

# 空港・航空管制の運営について

# 目 次

第2回～第4回航空分科会でのヒアリングにおける主な要望・ 指摘事項及び空港・航空管制の運営のあり方を巡る主な論点	1	我が国における管制業務	18
空港整備特別会計の概要	2	主要国における民間航空管制業務の実施主体	19
空港整備特別会計の歳入・歳出規模（平成19年度予算額）	3	主要国における民間航空管制業務の実施主体（イメージ）	20
空港管理・航空管制に係る現場機関等の概要	4	ドイツにおける航空管制一元化の経緯	21
法令等における特別会計改革に関する位置づけ	5	国管理空港の着陸料体系	22
公共事業関係特別会計の統合に関する概要	6	国管理空港における主要機材の着陸料（国内線の例）	23
空港整備特別会計の独立行政法人化等に関する課題	7	路線維持のための国管理空港の着陸料軽減措置体系について	24
羽田空港に係る財投借入金の償還金について	8	国が徴収している着陸料以外の利用料金について	25
空港整備特別会計の特別会計財務書類について	9	世界主要空港の国際線着陸料	26
空港整備特別会計の区分収支について	10	世界主要空港の空港利用料金（国際線：旅客1人あたり）	27
代表的な国管理空港の個別収支の試算について①（羽田空港）	11	諸空港における着陸料体系及び利用料金	28
代表的な国管理空港の個別収支の試算について②（伊丹空港）	12	航行援助施設利用料体系の概要	29
代表的な国管理空港の個別収支の試算について③ （新千歳、仙台空港）	13	航援料体系の概要（国際比較）	30
代表的な国管理空港の個別収支の試算について④ （新潟、広島、高知空港）	14	主要国における航行援助施設利用料	31
代表的な国管理空港の個別収支の試算について⑤ （福岡、那覇空港）	15	現行航援料体系の課題	32
国管理空港の運営に参画する多様な主体	16		
空港ターミナルビル会社の一覧について	17		

## 第2回～第4回航空分科会でのヒアリングにおける主な要望・指摘事項及び空港・航空管制の運営のあり方を巡る主な論点

- ◎ 運営状況や投資判断、料金水準の透明性の向上のため、空港整備特別会計の収支の透明性を向上させるべき。
- ◎ 利用者負担の軽減や安全・安心対策の強化、さらなる首都圏空港の整備や地方空港及び管制機能の高度化のため、純粋一般財源のさらなる拡充が必要。
- ◎ 利用者負担の軽減のため、着陸料水準のあり方についての検討を図るべき。
- ◎ 多様な時期・時間帯における多様な路線展開が可能となるよう、画一性の高い着陸料体系を改めるべき。

関係者からのヒアリング結果等を踏まえると、空港・航空管制の運営に関する論点については、おおむね下記の事項に集約されるものと考えられる。

- 1 空港整備特別会計の収支の透明性をどのように確保、向上していくべきか。
- 2 空港整備特別会計に関しては、将来において、独立行政法人化等について検討することとされているが、現在どのような課題等が存するのか。
- 3 着陸料、航行援助施設利用料等について、諸外国の事例も参考にしつつ、そのあり方を検討する必要があるのではないか。

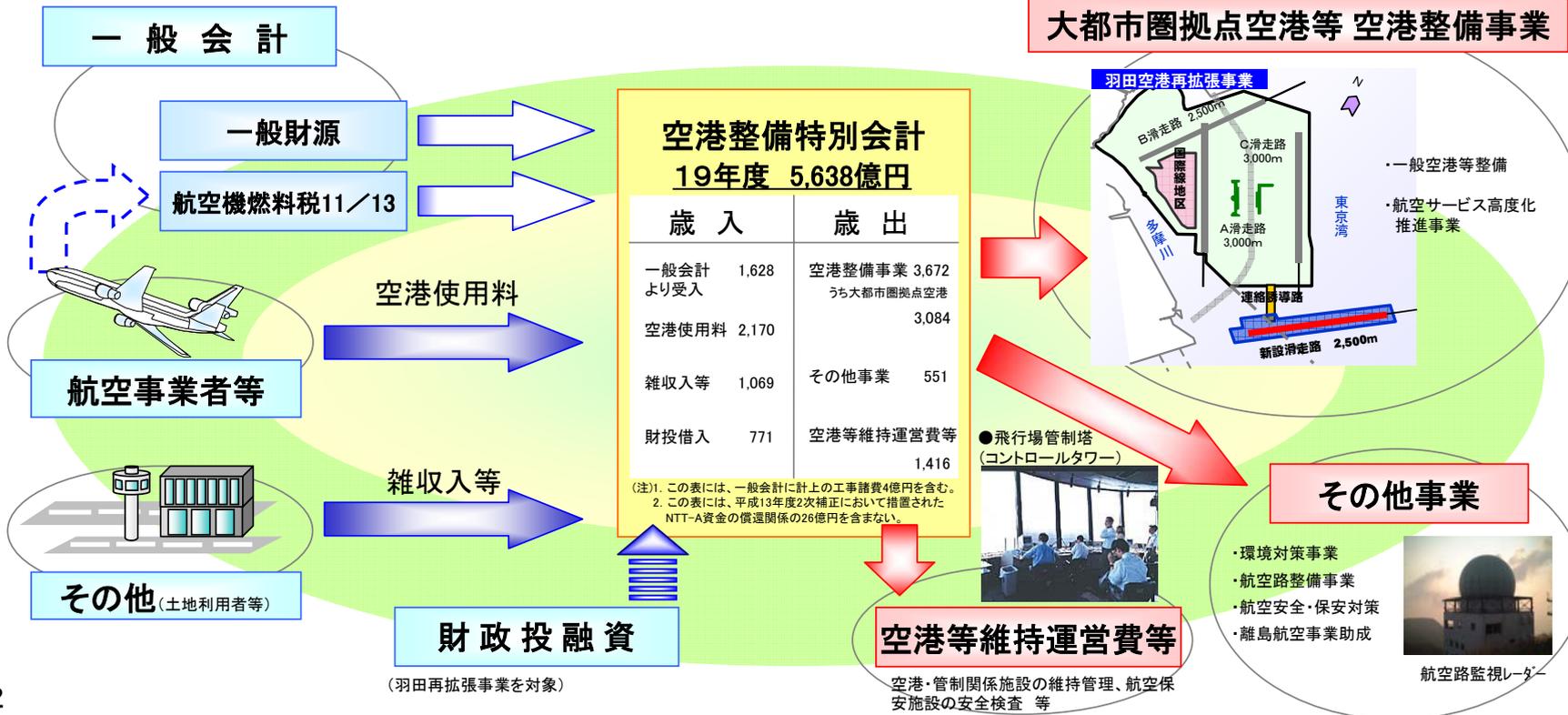
# 空港整備特別会計の概要

## 《役割》

航空輸送需要の増大に対処して空港・航空保安施設整備等の促進と維持運営の円滑化を図るとともに、受益と負担の関係を明確にしつつ所要の財源を確保するため、歳入歳出を一般会計と区分して管理し、経理内容を明確にするため設けられたもの。

## 《事業の概要》

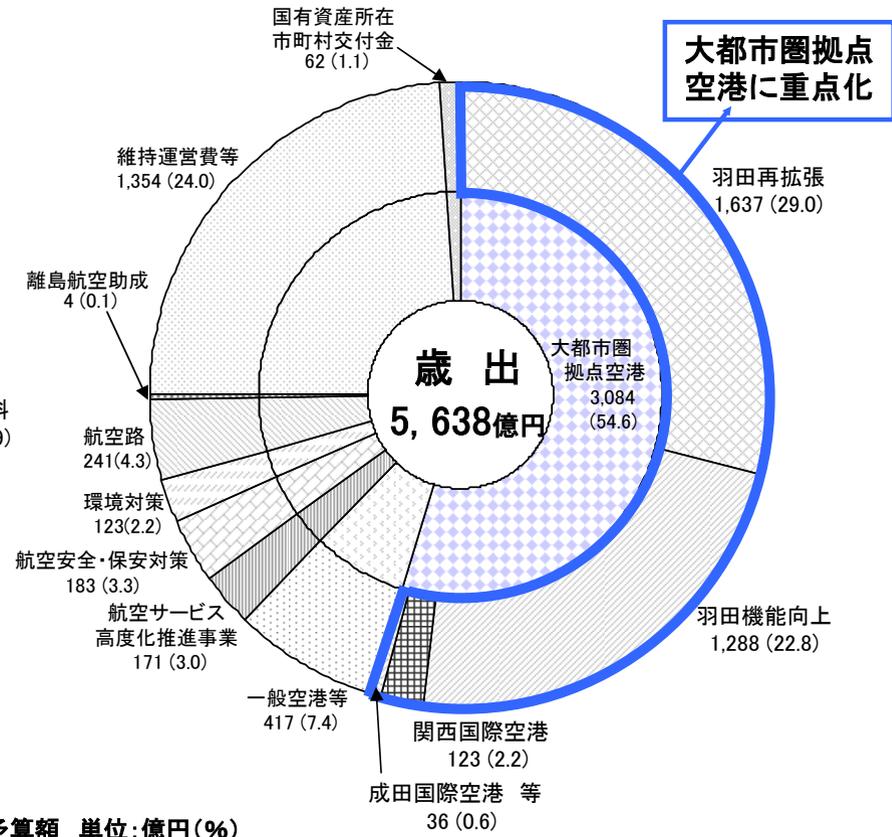
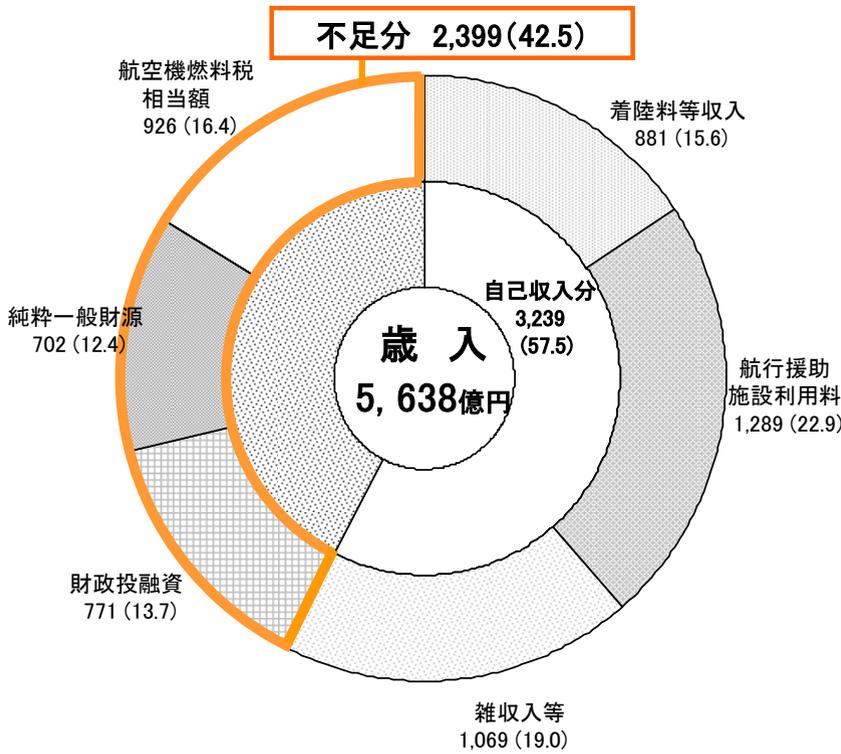
一般会計からの繰入金（一般財源、航空機燃料税収入の11/13相当額）、航空事業者等から徴収する空港使用料、財政融資資金からの借入金等を財源として、大都市圏拠点空港を中心とした空港整備事業、空港周辺の環境対策事業、航空管制施設等の新設・改良工事等の航空路整備事業、空港等の維持運営事業等を実施。



