

平成 15 年度
航 空 局 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

平成 14 年 8 月

国土交通省航空局

目次

・平成15年度航空局関係概算要求の基本方針	1
・平成15年度航空局関係概算要求総括表	2
・平成15年度航空局関係概算要求の重点分野	
1. 国際交流・物流機能の強化に資する大都市圏拠点空港の整備 (経済:経済基盤の強化)	4
(1)新東京国際空港(成田)の整備	5
(2)関西国際空港の整備	6
(3)中部国際空港の整備	7
(4)東京国際空港(羽田)の沖合展開	8
(5)東京国際空港(羽田)の再拡張事業	9
(6)成田新高速鉄道アクセスの整備	11
2. 航空交通安全対策の強化に資する航空路施設の整備 (安全:国土交通における高度な安全保障・防災の推進)	
(1)次世代航空保安システムの構築	12
(2)ニアミス事故再発防止安全対策	13
3. 地域の拠点となる空港等の整備等 (地域:魅力と活力にあふれた自立的地域経済社会の形成) (暮らし:快適な生活空間や交流促進等を通じた豊かな生活の実現)	
(1)一般空港等の整備	14
(2)離島の航空輸送の確保	15
4. エコエアポートの推進	16
(環境:地球環境から身近な生活環境までの保全・創造)	
5. 効率的・効果的な事業の実施	17
・平成15年度航空局関係概算要求の概要	18
1. 大都市圏拠点空港の整備	
(1)新東京国際空港(成田)の整備	19
(2)関西国際空港の整備	20
(3)中部国際空港の整備	21
(4)東京国際空港(羽田)の沖合展開	22
(5)東京国際空港(羽田)の再拡張事業	23
(6)首都圏第3空港調査	24
2. 一般空港等の整備	25
3. 空港周辺整備の促進	26
4. 航空路施設の整備	27
5. 離島の航空輸送の確保	28
参考資料	
・国土交通社会資本整備重点化計画(仮称)	1
・空港整備特別会計の歳入の推移	2
・空港整備事業における投資の重点化・効率化	4
・羽田空港を中心とする国内航空ネットワーク	5
・都市再生プロジェクト(第二次決定)(抄)	6
・経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002(抄)	7
・空港分布図	8
・飛行情報区(FIR)及び管制部管轄空域	9
・CNS / ATMシステムの概要	10

平成15年度航空局関係概算要求の基本方針

空港整備事業は、大都市圏拠点空港の整備により一層の投資の重点化を図るとともに、一般空港等については継続事業を中心とした滑走路整備、既存空港の質的充実等の整備を行います。

1. 大都市圏拠点空港の整備

大都市圏の空港容量の確保と国際拠点としての機能強化のため、大都市圏の拠点空港である新東京国際空港（平行滑走路等）の整備に努め、東京国際空港（羽田）は2003年度において再拡張の事業化を図るとともに、関西国際空港（二期事業）及び中部国際空港の整備を着実に推進します。（要求額2,405億円、対前年度497億円の増）

2. 航空路施設の整備

航空の安全確保を最優先としつつ、航空交通量の増大やユーザーニーズの多様化に適切に対応するため、運輸多目的衛星（MTSAT）を活用した次世代航空保安システムの構築のための整備を推進するとともに、航空路における管制施設等の整備を行います。（要求額240億円、対前年度18億円の増）

3. 一般空港等の整備

一般空港等については、国際・国内ネットワークの形成及び強化を図るため、滑走路延長等の継続事業、既存空港の質的充実及び必要不可欠な更新等の整備を推進します。（要求額593億円、対前年度70億円の減）

『 重点的に推進すべき4分野

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」（平成14年6月閣議決定）

人間力の向上・発揮 - IT

運輸多目的衛星（MTSAT）を活用した次世代航空保安システムの構築

魅力ある都市・個性と工夫に満ちた地域社会

- 魅力ある都市

新東京国際空港（成田）の整備、東京国際空港（羽田）の沖合展開及び再拡張の事業化、関西国際空港の整備並びに中部国際空港の整備

- 個性と工夫に満ちた地域社会

一般空港等については継続事業を中心とした滑走路整備、就航率の向上に資する施設整備及び空港アクセス鉄道の整備

公平で安心な高齢化社会・少子化対策

空港内歩道のバリアフリー化

地球環境問題への対応

地球温暖化対策として効果の大きい緑地の整備や住宅等の防音工事、移転補償等の空港周辺環境対策事業

平成15年度航空局関係概算要求総括表

1. 平成15年度空港整備特別会計収支

(単位:億円)

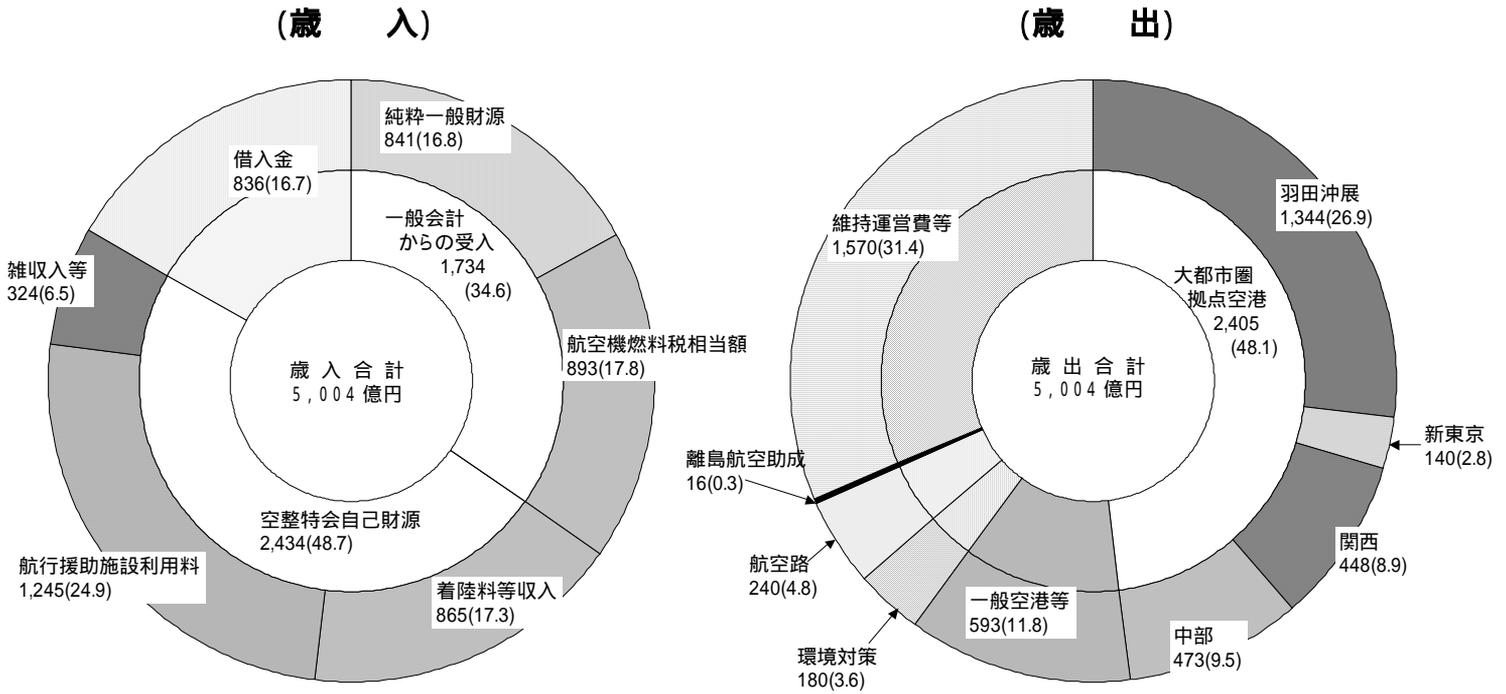
歳 入		歳 出	
一般会計より受入	1,734 (1,464)	空港整備事業	2,998 (2,571)
		大都市圏拠点空港	2,405 (1,908)
		新東京国際空港(成田)	140 (102)
		関西国際空港	448 (327)
		中部国際空港	473 (178)
空港使用料収入	2,110 (2,166)	東京国際空港沖合展開	1,344 (1,288)
		東京国際空港再拡張	[事項要求](ー)
		首都圏第3空港調査	0.1 (13)
		一般空港等	593 (663)
雑収入等	324 (427)	環境対策事業	180 (180)
		航空路整備事業	240 (222)
		計	3,418 (2,973)
借入金	836 (520)	離島航空事業助成	16 (21)
羽田沖合展開	570 (520)		
国際拠点空港	266 (ー)	空港等維持運営費等	1,570 (1,583)
合 計	5,004 (4,577)	合 計	5,004 (4,577)

()内は前年度予算

(注) この表には、一般会計に計上の工事諸費5(5)億円を含む。

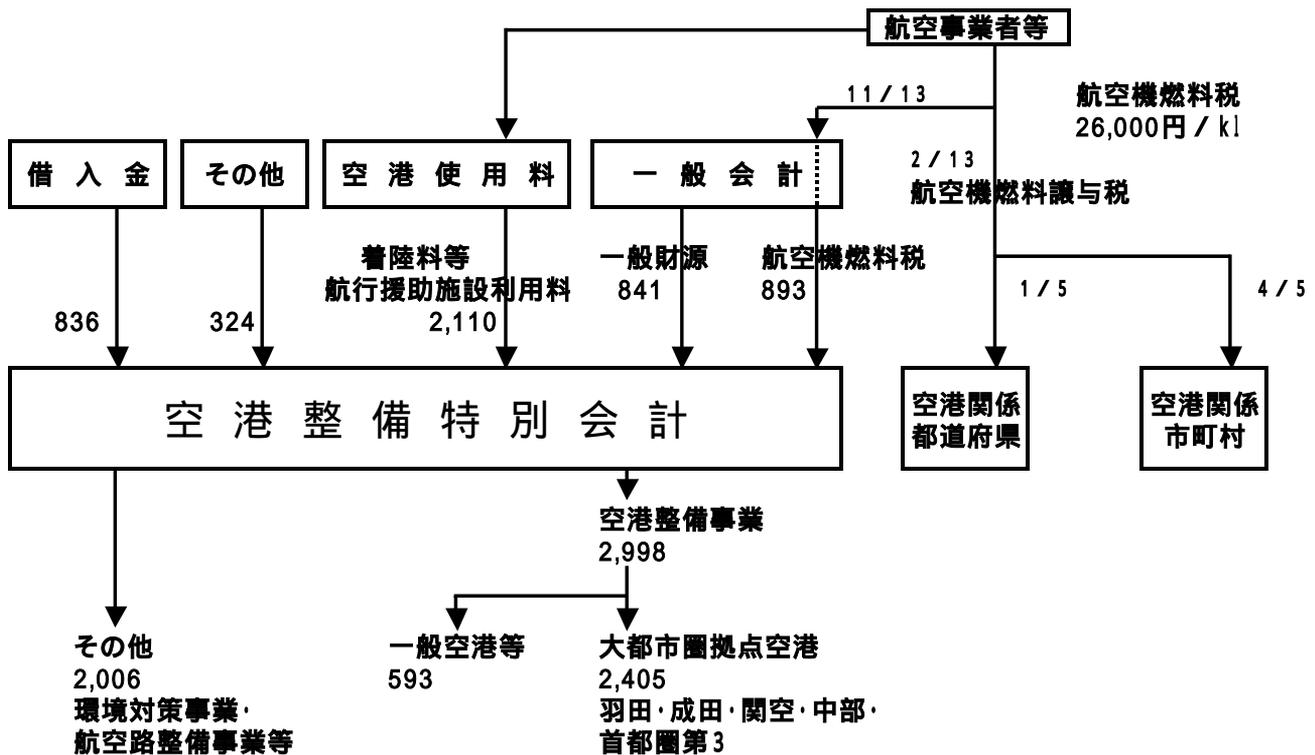
2. 空港整備特別会計の歳入・歳出規模(平成15年度要求額)

単位:億円(%)



3. 空港整備特別会計のしくみ

単位:億円



平成15年度要求額 5,004億円

平成15年度航空局関係概算要求の重点分野

1. 国際交流・物流機能の強化に資する大都市圏拠点空港の整備 (経済・経済基盤の強化) <都市再生> <経済の活性化>

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、大都市圏の拠点空港である新東京国際空港は引き続き本来の2,500mの平行滑走路等の整備に努め、東京国際空港は2003年度から再拡張の事業化を図るとともに、関西国際空港(2期事業)及び中部国際空港の予定通りの供用を目指し、整備を着実に推進します。

また、成田新高速鉄道アクセスの整備等により、国際的に見て遜色のない水準の空港アクセスの実現を図ります。

大都市圏における拠点空港の整備

中部国際空港

- ・滑走路(3500m)
- ・2005年開港予定
- ・年間発着回数13万回を目標に整備

新東京国際空港(成田)

- ・平行滑走路(2500m)等
- ・なお、暫定平行滑走路(2180m)は2002年4月供用
- ・年間処理能力(発着回数)
約13.5万回 約20万回 約22万回
(暫定供用前) (現状) (注)

(注) 円卓会議の結論として平行滑走路の供用開始時における飛行回数は20万回を限度として、その後回数増加は地元と協議することとなっている。

東京国際空港(羽田)

- ・沖合展開
- ・東旅客ターミナル等の整備(2004年後半供用予定)
- ・ターミナルビルから直接航空機へ乗降できる割合
約6割 約9割
- ・再拡張事業
- ・新設滑走路(2500m)
- ・年間処理能力(発着回数)
約27.5万回 約40.7万回
- ・発着容量が1.5倍に増加
都市再生、地域の活性化等

関西国際空港(2期事業)

- ・平行滑走路(4000m)
- ・2007年供用予定
- ・年間処理能力(発着回数)
約16万回 約23万回
(1期) (2期完成時)

