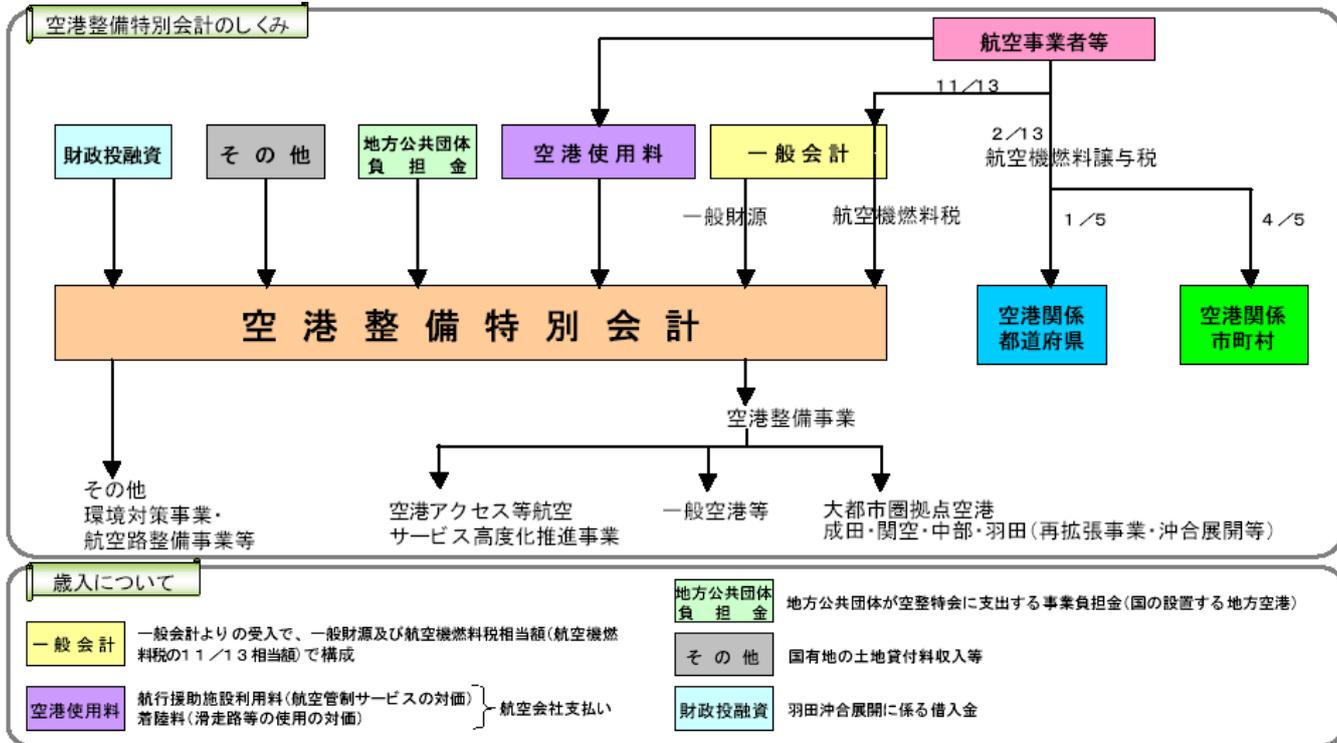


参考資料 1：空港整備特別会計

航空ネットワークの基盤作りのため、昭和 45 年に作られた空港整備に係る特定財源。空港使用料や航空機燃料税といった利用者・事業者負担を主な財源とし、それらを一旦特別会計という大きな財布にいれ、そこから各空港の整備費を捻出するというプール制を取っている。空港を作りネットワークが拡充すると、歳入規模が大きくなり新たな投資原資が生まれるため、ネットワークの構築期には有効なスキームである。一方、国内の空港が概成し、空港整備がネットワークの拡充から質の向上に力点が移った現在では、適切な規模の利用者負担を効率的・効果的に運用することが求められており、歳入と歳出の関係が不透明となるプール制は問題が大きい。



(出典：国土交通省ホームページ)

■歳入の特徴点

国の一般財源から空港整備特別会計への費用投入は、2006 年度公共事業関係費 7 兆 2,014 億円のうち 820 億円で、全体に占める割合はわずか 1.1%に過ぎない。

一方、他の公共事業では道路整備 22.3%、治水・治水 14.2%、港湾整備 3.3%と、空港整備に比較すれば配分比率は高くなっており、この比率は公共事業関係費全体規模が変動してもほとんど変わらない。

