

令和4年2月21日

# コンセッション等に関するワーキンググループ (第1回) 説明資料

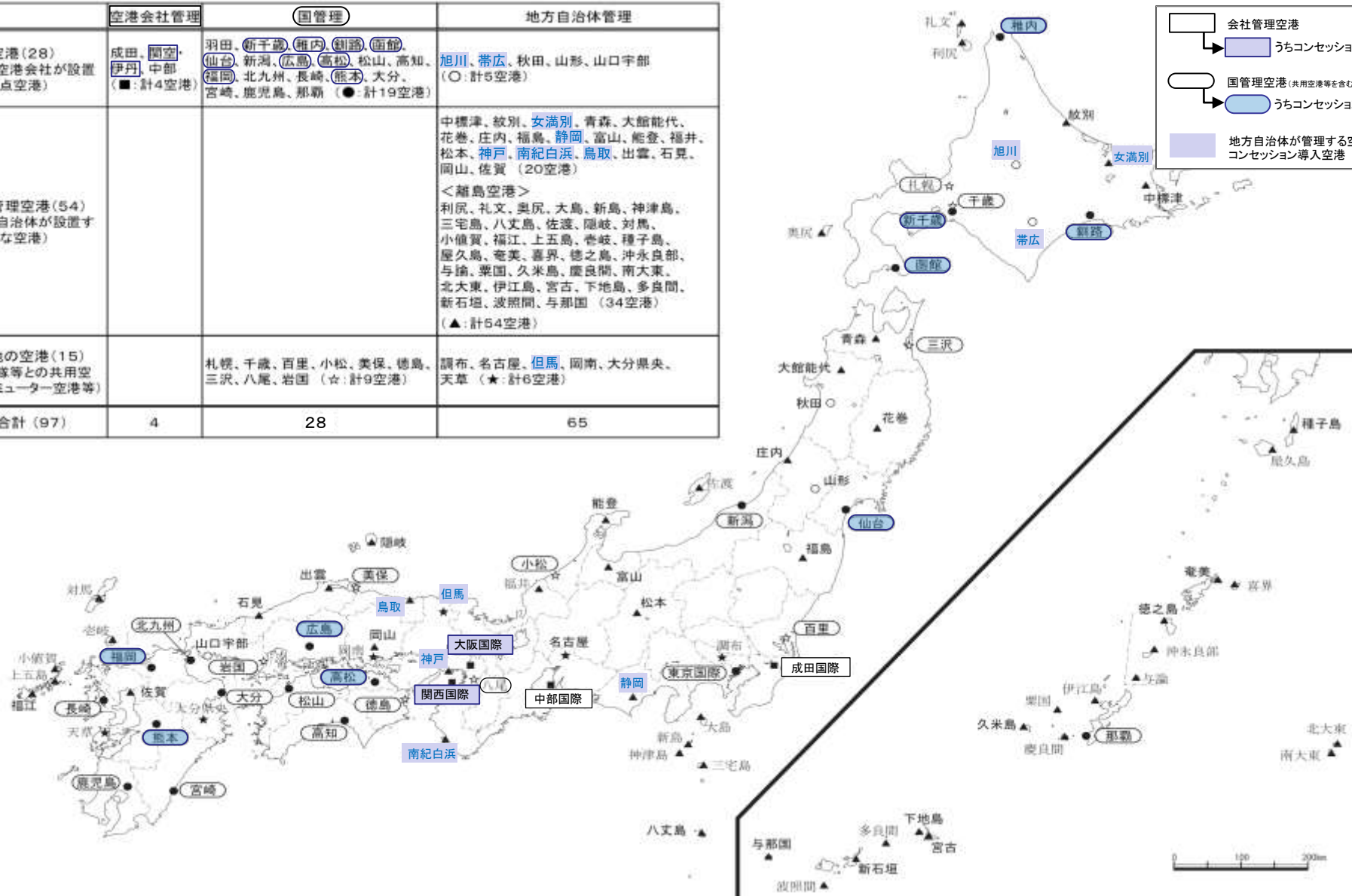
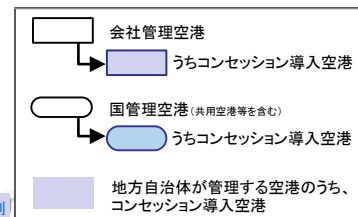
---

国土交通省 航空局

# 空港分野における現状と 今後の予定

全国97空港のうち、19空港※においてコンセッションが導入されている。 ※下記の青枠囲い又は青字の空港

|                                    | 空港会社管理                                    | 国管理                                                                                                                                                    | 地方自治体管理                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 拠点空港(28)<br>(国や空港会社が設置する拠点空港)      | 成田、 <b>関西</b> 、 <b>伊丹</b> 、中部<br>(■:計4空港) | 羽田、 <b>新千歳</b> 、 <b>稚内</b> 、 <b>釧路</b> 、 <b>函館</b> 、 <b>仙台</b> 、新潟、 <b>広島</b> 、 <b>高松</b> 、松山、高知、 <b>福岡</b> 、北九州、長崎、 <b>熊本</b> 、大分、宮崎、鹿児島、那覇 (●:計19空港) | <b>旭川</b> 、 <b>帯広</b> 、秋田、山形、山口宇部<br>(○:計5空港)                                                                                                                                                                                                                               |
| 地方管理空港(54)<br>(地方自治体が設置する重要な空港)    |                                           |                                                                                                                                                        | 中標津、紋別、 <b>女満別</b> 、青森、大館能代、花巻、庄内、福島、 <b>静岡</b> 、富山、能登、福井、松本、 <b>神戸</b> 、 <b>南紀白浜</b> 、鳥取、出雲、石見、岡山、佐賀 (20空港)<br><br><離島空港><br>利尻、礼文、奥尻、大島、新島、神津島、三宅島、八丈島、佐渡、隠岐、対馬、小値賀、福江、上五島、奄美、種子島、屋久島、奄美、喜界、徳之島、沖永良部、与論、粟国、久米島、慶良間、南大東、北大東、伊江島、宮古、下地島、多良間、新石垣、波照間、与那国 (34空港)<br>(▲:計54空港) |
| その他の空港(15)<br>(自衛隊等との共用空港、通勤ター空港等) |                                           | 札幌、千歳、百里、小松、美保、徳島、三沢、八尾、岩国 (☆:計9空港)                                                                                                                    | 調布、名古屋、 <b>但馬</b> 、岡南、大分県央、天草 (★:計6空港)                                                                                                                                                                                                                                      |
| 合計(97)                             | 4                                         | 28                                                                                                                                                     | 65                                                                                                                                                                                                                                                                          |



## 国管理空港等

民活空港運営法に基づき民間による創意工夫を活かした一体経営を実現し、着陸料等の柔軟な設定等を通じた航空ネットワークの充実、内外の交流人口拡大等による地域活性化を図る。

## 民間委託手法

国が土地等の所有権を留保しつつ、民間に運営権を設定し、航空系事業と非航空系事業を一体経営

- ・運営権者は、国から公共施設等運営権の設定を受けることにより滑走路等の運営を実施、三セク等の株式を取得することによりターミナルビル等の運営を実施
- ・運営権者は、着陸料その他の収入を設定・収受し、これらの収入により事業実施に要する費用を負担する

