

平成20年度
航空局関係予算概要

平成20年1月

国土交通省航空局

目 次

章	平成20年度航空局関係予算の基本方針	1
章	平成20年度航空局関係予算総括表	2
章	平成20年度航空局関係予算の概要	4
	1. 大都市圏拠点空港の整備	
	(1) 東京国際空港(羽田)の整備	7
	(2) 成田国際空港の整備	10
	(3) 関西国際空港の整備	11
	2. 一般空港等の整備	13
	3. 空港等機能高質化事業	14
	4. 航空における安全・安心の確保	15
	5. 空港周辺整備の促進	17
	6. 航空路施設の整備	18
	7. 離島の航空輸送の確保	19

平成20年度航空局関係予算の基本方針

予算の基本方針

- ◆国際競争力の強化、地域活力の向上、安全安心の確保、アジア・ゲートウェイ構想の推進を基本的な方向性として事業を展開。
- ◆具体的には、羽田空港や関西国際空港など大都市圏の拠点的な空港の整備と、これに対応した空域等の整備を促進するとともに、地域の空港の国際化や物流機能の充実に資する施設整備など空港等の機能の高質化のための事業を推進。また、航空における安全安心の確保のため、耐震性の強化や危機管理機能の充実などの事業を重点的に実施。

予算の重点項目

1．大都市圏や地域の拠点的な空港等の整備の推進

アジア・ゲートウェイ構想等を踏まえ、競争力強化に資するため、羽田空港の再拡張・機能向上事業、成田国際空港の北伸事業、関西国際空港の物流施設の二期島への展開や連絡橋道路売却に伴う料金引き下げによるアクセス改善等を推進するとともに、地域の活性化を図るため、地域の拠点的な空港等について、国際物流機能強化、就航率の向上等既存ストックを活用した空港等の機能高質化を推進する。

2．航空安全・保安対策の強化

地震災害時に緊急輸送拠点としての空港機能を確保するため、耐震化を計画的に実施するとともに、ヒューマン・エラー等の事故・トラブルを未然に防止するため、航空会社に対する適確な監査の推進、航空管制業務の安全性向上及び危機管理能力の強化等を実施する。

平成20年度航空局関係予算総括表

1. 平成20年度 社会資本整備事業特別会計 空港整備勘定収支

(単位:億円)

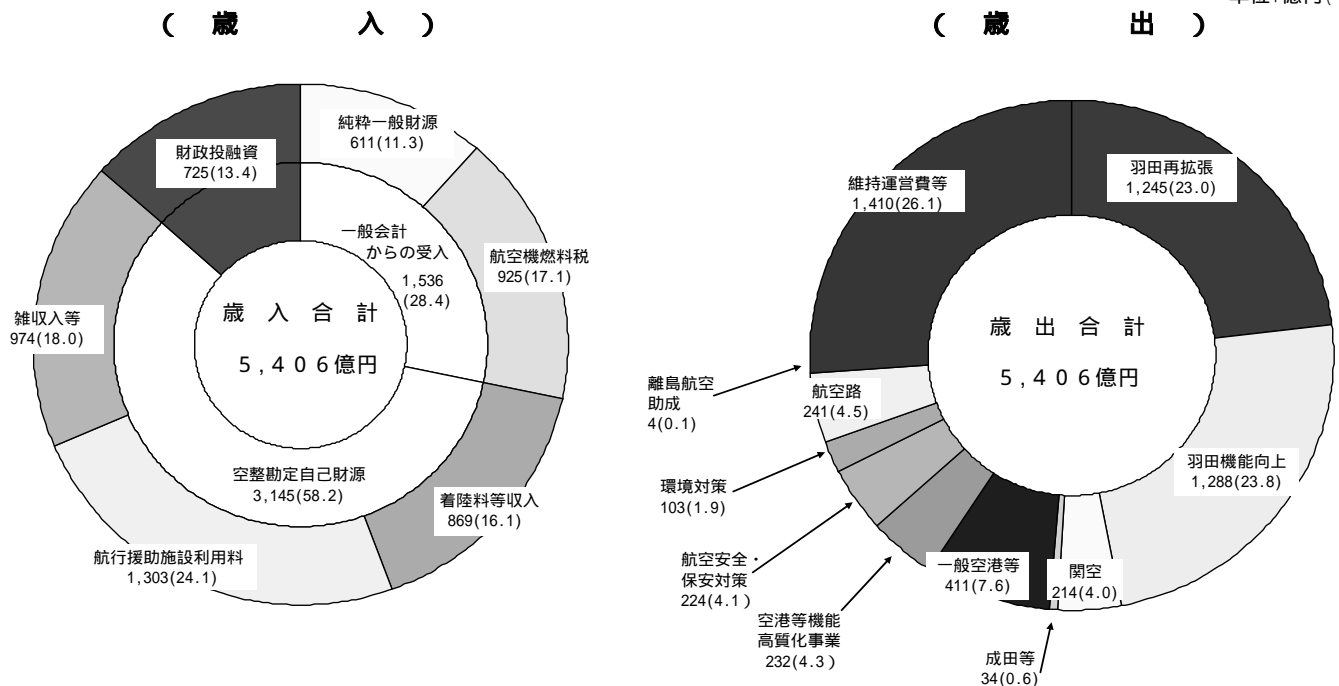
歳 入		歳 出	
一般会計より受入 うち重点施策推進要望に係る施策	1,536 (1,616) 84 (18)	空港整備事業	3,424 (3,672)
		大都市圏拠点空港	2,781 (3,084)
		東京国際空港(羽田)再拡張	1,245 (1,637)
		東京国際空港(羽田)機能向上	1,288 (1,288)
		成田国際空港等	34 (36)
空港使用料収入	2,171 (2,170)	関西国際空港	214 (123)
		一般空港等	411 (417)
		空港等機能高質化事業	232 (171)
雑収入等	974 (1,069)	航空安全・保安対策	224 (183)
		うち、空港等の耐震対策	100 (22)
		環境対策事業	103 (123)
		航空路整備事業	241 (230)
		離島航空事業助成	4 (4)
財政投融资	725 (771)	空港等維持運営費等	1,410 (1,414)
		[再掲] アジア・ゲートウェイ構想関係施策	336 (176)
合 計	5,406 (5,626)	合 計	5,406 (5,626)

()内は前年度予算

- (注) 1. この表には、特会改革により一般会計に計上することとなった独立行政法人航空大学校運営費交付金、独立行政法人電子航法研究所運営費交付金及び独立行政法人土木研究所運営費交付金・施設整備費補助金の12(12)億円を含まない。(前年度予算も同様に組替掲記)
2. 東京国際空港(羽田)機能向上には、重点施策推進要望に係る施策を含む。
3. 一般空港等には、首都圏第3空港調査を含む。
4. この表には、一般会計上の工事諸費4(4)億円及び社会資本整備事業特別会計業務勘定に計上の業務取扱費等32億円を含む。
5. この表には、平成13年度2次補正において措置されたNTT-A資金の償還関係の26(26)億円を含まない。
6. 計数は、端数処理の関係で合計額に合致しない。

2. 空港整備勘定の歳入・歳出規模(平成20年度予算額)