また、航空機燃料税 (26,000 円/kI) が国内線で徴収されているが、日本以外の主要国で同様の税金を課しているのは米国のみである。しかも米国と比較してもその税額は 20 倍近くになっている。

<2006 年度公共事業予算> (単位：億円)

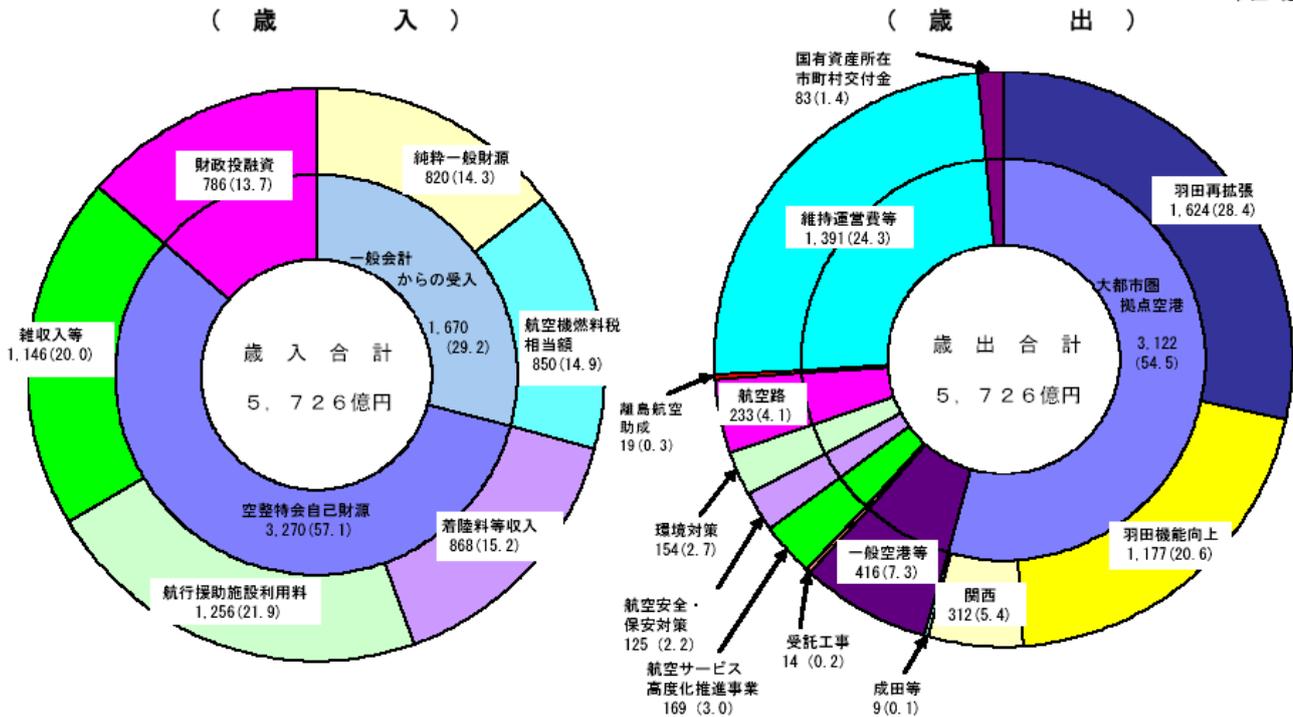


■歳出の特徴点

2006 年度の予算では、羽田再拡張 1,624 億円、羽田機能向上 1,177 億円となっており、羽田関連の歳出が 49%を占めている。このうち、沖合展開事業の利払いが 265 億円、借入金の償還が 786 億円となっている。現在、空港整備特別会計の財政投融资からの借入金は 1 兆円規模に膨らんでいるが、そのほとんどは羽田関連事業の借入金となっており、今後は歳出の多くは借入金の償還に当てられるものと考えられる。

歳出の 3 割程度を占める空港等維持運営費には、行政費用である空港職員の給与・旅費が含まれている。

単位：億円(%)



(出典：国土交通省 2006 年度航空局関係予算総括表)

参考資料 2：羽田空港第 4 滑走路建設（羽田再拡張工事）

羽田空港は国内航空旅客の約 6 割が利用する国内航空輸送ネットワークの要だが、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る。首都圏空港の発着容量の拡大は、第 3 空港の建設も含め長く議論されてきたが、2004 年度から新たに 4 本目の滑走路を整備し容量拡大を目指すことが決定し、事業化が行われている。