# 空港整備特別会計の歳入・歳出規模（平成19年度予算額）

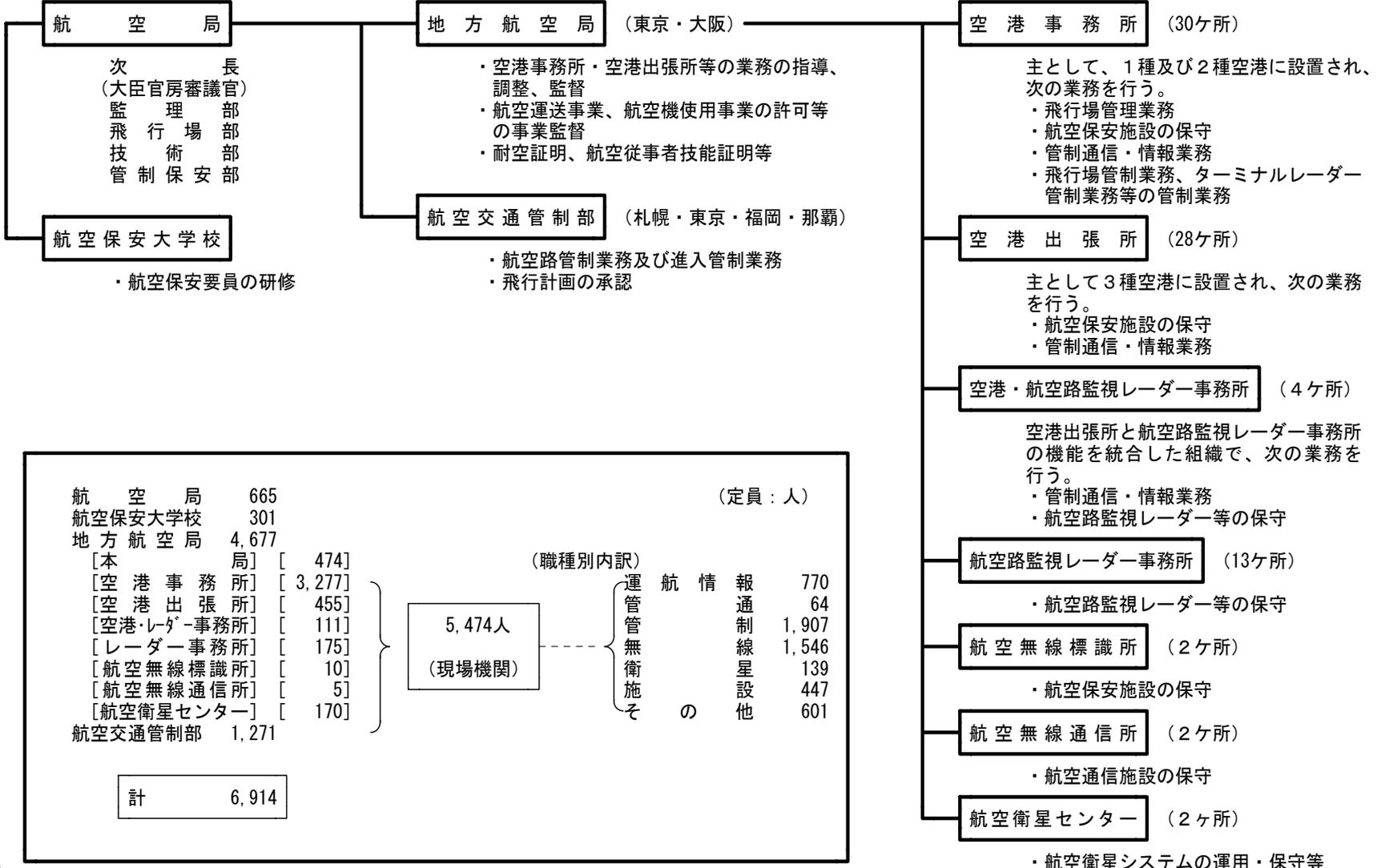
（ 歳 入 ）

（ 歳 出 ）



平成19年度予算額 単位:億円(%)

# 空港管理・航空管制に係る現場機関等の概要



航空局	665	(定員：人)			
航空保安大学校	301				
地方航空局	4,677				
[本局]	[ 474]				
[空港事務所]	[ 3,277]				
[空港出張所]	[ 455]				
[空港・レーダー事務所]	[ 111]				
[レーダー事務所]	[ 175]				
[航空無線標識所]	[ 10]				
[航空無線通信所]	[ 5]				
[航空衛星センター]	[ 170]				
航空交通管制部	1,271				
<b>計</b>		<b>6,914</b>			

		(職種別内訳)							
	5,474人					(現場機関)	運管管無衛施そ	航空情報	770
								通信	64
								管制	1,907
								線	1,546
								星	139
		その他	447						
			601						

## 法令等における特別会計改革に関する位置づけ

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律（平成十八年法律第四十七号）  
（抄）

（道路整備特別会計等の見直し）

第二十条 道路整備特別会計、治水特別会計、港湾整備特別会計、空港整備特別会計及び都市開発資金融通特別会計は、平成二十年度までに統合するものとする。この場合において、これらの特別会計において経理されていた事務及び事業については、その合理化及び効率化を図るものとする。

2 空港整備特別会計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。

3 （略）

4 空港整備特別会計法（昭和四十五年法律第二十五号）附則第十一項の規定による措置（※）については、第一項の統合の後においても、空港の整備に係る歳出及び借入金を抑制するよう努めつつ、これを実施するものとし、将来において、空港の整備の進捗状況を踏まえ、その廃止について検討するものとする。

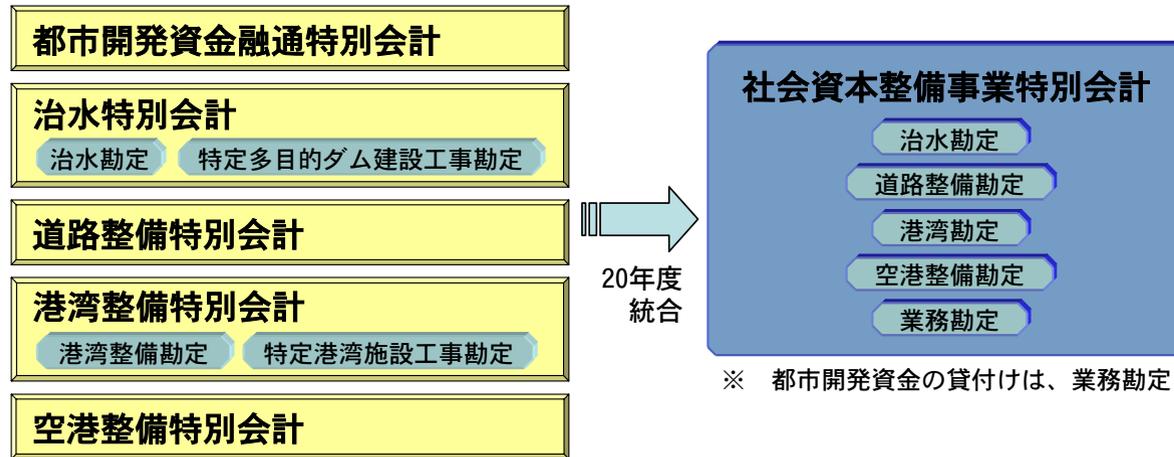
（注） 空港整備特別会計法附則第十一項の規定による措置とは、航空機燃料税の十三分の十一を一般会計から空港整備特別会計へ繰り入れる措置を指す。

（※） 特別会計に関する法律（平成十九年法律第二十三号）において、個別の特別会計の改革を具体的に盛り込むとともに、特別会計法に定められた財政法の例外規定等を整理。

# 公共事業関係特別会計の統合に関する概要

## 1. 統合

- 平成20年度に、都市開発資金融通特別会計、治水特別会計、道路整備特別会計、港湾整備特別会計及び空港整備特別会計を統合し、「社会資本整備事業特別会計」を設置。
- 治水勘定、道路整備勘定、港湾勘定、空港整備勘定、業務勘定の5勘定を設置（現行は7勘定）。



※ 都市開発資金の貸付けは、業務勘定において経理。

## 2. 共通経費の一元経理

業務勘定を設置し、各事業に共通する人件費・事務費や社会資本整備に関する横断的な調査費等を一元的に経理。

## 3. その他

- 独立行政法人の運営費交付金等について一般会計化し、特会全体をスリム化。
- 治水勘定、道路整備勘定における借入金に関する規定を廃止。
- 「道路特定財源の見直しに関する具体策」に基づく所要の法改正に伴う措置を講ずる旨を、附則に規定。

## 空港整備特別会計の独立行政法人化等に関する課題

### 1. 空整特会では、空港の整備と運営を行っているが、現時点において羽田等の大都市圏拠点空港の整備等を独立採算で行っていくことは困難なのではないか。

- ① 羽田再拡張事業などの大都市圏拠点空港の整備をはじめ、引き続き我が国の航空ネットワークに必要な空港、航空保安施設等の整備・運営を着実に実施する必要がある（5～6千億円／年）。  
これを自己収入（3千億円程度／年）で賄うことは不可能であり、今後も航空機燃料税のほか多額の一般財源の投入と財投借入れが不可欠である。具体的には、各年度毎に3千億円程度の自己資金以外の資金注入が必要である。
- ② 羽田沖合展開事業等により現在既に約9千億円超の借入残高（平成17年度末実績）があり、さらに、羽田再拡張事業により追加的に約4千億円の借入金が必要である。このため、当面は年間1千億円前後の償還が必要である。
- ③ なお、特別会計財務諸表（平成17年度）上、現在の施設を運営するだけでも1,200億円弱の大幅赤字を計上している。