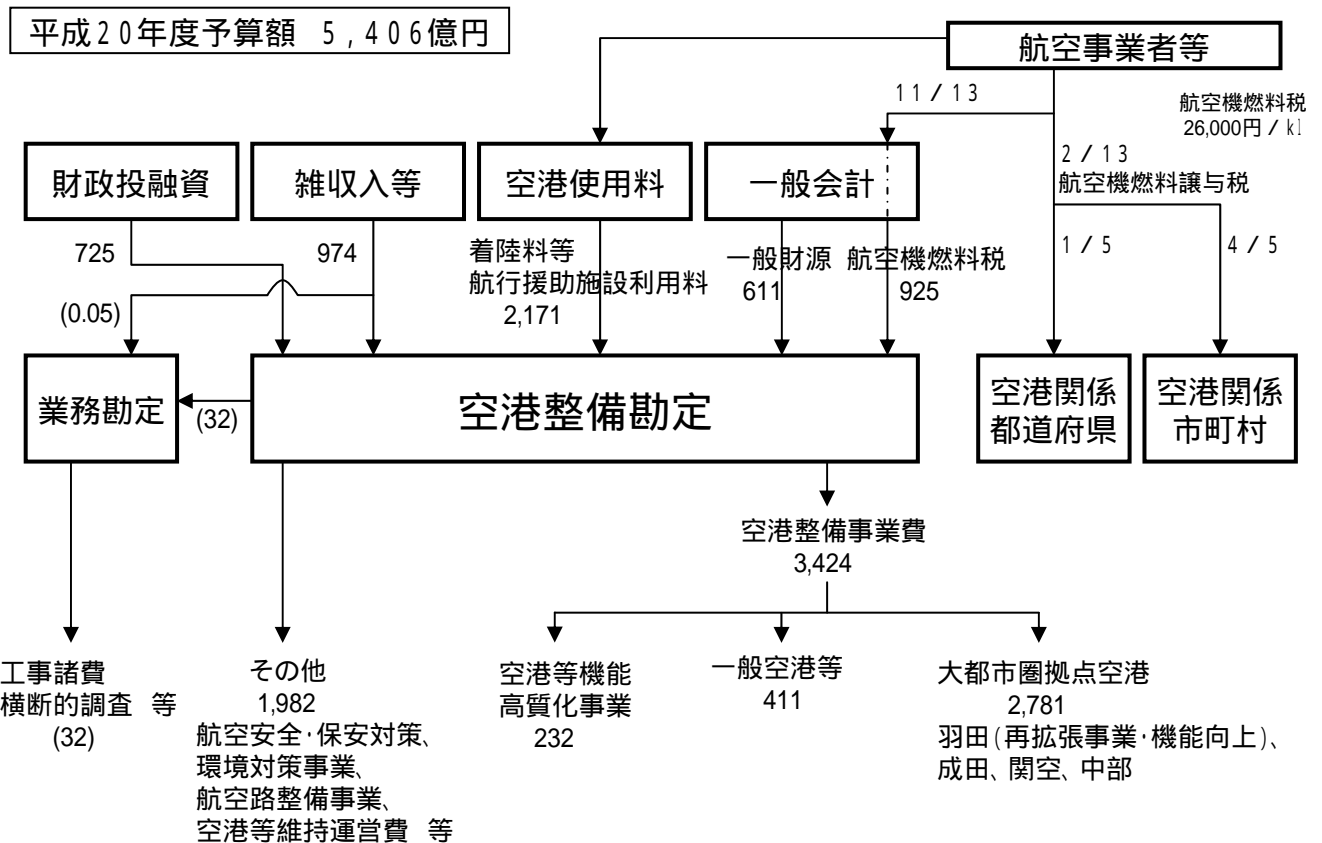
単位: 億円(%)



(注) 計数は、端数処理の関係で合計額に合致しない。

3. 空港整備勘定のしくみ

(単位: 億円)



(注) () 書きは再掲。

平成20年度航空局関係予算の概要

区 分	平成20年度 予 算 額	前 年 度 予 算 額	事 業 概 要 等
	(億円)	(億円)	
1. 大都市圏拠点空港の整備			
(1) 東京国際空港(羽田) の再拡張事業	1,245	1,637	・ 新設滑走路・誘導路の整備 ・ 新管制塔、航空保安施設の整備推進等 (うち、工事費 1,225億円、利払費 20億円)
(2) 東京国際空港(羽田) の機能向上 事業費	272	246	・ 誘導路新設、航空保安施設の機能向上等
借入金元利償還	1,016	1,042	(うち、借入金償還 810億円、利払費 206億円)
(3) 成田国際空港等の整備 国直轄	34	36	・ 平行滑走路の北伸に伴う航空保安施設の整備等 参考: 成田国際空港(株)の事業費は約840億円
(4) 関西国際空港の整備 会社関係事業費	36	40	・ 二期島物流施設の整備
会社関係国費	203	105	(うち、政府出資金 15億円、補給金 187.5億円(連絡橋道路売却に係る増額分 97.5億円を含む。))
国直轄	12	18	・ 航空保安施設の整備等
2. 一般空港等の整備	411	417	・ 滑走路の延長等 継続事業6空港 (このうち、神戸空港は平成18年2月16日に開港し、20年度予算は用地取得に要する事業費の計上のみ) ・ その他、基本施設、航空保安施設の更新・改良等
3. 空港等機能高質化事業	232	171	・ 国際競争力強化促進事業 ・ 地域競争力強化促進事業 ・ 空港利便増進事業
4. 航空における安全・安心の確保	227	185	・ 空港等の耐震対策 ・ 航空保安対策の強化 ・ 公共交通事故防止等対策(一般会計) ・ 航空管制業務等の安全性の向上
	(うち一般会計 2.9)	(うち一般会計 2.4)	
5. 空港周辺整備の促進	103	123	・ 住宅防音工事、移転補償、緩衝緑地帯等整備等
6. 航空路施設の整備	241	230	・ 次世代航空保安システムの整備等 ・ 現行航空保安システムの整備
7. 離島の航空輸送の確保			
航空機購入費補助	4	4	
・ 運航費関係	3	3	・ 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不可欠な路線の運航費の一部補助
・ MSAS受信機関係	1	1	・ MSAS(衛星航法補強システム)受信機購入費の一部補助

個別事業の概要

1. 大都市圏拠点空港の整備

(1) 東京国際空港(羽田)の整備

羽田空港の再拡張事業

羽田空港は、国内航空旅客の約60%が利用する国内航空輸送ネットワークの要ですが、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います。本事業は、新たに4本目の滑走路等を整備し、年間の発着能力を40.7万回に増強して、発着容量の制約の解消、多様な路線網の形成、多頻度化による利用者利便の向上を図るとともに、将来の国内航空需要に対応した発着枠を確保しつつ、国際定期便の受入を可能とするものであり、平成22年10月末の供用開始を目指し、事業を進めています。

< 事業の概要 >

平成20年度予算では、新設滑走路・連絡誘導路の整備、新管制塔の整備等関連事業を実施します。

20年度予算額 1,245(1,637)億円
()内は前年度予算

財源スキーム

整備事業費の約2割程度、概ね1,300億円について、地方公共団体が無利子貸付にて協力。

残りの事業費については、総額概ね、国費(一般会計から受入):財投=3:5で手当て。

税制上の支援措置

新設滑走路等に係る国有資産交付金の特例。

【羽田空港再拡張概略図】



再拡張により発着容量が1.4倍増加

(11.1万回/年(152便/日に相当)増加)

(再拡張前(H17.10.1時点))

30便/時間

29.6万回/年()

(405便/日(810回)に相当)

(再拡張後)