この再拡張により、年間の発着能力は 29.6 万回から 40.7 万回に増強され、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、将来の国内線需要に対応した発着枠を確保しつつ国際定期便の受け入れを可能にしている。

整備事業としては、新滑走路・連絡誘導路の整備事業、国際線用旅客・貨物ターミナルとエプロンの整備事業、新管制塔の整備事業となっている。

供用開始は 2009 年内としているが、2006 年春からの現地着工予定が漁業権交渉の遅れのため、目処が立たない状況である。

■滑走路整備事業

- ・財源スキーム：事業費約 6,900 億円
⇒ 国費：財政投融资：地方公共団体からの無利子貸付＝3：5：2
- ・税制上の支援措置：新滑走路等に係る国有資産交付金の特例
⇒ 供用開始後 10 年度分の交付金算定標準を 1/4（現行 1/2）
- ・新滑走路の角度変更
⇒ 再沖合展開に伴い千葉県の高音問題解決のため、滑走路自体を 7.5° 振り、ILS を 2.0° オフセット

■国際線用ターミナル・エプロン整備事業

事業費約 2,000 億円 ⇒ PFI 方式により、民間活力を導入して整備

■新管制塔の整備

滑走路が更に沖合いに展開するため、現在の管制塔では見通しが利かず、116m の高さの新管制塔を P2 立体駐車場横のバスプールの一角に整備する。事業費は 30～40 億円程度

■国際化にあたっての考え方

現時点での航空局の考え方 ⇒ 発着回数年間 3 万回程度、距離は羽田－石垣（1,947km）を目安、運航便は旅客便



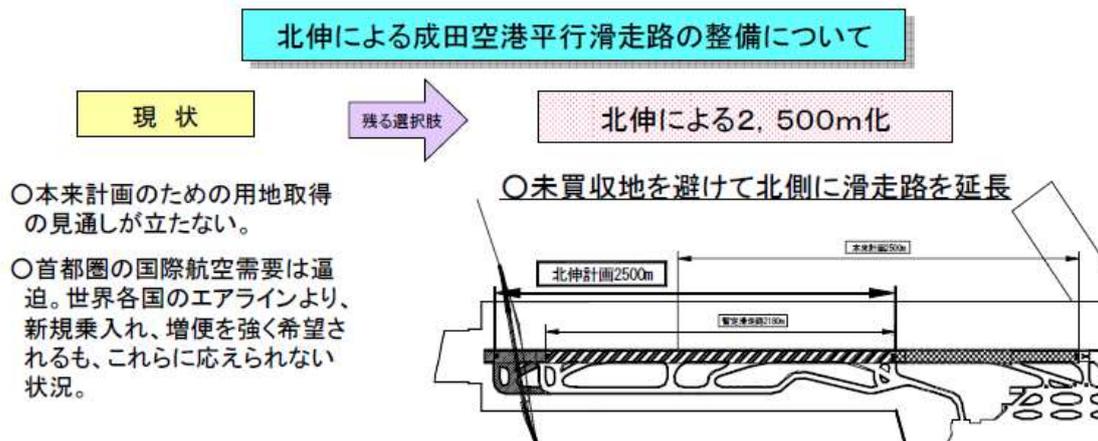
(出典：国土交通省 2006 年度航空局関係予算総括表)

参考資料3：成田空港 B 滑走路 2,500m化（成田平行滑走路延伸）

成田空港は、現時点ではほぼその処理能力の限界に達しているが、39ヶ国から新たに乗り入れ希望があるほか、既に乗り入れている39ヶ国2地域の航空会社からも強い増便要求を受けている。現在の暫定平行滑走路(2,180m)は、2002年の日韓共催サッカーワールドカップの際、近距離国際線需要増に対応するため本来計画から北側にずらし、更に320m短い形で供用したものである。しかし、この長さでは使用機材の制限等があり、2,500m化は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の喫緊の課題であることから、更なる北伸による平行滑走路の2,500m化を推進することとしている。

現在年間20万回の発着容量となっているが、地元とも合意を受け2,500m化の際に22万回に増やす計画となっている。

2006年9月11日に飛行場施設の変更が認められ、9月15日に着工、供用開始は2009年度（2010年3月）内を目標としている。しかし、騒音対策に時間を要し計画に遅れが出ており、これ以上遅れた場合目標達成は厳しい状況となっている。



(出典：国土交通省 2006 年度航空局関係予算総括表)