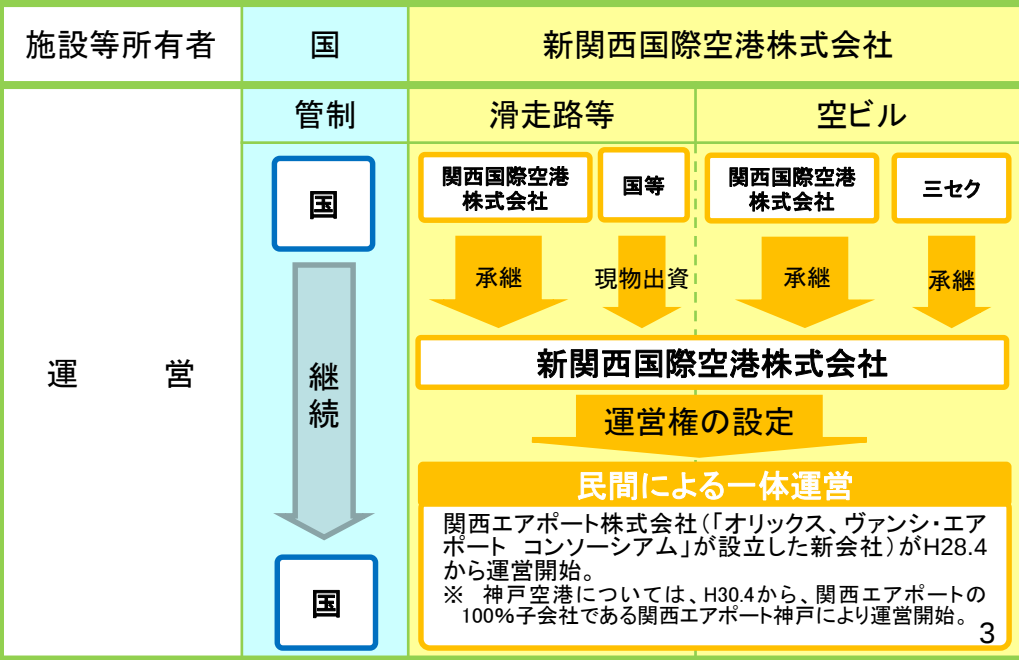
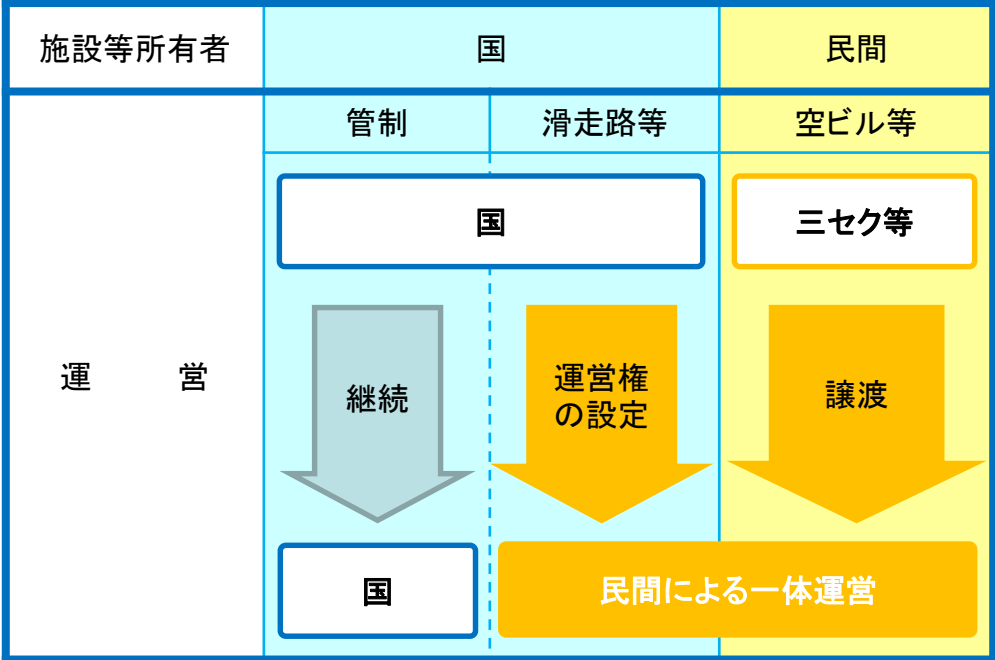
## 関西国際空港・伊丹空港

経営統合法に基づきコンセッションを実施することで、関空債務の早期・確実な返済を行い、関空の国際拠点空港としての再生・強化、関西全体の航空輸送需要の拡大を図る。

## 民間委託手法

新関西国際空港株式会社が土地等の所有権を留保しつつ、民間に運営権を設定し、航空系事業と非航空系事業を一体経営

- (※) H24.7、新関西国際空港株式会社は、国管理空港であった伊丹空港についても経営統合し、関空との一体運用を開始
- (※) 関空の土地については、新関西国際空港株式会社の子会社が保有



# 民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律

(平成25年法律第67号・H25.6.26公布)

地域の実情を踏まえつつ民間の能力を活用した効率的な空港運営を図るため、国が管理する空港等についてPFI法に基づく公共施設等運営権を設定して運営等が行われる場合における関係法律の特例を設ける等の所要の措置を講ずる

## 背景

地域の交通基盤としての空港を活用し、内外の交流人口拡大等による地域活性化を図る必要

### 現状と課題

全国28空港の着陸料収入をプール管理(特別会計)

国が運営することによる地元感覚、経営感覚の不足

滑走路等(国)と空港ビル等(民間)の運営主体が分離

### 改革の方向性

地域特性とニーズに対応した個別空港ごとの経営

民間の資金・経営能力の活用

空港と空港関連企業との経営一体化

地域の実情に応じた民間による経営の一体化

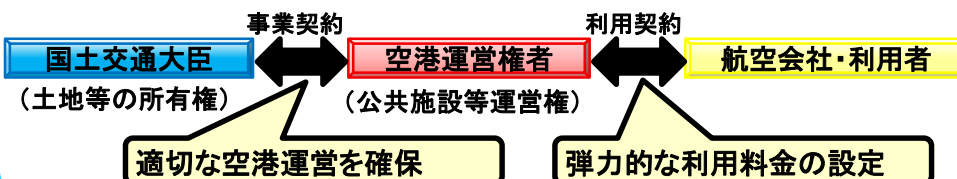
災害復旧等に国が適切に関与できる仕組みが必要

多様な空港管理形態の1つの選択肢として、国が土地等を所有した上で対象空港・事業者を選定できるPFI法の公共施設等運営権制度を活用できる仕組みを創設

※宮城県は、被災地復興の象徴的事業として、仙台空港の民間運営化の早期実現を提唱

## 法律の概要

【基本スキーム】:国管理空港におけるPFI法の公共施設等運営権制度の活用



【PFI法の特例措置】:対象空港等は地域の実情を踏まえ、その意見を聴いた上で選定

- 国土交通大臣は、地域の実情を踏まえ、関係者相互の連携の下に、地域活力の向上が図られるべきことを基本理念として空港運営に係る基本方針を策定。
- 国土交通大臣は、対象空港・事業者等の選定の際には、関係地方公共団体、関係事業者等により空港ごとに構成されている協議会の意見を聴取。