(1) 新東京国際空港(成田)の整備

新東京国際空港は、平成14年6月現在、38カ国・2地域64社が乗り入れ、36ヶ国2地域97都市と結ばれており、年間約2,745万人(平成13年度実績)の人々が利用しています。本年4月には暫定平行滑走路が供用し、空港容量がそれまでの年間発着回数13.5万回から20万回に拡充しました。

本事業は、我が国のグローバル化の進展に対応し、国際社会に一定の地位を確保していくため、また、国際都市にふさわしい交通基盤の形成のため、さらには、首都圏において国際交流・物流基盤としての機能を果たすため、進めてゆくものです。

【成田空港の施設計画】



【成田空港の現況】



【今後の整備】

新東京国際空港においては、国際航空需要の増大に対処し、我が国の国際交流上の拠点としての機能を確保するため、引き続き本来の2,500mの平行滑走路の早期整備に努めるとともに、エプロン等基本施設の整備や、第1旅客ターミナルビルの改修、貨物取扱施設の能力増強、環境対策等の共生策等を実施していきます。

(2) 関西国際空港の整備

関西国際空港における航空需要は近い将来、現行の1本の滑走路の処理能力の限界(発着回数16万回)に達すると予想されており、現状においても、1時間当たりの発着回数がほぼ発着枠の限界に達している時間帯が発生しています。また、メンテナンスを円滑に行い、24時間完全運用を行うためにも、複数滑走路が必要であり、2007年の平行滑走路供用を目指して2期事業を推進します。

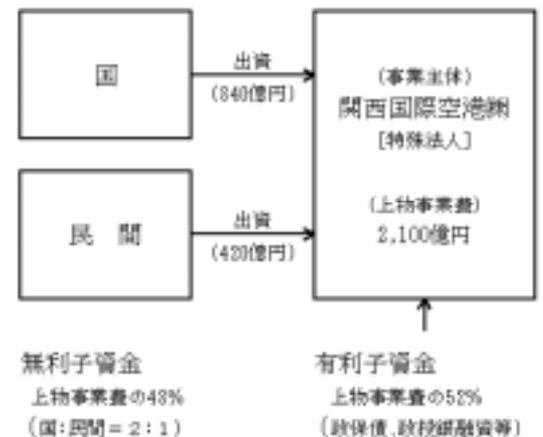
【関西国際空港の事業概要】



1. 整備内容 2期平行滑走路供用開始時には、必要最小限度の施設のための整備に留め、残りの事業は、開港後、需要に応じて段階的に整備。
2. 埋立面積 約540ha(用地造成の一部は、2007年以降段階的に実施)
3. 事業費 約1兆4,200億円(うち2007年までの事業費 約1兆1,100億円)
(当初の事業費 1兆5,600億円を削減)

【関西国際空港2期事業スキーム(2007年時点)】

施設整備(上物)



用地造成(下物)



【関西国際空港2期事業の現況】



平成14年7月時点

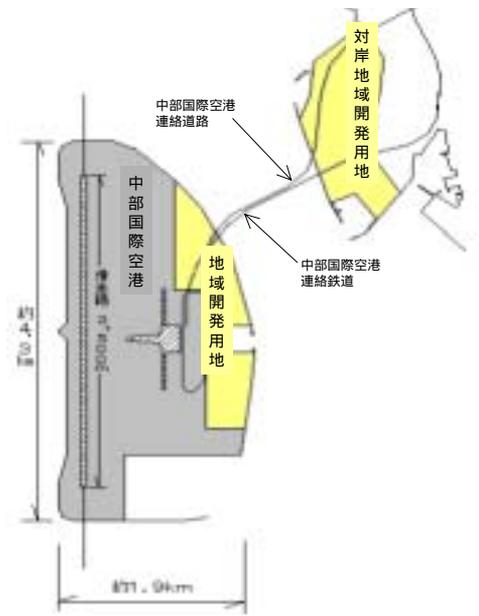
(3) 中部国際空港の整備

名古屋空港は処理能力の限界に達しつつあり、航空機が二重駐機するなど狭隘な状況ですが、空港用地の拡張や運航時間の延長は困難となっています。中部国際空港は中部圏の航空需要の増大に対応するため、名古屋の南概ね35kmの常滑沖海上に、長さ3,500mの滑走路1本を有する面積約470 haの名古屋空港に代わる空港として、2005年(平成17年)の開港を目指し事業を推進します。

【中部国際空港の配置図】



【中部国際空港周辺図】

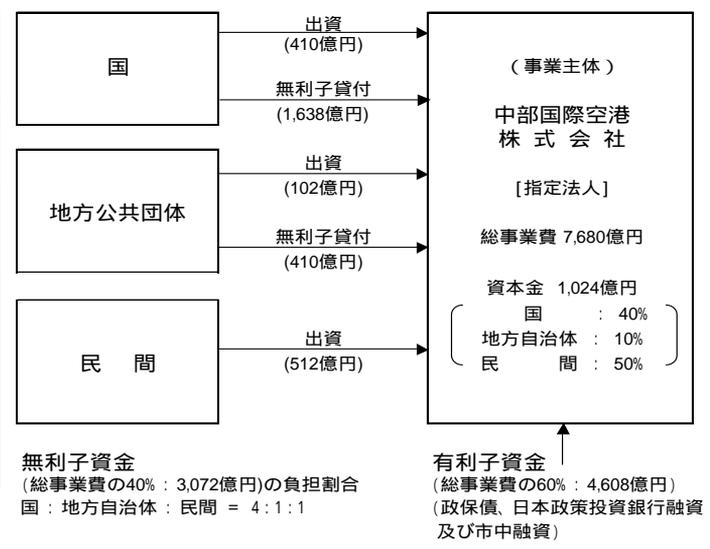


【中部国際空港の現況】



平成14年7月時点

【中部国際空港の事業スキーム】



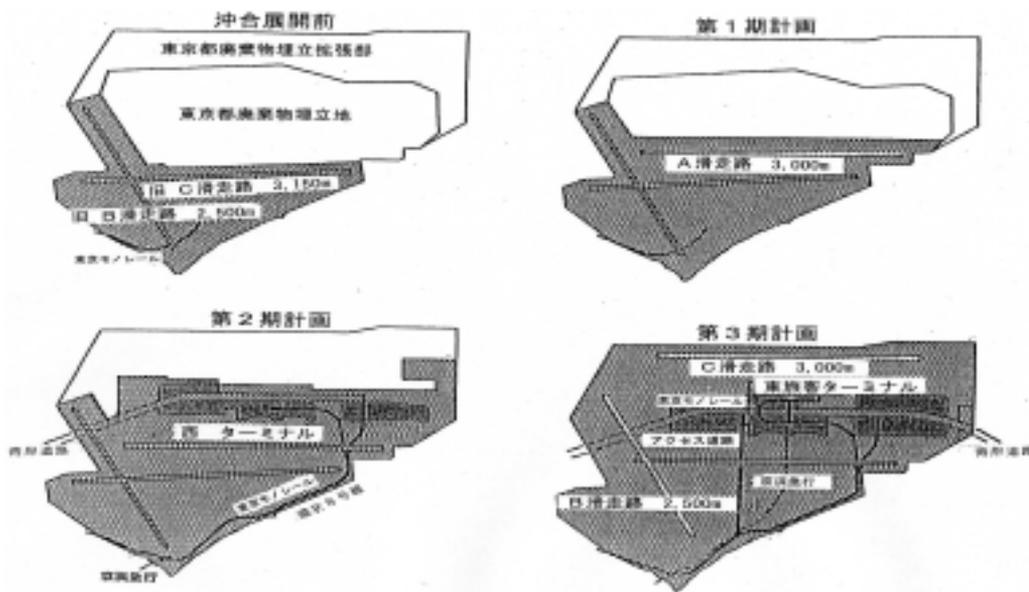
(4) 東京国際空港(羽田)の沖合展開

東京国際空港(羽田)は、国内航空交通の中心として全国47空港との間に1日約380往復(平成14年8月ダイヤ)のネットワークが形成され、国内線で年間約5,700万人(平成13年度実績)の人々が利用しています。

本事業は、首都圏における国内航空交通の中心としての機能を将来にわたって確保するとともに、航空機騒音問題の抜本的解消を図るため、東京都が造成した羽田沖廃棄物埋立地を活用し、羽田空港を沖合いに展開しているものです。

現在第1期計画にかかる東旅客ターミナルの整備が推進されており、平成16年後半に供用予定です。

【展開計画(東京都が造成した羽田沖廃棄物埋立地を活用)】



【東京国際空港の現況】



【東京国際空港の事業概要】

- 第1期計画 A滑走路整備(昭和63年7月供用)
- 第2期計画 西ターミナル整備(平成5年9月供用)
- 第3期計画 C滑走路整備(平成9年3月供用)
- B滑走路整備(平成12年3月供用)
- 東旅客ターミナル(平成16年後半供用予定)

【東旅客ターミナルの整備の意義】

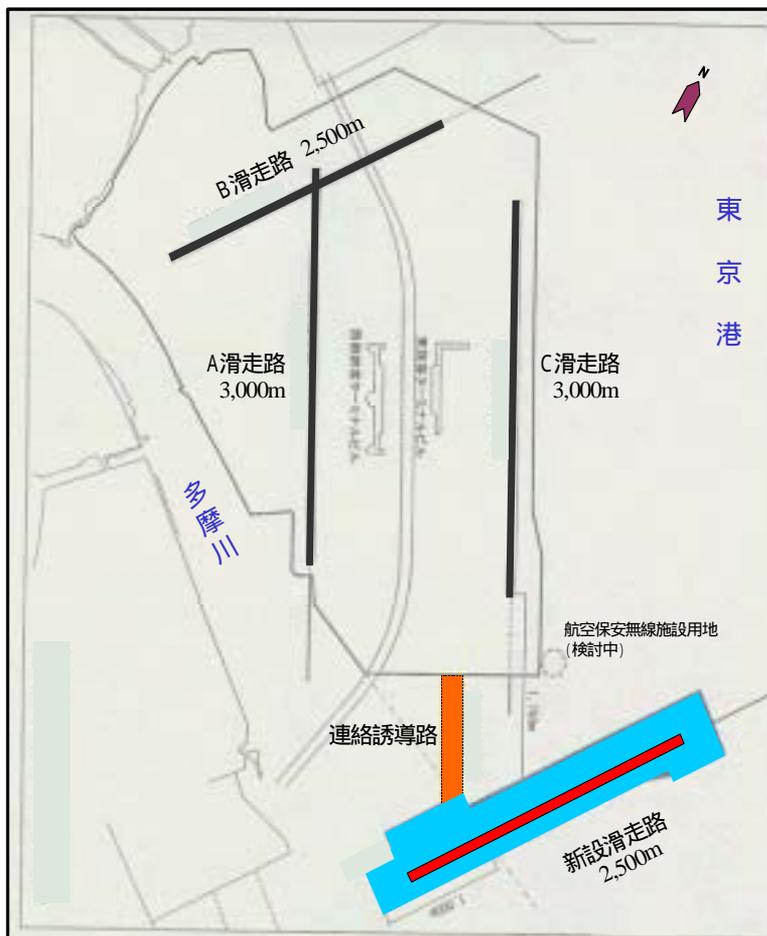
ターミナルビルから直接航空機に搭乗できる便数の割合が約6割から約9割に増加します。

これにより、ターミナルビルと遠隔スポット間のバス移動を強いられる旅客の割合が減少するなど、利便性の向上が図られます。

(5) 東京国際空港(羽田)の再拡張事業

東京国際空港(羽田)は、国内航空旅客利用者の約60%が利用する国内航空輸送ネットワークの要です。しかしながら、当空港は今後さらに国内航空需要の増大が見込まれる中、既にその能力の限界に達しております。したがって、出来る限り早急に再拡張事業に着手し、発着容量制約の解消や多様な路線網の形成・多頻度化による利用者利便の向上等を図る必要があります。このため、平成15年度予算において羽田空港の再拡張の事業化を図ることとしております。

