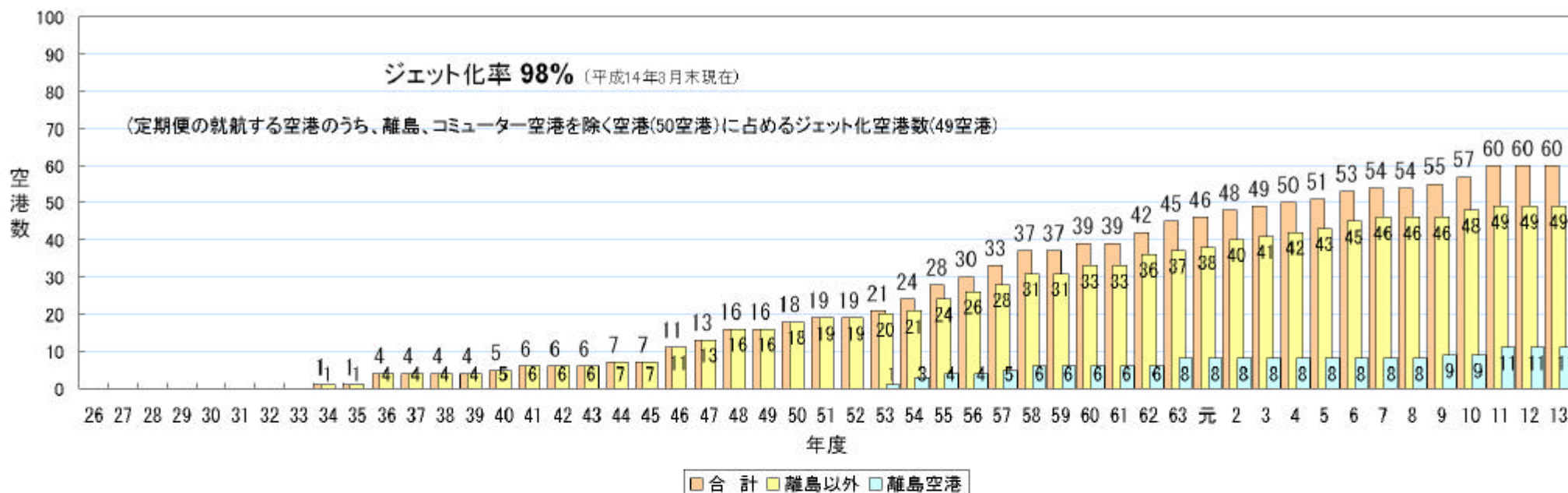


国内空港整備について

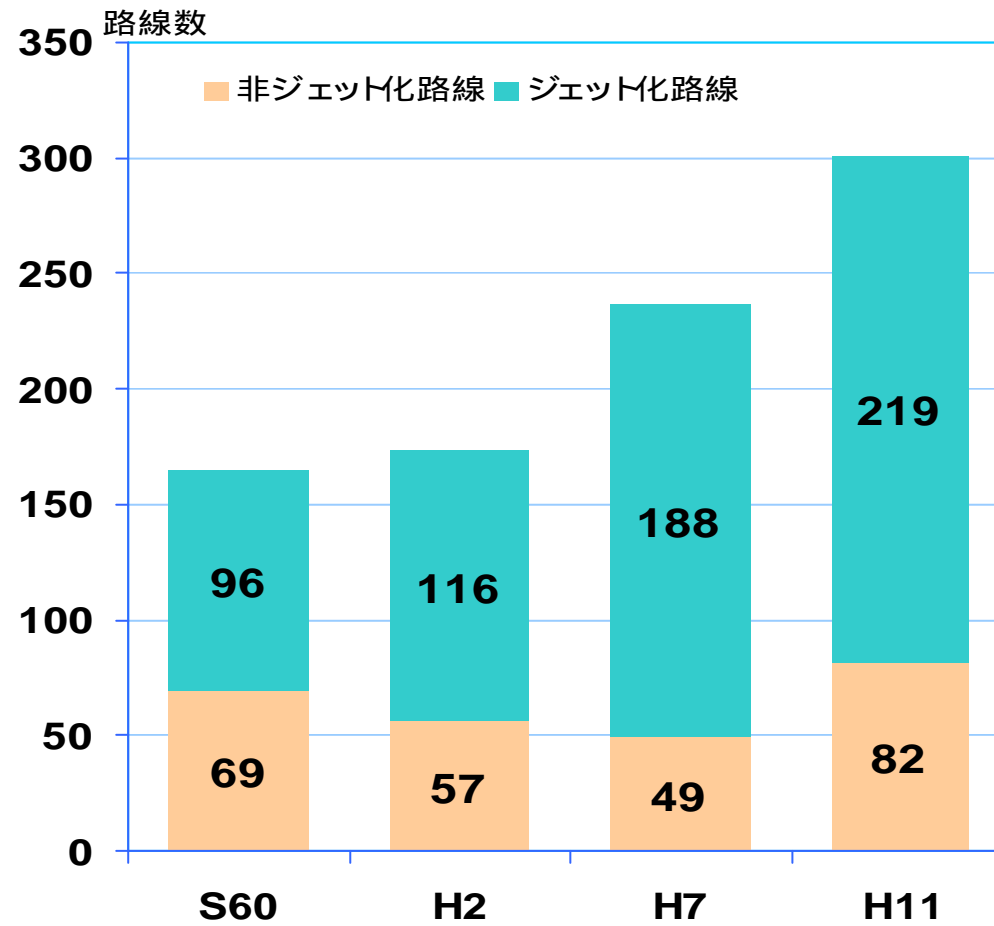
(一般空港の整備のあり方を巡る諸課題 論点について 参考資料)

ジェット化空港数の推移



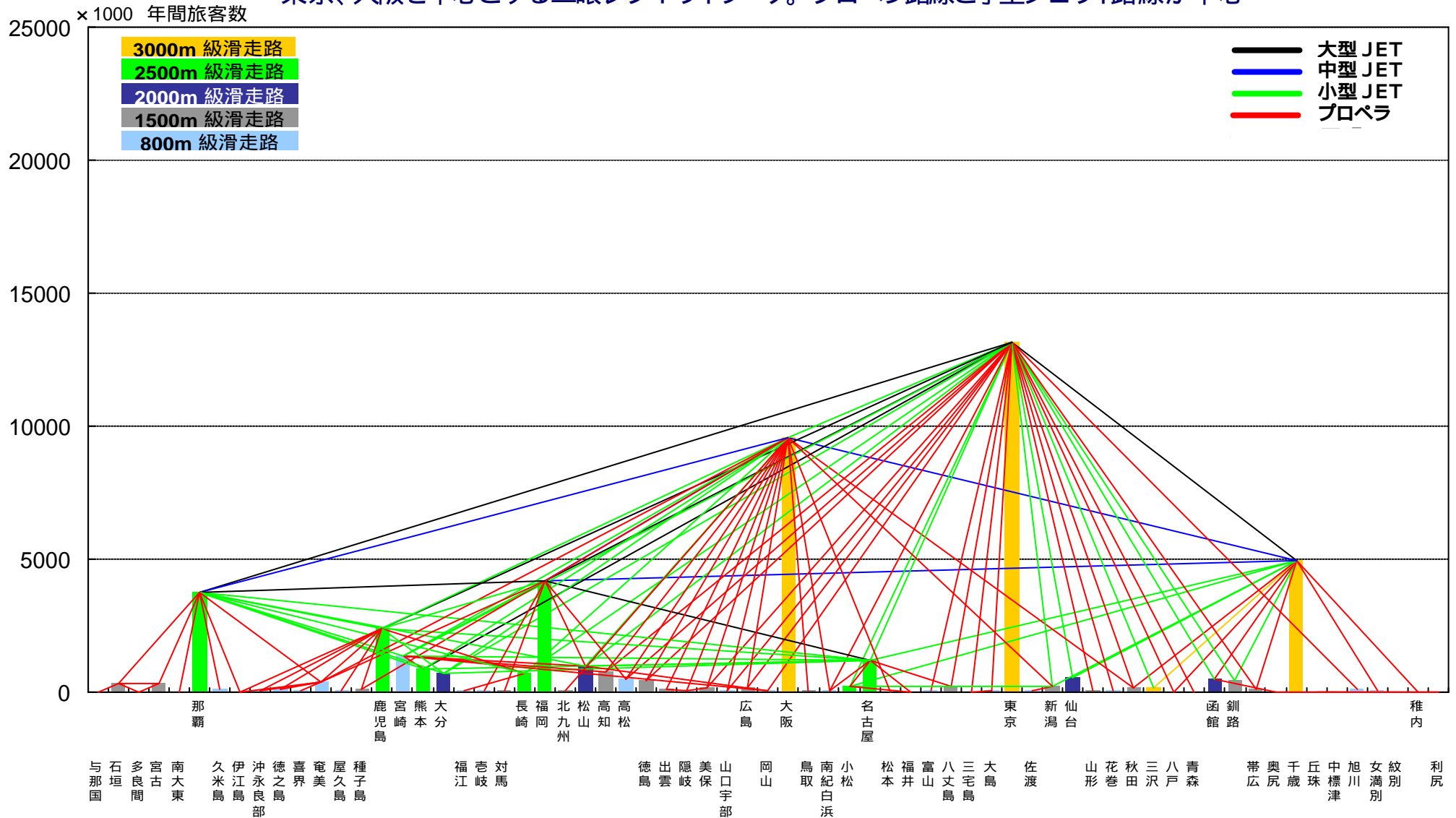
長期計画	第1次空整期間																										第2次空整期間		第3次空整期間		第4次空整期間		第5次空整期間		第6次空整期間		第7次空整期間～														
年度	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	元	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
離島以外									▲羽田	▲千歳 ▲伊丹 ▲福岡(板付)					▲名古屋 ▲宮崎				▲鹿児島			▲熊本 ▲大分 ▲函館 ▲仙台 ▲松山 ▲那覇	▲新潟 ▲小松 ▲釧路	▲長崎 ▲三沢 ▲山形			▲成田	▲秋田 ▲美保					▲女満別 ▲鳥取	▲新千歳 ▲稚内 ▲高松 ▲岡山	▲庄内 ▲福島 ▲中標津 ▲北九州	▲石見 ▲松本 ▲関西											▲南紀白浜 ▲大館能代 ▲佐賀 ▲紋別				
離島空港																												▲宮古 ▲石垣 ▲下地島	▲徳之島 ▲八丈島	▲対馬					▲奄美 ▲福江													▲久米島 ▲利尻 ▲与那国			

ジェット化路線数の推移



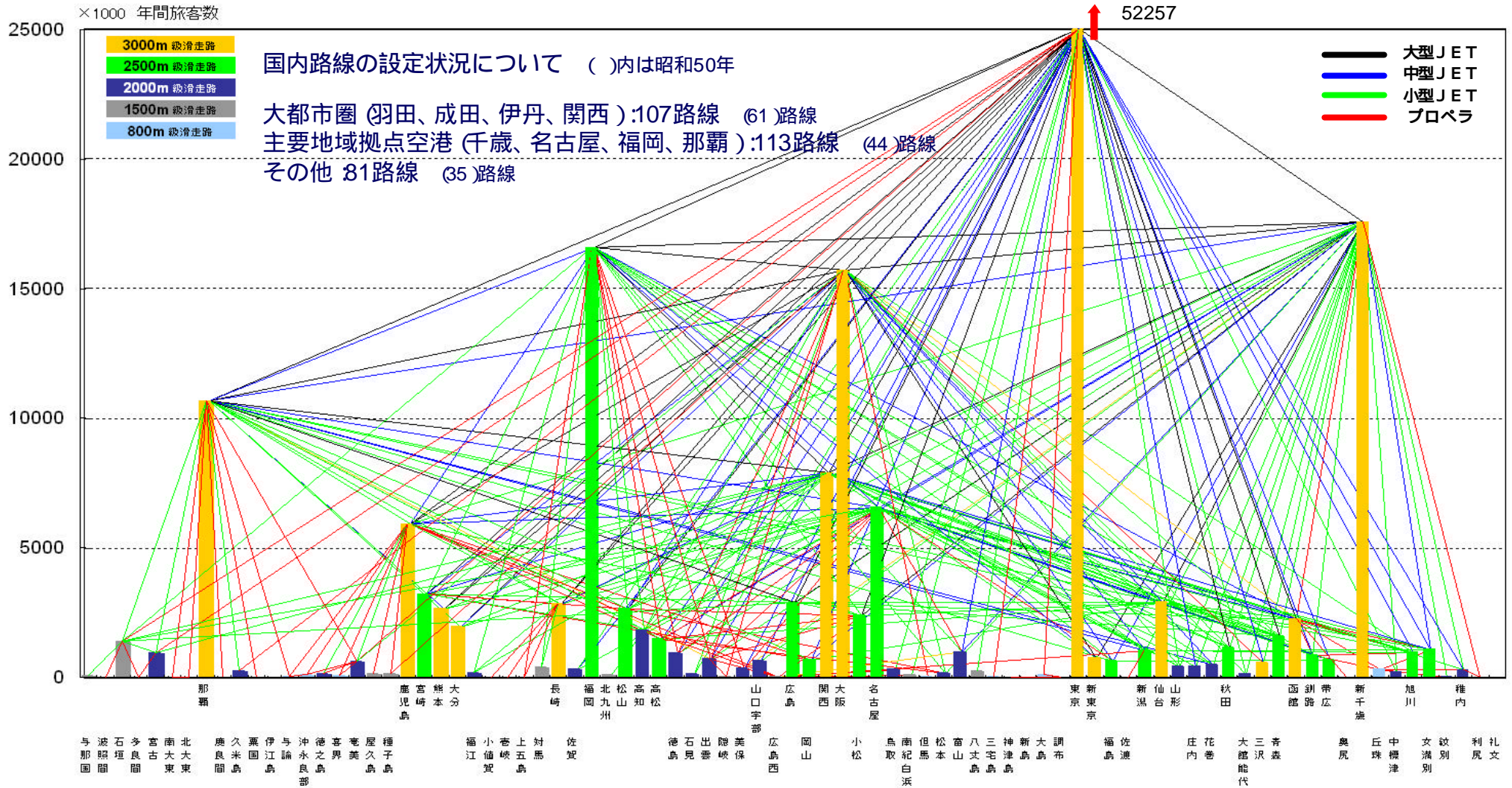
昭和50年の航空ネットワーク階層

東京、大阪を中心とする二眼レフネットワーク。プロペラ路線と小型ジェット路線が中心



平成 11年の航空ネットワーク階層

国内路線網が多極化。大型ジェット化が進展。大都市圏、主要地域拠点空港間のネットワークを中心に全国展開が進展



一般空港の国際化状況

(平成14年5月現在)

空港名 (滑走路長)	国際線就航先		便数 (定期便)	
	国名	都市名		
新千歳 (3000m)	韓国	ソウル	5	20
	アメリカ	ホノルル*1	6	
		グアム	2	
	(香港)	香港	2	
	中国	瀋陽	2	
		上海	2	
	ロシア	ユジノサハリンスク	1	
名古屋 (2740m)	アメリカ	ホノルル*1	7	168.5
		グアム*2	14	
		サイパン	7	
		ロサンゼルス	3	
		デトロイト	7	
	韓国	ソウル*2	25	
		釜山*2	7	
		済州	3	
	(香港)	香港*2	14.5	
	中国	上海	2	
		上海/廈門	2	
		北京*1	2	
		西安/上海	9	
		天津*2	5	
		重慶	2	
		大連	2	
	(台湾)	台北*2	21	
	オーストラリア	シドニー/ケアンズ	2	
		ケアンズ	2	
	ニュージーランド	オークランド/ クライストチャーチ	1	
		オークランド	2	
	シンガポール	シンガポール*2	6.5	
	タイ	バンコク*2	8.5	
マレーシア	クアラルンプール	3		
インドネシア	デンパサール	4		
フィリピン	マニラ*2	10		
ドイツ	フランクフルト	3		
ブラジル	サンパウロ/ リオデジャネイロ*2	4		

空港名 (滑走路長)	国際線就航先		便数 (定期便)	
	国名	都市名		
福岡 (2800m)	インドネシア	デンパサール	3	121
	アメリカ	グアム	7	
		ホノルル*1	7	
	韓国	ソウル*2	21	
		釜山	9	
		済州	5	
	中国	北京/大連	4	
		北京/上海	7	
		西安/青島	3	
		桂林/武漢	2	
		広州	1	
		北京	3	
		成都/上海	7	
	(台湾)	台北	19	
	(香港)	香港*2	14	
	シンガポール	シンガポール	5	
	タイ	バンコク	5	
	マレーシア	クアラルンプール	2	
	フィリピン	マニラ	4	
那覇 (3000m)	(台湾)	台北	4	22
	(香港)	香港*1	2	
	韓国	ソウル	4	
	中国	上海	2	
仙台 (3000m)	韓国	ソウル	7	26
	アメリカ	グアム	7	
	(香港)	ホノルル	4	
	中国	香港	4	
		北京/大連	2	
		北京/上海	2	
新潟 (2500m)	韓国	ソウル	5	17
	アメリカ	グアム	2	
	ロシア	ハバロフスク	2	
		ウラジオストク	2	
	中国	西安/上海	2	
		ハルビン	4	

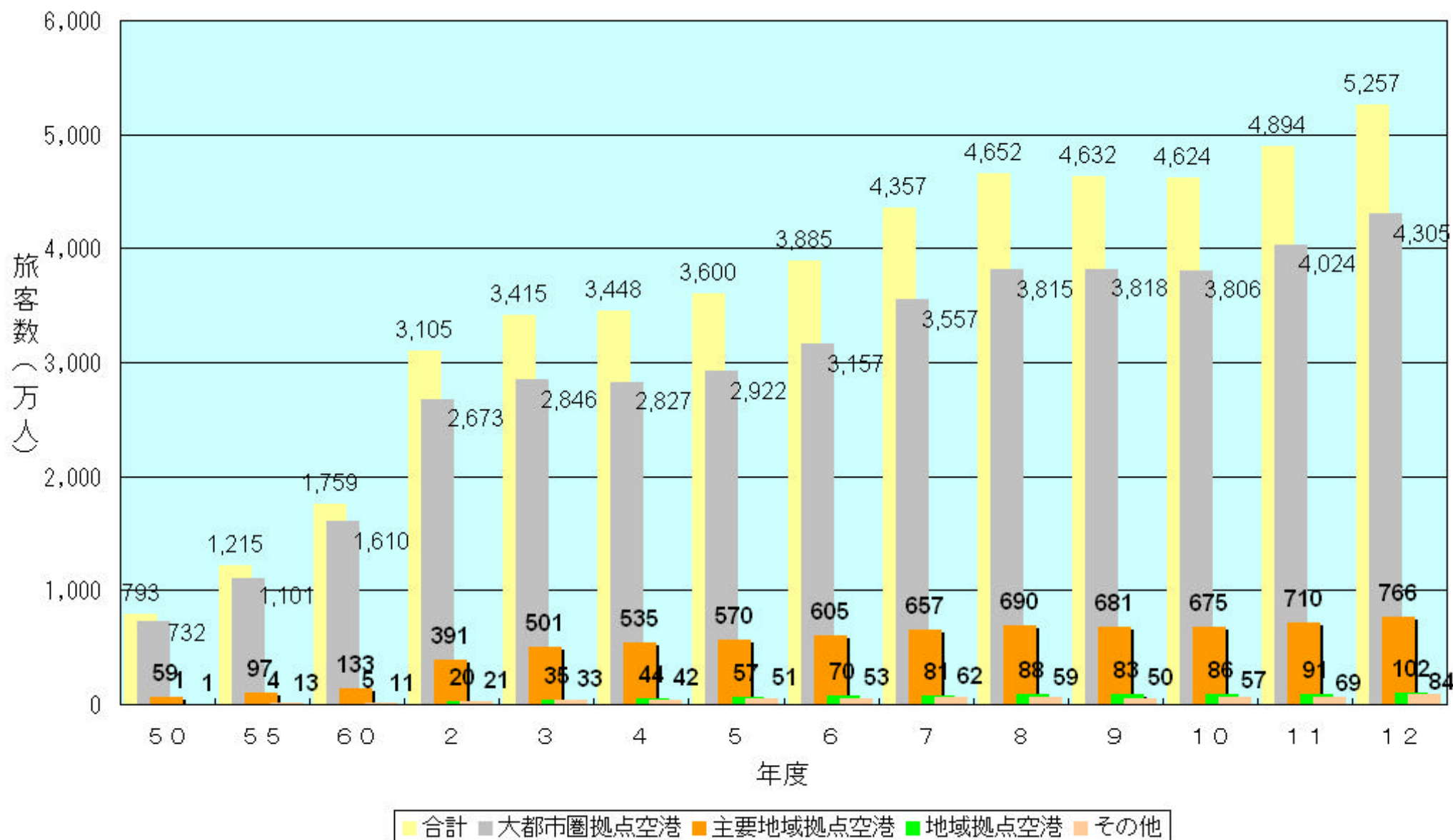
空港名 (滑走路長)	国際線就航先		便数 (定期便)	
	国名	都市名		
広島 (3000m)	韓国	ソウル*2	9	21
	(香港)	香港	2	
	シンガポール	シンガポール	2	
	中国	西安/上海	4	
		北京/大連	2	
	アメリカ	ホノルル*1	2	
函館 (3000m)	ロシア	ユジノサハリンスク	2	2
青森 (2500m)	韓国	ソウル	3	3
秋田 (2500m)	韓国	ソウル	3	3
福島 (2500m)	韓国	ソウル	4	6
	中国	上海	2	
小松 (2700m)	韓国	ソウル*1	3	7
	ルクセンブルク	ルクセンブルク	4	
富山 (2000m)	韓国	ソウル	4	9
	ロシア	ウラジオストク	2	
	中国	大連	3	
美保 (2000m)	韓国	ソウル	3	3
岡山 (3000m)	韓国	ソウル	5	9
	中国	上海	2	
	アメリカ	グアム	2	
高松 (2500m)	韓国	ソウル	4	4
松山 (2500m)	韓国	ソウル	3	3
長崎 (3000m)	中国	上海	2	4
	韓国	ソウル	2	
大分 (3000m)	中国	上海	2	4
	韓国	ソウル	2	
宮崎 (2500m)	韓国	ソウル	3	3
鹿児島 (3000m)	韓国	ソウル	3	5
	(香港)	香港*1	2	

