定や離島振興、有人国境離島の保全などの観点か  
25      ら、これまでの離島航空路維持のための方策と併せて、島民の利用負担の軽減や観光客  
26      誘致による需要拡大など、離島航空路の利用の推進策やそれに対応した空港・地域の受  
27      入体制の強化に努めることとする。

28      ④   空港使用料は、空港の運営等の財源として重要な地位を占めるものであるとともに、  
29      空港の利便性に大きな影響を与えるものである。このため、国際的な空港使用料等の体  
30      系や水準、航空ネットワークの維持・強化の観点、受益と負担の関係等も踏まえ、適正  
31      な体系・水準の空港使用料を設定することとする。

32      ⑤   F S C（フルサービスキャリア）のみならず、L C C（ローコストキャリア）やコミ  
33      ューター航空等、様々な旅客を対象とした多様な航空便を積極的に誘致することで、空  
34      港利用の促進を図り、空港を最大限有効活用することに努めることとする。

35      ⑥   機材の小型化により航空便の多頻度化を図ろうとする世界的な動きやリージョナルジ  
36      ェット（地域間輸送用旅客機）の就航にも資する小型機材の技術開発・商品化の動きに  
37      も留意し、適切に対応することとする。

38      ⑦   世界経済のグローバル化に伴い、年々利用が増加しているビジネスジェット等への適

1 切な対応も視野に入れて取り組むこととする。

2 ⑧ ビジネスジェットが受入れ可能と見込まれる空港においては、専用のスポット（航空  
3 機を駐機するために定められた場所）やターミナル、旅客動線の確保等のビジネスジェ  
4 ットの利便性向上のための取組を推進することとする。

5 なお、これらの取組をはじめ、効果的かつ効率的な空港の運営を実現していくうえで、民  
6 間の資金や能力を活用し、航空系事業と非航空系事業の一体経営を可能とする、コンセッ  
7 ション事業（民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（平成十一年法  
8 律第百十七号）第二条第六項に規定する公共施設等運営事業をいう。）の導入が有効な手段の  
9 一つであると考えられる。このため、引き続き、各空港における同事業の導入を推進しつつ、  
10 その導入が当面困難とみられる空港においても、各空港の特性に応じて、より効果的・効率  
11 的な運営手法を選択し、空港経営改革に取り組んでいくことが重要である。

## 12 2 空港施設の適切な維持・機能向上

13 滑走路等の空港施設の機能を適切に発揮させるためには、空港機能の保全を図りつつ、空  
14 港施設の適切な維持に加え、既存施設の老朽化に対応するとともに、機能向上に向けた既存  
15 施設の更新・改良を図ることが不可欠であり、次に掲げる措置を着実に推進することとする。

16 ① 新技術の導入や予防保全による点検業務の効率化・高度化を図り、適切な維持管理を  
17 実施することとする。

18 ② 施工方法の改良等によるライフサイクルコストの縮減等を図りつつ、情報通信技術（I  
19 CT）の活用の推進、作業の最適化による生産性の向上に取り組み、老朽化した施設の  
20 計画的な更新・改良を実施することとする。

21 ③ 需要に適切に対応し、サービス水準の維持向上に資するようターミナルビル等の施設  
22 の更新・改良を行うこととする。

23 ④ 積雪による航空機、牽引車等の円滑な運用が妨げられることを回避するため、除雪能  
24 力の向上に努めるほか、除雪時における関係者の連絡体制を強化する等、除雪体制の強  
25 化を図るとともに、除雪作業の省力化・自動化の取組を推進することとする。

26 ⑤ 空港管理者は、空港機能の保全を図るため、航空機の運航に影響を与えるような物件、  
27 航空保安システムの性能に影響を与えるおそれのある開発等、空港内のみならず、空港  
28 周辺の開発動向等を把握し、必要な調整を図ることとする。

29 ⑥ 地方管理空港等における地方公共団体の技術系職員の不足や技術力低下の深刻化を踏  
30 まえ、所定の要件を満たす工事を空港管理者及び空港運営権者に代わって国が行うこと  
31 ができる制度を適切に運用する一方、地方公共団体の技術系職員の確保・育成を図るこ  
32 ととする。

## 33 3 利用者の便益の増進

34 空港は、サービスの拠点としての特性を有しており、空港利用者に対するサービス提供の  
35 場として、利用者ニーズに対応した機能の発揮が望まれる。

36 たとえば、航空旅客が空港を利用する際は、アクセス交通の到着場所から空港ターミナル  
37 ビルを経て航空機に搭乗するまでの一連の流れの中で様々なサービスを受けるが、これらの

1 流れの中で個々のサービス水準が適正であることに加え、一連の流れが円滑に進められるこ  
2 とが求められる。また、飲食・買い物の場、空港内施設の案内サービス、欠航遅延等の場合  
3 の運航情報の提供、アクセス交通の運行情報の提供、空港周辺の観光情報の提供なども、空  
4 港利用者にとっては重要なサービスである。

5 このようなことを念頭に置き、利用者の便益の増進に向け、次に掲げる措置を推進するこ  
6 ととする。

#### 7 (1) 航空利用者（旅客）の便益の増進

8 ① 多様性・包摂性が確保され、誰もが安心して利用しやすい空港とするため、バリアフ  
9 リー化やジェンダー主流化等のための施設整備などハード面の対応にとどまらず、その  
10 使いやすさの向上・改善への取組などソフト面での対応を行い、ユニバーサルデザイン  
11 化を推進することとする。また、訪日外国人旅行者の増加に対応して、多言語表記・案  
12 内のほか、多種多様なニーズへの対応にも努める。