【航空法、空港法等の特例措置】:空港運営権者を適切に監督

- 空港運営権者による空港運営の安全性、利用者利便の確保のため、空港保安全管理規程の策定、届出及び着陸料等の届出を義務付けるとともに、国の変更命令の対象とする等、国の監督措置を規定。

- 地方管理空港等についても、設置管理者である地方公共団体の判断により、同様に運営等の民間委託を可能とするため、PFI法、航空法、空港法の特例措置等の関係規定を整備。

## 背景・課題

### <関西国際空港(関空)>

[開港日] 平成6年9月4日 [滑走路] 2本 (3,500m, 4,000m)  
 [総発着回数](※) 10.8万回 [総旅客数](※) 1,386万人  
     国際 1,011万人  
     国内 375万人  
 (※)平成23年度(回転翼機を含む)

関空会社管理



### <大阪国際空港(伊丹)>

[開港日] 昭和33年3月18日 [滑走路] 2本 (1,828m, 3,000m)  
 [総発着回数](※) 12.3万回 [総旅客数](※) 1,291万人  
 (※)平成23年度(回転翼機を含む)

国管理



- 海上空港建設の経緯から、1.3兆円を超える巨額の負債の元利償還が会社経営を圧迫。
- 関西空港の需要拡大を阻害する構造的要因を解決するため、大阪国際空港との関係整理が必要との指摘。

「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律」(平成23年5月25日法律第54号)

### 【目的】

- 関西国際空港(関空)及び大阪国際空港(伊丹)の設置・管理を行う新関西国際空港株式会社(国出資100%)を設立するとともに、公共施設等運営権の設定(コンセッション)を通じた関空債務の早期かつ確実な返済を図る。
- これにより、関空の我が国の国際拠点空港としての機能の再生・強化及び関空・伊丹の適切かつ有効な活用を通じた関西における航空輸送需要の拡大を図り、我が国の国際競争力の強化及び関西経済の活性化に寄与する。

○平成24年7月、新関西国際空港株式会社が設立され、関西国際空港・大阪国際空港の経営統合が実現。

○平成27年12月15日、「オリックス、ヴァンシ・エアポート コンソーシアム」が設立した「関西エアポート(株)」と新関空会社との間でコンセッション実施契約を締結。

○平成28年4月1日より「関西エアポート(株)」による運営開始。

※ヴァンシ・エアポート社:フランスの大手建設会社ヴァンシ・グループの一員。

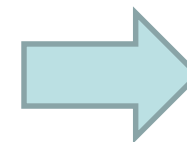
PFI法に基づく  
実施方針の策定



運営の民間  
委託を開始

|         |       |                                                                                                   |
|---------|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 関西・伊丹空港 | H26.7 | H28.4～<br>関西エアポート(株)による運営開始                                                                       |
| 仙台空港    | H26.4 | H28.7～<br>仙台国際空港(株)による運営開始                                                                        |
| 高松空港    | H28.7 | H30.4～<br>高松空港(株)による運営開始                                                                          |
| 福岡空港    | H29.3 | H31.4～<br>福岡国際空港(株)による運営開始                                                                        |
| 北海道内7空港 | H30.3 | R2.1～ 7空港一体のビル経営開始<br>R2.6～ 新千歳空港<br>R2.10～ 旭川空港<br>R3.3～ 稚内・釧路・函館・帯広・女満別空港<br>北海道エアポート(株)による運営開始 |
| 熊本空港    | H30.1 | R2.4～<br>熊本国際空港(株)による運営開始                                                                         |
| 広島空港    | H31.3 | R3.7～<br>広島国際空港(株)による運営開始                                                                         |

PFI法に基づく  
実施方針の策定



運営の民間  
委託を開始

|        |        |                               |
|--------|--------|-------------------------------|
| 但馬空港   | H26.4  | H27.1～<br>但馬空港ターミナル(株)による運営開始 |
| 神戸空港   | H28.9  | H30.4～<br>関西エアポート神戸(株)による運営開始 |
| 鳥取空港   | H29.12 | H30.7～<br>鳥取空港ビル(株)による運営開始    |
| 静岡空港   | H29.4  | H31.4～<br>富士山静岡空港(株)による運営開始   |
| 南紀白浜空港 | H30.5  | H31.4～<br>(株)南紀白浜エアポートによる運営開始 |

# 空港コンセッションのこれまでの取組と成果

○空港コンセッションは、民間によるスピード感ある経営により、路線誘致、活性化投資、アクセス改善等を通じて、旅客数の増加・地域経済の活性化に寄与している。

## 具体的なこれまでの取組・成果の例

### ◆仙台空港の例(運営開始：2016.7)

- 施設整備による利便性向上
- ※新旅客搭乗施設（ピア棟）建設・供用開始（2018.10～）

（出典：仙台国際空港(株)）



ローコスト構造・運用をコンセプトに設計。  
国内線搭乗口が6から10カ所に増加。  
発着機輻輳時の旅客処理能力が拡大。

- 就航便数 民間委託後に53便／週の増便
- ※H28夏ダイヤ期首 367便/週 → R2夏ダイヤ期首 420便/週
- 旅客数の増加
- ※H27 311万人（国内295万人、国際16万人）
- R1 372万人（国内334万人、国際38万人）
- 空港アクセスの拡充
- ※各拠点エリアと直結するバス路線の開設
- 会津若松（福島）、松島（宮城）、酒田・鶴岡（山形）等

### ◆福岡空港の例(運営開始：2019.4)

- 就航路線等の増加
- ※国際線：ドンムアン（タイ）、クアラルンプール（マレーシア）への2路線拡充、台北便の新規就航
- 上下一体運営ならではのスピード感ある対応
- ※空港全体のグランドハンドリング能力を高める取組みについて、関係者を巻き込みスピード感を持って対応
- 今後の滑走路増設工事を踏まえた長期的な見通しを示すとともに、必要スペースの削減にも資する車両の共有化に向けた検討をグラハン事業者と開始

### ◆高松空港の例(運営開始：2018.4)

- 施設整備による利便性向上

（出典：高松空港(株)）



※新事務所棟建設（2019.7）



※立体駐車場建設（2019.4）  
収容台数：1003台→1393台



※四国空市場YOSORA開業（2019.8）

- 就航便数の増加
- ※国内線：H30 3路線112便/週 → R2 3路線115便/週
- 国際線：高松～香港便（4便/週→5便/週）、高松～台北便（6便/週→7便/週）等
- 旅客数の増加
- ※H27 180万人（国内165万人、国際15万人）
- R1 202万人（国内173万人、国際29万人）
- 空港アクセスの拡充
- ※各拠点エリアへのバス路線の開設
- 三豊（香川）、祖谷（徳島）、高知、四国中央（愛媛）等