(注)

- 1.便数は週当りの往復ベースである。
- 2.空港別便数は、重複している経路便を除いた便数である。
- 3.就航先都市名中、*1は本邦企業のみによる運航、*2は本邦企業及び外国企業による運航、それ以外は外国企業のみによる運航である。

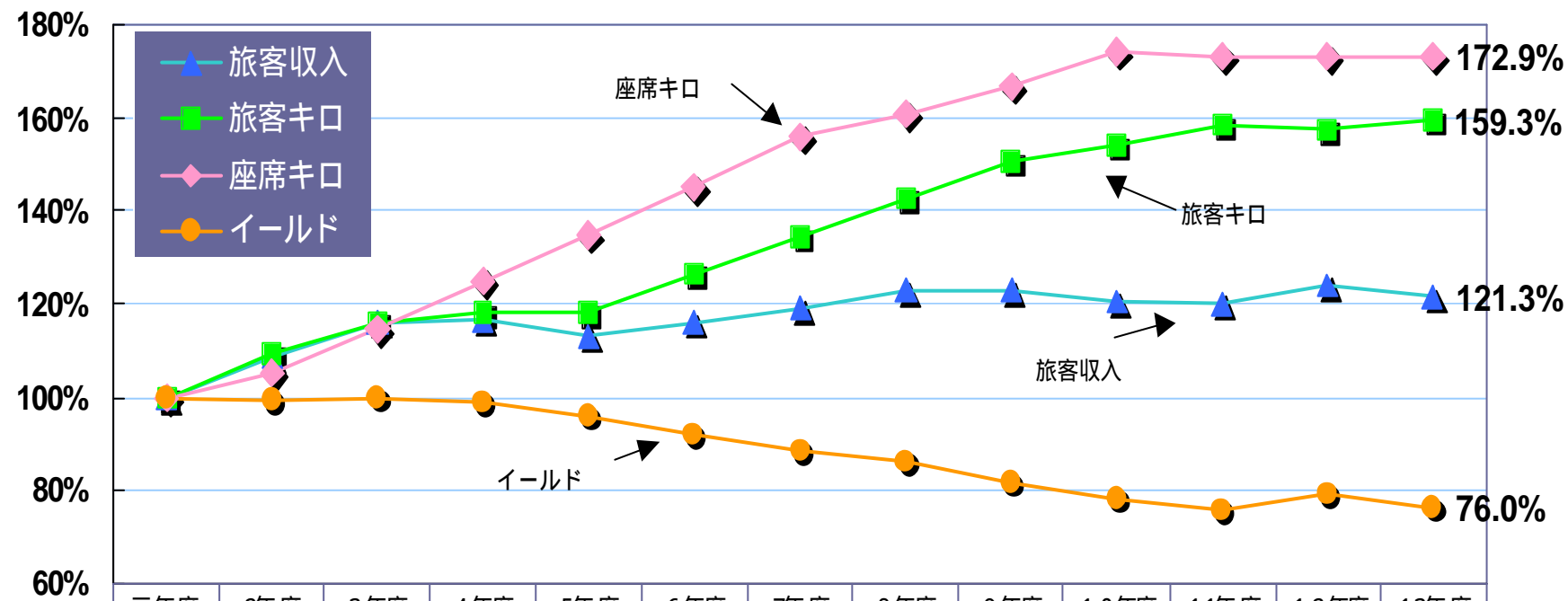
21空港 17国2地域 43都市 460.5

一般空港における国際旅客数の推移



国内線の旅客収入、旅客キロ・座席キロ、イールドの推移 (大手3社)対平成元年度比

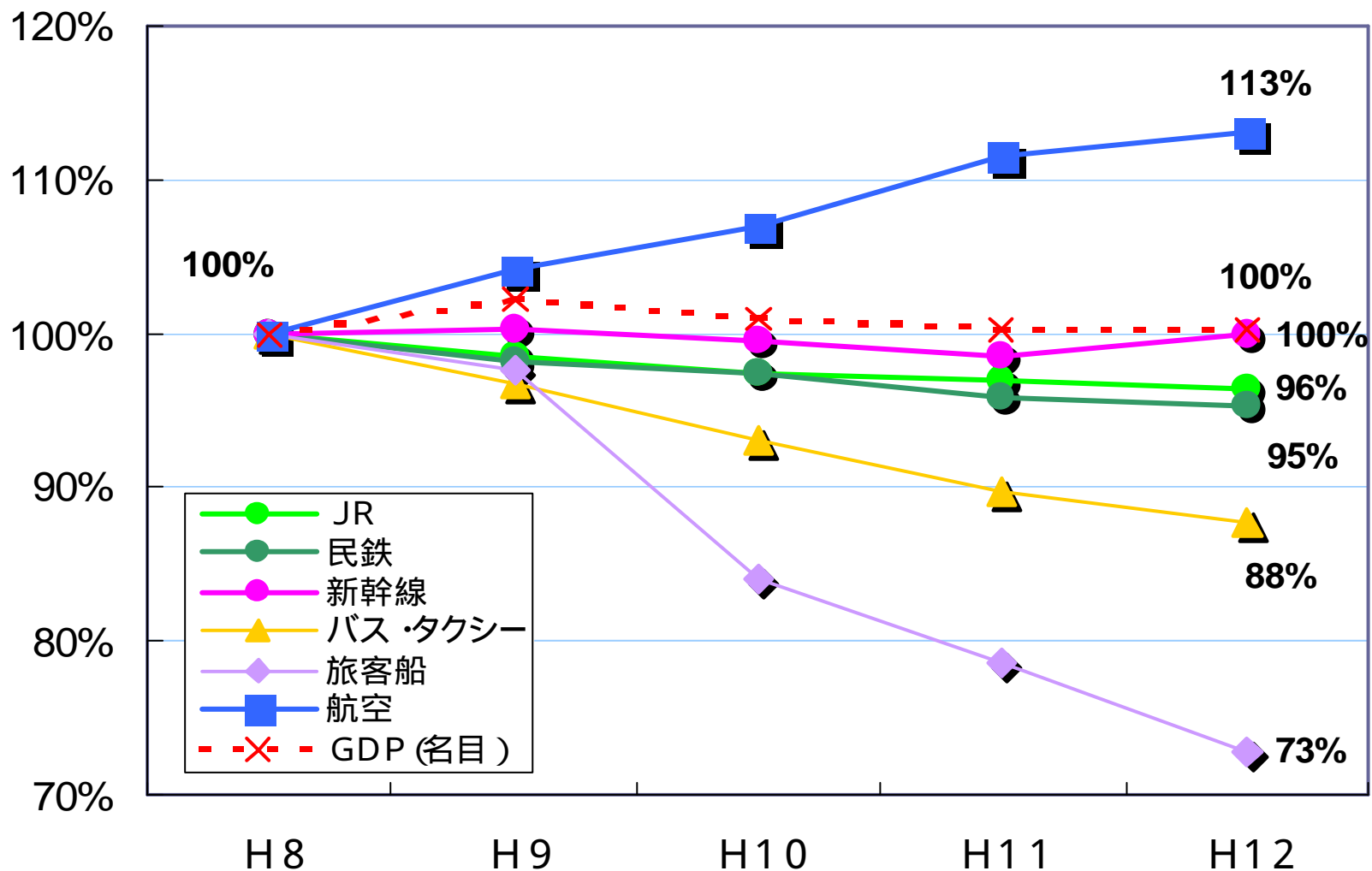
近年、航空会社間の競争等の進展によりイールド(旅客収入/旅客キロ)は低下



	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度
旅客収入	100.0%	108.5%	116.3%	116.8%	113.0%	115.9%	119.1%	122.8%	122.9%	120.4%	120.0%	124.2%	121.3%
旅客キロ	100.0%	109.2%	116.3%	118.1%	118.0%	126.2%	134.5%	142.7%	150.5%	154.0%	158.4%	157.1%	159.3%
座席キロ	100.0%	105.1%	114.8%	125.1%	134.7%	145.0%	155.8%	160.9%	166.7%	174.1%	173.0%	173.4%	172.9%
イールド	100.0%	99.3%	100.0%	98.8%	95.8%	91.8%	88.5%	86.1%	81.7%	78.2%	75.8%	79.0%	76.0%

各モードの旅客輸送人員の推移 (平成8年 = 100)

モードごとの輸送人員の伸び率を見ると、航空の伸び率が顕著



大都市圏拠点空港

国際拠点空港

ゲートウェイ空港または国際交流拠点としての空港
成田、関西

国内拠点空港

全国的な国内ネットワークの中心となる空港
羽田、関西、伊丹

一般空港

地域拠点空港

地域ブロックの中心空港
*新千歳、仙台、新潟、名古屋、広島、*福岡、*那覇

地方空港 (離島を除く)

その他2種A、共用飛行場、2種B、3種空港

離島空港

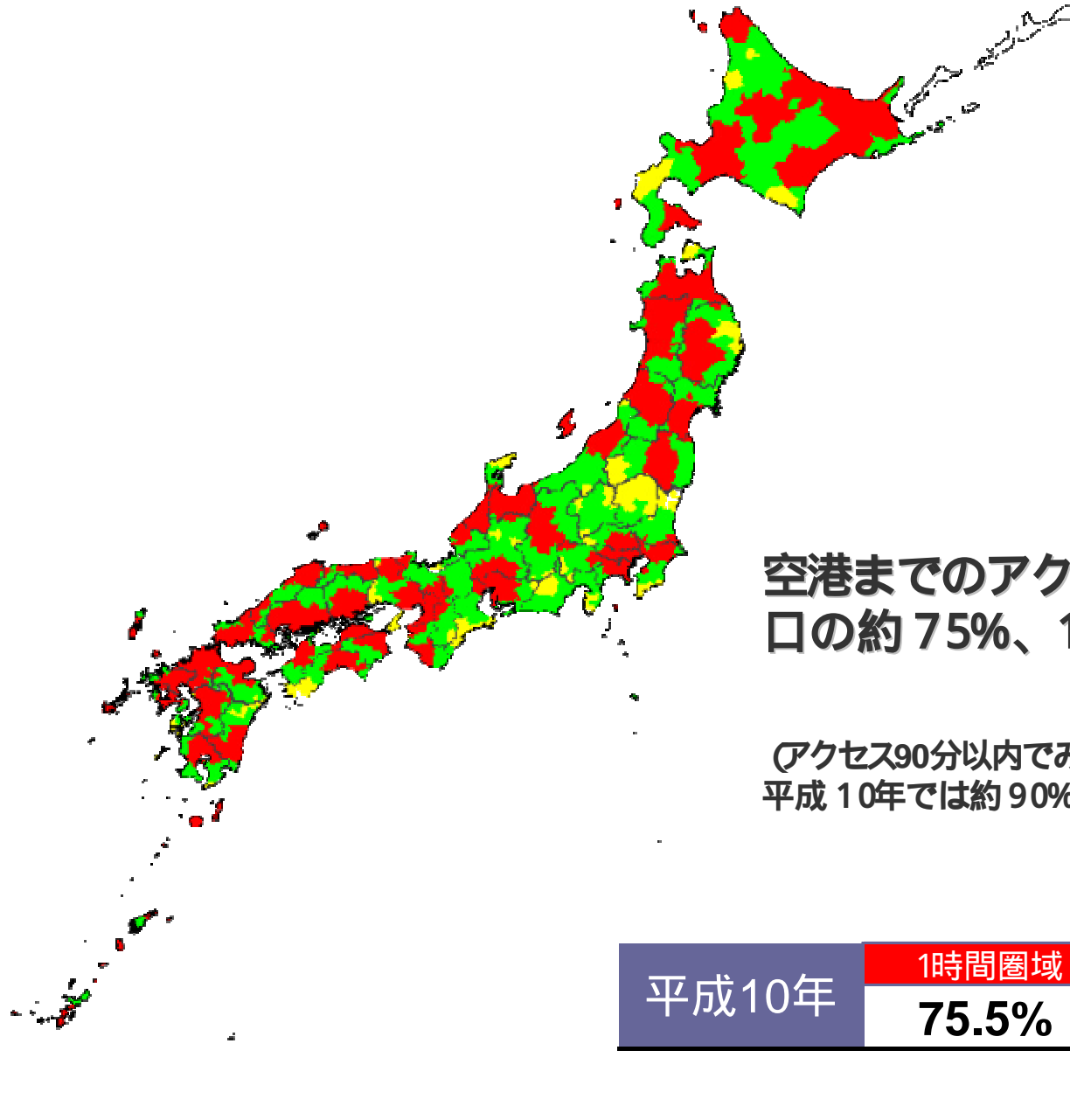
コムーター空港

地域拠点空港のうち*印の空港は
主要地域拠点空港と呼ぶ場合がある

ゼネアビ空港、ヘリポート

その他

空港までのアクセス時間圏人口カバー率

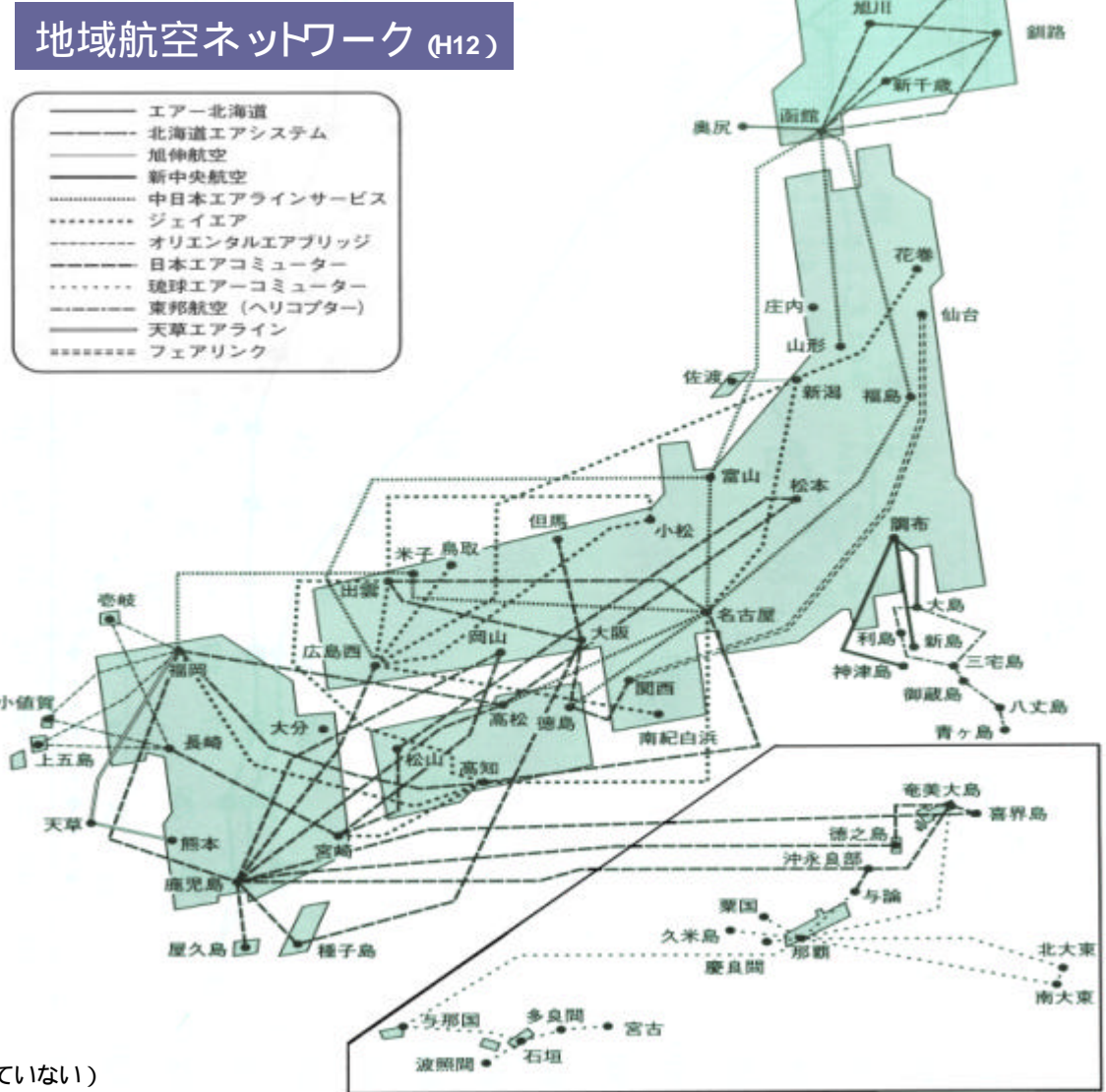
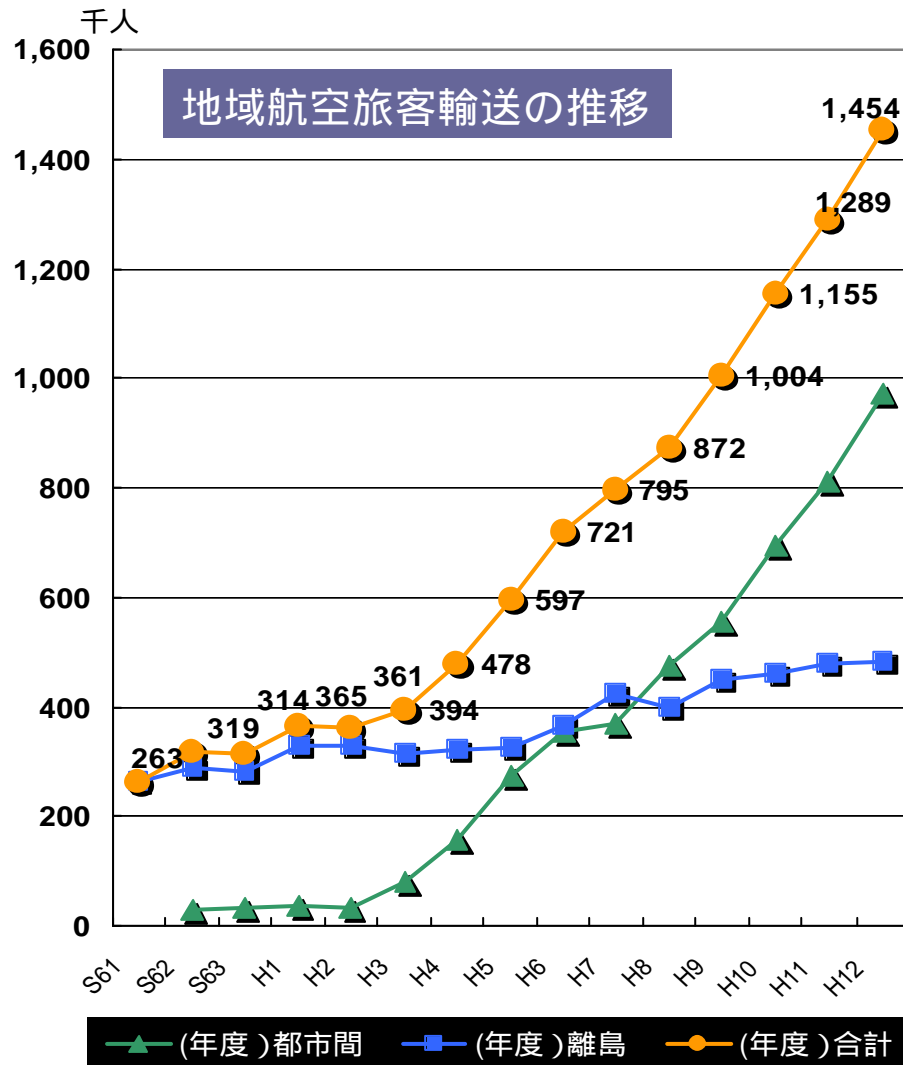