13 ② 深夜早朝便にも対応した交通アクセスの確保に向け、アクセス交通事業者と連携協調  
14 して取り組むほか、空港からの鉄道の輸送力強化・速達化、バス、タクシー等の乗降場  
15 の容量拡大・適正配置等空港へのアクセス交通改善や、その利用促進を図ることで、多  
16 様な旅客需要に対応した空港アクセスの確保に努めることとする。

17 ③ アクセス交通事業者等との連携強化を通じて、航空便とアクセス交通の接続や運行状  
18 況に係る関連情報のきめ細かい提供が図られるように努めることとする。

19 ④ 自家用車を利用した空港来訪者の増加による空港駐車場の混雑が課題となっているた  
20 め、関係地方公共団体、駐車場運営者、アクセス交通事業者等の空港関係者と連携し、  
21 料金施策による需要マネジメントや混雑情報の発信の強化、立体駐車場の整備等による  
22 駐車可能台数の拡大、公共交通の利用促進等の対策に総合的に取り組む。併せて、担い  
23 手の確保が課題となっている空港関係従事者の駐車スペースの確保にも取り組む必要が  
24 ある。また、レンタカー利用者の増加に対応して、レンタカーの営業拠点や乗降場、駐  
25 車場の適正配置等の利便性向上にも配慮することとする。さらに、空港においていわゆ  
26 る白タク行為や、ルールに従わないレンタカーの貸渡し等が行われないよう、空港関係  
27 者が共同して取り組むこととする。

28 ⑤ 観光立国推進基本計画等の観光施策との整合・協調を図り、空港として、訪日外国人  
29 旅行者を含む国内外の旅行者への観光振興に資する情報の提供及び発信機能の拡充、地  
30 域の観光案内、宿泊施設等の情報提供の充実に努めることにより、観光分野における国  
31 際競争力の強化や地方創生に貢献することとする。

32 ⑥ 空港内において、訪日外国人旅行者の増加等、利用者ニーズの変化も勘案し、ハード・  
33 ソフト両面で、航空利用者にとって分かりやすく円滑な旅客動線の確保に努める。また、  
34 第三国間輸送の増加や深夜早朝便の増加等も踏まえ、国際線と国際線、国際線と国内線  
35 との乗継ぎ及びアクセス交通への乗継ぎにおける利便性向上や、空港での待ち時間にお  
36 ける快適な滞在を図る等のため、仮眠施設、シャワールーム等空港ターミナル施設の充  
37 実を図ることとする。

38 ⑦ 航空利用者が増加する中でも利便性を持続可能なものとするため、顔認証技術等、最

1 新のデジタル技術を積極的に活用しつつ、搭乗関連手続きの円滑化・迅速化を図ること  
2 とする。

3 ⑧ C I Q（税関、入管、検疫等）手続等についても、最新のデジタル技術を積極的に活  
4 用しつつ、待ち時間短縮等サービス水準の向上が図られるよう、必要な機器の導入も含  
5 めたC I Q等の取組との連携・支援を行うこととする。

6 ⑨ 天候等により遅延、欠航等が発生した場合や、それにより二次交通が確保されない場  
7 合に、旅客が空港に滞留する可能性があることも踏まえ、訪日外国人旅行者を含めた旅  
8 客への適切な情報提供や代替アクセス手段の確保、滞留者対応に向けた資機材の確保等、  
9 遅延や欠航等が発生した場合に適切な対応が図られるよう、空港関係者において緊密に  
10 連携を図ることとする。

11 ⑩ 航空運送事業者及び空港機能施設事業者は、空港におけるサービスの向上に向け、空  
12 港管理者及び空港運営権者との間で緊密に連携を図ることとする。また、定時運航につ  
13 いても利用者利便の中核をなすものであるため、関係者で連携しながら、必要な対策の  
14 実施に努めることとする。

15 ⑪ 公共交通機関である航空や公共施設である空港の円滑な運営の観点から、例えば、遅  
16 延回避のための円滑な搭乗に資する利用者側の理解や協力についても、積極的に呼び掛  
17 けていくこととする。

## 18 (2) 航空物流機能の強化

19 ユーザーの要求水準の高度化、臨空部におけるロジスティクスセンターの形成の進展等  
20 により、他の輸送機関より速達性に優れる航空による貨物輸送の重要性はますます高まっ  
21 ている。国際分業の進展等による経済のグローバル化に伴い、部品の調達から生産、販売  
22 までの全体最適化を目指すサプライチェーンマネジメントを基本とする経営戦略を進める  
23 荷主にとって、国際物流は極めて重要な位置付けとなっている。近年では、経済安全保障  
24 の観点からサプライチェーンの強靱化を図ることも求められている。この意味で、航空物  
25 流は、我が国の経済活動を支える基盤的な役割を担い、国際競争力の強化を図る上でも重  
26 要であることから、航空物流機能の強化が求められている。

27 さらに、国内物流においては、陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員する「新モー  
28 ダルシフト」の一環として、定期旅客便の空きスペース等の活用によりトラックドライバ  
29 ー不足やCO<sub>2</sub>（二酸化炭素）排出量削減へ寄与することも求められている。

30 これらのため、航空物流機能の強化を図るための取組について、道路、港湾、鉄道等の  
31 他の輸送モードに係るインフラとの連携を念頭に、利用者たる貨物運送事業者、貨物取扱  
32 事業者のニーズも適確に踏まえつつ、我が国の国際競争力や地域の活力の向上につながる  
33 ことを見据え、貨物取扱地区の確保や高機能化をはじめとする空港貨物地区内の物流機能  
34 向上のために必要な措置を行うほか、国際トランジット貨物便の誘致、深夜貨物便による  
35 空港の利活用の推進、地方空港の戦略的活用、物流のデジタル化を通じた関係者が一元的  
36 に情報共有できる環境の整備、税関関連事務の簡素化等に向けて、積極的に対処すること  
37 とする。