参考資料4：空港の民営化

海外においては、空港運営の効率化を目的とし民営化が進んでいる。運営を効率化し集客能力を向上して、主に飲食店等の商用施設での売り上げを伸ばすことにより得た利益を、施設の維持・拡充と空港整備のための財源に還元することにより、サービス向上と空港利用料等の引き下げを図っている。また、空港間の競争力の向上や民間資本導入による政府財政負担の軽減等の効果も期待されている。

なお、海外における民営化の成功例の一つであるロンドン・ヒースロー空港では、飲食店、構内販売、駐車場等から成るランドサイドでの収入（非航空収入）が営業収入の約7割を占めている。非航空収入の拡大により、航空会社が支払う着陸料等を引き下げ、より多くの航空便を誘致し、その結果空港の利用旅客が増え、非航空収入が更に拡大するというサイクルが確立されている。

<イギリスとオーストラリアにおける民営化例>

空港	イギリス (LHR・GTW・STN等)	オーストラリア (SYD・MEL・BNE等)
運営主体	BAA	民間企業連合体
主な民営化の目的	<ul style="list-style-type: none"> 公的部門の規模縮小 効率性と顧客対応向上 非航空事業拡大 経営の自由度確保 	<ul style="list-style-type: none"> 民間航空の健全発展 効率的開発と運営 空港業績の客観的評価の容易化 空港利用者と一般大衆の利益に正当な配慮を払った空港経営に係る規制確立
主な民営化の評価	<ul style="list-style-type: none"> 運営コスト削減等の経営効率化 非航空収入の増大による収入の最大化の実現 コスト削減・収入増による空港使用料引き下げ 	<ul style="list-style-type: none"> 国家財政への貢献 商業活動の活性化 料金規制により航空系料金は抑制されたが非航空収入料金が新設された
料金適正化の制度	<ul style="list-style-type: none"> 主要空港の空港使用料についてはプライスカップ制度を導入 	<ul style="list-style-type: none"> 主要空港の空港使用料についてはプライスカップ制度を導入
情報公開に関わる制度	<ul style="list-style-type: none"> 空港の財務諸表は、会社法規定された情報に加えて、航空局の定める情報を開示しなければならない。 	<ul style="list-style-type: none"> 料金監視制範囲：空港事業者に対し、料金、利益、コストに関する情報の報告を義務づけ、航空機と旅客用の施設・業務等の料金について、公的機関が監視。

参考資料5：プライスカップ制

適正な料金水準を客観性・透明性を持って維持していく制度。公共性の高い独占事業において、事業者を経営情報の開示などを義務付け、第三者の監視のもと料金水準を決定し、一般利用者に不要な負担をかけず、場合によっては料金引き下げにより事業者の利益を利用者に還元していく。

参考資料 6：羽田空港で整備された高速離脱誘導路

2006年7月6日高速離脱誘導路が羽田空港で供用開始した。(B滑走路：誘導路B-5、B-4とM誘導路 A滑走路：A8誘導路)これは、従来から2009年の再拡張よりも前に羽田空港の発着枠の拡大を求める声が出ていることから、国土交通省が滑走路の処理容量拡大に繋がる方策の一つとして、航空機が滑走路から早く離脱できるよう整備を進めてきたものである。

今後は、滑走路占有時間(滑走路に航空機がとどまる時間)がどう変化したかを調べる実測調査を行ったうえで、発着枠の拡大を実施することとなる。

参考資料 7：関西圏の3空港

伊丹空港、関西空港に加え、2006年2月には神戸空港が開港し、大阪湾を囲む狭い地域に3つの空港がひしめく状況となっている。更に2007年8月には関西空港の第2滑走路が供用開始予定である。

発着容量に余裕がある関西空港だが、容量を更に拡大し将来需要に対応するとしている。しかし、現実には経済の中心が北部にある大阪の経済構造やアクセスの良さから、伊丹空港へ需要が偏っている。関空会社の経営状況の悪さへの救済策として、2002年12月の財務大臣・国土交通大臣間の申しあわせにより、補給金制度(毎年90億円30年間)が作られ、2003年度から一般会計にて手当されている。また、関西空港へ需要をシフトさせるため、国土交通省は2005年4月、伊丹空港の騒音対策を理由に就航機材の制限やYS代替ジェット枠の見直し、長距離路線の就航自粛などの運用変更を行っている。