空港までのアクセス時間60分以内で人口の約75%、120分で約97%をカバー

(アクセス90分以内でみると、平成6年における、約70%が平成10年では約90%と大きく進展)

平成10年	1時間圏域	2時間圏域	3時間圏域
	75.5%	97.4%	99.8%

地域航空旅客輸送の推移と路線網



出典 何れも全国地域航空システム推進協議会資料より
 (旅客輸送の推移はYS・ヘリコムタが含まれていない、ネットワークにはYS路線が含まれていない)

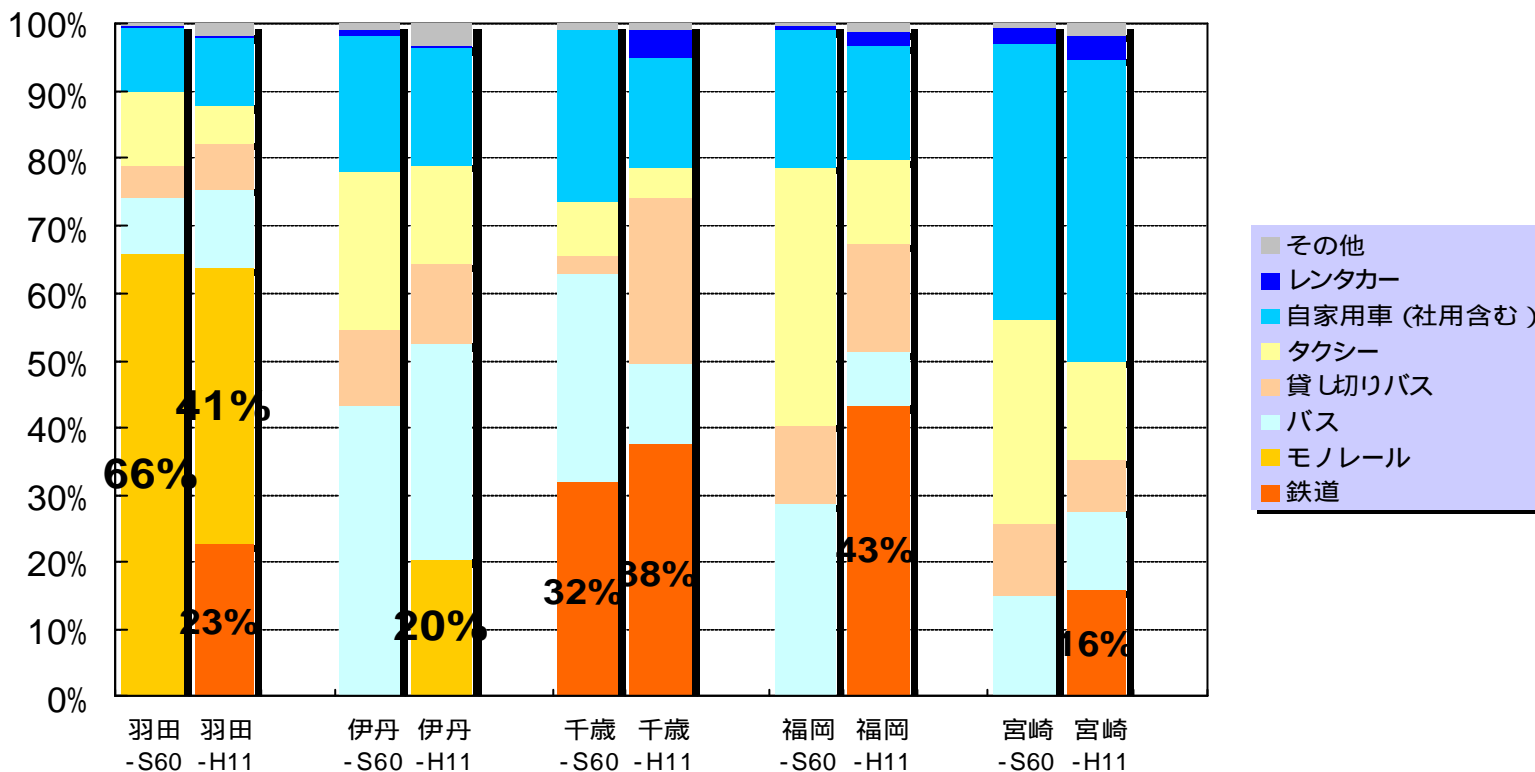
定期便就航空港（離島を除く）のアクセス現況

空港名	母都市からのアクセス			最寄り駅からのアクセス（20分以内）			最寄りICからのアクセス（20分以内）		
	起点	距離 (km)	時間 (分)	駅名	距離 (km)	時間 (分)	IC名	距離 (km)	時間 (分)
第一種空港									
東京	東京駅	17	40	羽田空港駅	0	0	空港中央IC	0	0
新東京	東京駅	66	60	成田空港駅	0	0	新空港IC	0	0
大阪	新大阪駅	12	25	大阪空港駅	0	0	大阪空港IC	0	0
関西	新大阪駅	60	45	関西空港駅	0	0	関西空港IC	0	0
第二種A空港									
新千歳	札幌駅	50	40	新千歳空港駅	0	0	千歳IC	8	10
稚内	稚内駅	12	35	稚内駅	12	15	-	-	-
釧路	釧路駅	24	45	-	-	-	-	-	-
函館	函館駅	9	20	函館駅	9	20	-	-	-
仙台	仙台駅	20	40	館腰駅	6	12	仙台空港工	5	8
新潟	新潟駅	9	30	新潟駅	9	20	新潟空港IC	7	15
名古屋	名古屋駅	19	30	-	-	-	楠IC	3	5
広島	広島駅	40	50	白市駅	8	14	河内IC	3	5
高松	高松駅	20	35	-	-	-	-	-	-
松山	松山駅	6	20	松山駅	6	20	-	-	-
高知	高知駅	12	40	後免駅	7	20	-	-	-
福岡	博多駅	3	5	福岡空港駅	0	0	空港通IC	2	4
北九州	小倉駅	12	30	下曾根駅	1	2	小倉東IC	3	7
長崎	長崎駅	45	55	-	-	-	大村IC	5	9
熊本	熊本駅	18	60	-	-	-	益城熊本空港IC	8	10
大分	大分駅	52	55	-	-	-	安岐IC	8	10
宮崎	宮崎駅	7	10	宮崎空港駅	0	0	宮崎IC	3	5
鹿児島	西鹿児島駅	35	60	-	-	-	溝辺鹿児島空港IC	1	2
那覇	那覇市	10	20	-	-	-	那覇IC	11	20

距離・時間の起点は市役所、中心駅等とした
最寄り駅からの時間は航空会社時刻表などより作成

空港名	母都市からのアクセス			最寄り駅からのアクセス（20分以内）			最寄りICからのアクセス（20分以内）		
	起点	距離 (km)	時間 (分)	駅名	距離 (km)	時間 (分)	IC名	距離 (km)	時間 (分)
第二種B空港									
旭川	旭川駅	16	40	-	-	-	-	-	-
帯広	帯広駅	25	40	-	-	-	-	-	-
秋田	秋田駅	29	50	-	-	-	秋田南工	10.0	20
山形	山形駅	23	40	さくらんぼ東根駅	3	5	-	-	-
山口宇部	小郡駅	23	40	草江駅	1	2	宇部IC	9	13
第三種空港（離島を除く）									
紋別	紋別市	8	15	-	-	-	-	-	-
女満別	網走市	22	30	女満別駅	5	5	-	-	-
中標津	中標津町	4	10	-	-	-	-	-	-
青森	青森駅	20	35	-	-	-	-	-	-
花巻	花巻駅	5	17	花巻空港駅	3	7	花巻工	3.5	8
大館能代	大館駅	25	60	鷹巣駅	6	10	-	-	-
庄内	酒田駅	23	35	-	-	-	庄内空港工	1.2	2
福島	郡山駅	31	40	-	-	-	-	-	-
富山	富山駅	8	20	富山駅	8	20	富山IC	3	5
松本	松本駅	9	30	-	-	-	塩尻北IC	3	5
南紀白浜	白浜駅	5	10	白浜駅	5	10	-	-	-
鳥取	鳥取駅	9	20	鳥取駅	9	20	-	-	-
出雲	松江駅	14	25	-	-	-	穴道IC	6	10
石見	益田駅	7	15	益田駅	7	15	-	-	-
岡山	岡山駅	17	30	-	-	-	岡山IC	14	20
佐賀	佐賀駅	14	35	-	-	-	-	-	-
共用飛行場									
丘珠	札幌駅	12	30	栄町駅	2	5	伏古IC	4	5
三沢	三沢駅	9	15	三沢駅	9	15	-	-	-
小松	小松駅	5	12	小松駅	5	12	小松IC	2	5
美保	米子駅	13	30	-	-	-	-	-	-
徳島	徳島駅	10	30	-	-	-	鳴門IC	7	20

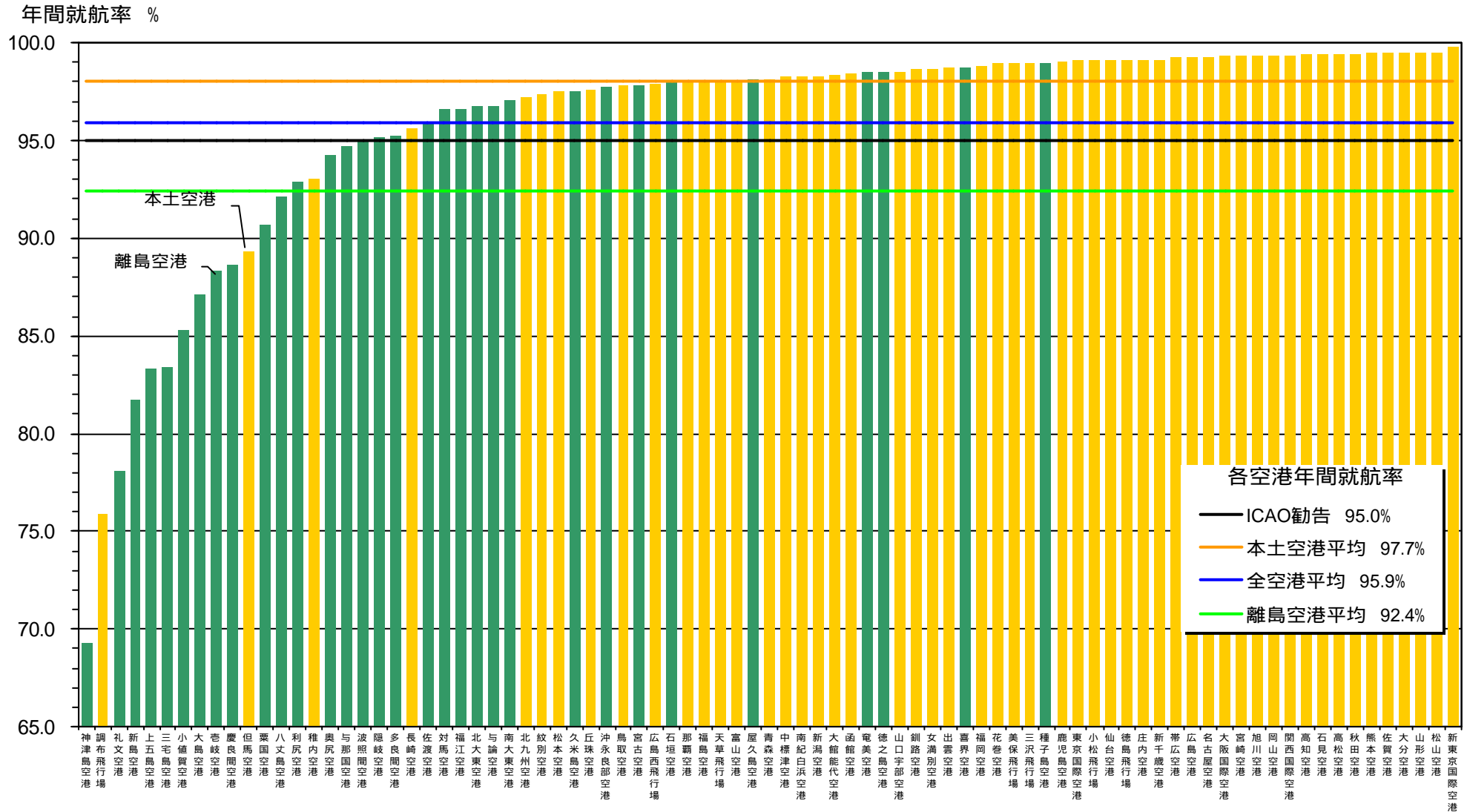
軌道系アクセス (S60、H11) の交通機関分担率比較



空港	鉄道(モノレール)	鉄道アクセスの概況
羽田	東京モノレール羽田線	昭和39年9月開業、平成5年9月(羽田空港駅まで)延伸
	京浜急行線	平成10年11月(羽田空港駅開業)
伊丹	大阪モノレール	平成9年4月(大阪空港)延伸開業)
新千歳	JR北海道	平成4年7月(新千歳空港駅誕生)
福岡	福岡市交通局地下鉄	昭和56年7月開業、平成5年3月(福岡空港)延伸
宮崎	JR日南線	平成8年7月開業
(那覇)	モノレール	建設中(平成15年度開業予定)
(仙台)	鉄道アクセス	建設中(平成18年度開業予定)

国内線旅客が対象

各空港の年間平均就航率

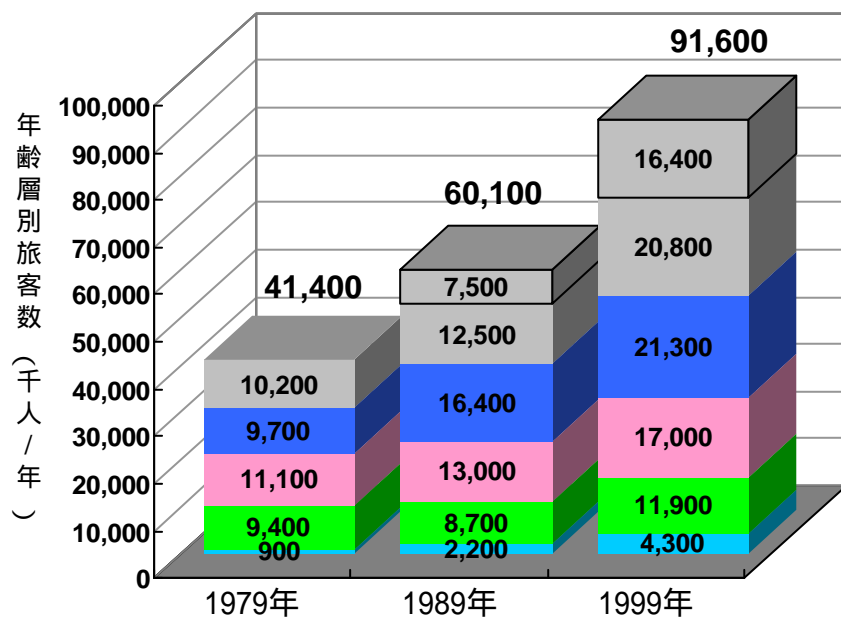


ICAO勧告 飛行場での滑走路の本数、及び方位設定は、当該飛行場の使用可能率が、飛行場の使用が考えられる飛行機について、少なくとも95%以上であるべき。

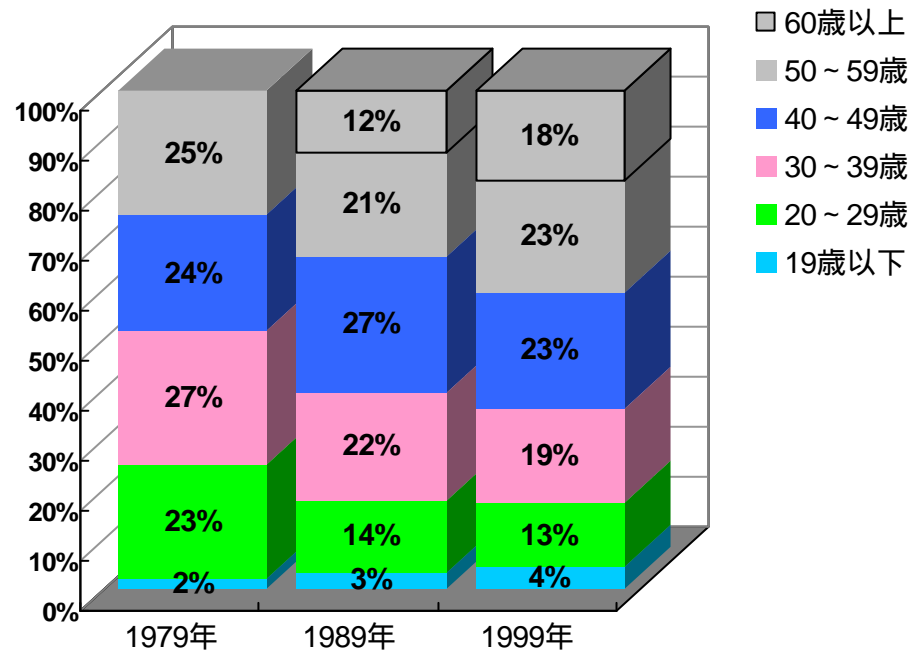
航空機利用者の年代構成

20年前に比較し、高齢者等の利用が増加、より幅広い人々が航空機を利用

年代別利用者数の推移 :国内線

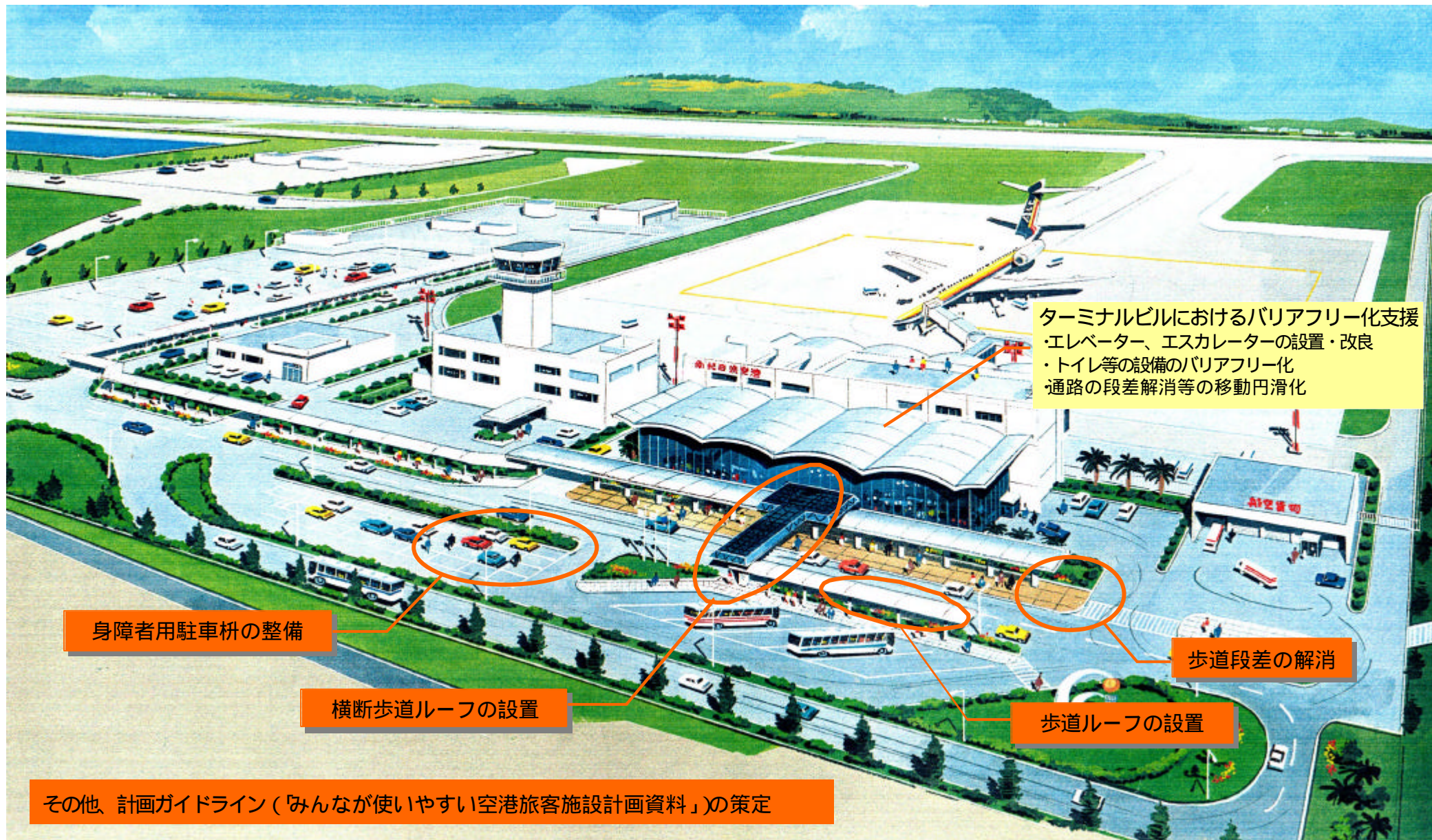


年代別利用者シェアの推移 :国内線



1979年の50~59歳の区分には60歳以上を含む
航空旅客動態調査等より作成

空港におけるバリアフリー整備のイメージ



空港ターミナルのバリアフリー

国土交通省における政策評価 - 業績指標・目標 - (平成13年9月公表)