### 1 (3) 空港運営に対しての利用者等の意向を反映させる仕組み

2 空港利用者の便益増進のための継続的な取組を担保するため、利用者等の意向を反映さ  
3 せる仕組みである空港全体のCS（顧客満足度）調査や空港別収支等空港運営の状況も勘  
4 案しつつ、空港管理者及び空港運営権者が中心となって、適切な目標を設定し、その実施  
5 状況を評価し、改善していくといった必要な取組を推進することとする。また、この取組  
6 の状況を適宜公表し、空港を利用する際の参考情報として活用を促すほか、海外空港にお  
7 ける利用者便益との比較にも活用できる方策についても併せて検討することとする。

## 8 4 安全・安心の確保

9 航空輸送サービスにおいて、安全・安心の確保は何よりも優先されるべき課題である。航  
10 空輸送を支えるインフラである空港においても、安全・安心の確保のための措置は最重要事  
11 項であり、今後の航空輸送需要の増大に対応し、次に掲げる措置を推進することとする。

12 ① 今後の航空交通量の増大に対応し、更なる高い安全性を確保すべく、ICAO（国際  
13 民間航空機関）における標準化に応じて、事前予防的な安全対策であるSMS（安全管  
14 理システム（安全に対する目標達成のための管理計画を立案・実施し、その状況を監視  
15 し、必要な措置を講じていく管理手法））の導入を推進することとし、空港管理者及び空  
16 港運営権者は、航空法第四十七条の二に規定する空港機能管理規程において、空港の機  
17 能を確保するための管理の方針、体制及び方法を適切に定め、これに従い航空交通及び  
18 空港の業務に従事する者の安全を確保するために必要な措置を適切に講じることとする。

19 ② 航空機に対するテロ・ハイジャックや空港への不法侵入は、航空機の安全運航や空港  
20 利用者の安全・安心を脅かすものである。このため、空港管理者及び空港運営権者は、  
21 空港内の航空機や、ターミナルビル、滑走路等の施設に対する破壊行為を防止し、テロ・  
22 ハイジャックから航空の安全を守るため、空港機能施設事業者等に対し積極的な取組を  
23 求めるとともに、関係者間の調整に主体的役割を果たし、制限区域等への出入管理の徹  
24 底等、各空港において定められた空港機能管理規程に基づく保安措置の実施に万全を期  
25 する。また、厳しさを増す国際的なテロ等への対応や、訪日外国人旅行者をはじめとし  
26 た今後の航空需要の増大に対応するため、保安検査員の処遇改善や保安検査の高度化に  
27 資するDX技術等の活用を図るなど、更なる保安レベル向上や検査業務効率化を推進す  
28 る必要がある。こうした観点から、旅客の保安検査の実施主体について、航空運送事業  
29 者等から、空港特性を十分に把握し空港を一元的に管理する立場の空港管理者及び空港  
30 運営権者へ順次移行すべく、計画的に調整を進めることとする。さらに、国管理空港・  
31 地方管理空港においては、より適切な保安検査の実施の観点から、各空港の実情を踏ま  
32 えつつ、空港管理者からターミナルビル事業者への保安検査業務に係る事務委任につ  
33 いて、空港ごとに検討を進める。

34 ③ 無人航空機による空港への侵入事案等が国内外で発生していることを踏まえ、空港管  
35 理者及び空港運営権者は巡視等の無人航空機の異常な飛行を防止するために必要な措置  
36 を講じるほか、無人航空機の侵入が生じた場合においても、空港等の機能を確保するた  
37 めに必要な措置を講じることとする。

38 ④ 令和六年一月の東京国際空港内での航空機衝突事故等における経験と教訓を踏まえ、

1 適切な消防体制を確保し、空港消防職員の教育訓練を図る等により、空港消防能力の強  
2 化を図ることとする。また、地上走行中の航空機や車両の滑走路への誤進入を防止する  
3 ための施設の改修及び維持管理を行うとともに、滑走路の安全に係る推進体制を強化す  
4 る。

5 ⑤ 空港は不法入国の水際阻止や新型コロナウイルス感染症等に関する水際対策等におけ  
6 る前線拠点であり、これらの適切な運用が、我が国と国民生活の安全と国民の安心をも  
7 たらすものである。このため、不法入国の防止、感染症や動植物検疫に係る水際対策、  
8 空港への不法侵入の防止対策等の重要性について、利用者の理解を得るよう努めるとと  
9 もに、こうした対策に当たり、空港施設を柔軟に運用するなど、臨機応変な対応が取れ  
10 るよう、内閣感染症危機管理統括庁、C I Q、警察、消防等関係機関との連携強化を図  
11 ることとする。

12 ⑥ ランプ・インスペクション（外国航空機に対する立入検査）等の安全監査の実施のため  
13 の協力支援を行うこととする。

14 ⑦ 自然災害発生時、空港は救急・救命活動や住民避難、緊急物資・人員の輸送の拠点と  
15 して重要な役割を担うため、速やかにその機能を確保する必要がある。このため、空港  
16 関係者が一体となり、事業継続計画「A2（Advanced/Airport）-B  
17 C P」を策定し、関係者やアクセス事業者、近隣空港との連携を強化する。さらに、平  
18 時から訓練を実施し、計画の実効性を高めるとともに、自然災害の激甚化・頻発化等の  
19 環境の変化も踏まえ、不断の見直しを図ることで、災害時に迅速かつ円滑な対応を可能  
20 にする。