【羽田空港再拡張案】

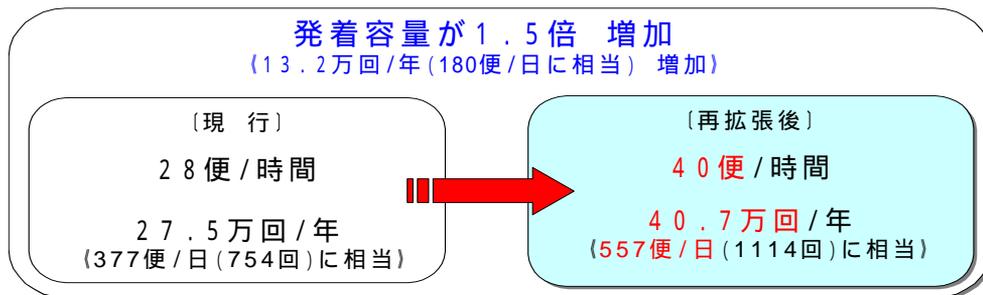
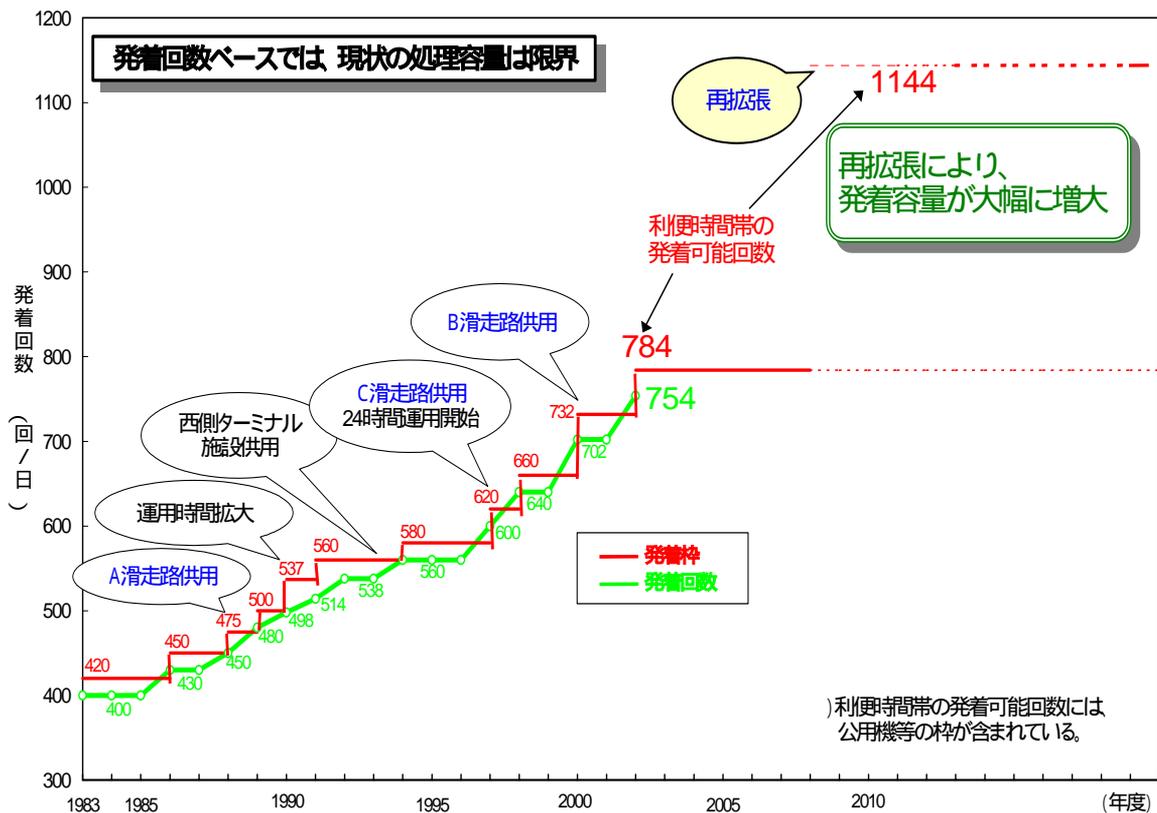


- ・新設滑走路の位置 :
空港の南(C滑走路南端~新設滑走路中心までの距離1750m)
B滑走路と平行
- ・新設滑走路の長さ :
2500m

【これまでの閣議決定等】

- ・平成13年8月、都市再生本部による都市再生プロジェクト(第二次決定)に選定され、「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。」とされた。
- ・平成13年12月、国土交通省として「羽田空港の再拡張に関する基本的考え方」を決定し、新滑走路の位置を確定した。
- ・平成14年6月閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」においては、「財源について関係府省で見通しをつけた上で、国土交通省は、羽田空港を再拡張し、2000年代後半までに国際定期便の就航を図る。」とされた。

【羽田空港の発着回数】



【羽田空港の再拡張事業の意義】

1. 発着容量の制約の解消
2. 多様な路線網の形成・多頻度化による利用者利便
3. 航空市場における真の競争を行わせるための環境整備
4. 国際化
5. 都市再生
6. 地域交流の促進、地域経済の活性化

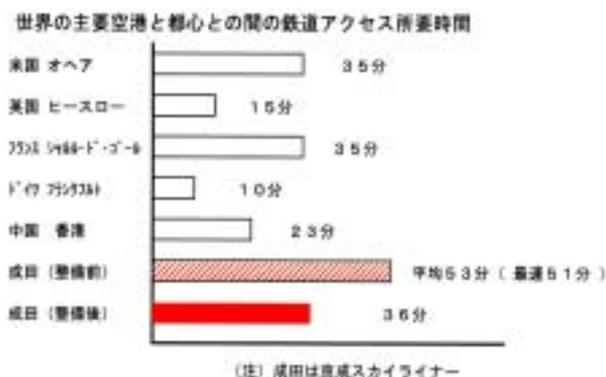
(6) 成田新高速鉄道アクセスの整備

本プロジェクトは、現在都心から約1時間を要する成田空港までの鉄道アクセス時間を大幅に短縮し、運輸政策審議会答申第19号(平成12年8月)における整備目標である所要時間30分台を実現することにより、空港利用者の利便を確保するとともに、空港機能の向上、地域の活性化に寄与することができます。(日暮里～空港第二旅客ターミナル間36分(現行より17分短縮))。

また、本事業は、平成13年8月、都市再生本部が決定した都市再生プロジェクト(都心と成田空港間、更に成田・羽田両空港間を短時間で結ぶ、新たな鉄道アクセスルートの早期整備)として位置付けられています。



【成田新高速鉄道アクセスの整備効果】



【施策の概要】

成田新高速鉄道アクセス整備プロジェクト

事業主体 成田高速鉄道アクセス(株)

整備概要 新線整備(印旛日本医大～成田空港19.1km)
北総・公団線の改良(京成高砂～印旛日本医大)
空港内駅部の改良

総事業費 1,261億円

建設期間 平成14年度～平成21年度

2. 航空交通安全対策の強化に資する航空路施設の整備 (安全:国土交通における高度な安全保障・防災の推進)

航空の安全確保を最優先としつつ、航空交通量の増大やユーザーニーズの多様化に適切に対応すべく、MTSATを活用した次世代航空保安システムを構築するとともに、航空路における管制施設、保安施設等を整備します。

(1) 次世代航空保安システムの構築

新空港建設の進展、長距離飛行が可能な航空機の増便等により我が国を取り巻く状況は、航空交通の質・量とも大きく変化しています。

このため、今後予想される航空交通の増大等のニーズに適切に対応できるように人工衛星やデータリンク等の新技術を活用し、我が国の航空交通の実態に適合した効率的な次世代航空保安システムを構築します。

【MTSAT (運輸多目的衛星*)】



・運輸多目的衛星は、平成15年度に新1号機を、平成16年度に新2号機をそれぞれ打ち上げるとともに、地上施設として常陸太田・神戸航空衛星センター、航空交通管理センターの整備を進めています。

(機能)

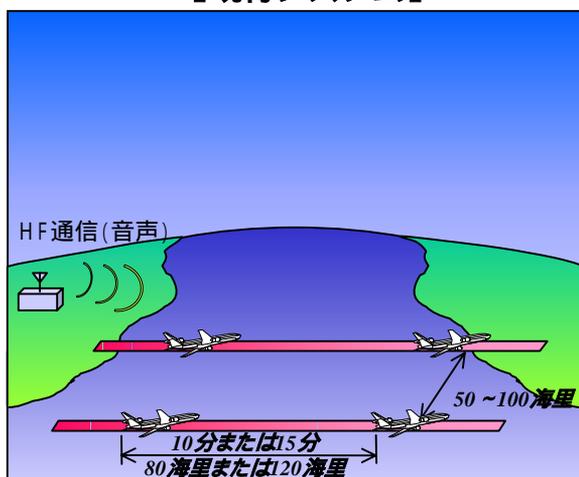
- ・衛星を利用した管制通信及び地上からの航空機の位置の把握
- ・GPS補強機能

(効果)

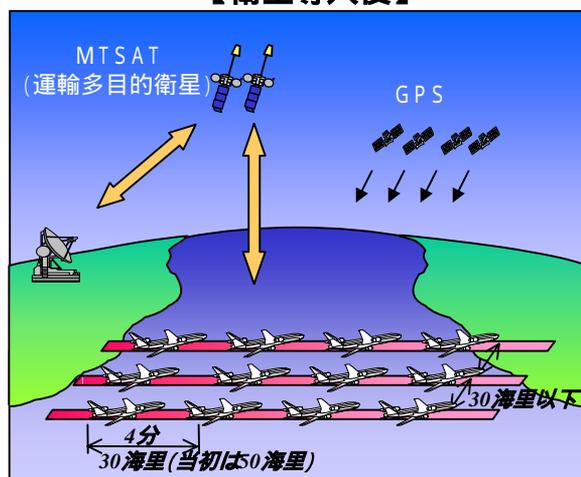
- ・洋上空域の管制間隔の大幅な短縮
- ・自由な飛行ルートの設定が可能
- ・低高度、山岳部等の航空保安サービスの充実

(*) 運輸多目的衛星：同一の衛星に、従来の気象衛星「ひまわり」の機能と新たな航空保安機能を同時に持たせたもの。

【現行システム】



【衛星導入後】



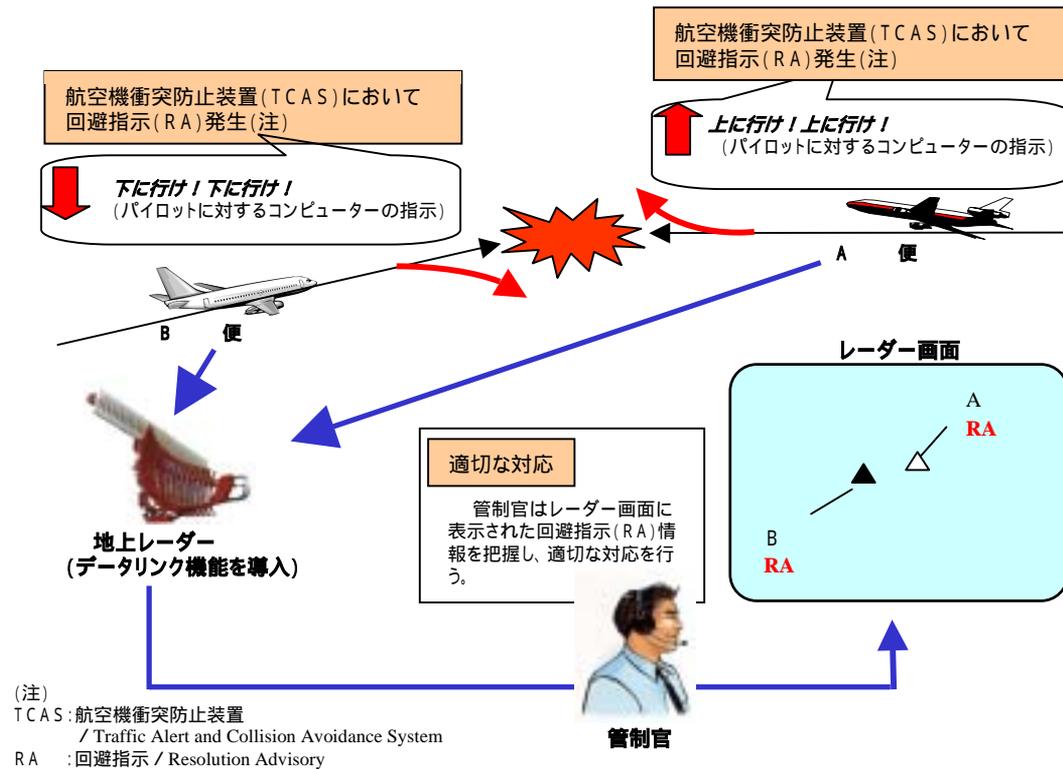
1海里 = 1,852m

(2) ニアミス事故再発防止安全対策

平成13年1月に発生したニアミス事故を踏まえて、更なる航空交通の安全を確保するために、管制支援システム等の整備、訓練・研修機器の強化、空域・航空路の抜本的再編を行います。

TCASのRA情報をレーダー画面に表示

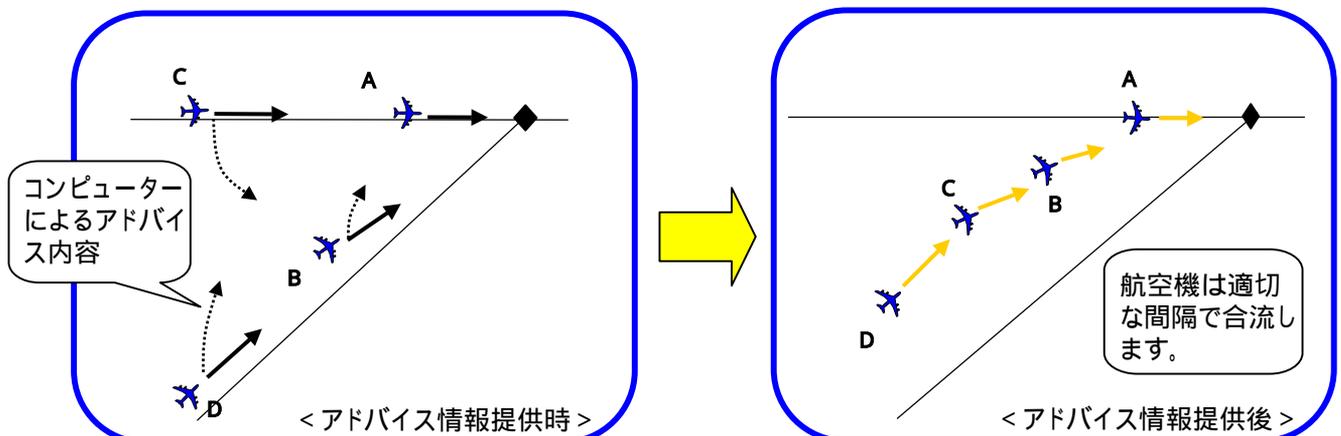
- ・ TCAS (航空機衝突防止装置) のRA (回避指示) 情報を管制レーダーに表示
- ・ レーダーシミュレーター (航空管制用訓練機器) の強化によるヒューマンエラーの防止
- ・ 管制部の管轄区域の再編により管制業務の負荷を軽減し、安全性の一層の向上を図るとともに管制を効率化