1日平均利用者数5,000人以上の空港ターミナル(22ターミナル)のうち移動円滑化基準第4条に適合するターミナルの割合

5% (平成12年度) 70% (平成17年度)

移動円滑化基準第4条とは、施設の新設・大規模改良の際の通路、スロープ、エレベーター、エスカレーター等についての基準。第4条の基準を全て満たさなければ適合ターミナルにカウントされない。

具体的状況

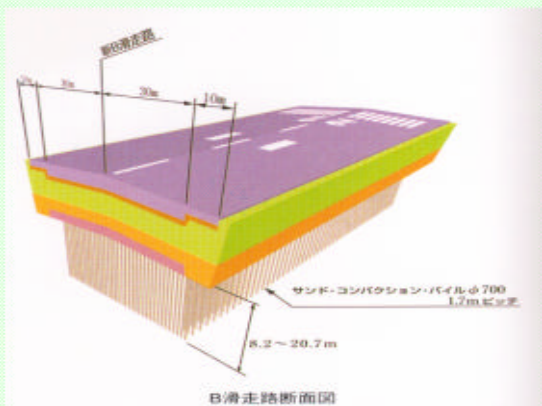
- 1日平均利用者数5,000人以上の空港ターミナルについては、身体障害者用のエレベーター・エスカレーター・スロープの設置率は100%であるものの、比較的早期に整備されたため、平成12年に制定された移動円滑化基準に適合しないものが多い。
- 通路、スロープの基準にはほぼ適合しているが、エレベーターの基準のうち、ドア部分へのガラス窓の設置やかご内・ロビーにおける音声案内等の基準への適合が遅れている。

安全 防災 危機管理機能の向上 (ハード・ソフト両面での対応)

空港施設の耐震性能の向上

1 空港土木施設の対応

羽田空港の一部で、地盤の液状化防止策を実施。



2 空港管理施設の耐震改修等

航空保安施設用庁舎等の耐震改修を、一部施設で実施。



予防保全機能の強化①

空港施設CALSの活用

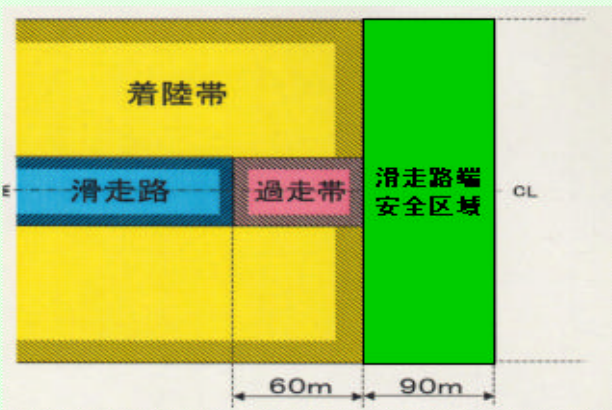
空港ライフサイクル全般の支援に、空港施設CALSを活用。



空港における安全運航の確保

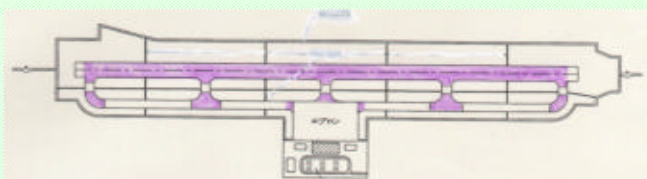
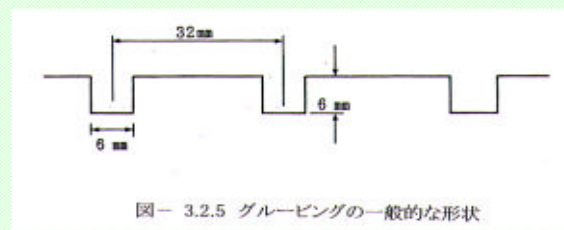
1 滑走路端安全区域の確保

離着陸時の安全性を向上させる、滑走路端安全区域の確保を図る。



2 滑走路、誘導路の一部へのグルーピングの施工

寒冷地空港において、舗装面での氷結防止のため、グルーピングを実施。



予防保全機能の強化②

FWDの導入による舗装劣化診断

FWDを用いた非破壊計測により、舗装体の健全度を評価し、予防保全の強化を図る。



航空保安対策等の取り組み

ハイジャック等防止対策に係る現行制度の概要

(国の経費負担)

国内線及び国際線

ハイジャック検査、受託手荷物検査

- ・検査機器 50%補助
- ・検査業務費 50%負担

航空保安検査の支援に関する経緯

昭和48年度 ハイジャック関係補助制度開始...

(金属探知器、機内持込品検査装置の整備費の1/2補助及び検査業務費の1/2負担の開始)

平成2年度 国際線受託手荷物検査を開始...

(受託手荷物検査装置の整備費の1/2補助及び検査業務費の1/2負担の開始)

平成11年度 全日空ハイジャック事件を踏まえ、ハイジャック検査機器を最新式に更新...

平成12年度 国内線受託手荷物検査の開始...

(受託手荷物検査装置の整備費の1/2補助の開始)

平成13年度 米国同時多発テロ事件を受け、受託手荷物検査機器の追加配備及び爆発物探知機の配備...

平成14年度 国内線受託手荷物検査業務費の1/2負担開始

米国同時多発テロ事件以後の空港における航空保安対策の概要

航空会社等による空港警戒態勢を最も厳しいフェーズE=非常態勢に強化するとともに、空港管理者による空港警備を徹底。

国内主要空港における受託手荷物の全数検査に必要な台数全ての検査機器や新型の爆発物探知機を緊急追加配備

受託手荷物の全数検査化による航空会社の負担増加に対する軽減措置の実施

我が国重要施設である国際拠点空港(成田及び関空)及び羽田空港の保安・警備体制強化のための保安検査場の整備等を行う

成田 保安検査機器及び保安検査場の整備等
7億円(事業費35億円)

関空 保安検査機器及び保安検査場の整備等
2億円(事業費9億円)

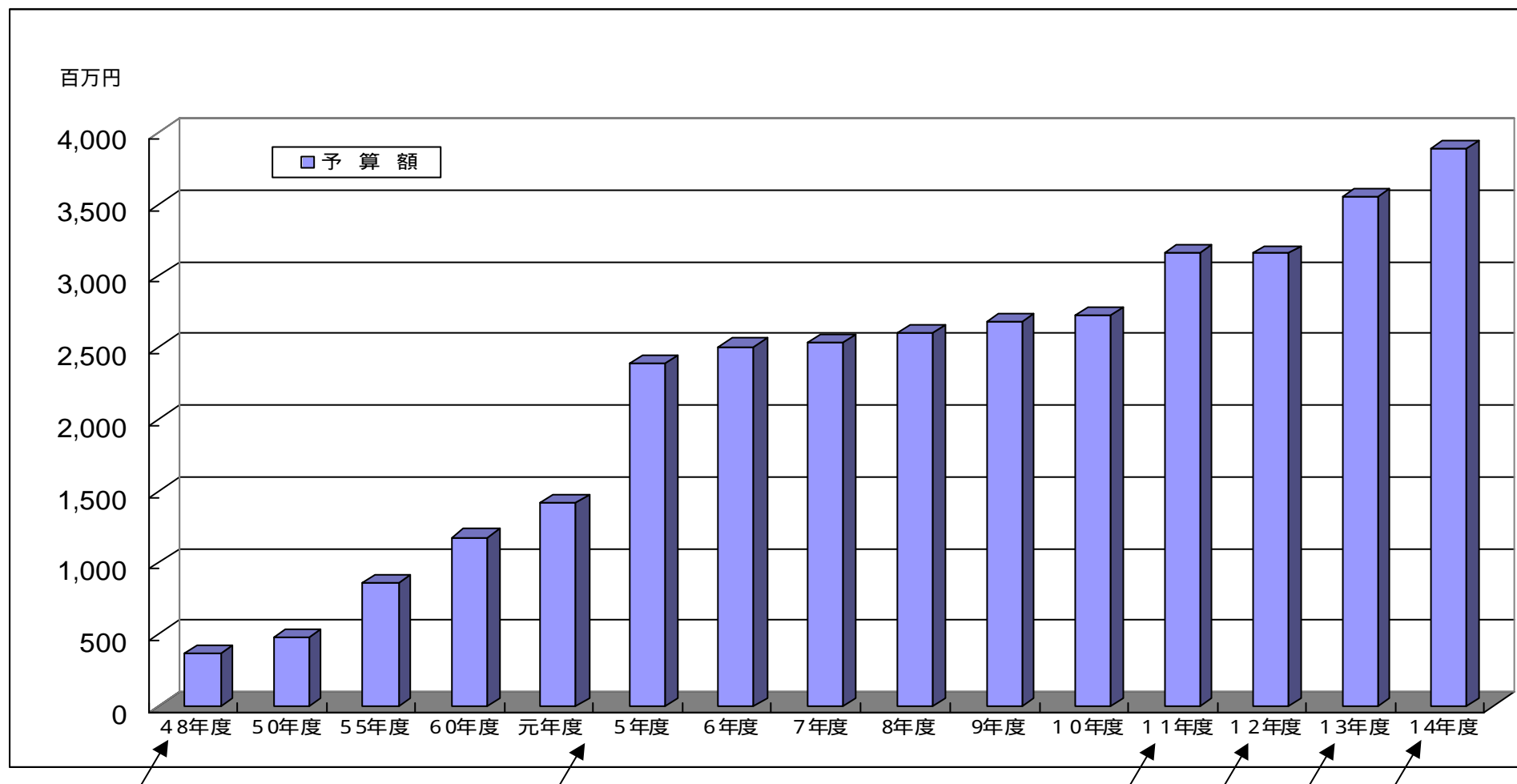
羽田 空港警備システムの強化 1億円

国内線の受託手荷物検査業務費の助成措置を開始し、対前年度24%増の総額39億円を計上(平成14年度予算)

保安検査要員の資質の維持・向上を図るため、特別研修を実施

小型のナイフなど人を殺傷するに足るべき物件の航空機内への持ち込み禁止を法令上措置(従来は、通達により措置)

ハイジャック・テロ対策予算の推移



(単位：千円)

	48年度	50年度	55年度	60年度	元年度	5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度
予 算 額	369,054	480,261	858,888	1,174,767	1,415,306	2,385,545	2,507,223	2,536,812	2,605,018	2,680,271	2,725,540	3,158,972	3,155,342	3,553,083	3,884,875

空港の整備、管理における環境への配慮

整備段階における事例

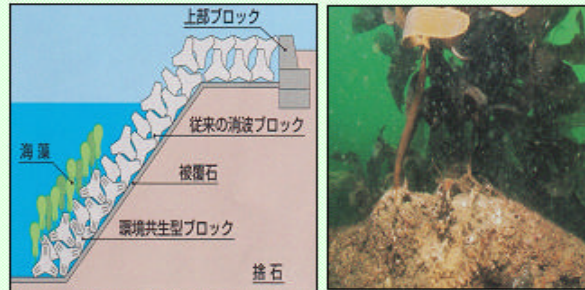
管理段階における事例

整備段階における今後の取り組み

1 関西国際空港の護岸における藻場の造成

1 新東京国際空港におけるコージェネレーションシステムの採用

- ① 環境に優しい工事方法の採用
- ② 工事影響のモニタリング及び必要に応じた改善
- ③ 開発に伴い喪失する環境の代償措置
- ④ 環境物品の調達、工事に伴う発生材の再資源化 等



2期緩傾斜護岸断面 生育するカジメ(1期)

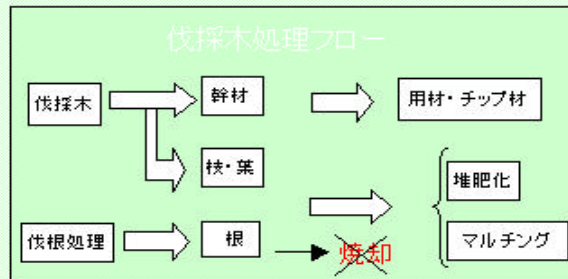
2 能登空港における伐採木の事業内有効活用

2 新東京国際空港における生ゴミのコンポスト化

管理段階における今後の取り組み

空港環境協議会

- ・ 空港管理者、空港ビル会社、航空会社、その他関係事業者等で構成される推進体制の構築
- ・ 実施状況及びその評価の公表
- ・ 必要に応じ空港環境計画の見直し



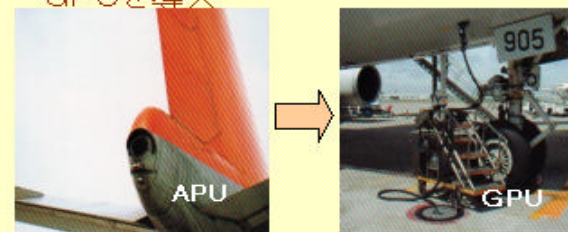
空港環境計画

- ・ 各空港に大気、騒音・振動、省エネルギー、リサイクルといった項目毎の取組目標、実施計画を設定

3 東京国際空港における建設廃材のリサイクル

3 東京国際空港他6空港でGPUを導入

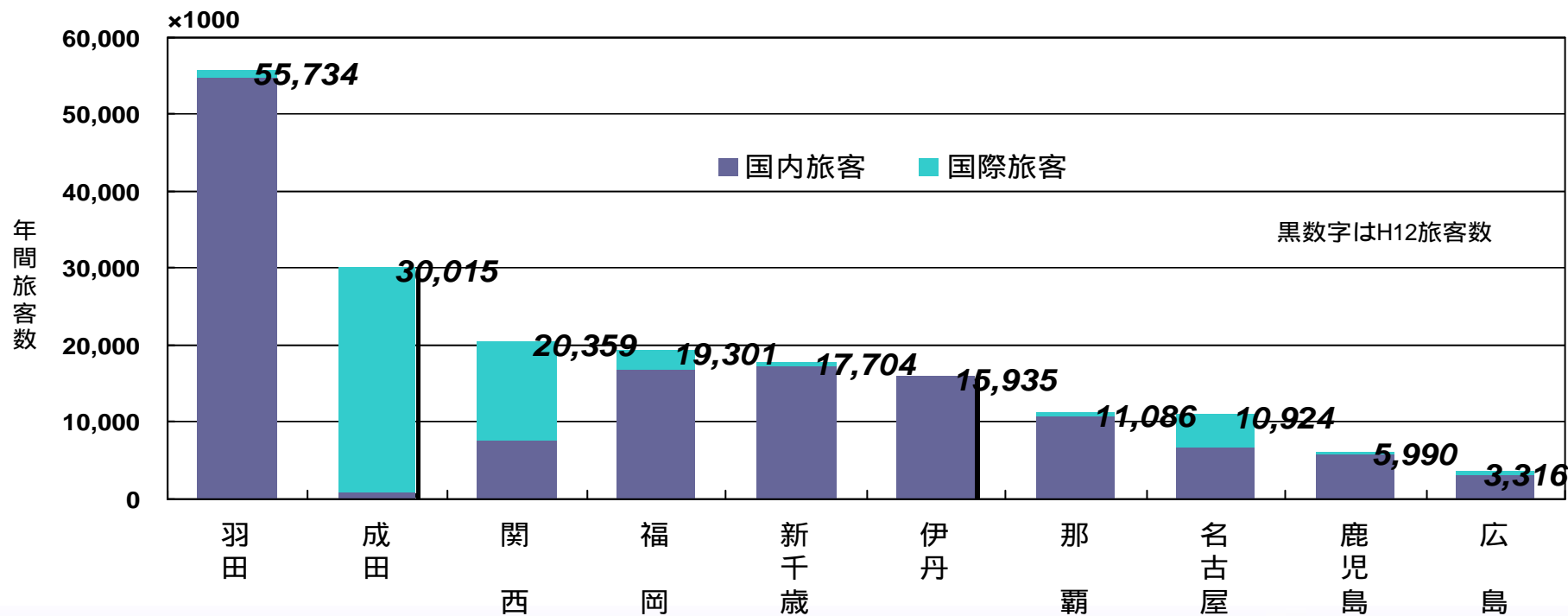
環境に係る研究・技術開発の促進



- ・ 環境に配慮した取り組み事例のデータベース化
- ・ 建設、管理段階での環境に係る研究・技術開発の推進

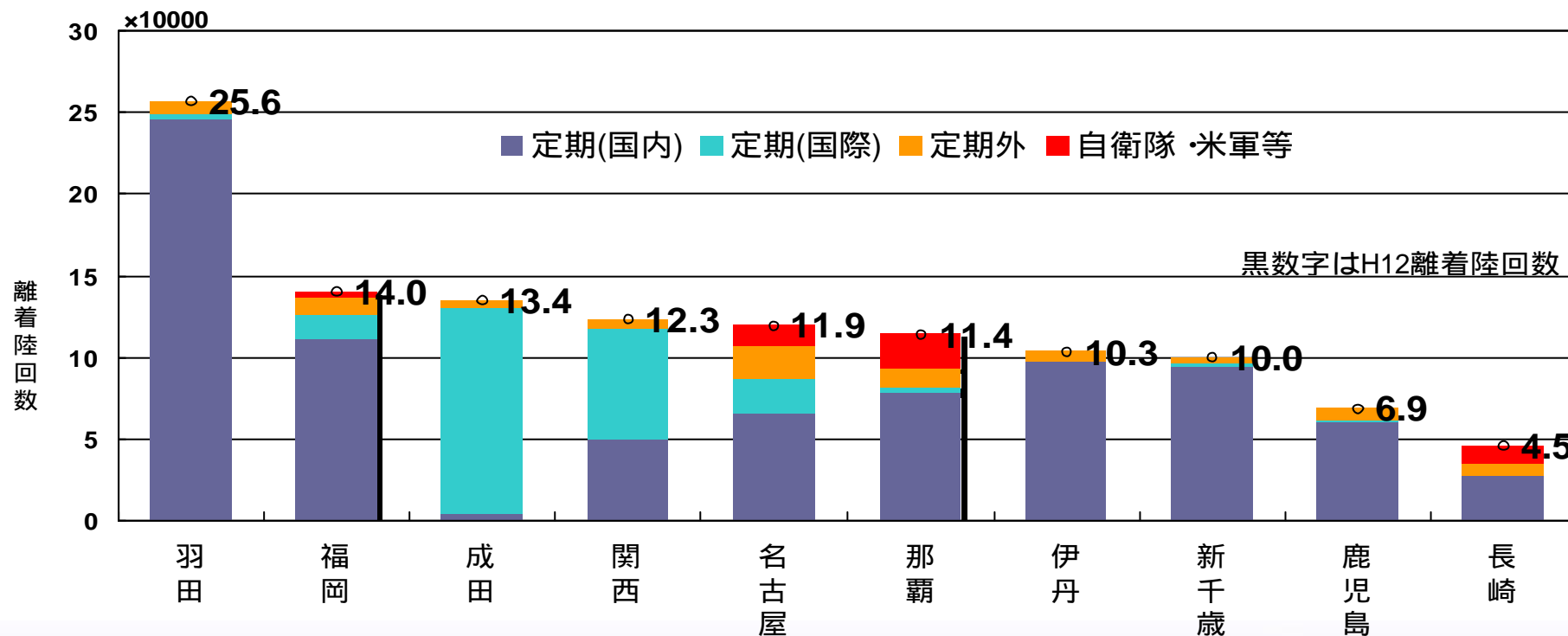
取扱旅客数の多い空港 (上位10空港)

1000万人を超える旅客を扱っているのは大都市圏拠点空港を除けば、福岡、新千歳、那覇、名古屋のみ



離着陸回数の多い空港 (上位10空港)