21 ⑧ 大規模自然災害が発生し、又は発生するおそれがある場合に、空港の被災状況の迅速  
22 な把握、被害の発生及び拡大の防止・早期復旧、その他災害応急対策に対する技術的な  
23 支援を円滑かつ迅速に実施するため、緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）を適  
24 切に運用することとする。

25 ⑨ 災害時に地方管理空港等の空港管理者から要請があった場合に、災害復旧工事やエプ  
26 ロンの利用の調整等に関する業務を当該空港の空港管理者及び空港運営権者に代わって  
27 国が行うことができる権限代行制度を適切に運用することとする。

28 ⑩ 経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律（令和四年  
29 法律第四十三号）において、空港についても基幹インフラとして指定されていることを  
30 踏まえ、基幹インフラ役務の安定的な提供確保に向け、重要設備の導入・維持管理の委  
31 託等の届出・審査の適正な実施を図る。

32 ⑪ 空港は、サイバーセキュリティ基本法（平成二十六年法律第百四号）に基づき、重要  
33 インフラ分野の一つとして位置づけられていることを考慮し、空港管理者及び空港運営  
34 権者は、空港機能の確保に特に影響を及ぼす主要システムのサイバーセキュリティの確  
35 保に取り組むこととする。

## 36 5 環境負荷の低減

37 空港分野においては、持続可能な開発目標（SDGs）の達成も視野に、空港運営に伴う  
38 地球環境や地域環境への影響を低減させ、空港の持続可能性を確保するため、環境の保全及

1 び良好な環境の創造を推進する施策を行う必要がある。このため、次の施策に積極的に取り  
2 組むこととする。

3 なお、周辺地域に環境負荷等の影響を与える成田国際空港、東京国際空港等の空港におけ  
4 る航空機騒音による障害の防止等の対策やこれまでの周辺地域と合意の上進めている各種施  
5 策については、第五の「空港の周辺における騒音その他の航空機の運航により生ずる障害の  
6 防止及び損失の補償並びに生活環境の改善に関する基本的な事項」に掲げる内容のとおり、  
7 確実に取り組んでいくものとする。

8 ① 柔軟な経路設計が可能となることにより、航空経路の短縮を通じ燃料消費及びCO<sub>2</sub>  
9 排出量の削減につながる衛星信号の情報を利用した進入方式の導入等の航空交通システ  
10 ムの高度化のための協力支援を行うこととする。

11 ② いわゆるESG投資の機運が高まっている中、航空脱炭素化推進基本方針に基づき、  
12 二〇五〇年までのカーボンニュートラルの実現に向け、空港施設・空港車両の省エネル  
13 ギー化、空港への再生可能エネルギーの導入等、空港における脱炭素化を推進すること  
14 とする。具体的には、航空灯火のLED化、空港車両のEV・FCV化、充電設備の導  
15 入、GPU（地上動力設備）の利用促進、太陽光発電等の地域特性を考慮した再生可能  
16 エネルギーの導入等に取り組むこととする。

17 ③ カーボンニュートラルの実現に向けて、CO<sub>2</sub>削減効果の大きいSAF（持続可能な  
18 航空燃料）の導入が航空の脱炭素化において不可欠であり、国際競争力のある価格での  
19 SAFの導入促進に向け、空港関係者も参画し、官民連携して取り組む。

## 20 6 空港DXの推進

21 今後も拡大する世界の航空需要を取り込み、空港機能を持続可能な形で維持・発展させて  
22 いくためには、顔認証、自動運転、AI等の最新技術を積極的に取り込みつつ、自動チェッ  
23 クイン機やスマートレーン等による旅客の搭乗関連手続きの円滑化・迅速化や、自動運転ト  
24 ーイングトラクターや自動ボーディングブリッジ等によるグランドハンドリング業務の省人  
25 化・省力化といった空港関係業務のイノベーションを官民が連携して進める必要がある。

26 こうした空港DX技術の本格実装化のため、空港管理者や空港運営権者が中心となり必要  
27 なインフラ整備に取り組むほか、国においても、規制・制度の見直しや技術開発、導入事業  
28 者に対する支援の実施等について積極的に取り組んでいくべきである。

## 29 7 航空管制業務等との連携

30 空港管理者及び空港運営権者は、当該空港における安全かつ円滑な航空交通の確保を図る  
31 とともに、全国的な航空交通ネットワークを構成する一員として、我が国全体の航空の安全  
32 に貢献することが求められる。

33 ① 空港の機能を十分に発揮するためには、第二4の「空港の整備における航空管制業務  
34 等との連携の確保」に掲げる内容のとおり、空域、適切な出発・進入経路の確保等がな  
35 されることに加え、必要に応じてこれらを見直していくことが求められる。このため、  
36 将来の空港の能力や運営効率の向上に向けて、航空交通の指示等を行う航空管制業務等  
37 をはじめ、航空運送事業者、周辺地域等と十分な協力・連携を確保することとする。

② 工事等に伴う滑走路及び誘導路の閉鎖、航空灯火の消灯等の空港施設の運用方法や供用状態に関する情報は、航空管制業務等にとって欠くことのできない情報である。また、悪天候等の理由により着陸が困難となった場合も同様である。このため、滑走路、誘導路、スポット等の空港施設の運用方法及び運用状況について航空管制業務等を担う機関とあらかじめ調整、情報提供及び情報共有を行うこと、緊急時の連絡体制を確立すること、空港の運用時間について調整すること、ダイバート（天候不良等の理由による代替空港等への着陸）機の受入れに協力することなど、空港運営に関して航空管制業務等と十分な協力・連携を確保することとする。