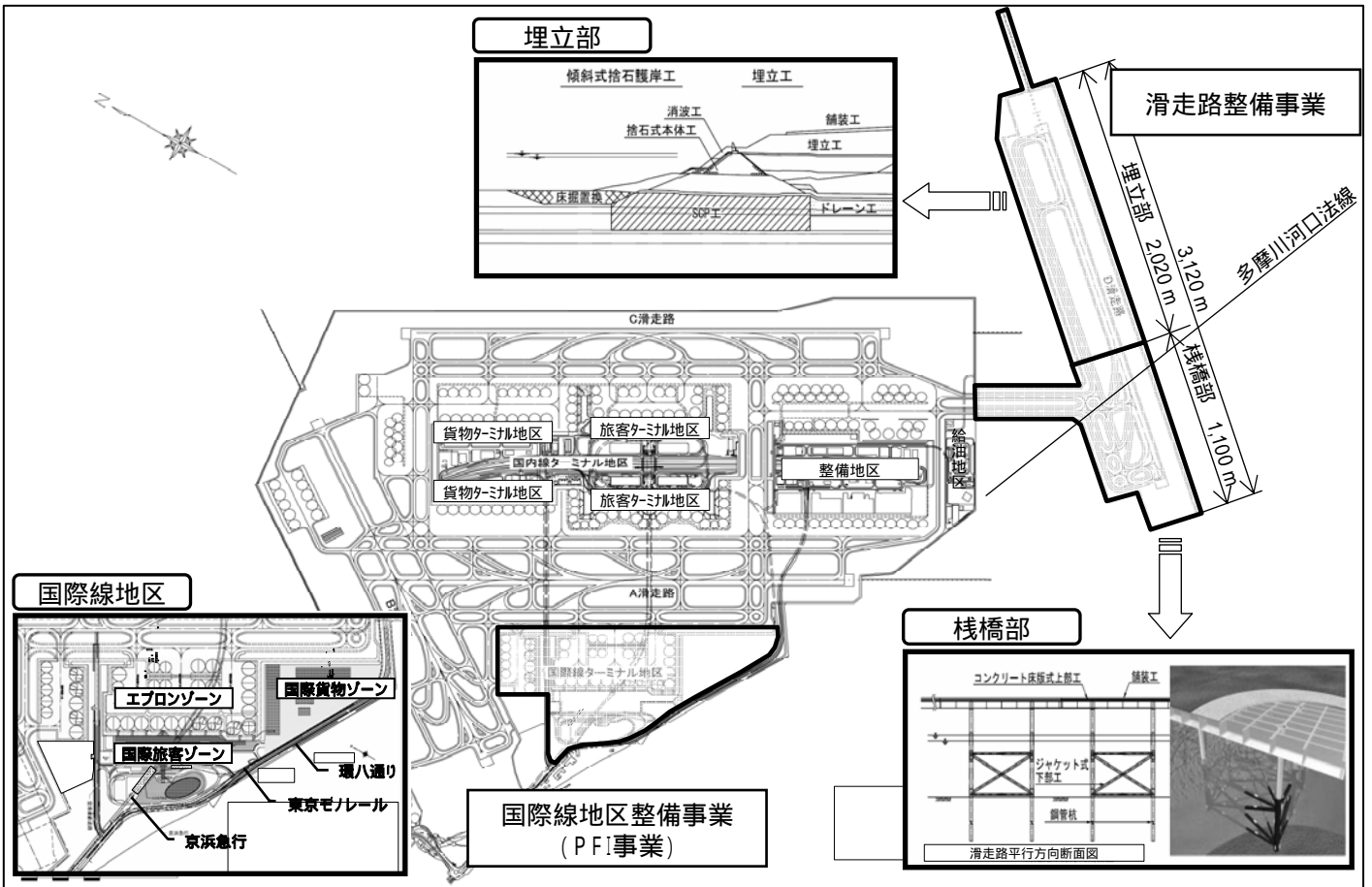
40便/時間

40.7万回/年

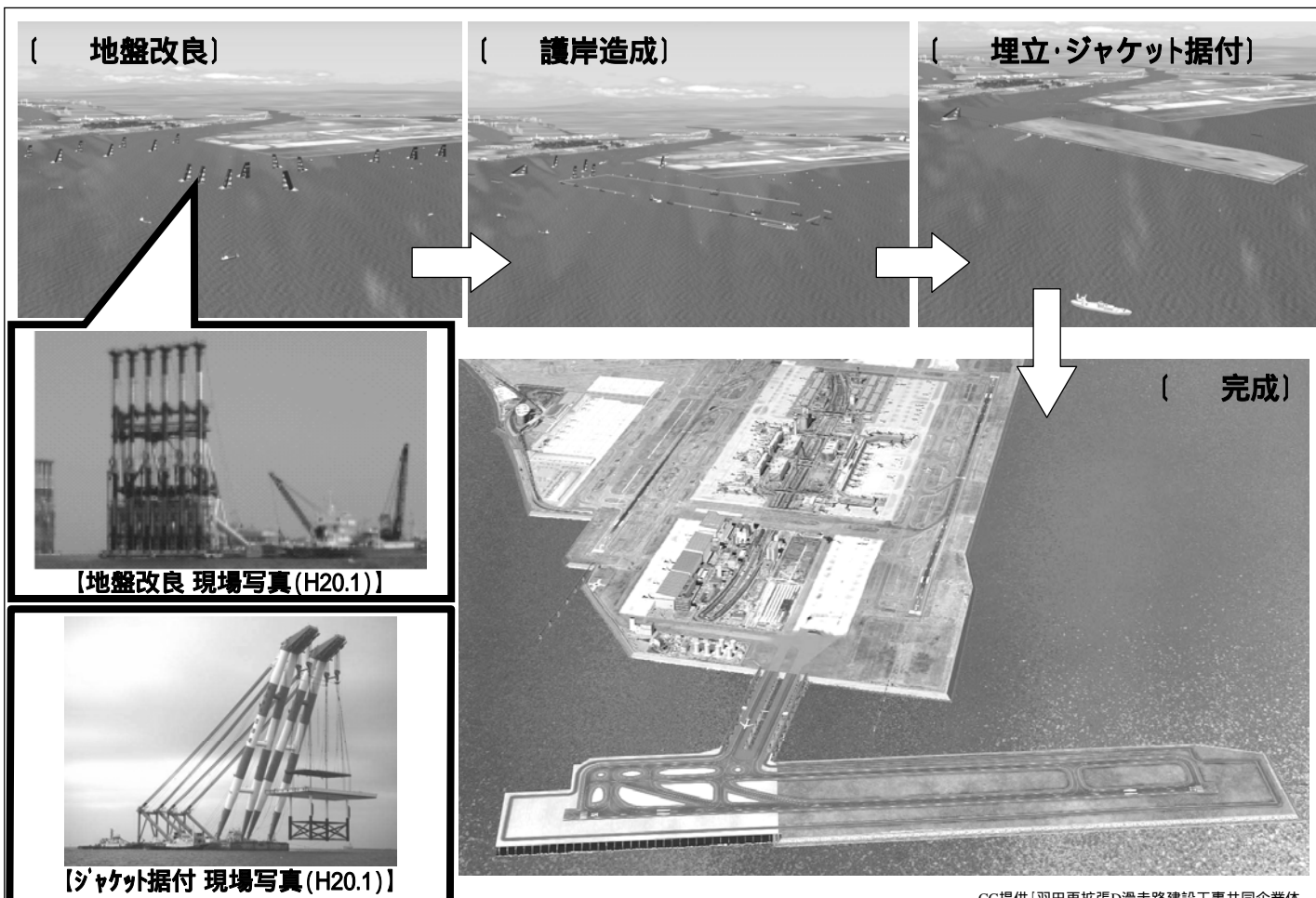
(557便/日(1114回)に相当)

発着回数の増加は、管制の安全確保等を図りつつ段階的に実施
現行(H19.9.1~)の発着容量は、高速離脱誘導路の整備等に伴い、
31便/時間、30.3万回/年(415便/日(830回)に相当)に増枠

羽田空港再拡張事業の整備概要



新設滑走路の整備工程



羽田空港の機能向上

羽田空港は、国内航空交通の中心として全国49空港との間に1日約430往復（平成19年12月ダイヤ）のネットワークが形成され、国内線で年間約6,200万人（平成18年度定期便実績）の人々が利用しています。

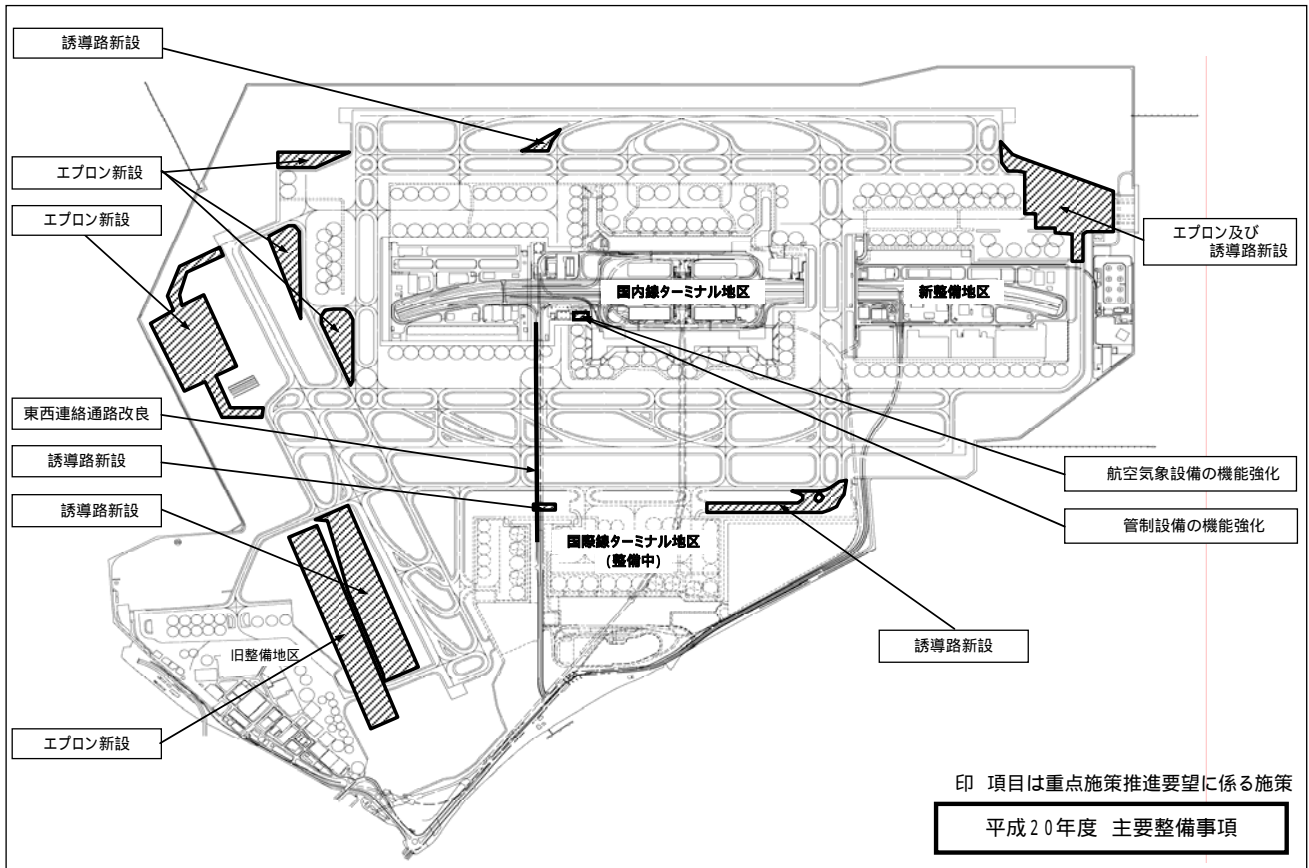
羽田空港の重要性に鑑み、今後とも、国内航空交通の中心としての機能を確保するとともに、アジア・ゲートウェイ構想にも資する能力を展開していくため、既存施設についても空港能力、利便性、安全性の向上を図ることが不可欠であり、そのための整備を推進し、羽田空港の機能向上を目指します。