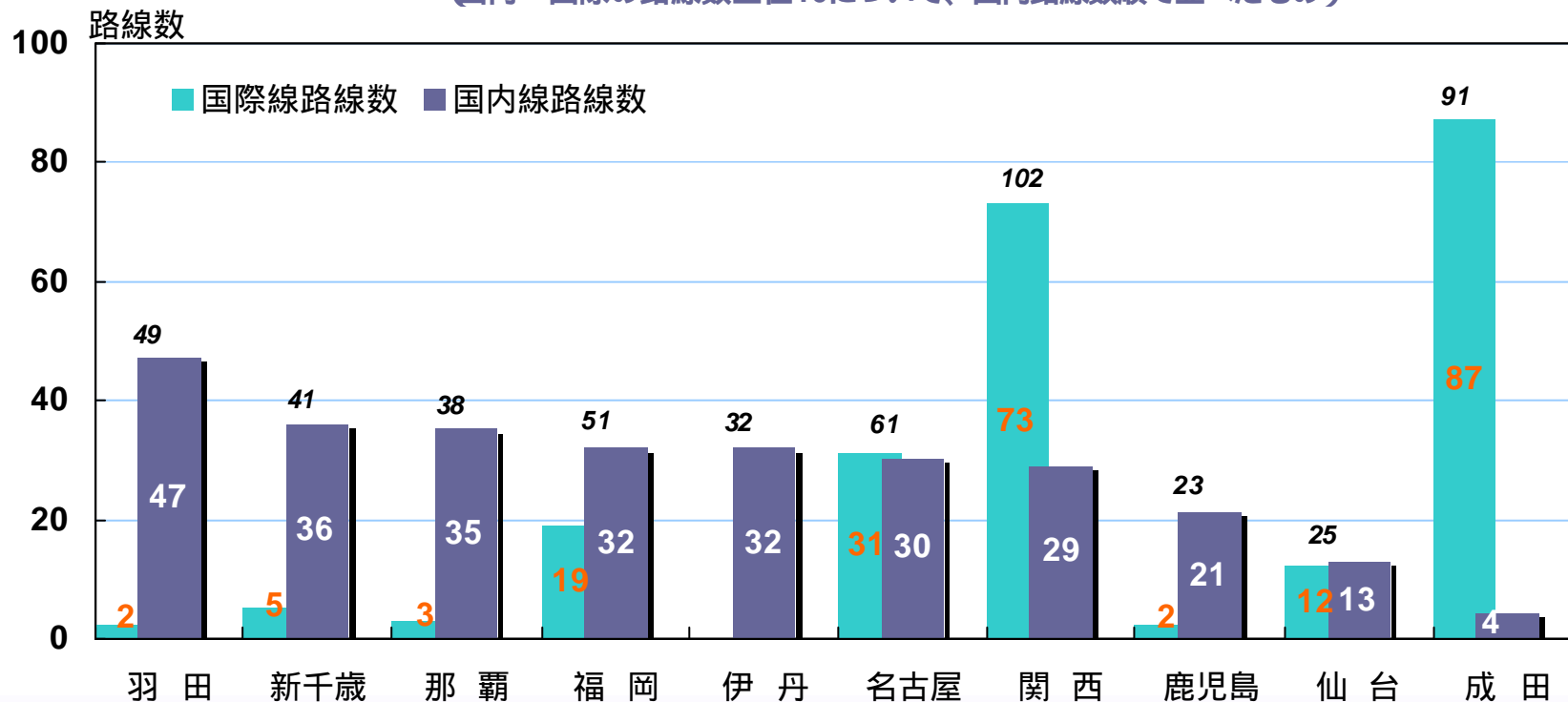
10万回を超える離着陸回数があるのは大都市圏拠点空港を除けば、福岡、名古屋、那覇、新千歳のみ



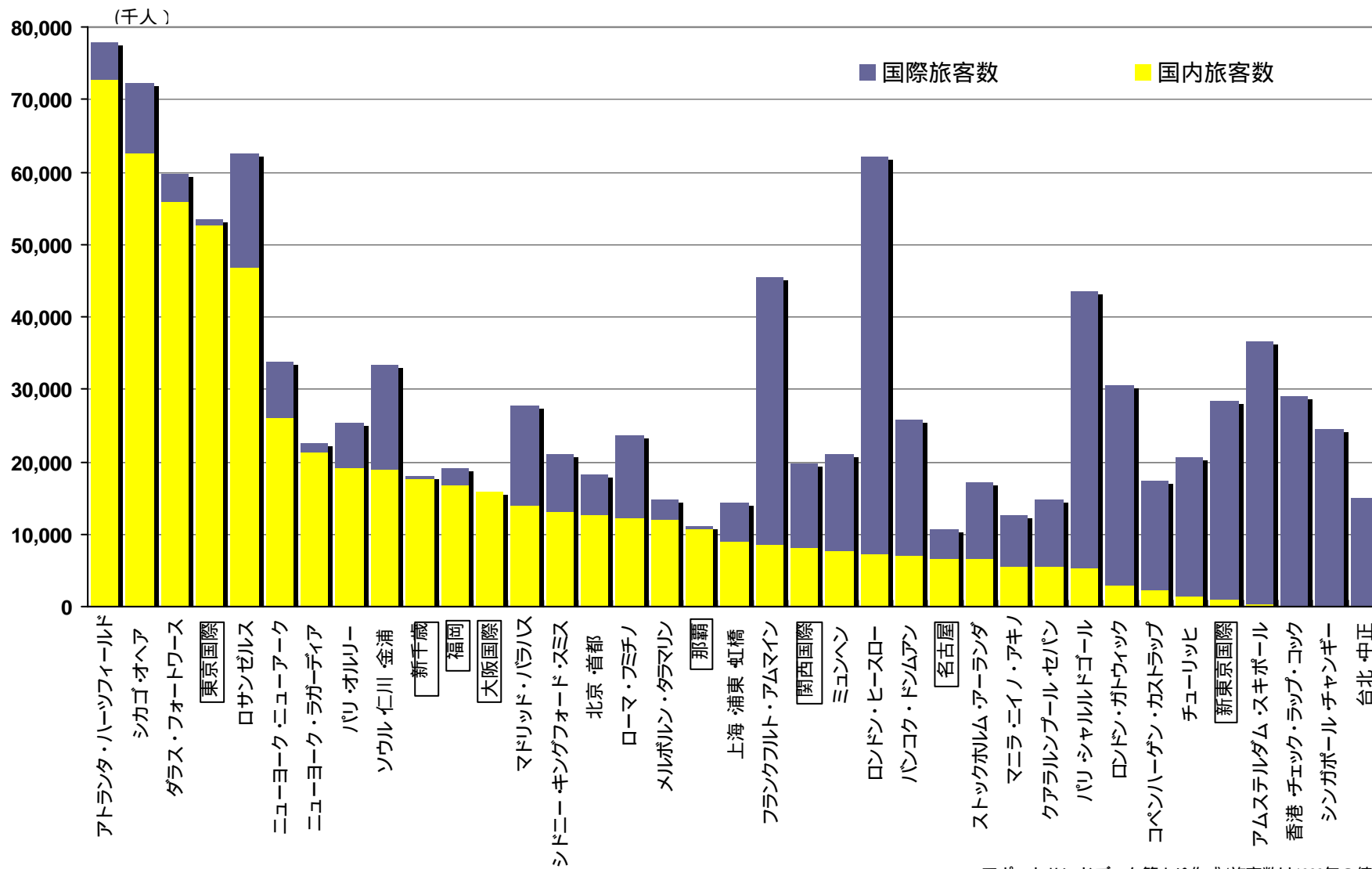
航空路線数の多い空港 (上位10空港)

最も国内航空路線が集中する羽田に次いで、新千歳、那覇、福岡に国内航空路線が集中

(国内 + 国際の路線数上位10について、国内路線数順で並べたもの)



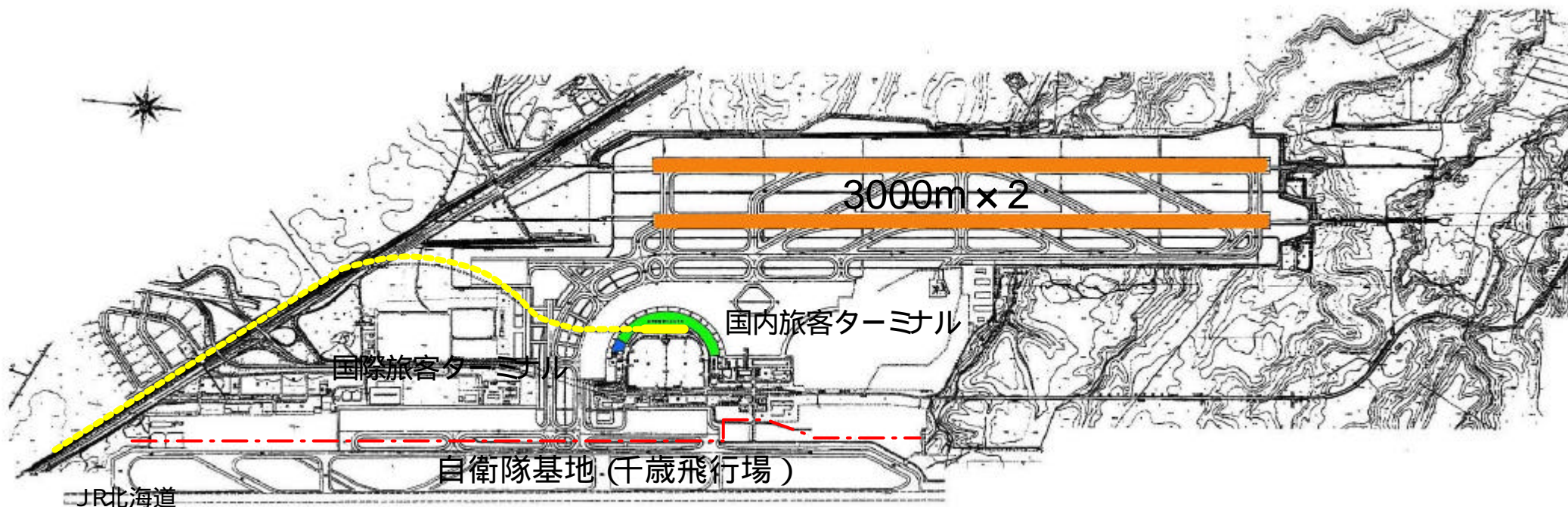
世界の各空港と我が国の拠点空港取扱旅客数



エアポートハンドブック等より作成/旅客数は1999年の値

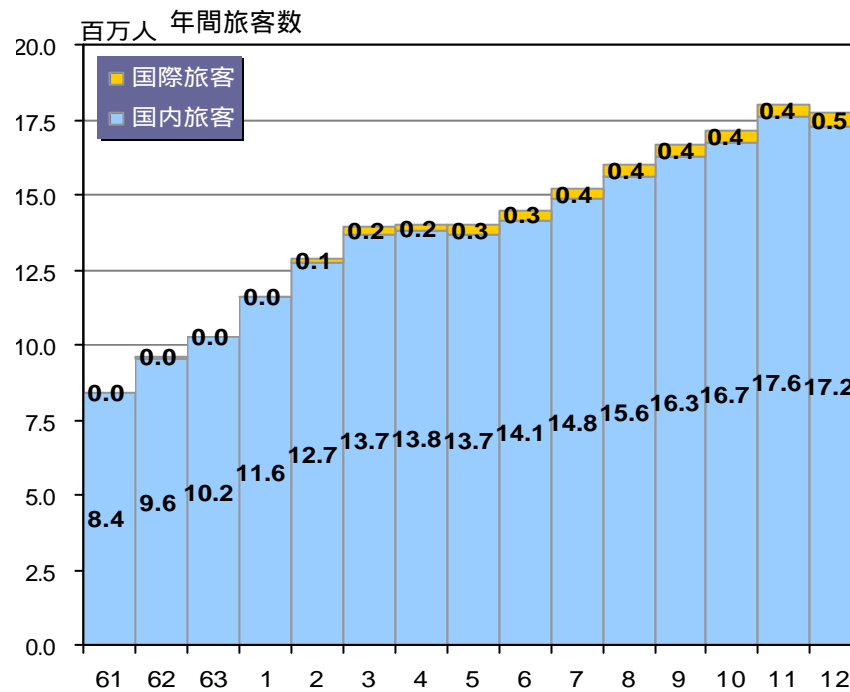
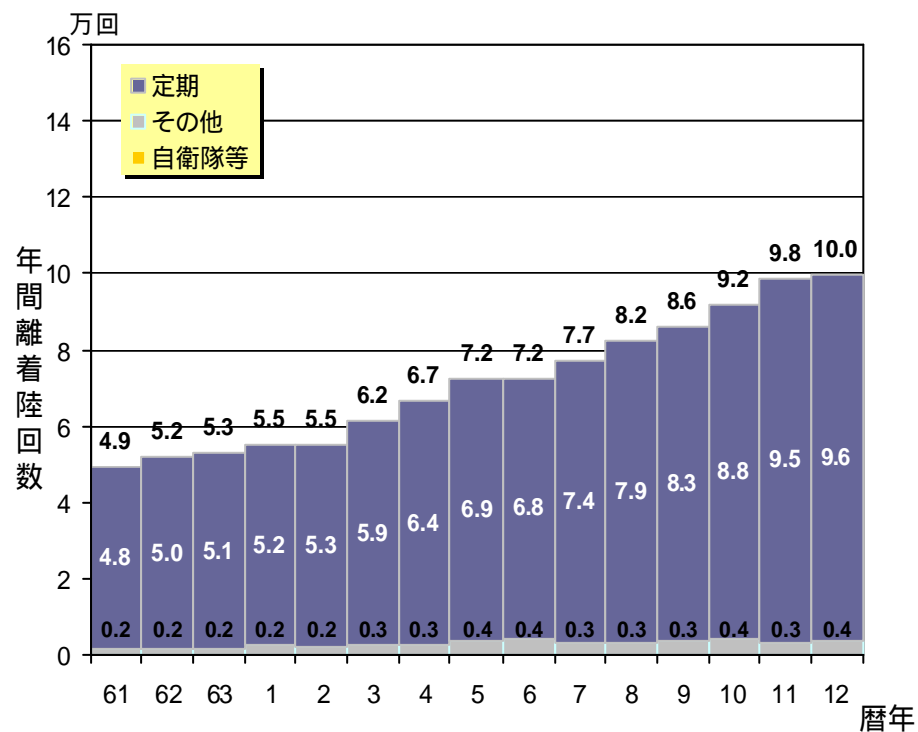
新千歳空港の施設現況

千歳飛行場 (防衛庁管理) に隣接し、3000m × 2本の滑走路を持つ民航専用の空港として整備、昭和63年供用開始
 今後の需要の増大に応じ第二旅客ターミナル等を整備構想
 鉄道がターミナルビル地下へ乗り入れ、札幌駅まで約40分 (快速)



新千歳空港の運用実績

国内線は36路線、一日当たり256便、国際線は5方面、週当たり42便運航
 最大路線は東京路線で900万人/年(国内旅客数の50%以上、日当たり約90便)
 一便当たりの平均旅客数は約180人
 離着陸の殆どが定期便の発着によるもの



便数等は平成13年6月実績、61、62年の年間値は千歳飛行場のもの

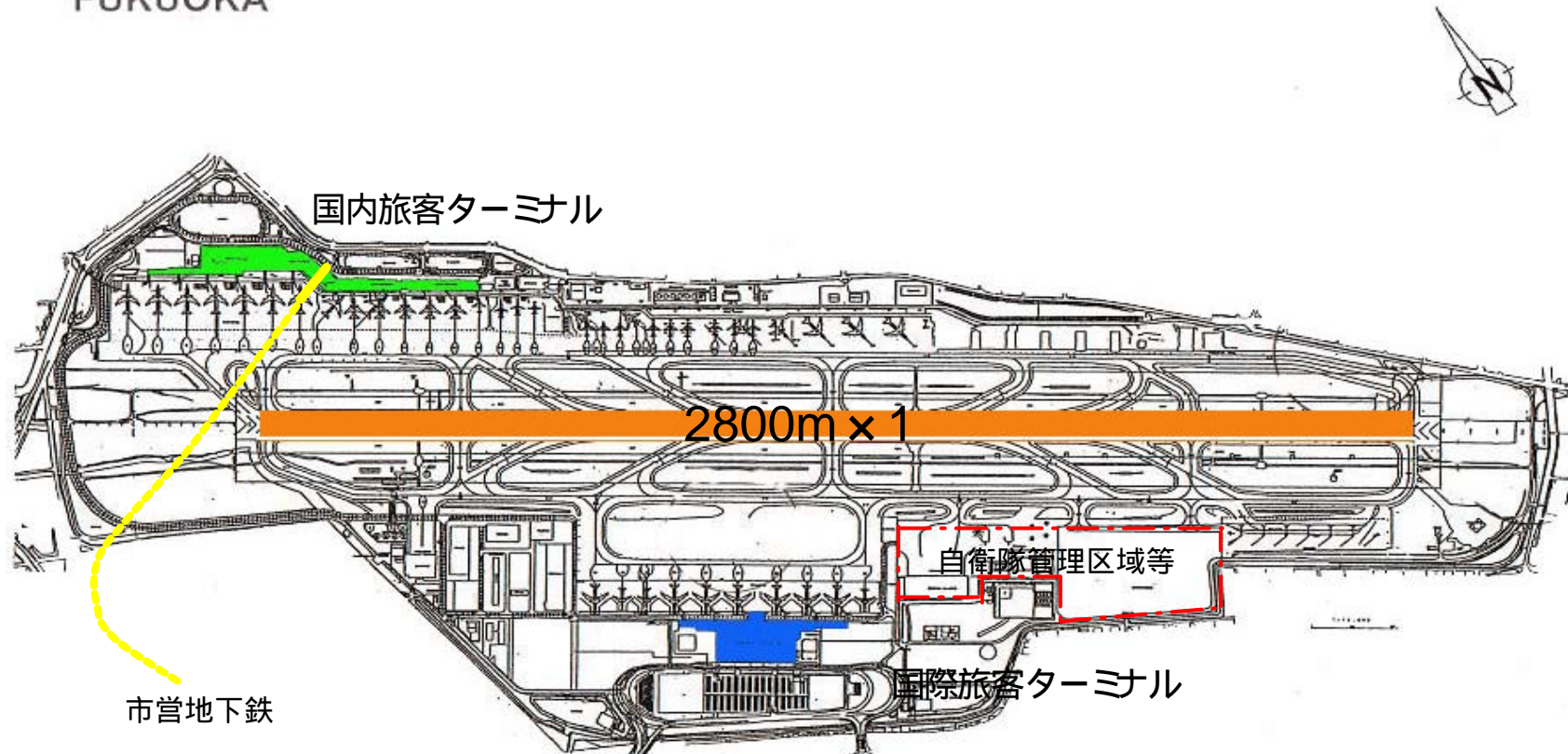
新千歳空港



福岡空港施設現況

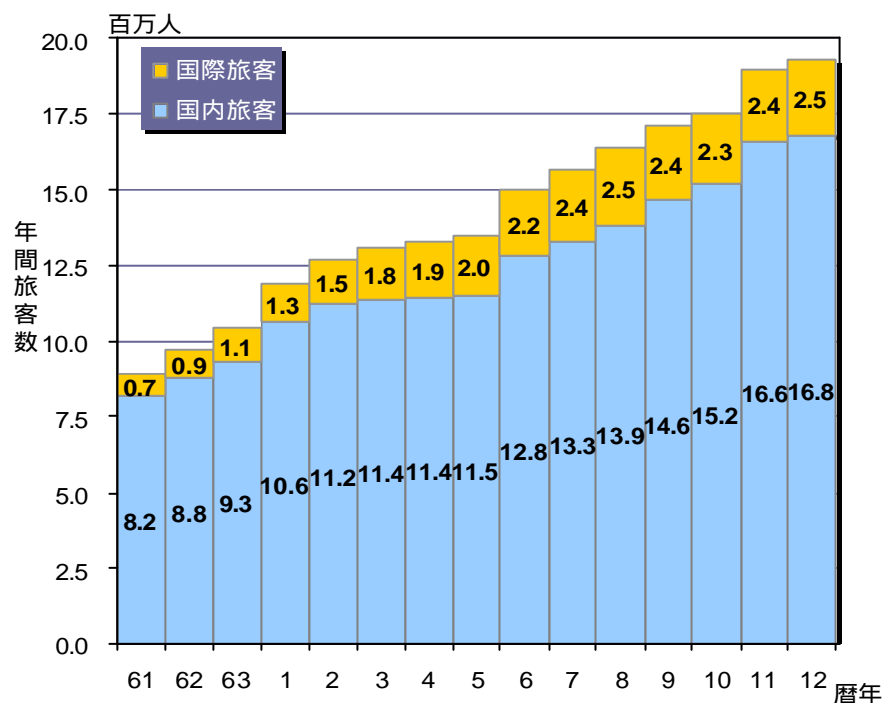
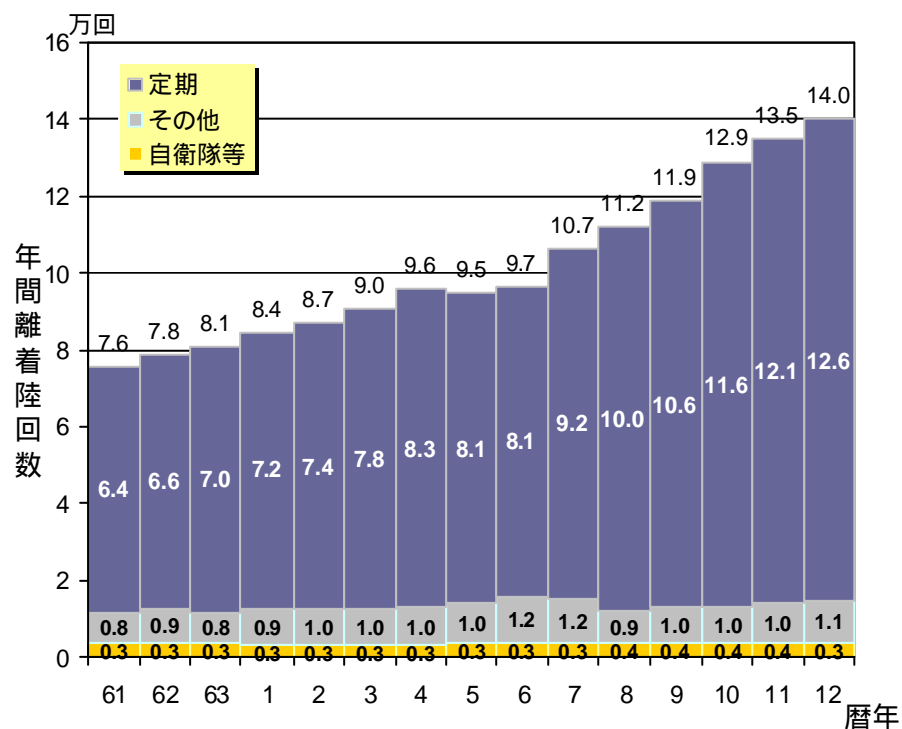
東側旅客ターミナルの狭隘化に伴い、国際旅客ターミナルを西側に移転
 国内旅客ターミナルが東側、国際旅客ターミナルが西側にそれぞれ配置されている
 都心に近接し利便性が極めて高い一方、周辺は市街化、空港の拡張は困難な状況
 地下鉄が国内旅客ターミナル地下へ乗り入れ、博多駅まで約5分ときわめて便利