管制支援機能を付加した次期管制システムの導入

- ・ 航空機順位付け機能により、航空機スピードの調整や、飛行方向の変更などを管制官に的確にアドバイスを行うことで、管制業務の負荷を軽減し、管制を効率化等

【支援機能イメージ】



3 . 地域の拠点となる空港等の整備等

(地 域：魅力と活力にあふれた自立的地域経済社会の形成)

(暮らし：快適な生活空間や交流促進等を通じた豊かな生活の実現)

地方の自主性と自立性を高め、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現と交流促進等を通じた豊かな生活の実現を図るため、高速交通基盤としての地域拠点となる空港整備を促進するとともに、離島住民の日常生活に不可欠な航空路線の維持対策を講じます。

また、少子高齢化を迎え、高齢者・障害者・妊婦・子連れ等全ての人が安心して利用できる快適な生活空間を創出します。

(1) 一般空港等の整備

滑走路延長等の継続事業、空港アクセス鉄道の整備により、地方の交流圏域の拡大を図るとともに、就航率の向上に資する整備により、交流機会の拡大を図ります。また、安全確保のため、航空保安施設等の整備を推進します。

滑走路整備

【新北九州空港の整備状況】



交流圏域の拡大を図るため、港湾整備事業と連携し、大型機の就航が可能な空港整備を促進します。

【八丈島空港の整備状況】



離島住民の日常生活及び産業振興を図るため、効率的な航空ネットワークを形成するための離島空港の整備を促進します。

空港アクセス鉄道

【仙台空港アクセス鉄道完成予想図】



空港アクセスの利便性向上を図るため、鉄道事業と連携し、空港内のアクセス鉄道の基盤整備を促進します。

就航率の向上

【福岡空港両側ILS整備】

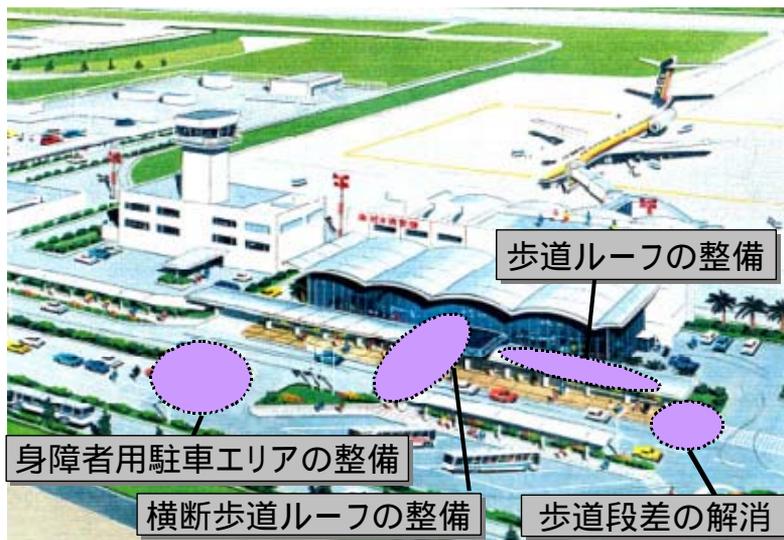


就航率の向上や運航の定時性の確保を図るため、空港の両側ILS化を促進します。

(空港のバリアフリー化の推進)

少子・高齢化社会を迎え、高齢者・障害者・妊婦・子連れ等、全ての人々が安心して利用できる空港にすることが必要であるため、歩道ルーフや連絡通路等を整備してきたところです。

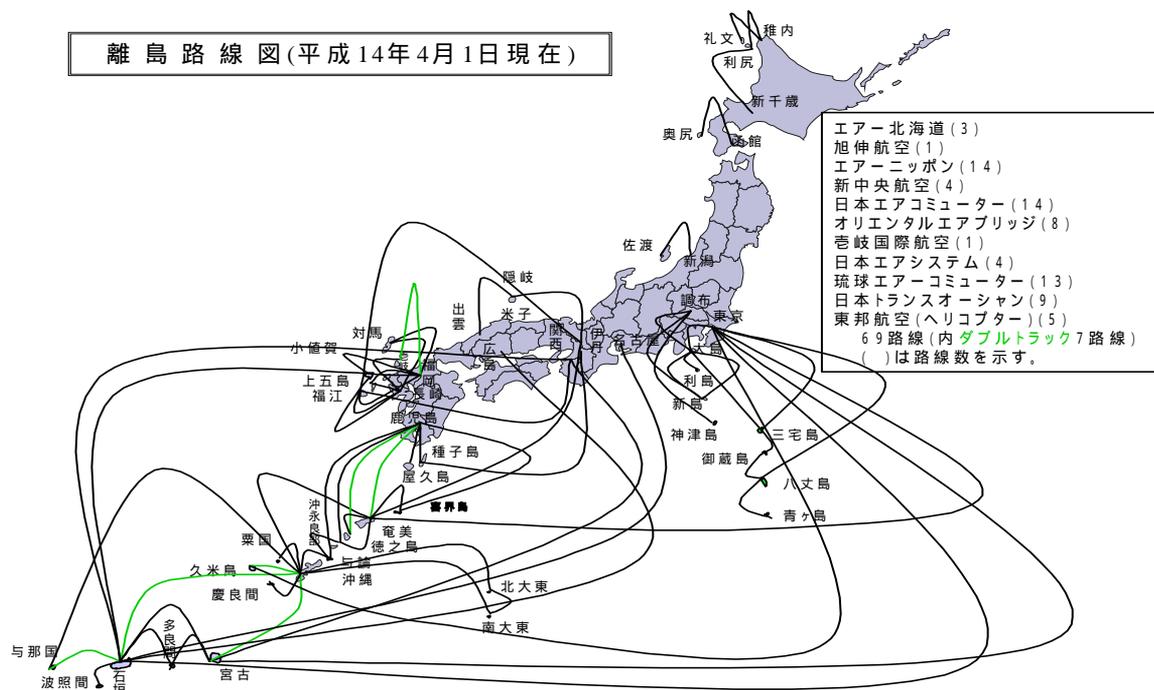
今後も引き続き、空港内の移動経路等のバリアフリー化に取り組んでいく予定です。



(2) 離島の航空輸送の確保

離島航空路線は、離島住民の日常生活及び経済活動に重要な役割を果たしており、効率的な空港利用・整備を通じて地域的な航空ネットワークの維持及び活性化を図る観点から、離島航空路線維持対策を講じます。

離島路線図(平成14年4月1日現在)



4. エコエアポートの推進

(環境:地球環境から身近な生活環境までの保全・創造)

地球温暖化問題をはじめとした今日の環境問題への対応には、あらゆる分野、段階において、環境負荷の低減と良好な環境の創造に向けて取り組むことが必要です。

空港についても、周辺への騒音影響を解消または軽減するとどまらず、空港と周辺地域において環境の保全及び良好な環境の創造を進めることが必要であり、そのための対策を実施している空港を「エコエアポート」と呼んでおります。

(1) 空港本体

- ・事業地内の自然環境への影響の緩和措置等に努めます。
- ・工事実施時における環境配慮型重機・資材の使用、建設廃材の再資源化等に努めます。
- ・ごみの減量化、リサイクル等の推進により循環型社会構築に努めます。

(2) 空港周辺

- ・騒音影響の軽減・解消に向け民家防音工事や移転補償事業等を進め、生活環境の改善や地球温暖化対策にも効果の大きな緑地整備などを進めます。
- ・新たな騒音斉合施設の整備に努めるとともに、市民ニーズに即した移転補償跡地の暫定活用も図ります。

【空港内省エネ対策】

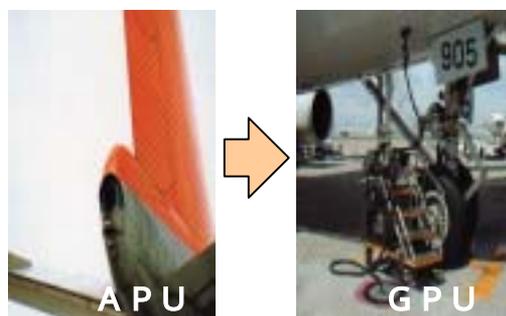


コージェネレーションシステム（1種類のエネルギーから電気や熱等を同時に発生させるシステム）を導入し、空港内の省エネ化を推進します

【空港周辺整備】



移転補償跡地に緑地帯を整備し、良好な地域環境の整備を促進します



航空機の補助エンジンではなく地上動力の使用を推進し、CO2排出の削減、周辺への騒音影響低減を図ります

APU・・・補助動力装置（駐機時、機内に電力を供給したり、ジェットエンジン始動に使ったりするため航空機に搭載されている装置。）

GPU・・・固定動力施設（空港施設等から電気を供給）



騒音斉合施設を整備し、周辺地域の活性化を推進します

5. 効率的・効果的な事業の実施

空港整備事業及び航空路整備事業については、個別公共事業の実施過程における透明性の一層の向上を図るとともに効率的・効果的な事業の実施を図る必要があります。

公共事業の施行に際しては、事業採択から完了までの各過程において適切な評価を行うことにより、効率的な事業施行を図る必要があります。

新規事業採択時評価

事業に要する費用と事業効果を比較する等により、新規事業を採択することの是非を判断する必要があります。そのため事業費を予算化しようとする事業等について、費用対効果分析を含む評価を実施しています。

【平成15年度の対象事業】

- ・東京国際空港再拡張

再評価

事業をめぐる社会経済情勢の変化、事業の投資効果の変化、事業の進捗状況及び進捗見込み等を評価することにより、事業の継続又は中止を判断する必要があります。このため、

- ・事業採択後5年を経過した時点で未着工の事業
- ・事業採択後10年を経過した時点で継続中の事業
- ・再評価実施後5年を経過した時点で継続中の事業

等について、再評価を実施しています。

【平成15年度の対象事業】

- ・新北九州空港新設(平成5年度採択)
- ・広域航法衛星ネットワーク整備(平成5年度採択)

事後評価

事業完了後の事業効果、環境の変化等の確認を行うことにより、必要に応じ適切な改善措置を検討する必要があるため、個別公共事業について事後評価の試行を実施するとともに、評価のあり方、実施体制等、評価システムの確立に向けた検討を行っています。

【平成15年度の対象事業】

- ・旭川空港滑走路延長(平成8年度供用)

平成15年度航空局関係概算要求の概要

区 分	平成14年度 予 算 額 (億円)	平成15年度 要 求 額 (億円)	事 業 概 要 等
1. 大都市圏拠点空港の整備			
(1) 新東京国際空港(成田)の整備			<ul style="list-style-type: none"> 第1旅客ターミナルビル改修等旅客取扱施設の整備 平行滑走路、エプロン等基本施設の整備 貨物取扱施設の整備 環境対策等共生施策の充実 CIQ施設改修工事、航空保安施設等の整備
公 園 事 業 費	689	1,089	
出 資 金	87	110	
国 直 轄	15	30	
(2) 関西国際空港の整備			<ul style="list-style-type: none"> 2期事業(平行滑走路等の整備) 既存施設的能力増強等(1期事業) (うち、政府出資金 252億円、無利子貸付金 191億円) 航空保安施設の整備等
会 社 等 事 業 費	941	1,024	
出 資 金 等	324	443	
国 直 轄	3	5	
(3) 中部国際空港の整備			<ul style="list-style-type: none"> 滑走路、誘導路等基本施設の整備 旅客ターミナルビル等の整備 (うち、政府出資金 60億円、無利子貸付金 241億円) 航空保安施設等の整備
会 社 事 業 費	1,141	1,159	
出 資 金 等	98	301	
国 直 轄	80	172	
(4) 東京国際空港(羽田)の沖合展開			<ul style="list-style-type: none"> 第Ⅲ期計画(全面展開)の事業の推進 東旅客ターミナル等の整備 (うち、工事費 285億円、利払費 344億円)
事 業 費	596	629	
借 入 金 償 還	692	715	
(財政融資資金)	(520)	(570)	
(5) 東京国際空港(羽田)の再拡張事業	—	(事項要求)	<ul style="list-style-type: none"> 工法及び財源スキームを早急に決定し、15年度の事業化を図る
(6) 首都圏第3空港調査	13	0.1	<ul style="list-style-type: none"> 長期的視点からの首都圏空港のあり方等調査
2. 一般空港等の整備	663	593	<ul style="list-style-type: none"> 滑走路の新設・延長 継続事業 13空港 地方空港整備特別事業 継続事業 2空港 その他、基本施設、航空保安施設の改良等
3. 空港周辺整備の促進	180	180	<ul style="list-style-type: none"> 住宅防音工事、移転補償、緩衝緑地帯等整備 等
4. 航空路施設の整備	222	240	<ul style="list-style-type: none"> 次世代航空保安システムの整備 航空交通の安全対策強化 管制情報処理システムの性能向上等
5. 離島の航空輸送の確保			
航空機購入費補助	21	16	
・運航費関係	4	4	<ul style="list-style-type: none"> 離島航空路線の維持を図るため、離島の住民の生活に必要な路線の運航費の一部補助
・機体取得関係	17	12	<ul style="list-style-type: none"> 1機

1. 大都市圏拠点空港の整備

(1) 新東京国際空港(成田)の整備

国際航空需要の増大に対処し、我が国の国際交流拠点としての機能を確保するため、新東京国際空港公団において、新東京国際空港の整備を推進するとともに、空港周辺地域との共生を図るため、環境対策を実施します。