< 事業の概要 >

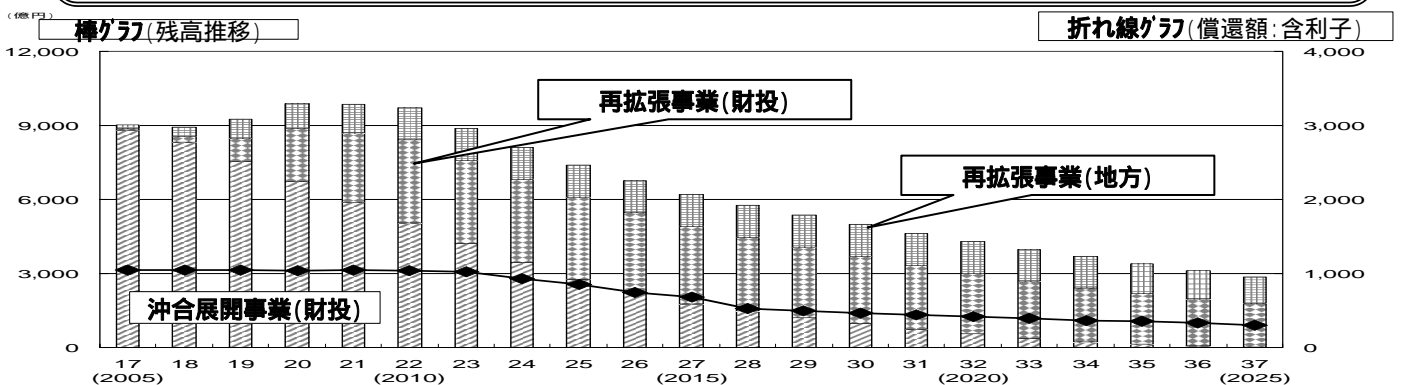
平成20年度予算では、誘導路・エプロンの新設、航空保安施設の整備、空港アクセスの改善等を実施します。

20年度予算額	1,288 (1,288)億円
事業費	272 (246)億円
借入金元利償還	1,016 (1,042)億円

() 内は前年度予算



羽田空港に係る借入金について



(2) 成田国際空港の整備

成田国際空港は、現時点でほぼその処理能力の限界に達していますが、各国からの新たな乗り入れ希望に対応できないほか、既に乗り入れている38ヶ国2地域の航空会社からも強い増便要求を受けています。このような状況の中、内外の増大する国際航空需要に対する容量不足の解消を図るために、平成18年9月に着工した北伸による平行滑走路の2,500m化について、平成21年度末の供用を目指して整備を推進します。

< 事業の概要 >

平成20年度予算では、北伸による平行滑走路の2,500m化に対応するための管制設備等の整備のほか、運航の安全確保のための管制情報処理装置の更新整備等を実施します。

国直轄事業 34(34)億円 ()内は前年度予算

< 参考 >

会社事業(約840億円)

平成20年度は、北伸による平行滑走路の2,500m化の整備を着実に実施するほか、エプロン整備、ターミナルビル能力増強、物流施設の機能向上及び環境対策・共生策等を実施していきます。

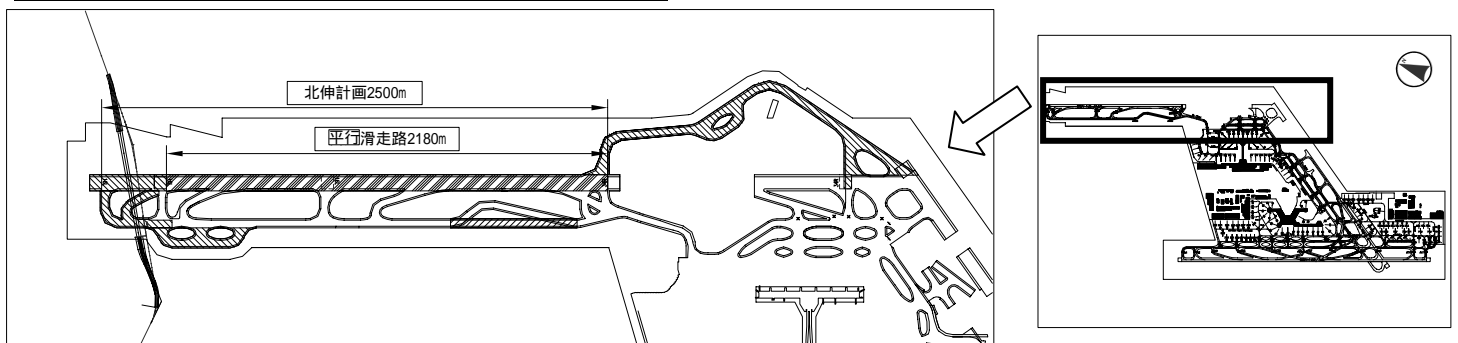
また、都心部と空港を30分台で結ぶ成田高速鉄道アクセスの整備(空港駅)を引き続き推進します。

会社事業費は、全て会社の自己財源で対応。

なお、会社事業費及び事業内容は現在の見込みであり、会社事業計画の認可時点でさらに精査する予定。

北伸による成田空港平行滑走路の整備について

未買収地を避けて北側に滑走路を延長



[平行滑走路]

平行滑走路2,500m化の効果

	現行	整備後
ジャンボ機等 (B747-400等)の利用	利用不可	利用可能
離陸機の目的地	東南アジア周辺止まり	米国西海岸まで就航可能
年間発着可能回数	20万回	22万回

(3) 関西国際空港の整備

昨年 8 月 2 日の関西国際空港 2 本目滑走路の供用開始により、我が国初の完全 2 4 時間運用可能な国際拠点空港が誕生しました。「アジア・ゲートウェイ構想」を踏まえつつ、関西国際空港の 2 本の滑走路を「フル活用」し、更なる国際競争力の強化を図る観点から、緊急に対応が必要となる物流施設の二期島への展開を実施するとともに、関空会社の安定的な経営基盤の確立に向けた補給金について、20 年度に限り、連絡橋道路通行料金引き下げに向けた同資産売却のために増額します。

< 事業の概要 >

1. 会社関係

(1) 建設事業

近年の国際航空物流の進展等を背景とした一期島物流施設の逼迫状況等を踏まえ、緊急的に物流施設を二期島へ展開します。

(単位：億円)

	二期事業	
	施設整備	用地造成
会社関係事業	33 (0)	3 (0)
うち 政府出資金	13 (0)	2 (0)

(2) 関空会社の安定的な経営基盤の確立

関空会社の安定的な経営基盤を確立し、有利子債務の確実な償還を期すため、引き続き補給金を交付します。

また、20 年度に限り関空連絡橋道路の通行料金引き下げに向けた同資産の売却のため、同施設に係る資産及び債務の圧縮分 97.5 億円を増額します。

・ 関西国際空港株式会社補給金 188 億円 (90 億円)

会社関係 国費 計 203 億円 (105 億円)

2. 国直轄事業 (航空保安施設の整備等)

・ 国直轄事業費 12 億円 (18 億円)

平成 20 年度 国費 計 214 億円 (123 億円)

・ () 内は前年度予算
・ 計数は、端数処理の関係で合計額に合致しない

【二期事業の現況】



(参考) 中部国際空港

中部国際空港は平成17年2月17日に開港。
平成20年度は、国直轄事業として航空保安施設更新等を実施。
また、中部国際空港株式会社は、南側エプロン整備（平成18年度からの継続事業）等を実施。