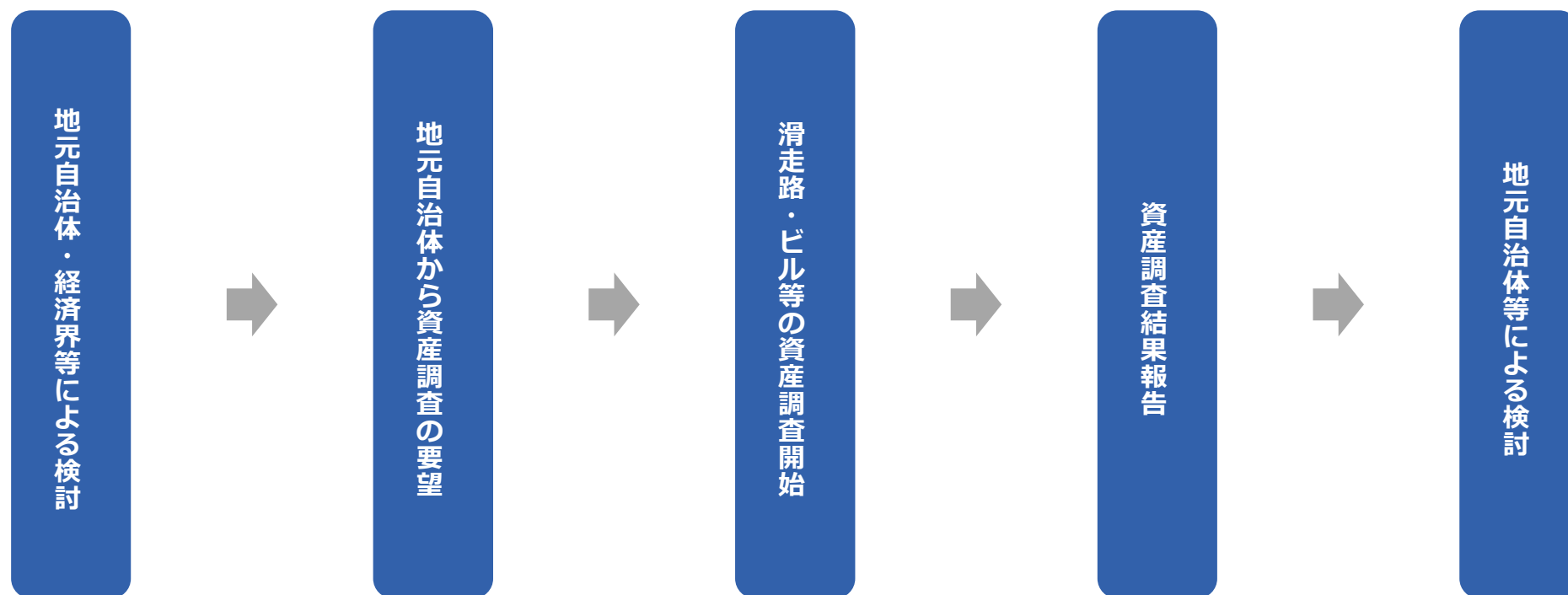
- 空港内アクセス整備による利便性向上

※国内線と国際線を結ぶ連絡バスに連節バスを導入（全長18m、定員142名）  
→導入前と比較して約2倍の輸送力  
立席スペース・出入口が広く、バリアフリーにも対応したノンステップ仕様



出典：福岡国際空港(株)

# 現在検討中の空港コンセッション案件

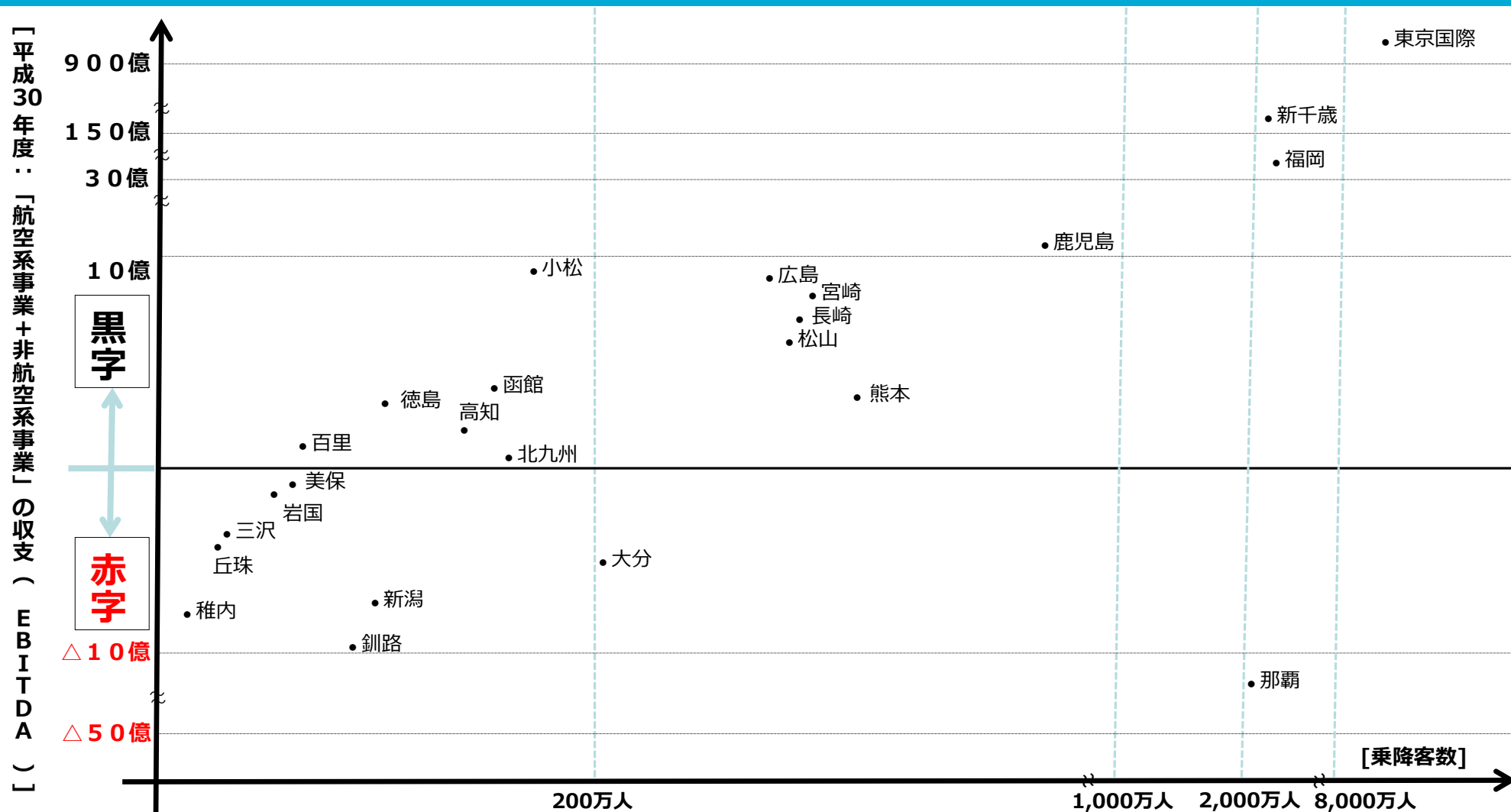


|      |       |       |       |        |
|------|-------|-------|-------|--------|
| 新潟空港 | R1.12 | R2.4  | R3.11 | R3.11～ |
| 大分空港 | R2.4  | R2.8  | R4.1  | R4.2～  |
| 小松空港 | R2.5  | R2.11 | 検討中   | 検討中    |