また、神戸空港については、兵庫県を中心とする三宮からのアクセスが良く羽田線は高利用率となっているが、地方路線は低迷している。関西空港の需要に影響を及ぼさないよう、海上空港にかかわらず24時間運用できないことや、発着容量が年間2万回に抑えられていることから、高需要路線に多頻度運航を行うという形態をとることができず、空港活用という観点では中途半端なものとなっている。

3つの空港を活用し投資効果を最大限高めるために、利用者利便向上の観点で役割分担の議論を行うことに加え、関西経済界のより一層の需要喚起策が求められる。

関西空港は2期工事の最終判断の条件(2004年12月国土交通大臣・財務大臣間合意)として発着便数の目標があり、2007年度13万回、2008年度13.5万回となっている。2005年度の実績は11.3万回であり、目標達成は厳しい状況となっている。

参考資料 8：P I (パブリック・インボルブメント)

米国にて交通計画における合意形成手法として90年代以降幅広く用いられており、「計画策定に際して広く大衆の意見等を聞き、計画に反映させる機会を設けるとともに、計画に関する情報を公開し、過程を明確にすることであり、そのための活動を指す」とされている。P Iは大きく、計画段階のP Iと事業段階のP Iとに分けることができる。いずれのP Iも、計画・事業のプロセスを明らかにすることと、大衆のニーズを反映させた計画・事業をつくるのが大きな目標となる。

計画段階のP Iは、都市計画や道路計画、環境計画等において全体の方向性を定めることが目的である。主に、大衆の計画に対するニーズの把握や意識向上のために行われることが多い。これに対して事業段階のP Iは、具体的な個別事業が明確なP Iであり、この段階では、説明責任の達成、透明性の確保によって、事業の円滑化を図ることが目的となる。事業段階でのP Iは、計画段階でのP Iが行われていることを前提として進められる。

現在福岡空港及び那覇空港にて実施されているP Iはステップ2という段階であり、国の需要予測を基に現状の空港能力の見極めと課題解決に向けた検討が行われている。

日本の空港整備でP Iが導入された経緯は、2002年12月の交通政策審議会航空分科会答申に遡る。この答申の中では、「一般空港の滑走路新設・延長事業の新規採択については、代替手段の検討を含む必要性の十分な検証、候補地選定、施設、空域等の空港計画の十分な吟味、概算事業費の精査や費用対効果分析の徹底等を行って、真に必要なかつ有用なものに限って事業化することとし、また、透明性向上の観点から、構想・計画段階におけるパブリック・インボルブメント(P I)等の手続きをルール化すべきである」と述べられている。

従来の空港整備5カ年計画では、一度公表された整備計画は変更しないという事業の硬直性、また、住民の合意形成等の手続きがルール化されていないという不透明性の問題点があった。

分科会答申があった2003年度以降の空港整備は、空港整備計画を個別に立てるのではなく、社会資本整備重点計画(2003年10月閣議決定、2003~2007年度)に盛り込まれる形となっているが、空港整備には分科会答申の内容が盛り込まれており、一般空港は新設を抑制し、従来の量的拡大からハード・ソフトの組合せや既存空港の十分な活用を中心とする質的充実を中心に移すとしている。この考え方により、新規事業についてはP Iを含めた新たな合意形成手続きの下に空港整備を図ることとなっている。

参考資料 9 : RNAV (Area Navigation-広域航法)

RNAV とは任意の地点間を飛行する航法のことをいう。これまでの航空路は、航空保安無線施設相互を結んで構成されていたが、RNAV 経路は任意の地点を結んだ経路で構成されており、これにより航空路の複線化や混雑緩和が可能になる。