FUKUOKA



福岡空港の運用実績

国内線は35路線、一日当たり324便、国際線は18方面、週当たり234便運航
 最大路線は東京路線で800万人/年(国内旅客数の50%程度、日当たり約80便)
 一便当たりの平均旅客数は約150人
 近年の定期便の離着陸回数が増加は著しい、定期外の離着陸回数はほぼ一定



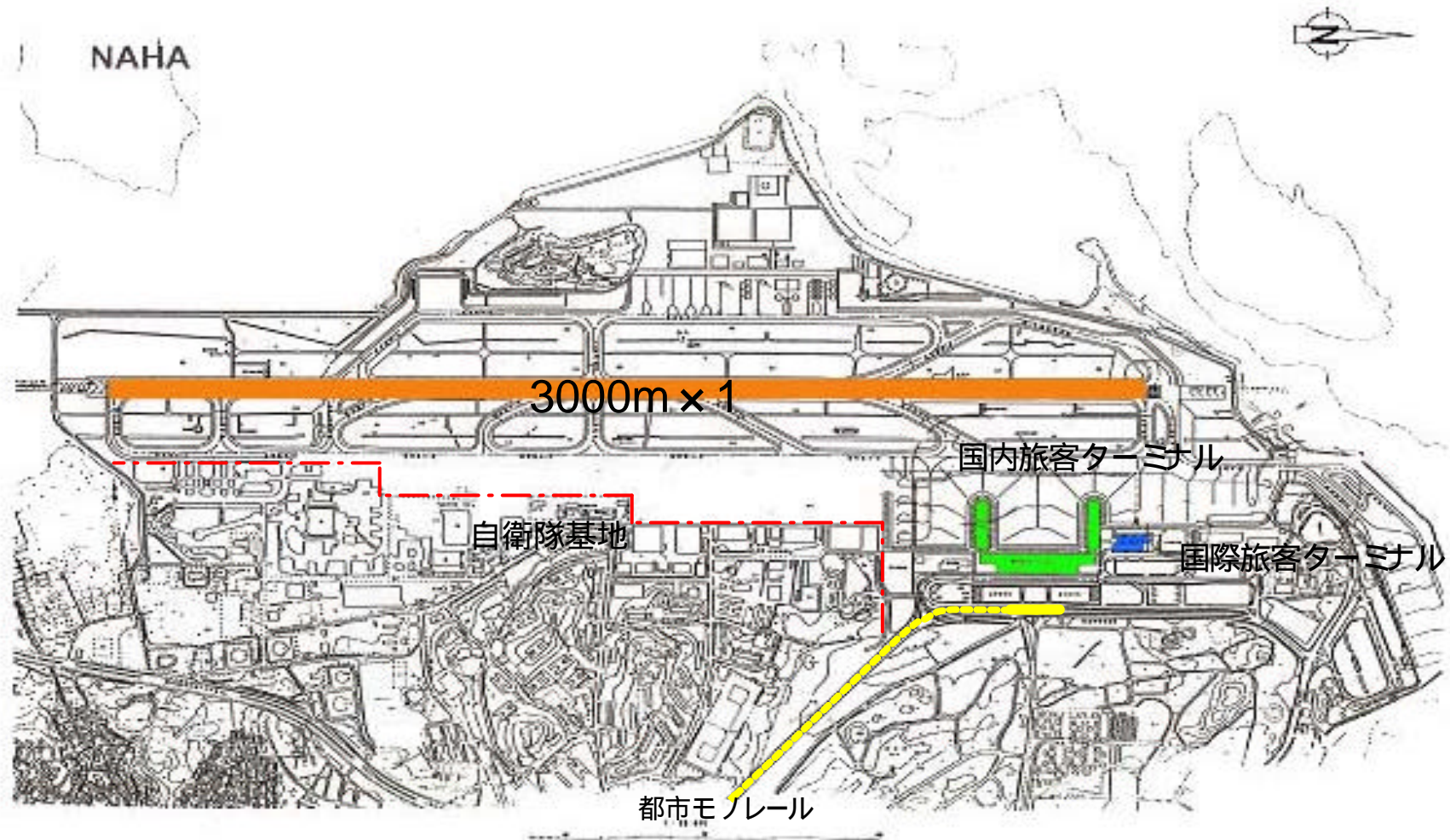
便数等は平成13年6月実績

福岡空港



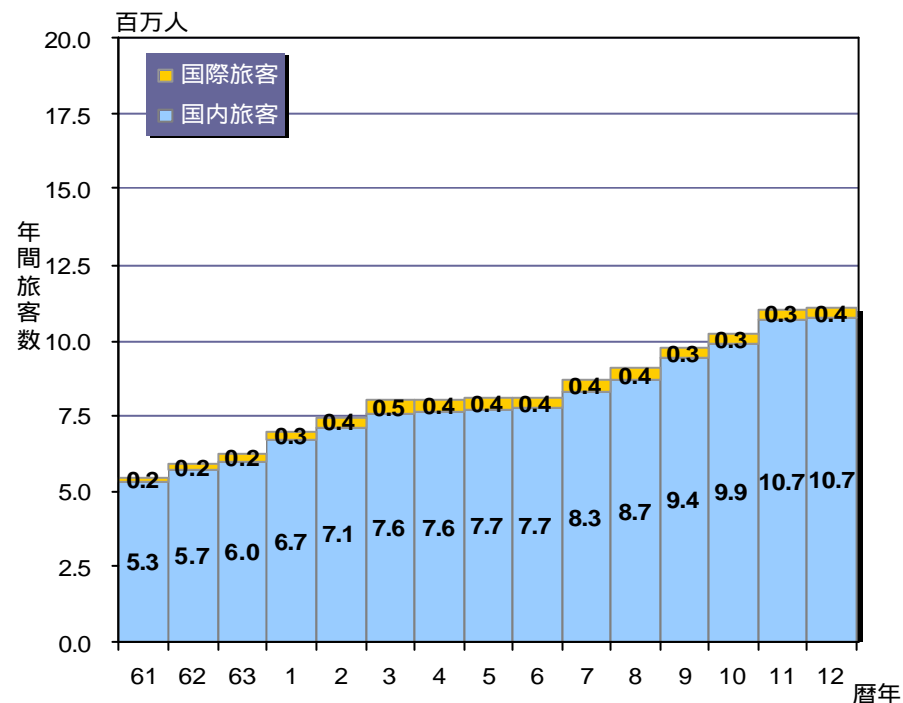
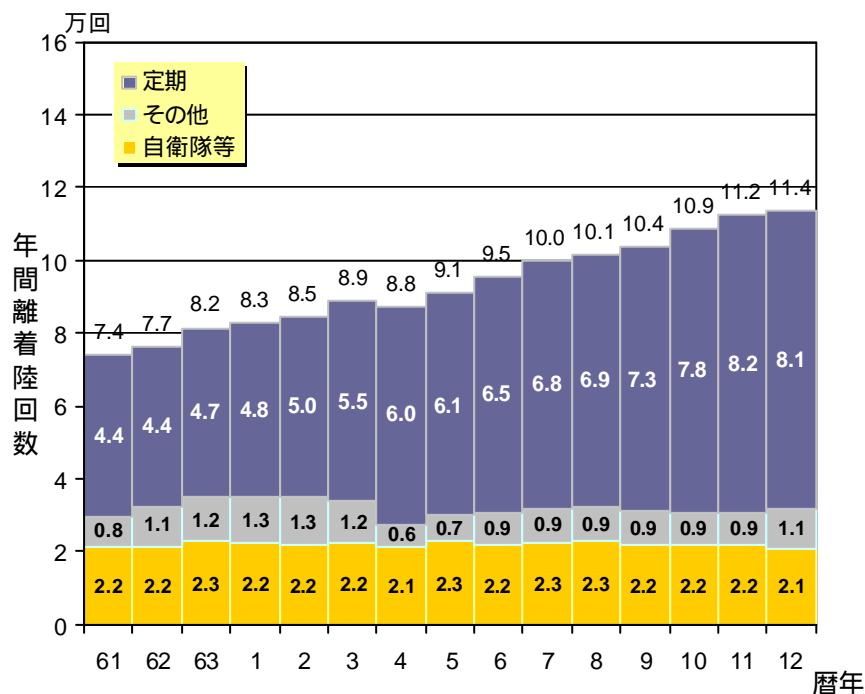
那覇空港の施設現況

旅客ターミナルは陸側北端に位置、一部の施設が海側に設置されている
 陸側の大半は自衛隊の施設が展開
 モノレールが平成15年度供用開始予定、空港～首里間を約30分で連絡



那覇空港の運用実績

国内線は29路線、一日当たり218便、国際線は4方面、週当たり54便運航
 最大路線は東京路線で375万人/年(国内旅客数の約35%、一日当たり20便)
 一便当たりの平均旅客数は約140人
 自衛隊等の発着は民航の空港で最も多い、自衛隊を含む定期外の発着は、ほぼ一定回数で推移

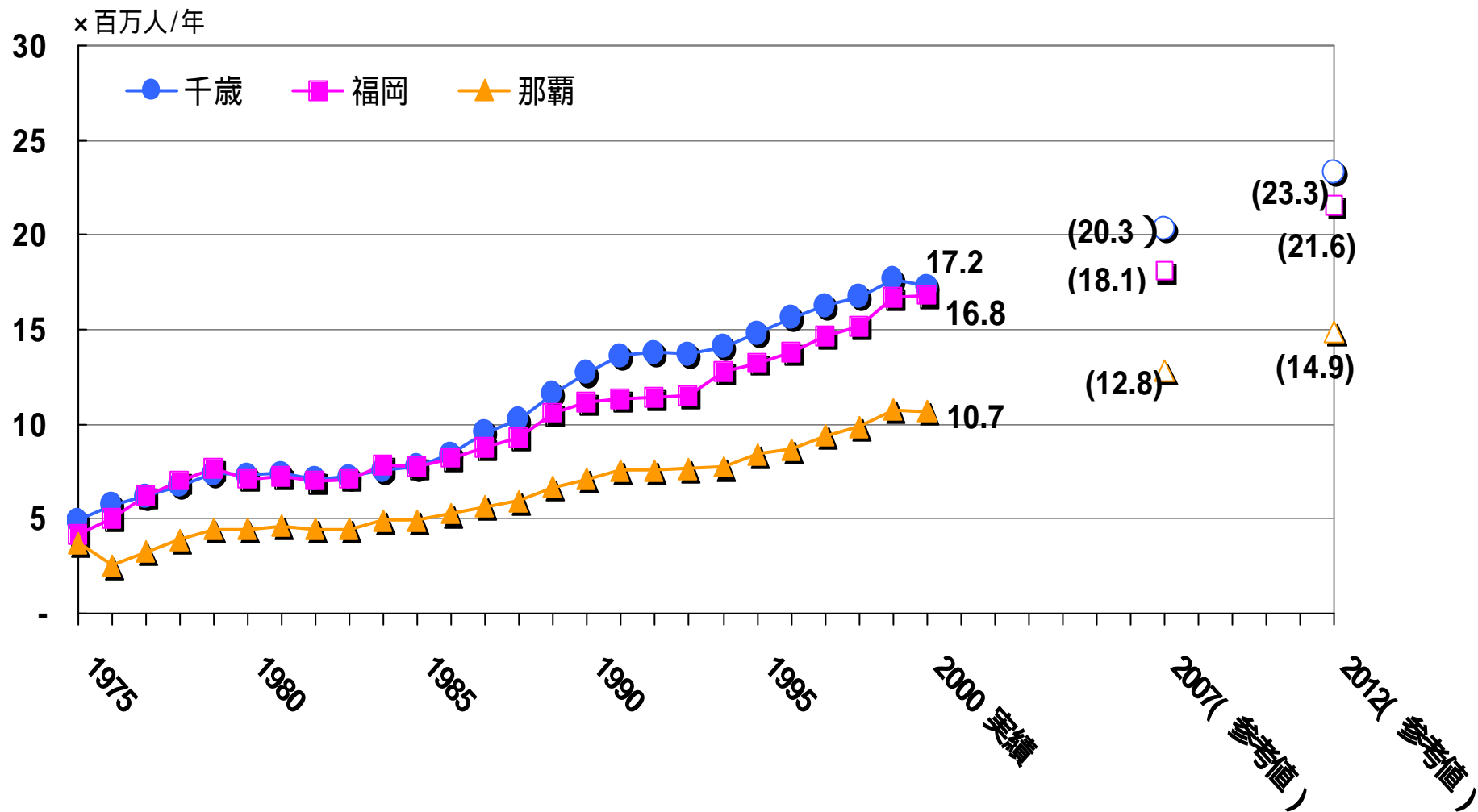


便数等は平成13年6月実績

那霸空港



主要地域拠点空港における国内旅客数の実績と見通し



主要地域拠点空港の今後の課題

空港能力の見極め

将来的に取扱実績と能力の逼迫していくと考えられる空港について、利用者の利便性や空港の運用効率等を考慮しつつ空港の能力を見極める

需要見通しと空港能力限界の関係把握

詳細な将来の需要予測を行い、空港能力の限界との関係を明確にする

空港能力向上のための施策

ILSの増設や誘導路の改良あるいは旅客ターミナルビルの増強など既存施設の拡充による能力向上を検討

近隣空港との連携等による対応策について検討

抜本的な空港能力の向上策について検討

国土交通省における公共事業改革への取組 (抜粋)

(平成13年6月21日)

今後の地方空港の新設は、離島を除き抑制

国際拠点空港等大都市圏拠点空港の重点的整備

ソフト、ストック、質の重視

公共事業の早い段階からの住民参加

政策評価の導入による客観性と透明性の確保

新規採択の抑制・厳選、事業中箇所への集中投資による早期供用化

離島人口と空港の有無・アクセス

地域	島名	人口(人)	空港有無	アクセス	面積(km ²)	備考
[北海道]	利尻島	7,704			182.1	利尻島? 礼文島間 約40分
	奥尻島	4,036			142.7	
	礼文島	3,744			81.0	利尻島? 礼文島間 約40分
[東京]	大島	9,470			91.1	
	八丈島	9,340			69.5	
	三宅島	3,775			55.4	
	新島	3,158			23.2	
	父島				23.8	小笠原村(人口は他島含む):村総面積104.4km ²
	硫黄島	2,409	×		23.16	
	神津島	2,247			20.21	
御蔵島	267			18.5		
[島根]	中ノ島	3,953	×		32.3	隠岐諸島 島後間30分 本土間(島後経由)70分
	西ノ島	2,709	×		55.8	隠岐諸島 島後間フェリー-30分 本土(加賀・七瀬)間60分
	知夫里島	751	×		13.0	隠岐諸島 島後間フェリー-50分(1カ所経由の場合) 本土間(加賀・七瀬)フェリー-60分
[長崎]	奈留島	4,217	×		23.7	奈留-福江間フェリー :30~45分710円
	宇久島	4,070	×		24.9	小値賀島間15? 25分、1日4便
	小値賀島	3,858			12.2	
	鷹山島	2,907	×		16.1	本土間フェリー-10分~
	的山大島	1,800	×		15.2	平戸棧橋間フェリー-35分
[鹿児島]	久賀島	715	×		37.4	福江間フェリー-20分
	喜界島	9,187			56.9	
	与論島	6,187			20.5	
	上甕島	3,534	×		44.1	本土間フェリー-55分
	下甕島	2,845	×		66.1	本土間フェリー-75分
	黒硫黄島(鬼界ヶ島)	453			15.37	三島村 硫黄島 :非公共飛行場
	竹島				11.65	
				4.2		
[鹿児島]	中ノ島	690			34.47	十島村 諏訪之瀬島 :非公共飛行場
	諏訪之瀬島				27.66	
	石当島				13.33	
	悪横平島				7.49	
	小宝島				2.76	
	口永良部島	160	×		2.08	屋久島-口永良部島間フェリー-100分
	久米島	9,527			1	
	伊良部島	7,278			35.8	
	下地島	5,365			58.9	下地島 :下地島空港
	伊江島	1,978			29.05	連天港(那覇)から船75分(1日1往復) 伊是名-那覇空港40分伊江島経由(場外離着陸場)
	伊是名島	1,860	×		9.54	石垣間フェリー-40分
	西表島	1,752			22.7	
	与那国島	1,567	×		289.3	連天港(那覇)から船105分(1日1往復) 伊平屋島-伊是名島間3.8km
伊平屋島	1,412			28.8		
南大東島	1,411			20.6		
多良間島	1,036			30.6	慶良間諸島 外地島 :慶良間空港 人口 :座間味島・阿嘉・慶留間・外地島 1036人	
座間味島				19.7	座間味島-阿嘉島間フェリー-15分 座間味-那覇間(阿嘉島経由)120分	
阿嘉島				6.66	渡嘉敷島-座間味 阿嘉島間15分(旅館等による不定期船)	
慶留間島				3.82	阿嘉島・慶留間・外地島間は橋で接続	
外地島				1.15		
粟国島	856			7.6		
渡嘉敷島	693	×		15.3	慶良間諸島 那覇間フェリー-35分	
北照間島	569			12.8		
北大東島	536			11.9		
黒島	207	×		10.0	石垣間フェリー-30分	