### 2. 我が国の航空管制関連業務の性格上、国の責任において実施すべき業務なのではないか。

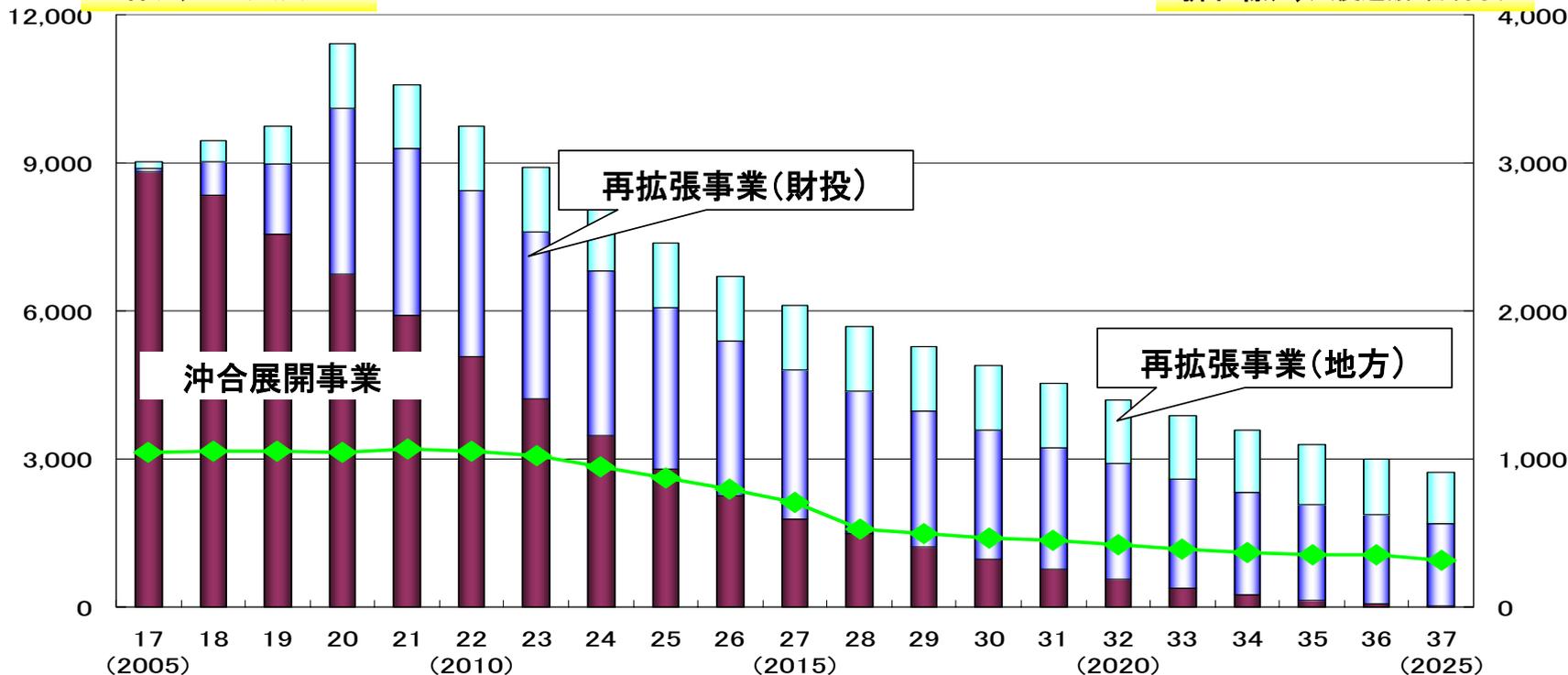
- ① 航空管制は、交通警察と同様の性格を有し、公権力の行使に該当する行政行為であり、独立行政法人化になじまない。特に、ハイジャック・テロ及び有事対応は、警察、自衛隊等との連携を必要とする国家的な危機管理業務である。
- ② 我が国の空域は、自衛隊の空域、米軍の空域、航空局の空域が複雑に入り組んでいるため、航空局の航空管制は、軍との日々の調整を行いつつ実施されており、安全保障や軍事に関する事項を含むものである。
- ③ 我が国のように軍・民の空域が複雑に存在している中で、独立行政法人化等を行っている主要国の例はない。

# 羽田空港に係る財投借入金の償還金について

(億円)

棒グラフ(残高推移)

折れ線グラフ(償還額:含利子)



年度	H17年度末	H22年度末見込	H27年度末見込	H37年度末見込
借入残高 (内財投借入分)	9,016億円 (8,881億円)	約9,700億円 (約8,400億円)	約6,100億円 (約4,800億円)	約2,700億円 (約1,700億円)
償還額 (内財投借入分)	1,049億円 (1,049億円)	約1,050億円 (約1,050億円)	約700億円 (約700億円)	約310億円 (約230億円)

8 ※17年度は決算額、18年度は予算額、19年度は予算額。20年度以降は見込額をベースに試算。平成10年以降の借入については金利見直し時に一定の金利上昇を勘案して試算。

# 空港整備特別会計の特別会計財務書類について

## 平成17年度 空整特会・特別会計財務書類について

平成16年6月17日に財政制度等審議会 財政制度分科会 法制・公会計部会においてとりまとめられた「省庁別財務書類の作成について」に基づき、平成17年度分の財務書類を作成・公表している。

(金額単位:百万円、四捨五入※)

科目	
【 資産負債差額増減計算書 】	
I 前年度資産負債差額	2,009,481
II 本年度業務費用合計	360,264
人件費	56,808
賞与引当金繰入額	4,176
退職給付引当金繰入額	5,024
空港等整備費	57,929
補助金等	17,493
独立行政法人運営費交付金	1,165
補給金	9,000
一般会計への繰入	6
港湾整備特別会計への繰入	1,234
庁費等	61,358
その他の経費	9,641
減価償却費	104,877
貸倒引当金繰入額	▲ 293
支払利息	28,537
資産処分損益	3,309
III 財源	401,704
1 自己収入	244,361
空港使用料収入	215,458
うち着陸料等収入	87,381
うち航行援助施設使用料	128,077
地方公共団体工事負担金収入	8,022
受託工事納付金収入	162
貸付料収入	19,698
手数料収入	105
その他の財源	917
2 他会計(勘定)からの受入(=一般会計からの受入)	157,343
IV 無償所管換等	▲ 10,190
V 資産評価差額	▲ 320,657
VI その他資産・負債差額の増減	-
VII 本年度末資産・負債差額	1,720,074

科目	
【 貸借対照表 】	
資産	2,769,764
現金・預金	92,169
たな卸資産	30,069
未収金	886
前払費用	9
貸付金	408,580
貸倒引当金	▲ 783
有形固定資産	1,699,374
国有財産(公共用財産を除く)	1,625,633
土地	911,810
立木竹	2,614
建物	89,852
工作物	586,853
航空機	6,101
建設仮勘定	28,403
物品	73,741
無形固定資産	14,609
出資金	524,851
負債	1,049,690
未払金	3,131
未払費用	4,041
保管金等	31
前受金	267
賞与引当金	4,176
借入金	901,556
退職給付引当金	97,240
他会計繰戻未済金	39,248
資産・負債差額	1,720,074

※公表されている特会財務書類では、百万円単位未満について切り捨て表記になっているが、ここでは四捨五入で表記している。

# 空港整備特別会計の区分収支について

## H17年度 特会財務書類の区分収支

空港整備特別会計のH17年度特会財務書類を一定の仮定のもとに「空港関係」「航空管制その他」「一般会計受入」に区分。

(空港関係とは、空港の整備・運営管理にかかるものと想定しており、下表の通り一定の仮定のもとに試算した参考値を示している)

(金額単位:百万円、四捨五入)

科目	空港特会 財務書類合計				切り分けの考え方
	空港関係	航空管制その他	一般会計受入		
<b>【 資産負債差額増減計算書 】</b>					
<b>I 前年度資産負債差額</b>	2,009,481	業務に応じた切り分けが現時点では困難			
<b>II 本年度業務費用合計</b>	360,264	170,084	190,181	0	
人件費	56,808	6,677	50,130	0	
賞与引当金繰入額	4,176	491	3,685	0	空港関係に属する人員の割合に応じて按分を実施。
退職給付引当金繰入額	5,024	591	4,434	0	
空港等整備費	57,929	32,337	25,592	0	空港関係に属する事業費の割合に応じて按分を実施。
補助金等	17,493	4,654	12,840	0	
独立行政法人運営費交付金	1,165	0	1,165	0	
補給金	9,000	0	9,000	0	環境対策関連の補助金等については、空港関係へ。それ以外については、空港関係の業務との関連性が低いことから、その他へ。
一般会計への繰入	6	0	6	0	
港湾整備特別会計への繰入	1,234	1,234	0	0	
庁費等	61,358	34,251	27,107	0	空港関係に属する事業費の割合に応じて按分を実施。
その他の経費	9,641	1,133	8,508	0	空港関係に属する人員の割合に応じて按分を実施。
減価償却費	104,877	58,544	46,333	0	空港関係に属する事業費の割合に応じて按分を実施。
貸倒引当金繰入額	▲ 293	▲ 211	▲ 82	0	着陸料の未収金部分に対応する部分を空港関係へ。
支払利息	28,537	28,537	0	0	羽田空港の整備事業に関する財投借入のため、全額空港関係へ。
資産処分損益	3,309	1,847	1,462	0	空港関係に属する事業費の割合に応じて按分を実施。
<b>III 財源</b>	401,704	115,263	129,098	157,343	
1 自己収入	244,361	115,263	129,098	0	
空港使用料収入	215,458	87,381	128,077	0	
うち着陸料等収入	87,381	87,381	0	0	着陸料等収入は空港関係、航行援助施設使用料収入はその他へ。
うち航行援助施設使用料	128,077	0	128,077	0	
地方公共団体工事負担金収入	8,022	8,022	0	0	
受託工事納付金収入	162	162	0	0	全額空港関係へ。
貸付料収入	19,698	19,698	0	0	
手数料収入	105	0	105	0	
その他の財源	917	0	917	0	いずれも空港関係の業務との関連性が低いため、その他へ。
2 他会計(勘定)からの受入(=一般会計からの受入)	157,343	0	0	157,343	全額その他へ。
<b>IV 無償所管換等</b>	▲ 10,190	通常業務から発生するものではないため、切り分けの対象外			
<b>V 資産評価差額</b>	▲ 320,657				
<b>VI その他資産・負債差額の増減</b>	-	-	-	-	
<b>VII 本年度末資産・負債差額</b>	1,720,074	業務に応じた切り分けが現時点では困難			

●自己収入-本年度業務費用 41,440 ▲ 54,821 ▲ 61,082 157,343

※費用の按分の際に用いている空港関係に属する人員、事業費の割合については、現状把握しているデータをもとに一定の仮定を置きつつ航空局にて試算している。

# 代表的な国管理空港の個別収支の試算について①（羽田空港）

- ・空整特会のH17年度歳入歳出決定計算書をもとに、キャッシュフローベースでの羽田空港の個別収支を試算。
- ・空港別で把握できる歳入・歳出項目をもとに試算しているが、人件費等が計上されている空港等維持運営費等の歳出項目が現時点で空港別への区分ができていない状況（特会合計で1,266億円）。

