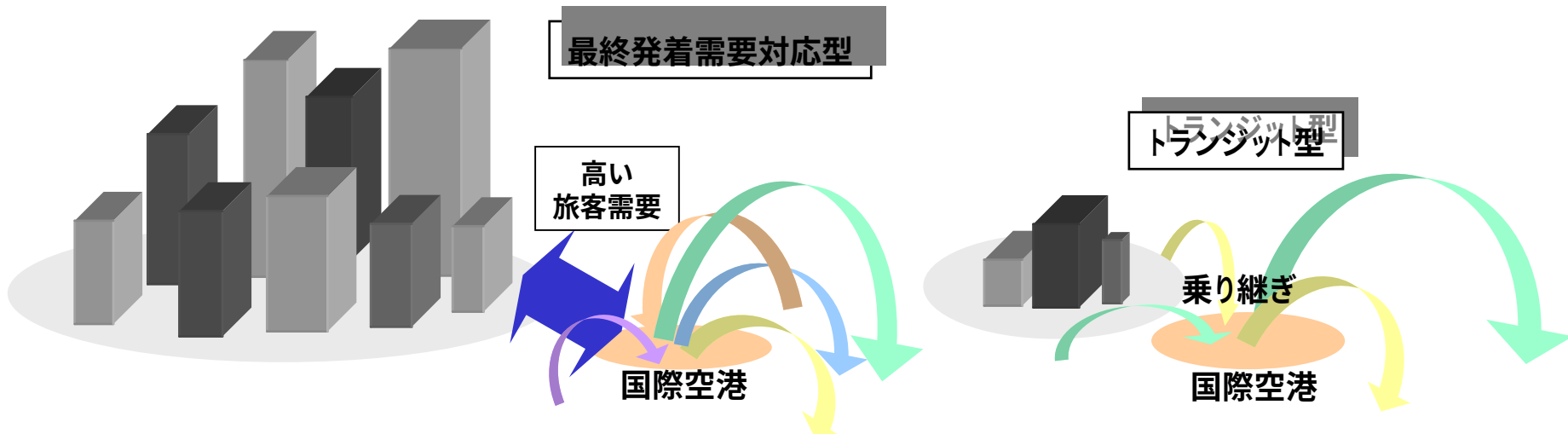


「国際拠点空港」の類型

国際線の路線が集中している国際拠点空港は、下の2つの要素の両者を有しているが、それぞれの空港でその比重が異なる。

- ①世界的な大都市圏を後背圏として、その都市圏の国際航空需要を中心とした需要に対応して、路線が集中している空港。(最終発着需要対応型)
- ②後背圏の需要とは関係なく、主に乗換(トランジット)需要に対応して路線が集中している空港。(トランジット型)