【中部国際空港の利用状況（H18年度）】

航空旅客実績	H18年度	1日平均	H17年度との比較
国 際	546万人	1.5万人	2.6%増 (H17: 533万人)
国 内	653万人	1.8万人	7%減 (H17: 702万人)
合 計	1,199万人	3.3万人	3%減 (H17: 1,235万)

国際航空貨物取扱実績	H18年度	1日平均	H17年度との比較
輸 出	126,355トン	346トン	4.7%増 (H17: 120,695トン)
輸 入	112,328トン	308トン	増減なし (H17: 112,363トン)
合 計	238,683トン	654トン	2.4%増 (H17: 233,058トン)

出典：中部国際空港株式会社データ

2. 一般空港等の整備

滑走路の延長等は、航空ネットワークの充実のため継続事業を着実に推進し、既存空港の施設は、その機能保持を確実に行います。

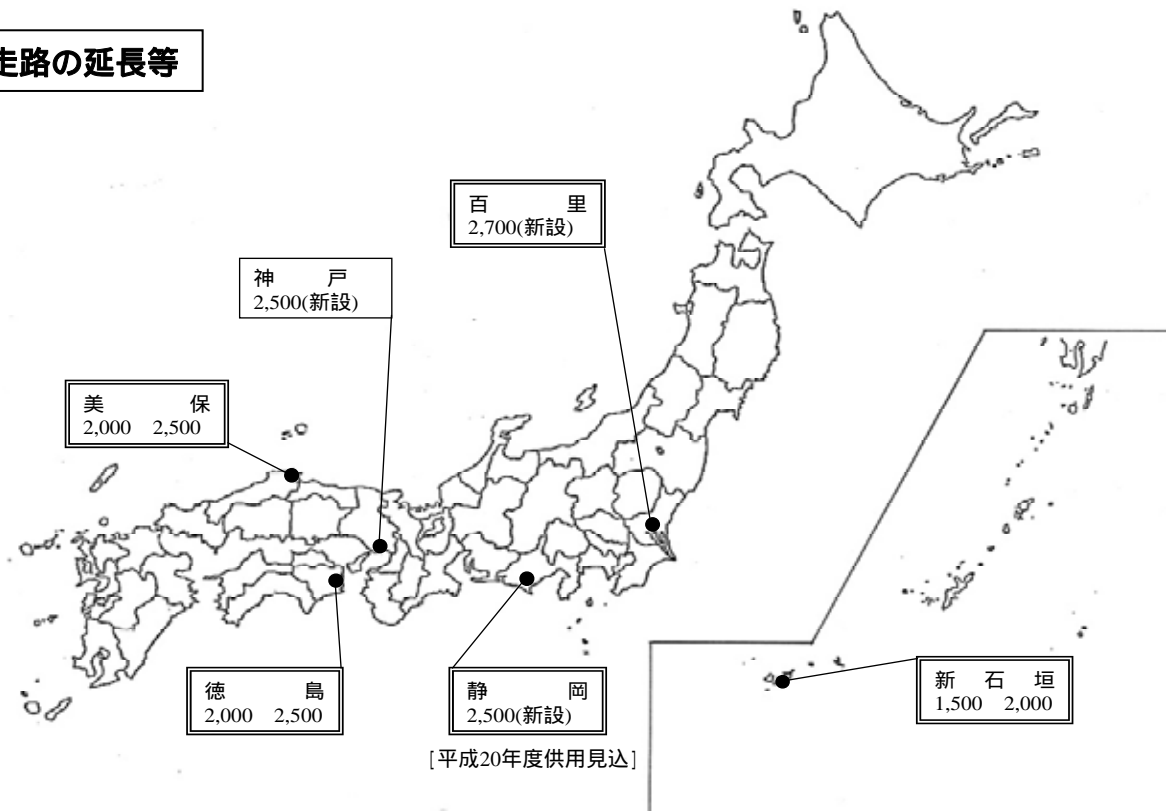
<事業の概要>

平成20年度予算では、滑走路の延長等は、継続事業6空港の整備を着実に進め、投資効果の早期発現を図り、航空ネットワークの充実や地域の振興を図ります。

また、滑走路、誘導路等の基本施設、無線施設、航空灯火等の航空保安施設などの既存空港の施設については、その機能を保持するための更新・改良等を確実に行います。

20年度予算額 411(417)億円
()内は前年度予算

滑走路の延長等



神戸空港は、平成18年2月16日に開港し、20年度予算は用地取得に要する事業費の計上のみ。

既存空港の機能保持

施設の更新・改良などにより、既存空港の機能を健全な状態に保持します。

基本施設の改良



【滑走路の舗装改良】

航空保安施設の更新・改良



【老朽化したILSの更新】

3. 空港等機能高質化事業

空港の就航率向上等のための事業・調査や、需要の増大に対応した空域容量の確保のための空域・航空路の抜本的な再編、主要都市から空港までのアクセス改善等、既存ストックを活用した空港等の機能の高質化を図ることを通して、我が国全体の国際競争力や空港後背地域の地域競争力強化、空港利用者の利便増進を図ります。

< 事業の概要 >

(1) 国際競争力強化促進事業

国際競争力強化を図るため、国際貨物取扱機能の強化拡充やCIQを含む国際旅客ターミナルの機能向上等を実施します。

国際拠点空港の機能を向上し、我が国の国際競争力強化を図るため、成田空港と羽田空港の有機的連携策の検討等の調査を実施します。

新技術を活用したRNAV等の導入による空域・航空路の抜本的再編等を行い、航空路の容量拡大、運航効率の向上等を図るための航空交通管理機能の向上等の事業・調査を実施します。

(2) 地域競争力強化促進事業

就航率の向上事業として、気象条件に影響されない安定的な就航を実現するため、ILSの双方向化等を進めます。

航空物流機能の高度化を推進するため、貨物施設の増強等を進めます。

空港の運用の効率化、円滑化等による利便性向上を図るため、空港レーダーの整備等を進めます。

(3) 空港利便増進事業

空港利用を促進するため、主要都市から空港までのアクセス改善についての取り組みを実施します。また、空港を核とした観光交流の促進や、多様化する空港利用者の安全性・快適性向上のためのバリアフリー化に努めます。

20年度予算額 232(171)億円 ()内は前年度予算

航空物流機能の強化

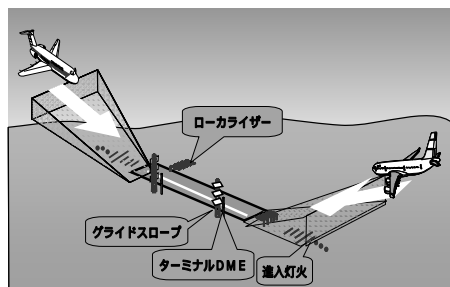
国際貨物取扱機能の強化拡充



アジア主要都市と日本との間を面で結ぶ国際競争力を備えた航空物流機能の強化に資するよう、国際貨物取扱機能の強化拡充を図ります。

就航率向上

ILSの双方向化



ILSを双方向に設置することにより、気象条件に影響されない安定的な就航が可能となります。

空港アクセスの改善

アクセス鉄道整備イメージ



都市と空港とのアクセスの改善等に取り組みます。

4. 航空における安全・安心の確保

航空における安全・安心の確保のため、空港等の耐震対策を計画的に実施し、地震災害時における空港機能の確保を図ります。また、事故・トラブルに対する予防的安全対策や航空会社に対する適確な監査を推進するとともに、総合的な安全に関する情報共有の基盤となる航空安全推進ネットワークの構築を図るほか、航空管制システム改善や大規模災害時に対応するための危機管理能力の向上等を促進するなど、安心して利用できる航空輸送を実現します。

(1) 耐震対策

空港は、災害復旧支援や航空ネットワークの維持及び背後圏経済活動の継続性確保など様々な役割を果たすため、地震による被害を最小限にとどめるよう、拠点空港等において、機能確保に必要な基本施設等の耐震性の向上を推進します。

地震災害時に求められる空港の役割

救急、救命活動等の拠点機能及び緊急物資や人員等の輸送受け入れ機能

航空ネットワークの維持

背後圏経済活動の継続性確保

被害状況の迅速な把握

救急・救命輸送

緊急人員物資輸送

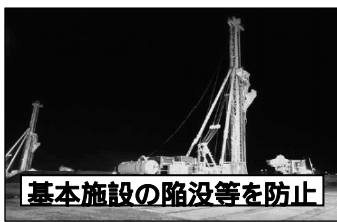
航空ネットワーク全体の影響を回避

公共交通機関の確保

12:30	A	12:40	搭乗手続中
14:10	B		搭乗手続中
14:30	B		搭乗手続中
15:05	B		搭乗手続中
15:35	A		搭乗手続中
15:40	B		搭乗手続中
15:50	B		搭乗手続中