## 平成17年度 羽田空港 個別収支

### 主な歳入

982億円

（主な項目）

着陸料等収入	370億円
土地建物 貸付料収入	114億円
借入金	498億円

### 主な歳出

1,299億円

（主な項目）

空港整備事業費	209億円
環境対策費	1億円
債務の元利償還	1,049億円
土地建物借料	0.1億円
国有資産所在 市町村交付金	40億円

区分できていない歳出項目  
特会全体で1,266億円  
（維持運営費、工事諸費）

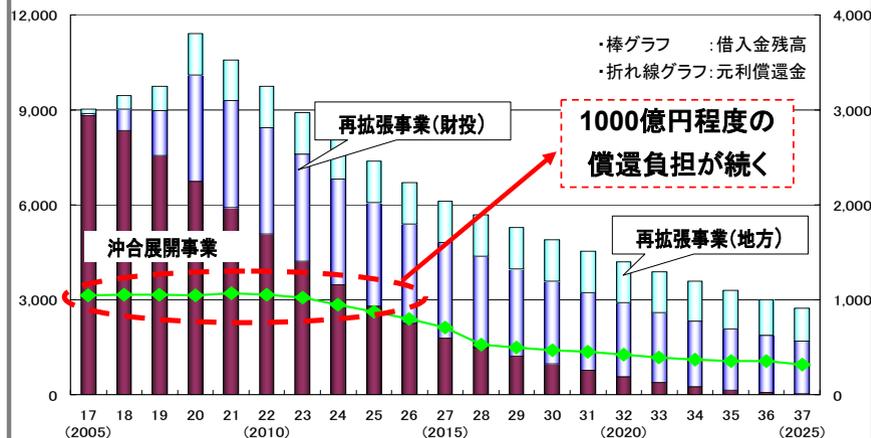
※単位未満：四捨五入

## 羽田空港の個別収支における留意点

- ・羽田空港は、沖合展開事業と再拡張事業にかかる財投借入等として、H17年度末で既に9,016億円の借入金残高がある。
- ・また、今後再拡張事業について約4,000億円程度の新たな借入が必要であることから、**当面は約1,000億円程度の債務の元利償還負担が発生し、羽田空港の自己収入（着陸料・貸付料）だけでは、これらの元利償還金を賄うことは不可能。**

（単位：億円）

＜借入金残高及び元利償還金の将来見通し＞



## 代表的な国管理空港の個別収支の試算について②（伊丹空港）

- ・空整特会のH17年度歳入歳出決定計算書をもとに、キャッシュフローベースでの伊丹空港の個別収支を試算。
- ・空港別で把握できる歳入・歳出項目をもとに試算しているが、人件費等が計上されている空港等維持運営費等の歳出項目が現時点で空港別への区分ができていない状況（特会合計で1,266億円）。

### 平成17年度 伊丹空港 個別収支

**主な歳入**  
157億円

（主な項目）

着陸料等収入 140億円

（うち特別着陸料収入 16億円）  
（※）

土地建物等

貸付料収入 17億円

（※）特別着陸料は平成17年10月より徴収が開始されているため、本収支表にはそれ以降の歳入のみが含まれている。

**主な歳出**  
94億円

（主な項目）

空港整備事業費 37億円

環境対策費 50億円

土地建物借料 0.1億円

国有資産所在

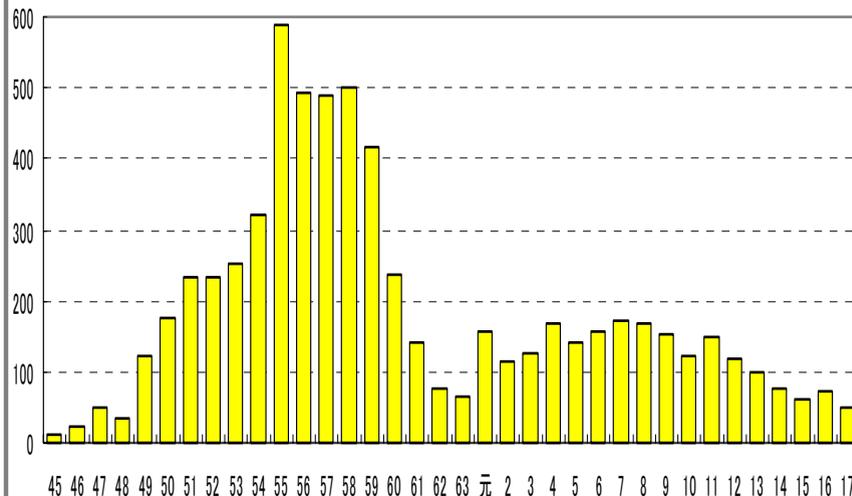
市町村交付金 7億円

区分できていない歳出項目  
特会全体で1,266億円  
（維持運営費、工事諸費）

### 伊丹空港の個別収支における留意点

- ・伊丹空港は、昭和40年代以降環境対策費の累計として6,600億円程度の費用を計上しており、ピーク時には約600億円程度に達していたことから、時系列で見た場合、その収支状況には大きな変動があると思われる。

（単位：億円） <昭和40年代からの環境対策費の推移>



# 代表的な国管理空港の個別収支の試算について③（新千歳, 仙台空港）

- ・空整特会のH17年度歳入歳出決定計算書をもとに、キャッシュフローベースでの新千歳、仙台空港の個別収支を試算。
- ・空港別で把握できる歳入・歳出項目をもとに試算しているが、人件費等が計上されている空港等維持運営費等の歳出項目が現時点で空港別への区分ができていない状況（特会合計で1,266億円）。

## 平成17年度 新千歳空港 個別収支

- ・新千歳空港は、空港整備事業費等の歳出を上回る着陸料等収入を計上しているが、**今後は国際旅客ターミナルの整備を控えており、19年度以降空港整備事業費が増えていくことに留意する必要がある。**

主な歳入		主な歳出	
96億円		29億円	
(主な項目)		(主な項目)	
着陸料等収入	86億円	空港整備事業費	27億円
土地建物等		環境対策費	0億円
貸付料収入	6億円	土地建物借料	0億円
地方負担金収入	3億円	国有資産所在 市町村交付金	2億円
		区分できていない歳出項目 特会全体で1,266億円 (維持運営費、工事諸費)	

### 【国際旅客ターミナルの整備】

- スケジュール
  - 平成18年度 ターミナル基本計画等
  - 平成19~21年度中 国際線ターミナル工事
  - 平成21年度中 供用



## 平成17年度 仙台空港 個別収支

- ・仙台空港は、空港等維持運営費等を加味しなくとも、既に歳出が歳入を上回っている。

主な歳入		主な歳出	
18億円		19億円	
(主な項目)		(主な項目)	
着陸料等収入	15億円	空港整備事業費	17億円
土地建物等		環境対策費	0.3億円
貸付料収入	2億円	土地建物借料	0.1億円
地方負担金収入	1億円	国有資産所在 市町村交付金	1億円
		区分できていない歳出項目 特会全体で1,266億円 (維持運営費、工事諸費)	

# 代表的な国管理空港の個別収支の試算について④（新潟, 広島, 高知空港）

・空整特会のH17年度歳入歳出決定計算書をもとに、キャッシュフローベースでの新潟、広島、高知空港の個別収支を試算。  
 ・空港別で把握できる歳入・歳出項目をもとに試算しているが、人件費等が計上されている空港等維持運営費等の歳出項目が現時点で空港別への区分ができていない状況（特会合計で1,266億円）。  
 ・新潟、広島、高知空港は、空港等維持運営費等を加味しなくとも、既に歳出が歳入を上回っている。

### 平成17年度 新潟空港 個別収支

<b>主な歳入</b> 11億円 (主な項目) 着陸料等収入 6億円 土地建物等 貸付料収入 1億円 受託工事 納付金収入 2億円 地方負担金収入 3億円	<b>主な歳出</b> 14億円 (主な項目) 空港整備事業費 10億円 環境対策費 1億円 受託工事費 2億円 土地建物借料 0.1億円 国有資産所在 市町村交付金 2億円
区分できていない歳出項目 特会全体で1,266億円 (維持運営費、工事諸費)	

### 平成17年度 広島空港 個別収支

<b>主な歳入</b> 26億円 (主な項目) 着陸料等収入 16億円 土地建物等 貸付料収入 1億円 地方負担金収入 9億円	<b>主な歳出</b> 32億円 (主な項目) 空港整備事業費 31億円 環境対策費 0億円 土地建物借料 0.1億円 国有資産所在 市町村交付金 1億円
区分できていない歳出項目 特会全体で1,266億円 (維持運営費、工事諸費)	

### 平成17年度 高知空港 個別収支

<b>主な歳入</b> 7億円 (主な項目) 着陸料等収入 5億円 土地建物等 貸付料収入 1億円 地方負担金収入 1億円	<b>主な歳出</b> 14億円 (主な項目) 空港整備事業費 12億円 環境対策費 1億円 土地建物借料 0億円 国有資産所在 市町村交付金 1億円
区分できていない歳出項目 特会全体で1,266億円 (維持運営費、工事諸費等)	

## 代表的な国管理空港の個別収支の試算について⑤（福岡,那覇空港）

- ・空港特会のH17年度歳入歳出決定計算書をもとに、キャッシュフローベースでの福岡、那覇空港の個別収支を試算。
- ・空港別で把握できる歳入・歳出項目をもとに試算しているが、人件費等が計上されている空港等維持運営費等の歳出項目が現時点で空港別への区分ができていない状況（特会合計で1,266億円）。

### 平成17年度 福岡空港 個別収支

・福岡空港は、**環境対策費及び土地建物借料の負担が重い**ことから、空港等維持運営費等を加味しなくとも、既に歳出が歳入を上回っている。

**主な歳入**  
125億円

（主な項目）

着陸料等収入	88億円
土地建物等貸付料収入	24億円
地方負担金収入	13億円

**主な歳出**  
221億円

（主な項目）

空港整備事業費	39億円
環境対策費	92億円
土地建物借料	84億円
国有資産所在市町村交付金	6億円

区分できていない歳出項目  
特会全体で1,266億円  
（維持運営費、工事諸費）

### 平成17年度 那覇空港 個別収支

・那覇空港は、**着陸料軽減の特例措置により着陸料等収入が少ない上、土地建物借料の負担が重い**ことから、空港等維持運営費等を加味しなくとも、既に歳出が歳入を上回っている。

**主な歳入**  
36億円

（主な項目）

着陸料等収入	21億円
土地建物等貸付料収入	14億円
地方負担金収入	1億円

**主な歳出**  
67億円

（主な項目）

空港整備事業費	25億円
環境対策費	0.2億円
土地建物借料	39億円
国有資産所在市町村交付金	3億円

区分できていない歳出項目  
特会全体で1,266億円  
（維持運営費、工事諸費）

### 【福岡及び那覇空港の個別収支における留意点】

※単位未満：四捨五入

・前回の交通政策審議会航空分科会の最終答申（平成14年12月6日）をふまえ、平成15年度より両空港に関する総合的調査に着手し、現在2段階目のP1（ステップ2）を行ったところ。**今後は、調査結果を踏まえた対応が必要となる可能性がある。**