# (令和2年度)「航空系事業＋非航空系事業」の収支(EBITDA)と乗降客数について



- ※注1：「EBITDA：Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization（利払前税引前償却前営業利益）≒経常損益＋支払利息＋減価償却費」。  
各空港が1年間の営業を通じて得られるキャッシュフロー（実質的な利益水準）を表す指標であり、投資家等が企業分析をする際によく使用されるもののひとつ。  
平成23年度に開催された「空港運営のあり方に関する検討会」において経営状態を適切に把握するための資料として提案された指標。
- ※注2：航空系事業の収支は、空港整備に係る経費を費用に計上するとともに、純粹一般財源も含めた一般会計受入を収益に計上した損益に基づき算出し作成したもの。  
また、非航空系事業の収支は、空港関連事業（旅客、貨物ターミナルビル事業者及び駐車場事業者）の損益を単純合算したものを基礎として算出し作成したもの。
- ※注3：八尾空港は前年度に引き続き乗降客数がゼロのため、記載していない。



※注1：「EBITDA：Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization（利払前税引前償却前営業利益）＝経常損益＋支払利息＋減価償却費」。

各空港が1年間の営業を通じて得られるキャッシュフロー（実質的な利益水準）を表す指標であり、投資家等が企業分析をする際によく使用されるもののひとつ。

平成23年度に開催された「空港運営のあり方に関する検討会」において経営状態を適切に把握するための資料として提案された指標。

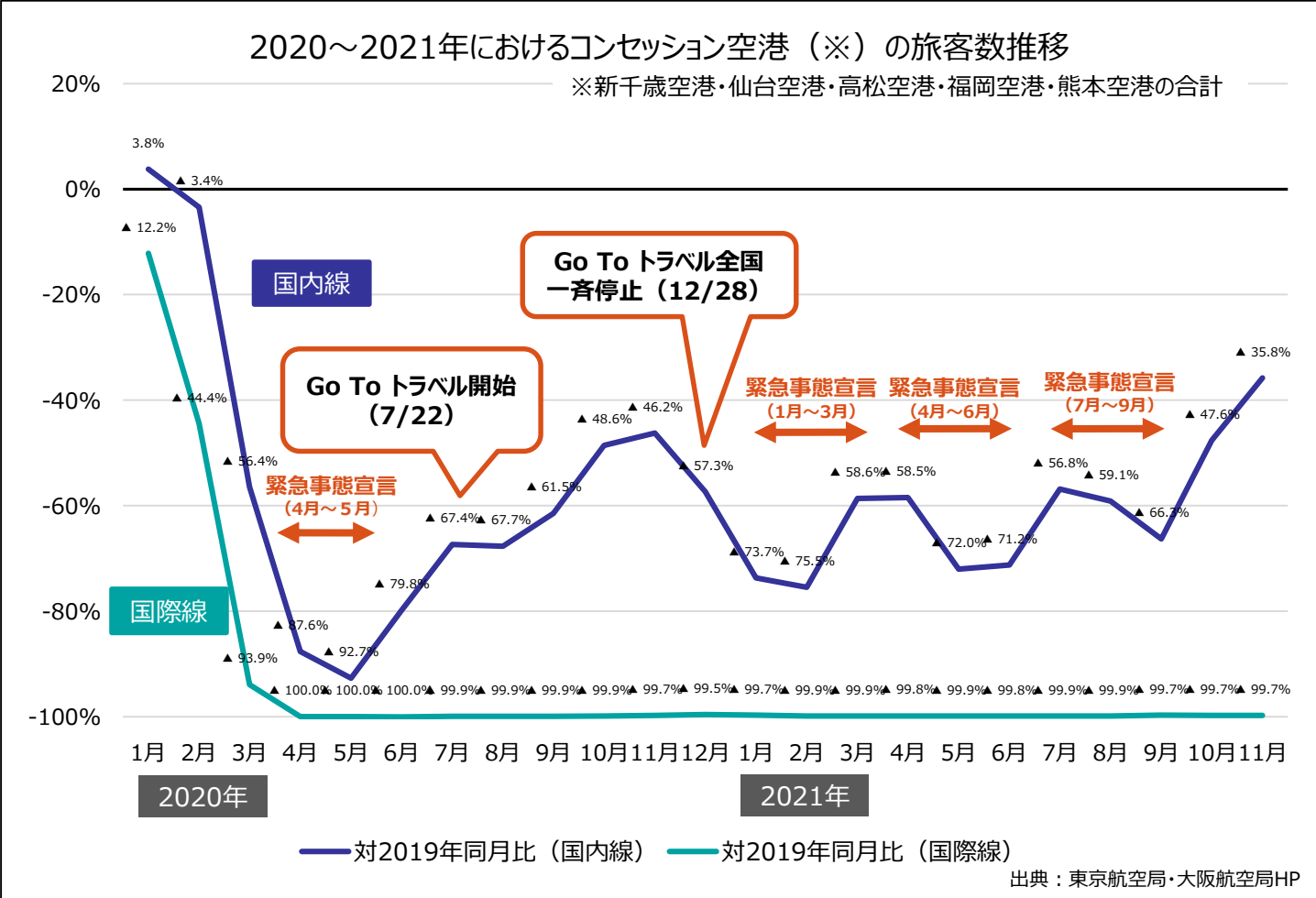
※注2：航空系事業の収支は、空港整備に係る経費を費用及び純粋一般財源も含めた一般会計受入を収益に計上した損益に基づき算出し作成したもの。

また、非航空系事業の収支は、空港関連事業（旅客、貨物ターミナルビル事業者及び駐車場事業者）の損益を単純合算したものを基礎として算出し作成したもの。

※注3：八尾空港は前年度に引き続き乗降客数がゼロのため、記載していない。

# 新型コロナウイルスの 影響及び支援

- 新型コロナウイルスの影響により、緊急事態宣言下の2020年5月を底として航空需要が大幅に減少。  
2021年末に回復傾向を見せたが、変異株の登場により引き続き厳しい状況。
- 国内線：最初の緊急事態宣言以降旅客数が緩やかに回復しているものの、2021年11月時点で対2019年同月比35.8%減と影響が長期化。
- 国際線：対2019年同月比ほぼ100%の旅客数の減少が継続。
- 空港会社の減収率：  
2020年度の売上高は対2019年度比で、高松空港(株)約51%減、仙台国際空港(株)約57%減、福岡国際空港(株)は約66%減。  
免税店収入等売上への貢献度の大きい国際線の回復が遅れており、引き続き厳しい状況が見込まれる。



コンセッション空港の収支状況

<売上高> (億円)

|     | '19年度 | '20年度 | 対前年比    |
|-----|-------|-------|---------|
| 北海道 | —     | 320.8 | —       |
| 仙台  | 57.5  | 24.7  | ▲ 32.7  |
| 高松  | 14.8  | 7.2   | ▲ 7.5   |
| 福岡  | 434.4 | 146.1 | ▲ 288.3 |
| 熊本  | —     | 20.1  | —       |