< 事業の概要 >

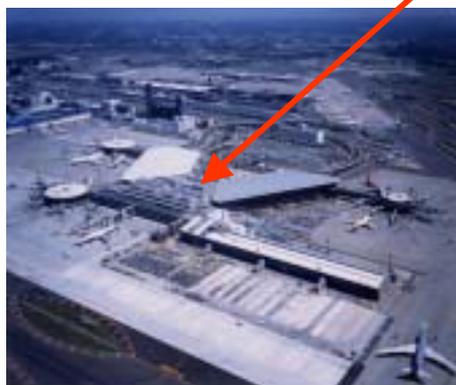
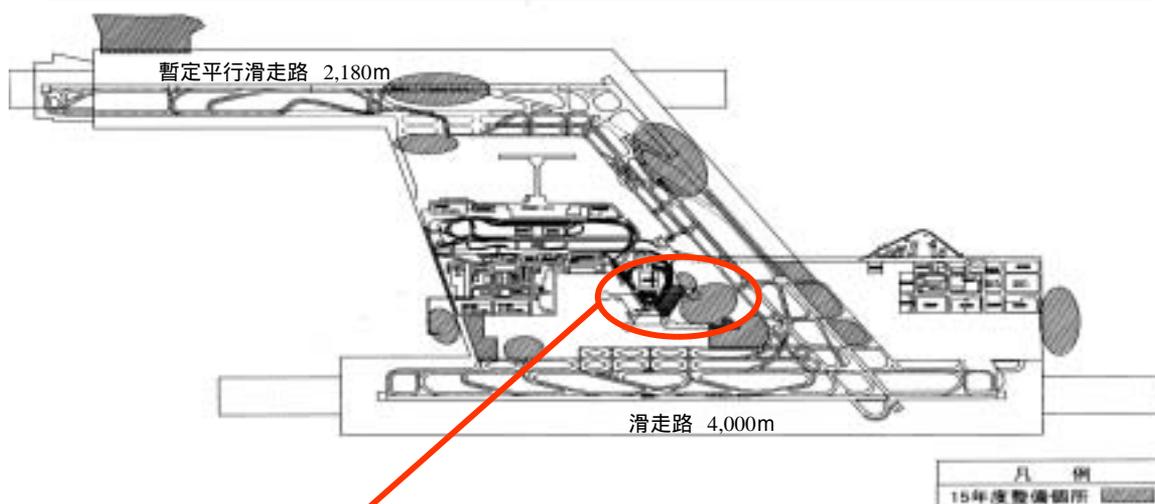
平成15年度予算では、第1旅客ターミナルビル改修等旅客取扱施設の整備、平行滑走路、エプロン等基本施設の整備及び貨物取扱施設の能力増強等を行うほか、地域と共生する空港づくりの観点から、引き続き環境対策等の共生施策の充実を図ることとします。

公団事業費	1,089 (689)億円
政府出資金	110 (87)億円
財政投融资(政保債)	481 (245)億円

なお、上記公団事業費及び償還財源として、財投機関債を発行します。

国直轄事業	30 (15)億円
-------	-----------

15年度国費要求額計	140 (102)億円
	()内は前年度予算



【第1旅客ターミナルビル現状】



スペースの拡大
処理能力のUP
バリアフリー化
耐震性能向上 等



【第1旅客ターミナルビル改修後】

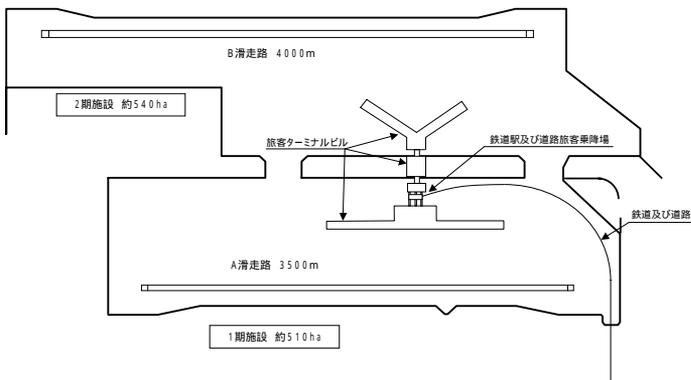
(2) 関西国際空港の整備

我が国の航空需要増大に対応するため、関西国際空港において、平成8年度から平行滑走路等の整備を行う2期事業に着手しており、2007年(平成19年)の平行滑走路供用を目指して整備を推進します。

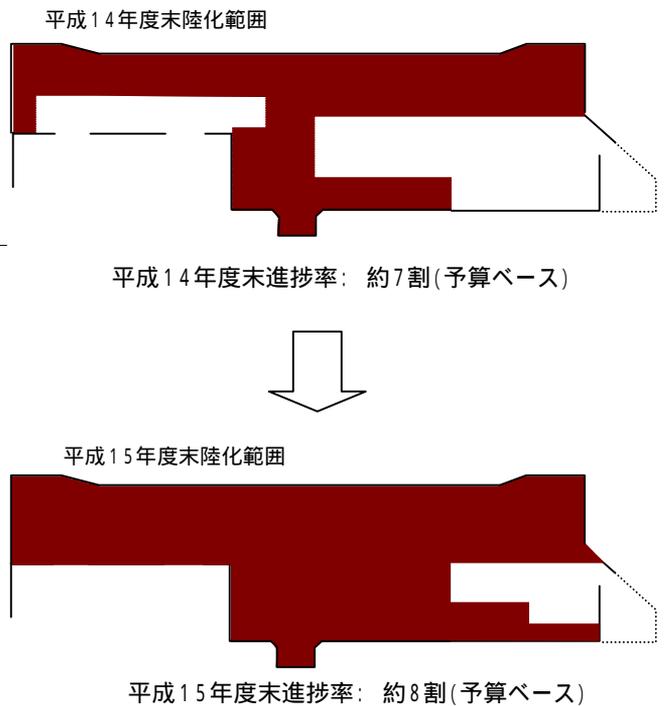
< 事業の概要 >
 平成15年度予算では、引き続き埋立工事等を進めるとともに、1期事業として既存施設の能力増強を実施します。

2期事業(平行滑走路等の整備)の推進	
事業費	1,007(921)億円
うち 政府出資金	250(177)億円
政府無利子貸付金	191(144)億円
財政投融资(政保債)	50(12)億円
既存施設の能力増強等(1期事業)	
事業費	17(20)億円
うち 政府出資金	2(3)億円
財政投融资(政保債)	2(6)億円
他に償還財源として	532(265)億円
国直轄事業	5(3)億円
15年度国費要求額計	448(327)億円
	()内は前年度予算

【2期事業概要図】



【用地造成事業の進捗】



1. 整備内容 2期平行滑走路供用開始時には、必要最小限度の施設のための整備に留め、残りの事業は、開港後、需要に応じて段階的に整備。
2. 埋立面積 約540ha(用地造成の一部は、2007年以降段階的に実施)
3. 事業費 約1兆4,200億円
 (うち2007年までの事業費 約1兆1,100億円)
 (当初の事業費 1兆5,600億円を削減)

(3) 中部国際空港の整備

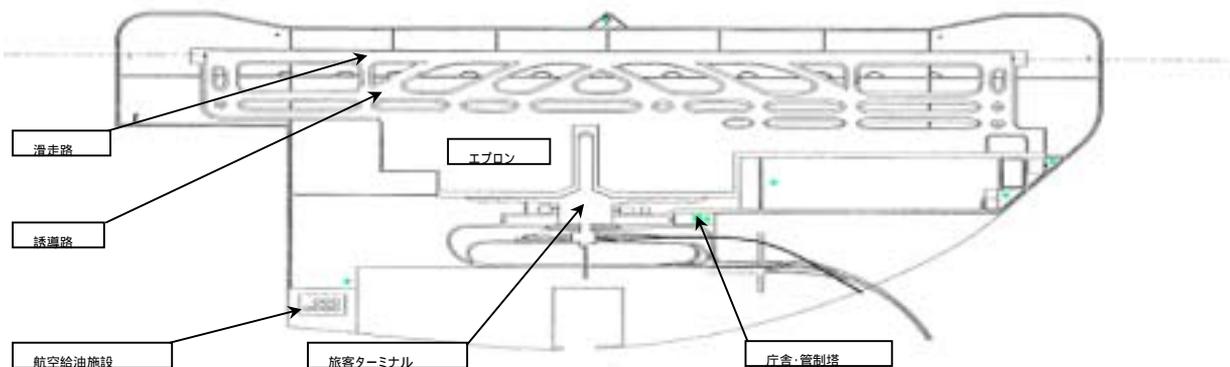
増大する中部圏の航空需要に対応するため、平成10年度より名古屋の南概ね35kmの常滑沖海上に、長さ3,500mの滑走路1本を有する面積約470haの空港として事業着手しており、現在2005年(平成17年)3月の開港を目指して整備を推進します。

< 事業の概要 >

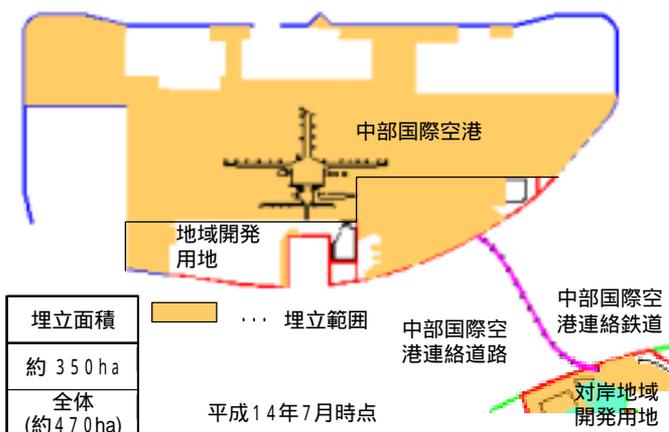
平成15年度予算では、滑走路、誘導路等の基本施設、航空保安施設、旅客ターミナルビルなどの工事を推進します。

会社事業費	1,159(1,141)億円
政府出資金	60(98)億円
政府無利子貸付金	241(-)億円
財政投融资(政保債)	219(648)億円
国直轄事業	172(80)億円
15年度国費要求額計	473(178)億円
	()内は前年度予算

【平成15年度の主な事業内容】



【中部国際空港の進捗状況】



【旅客ターミナルビル計画イメージ図】



(5) 東京国際空港(羽田)の再拡張事業

羽田空港の再拡張事業による空港容量の大幅増加は、単に大都市圏の課題にとどまらず、航空ネットワークの拡充を通じて我が国全体に便益を及ぼす、喫緊の課題です。このため、可能な限りの早期着工・早期完成をめざし、平成15年度からの事業化を図ります。

羽田空港再拡張 3工法について

工法については、最終的には国土交通大臣が決定しますが、そのための評価選定作業を、客観的、中立的、かつ透明性をもって行うために、工法評価選定会議を設け、評価選定作業を行っているところです。

【栈橋工法】



・基礎杭を打設し、上部に梁を設け、その上に床版を設けた方式。

【埋立・栈橋組合せ工法】



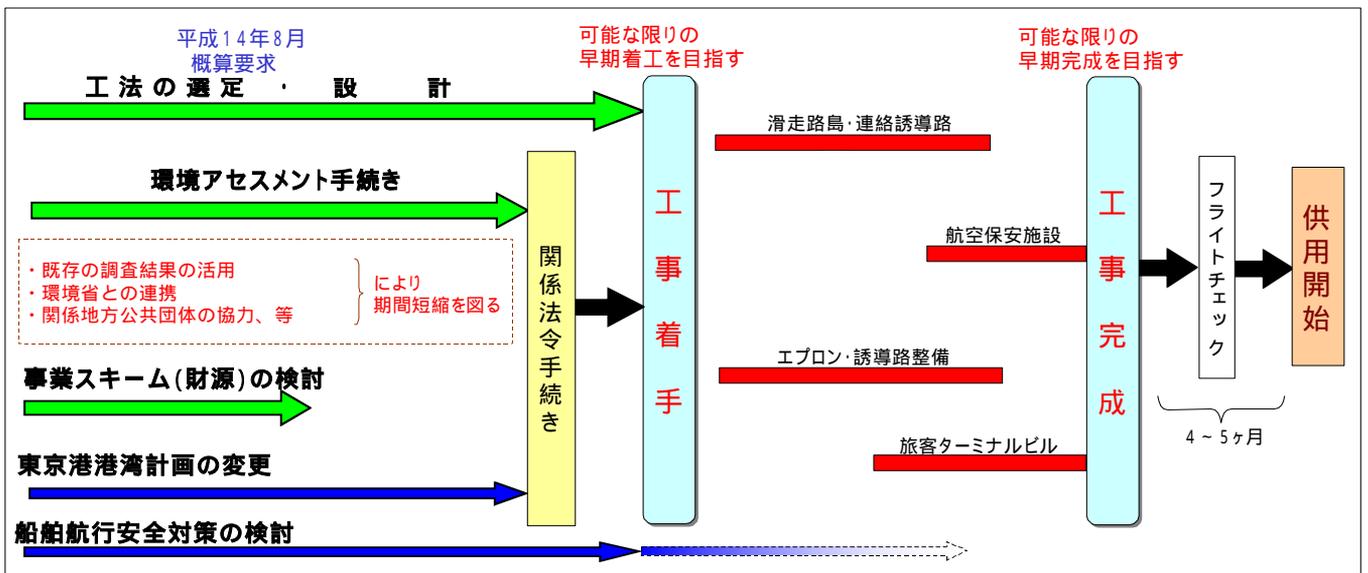
・埋立方式と栈橋方式を組み合わせた方式。

【浮体工法】



・係留施設を設け、工場製作した浮体(ポンツーン)を係留する方式。

今後のスケジュール



(6) 首都圏第3空港調査

首都圏第3空港の候補地については、検討の過程において類似地点の提案の集約等を行い、8つの候補地に絞り込まれたところですが、首都圏における将来の国内・国際航空需要を考慮すると、羽田空港の再拡張後もいずれ首都圏の空港容量が不足する可能性も考えられることから、長期的な視点に立って、引き続き検討を行うこととしております。

将来の首都圏の航空需要の増大に対応するため、平成12年9月以降、首都圏第3空港調査検討会を航空局において開催し、平成13年7月に開催された第6回調査検討会において、提案された15の候補について種々検討を行い、首都圏第3空港の候補地については、類似地点の提案の集約を行い、8つの候補地に絞り込まれたところです。