## 国管理空港の運営に参画する多様な主体

国管理空港の運営には多様な主体が参画しており、空港機能の向上等といった戦略的取組に際しては、これらの者の意思統一や協力が不可欠。

### 国管理空港の運営への参画主体（代表的ケース）

国（空港事務所）	：基本施設の管理運営や航空管制等を実施	空港ビル会社	：空港ターミナルビルの管理運営を実施
国（税関等）	：C I Qを実施	駐車場事業者	：駐車場の管理運営を実施
地方公共団体	：路線誘致や需要喚起等を主導		

### 空港関係者の連携強化に向けた取組（協議会組織の設置）

国が管理する第二種空港等において、空港関係者からなる協議会を整備  
（これ以外の空港においても空港関係者と連携を強化）

#### <構成メンバー>

自治体（県・市町村）、航空会社、空港ビル、（財）空港環境整備協会、空港事務所、地方局（運輸局・整備局）、C I Q、経済団体、アクセス交通事業者 等

●丘珠空港 (H16. 6. 4)	●新千歳空港 (H16. 3. 26)	●稚内空港 (H16. 3. 26)	●函館空港 (H16. 3. 25)
●釧路空港 (H16. 4. 1)	●三沢空港 (H16. 3. 30)	●仙台空港 (H16. 5. 11)	●新潟空港 (H16. 6. 17)
●小松空港 (H18. 2. 22)	●美保空港 (H16. 9. 16)	●広島空港 (H16. 3. 31)	●徳島空港 (H16. 4. 27)
●高松空港 (H16. 5. 11)	●松山空港 (H16. 5. 19)	●高知空港 (H16. 5. 19)	●福岡空港 (H16. 5. 10)
●北九州空港 (H16. 3. 24)	●長崎空港 (H16. 4. 27)	●熊本空港 (H16. 5. 25)	●大分空港 (H16. 6. 30)
●宮崎空港 (H16. 4. 1)	●鹿児島空港 (H16. 3. 25)	●那覇空港 (H16. 5. 19)	

航空や空港についての広報活動の強化  
空港利用者サービスの改善  
地域活性化の核としての空港の活用を促進  
航空需要開拓のためのプロモーション活動

合計 23 空港

## 空港ターミナルビル会社の一覧について

- 国管理空港、その他飛行場におけるターミナルビル事業については、民間の運営主体（株式会社）が担っている。

### 国管理空港・その他飛行場のターミナルビル会社一覧

空港種別	空港等名	空港ビル会社名
1種	羽 田	日本空港ビルディング(株)
	伊 丹	大阪国際空港ターミナル(株)
2種	稚 内	稚内空港ビル(株)
	釧 路	釧路空港ビル(株)
	新 千 歳	北海道空港(株)
	函 館	函館空港ビルディング(株)
	仙 台	仙台空港ビル(株)
	新 潟	新潟空港ビルディング(株)
	広 島	広島空港ビルディング(株)
	高 松	高松空港ビル(株)
	松 山	松山空港ビル(株)
	高 知	高知空港ビル(株)
北 九 州	北九州エアターミナル(株)	

空港種別	空港等名	空港ビル会社名
2種	福 岡	福岡空港ビルディング(株)
	長 崎	長崎空港ビルディング(株)
	熊 本	熊本空港ビルディング(株)
	大 分	大分航空ターミナル(株)
	宮 崎	宮崎空港ビル(株)
	鹿 児 島	鹿児島空港ビルディング(株)
	那 覇	那覇空港ビルディング(株)
その他	丘 珠	札幌丘珠空港ビル(株)
	小 松	北陸エアターミナルビル(株)
	美 保	米子空港ビル(株)
	徳 島	徳島空港ビル(株)
	三 沢	三沢空港ターミナル(株)

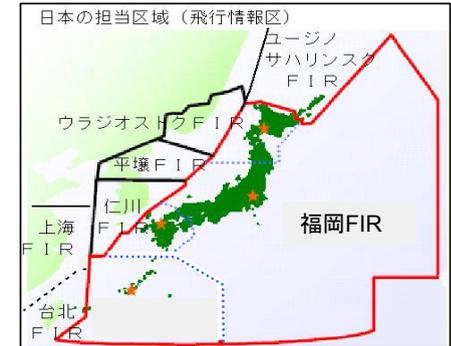
# 我が国における管制業務

- 航空路については、航空局が管制業務を実施。
- 飛行場及びその周辺空域については、航空局、防衛省、米軍が実施。
- この他、自衛隊と米軍の訓練空域が存在。

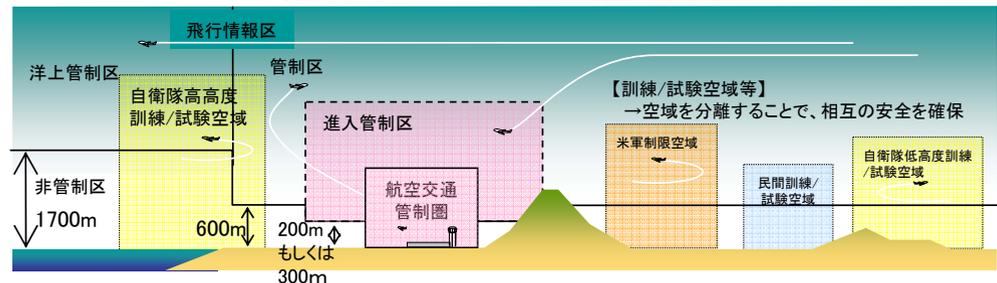
このような複雑な空域の状況の中で、独立行政法人化等を行っている主要国の例はない。

## 凡例

- 管制業務を航空局が実施
- 管制業務を防衛省が実施
- 管制業務を米軍が実施
- 自衛隊高高度訓練試験空域
- 米軍制限空域



## 航空管制サービスエリア(空域区分)



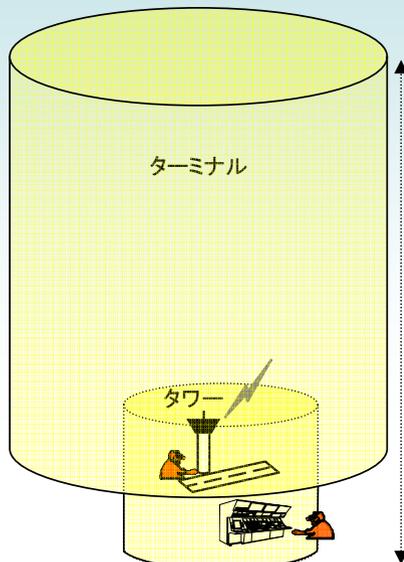
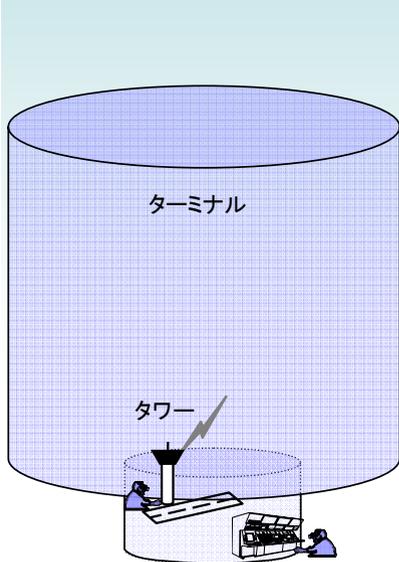
## 主要国における民間航空管制業務の実施主体

国名	実施主体名	実施主体の性格	職員数	担当区域	軍との関係
日本	国土交通省航空局	政府の一機関	4,652人	約700万km <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○在日米軍、自衛隊、航空局がそれぞれに空域を確保し、管制業務を実施。</li> <li>○相互の調整は、現場も含め各レベルで実施。</li> </ul>
アメリカ	FAA (Federal Aviation Administration・連邦航空局)	政府の一機関	36,290人	約6,550万km <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○軍・民が、それぞれに空域を確保し、管制業務を実施。</li> <li>○相互の調整は、現場も含め各レベルで実施。</li> </ul>
フランス	DGAC (Direction Generale del Aviation Circle・航空総局)	政府の一機関	8,300人	約116万Km <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○軍・民が、それぞれに空域を確保し、管制業務を実施。</li> <li>○相互の調整は、現場も含め各レベルで実施。</li> </ul>
ドイツ	DFS (Deutsche Flug Sicherung・ドイツ航空管制機関)	国が全額出資する法人(法律上は民間の出資可能)	5,370人	約39万km <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○DFSが軍・民の管制業務を一元的に実施。</li> <li>○在独米軍は1994年に大半が撤退。</li> </ul>
イギリス	NATS (National Air Traffic Services)	国が出資する法人(国が49%、英国の航空会社が42%出資)	5,000人	約310万km <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○NATSが軍・民の管制業務を一元的に実施。</li> </ul>

# 主要国における民間航空管制業務の実施主体（イメージ）

エンルート

エンルート

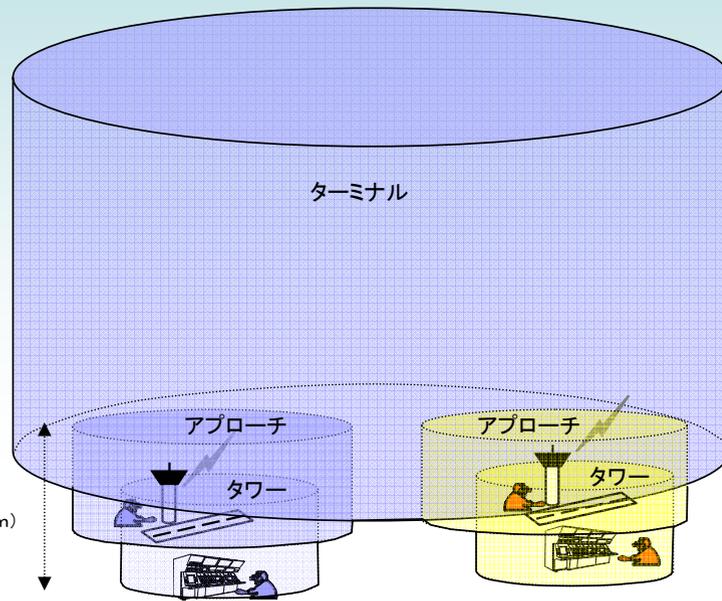


20,000ft  
(6,100m)

民

軍

日本・アメリカ



6,000ft  
(1,800m)