参考資料 10 : RNAV ロードマップ

航空局が設置した RNAV 連絡協議会により示された RNAV 展開計画。

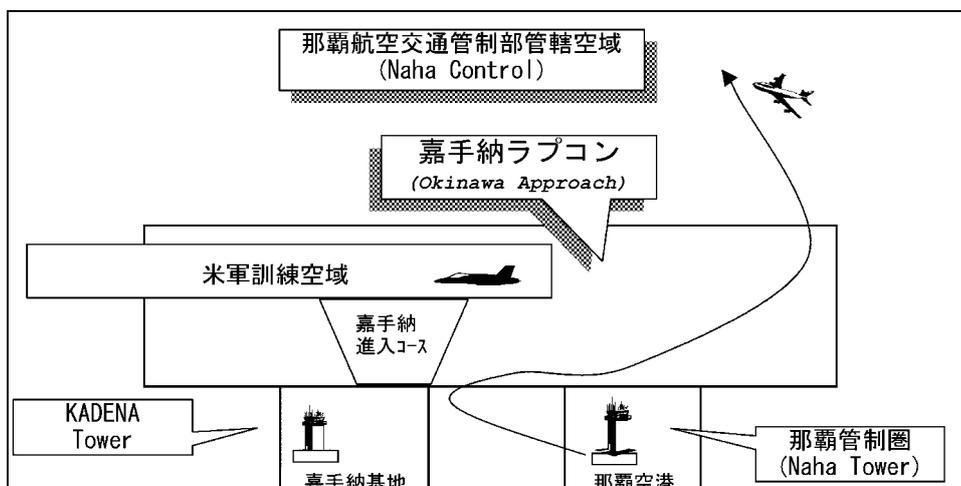
目標	<ul style="list-style-type: none"> 航空路：航法精度等の規程なし→航法精度 5 マイル→航法精度 2 マイル (4D-RNAV) ターミナル (空港周辺)：航法精度等の規定なし→航法精度±1 マイル 進入：RNAV (GPS) →より高度な進入方式 		
期間	短期(H17-19)	中期(H20-24)	長期(H25-30)
航空路	<ul style="list-style-type: none"> 現行の RNAV 運航方式を展開 (航法精度の規程等なし) 	<ul style="list-style-type: none"> 新しい RNAV 運航方式を導入、移行 (航法精度±5 マイル等を規定) 	<ul style="list-style-type: none"> 航法精度等の規定を更に高めた新方式を導入、29000ft 以上の運航では義務化を目指す (航法精度±2 マイル等を規定) 将来は 4D-RNAV
ターミナル	<ul style="list-style-type: none"> 新しい RNAV 運航方式を導入 (航法精度±1 マイル等を規定) 	<ul style="list-style-type: none"> 新方式を展開 	<ul style="list-style-type: none"> 主要空港で新方式による運航の義務化を目指す 将来は 4D-RNAV
進入	<ul style="list-style-type: none"> RNAV (GPS) 進入方式を展開 	<ul style="list-style-type: none"> 新しい進入方式を検討し、導入 (航法精度等を規定) 	<ul style="list-style-type: none"> 新方式を展開

参考資料 11 : RVSM (Reduced Vertical Separation Minimum-短縮垂直間隔)

従来の垂直管制間隔は、高度 29,000ft~41,000ft においては 2,000ft (約 600m) であったが、空域の容量拡大・有効利用の観点から 2005 年 9 月 29 日より、この垂直間隔を 1,000ft に短縮した方式を RVSM という。システムなど必要な装備を満足し、航空局に承認された航空機については、この高度帯を飛行することが可能である。

参考資料 12 : 嘉手納ラプコン (RAPCON : Radar approach control の略)

ラプコンとは、レーダー進入管制所の呼称。レーダー進入管制所では、着陸のための進入を行う航空機や出発機に対して管制業務を行う。現在は、この管制空域および管制業務は米軍の管轄となっているが、2000 年 3 月に日本への返還が表明されている。



参考資料 13：航空安全規制のあり方

航空審議会の答申には、「民間事業者の能力の向上を踏まえ、国の認証業務の効率化及び受験者の利便の向上を図るため、従来国が個別的に直接行っている検査又は試験業務等については、可能な限り認定事業場、指定航空従事者養成施設等の民間事業者が実施する方向に移行し、国はこうした民間事業者の能力を認証する方式を一層活用すべきである」とある。

参考資料 14：DER (Designated Engineering Representative)

航空機の修理や改造に対する国の検査・承認行為を民間の専門家(個人)に委任するFAAの制度。大修理や大改造に対する耐空性確認・承認や、TC(型式証明)、STC(追加型式証明)などに関わるデザインデータの承認を行う。

参考資料 15：BASA (Bilateral Aviation Safety Agreement)

これまで、航空機の耐空性にかかわる証明の相互承認を行うため、政府間で耐空性互認協定(BAA: Bilateral Airworthiness Agreement)が締結されてきた。これに対し近年、航空機の共同開発や製造、国際的な運航・整備の受委託の進展を背景に、耐空性互認協定に代え、相互承認の対象を運航、整備施設、乗員ライセンスなど航空安全に関する各分野に広げる航空安全協定(BASA: Bilateral Aviation Safety Agreement)を締結する方向性が、欧米諸国で示されている。