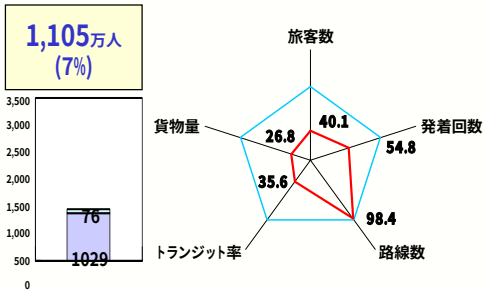


アジアの主要空港の国際線旅客数等の比較

成田空港はアジアの拠点空港として十分機能

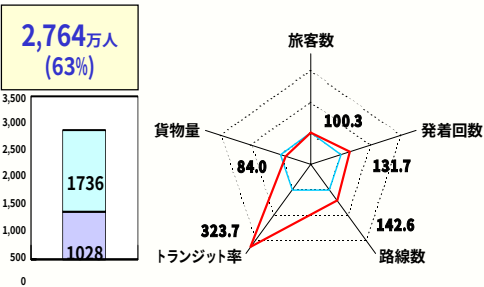
成田：旅客数 2,756万人、トランジット率 19%

クアラルンプール

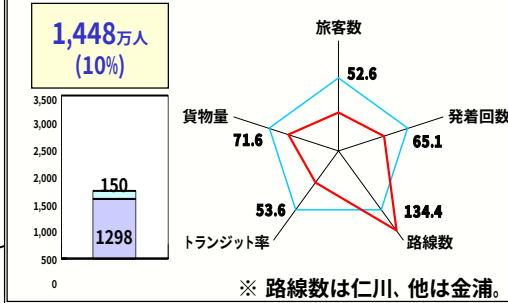


クアラルンプール空港の発着回数は、国内線を含めても、発着能力(第一期分のみ)の29%にすぎない。

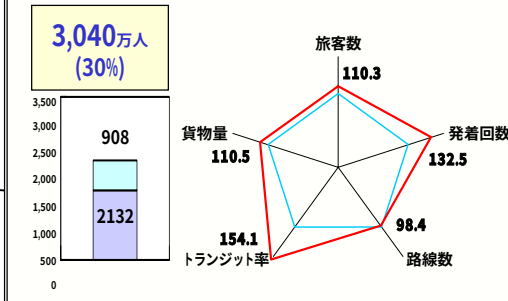
シンガポール



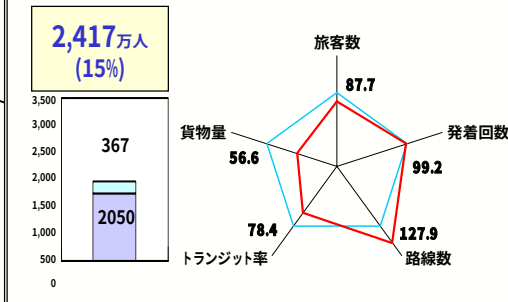
ソウル



香港



バンコク



- ※ 路線数は平成13年7月現在、その他の項目は平成11年(バンコク、クアラルンプールは平成12年)のデータ。
- ※ 旅客数等は、成田については国土交通省資料に、諸外国の空港についてはAIRPORT TRAFFIC(ICAQ)、各空港HP、各国政府観光機関等のデータに基づき作成。
(旅客数は出入国者を各々1人、乗継客の到着／出発を各々1人としてカウント。)
- ※ 香港のトランジット率には、中国本土と外国との乗換需要も含む。
- ※ 各指標は成田の数値を100とした場合の指数
- ※ 青線が成田の、赤線が各空港のデータ

国際拠点空港の整備に関する従来の航空局の考え方について
(国会における航空局長の答弁等より抜粋)

我が国は従来より、我が国に発着する航空需要への対応を基本として国際拠点空港を整備

◎ トランジット対応型空港の整備に対する考え方について

世界が直行便を目指す時代。日本に往来する需要は十分確保するが、狭隘な国土、環境問題が厳しい日本で他国への需要をワンストップさせる余裕はない。東アジアのゲートウェイとして日本に路線を集める時代は終わっている。日本に往来する需要への対応の結果として、路線が集中することは大歓迎するが、最初から国際ハブ空港を目指した大規模空港はつくらない。

◎ 日本型の国際拠点空港の整備について

日本の国際拠点空港は東南アジア、アメリカ等と異なるタイプ、つまり、背後圏の需要を第一に捉え、これに国際の需要が付加されていくようなタイプの空港整備を目指している。

なお、国際線需要に対しては成田、関西、中部で三本の矢のごとく対応していくことが重要。

成田暫定平行滑走路の利用に係る航空会社の乗り入れ希望状況について

成田空港の暫定平行滑走路の供用に際しては、乗り入れ航空会社が殺到

内外の航空会社からIATA（国際航空運送協会）発着調整事務局に対して行われた
成田暫定平行滑走路の発着枠（週あたり）のリクエスト状況

リクエスト数 = 1129

総枠数を
28%
超過

総枠数 = 882

※ 各航空会社とIATA発着調整事務局との間での運航ダイヤの調整の結果、成田暫定平行滑走路供用開始直後の国際線の発着回数は週594回（2002年夏期末では771回）となっている。

仁川国際空港開港（2001年3月）によるソウル発便数の変化（1）

- ソウルと各地を結ぶ路線数は、仁川国際空港開港の前後では、ほとんど変化なし（5路線のみ）
- 週便数は91便増加したが、そのうち約4割が日本との間の便で占められる（34便）

方 面		2000年10月		2001年10月		差	
		路線数	週便数	路線数	週便数	路線数	週便数
日本	日本	19	254	21	288	2	34
アジア	インドネシア	1	7	1	13	0	6
	シンガポール	1	31	1	29	0	-2
	タイ	2	39	3	47	1	8
	フィリピン	2	22	2	22	0	0
	マレーシア	2	6	2	7	0	1
	香港	2	56	1	60	-1	4
	台湾	1	16	1	16	0	0
	中国	17	138	18	171	1	33
	小計	28	315	29	365	1	50
太平洋	グアム・サイパン	2	23	2	15	0	-8
	ハワイ	1	7	1	7	0	0
	北米西海岸	5	71	5	71	0	0
	北米東海岸	5	28	6	30	1	2
	小計	13	129	14	123	1	-6
北回り	ヨーロッパ	7	37	7	43	0	6
	ロシア	4	9	4	11	0	2
	小計	11	46	11	54	0	8
その他	小計	10	34	11	39	1	5
合計		81	778	86	869	5	91

増便数のうち
約4割が日本

※2000年は金浦空港、2001年は仁川空港のデータ

※週間便数は、ソウル空港出発便数のみをカウントした。

※出典：韓国時刻表より（時刻表ベースのためテロの影響はない）

仁川国際空港開港(2001年3月)によるソウル着便数の変化(2) (日本線の内訳)