空港施設の耐震強化（役割に応じた施設の耐震対策）

航空機の離着陸に必要な滑走路等を確保



航空管制機能の停止を防ぐとともに空港の管理機能を確保



空港アクセス及び緊急輸送道路等を確保



管制塔庁舎

空港アクセス

空港監視レーダー

基本施設（滑走路・誘導路等）

ILS装置

進入灯

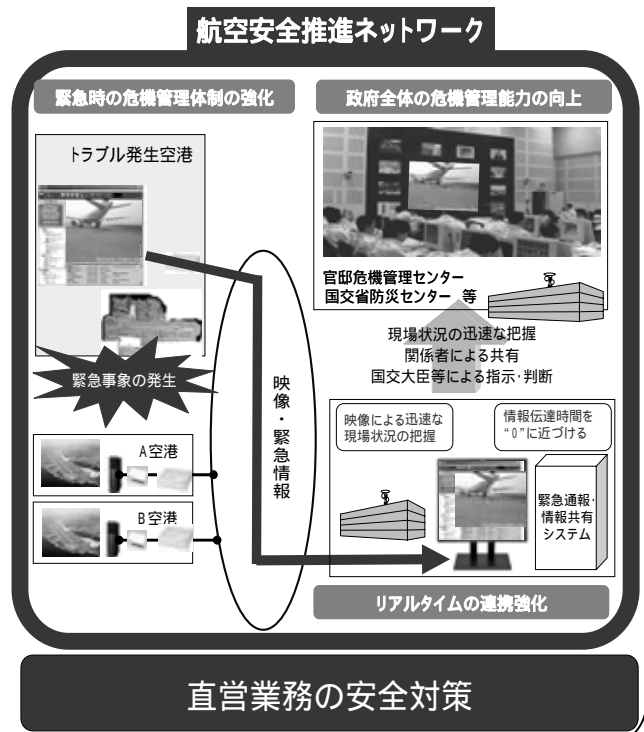
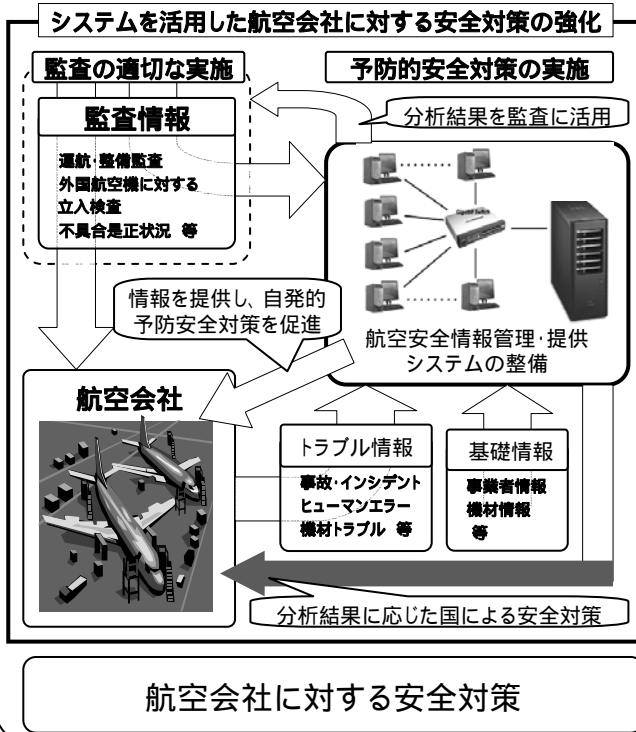
耐震強化空港

航空機との通信や夜間等に必要航空保安施設を確保



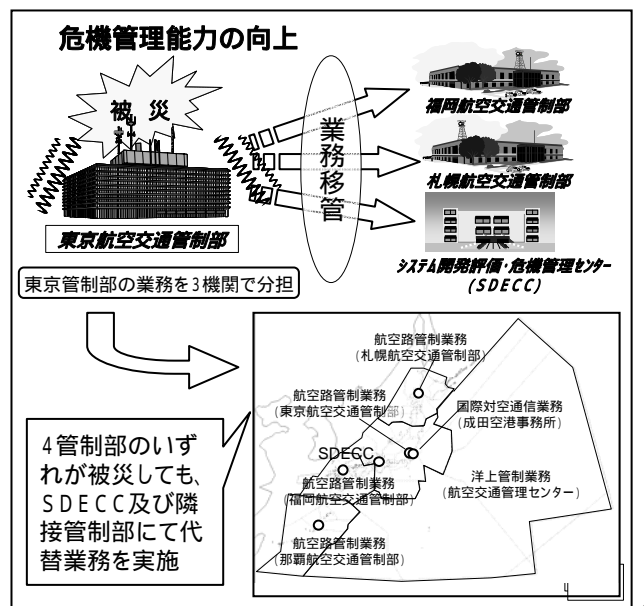
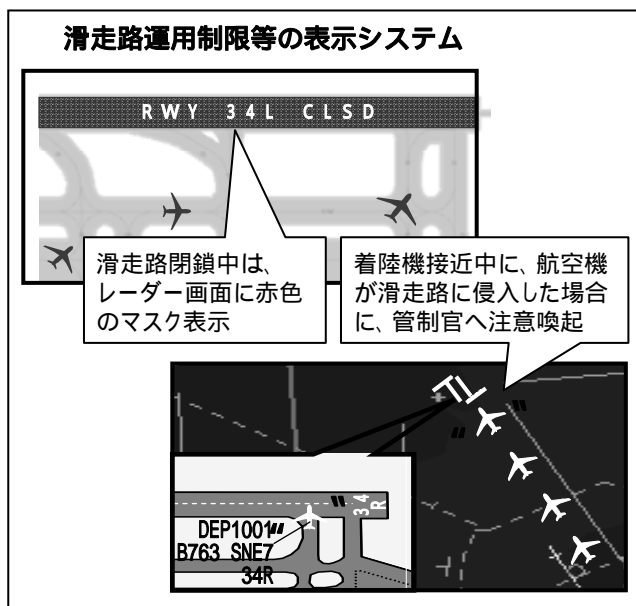
(2) 航空安全対策の強化

航空機の運航・整備に係る機材不具合、ヒューマンエラー等トラブル情報や国による監査情報、事業者や機体に関する基礎情報を管理し、トラブルの傾向分析等を行い、効果的な予防的安全対策や適確な監査を推進します。また、空港及び航空交通業務等に係るヒューマンエラー等による事故・トラブルを未然に防止するため、危機管理を含めた総合的な安全に関する情報共有の基盤となる航空安全推進ネットワークの構築を図ります。



(3) 航空管制業務等の安全性の向上

ヒューマンエラーを予防するため、滑走路運用制限等の航空管制に必要な情報をグラフィックで管制卓に表示するシステムの整備を推進するとともに、大規模災害時にも航空交通の安全と秩序を維持し一定の交通量を確保するため、危機管理能力の向上を行います。