平成15年度予算では、長期的な首都圏空港のあり方などについて、抽出された候補地の調査を継続して行います。

15年度要求額 0.1(13)億円
()内は前年度予算



2. 一般空港等の整備

増大する航空輸送需要に対応した国際・国内ネットワークの形成及び強化を図るため、滑走路延長等の事業を着実に推進するとともに、既存空港の質的充実等を図ります。

< 事業の概要 >

平成15年度予算では、

滑走路の新設・延長は、継続事業として13空港において行います。

地方空港整備特別事業は、継続事業として2空港の整備を行います。

このほか、各空港において、利用者利便向上、安全性確保等のため、滑走路、誘導路、エプロン等の基本施設の改良、航空保安施設等の整備等を行います。

15年度要求額 593(663)億円
 ()内は前年度予算



【高知空港の整備状況】

【滑走路の新設・延長事業箇所図】
 (地方空港整備特別事業含む)



3. 空港周辺整備の促進

空港と周辺地域との調和ある発展を図るため、学校、住宅等の防音工事、移転補償等を推進するとともに、地方公共団体と協力して緩衝緑地帯等の整備、周辺環境基盤の整備を促進し、適正な土地利用、街づくりを目指すための対策を行います。

< 事業の概要 >

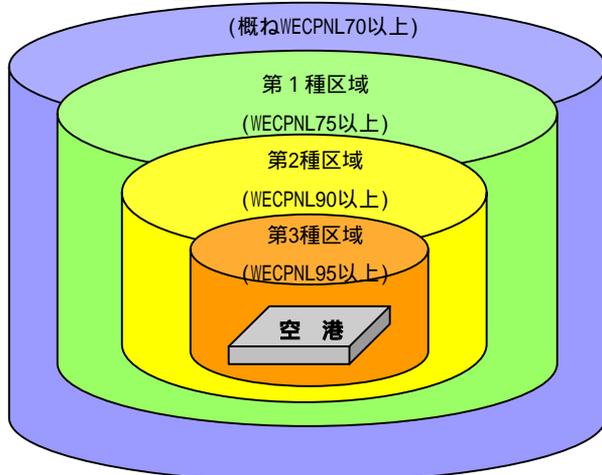
平成15年度予算では、積極的に移転補償等事業及び緩衝緑地帯事業を推進し、空港周辺の適切な土地利用を図り、面的整備を促進します。

住宅防音工事	29(34)億円
移転補償	67(57)億円
緩衝緑地帯等整備	52(49)億円
教育施設等防音工事 等	32(40)億円
15年度要求額	180(180)億円
	()内は前年度予算

【空港における周辺環境対策】



【航空機騒音防止法の区域】



(参考) 事業体系

- 概ね70以上の区域 : 教育施設等の防音工事に対する助成
- 第1種区域(WECPNL75以上) : 住宅騒音防止工事に対する助成
- 第2種区域(WECPNL90以上) : 建物等の同区域外への移転補償等
- 第3種区域(WECPNL95以上) : 緩衝緑地帯等の整備

航空機騒音防止法: 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

4. 航空路施設の整備

航空交通の増大や多様化に対応して、航空機の安全運航の確保を最優先としつつ、空域の有効利用方策の充実等による航空交通容量の拡大を図るため、運輸多目的衛星を打ち上げ、管制衛星を中核とした次世代航空保安システムを導入するための整備を推進するとともに、航空路における管制施設、保安施設等を整備します。

< 事業の概要 >

平成15年度予算では、運輸多目的衛星新1号機を打ち上げる他、以下の整備を行います。

次世代航空保安システムの整備

- ・運輸多目的衛星を活用した新たな航空通信・航法・管制システムの確立を図る
(衛星製作、ロケット製作、航空衛星センター、広域航法衛星ネットワーク、航空交通管理センター(仮称)等の整備)
- ・SSRモードS(二次監視レーダーモードセレクトティブ)、次期管制システム等の導入

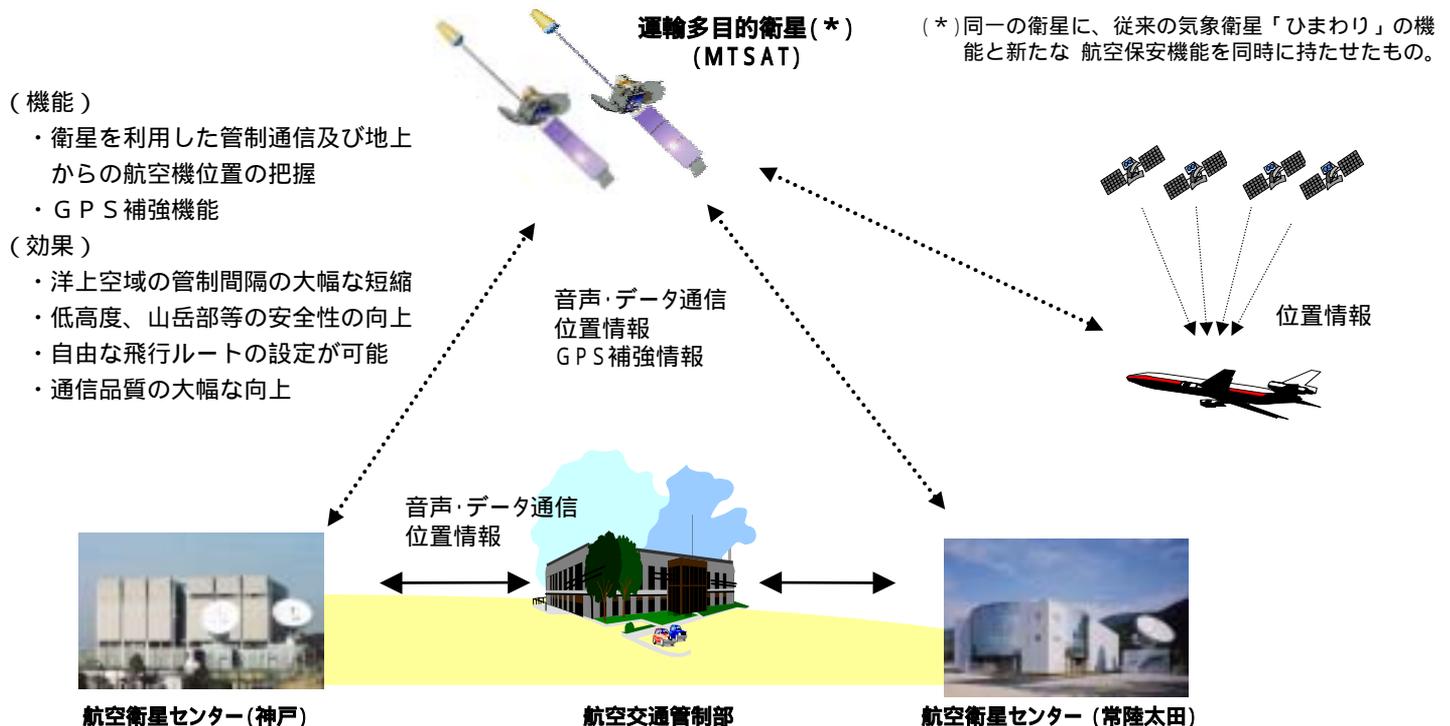
航空交通の安全対策強化

- ・訓練・研修機器の強化、管制支援施設の整備、空域・航空路の再編
- 管制情報処理システムの性能向上等

15年度要求額 240(222)億円

()内は前年度予算

【航空衛星システムの概念図】



5 . 離島の航空輸送の確保

国内航空分野における需給調整規制の廃止(平成12年2月)に伴い、航空会社間の競争が激化する結果、離島における生活路線等不採算路線の維持が困難な状況にあります。

このため、平成15年度予算において地域航空の活性化を図るため、所要の対策を講じることとします。

< 事業の概要 >

離島航空路線は内陸路線に比べ旅客需要が小さく、運航距離が近距離でコスト面で割高であることから、離島路線を運航している航空会社の経営環境は厳しい状況にあります。

しかしながら、離島航空路線は離島住民の日常生活に不可欠なものであり、不採算路線であっても引き続き維持を図る必要があります。

平成15年度予算では、離島航空路線に就航する航空機に対する運航費補助及び航空機購入費補助の対策を引き続き講じることとします。

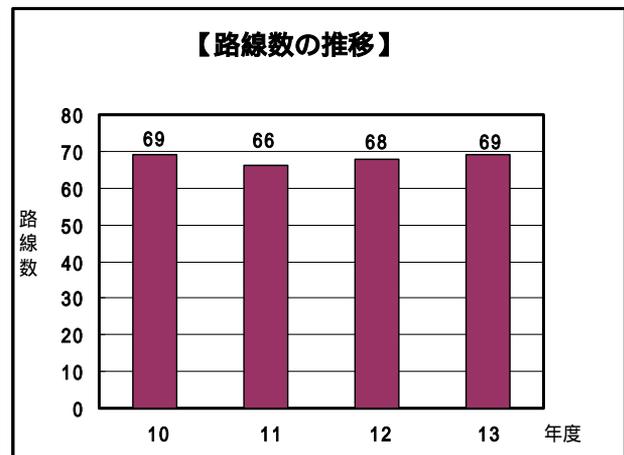
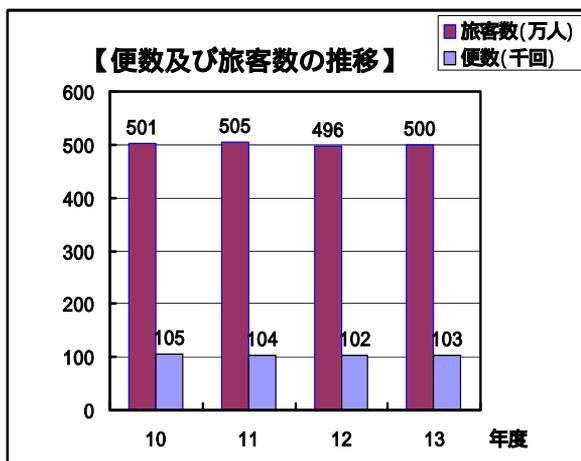
航空機購入費補助金

運航費関係 4(4)億円

機体取得関係 12(17)億円

15年度要求額 16(21)億円

()内は前年度予算



総合的な維持対策の実施により、離島航空路線の維持が図られ、平成13年度は前年度に比べ、運航便数、旅客数及び路線数ともに微増となっています。

参 考 资 料

国土交通社会資本整備重点化計画（仮称）

国土交通省においては、これまで各事業分野別に長期計画を策定していましたが、省庁統合の実を最大限に発揮し、社会資本整備の重点化・集中化を図るために、「暮らし」、「安全」、「環境」、「活力」といった横断的政策テーマを設定し、各事業分野の長期計画を統合した「国土交通社会資本整備重点化計画（仮称）」を策定します。

21世紀型の新たな公共事業関係計画への改革

- ・事業分野別の計画から、所管社会資本整備の重点化・集中化のための計画に転換
- ・省庁統合の実を最大限発揮するため、横断的政策テーマを設定した上で一本化
- ・計画策定の重点を事業費からアウトカム目標とし、これに向けた取組み内容、事業箇所数等を示すとともに、そのための所要額を明示（原則として事業費総額は計画の内容としない）
- ・主要事業・関連事業（供用時期、概算事業費）を明示し、事業のスピードアップ、コスト削減を促進、事業展開の透明性を向上
- ・ハード施策とあわせてソフト施策を積極活用

【従来の5箇年計画】

縦割りの事業分野別計画
（省庁統合前に策定）

治 水

急 傾 斜 地

海 岸

下 水 道

都 市 公 園

道 路 整 備

交通安全施設

港 湾

空 港

住 宅 建 設

（所管10本のうち9本が
H14・15年度に期限）

国土交通社会資本整備重点化計画（仮称）

社会資本整備の重点化・集中化に向けた取組み

〔公共事業改革の方向性（重点化・集中化の考え方）、コスト削減目標、事業のスピードアップのための措置 ほか〕

横断的政策テーマ

〔アウトカム目標（5～10年）、主要事業・関連事業（供用時期、概算事業費） 関連ソフト施策ほか〕
（テーマ及びアウトカム指標の例）

暮らし ・バリアフリー住宅ストック割合 2.7%[H10] 7% [H15]
・密集市街地の解消面積 0ha[H12] 1,500ha[H13~17]

安 全 ・床上浸水常襲地区内家屋数 12万戸[H12] 7万戸[H18]
・市街地における防災公園整備率 63%[H11] 65% [H14]

環 境 ・新たな砂浜の創出面積 290ha[H12] 560ha[H18]
・下水道の高度処理人口普及率 8% [H10] 12% [H14]

活 力 ・国際1枠の陸上輸送コストの削減率 10%[H12] 20% [H18]
・大都市圏国際空港の国際旅客容量4,300万人[H12] 5,700万人[H17]
・主要な空港・港湾への連絡率 36% [H12] 44% [H14]