○ 前ページの日本便の増便のうち、成田、関空、名古屋3空港の増便が6割強

空港名	2000年10月 週便数	2001年10月 週便数	差 週便数
東京(成田)	79	84	5
関西	68	77	9
新千歳	5	5	0
青森	3	3	0
仙台	7	7	0
福島	3	5	2
新潟	5	5	0
小松	2	3	1
富山	4	4	0
名古屋	21	29	8
岡山	5	5	0
広島	7	9	2
米子		3	—
高松	3	4	1
松山	3	3	0
福岡	28	28	0
長崎	2	2	0
大分	3	2	-1
宮崎		3	—
鹿児島	3	3	0
那覇	3	4	1
合計	254	288	34

3空港で6割強
(週22便増)

※ 2000年は金浦空港、2001年は仁川空港のデータ。
 ※ 週間便数は、ソウル空港到着便数のみをカウントした。
 ※ 出典：韓国時刻表より(時刻表ベースのためテロの影響はない。)

特殊法人等整理合理化計画（抄）

（平成13年12月19日 閣議決定）

国際拠点空港の整備、管理主体について、十分な議論が必要

新東京国際空港公団	●国際ハブ3空港の経営形態のあり方については、従来の航空行政を厳密に検討した上、上下分離方式を含め民営化に向け平成14年中に政府において結論を得ることとする。
関西国際空港株式会社	●国際ハブ3空港の経営形態のあり方については、従来の航空行政を厳密に検討した上、上下分離方式を含め民営化に向け平成14年中に政府において結論を得ることとする。

国際拠点空港の民営化(上下分離方式)のイメージ

着陸料、ターミナル等施設使用料
(基本施設を管理する上物法人が自由に決定)

【上物法人＝空港の管理主体・完全民営化】

ターミナル施設・整備、所有・管理

基本施設・管理(整備、所有は下物法人)

土地、基本施設の使用料を下物法人に支払う

管理主体

上物法人

下物

ターミナル施設

基本施設(滑走路、エプロン等)

管理・上物法人
所有・下物法人

土地

土地・基本施設の使用料・・・
コスト見合いを原則として、今後算定方法
について検討

【下物法人＝基盤の整備・保全、公的法人】

基本施設・整備、所有、保全
土地・整備、所有、保全 } → 上物法人に貸与

設置管理者の義務である環境対策、共生策も担当

今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針（抄）：平成13年6月26日閣議決定

（前略）

第二章 新世紀型の社会資本整備 ― 効果と効率の追求

（略）

1. 新世紀型の社会資本整備に向けて

（略）

2. 硬直性の打破

（1）分野別の配分などに硬直性をもたらしている特定財源等の仕組の見直し

（略）

（2）公共投資基本計画や分野毎に作成される長期計画など公共事業関係の「計画」は、事業の着実な推進を支えている面もあるが、他方、資源配分を硬直的なものとし、経済動向や財政事情を迅速に事業へ反映することを困難にしている面がある。こうした点を踏まえ、「計画」について以下の諸点や必要性そのものを含め見直しを行う。

（後略）

（3）ハードからソフトへの政策手段の転換

（略）

3. 事業主体としての国と地方

（1）～個性と活力のある「地方」の構築を目指して、国の関与する事業は限定し、地方の主体性を活かした社会資本整備に転換していく。

（2）略

4. 重点的に推進すべき分野

～その際、民間の潜在的な消費や投資を顕在化させる環境づくり（クラウドディング・イン）、ハードとソフトの適切な組合せといった視点等が重要である。具体的には以下の分野を重点的に推進すべきである。その際、これらの分野に共通する重要課題と

して、「e-Japan重点計画」に基づき、重点的かつ戦略的にIT施策を推進する。

- ①循環型経済社会の構築など環境問題への対応
- ②バリアフリーなど高齢化への対応
- ③地方の個性ある活性化、まちづくり
- ④都市の再生－都市も魅力と国際競争力
- ⑤科学技術の振興
- ⑥人材育成、教育

5. 効率性／透明性の追求

(略)

(1) 事業評価

(略)

(2) 略

(3) 関連事業間の総合的調整・実施

(略)

(4) 事業の発注・実施手続

(前略)

- ・住民が求める社会資本を可能な限り早期に整備するため、住民参加型の手法を活用し、事業が認定された後は関連する手続きの迅速化を図る。

(5) 略

(6) 既存ストックの有効活用

(略)

6. 略

(後略)

都市再生プロジェクトに関する基本的考え方（抄）：平成13年6月14日都市再生本部決定

1 「都市再生」の意義

90年代以降の低迷している我が国経済を再生するためには、太宗の経済活動が行われ、我が国の活力の源泉である「都市」について、その魅力と国際競争力を高め、その再生を実現することが必要である。