## 8 空港会社及び空港運営権者の運営のあり方

空港会社については、国際拠点空港としての公共的な役割や、独占性、代替不可能性といった事業特性に鑑み、効率的でかつ自立した経営を確保するための措置を講じてきている。空港運営権者についても、地域の実情を踏まえつつ民間の資金や能力を活用した効率的な空港運営を図るための措置を講じてきている。今後も、創意工夫を發揮した的確な空港運営を可能ならしめるため、それぞれの自主性を最大限尊重した経営環境・体制整備を講じることとする。

空港会社及び空港運営権者は、自らの運営する空港の公共的な役割を十分認識し、関係法令・条約等を遵守するとともに、我が国の航空ネットワークにおける重要性を踏まえ、航空機の安全運航の確保のほか、我が国の航空需要に応えるよう適切な方策を講じることとし、ガバナンス（企業統治）を確保しつつ、会社経営の効率化、利用者の便益の増進、周辺地域・経済団体等と協力した利用促進策の実施等を図って、継続的かつ安定的で適正な空港運営を行い、もって我が国の国際競争力の強化や地域経済の活性化その他の地域の活力の向上に貢献すべきである。

特に、基本施設（滑走路・エプロン（旅客の乗降、貨物の積卸し、燃料補給等のために航空機を駐機する場所）等）の適切な管理、需要に的確に対応した空港機能の拡充、着陸料、旅客取扱施設利用料等の料金の適正な水準の確保、利用者便益の増進、公正かつ平等な運営の確保、保安防災措置の確実な実施、脱炭素化を含む環境負荷の低減、空港DXの推進、環境対策・地域共生策の適切な実施、安全保障・危機管理に対する適切な対応の確保等については、空港運営の最重要項目として留意すべきである。

このため、国は、空港会社及び空港運営権者に対して、必要な情報の開示を促すほか、空港運営の状況の把握に努めるとともに、事業運営が適切に行われるよう関係法令に基づく必要な施策を適切に講じることとする。

## 9 空港機能施設事業の運営のあり方

空港ターミナルビルや航空機給油施設に係るサービスの提供を行う空港機能施設事業も、空港が安全かつ円滑に機能し、航空機の安全かつ安定的な運航を確保し、利用者にとって利用しやすい空港とするために不可欠な事業であり、高い公共性を有するものである。しかしながら、こういった事業については、空港の基本施設に準ずる公共性と重要性を有し、その的確な事業遂行が空港運営にとって不可欠であるにもかかわらず、かつては、的確な実施を

1 担保するための制度的措置が講じられていなかった。空港政策の重点が空港の「整備」から  
2 「運営」へシフトしていく中で、空港機能施設事業に対する的確な実施を担保するための規  
3 範性の高い規制措置を講じることが喫緊の課題となってきたため、平成二十年の空港法への  
4 改正において、空港機能施設事業者の指定制度が導入された。

5 このような経緯と事業の公共的性格等を踏まえ、空港機能施設事業者による事業の実施に  
6 ついては、空港機能の提供者の一員として、空港利用者の便益の増進及び安全・安心の確保  
7 の推進に寄与するよう、空港管理者との調整の下に、その事業遂行が適切に行われるように  
8 することが必要である。

9 以上を踏まえ、まず、空港機能施設事業者の指定に当たっては、その事業の空港運営にお  
10 ける重要性に鑑み、

11 イ 今後の空港機能の向上を担うことを可能とする「適正かつ確実な計画」として、空港  
12 機能施設事業実施のための全体方針、ターミナルビル等の施設のユニバーサルデザイン  
13 化・耐震化の推進、適切な保安対策の実施、適切な施設の維持管理、需要に応じた施設  
14 整備、効率的な施設運営、公正かつ平等な運営の確保等を内容とするものであること等  
15 を確認すること。

16 ロ 施設の安定的かつ適正な提供を可能とする「十分な経理的基礎及び技術的能力」とし  
17 て、事業遂行に向けた資金調達方策の確立、旅客取扱施設利用料等の利用者負担の適正  
18 化に向けた取組、区分経理の実施、安全保障・危機管理に対する適切な対応の確保、利  
19 便性向上施策、脱炭素化を含む環境負荷の低減、空港DXの推進、協議会への積極的な  
20 対応、地域との連携のための取組等を十分に行えるものであること等を確認すること。  
21 併せて、ガバナンス（企業統治）の確保に向けた取組が行われていることを確認するこ  
22 と。

23 が必要である。

24 さらに、空港機能施設事業者に対しては、必要な情報の開示を促すほか、事業遂行の状況  
25 の把握に努め、事業遂行が適切に行われるよう空港法等の関係法令に基づく必要な施策を適  
26 切に講じることとする。

## 27 10 情報開示・透明化、ガバナンス（企業統治）の確保

28 空港管理者、空港運営権者及び空港機能施設事業者は、利用者の便益の増進や空港運営の  
29 効率化を図るため、空港内サービス内容や災害時における対策内容の開示、空港別収支の明  
30 確化等を含め、利用者への的確な情報の開示・提供等透明性の確保に努めることとする。

31 特に、空港管理者及び空港運営権者は、空港法第十二条において、空港のサービス内容等  
32 を定めた空港供用規程の策定と公表を行わなければならないこととされている。空港供用規  
33 程は、空港利用者の便益の増進を目的として策定されるものであることから、その策定に当  
34 たっては、同条第一項各号に規定された事項について、その内容が空港利用者にとって空港  
35 の利用を適切に決定することを可能とするために最低限必要な事項を網羅する等利用者の視  
36 点に立って定めたものとなることが重要であり、本基本方針の趣旨を踏まえて適切に定める  
37 ことが必要である。