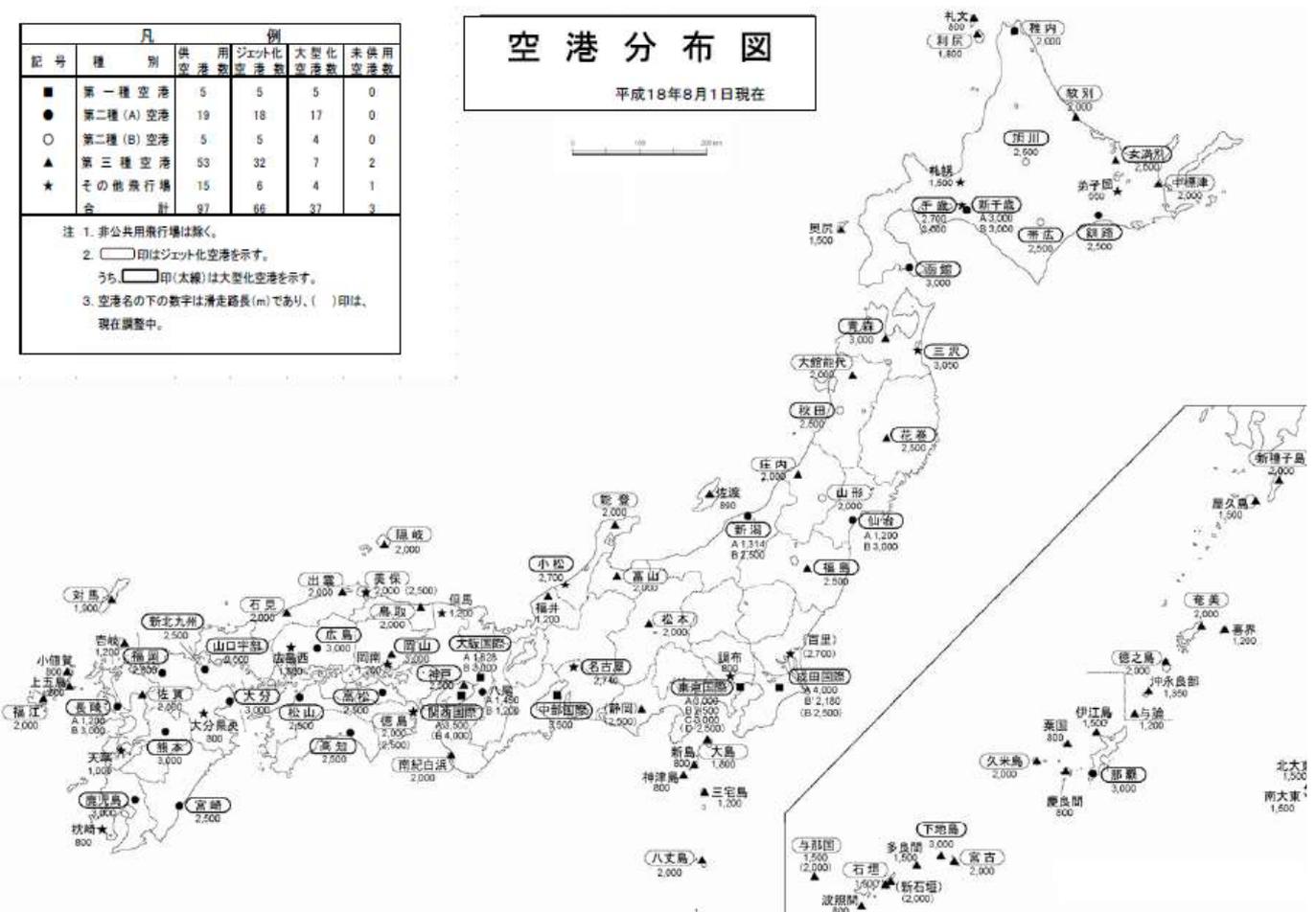
参考資料 16：EASA (European Aviation Safety Agency)

欧州連合(EU)の民間航空安全を司る機関。2002年にJAA(Joint Aviation Authorities)からEASAへの移行が決定されている。これまで欧州各国はJAAのレギュレーションに基づき自国の航空法を改正してきたが、EUは世界レベルの高い航空安全を確立させるため、EASAにより加盟国共通の基準を作り、法的な拘束力をもたせようとしている。これにより、EU域内では航空機の安全性に関わる証明は統一される。

凡 例		例			
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. 非公共用飛行場は除く。
 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. 空港名の下に数字は滑走路長(m)であり、()印は、現在調整中。