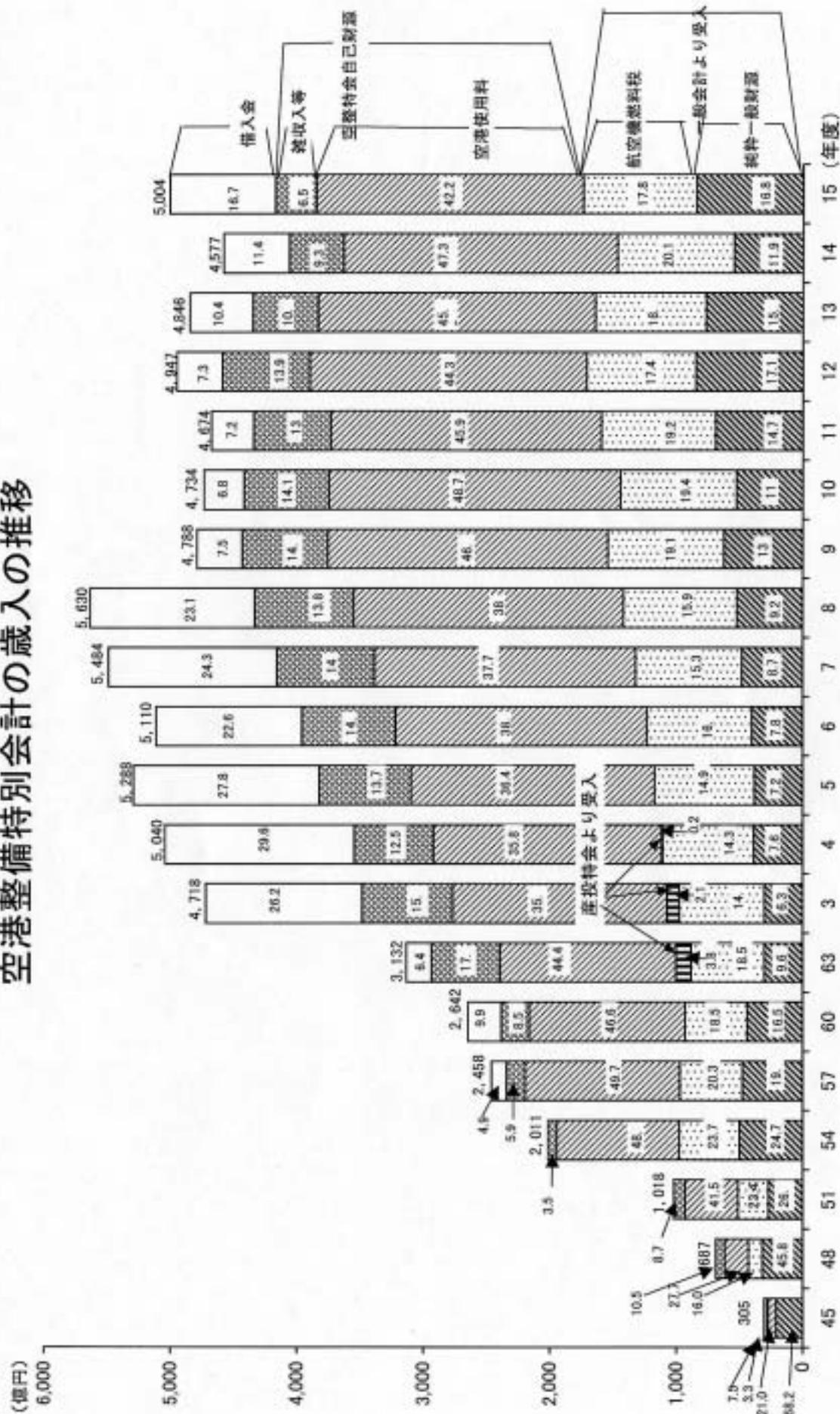
各事業分野別主要事項

全体として一本の計画決定（計画期間5年）

（参考） **ブロック別の将来の姿**
特定の政策テーマ別の対応方向
（都市再生、地球環境、少子高齢化など）

（平成14年8月7日の記者発表資料より）

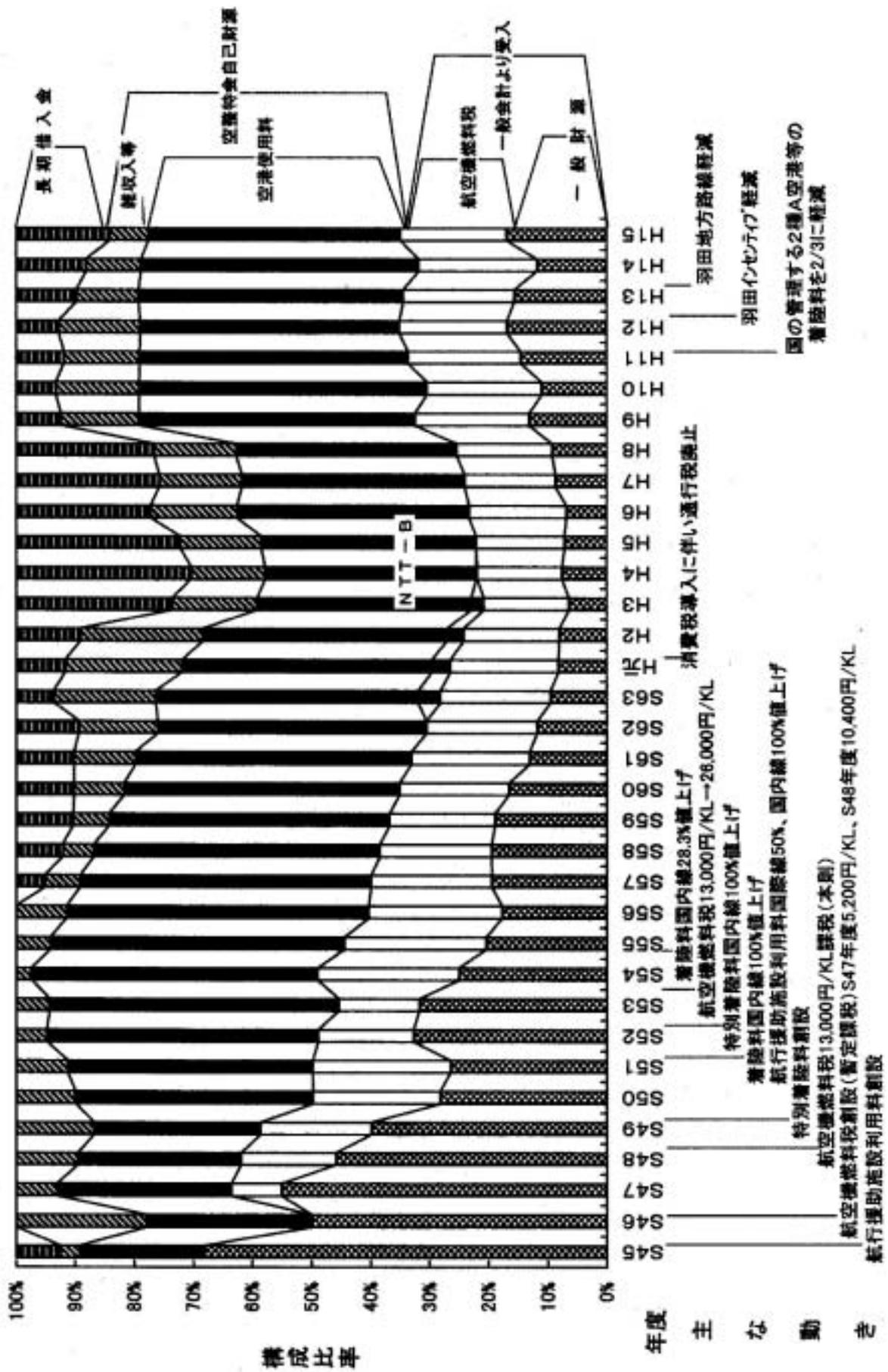
空港整備特別会計の歳入の推移



借入残高 776 2,563 4,081 6,242 7,304 8,881 10,097 10,207 10,304 10,217 10,066 9,894 (9,731)

注1) 歳入額は当初予算ベース。45年度は現在の特別会計規模におきかえている。15年度は、概算要求額。
 2) 借入残高は実績ベース。()内は見込額。

空港整備特別会計歳入の推移



空港整備事業における投資の重点化・効率化

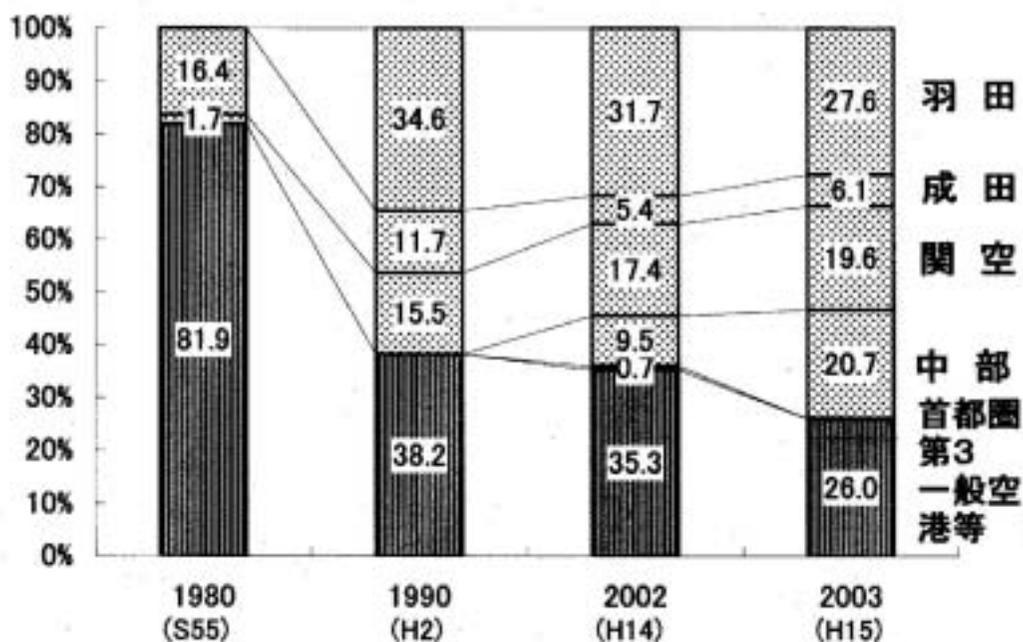
○ 羽田、成田、関西及び中部の大都市圏拠点空港に投資の重点化を行い、空港整備の効率化を図ってきている。

<大都市拠点空港(空港整備事業に占める割合)>

1980(S55)	1990(H2)	2002(H14)	2003(H15)
18.1%	61.8%	64.7%	74.0%

4.1倍

空港整備事業費に占める各空港の歳出予算シェアの推移

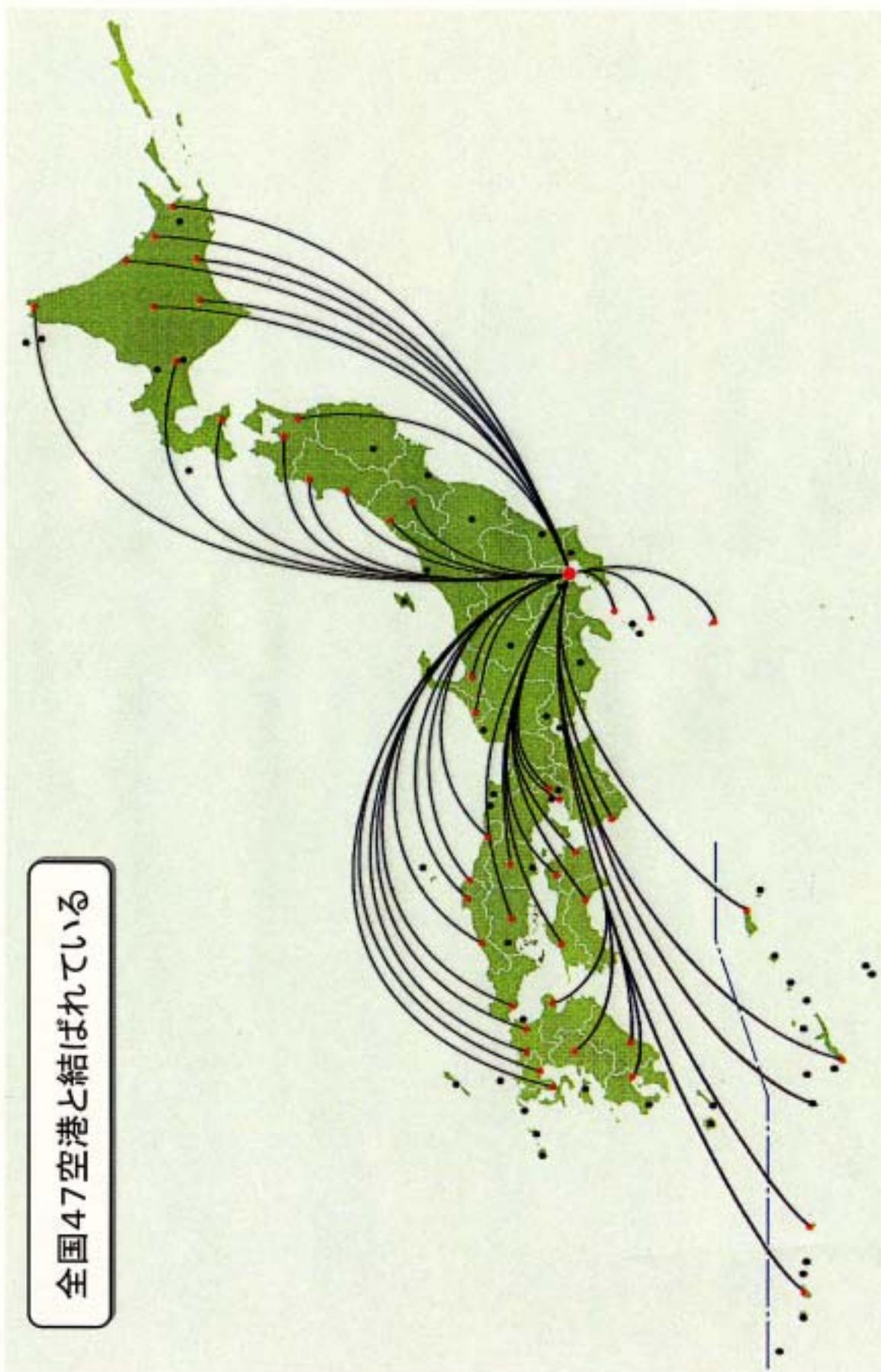


	1980(S55)	2003(H15)
 大都市圏拠点空港 シェア	18.1%	74.0% (4.1倍)
 ・羽田空港(沖合展開) シェア		27.6%
 ・成田空港 シェア	16.4%	6.1%
 ・関西空港 シェア	1.7%	19.6%
 ・中部空港 シェア		20.7%
 ・首都圏第3 シェア		0%
 一般空港等 シェア	81.9%	26.0%