<当期純利益> (億円)

|     | '19年度  | '20年度   | 対前年比    |
|-----|--------|---------|---------|
| 北海道 | —      | ▲ 261.5 | —       |
| 仙台  | ▲ 0.4  | ▲ 15.1  | ▲ 14.7  |
| 高松  | 3.5    | ▲ 12.8  | ▲ 16.3  |
| 福岡  | ▲ 93.2 | ▲ 219.7 | ▲ 126.6 |
| 熊本  | —      | ▲ 16.0  | —       |

(※北海道、熊本は2020年度より空港運営事業開始)

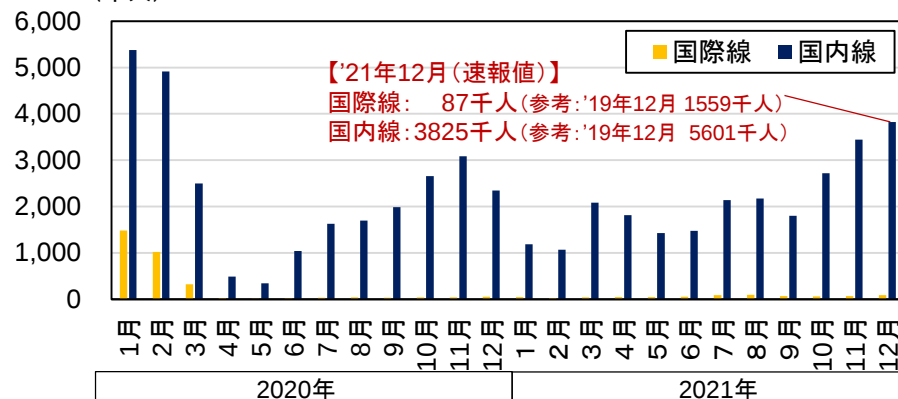
出典：各社HP

# 羽田・成田空港における新型コロナウイルス感染症の影響

## 新型コロナウイルスによる羽田空港への影響

- 2021年12月の航空需要は、国際旅客数で対2019年度比94%減、国内旅客数で対2019年度比31%減
- 羽田空港における空港ビル運営事業者は、2020年度決算では、いずれも減収・減益となった

### ■旅客数の推移 (千人)



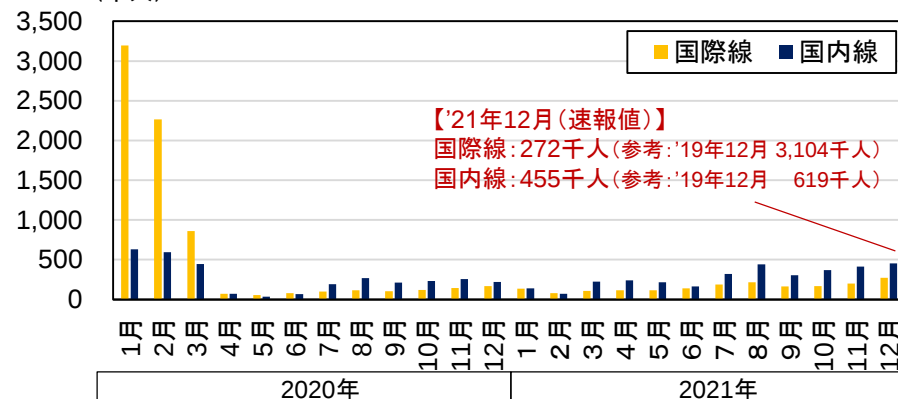
### ■各空港ビル運営事業者の収支状況 (億円)

|                           | 2020年度売上高<br>(2019年度) | 2020年度経常損益<br>(2019年度) |
|---------------------------|-----------------------|------------------------|
| 日本空港ビルディング株式会社(JATCO)     | 525億円<br>(2,497億円)    | ▲573億円<br>(87億円)       |
| 東京国際空港ターミナル株式会社(TIAT)     | 83億円<br>(886億円)       | ▲329億円<br>(63億円)       |
| 東京国際エアカーゴターミナル株式会社(TIACT) | 59億円<br>(92億円)        | ▲0.3億円<br>(23億円)       |

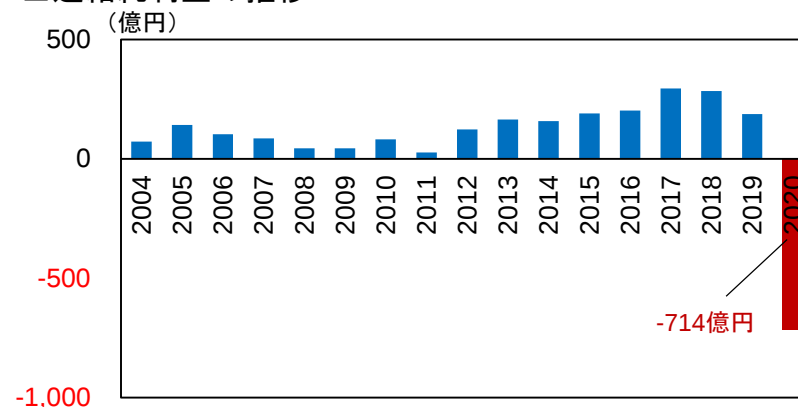
## 新型コロナウイルスによる成田空港への影響

- 2021年12月の航空需要は、国際旅客数で対2019年度比91%減、国内旅客数で対2019年度比27%減
- 2020年度の成田国際空港株式会社の連結業績は、民営化以降初めての714億円の損失計上

### ■旅客数の推移 (千人)



### ■連結純利益の推移 (億円)



# 航空会社・空港会社等に対する支援等

●オミクロン株など、変異株の相次ぐ出現等により、旅客需要の回復が想定以上に遅れていることから、**航空需要は過去に例を見ない規模で大幅な減少**が続いており、**航空・空港関連企業は極めて厳しい経営状況**。

●国内外の交流や国民生活、経済活動を支える**航空ネットワークを維持**するとともに、**航空・空港関連企業の経営基盤強化**を図るため、航空・空港関連各社におけるコスト削減等の収支改善の取組を前提としつつ、**令和4年度においても引き続き、国と関係者が連携して強力に支援**。

1. 航空会社に対して700億円超の支援を実施

■ 空港使用料・航空機燃料税の減免（令和4年度）  
・国内線の着陸料・停留料・航行援助施設利用料について、合計で約60%軽減  
・航空機燃料税の税率をコロナ前の18,000円/klから13,000円/kl等へ軽減  
【減免想定額：約700億円】（令和4年度）

■ 離島航空路線に係る支援措置  
・離島航空路線の安定的な輸送の確保のため、運航費に対する補助等を実施  
【14.7億円（令和4年度）】  
+【総合政策局予算（令和4年度、令和3年度補正）】

■ 国際線乗員の検査費用に係る経費補助  
・水際対策として実施している国際線に係る乗員の検査費用に係る経費について補助を実施  
【3.9億円（令和3年度補正）】