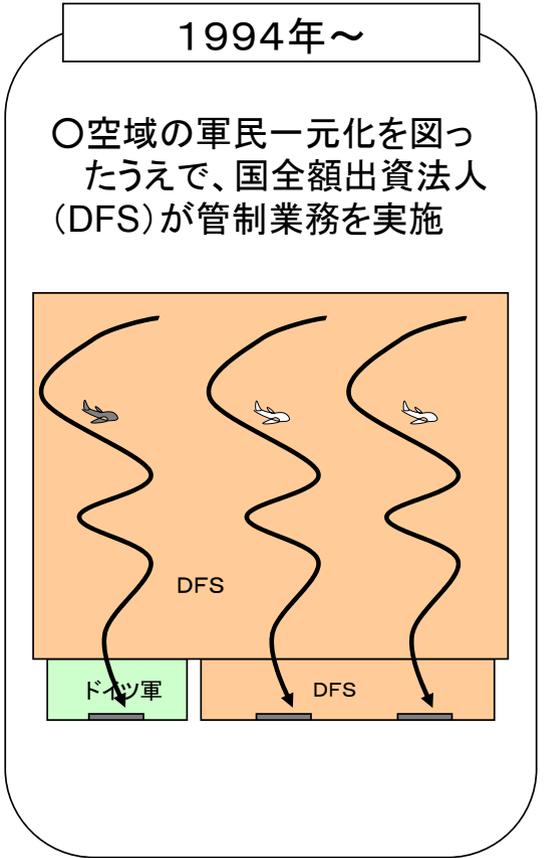
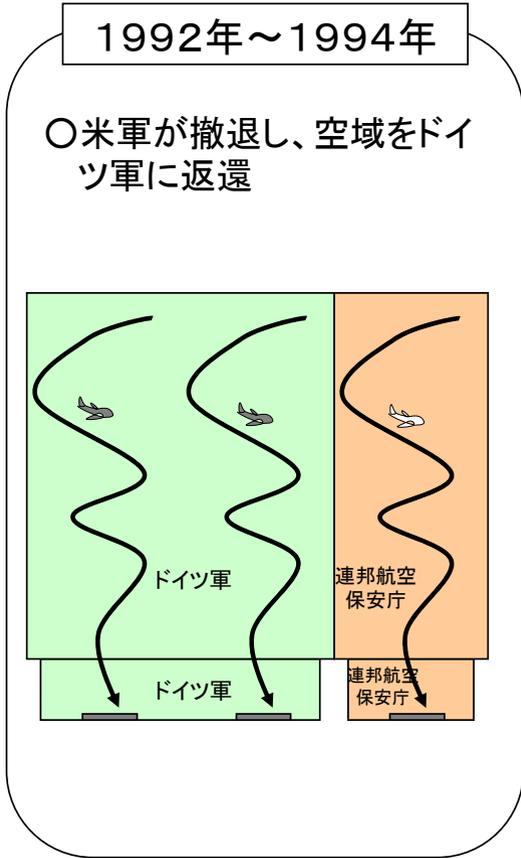
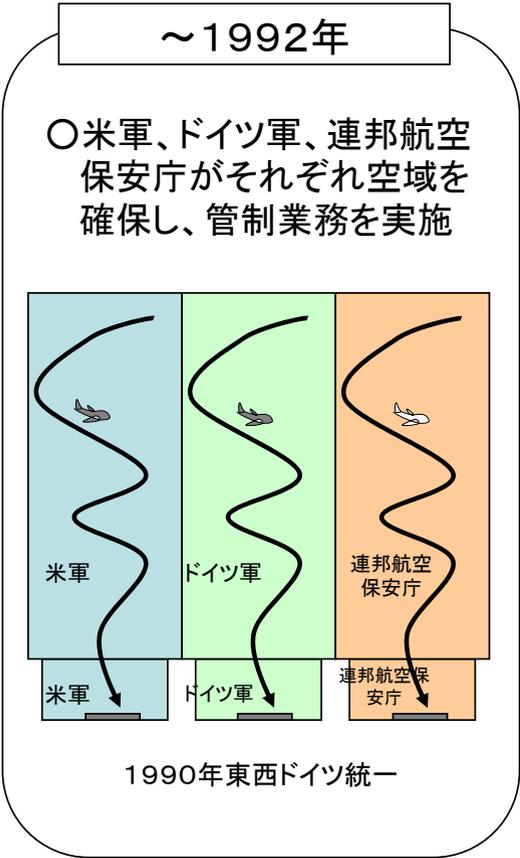
民

軍

イギリス・ドイツ

# ドイツにおける航空管制一元化の経緯

○ 米軍の撤退、空域の軍民一元化という経緯を経て、管制業務の実施主体を国全額出資法人に移行。

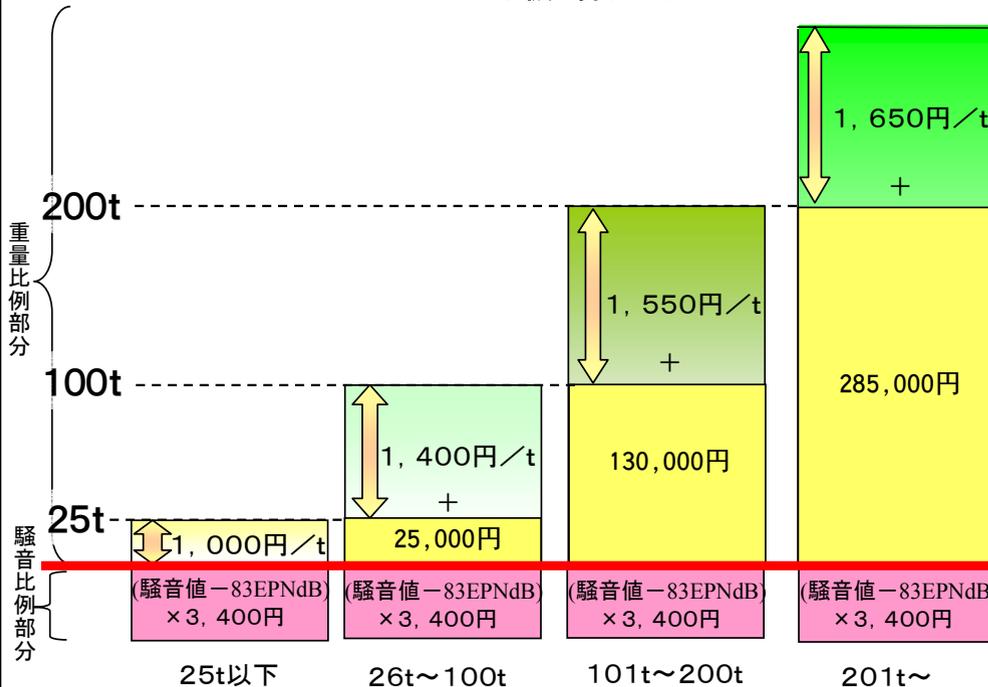


# 国管理空港の着陸料体系

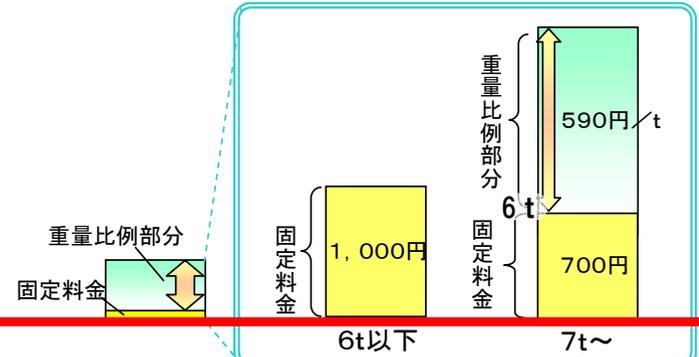
- 離着陸など空港の使用に対する対価として、国管理空港において着陸料を徴収。
- 重量が大きい航空機ほど、提供座席数が多く収益力が大きいこと等から、応分の負担をさせるべく料金を高く設定。
- ジェット機とプロペラ機とは、プロペラ機の方が座席数が少なく収益力が小さく、重量に対する負担力が無いため、ジェット機の料金体系と区分し、かつ料金体系を安く設定。

## 着陸料の算出方法

### <ジェット機 算出式>



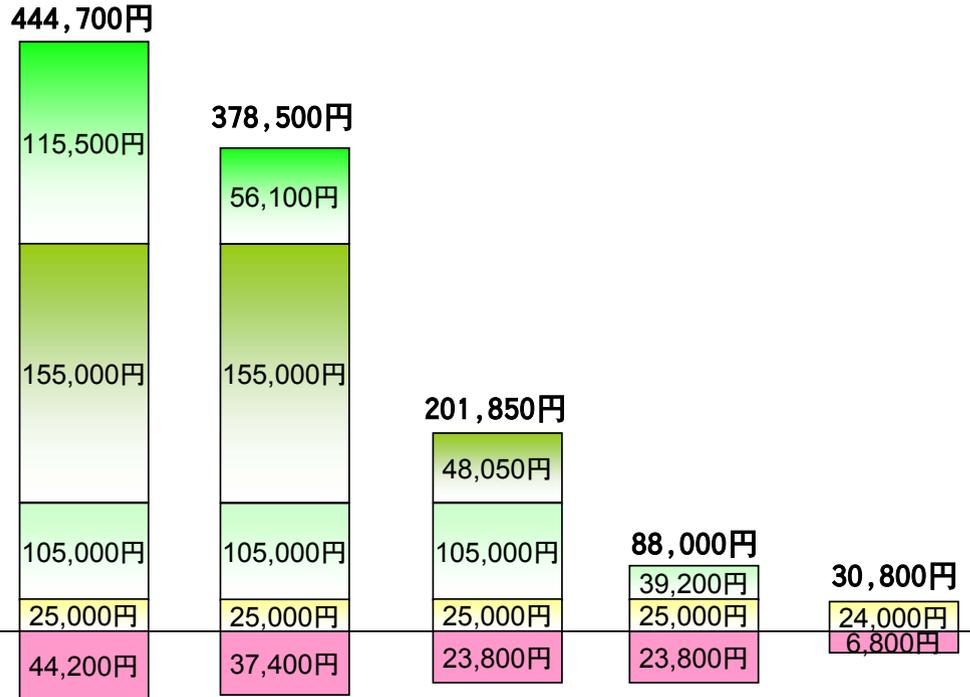
### <プロペラ機等 算出式>



## 国管理空港における主要機材の着陸料（国内線の例）

- ジェット機に比べてプロペラ機の着陸料体系が極めて低廉に設定されている結果、座席数が70席の大型プロペラ機の着陸料が、座席数が50席の小型ジェット機の着陸料に対して45%程度となっている。

### ジェット機



B747-400D  
270t  
騒音値：96  
569人乗り



B777-300  
234t  
騒音値：94  
525人乗り



B767-300  
131t  
騒音値：90  
289人乗り



B737-500  
53t  
騒音値：90  
126人乗り



CRJ200  
24t  
騒音値：85  
50人乗り

### プロペラ機

13,680円



DHC-8-402  
28t  
74人乗り



SAAB340B  
13t  
36人乗り



Do228-212  
7t  
19人乗り

# 路線維持のための国管理空港の着陸料軽減措置体系について

## ネットワーク維持のための地方路線に係る着陸料軽減

地方航空ネットワークの維持・拡充等を図るとともに、また観光立国の推進に寄与するため、当分の間、地方路線に係る着陸料を以下の通り軽減。

			到着	
			羽田	2種A・共用
出発	1種 2種A 共用	羽田、成田、伊丹、新千歳、福岡	軽減なし	7/10
		その他	9/10 3/4 7/10 1/2	
	2種B・3種			