空 港 分 布 図
 平成18年8月1日現在



<出典：2007年度航空局関係予算概要>

参考資料 17：機内迷惑防止法に関するこれまでの取り組み

近年、世界的にも日本国内でも機内迷惑行為が急増していることから、航空連合は1999年10月の結成以来、これらの行為の発生を抑止するため、罰則を伴った法制化に取り組んできた。

2000年5月の第1回政策実現総行動で、民主党政策調査会長と国土交通省航空局長に対し、法制化を直接要請した。また、業界（定期航空協会）も2001年1月に航空局長宛に要請文を提出した。

これを受けて民主党は、2001年5月に議員立法による法案提出を決定し、11月、「機内迷惑行為防止法案」を国会に提出した。しかし、与党の反対により審議に入れず、3度にわたって継続審議となった。

一方、航空局は2001年12月、航空局・事業者・航空連合で構成される「機内迷惑行為防止検討委員会」を設置し、2002年10月までに5回開催した。委員会発足当初は法制化に否定的だった航空局は、航空連合の発言をはじめとする委員会での議論や2002年5～6月に実施した利用者アンケートの結果などにより、最終的には立法化を念頭に置いた具体的作業に着手するというスタンスが変わった。

2003年3月、国土交通省は機内迷惑行為防止法案（航空法改正案）を国会に提出し、5月に衆議院で民主党案とともに審議が始まった。審議の中で、民主党案の趣旨を踏まえて政府案が修正されたことから民主党は法案を取り下げ、修正後の政府案が衆議院で全会一致で可決された。

7月には参議院でも全会一致で可決され、機内迷惑行為防止法案（航空法改正案）が成立し、2004年1月15日に施行された。

航空連合は、この間、政党（民主党を中心に自民党、公明党にも）、行政、業界（定期航空協会）に対し法制化を繰り返し要請すると同時に、マスコミに対しても投稿、記者会見などを通じ法制化の必要性を訴えてきた。

また、航空連合は、政策シンポジウム、安全シンポジウムを通じて組合員への浸透を図るとともに、航空連合加盟の客室乗務員へのアンケート調査（2001年4月）、連合メーデー会場でのピラ配布（2002年5月）、全国紙への意見広告掲載（2002年6月）といった活動を積極的に展開してきた。

＜機内迷惑行為防止検討委員会 利用者アンケート結果 [抜粋]＞

(2002年5～6月)

- 10人中4人が、機内迷惑行為への遭遇経験を持っている
- 10人中6～7人が、機内迷惑行為において「特別な立法が必要」と回答
- このうち、4人に3人が「罰則の新設・加重が必要」と回答

※ 利用者を対象に調査し、3,468人から回答を得ました（回収率60%）

参考資料 18：機内迷惑防止法 法制化（航空法改正）の骨子

- (1) 航空機内にある者は、安全阻害行為等（機内迷惑行為）をしてはならない旨を定める。
- (2) 機長は、国土交通省令で定める安全阻害行為等【下記】をした者に対し、当該行為を反復・継続してはならない旨の命令をすることができる。命令に違反した者は、50万円以下の罰金に処する。
- (3) 施行後3年を経過した場合、(2)の規定の施行状況を勘案し、必要がある時は検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずる。

【罰金の対象となる安全阻害行為等（国土交通省令）】

- ① 乗降口または非常口の扉の開閉装置を正当な理由なく操作する行為
- ② トイレにおいて喫煙する行為
- ③ 航空機に乗り組んでその職務を行う者の職務の執行を妨げる行為（セクハラ、暴言・威嚇など）であって、当該航空機の安全の保持、当該航空機内にあるその者以外の者もしくは財産の保護または当該航空機内の秩序もしくは規律の維持に支障を及ぼすおそれのある行為
- ④ 航空機の運航の安全に支障を及ぼすおそれがある携帯電話その他の電子機器を正当な理由なく作動させる行為
- ⑤ 離着陸時その他機長がシートベルトの装着を指示した場合において、シートベルトを正当な理由なく装着しない行為
- ⑥ 離着陸時において、座席のリクライニング、テーブルまたはフットレストを正当な理由なく所定の位置に戻さない行為
- ⑦ 手荷物を通路その他非常時における脱出の妨げとなるおそれのある場所に正当な理由なく置く行為
- ⑧ 非常用の装置または器具（救命胴衣、煙感知機など）を正当な理由なく操作し、もしくは移動させ、またはその機能を損なう行為