38 また、空港会社、空港運営権者及び空港機能施設事業者は、民間事業者でありつつも、空

1 港という公共性の高いインフラの運営を担う存在であり、関係するステークホルダーからの  
2 幅広く、また高い信頼を得る必要があり、かつ、短期的な利益判断にとらわれず、中長期的  
3 視点に立った経営姿勢が求められることから、コンプライアンスをはじめ、ガバナンス（企  
4 業統治）の確保に関する取組の実効性を十分に確保する必要がある。具体的には、ガバナン  
5 ス（企業統治）確保のための指針等の整備と遵守の宣言、社外取締役・監査役等が監督する  
6 仕組みを含めた適切な経営の確保、不適切事案の速やかな公表を含めた国民に対する積極的  
7 な情報開示の実行等に努めることが求められる。

## 8 11 地方公共団体の管理する空港における運営のあり方

9 地方公共団体が管理する空港については、それぞれの空港の後背圏の経済状況、航空路線  
10 の展開の状況、他の交通網の整備の状況等置かれている環境が様々であるため、それぞれの  
11 地方公共団体が住民・利用者の意向・ニーズを踏まえるほか、空港に対する理解の増進と関  
12 係者の協力の確保を念頭に置いて、今後とも、適切な空港の整備及び運営に向けた努力を行  
13 う必要がある。

14 これまでも、各空港においては、航空路線の維持活性化に向け、創意工夫を凝らし、航空  
15 運送事業者との連携、観光関係団体等との協調的取組等により、空港の利用促進に取り組ん  
16 できている。また、離島空港においては、島民生活の安定に加え、離島振興や有人国境離島  
17 の保全などの観点もあることから、離島航空路の利用の推進策やそれに対応した空港・地域  
18 の受入体制の強化に取り組んできている。

19 引き続き、このような努力を継続・強化し、地域の事情・特色を踏まえた空港の利用者の  
20 便益の増進、需要喚起等の利用促進等に努めることや、他の地方公共団体における取組内容  
21 を参考にし、先進事例を積極的に活用するほか、国管理空港における効果的・効率的な運営  
22 に向けた取組に準じ、空港へのコンセッション事業の導入を含む空港経営改革を推進すると  
23 ともに、収支状況等の空港運営情報の明確化・透明化等を通じた運営効率化を図ることが望  
24 まれる。

## 25 12 空港機能を支える事業の運営のあり方

26 空港グランドハンドリング、空港給油、保安検査等の空港業務は、航空機の安全かつ効率  
27 的な運航に不可欠な重要な業務であり、これらの業務が十分かつ健全に提供されなければ、  
28 空港機能の維持・拡充が困難となる。また、空港利用者に直接接する空港業務については、  
29 適切に提供されなければ、その満足度にも影響を与えることとなる。そのため、航空運送事  
30 業者等からこれらの業務を営む事業者へ委託等が行われる場合においては、航空輸送サービ  
31 スの安全・安心な運航の確保に当たり十分な事業遂行能力を有する者を選定するとともに、  
32 賃上げを含む処遇改善や労働環境の改善等への積極的な取組も含め、当該事業者において業  
33 務が適切に行われていることを不断に確認することが望ましい。また、担い手不足が深刻化  
34 する中、処遇改善や労働環境の改善等により必要な人材を確保し従業員のモチベーションの  
35 向上に努めていくことが重要であり、そのためにも、この分野では一部に多重委託構造も見  
36 られるところ、委託側と受託側の間における取引の適正化が求められる。

37 また、特定技能の在留資格制度による外国人材の活用等も含めた人材の確保・育成や、グ

1 ランドハンドリング業務に係る資格の共通化及び資機材の共用化等、事業者の枠を超えた協  
2 調領域の拡大、先進資機材の導入等の空港DXによる生産性向上に取り組むことも重要であ  
3 る。

4 さらに、突然の運休や減便等に伴う業務量の変動リスクについて、路線誘致等を図る空港  
5 管理者や空港運営権者、関係地方公共団体をはじめとする関係者が連携して適切に分担する  
6 などの取組が期待される。

7 こうした取組が空港全体で適切に行われるよう、空港管理者及び空港運営権者は、関係者  
8 による協議の場を設けるなど、積極的にリーダーシップを発揮し、トータルとして空港サー  
9 ビスの提供が改善するよう取り組んでいくことが重要である。

### 10 13 協議会の活用

11 協議会は、空港に関わる多様な関係者が一堂に会し、自発的で創意工夫に富んだ各種取組  
12 の具体化を図るための検討・調整を図る場であり、空港法第十四条において協議会の位置づ  
13 けを明確にするとともに、その開催の手続きや関係者の役割と合意事項の法的な効力等を明  
14 確にしている。

15 空港が地域と共生し、連携して運営されることが利用者利便の向上をはじめとした空港の  
16 機能向上に役立つことはもとより、地域の拠点としての空港の活性化が地域の活力向上に資  
17 することを踏まえると、このような協議会制度が十分に活用され、関係者の自発的な協力と  
18 連携により、円滑な協議が効果的に進められることが重要である。

19 このため、空港管理者が中心となって、空港利用者の便益の増進等の実現を図るべく、空  
20 港管理者、空港運営権者、空港機能施設事業者、航空運送事業者、アクセス交通事業者、関  
21 係地方公共団体等各々の空港の置かれた状況も反映した様々な関係者を構成員とする協議会  
22 を通じた取組を推進することとする。

## 23 第四 空港とその周辺の地域との連携の確保に関する基本的な事項

24 空港は、地域における広域的な交通拠点であり、急速な少子高齢化の進展、産業の空洞化  
25 等を背景にした地域の活力の減退を克服するため、空港を通じた国内外の人や物資の流れを  
26 活発化させることにより、観光振興や物流の高度化等を図り、地域の活力を向上させること  
27 が求められている。