発空港	羽田着陸料の軽減率
小松、関空、広島、高松、松山、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、新北九州、神戸	9/10
釧路、函館、三沢、米子、高知、徳島	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
稚内、紋別、中標津、大館能代、山形、能登、南紀白浜、石見、佐賀	1/2

(軽減例1)

羽田発→福岡着の着陸料は、7/10に軽減。  
福岡発→羽田着の着陸料は、軽減なし。

(軽減例2)

羽田発→稚内着の着陸料は、7/10に軽減。  
稚内発→羽田着の着陸料は、1/2に軽減。

(軽減例3)

新千歳発→福岡着の着陸料は、7/10に軽減。  
福岡発→新千歳着の着陸料は、7/10に軽減。

(軽減例4)

仙台発→小松着の着陸料は、7/10に軽減。  
小松発→仙台着の着陸料は、7/10に軽減。

### 沖縄・離島路線に係る着陸料軽減

沖縄発着路線に係る着陸料について、平成24年3月31日までの間、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。

### 羽田空港発着の深夜早朝便に係る着陸料軽減

羽田に8:29以前に到着する便、羽田を20:30以降に出発する便については、当分の間、当該便の羽田又は相手先空港に係る着陸料を1/2に軽減(但し伊丹路線、国際線は除く)。

## 国が徴収している着陸料以外の利用料金について

- 国が空港利用の対価として徴収している料金には、着陸料等の航空機あたりの料金のほか、空港利用者あたりの料金等がある。（※国は航空会社から料金を徴収）

### 伊丹空港利用者への特別着陸料の徴収

多くの費用を要している伊丹空港の環境対策費の負担のあり方については、空港利用者に特別着陸料として負担を求め、負担関係の明確化を図ることとし、以下のとおり設定。

**伊丹空港を利用する旅客<sup>※</sup>1人あたり 300円**

（※伊丹空港を離陸又は着陸するジェット機に搭乗した有償旅客）

### 国管理空港利用者への保安料の徴収

国管理空港を利用する旅客及びその手荷物の検査などの航空保安対策経費の負担については、その利用状況に見合った旅客単位から求めることとし、保安料を以下のとおり設定。

**国管理空港を利用する旅客<sup>※</sup>1人あたり 100円**

（※国管理空港を離陸するジェット機に搭乗した有償旅客。国際線の場合は消費税分を差し引く。）

### 【参考】国管理空港から輸送される航空貨物への保安料の徴収

国管理空港から輸送される航空貨物の検査などの航空保安対策経費の負担については、その利用状況に見合った航空貨物単位から求めることとし、保安料を以下のとおり設定。

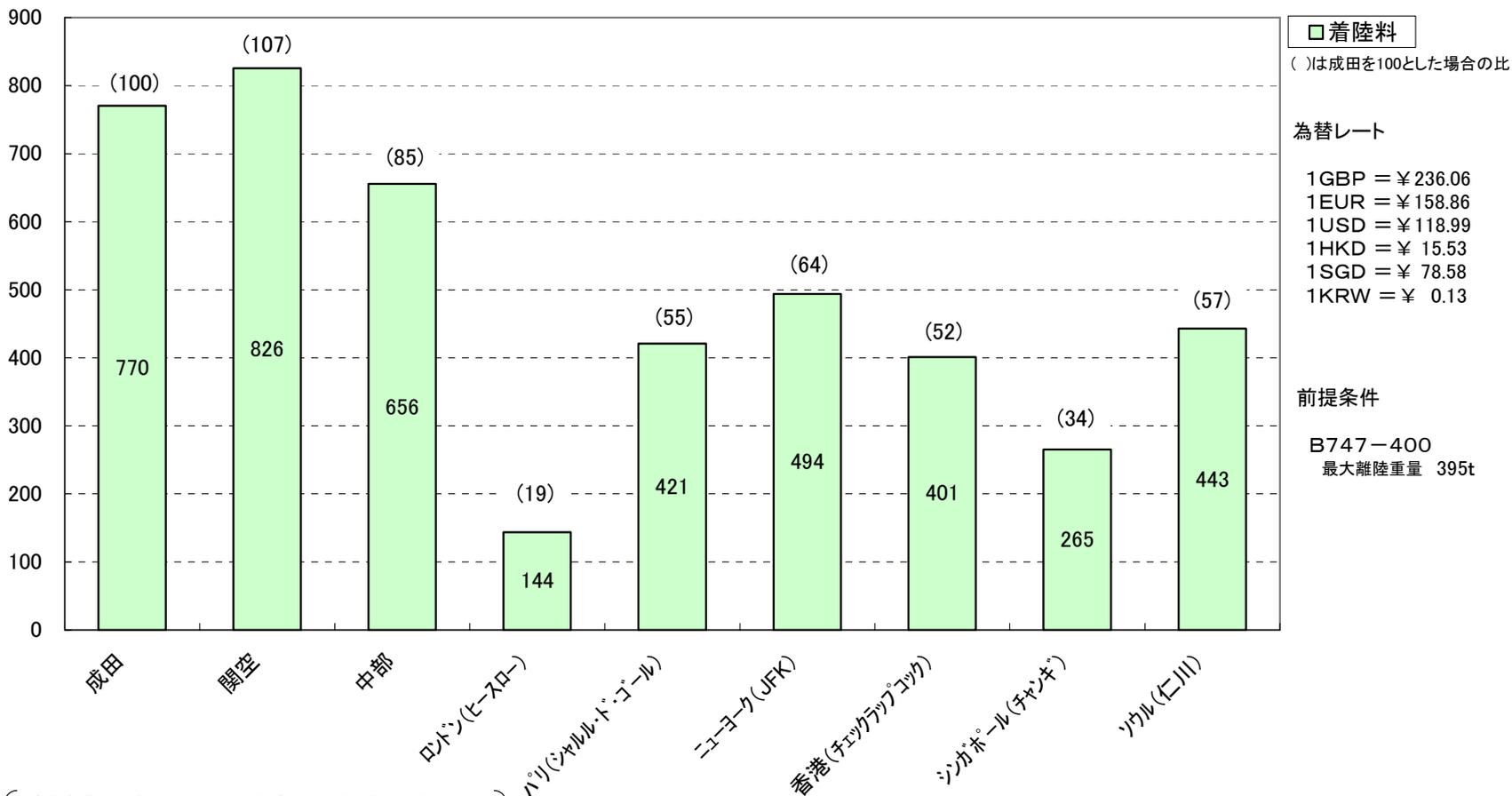
**国管理空港から輸送される航空貨物<sup>※</sup>1000kgあたり 300円**

（※国管理空港を離陸するジェット機に搭載された有償貨物。国際線の場合は消費税分を差し引く。）

# 世界主要空港の国際線着陸料

平成19年4月2日現在

(単位:千円)



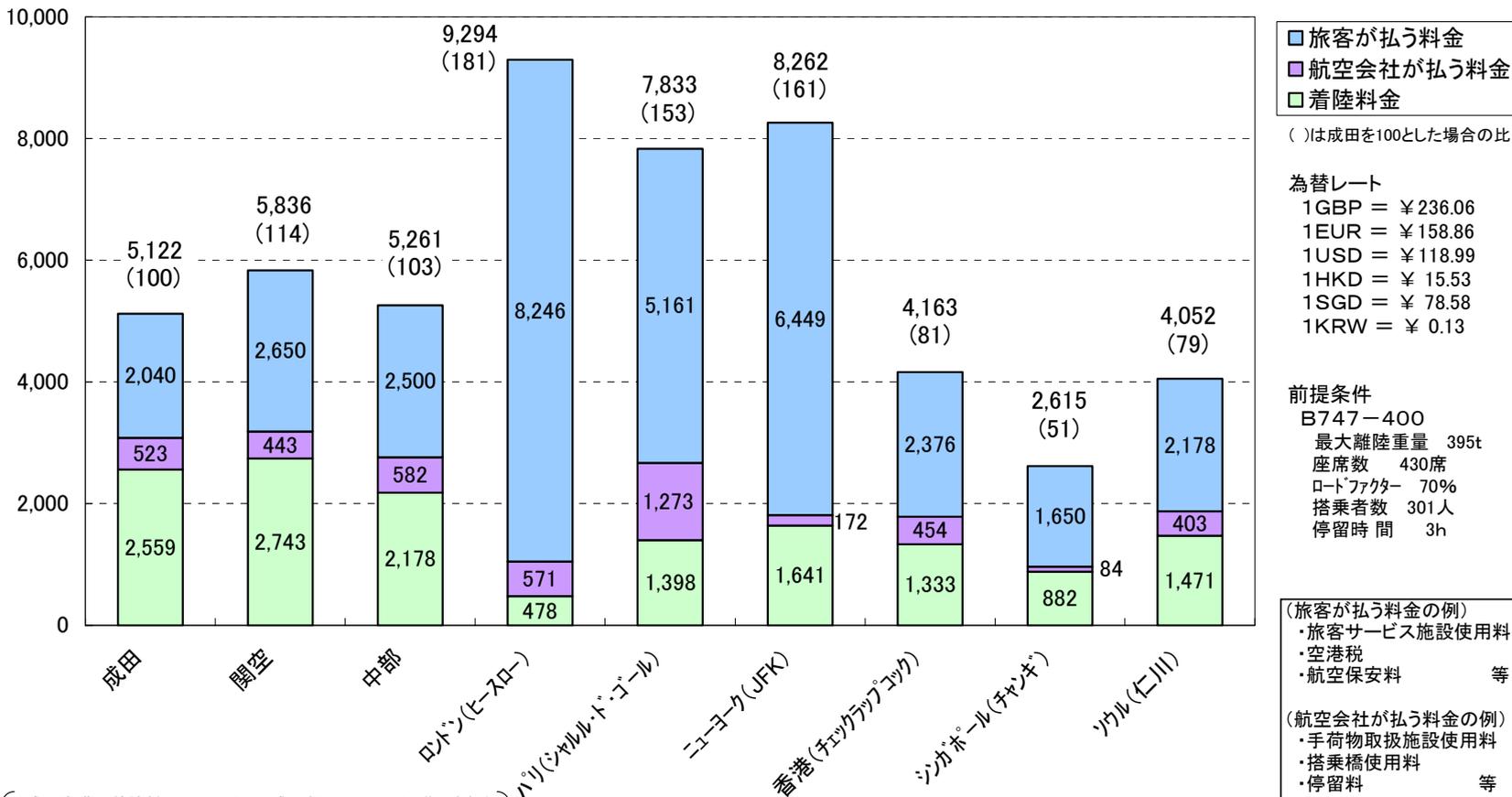
※成田空港の着陸料については、平成17年10月1日から導入された新着陸料算出方法を用い算出。着陸料単価にはB747-400の太宗を占めるDクラス(1,950円/t)を使用。