■ 往来再開に向けた円滑な航空ネットワークの維持・回復の推進  
【0.4億円（令和3年度補正）】

2. 空港会社等に対して約700億円規模の支援を実施

■ コンセッション空港・成田空港・羽田空港（TIAT）の空港施設の整備に対する無利子貸付  
【コンセッション空港：127億円（令和4年度）】  
【成田：154億円（令和4年度）】【羽田（TIAT）：7億円（令和4年度）】

■ コンセッション空港（北海道・福岡）における運営権対価分割金等の年度越え猶予  
・令和2年度・3年度分を2年猶予、令和4年度分は令和5年度から5年分割払い  
【北海道：26億円／年】【福岡：153億円／年】

■ 財政投融資を活用した、会社管理空港（関西・伊丹・中部）による空港インフラ整備  
【関西・伊丹：財政投融資 200億円（令和3年度補正）】  
【中部：政府保証 21億円（令和3年度補正）】

■ 感染リスク最小化のための空港受入環境高度化支援  
【0.9億円（令和4年度）】【2.2億円（令和3年度補正）】

■ グランドハンドリングの生産性の向上

3. 産業界全体に対する支援（金額は航空会社・空港会社等に対するもの）

■ 危機対応融資等の活用による資金繰り支援  
【危機対応融資等：約5,900億円（令和3年12月調査時点）】

■ 雇用調整助成金  
【申請額：約1,000億円（令和3年12月調査時点）】

■ 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の活用

■ 繰越欠損金の控除上限の特例  
・事業再構築・再編に向けた投資等を行う企業に対し、コロナ禍で生じた欠損金に限り、繰越欠損金の控除上限を最大100%まで引き上げる。

■ 産業雇用安定助成金  
・出向元及び出向先双方の企業に対する新たな助成制度

■ 「新たなGoToトラベル事業」の実施

# 空港関係事業者(コンセッション空港運営事業者など)への支援

## 共通

空港会社

空港ビル会社

保安検査会社

グラハン

空港給油会社

テナント

### ■雇用調整助成金による支援

○助成率の拡充や一人当たり支給上限額の引き上げ等の特例措置の延長により、空港関連企業における雇用の維持を継続的に支援する。

緊急対応期間：令和2年4月1日～令和4年3月31日まで（予定）

### ■繰越欠損金の控除上限の特例

○カーボン・ニュートラル、DX、事業再構築・再編に向けた投資を行う企業に対し、コロナ禍で生じた欠損金に限り、繰越欠損金の控除上限（現行50%）を、最長5年間、投資額の範囲で最大100%まで引き上げる。

### ■産業雇用安定助成金による支援

○出向元及び出向先双方の企業に対する助成制度を活用することで、雇用の維持を支援する。

### ■新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の活用

○各地域の実情に応じた、地方公共団体の必要な事業の実施に対する交付金制度を活用することにより、空港関連企業に対して支援の実施が可能となる。

## コンセッション空港関係

### ■空港施設の整備に対する無利子貸付

○空港運営会社が実施する、滑走路、灯火その他空港の機能を確保するために必要な空港施設の整備に対し、無利子貸付を行う。

### ■空港運営事業期間の延長

○空港運営会社からの申し入れに応じ、空港運営事業期間をさらに1年（通算2年）延長する。今後の航空需要の回復状況等及び空港運営会社からの申し入れを踏まえ、さらなる期間の延長について協議する。

### ■運営権対価分割金の年度越え猶予（北海道・福岡）

○令和2・3年度に支払い期限が到来する運営権対価分割金の支払いをそれぞれ2年間猶予し、加えて、令和4年度分についても年度越え猶予（令和5年度から5年分割払い）を行う。

### ■契約上の履行義務の緩和（施設整備の後ろ倒し等）

○契約上の義務となっている空港活性化投資の後ろ倒し等を柔軟に認めることにより、空港運営会社における当面の資金繰りの支援を実施する。

| 会社名                                                                                                                  | 施策名                                                         | 対象等                                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| <b>北海道エアポート(株)</b><br><b>仙台国際空港(株)</b><br><b>広島国際空港(株)</b><br><b>高松空港(株)</b><br><b>福岡国際空港(株)</b><br><b>熊本国際空港(株)</b> | <b>空港施設の整備に対する無利子貸付</b>                                     | 金額： <b>31億円</b> (R3d)<br><b>127億円</b> (R4d)    |
|                                                                                                                      | <b>運営権対価分割金の支払いの年度越え猶予</b><br>(令和2・3年度分は2年猶予・令和4年度分は5年分割払い) | 対象： <b>北海道</b> (26億円/年)<br><b>福岡</b> (153億円/年) |
|                                                                                                                      | <b>空港運営事業期間の延長</b> (累計で2年間の延長)                              | 対象： <b>5社</b><br>(広島国際空港(株)以外の5社)              |
|                                                                                                                      | <b>契約上の履行義務の緩和</b> (施設整備の後ろ倒し等)                             | 対象： <b>6社全社</b>                                |

※コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策一覧(R3.12)より

# 羽田空港・成田空港における運営事業者等への支援

## 東京国際空港

### ■ 国際線バゲージハンドリングシステム整備等に対する無利子貸付

○東京国際空港ターミナル(株)に対して、今後の航空需要の回復・増大への対応に必要なバゲージハンドリングシステム（旅客手荷物搬送設備）等の整備を支援するため、無利子貸付を実施する。