空港の有無等 :公共用飛行場 非公共用飛行場 × 空港なし

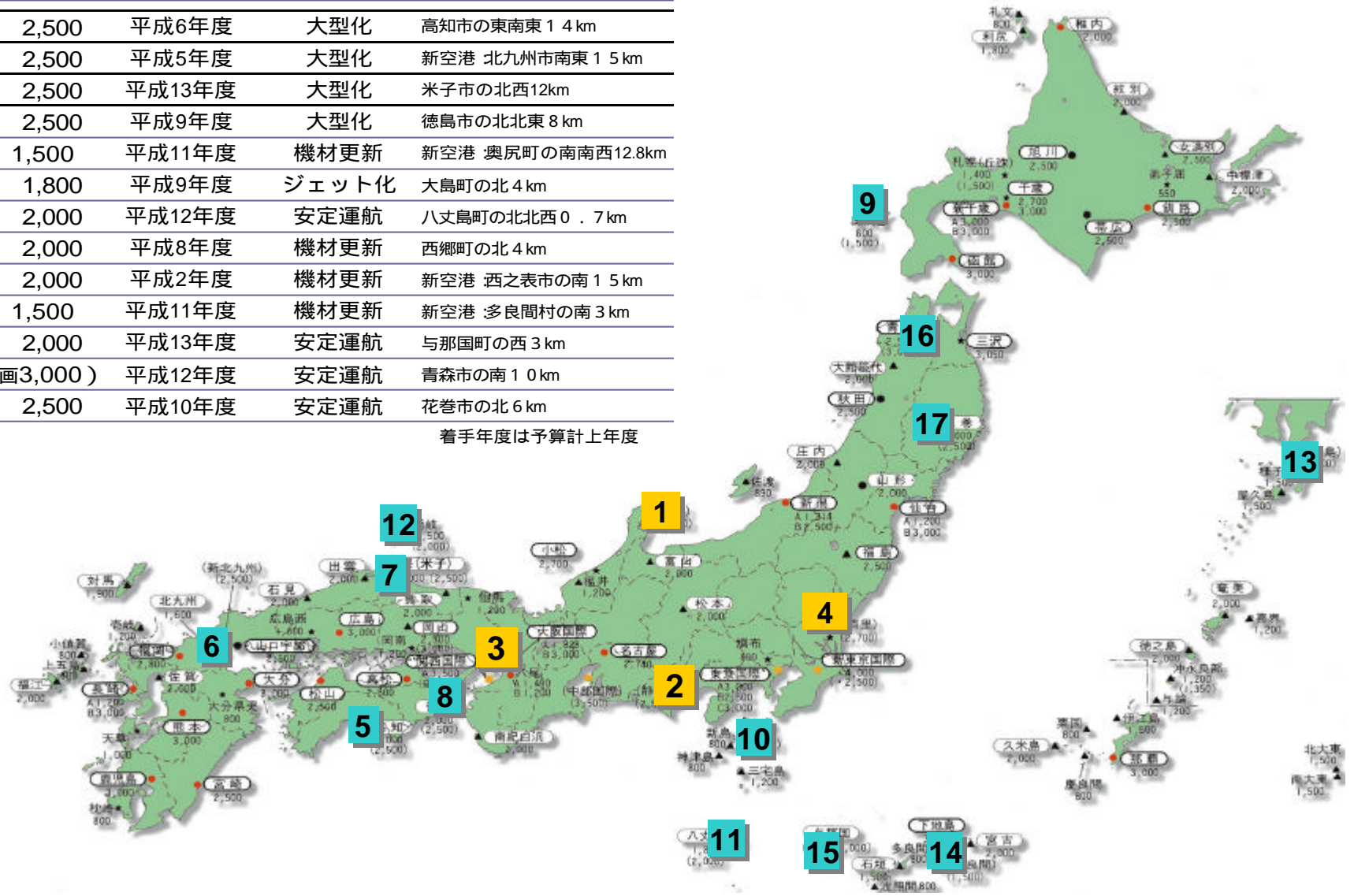
:本土までフェリーで60分未満
 :空港のある島までフェリーで60分未満
 :空港のある島までフェリーで60分以上
 :近辺に空港がなく、本土まで60分

出典 2000年度住民基本台帳等によ

滑走路新設・延長事業中の空港

空港名	整備計画	事業着手年度	整備目的	主要都市からの距離
1 能登	2,000 (新設)	平成10年度	新設	輪島市の南南東1.8 km
2 静岡	2,500 (新設)	平成6年度	新設	静岡市の南西2.9 km
3 神戸	2,500 (新設)	平成7年度	新設	神戸市の南6 km
4 百里	2,700 (新設)	平成12年度	新設	水戸市の南2.0 km
5 高知	2,000 2,500	平成6年度	大型化	高知市の東南東1.4 km
6 新北九州	1,600 2,500	平成5年度	大型化	新空港 北九州市南東1.5 km
7 美保	2,000 2,500	平成13年度	大型化	米子市の北西12 km
8 徳島	2,000 2,500	平成9年度	大型化	徳島市の北北東8 km
9 奥尻	800 1,500	平成11年度	機材更新	新空港 奥尻町の南南西12.8 km
10 大島	1,200 1,800	平成9年度	ジェット化	大島町の北4 km
11 八丈島	1,800 2,000	平成12年度	安定運航	八丈島町の北北西0.7 km
12 隠岐	1,500 2,000	平成8年度	機材更新	西郷町の北4 km
13 新種子島	1,500 2,000	平成2年度	機材更新	新空港 西之表市の南1.5 km
14 新多良間	800 1,500	平成11年度	機材更新	新空港 多良間村の南3 km
15 与那国	1,500 2,000	平成13年度	安定運航	与那国町の西3 km
16 青森	(全体計画3,000)	平成12年度	安定運航	青森市の南1.0 km
17 花巻	2,000 2,500	平成10年度	安定運航	花巻市の北6 km

着手年度は予算計上年度



空港整備事業費における国の負担率及び補助率等一覧表

空港の機能、役割に応じて空港を類型化し、整備、管理についての役割を明確化

空港の種類	設置・管理者	負担・補助等の別	施設	新設又は改良					地方空港整備
				一般	北海道	離島	奄美	沖縄	
第一種空港 (空港整備法)	国土交通大臣	負担	基本施設	100 (%)	—	—	—	—	—
		〃	附帯施設	100	—	—	—	—	—
第二種空港 (空港整備法)	国土交通大臣	負担	基本施設	2/3 (1/3)	85 (15)	80(20)	—	95(5)	—
		〃	附帯施設	100	100	100	—	100	—
	(設置) 国土交通大臣 (管理) 地方公共団体	負担 補助	基本施設	55(45)	2/3 (1/3)	80(20)	—	90(10)	— 40 以内 (60 以上)
		補助	附帯施設	55 以内 (45 以上)	2/3 以内 (1/3 以上)	80(20)	—	90(10)	0
第三種空港 (空港整備法)	地方公共団体	負担	基本施設	50 (50)	60(40)	80(20)	80(20)	90(10)	— 40 以内 (60 以上)
		補助	附帯施設	50 以内 (50 以上)	60 以内 (40 以上)	80(20)	80(20)	90(10)	0
自衛隊との 共用飛行場 (空港整備法)	防衛庁長官	負担	基本施設	2/3 (1/3)	85(15)	—	—	—	—
			附帯施設	100	100	—	—	—	—
コミュニティー空港 (びゅうアール・ジャパン 空港を含む)	地方公共団体	無利子貸付 (償還時 同額補助)		40 (60)					
ヘリポート	地方公共団体	無利子貸付 (償還時 同額補助)		30 (70)					

備 考	①基本施設とは、滑走路、着陸帯、誘導路及びエプロンをいう。 ②附帯施設とは、排水施設、照明施設、護岸、道路、自動車駐車場、橋及び政令で定める空港用地をいう。 ③一般、北海道及び災害復旧については、空港整備法及び同法施行令による。 ④離島の特例及び奄美群島、沖縄の特例は特別法による。 ⑤第一種空港のうち、新東京国際空港、関西国際空港及び中部国際空港は国以外の者が設置管理者である。 ⑥カッコ内は地方公共団体の負担割合
-----	---

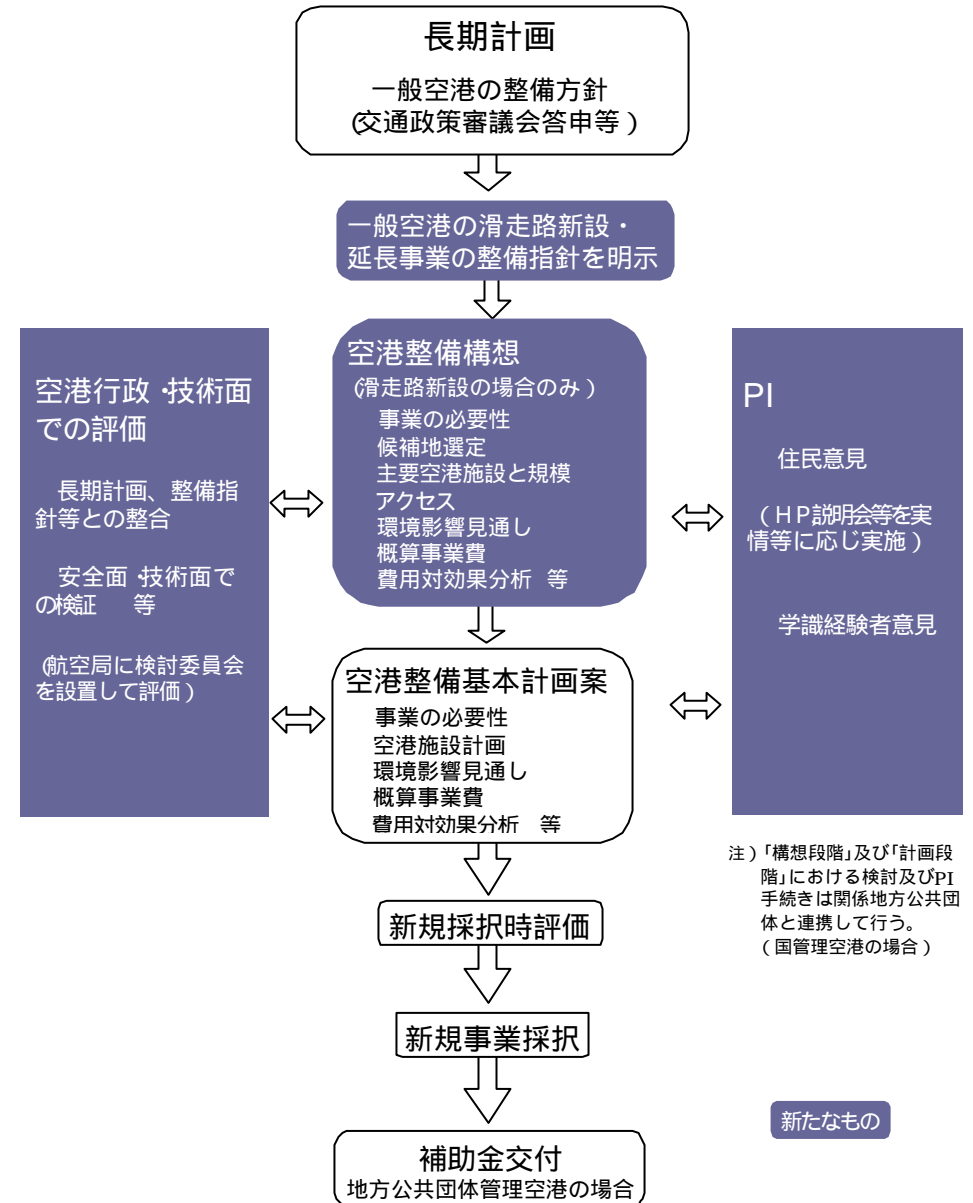
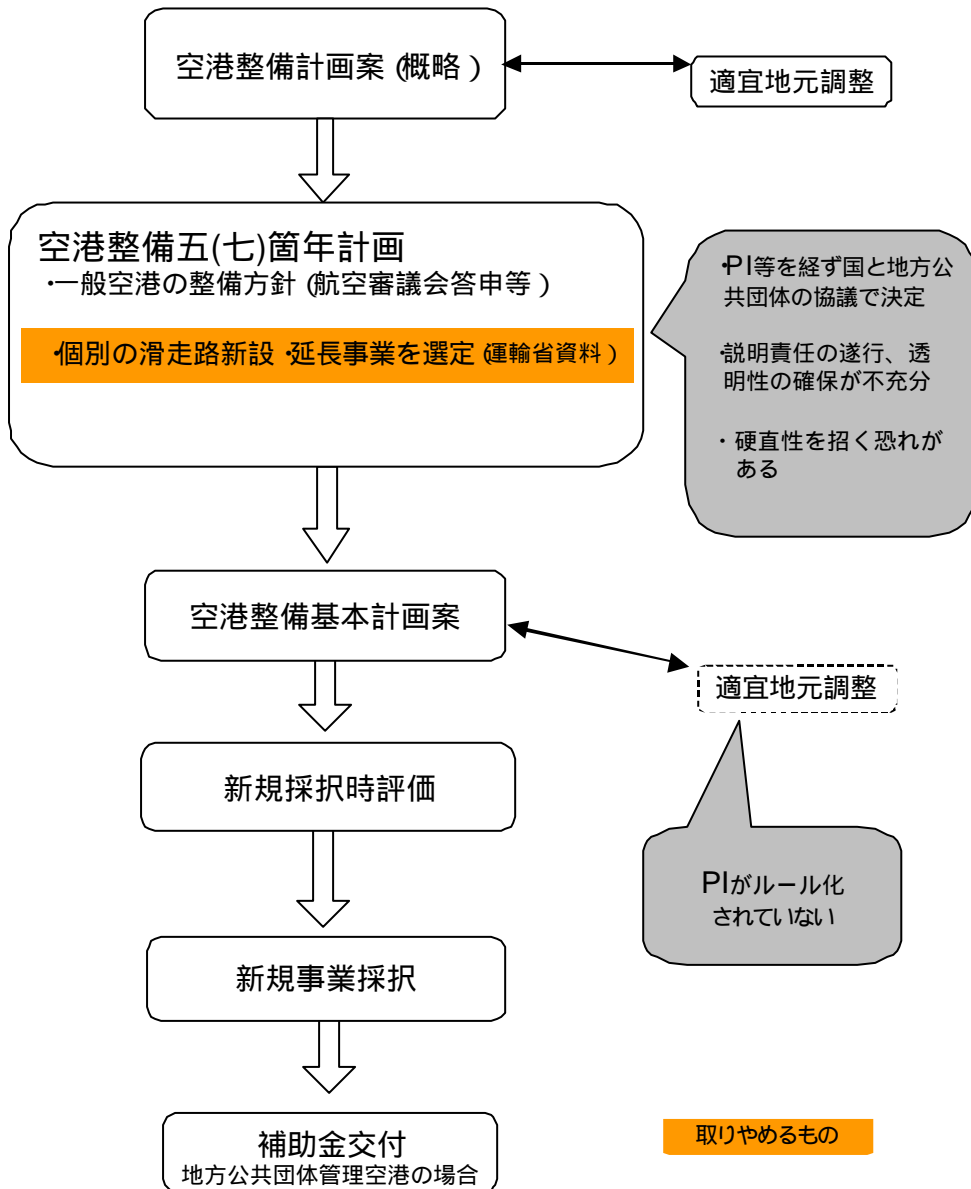
(注) 1. コミュニティー空港及びヘリポートの整備については、平成4年度から無利子貸付によらず、直接補助金を交付している。
 2. 上記のほか、地方公共団体が整備する空港内外連絡通路に対する補助(補助率1/3)がある。

一般空港の滑走路新設・延長事業の新規採択までの流れ

現 行



一つのイメージ



空港整備五箇年計画について

〔平成3年11月29日〕
〔 閣 議 決 定 〕

空港整備五箇年計画を次のとおり定める。

1. 空港整備事業の実施の目標

国際及び国内の航空輸送に対する国民の要請にこたえて、空港周辺における環境の保全及び航空交通の安全の確保を図りつつ、空港の整備を計画的に推進するため、平成3年度以降五箇年間に於ける空港整備に関する投資の規模を総額3兆1,900億円（調整費1,700億円を含む。）とする。

なお、この計画は、今後の社会・経済の動向、財政事情等を勘案しつつ、弾力的にその実施を図るものとする。

この計画における事業別の実施の目標は、次のとおりとする。

(1) 空港の整備

(ア) 航空による国際交流の増大と国内航空ネットワークの充実に對する国民の緊急の要請にこたえるため、新東京国際空港の二期施設及び東京国際空港の沖合展開の完成並びに関西国際空港の開港を最優先課題として推進する。また、関西国際空港の全体構想について、その推進を図るため、調査検討を進めるとともに、事業の健全な経営と円滑な実施を図るための措置に関し関係者間で具体的方策を確立する。

(イ) 航空輸送需要の増大に伴う就航機材の大型化等に対応するとともに、国際及び国内の航空ネットワークの充実に資するため、一般空港等について滑走路の延長、新設等所要の整備を図る。

(2) 空港周辺環境対策事業の推進

航空機騒音に係る環境基準の達成のため移転補償等を進めるとともに、緩衝緑地帯の造成、再開発等の事業により周辺地域の整備を進め、空港と周辺地域の調和ある発展を図る。

(3) 航空保安施設の整備

航空交通の増大と多様化に対応して、安全を確保しつつ、空域の有効利用等による航空交通容量の拡大を図るため、航空路及び空港における航空保安施設の整備を図る。

2. 空港整備事業の量

(1) 空 港 の 整 備	1兆6,100億円
(2) 民間出資関連事業の推進	
(関西国際空港の整備)	8,450億円
(3) 空港周辺環境対策事業の推進	2,650億円
(4) 航空保安施設の整備	3,000億円
(5) 調 整 費	1,700億円
合 計	3兆1,900億円

第6次

運輸省資料 1については省略

運輸省資料 2

1. 一般空港等の整備計画

一般空港の滑走路の新設又は延長並びにコミューター空港及びヘリポートについては、前五箇年計画からの継続事業の促進を図るとともに、新規事業について以下の方針に基づき整備を図る。

- ① 一般空港の滑走路の新設又は延長事業であって2000メートル級以上のものについては、別表の「新規事業」のうち着工のための地元条件等が整ったものから毎年度予算の範囲内で順次採択するものとする。また同表の「予定事業」は、地域振興等の観点から一定の必要性が認められるものの、空港計画の熟度（位置、空域、環境保全等）、航空需要の確保の見通し、周辺開発の進展状況、投資効率等に関する課題についてなお調査検討が求められる事業であり、今後事業主体における調査検討が進み課題解決の見通しが立った段階で「新規事業」に組み入れるものとする。
- ② 一般空港の滑走路の新設又は延長事業であって1500メートル級以下のもの並びにコミューター空港及びヘリポートの整備事業については、計画、地元条件等が整ったものから毎年度予算の範囲内で順次採択するものとする。

2. 中部新国際空港調査及び首都圏空港調査

中部新国際空港構想については、将来における航空需要を考慮しつつ、現空港との関係を含めた整備の内容、採算性と費用負担、空域、アクセス等の諸問題について地域の創意工夫を反映させつつ、関係者が連携して総合的な調査を進める。また首都圏における将来の国内航空需要に対応するための空港能力の拡充についても、新規の空港の設置、既存の空港等の活用等について、用地、空域、環境、アクセス等の諸問題に関する調査を関係者の連携を図りつつ進めることとする。

別表

滑走路長	現 状	第6次空港整備五箇年計画整備内容		
		継 続 事 業	新 規 事 業	予 定 事 業
3,000m級	新千歳 (A 3,000m) 千歳 (3,000m 2,700m) 三沢 (3,050m) 小松 (2,700m) 名古屋 (2,740m) 福岡 (2,800m) 長崎 (3,000m) 熊本 (3,000m) 大分 (3,000m) 鹿児島 (3,000m) 那覇 (3,000m) 下地島 (3,000m) 1 2	函館 (2,500m → 3,000m)	新千歳 (B) 仙台 名古屋 新広島	
2,500m級	釧路 (2,300m) 帯広 (2,500m) 函館 (2,500m) 青森 (2,500m) 秋田 (2,500m) 高松 (2,500m) 宮崎 (2,500m) 7	※旭川 (2,000m → 2,500m) 仙台 (2,000m → 2,500m) 新潟 (2,000m → 2,500m) 岡山 (2,000m → 2,500m) 新広島 (1,800m → 2,500m) 松山 (2,000m → 2,500m)	女満別 釧路 福島 山口宇部 高知 新北九州	静岡 神戸
2,000m級	稚内 (2,000m) 旭川 (2,000m) 女満別 (2,000m) 中標津 (1,800m) 花巻 (2,000m) 山形 (2,000m) 庄内 (2,000m) 仙台 (2,000m) 八丈島 (1,800m) 新潟 (2,000m) 富山 (2,000m) 鳥取 (2,000m) 出雲 (2,000m) 岡山 (2,000m) 広島 (1,800m) 山口宇部 (2,000m) 徳島 (2,000m) 松山 (2,000m) 高知 (2,000m) 対馬 (1,900m) 福江 (2,000m) 奄美 (2,000m) 徳之島 (2,000m) 宮古 (2,000m) 2 4	福島 (2,000m) 松本 (1,500m → 2,000m) 南紀白浜 (1,200m → 1,800m) 美保 (1,500m → 2,000m) 石見 (2,000m) 佐賀 (2,000m) 新種子島 (1,500m → 2,000m) 久米島 (1,200m → 2,000m)	利尻 新紋別 中標津 大島 佐渡 福井	大館能代 小笠原 びわこ 新石垣