このためには、民間による都市への投資など民間の力を都市に振り向けることが決め手になる。この観点から、経済構造改革のための重点課題の一つとして「都市再生」に取り組む。

2 重点的な都市再生の取り組み

（略）

3 都市再生プロジェクト選定の考え方

（1）略

（2）都市再生プロジェクトの選定の視点

次に掲げる二つの視点を踏まえ、都市再生プロジェクトの選定を進める。

第一に、国際競争力のある世界都市の形成、安心して暮らせる美しい都市の形成、持続発展可能な社会の実現、自然と共生した社会の形成といった「21世紀の新しい都市創造」に向け、リーディングプロジェクトとしての選定を進める。

（後略）

（3）略

4 地方都市に共通する課題への取り組み

（略）

都市再生プロジェクト（第二次決定）

（平成13年8月28日）
都市再生本部決定

I. 大都市圏における国際交流・物流機能の強化

大都市圏の国際競争力を高め、我が国経済の牽引役とするため、国際都市に相応しい国際交流・物流機能を確保する。

1. 大都市圏における空港の機能強化と空港アクセスの利便性向上

（1）大都市圏の拠点空港である新東京国際空港、東京国際空港（再拡張）、関西国際空港（2期）及び中部国際空港について、需要に応じて時機を失することなく整備するとともに、アクセスの利便性向上を図る。

（2）特に増大する需要への対応が遅れている首都圏においては、以下に掲げる施策について、その早期実現を図る観点から、それぞれ整備目標を明示しつつ一体的に推進する。

①空港の機能強化

新東京国際空港（成田空港）の平行滑走路の早期完成を図るとともに、国際化を視野に入れつつ東京国際空港（羽田空港）の再拡張に早急に着手し4本目の滑走路を整備する。

②アクセスの利便性向上

アクセスの利便性向上については、可能な限りの施策を集中的に投入する。この方針の下に、以下に掲げる施策を推進する。

○都心と成田空港間、更に両空港間を短時間で結ぶ、新たな鉄道アクセスルート（北総開発鉄道北総・公団線を延伸して成田空港へ至る路線）の早期整備

○首都圏北部と成田空港間のアクセス時間を大幅に短縮する新たな道路アクセスルートとして、東京外かく環状道路の東側区間の早期整備と北千葉道路の計画の早期具体化

○首都圏及びその周辺地域から東京駅を経由した両空港へのアクセス利便性を向上させる、都営浅草線の東京駅接着及び追い抜き線新設の早期実現

○横浜方面から羽田空港への直接乗入れを可能とする、京急蒲田駅改善事業の早期実施

（3）福岡・北九州都市圏においては、新北九州空港について、その需要を考慮し、空港アクセスの確保について検討する。

（以降略）

国土交通省における公共事業改革への取組 (抄)：平成 13 年 6 月 21 日決定

1 基本的な考え方

- 昨年来、**公共事業の抜本的見直し、入札契約適正化法の制定・運用**など公共事業に対する国民の信頼回復に精力的に取り組んできた。また、国土交通地方懇談会の意見を踏まえ、国民の意見も聞きながら、**21 世紀国土交通のグランドデザイン**の策定を進めているところである。
- このような中、「聖域なき構造改革」の一環として、経済財政諮問会議の「基本方針」に関する検討の方向にも照らしつつ、**公共事業について徹底的な見直しを行い、改革への取組を一層促進・展開**していくこととする。
- 今般の検討においてとりまとめた方向性は以下のとおりであるが、これらの取組を通じて、21 世紀にふさわしい**真に国民のための公共事業**を、
 - ・無駄なくスピーディーに、また、**コストの縮減**に努め、
 - ・**地域のニーズ**に応じ、**地方の自主性と創意工夫**を尊重し、
 - ・**透明性の一層の向上**により国民の信頼を得ながら、以下の方針に沿って施策を展開していく。
 - ① **社会経済情勢の変化を踏まえた見直し検討と 21 世紀の課題に対応した重要分野への重点化**
 - ② **民間活力の積極的活用、ソフト・ストック・質の重視など新たな発想、創意工夫に基づく社会資本整備の展開**

2 21 世紀型分野への重点化

1) 見直し検討の方向性

- 事業採択後長期間にわたり継続中の事業等について再評価を行い、**事業の進捗の見込みの立たないもの等について中止その他の措置**を的確に行うほか、経済財政諮問会議において現在審議中の「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針」に関する検討の方向にも照らしつつ、以下のような事業分野については、重点的に見直し検討を行う。

(中 略)

- ・ **今後の地方空港の新設について離島を除き抑制**

(後 略)