IATA AIRPORT & AIR NAVIGATION CHARGES MANUAL (2007.1改訂)を基に作成。

# 世界主要空港の空港利用料金（国際線：旅客1人あたり）

平成19年4月2日現在

(単位:円)



※成田空港の着陸料については、平成17年10月1日から導入された新着陸料算出方法を用い算出。着陸料単価にはB747-400の太宗を占めるDクラス(1,950円/t)を使用。

IATA AIRPORT & AIR NAVIGATION CHARGES MANUAL (2007.1改訂)を基に作成。

## 諸空港における着陸料体系及び利用料金

- 多くの外国空港において、基本料金（最低料金）が設定されており、我が国でプロペラ機に設定している額よりはるかに高額な場合が多い。

### 【主な諸外国空港における着陸料の基本料金(最低料金)の設定事例】

上海等中国の空港（66,396円）、ヒースロー（60,903円）、香港（34,321円）、フランクフルト（23,829円）、パリ（22,164円）、仁川（19,215円）  
（レートは2007.4.2現在。ヒースロー：オフピークの場合、パリ：昼間、B777・767・737と同等程度の騒音レベルの場合）

- 諸外国においては、日本のように「騒音値」及び重量に応じた着陸料を設定している空港は少なく、基本的には、（騒音を加味しない形で）重量の大きさに応じて着陸料を設定している。

- 深夜早朝時間帯における着陸について、料金を割増している空港も多い。

### 【主な諸外国空港における深夜早朝時間帯の着陸料を割増している事例】

パリ、ヒースロー、アムステルダム、ケアンズ、上海等中国の空港

- 着陸料以外に、旅客に着目した様々な料金(空港税、保安料、旅客サービス料等)を徴収している事例が多い。

### 【主な諸外国空港において空港税等旅客に着目した料金を徴収している事例】

パリ（空港税、民間航空税、国際連帯税、旅客サービス料等）、ヒースロー（航空旅客税、旅客サービス料）  
香港（出国税、保安料）、JFK（国際通行税、検疫税等）

# 航行援助施設利用料体系の概要

○ 我が国の飛行情報区を航空機が安全かつ効率的に航行するために必要な管制サービスの対価として、航行援助施設利用料を設定している。

- 国際民間航空条約第15条では、航空機の航行を援助するための航空保安施設の整備及びその維持運営に擁する費用を賄うため、航空機の利用者に料金を課すことを認めている
- 我が国は同条約に基づき、航行援助施設利用料を昭和46年7月に設定
- 沖縄や離島等に所在する飛行場に離着陸する航空機については減免措置を実施（沖縄路線においてはジェット機6分の1、プロペラ機は8分の1）。

## 現行体系

### (1) 国際線

a 15t未満	一律	120円
b 15t～100t未満	一律	180,000円
c 100t～	一律	207,700円

### (2) 国内線

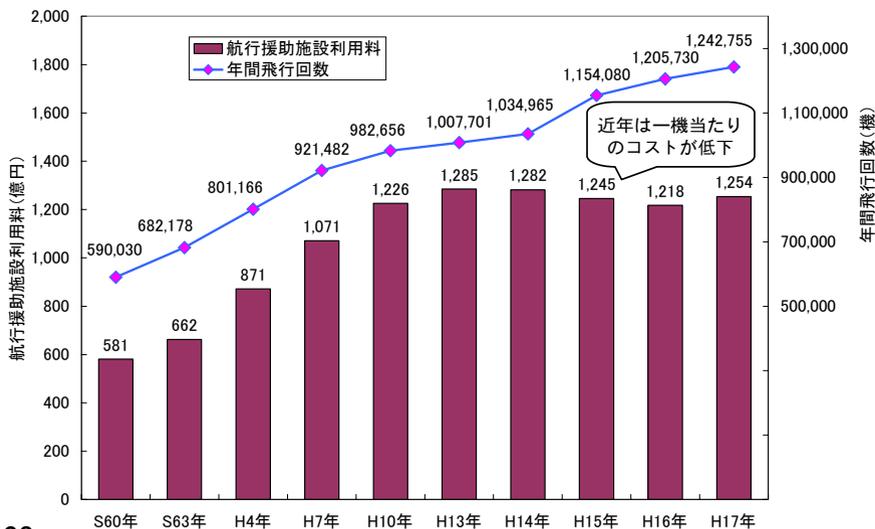
#### 1) 周回飛行以外

ア: 15t未満の航空機	一律	120円
イ: 15t以上の航空機		
a 1～400km	1tあたり	950円
b 401～800km	1tあたり	1,180円
c 801km～	1tあたり	1,670円

2) 周回飛行の航空機 1tあたり 780円

### (3) 上空通過

a 洋上及び陸上を通過したもの	一律	89,000円
b 洋上のみを通過したもの	一律	16,000円

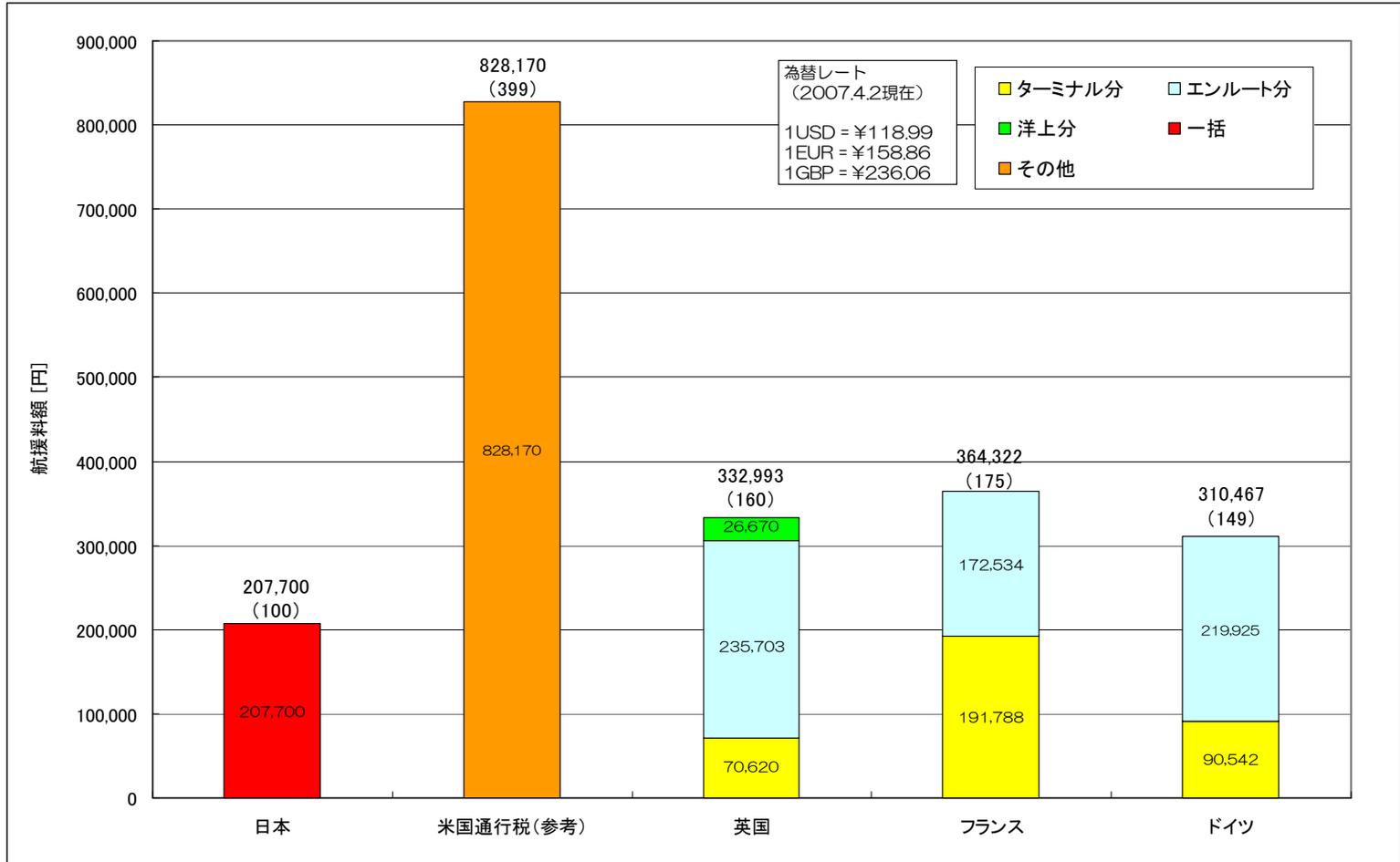


## 航援料体系の概要（国際比較）

区分	日本	米国	英国	フランス	ドイツ
ターミナル	〈国内線〉 単価 × 重量	〈旅客から 通行税を徴収〉	空港毎に単価が異なる ※ヒースローの場合 1.25 英鎊/t(100tまで) 0.5 英鎊/t(100t超)	単価 × 重量 <sup>0.9</sup>	単価 × 重量 <sup>0.9</sup>
エンルート			〈国際線〉 定額	単価 × 距離 / 100 × √(重量 / 50)	単価 × 距離 / 100 × √(重量 / 50)
洋上 (上空通過)	定額	単価 × 距離	単価 × 距離 / 100 × √(重量 / 50)	/	/

# 主要国における航行援助施設利用料

国際線／B747-400(386t)



※国際路線において、福岡FIR内(北太平洋ルート:陸域185NM、洋上991NM)の距離を飛行し着陸・離陸を想定して、各国の航行援助施設利用料を算定したものの、

ただし、洋上の空域がない仏・独については、陸域185NMのみを考慮して算定した。

※米国は、米国内に着陸する航空機から航援料を徴収していないが、その一部を航行援助サービスの経費に充てるため、通行税として1旅客当たり

国際線の場合14.5ドルを徴収している。400人乗り+搭乗率60%と仮定して算定した1機あたりの通行税徴収総額である。

※()内は日本を100とする指標。

## 現行航援料体系の課題

- ・ 現行の航援料体系は、H12年の上空通過料の導入を除いて、S46年から基本的骨格は変わっていない。
- ・ 現在、欧米などの主要国で将来の航空交通システムのあり方について検討が進められており、2009年頃までに将来に必要な通信や監視・航法などの無線施設や管制施設などの要件が明らかとなる予定。
- ・ ICAOの専門部会においても、将来システムを踏まえた新たな航援料の体系について現在検討中。
- ・ 我が国の航援料体系のあり方についても、ICAOや主要国の検討状況を注視しつつ、将来の施設及び維持運営に要する費用を見定めた上で、航援料体系のあり方を検討する必要性あり。