28 このため、空港を活用した地域経済活性化等の地域の活力向上に向け、空港利用者の視点  
29 も踏まえ、空港や周辺地域における空港利用者の交流の促進、空港に集まる産業物資や地元  
30 産品の流通の促進、空港における空港周辺地域住民の交流の促進等、空港と周辺地域との連  
31 携を推進していくことが必要である。

32 また、空港を活用した観光振興・物流高度化等による地域の活力向上を図るため、空港管  
33 理者、空港運営権者、アクセス交通事業者、関係地方公共団体、観光関係団体、商工関係団  
34 体、DMO等による連携した取組の推進が重要であり、第三13の「協議会の活用」に掲げる  
35 内容のとおり、協議会制度の活用にも積極的に取り組むこととする。

## 1 第五 空港の周辺における騒音その他の航空機の運航により生ずる障害 2 の防止及び損失の補償並びに生活環境の改善に関する基本的な事項

3 国土の狭隘な我が国において、航空需要に適切に対応し、航空輸送サービス水準の向上を  
4 図るためには、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ことが極めて  
5 重要であり、このような観点から、これまで多様な環境対策及び地域周辺対策が実施されて  
6 きた。

7 周辺地域に騒音等の負担を与える成田国際空港等の空港においては、航空機の低騒音化等  
8 の環境対策や落下物対策等の安全対策を含めた更なる負担軽減に向けた努力を行うことは論  
9 をまたないが、周辺地域に負担が生じることは当面不可避であることから、適切な見直しを  
10 行いつつ、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（昭和四  
11 十二年法律第百十号）等の法令に基づく移転補償・防音工事の実施や、航空機からの落下物  
12 に係る補償等の充実、空港の周辺における環境対策及び地域周辺対策を着実にを行い、空港に  
13 対する周辺地域の理解を得ることが、空港の円滑な運営にとって重要である。

14 これらの対策の実施に当たっては、周辺地域の事情・特色を踏まえつつ、空港管理者、空  
15 港運営権者、空港周辺の地方公共団体その他の空港関係者の間において、十分な情報交換等  
16 に基づき適切な方策が合意され、進められることが望ましい。

17 特に、成田国際空港については、建設の経緯もあり、その後の関係者間の話合いの過程や  
18 民営化に当たって、国、空港会社及び地域の間で得られた理解と合意に基づいた地域共生策  
19 が進められてきており、今後とも、これらを尊重し、適切な施策が講じられることが必要で  
20 ある。

21 また、令和二年三月から都心上空を通過する新飛行経路が導入された東京国際空港におい  
22 ても、引き続き飛行経路周辺地域における騒音負担の更なる軽減や安全対策の更なる充実を  
23 図るとともに、地域への丁寧な情報提供を行う必要がある。

## 24 第六 地理的、経済的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する空 25 港相互間の連携の確保に関する基本的な事項

26 成田国際空港、東京国際空港、関西国際空港及び中部国際空港は、いずれも我が国の主要  
27 空港として空の玄関口の役割を担っているが、増加傾向にある国際航空需要への対応や、東  
28 アジアの主要空港との空港間競争への対応が喫緊の課題となっている。

29 このため、これら主要空港が全体として、今後更に増加が見込まれる訪日外国人旅行者等  
30 の旅客需要や、高単価・高付加価値の工業品や農産品の輸出等の貨物需要をはじめとする我  
31 が国の旺盛な国際航空需要に適切に応えるとともに、人流・物流の両面で三国間流動需要の  
32 積極的な取り込みを図り、我が国の経済安全保障の確保の観点からもオープンかつ戦略的な  
33 ネットワークを構築することで、更なる国際競争力の強化に取り組むこととする。

34 さらに、各主要空港の存する首都圏、近畿圏、中部圏のそれぞれの域内において、当該域  
35 内に存する他の空港も含めて、航空需要、各空港の特色等を踏まえ、空港運用の最適化を図  
36 り、空港機能を地域全体として最大化できるよう努めていく。

1           また、三大都市圏以外の地域においても、地理的、経済的又は社会的な観点からみて密接  
2           な関係を有する空港については、同様に、空港機能の最大化の観点から連携を図っていくこ  
3           とが望ましい。

## 4           **1 首都圏における空港相互間の連携のあり方**

5           首都圏に存する成田国際空港及び東京国際空港は、我が国の国際航空需要の多くを担うの  
6           みならず、その地理的優位性から、三国間、とりわけ北米とアジアの国・地域の結節点とし  
7           ての役割をますます強化していける可能性があることから、成田国際空港における滑走路の  
8           新增設等の機能強化により、年間発着容量を現在の三十四万回から五十万回に増加させ、両  
9           空港を合わせた年間発着容量を約百万回とする。

10          特に成田国際空港においては、三国間流動需要の更なる取り込みに向けて、時間当たりの  
11          発着回数の増加やワンターミナルの整備により、アジアの国・地域の他の主要空港と比較し  
12          て遜色のない国際ハブ空港としての機能強化を図るとともに、新貨物地区の整備により国際  
13          航空物流機能の抜本的強化を図ることとする。また、LCC・ビジネスジェット等、多様な  
14          需要に幅広く対応していく。

15          さらに、新幹線等の乗継ぎ拠点を含む都心部及び東京国際空港との鉄道・道路アクセスの  
16          強化に取り組むこととする。

17          東京国際空港においても、更なる運用の効率化及び利便性の向上を目指して、ターミナル  
18          の再編・整備を計画的に進めるとともに、空港アクセス鉄道の強化を進める。

19          そのうえで、両空港それぞれの強みを生かした航空ネットワークの形成を図りつつ、両空  
20          港間の旅客・貨物の移動の一層の円滑化を実現することによって、両空港一体の「首都圏空  
21          港」としての国際競争力を大幅に強化していく。