20年度予算額 227(185)億円
〔うち(2)の予算額の一部は一般会計 2.9(2.4)億円〕
()内は前年度予算

5. 空港周辺整備の促進

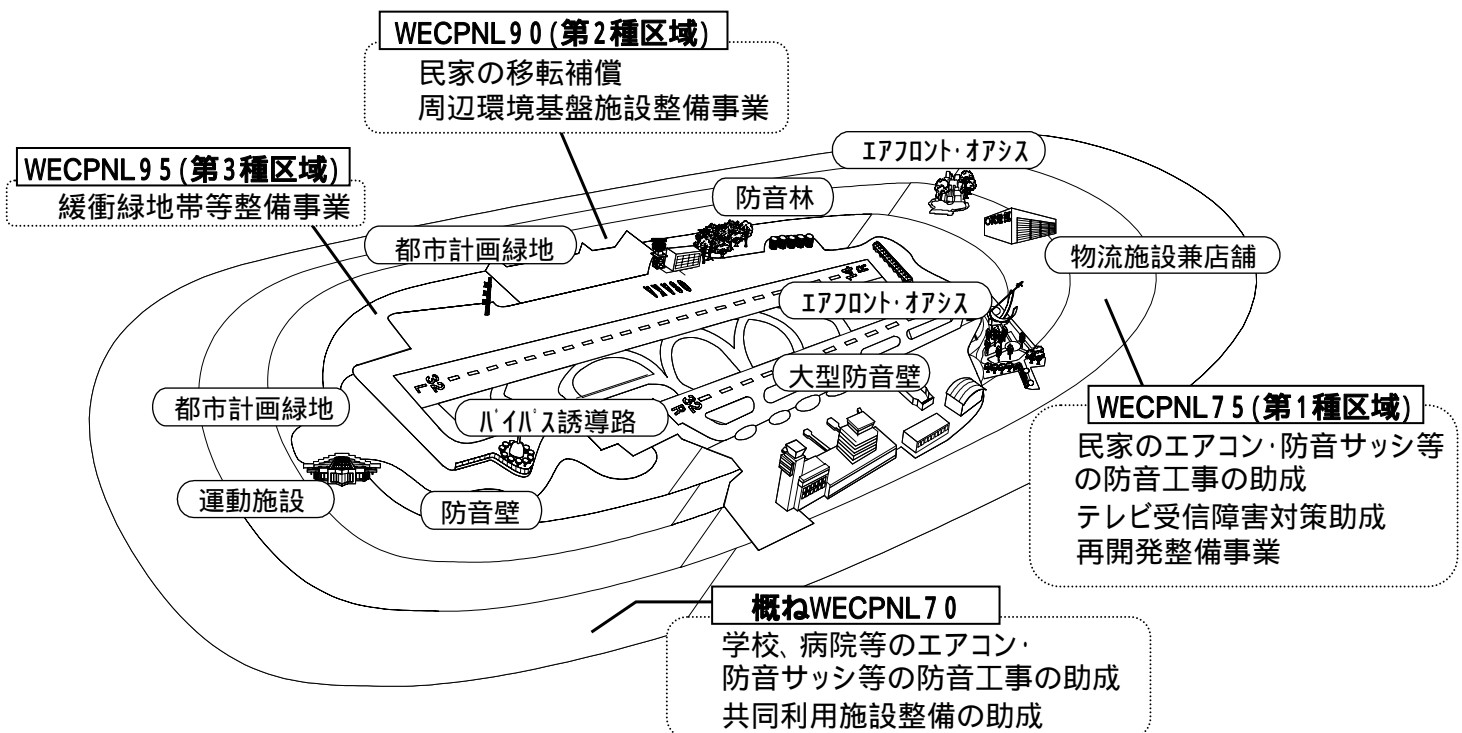
空港と周辺地域との調和ある発展を図るため、学校、住宅等の防音工事、移転補償等を推進するとともに、地方公共団体と協力して緩衝緑地帯等の整備、周辺環境基盤の整備を促進し、適正な土地利用、街づくりを目指すための対策を行います。また、空港本体における取り組みと、これらの空港周辺環境整備の取り組みを通じて「エコエアポート」の推進に努めます。

<事業の概要>

平成20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	19 (29) 億円
移転補償	45 (58) 億円
緩衝緑地帯等整備	26 (23) 億円
教育施設等防音工事 等	13 (13) 億円
20年度予算額	103 (123) 億円
	()内は前年度予算

【空港における周辺環境対策】



【空港本体における環境対策】

- ・ 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
- ・ ごみの減量化、リサイクル等の推進による循環型社会構築

6. 航空路施設の整備

航空交通の安全確保を最優先としつつ、交通量の増大やユーザーニーズの多様化に適切に対応して、航空交通容量の拡大を図るため、新たな航空通信システム、航法システム、監視システムの確立を図る次世代航空保安システムの整備を推進するとともに、現行航空保安システムの機能を保持するための整備を行います。

< 事業の概要 >

次世代航空保安システムの整備

・次期管制システムの整備

次期管制卓システム（IECS）、次期レーダー情報処理システム（RDP）

平成20、21年度に各管制部において順次供用開始

・高機能レーダー（SSRモードS）、技術管理センター、次期ネットワーク次期管制システム対応訓練施設の整備 等

現行航空保安システムの整備等

・関東空域再編に必要な対空通信施設の整備

・その他航空保安無線施設等の更新整備 等

20年度予算額 241（230）億円

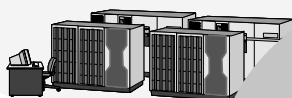
（ ）内は前年度予算

【次期管制システムの整備】

「次期管制卓システム（IECS）」、「次期レーダー情報処理システム（RDP）」、「飛行情報管理システム（FDMS）」が連携し、ヒューマンマシンインターフェースの一元化及び多様な管制支援機能の提供により、航空管制官のワークロードを軽減し、管制処理能力の向上を図ります。

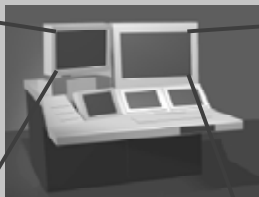
飛行情報管理システム（FDMS）

飛行計画情報等を集中的に処理し、他システムに必要な情報を提供



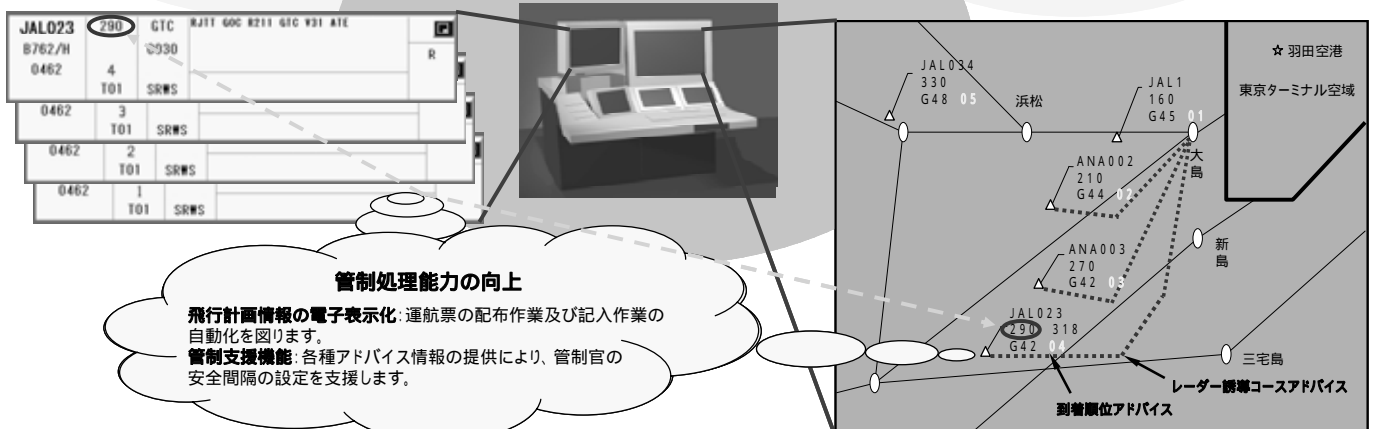
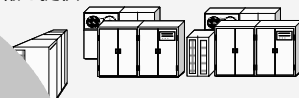
次期管制卓システム（IECS）

管制通信等に必要な音声通信機能並びに他システムから受信した飛行計画情報、レーダー情報、気象情報等を視覚化し管制官に提供



次期レーダー情報処理システム（RDP）

管制間隔確保等のためレーダー情報や航空機の接近を回避するための情報を提供



次期管制システムの導入による管制処理能力の向上と合わせて、航空交通管理機能の向上による交通量の分散化等（P14参照）を実施し、羽田再拡張後の交通量に対応した航空路の容量拡大を図ります。

7. 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、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、平成20年度予算においても総合的な対策を講じることとします。

平成20年度予算では、離島航空路線の運航費補助及び衛星航法補強システム(MSAS)受信機購入費補助の対策を引き続き講じることとします。

< 事業の概要 >

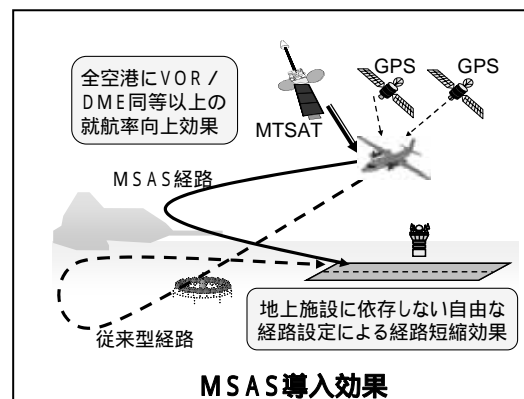
離島航空路線は内陸路線に比べ旅客需要が小さく、運航距離が近距離でコスト面で割高であることから、離島路線を運航している航空会社の経営環境は厳しい状況にあります。