(注) 空港整備特別会計歳出予算ベース(長期借入金の元本償還分を除く)

羽田空港を中心とする国内航空ネットワーク

全国47空港と結ばれている



都市再生プロジェクト(第二次決定) (抄)

(平成13年8月28日)
都市再生本部決定

・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。

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。

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

経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2002(抄)

(平成14年6月25日閣議決定)

第2部 経済活性化戦略

2. 6つの戦略、30のアクションプログラム

(5) 地域力戦略

(国際競争力のある大都市の再生)

世界への情報発信力、交流・物流のハブ、文化芸術、国際的資金仲介力といった機能を備え、また生活空間として質の高い環境を有する、国際競争力のある東京など大都市を再生する。大都市の再生等により、土地の流動化・有効利用、地下の下落の歯止めに資する。

- ・ 財源について関係府省で見通しをつけた上で、国土交通省は、羽田空港を再拡張し、2000年代後半までに国際定期便の就航を図る。

(以下、略)

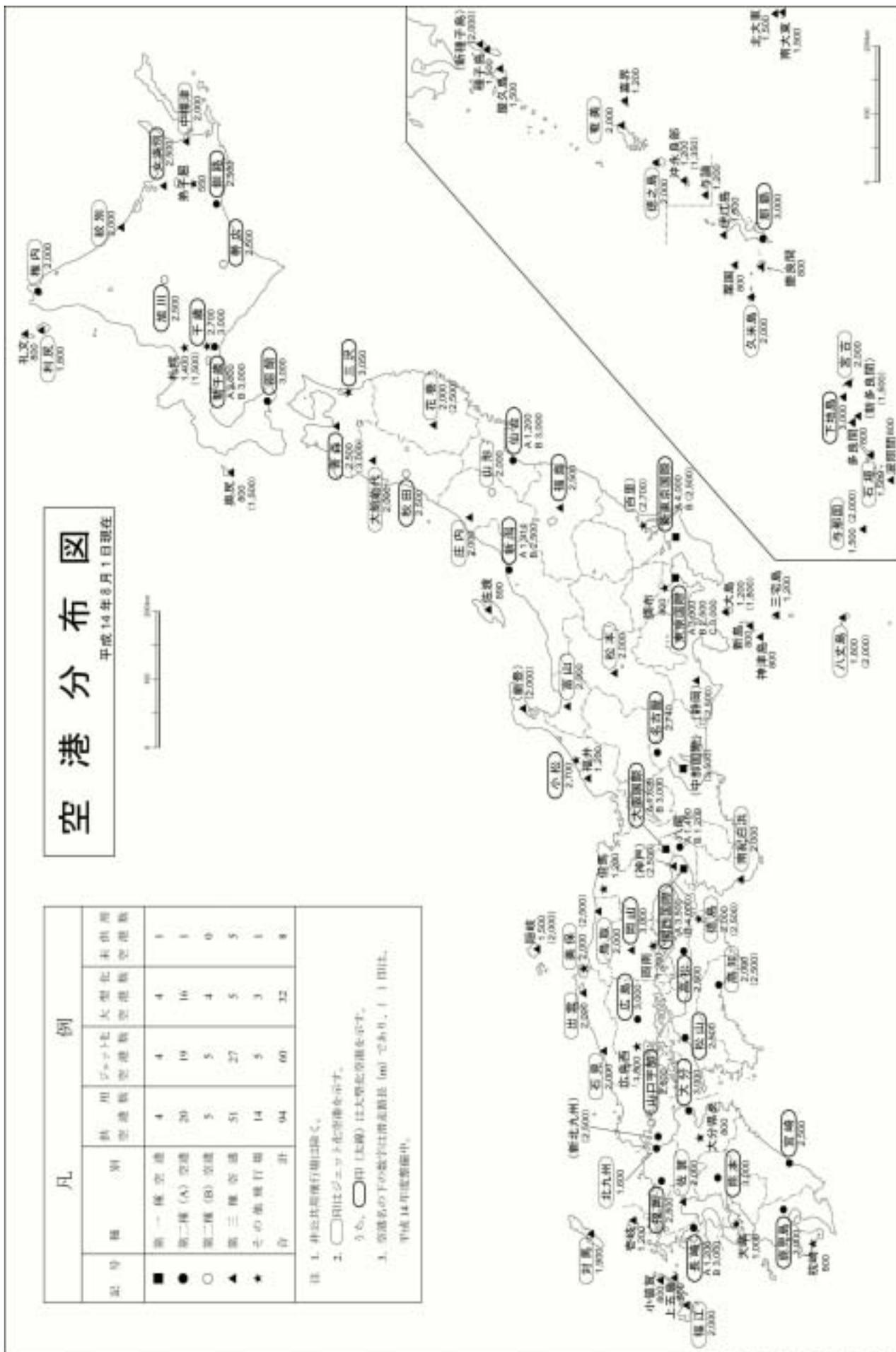
空港分布図

平成14年8月1日現在



凡例	記号	種別	航空機用空港数	ジェット型空港数	大型航空機空港数	未供用空港数
■	第一種空港	4	4	4	4	1
●	第二種(A)空港	20	19	16	1	1
○	第二種(B)空港	5	5	4	0	0
▲	第三種空港	51	27	5	5	5
★	その他飛行場	14	5	3	1	1
	合計	94	60	32	8	8

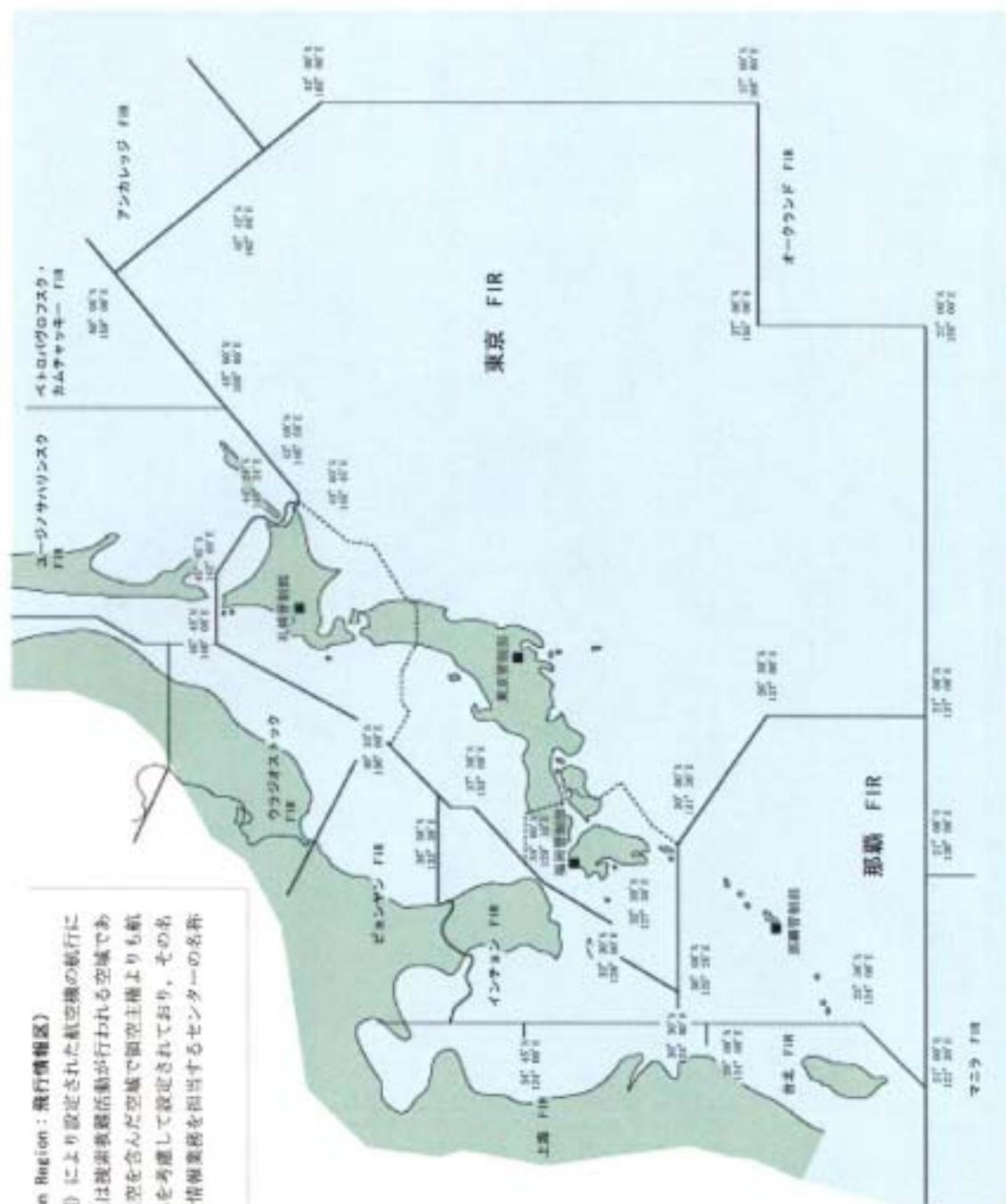
- 注 1. 非営利型飛行場は除く。
 2. □印はジェット航空機を示す。
 3. 空港名の下の数字は滑走路長(m)であり、()内は、
 平成14年度整備中。



飛行情報区 (FIR) 及び管制部管轄空域

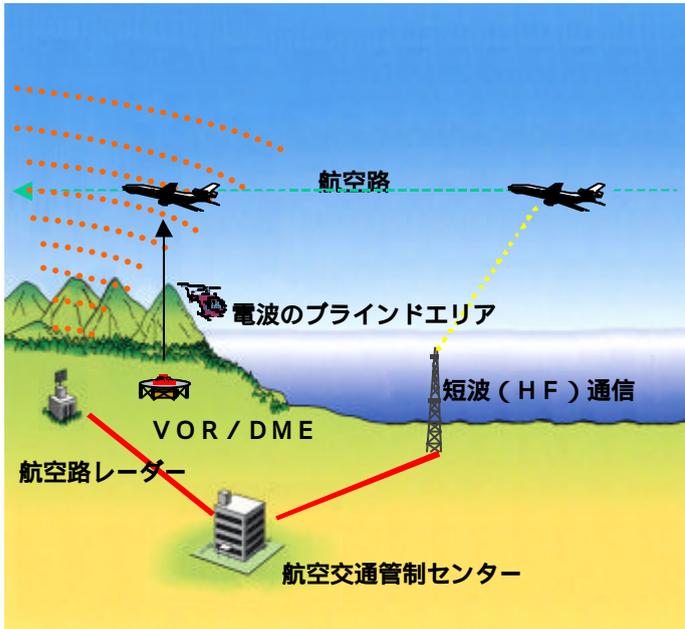
・FIR (Flight Information Region : 飛行情報区)

ICAO (国際民間航空機関) により設定された航空機の航行に必要な各種の情報の提供又は捜索救難活動が行われる空域である。FIRは領空及び公海上空を含んだ空域で領空主権よりも航空交通の円滑で安全な流れを考慮して設定されており、その名称には国名だけでなく飛行情報業務を担当するセンターの名称がつけられている。

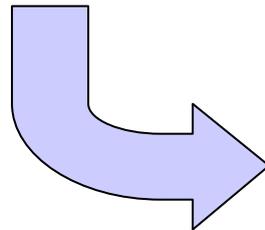


CNS/ATMシステムの概要

現行システム



* VOR / DME
超短波を利用した無線航行援助施設



CNS / ATM
新しい通信 (C)、航法 (N)、監視 (S) による
航空交通管理 (Air Traffic Management)

通信 Communication

品質のよくない現行の短波 (HF) 通信に代えて高品質な音声・データ通信ができます。

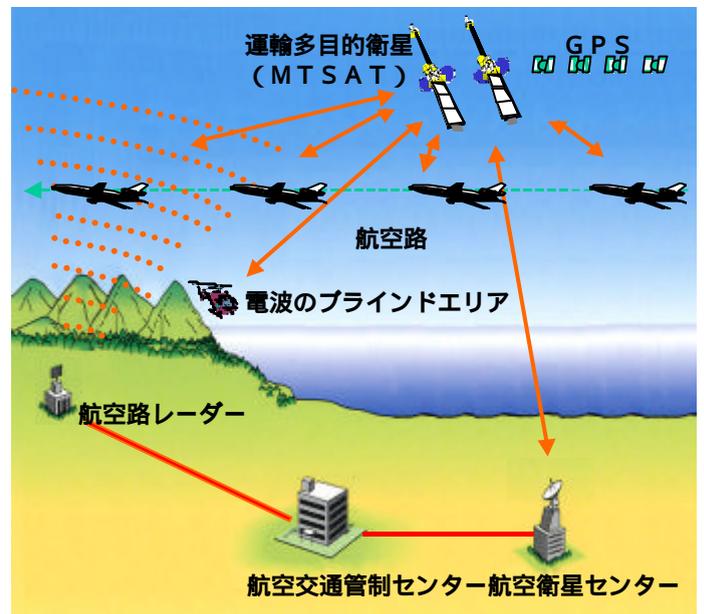
航法 Navigation

航空機の航行を援助する為の施設を設置できない洋上等において安全で効率的な航法を可能とします。

監視 Surveillance

レーダーの設置できない洋上等において航空機の位置を監視することが可能となります。

CNS / ATMシステム



新しい洋上管制

レーダーの届かない洋上を飛行する航空機の位置を正確に把握し、管制間隔の短縮が可能となります。