## 22          **2 近畿圏における空港相互間の連携のあり方**

23          令和元年五月の関西三空港懇談会において確認された関西三空港の以下の役割分担の下、  
24          各空港の特性を生かしつつ、トータルとして三空港の最適運用を図ることとする。

25          ① 関西国際空港は西日本を中心とする国際拠点空港であり、関西圏の国内線の基幹空港

26          ② 大阪国際空港は国内線の基幹空港であり、環境と調和した都市型空港

27          ③ 神戸空港は神戸市及びその周辺の航空需要に対応する地方空港であり、関西国際空港・

28          大阪国際空港を補完する機能が求められる。

29          令和四年九月の同懇談会では、令和十二年前後を目途に三空港全体で年間五十万回の発着  
30          容量確保を目指すことが合意されており、これに向けた利用促進や空港機能の強化等に関す  
31          る地元における議論も踏まえ、また、三空港を一体的に運営する空港運営権者の経営判断を  
32          できる限り尊重しつつ、安全面・環境面への配慮を大前提に、関西全体の航空需要拡大と関  
33          西経済の発展に向けて引き続き適切に対応する。

## 34          **3 中部圏における空港相互間の連携のあり方**

35          平成十年度の中部国際空港の事業化に先立ち、定期航空路線は中部国際空港へ一元化する  
36          ことが前提とされたことを踏まえ、中部国際空港は成田国際空港及び関西国際空港と並ぶ我  
37          が国の国際拠点空港として、空港の完全二十四時間運用の実現や安定的な輸送機能の確保等

1 に向けた代替滑走路の整備等を推進し、これらの機能強化を十分に生かした活用を促進する。  
2 県営名古屋飛行場はコンピューター航空やビジネスジェットなどの小型航空機の活動拠点とし  
3 て中部国際空港を補完するという基本的な役割分担の下、長期的視野に立って中部圏の多様  
4 な航空需要に適切に対応した両空港の連携を図ることとする。

## 5 第七 その他

### 6 1 共用空港における整備及び運営等

7 共用空港については、その空港としての特性を踏まえつつ、前記第一～第五の趣旨に沿っ  
8 た空港の整備及び運営を行うため、自衛隊又はアメリカ合衆国との連携を密接に図ることと  
9 する。

### 10 2 基本方針に則った空港法・航空法の運用のあり方

11 本基本方針は、空港法で定める空港機能施設事業者の指定、空港脱炭素化推進計画の認定  
12 等の際の判断指針ともなるべきものである。したがって、これらの行政上の行為に当たって  
13 は、本基本方針の中の各項目において定める内容に従うほか、基本方針全体の趣旨に則って  
14 適正な運用を図ることとする。また、関係者が申請等に当たって行政の判断内容の予測を容  
15 易に行えるようにする観点から、必要となる事項については本基本方針に従いさらに具体的  
16 な指定基準、ガイドライン等を定めることとする。当該基準等の策定に当たっては、パブリ  
17 ックコメントを行う等公正で透明な手続きの確保に留意することとする。

### 18 3 その他

19 空港の設置及び管理に際しては、第三五の「環境負荷の低減」及び第五の「空港の周辺に  
20 おける騒音その他の航空機の運航により生ずる障害の防止及び損失の補償並びに生活環境の  
21 改善に関する基本的な事項」に掲げる取組のほか、環境関係法令に従いつつ、空港周辺にお  
22 ける自然環境等の保全に配慮する。

23 空港は、我が国の安全保障を確保する上で重要な役割を担うので、空港管理者は、関係法  
24 令に基づく責務等を適切に履行し、平素から国等との連携を密接に図ることとする。

25 特に、総合的な防衛体制の強化に資する研究開発及び公共インフラ整備に関する関係閣僚  
26 会議を踏まえ、安全保障環境を踏まえた対応を実効的に行うため、自衛隊・海上保安庁の航  
27 空機が平時から必要な空港を円滑に利用できるよう、国土交通省と防衛省と空港管理者との  
28 間に「円滑な利用に関する枠組み」を設け、必要な調整を実施するとともに、枠組みを設け  
29 た空港（特定利用空港）においては、民生利用を主としつつ、自衛隊・海上保安庁の航空機  
30 の円滑な利用にも資するよう、自衛隊・海上保安庁のニーズも考慮して、必要な整備又は既  
31 存事業を促進する。

## 32 おわりに

33 我が国の空港は、岩国空港（岩国飛行場）が平成二十四年に開港したこと等により合計九  
34 十七空港となっている。また、成田国際空港の滑走路の新增設等をはじめ、各空港において  
35 必要な機能強化事業が進められている。

1 空港をめぐる状況は進展していくが、今後とも、将来需要に対応するための方策と併せ、  
2 これまで整備してきた空港の的確な機能向上及び効率的な運営を行い、全国の空港をトータルとして有効活用し、適正な航空ネットワークを形成し、利用者のニーズに応えとともに、  
3 国際航空機能を強化し、「開かれた日本」の玄関口として我が国の競争力の向上に貢献すること  
4 が重要である。  
5

6 したがって、このような認識の下に定めた本基本方針に従って空港政策を着実に進め、空  
7 港の適切な整備及び運営を図ることとし、関係者に対し、それぞれの役割を十分に発揮し、  
8 国、地方公共団体、空港会社、空港運営権者、空港機能施設事業者、航空運送事業者をはじめ  
9 めとする関係者間の連携を強化して、積極的な取組を求めるものである。

10 なお、社会経済情勢等の変化を受けて、本基本方針を見直すべき事態が生じた場合は、次  
11 回の見直し・改定の時期を待つことなく臨機応変に対応することとする。