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20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衛星航法を促進し、離島空港における就航率の向上及び地上航法施設の縮退を図るため、衛星航法補強システム(MSAS)受信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	3 (3) 億円
MSAS受信機関係	1 (1) 億円
20年度予算額	4 (4) 億円
	() 内は前年度予算



< 現在実施中の離島航空路線維持のための総合的対策 >

- (1) 機体購入費補助金(昭和47年度制度創設)
離島路線に就航する航空機の購入費用に対する補助
- (2) 運航費補助金(平成11年度制度拡充)
離島の住民の生活に必要な路線の運航費の一部を航空会社に補助
- (3) 衛星航法補強システム(MSAS)受信機購入費補助金(平成19年度制度拡充)
離島路線に就航する航空機に搭載するMSAS受信機購入費用に対する補助
- (4) 航空機燃料税の軽減(平成11年度制度創設)
一定の離島路線に就航する航空機について軽減(通常 $3/4$)
- (5) 着陸料の軽減(昭和54年度制度創設;平成11年度等に拡充)
離島路線に就航する航空機について軽減(通常 $1/16 \sim 1/6$)
- (6) 固定資産税の軽減(昭和52年度制度創設;平成11年度等に制度拡充)
離島路線に就航する航空機について軽減(一定期間、通常 $1/4 \sim 2/3$)

【平成20年度の航空局税制改正】

参 考

(国 税)

交通バリアフリー設備の特別償却制度の延長(法人税) バリアフリー基準を満たした客席60席以上の航空機 基準取得価額(取得価額の20%相当額)の20% 適用期限を2年間延長
航空機の部分品等に係る免税措置の延長(関税) 適用期限を3年間延長
関西国際空港整備に係る登記についての非課税措置の延長(登録免許税) 適用期限を延長(資本の増加に係る登記、二期事業の用に供する土地に係る登記 についての非課税措置)
成田国際空港株式会社の完全民営化に向けた税制上の所要の措置 (法人税・所得税)

(地方税)

国内線航空機に係る特例措置の延長(固定資産税) 適用期限を2年延長 (130t以上:最初の3年間2/3に軽減) (130t未満:最初の3年間1/2に軽減)
成田国際空港株式会社が所有する業務用固定資産に係る課税標準の特例措置の延長 (固定資産税・都市計画税) 適用期限を2年間延長:課税標準の2/3(現行1/2)

【平成20年度日本政策投資銀行予算の概要】

単位:億円

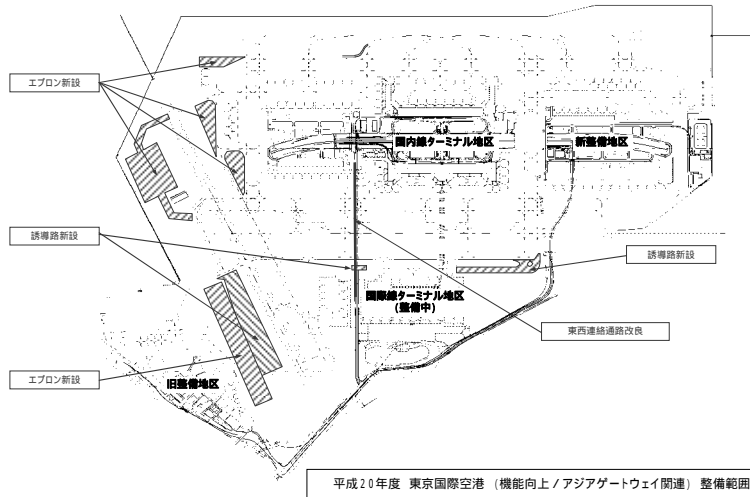
項 目	19年度予算	20年度予算	事 業 内 容
地域社会基盤整備	地域社会基盤 整備枠 1,600 の内数	地域社会基盤 整備枠 750の内数	・旅客ターミナルビル等 の空港の機能上必要な 施設の整備 ・旅客ターミナルにおけ るバリアフリー等空港 関連施設整備
広域ネットワーク整備	広域ネットワ ーク整備枠 2,600 の内数	広域ネットワ ーク整備枠 1,900の 内数	・関西国際空港における 機能利便施設等整備 ・東京国際空港における 空港関連施設整備 ・関西国際、中部国際、 東京国際空港以外の三 大都市圏における空港 関連施設整備
経済社会基盤整備	経済社会基盤 整備枠 2,100 の内数	経済社会基盤 整備枠 1,200の 内数	・産業活力再生特別措置 法に基づく認定事業再 構築事業者等が実施す る新役務の開発・提供

昨年5月にとりまとめられた「アジア・ゲートウェイ構想」を踏まえ、我が国の国際競争力強化及びアジアとの航空ネットワークの拡充を図るために、大都市圏拠点空港の整備を重点的に実施するとともに、地域の拠点的な空港の国際化に資する事業を実施します。

(1) 東京国際空港(羽田)の機能向上

羽田空港を最大限活用するため、誘導路等の整備を行うとともに、ナイトステイエプロンや国際線と国内線の乗り継ぎ利便性向上のための施設整備など、機能向上事業を実施します。

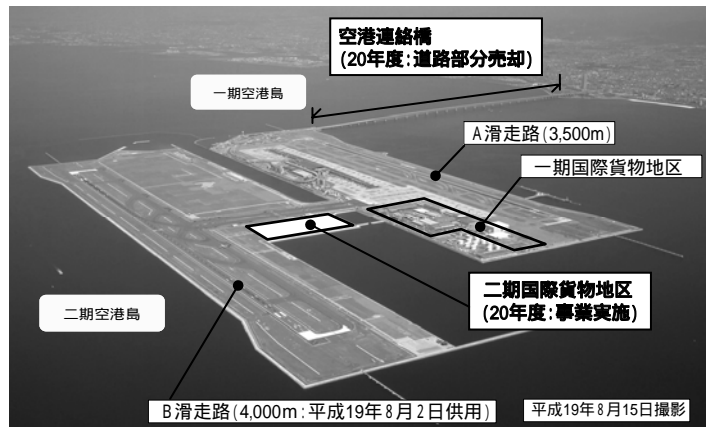
また、更なる発着容量の拡大に向けて、あらゆる側面から総合的な検討を行います。



(2) 関西国際空港の整備

関西国際空港の2本の滑走路をフル活用し、更なる国際競争力の強化を図る観点から、緊急的に物流施設の二期島への展開を実施します。

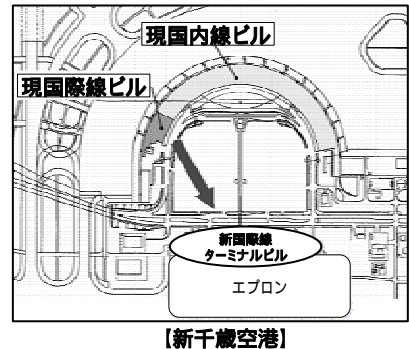
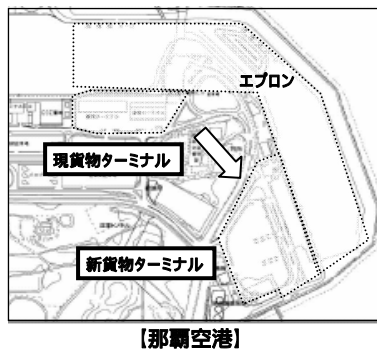
また、関空会社の安定的な経営基盤の確立に向けた補給金について、20年度に限り、連絡橋道路通行料金引き下げに向けた同資産売却のために増額します。



(3) 地域の拠点的な空港の国際競争力強化

アジア主要都市と日本との間を面で結ぶ国際競争力を備えた航空物流機能の強化に資するよう、那覇空港の国際貨物取扱機能の強化拡充を図ります。

また、国際観光交流の強化に資するよう、新千歳空港のCIQを含む国際旅客ターミナルの機能向上を図ります。



(4) 国際旅客チャーター便促進のための着陸料軽減

羽田空港の深夜早朝の利用促進、地方空港の国際化を推進するため、国際旅客チャーター便に対する着陸料の軽減制度を設けます(羽田深夜早朝、2種A・共用につきそれぞれ1/2に軽減)。

空港分布図

平成20年1月1日現在

記号	種別	供用 空港数	ジェット化 空港数	大型化 空港数	未供用 空港数
■	第一種空港	5	5	5	0
●	第二種(A)空港	19	18	17	0
○	第二種(B)空港	5	5	4	0
▲	第三種空港	53	32	7	2
★	その他飛行場	15	6	4	1
合計		97	66	37	3

注 1. 非公共飛行場は除く
 2. ○印はジェット化空港を示す
 うち、○印(太線)は大型化空港を示す
 3. 空港名の下の数字は滑走路長(m)であり、()印は現在整備中