- (注) 1. 平成3年度予算において採択された新規事業（本表中※印を付けたもの）は、本表では継続事業として整理した。
2. 上記の他、名古屋、福岡、那覇空港等において、国際及び国内航空需要に対応するターミナル地域の整備を行う。
3. 大都市圏における航空交通の輻輳及び多様化の進展に鑑み、主として首都圏、近畿圏及びその周辺地域において、基幹空港の機能の向上を図る観点から小型航空機による種々の航空需要に対応する機能を有する飛行場の整備について調査検討し、必要に応じその整備を図る（播磨飛行場等）。

第7次

空港整備五箇年計画について

〔平成8年12月13日〕
閣議決定

空港整備五箇年計画を次のとおり定める。

1. 空港整備事業の実施の目標

国際及び国内の航空輸送に対する国民の要請にこたえて、空港周辺における環境の保全、航空交通の安全の確保及び震災等災害対策の強化を図りつつ、空港の整備を計画的に推進するため、平成8年度以降五箇年間ににおける空港整備に関する投資の規模を総額3兆6,000億円(調整費2,000億円を含む。)とする。

なお、この計画の実施に当たっては、財政の健全性の確保に留意しつつ、その促進に努めることとし、各種事業の整合性の確保を図り、建設コストの低減等により効果的・効率的な整備に努める。また、今後の社会・経済の動向、財政事情等を勘案しつつ、弾力的に本計画の実施を図るとともに、必要に応じ、その見直しにつき検討するものとする。

この計画における事業別の実施の目標は、次のとおりとする。

(1) 空港の整備

(ア) 航空による国際交流の増大と国内航空ネットワークの充実に対する国民の緊急の要請にこたえるため、航空ネットワーク形成の拠点となる大都市圏における拠点空港の整備を最優先課題として推進する。具体的には、新東京国際空港の平行滑走路等の完成をめざすとともに、東京国際空港の沖合展開の早期完成を図り、併せて近畿圏の既存空港との役割分担を明確にした上で、関西国際空港の全体構想のうち2期事業として平行滑走路等の整備を推進する。また、中部圏における新たな拠点空港の構想について、定期航空路線の一元化を前提に、関係者が連携して、総合的な調査検討を進め早期に結論を得た上、その事業の推進を図る。さらに、東京国際空港の将来における能力の限界に対応し、首都圏における新たな拠点空港の構想について、事業着手をめざし、関係地方公共団体と連携しつつ総合的な調査検討を進める。

(イ) 国際及び国内の航空ネットワークの充実を図るため、一般空港等について継続事業を中心として整備を進めるとともに、需要への対応を基本としつつ、既存空港の高質化等所要の整備を図る。

(2) 空港周辺環境対策事業の推進

航空機騒音に係る環境基準の達成のため移転補償等を進めるとともに、緩衝緑地帯の造成、再開発等の事業により周辺地域の整備を進め、空港と周辺地域の調和ある発展を図る。

(3) 航空保安施設の整備

航空交通の増大と多様化に対応して、安全の確保を最優先としつつ、空域の有効利用等による航空交通容量の拡大を図るため、次世代のシステムを含めた航空保安施設の整備を図る。

2. 空港整備事業の量

(1) 空港の整備	2兆	220億円
(2) 民間出資関連事業の推進		
(関西国際空港の整備)	5,	740億円
(3) 空港周辺環境対策事業の推進	3,	370億円
(4) 航空保安施設の整備	4,	670億円
(5) 調整費	2,	000億円
合 計	3兆6,	000億円

運輸省資料2

一般空港等の整備計画（運輸省資料）

第7次

1. 地域拠点空港（福岡，新千歳等の地域ブロックの中心空港）

安定運航の確保等空港の高質化を図るため、新千歳空港の滑走路延長を行うほか、国際航空需要や関連プロジェクトの動向を踏まえ、新潟空港の滑走路延長について調査検討し、必要に応じその整備をめざす。

このほか、誘導路改良等空港の高質化を図るため所要の整備を行うとともに、今後、地域において多様化し、着実に増大すると見込まれる国際航空需要の動向等への対応について調査検討を行う。

2. 地方空港及び離島空港

東京国際空港の将来の能力の限界に対応した就航機材の大型化のため、南紀白浜空港の滑走路延長を行うとともに、高速交通ニーズへの対応の観点から、能登空港の新設を図るほか、航空輸送が民生の安定に不可欠な離島において、現在使用中のプロペラ機の退役の動向等を踏まえ、隠岐空港及び八丈島空港の滑走路延長並びにその他の離島空港のジェット化等のための所要の整備を行う。

民間空港の機能を代替・補完する共用飛行場については、当面の航空需要に対応する観点から、百里飛行場の共用化について引き続き関係者と調整を行うこととし、結論を得た上で所要の整備を図るほか、東京国際空港の将来の能力の限界に対応した就航機材の大型化のため、徳島飛行場の滑走路延長を行うとともに、関連プロジェクトの動向を踏まえ、美保飛行場の滑走路延長について調査検討し、必要に応じその整備をめざす。

さらに、空港の高質化を図るため、札幌飛行場等の空港の整備について調査検討し、必要に応じその整備を図る。

なお、地域振興の観点から行われる地方公共団体が管理する空港の高質化のための滑走路延長については、国と地方の役割分担を見直した上で、地域が主体的に進めることができる新たな事業として

位置づける（青森空港，秋田空港，花巻空港，山形空港，福島空港（現在実施中の滑走路延長事業の進捗状況等を見て判断），岡山空港の滑走路延長）。

3. 整備の進め方等

コンピューター空港，ヘリポートについて計画の熟度等を勘案し、所要の整備を行うほか、首都圏，近畿圏における小型航空機による種々の航空需要に対応する飛行場（播磨飛行場等）の整備について調査検討し、必要に応じその整備を図る。

また、共用飛行場の整備に当たっては、新たに地方公共団体に負担を求め、国と地方の役割分担の明確化を図る。

以上の事業及び前五箇年計画の対象事業で未着手のもののうち、計画，地元条件等が整ったものについて毎年度予算の範囲内で順次着手する。

需要予測の精度の一層の向上及び透明性の確保

1 行政監察の勧告要旨

- ・空港の需要予測の方法について、留意すべき事項を取りまとめ、事業主体に示すこと
- ・空港勢力圏が相当程度重複すると考えられる複数の空港が整備される場合においては、地域内の他空港及び地域全体の需要見込みを明らかにすることとし、この点についても事業主体に示すこと
- ・国土交通省が実施する需要予測について、使用した予測手法、基礎データ等のうち部外からの予測方法の検証に必要なものの記録を整備・保存し、これを公開する。また、地方公共団体に対し、同様の措置を講ずるよう要請すること

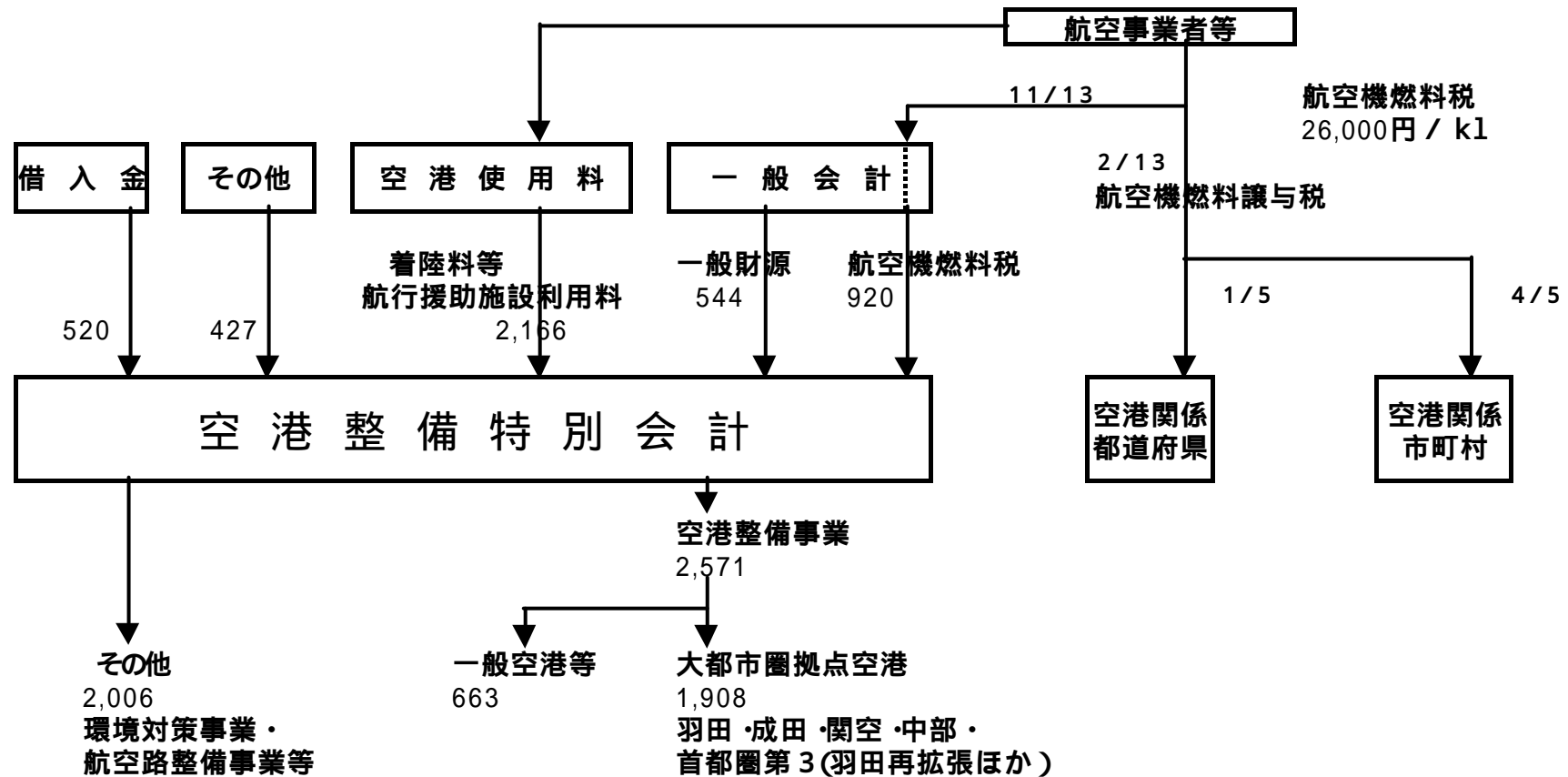
2 精度向上等に関する対応

国内航空需要予測の一層の精度向上」に関する事項を定め、今後これに基づき需要予測を実施するよう、関係地方自治体等へ周知

情報公開法等を踏まえ、予測方法の検証に必要な記録を整備・保存し、これを公開

空港整備特別会計の仕組み（平成14年度予算額）

単位：億円

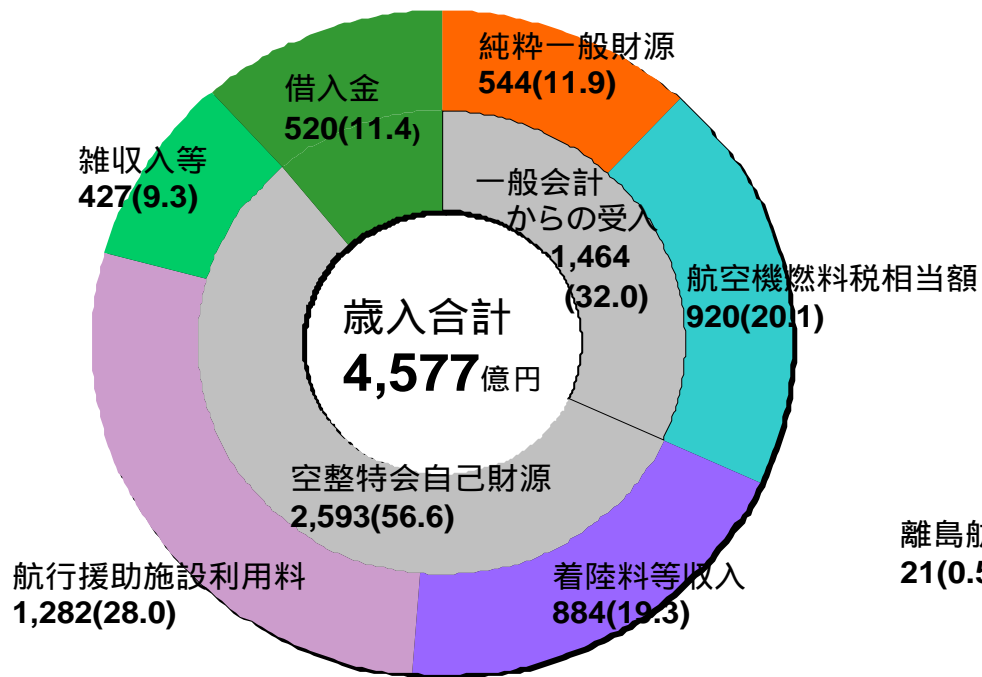


平成14年度予算額 4,577億円

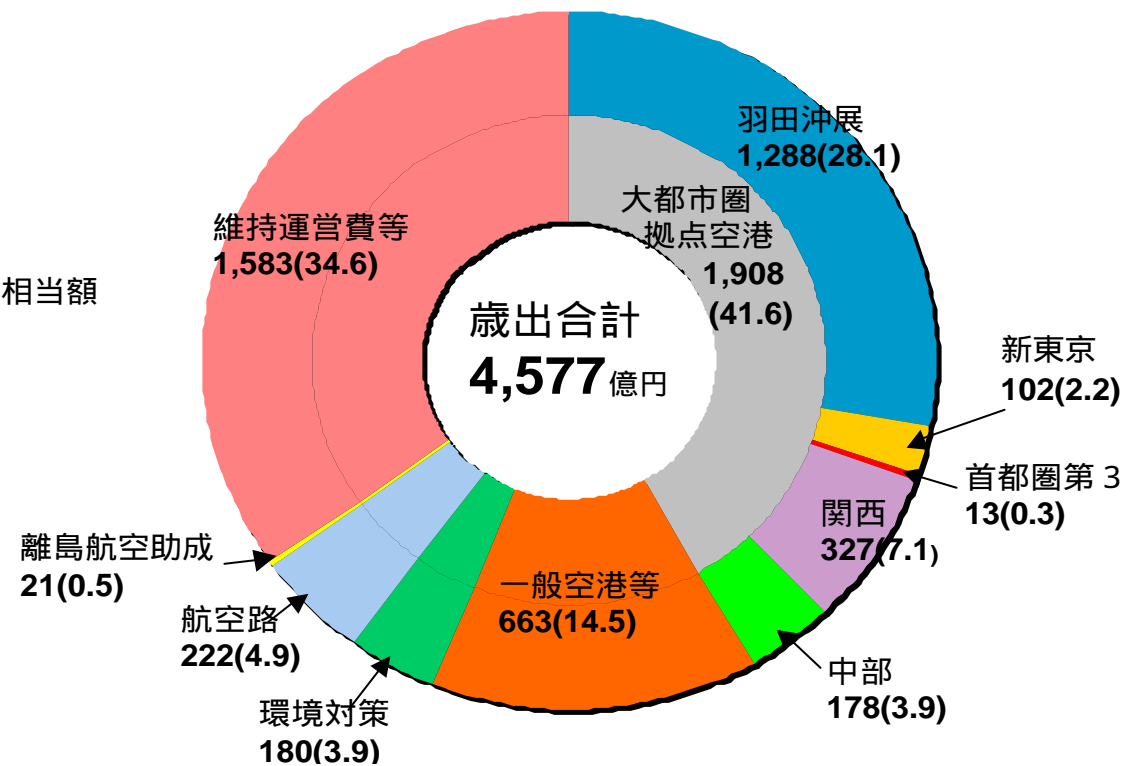
空港整備特別会計の歳入・歳出規模（平成14年度予算額）

単位：億円（％）

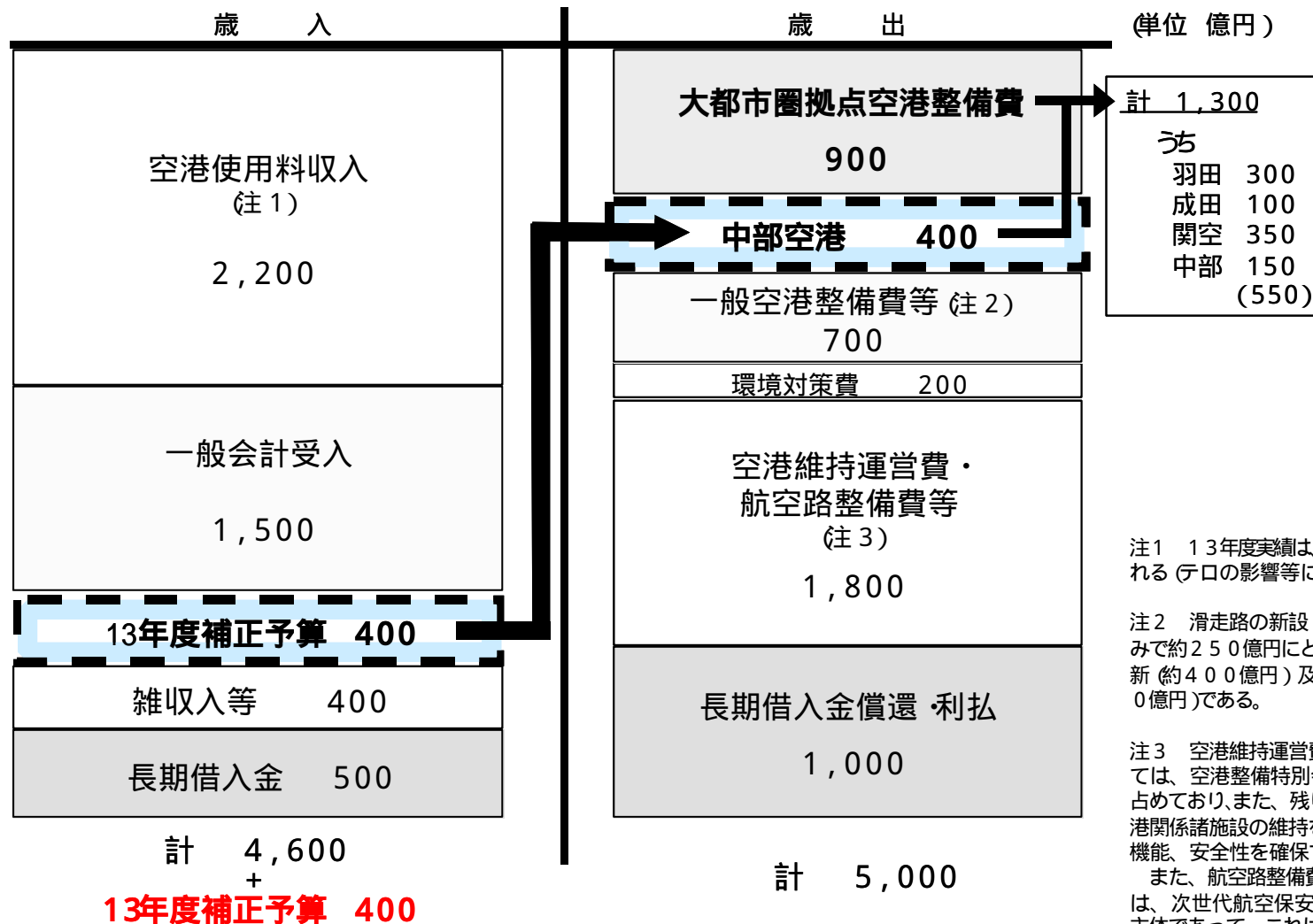
歳入



歳出



空港整備特別会計の14年度予算及び13年度補正予算の全体像



注1 13年度実績は、約2,040億円と見込まれる(テロの影響等による大幅な減少)。

注2 滑走路の新設・延長事業は継続事業のみで約250億円にとどまっており、大部分は更新(約400億円)及び離島路線維持補助(約50億円)である。

注3 空港維持運営費(約1,600億円)については、空港整備特別会計人件費が約45%を占めており、また、残りの物件費については、空港関係諸施設の維持を行うことによって空港の機能、安全性を確保するための経費である。
また、航空路整備費(約200億円)については、次世代航空保安システムへの移行経費が主体であって、これは、空港維持運営費とあいまって、航空の安全確保に不可欠な費用である。

空港整備特別会計の借入金（財政融資資金）に係る元利償還について (平成 14年度予算額)