＜ベルトコンベヤ＞



＜制御装置＞



## 成田国際空港

### ■ 令和元年度決算に基づく配当金の免除

○成田国際空港(株)の令和元年度決算に基づく配当金の無配を認める。

### ■ 滑走路新設等に対する無利子貸付

○成田国際空港(株)が実施する、滑走路新設等の空港施設の整備費用に対し、令和3年度に引き続き令和4年度においても無利子貸付を行う。

### 【成田空港の更なる機能強化】

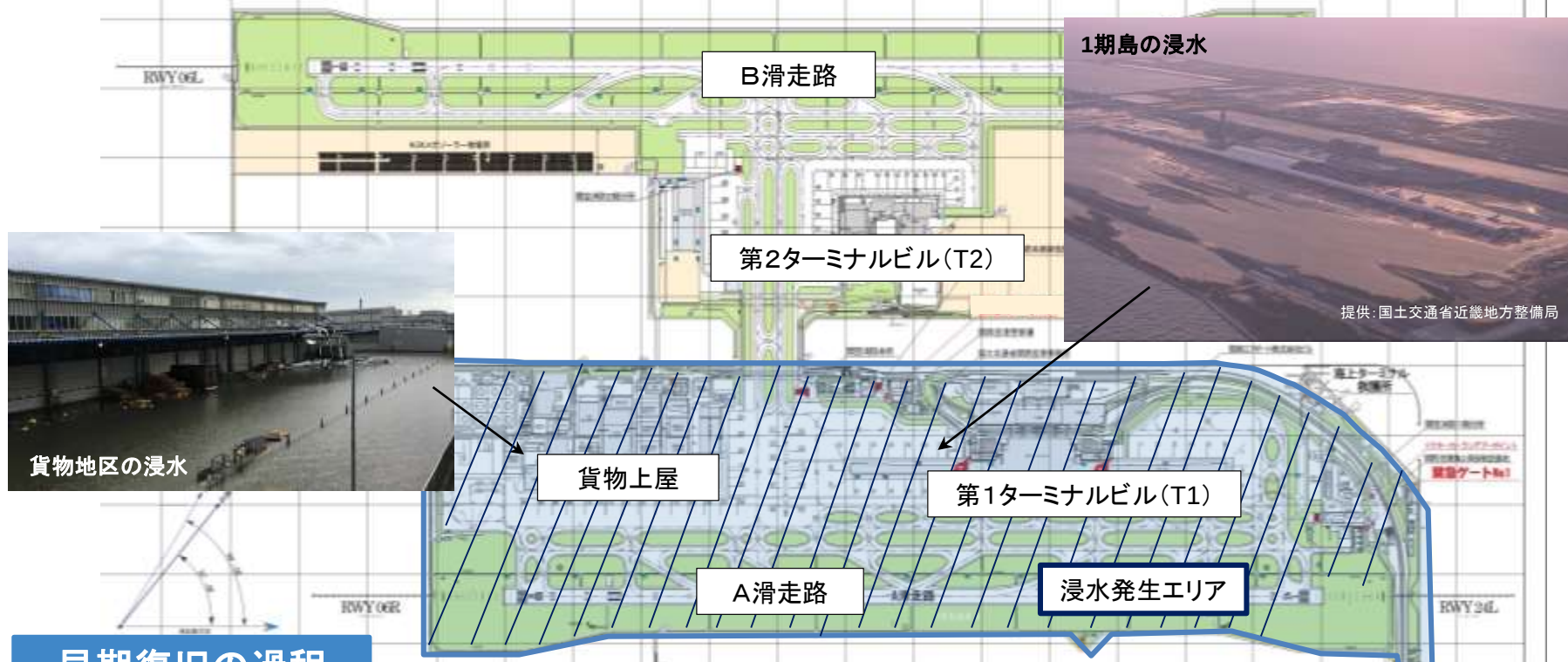
B滑走路の延伸、C滑走路の新設 等



# 自然災害の影響

## 被災状況

○平成30年9月4日の台風21号では、高波により、広範囲にわたり大規模な浸水が発生し、空港機能が喪失するとともに、連絡橋にタンカー船が衝突し、通行不能になったことで、約8000人の滞留者が発生。



## 早期復旧の過程

①緊急再開  
9月7日(発災後3日)  
T2 国内線の再開

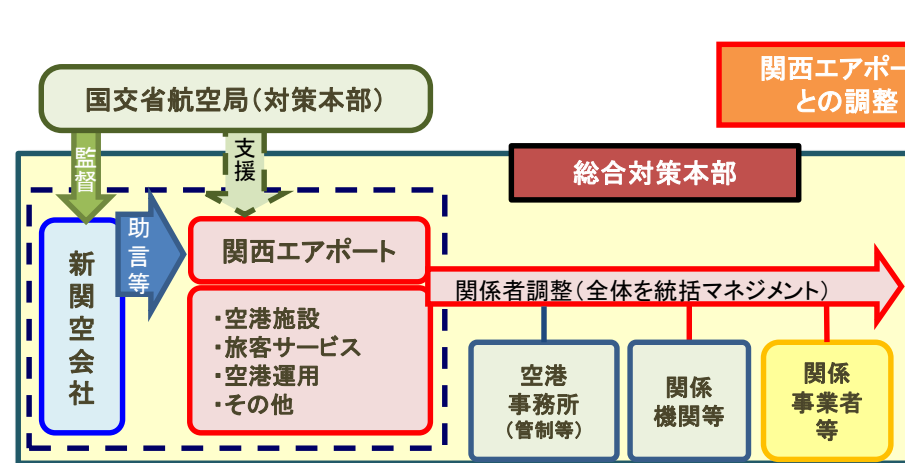
②部分再開  
9月14日(発災後10日)  
・T1 国内・国際線の部分再開  
・T2 全面再開  
・国際貨物地区の部分再開

③全面再開  
9月21日(発災後17日)  
・T1 全面再開

## 【危機管理時対応の見直し】

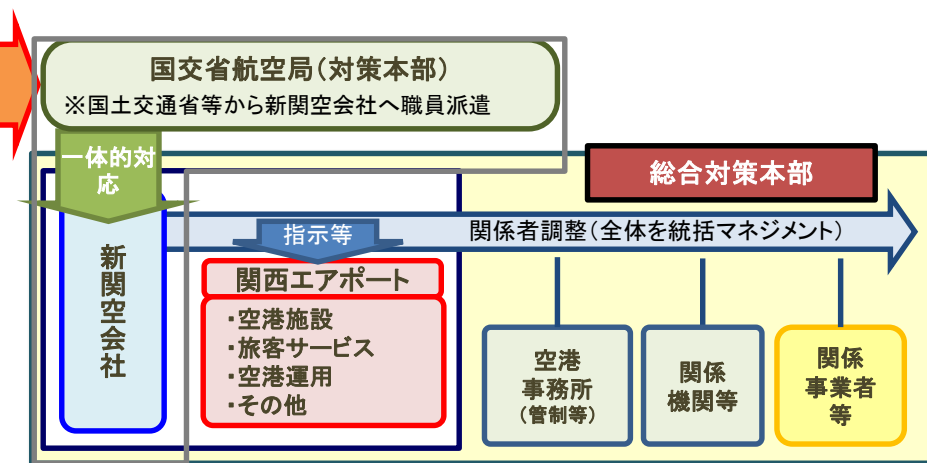
- 非常時の意思決定システムの改善を行うため、新たに、航空会社、アクセス事業者、自治体等を含めた**総合対策本部**の設置。
- 関西エアポート社（運営権者）と新関空会社（設置管理者）は、危機管理時、**連携・協働して緊急対応・早期復旧対策**を実施。
- 関西エアポート社による主体的かつ的確な事態の收拾が難しいと判断される場合には、関西エアポート社と調整の上、新関空会社は、国と一体的にかつ関係者と連携しつつ、**主体的に事態対処**。  
関西エアポート社は当該取組に対し実施面で協力。

## 【危機管理時（通常時）の対応】



※新関空会社は関西エアポート社内に設置される対策本部に参画し、関西エアポートの事態対処を支援

## 【事態が深刻化する場合等】



※新関空会社は関西エアポート社の協力を得つつ、必要な範囲で、主体的に事態対処

# 令和4年 豪雪による新千歳空港の被害について

- 記録的な大雪により、新千歳空港において、滑走路2本の閉鎖や、空港における滞留者が発生。
- 新千歳空港を運営する北海道エアポート(株)は、空港における滞留者に対し毛布、食料、断熱マットを配布するとともに、照明を落とし、暖房を継続して入れる等、滞留者が少しでも快適に過ごすことのできるような環境を提供。

| 日付        | 滑走路2本閉鎖時間               | 欠航便数 | 新千歳空港における滞留者数 |
|-----------|-------------------------|------|---------------|
| 令和4年1月1日  | 12:24~15:32<br>(3時間8分)  | 241便 | —             |
| 令和4年1月2日  | —                       | 27便  | 500人          |
| 令和4年1月12日 | 0:00~11:55<br>(11時間55分) | 200便 | —             |
| 令和4年1月13日 | 21:05~22:04<br>(59分)    | 60便  | 225人          |
| 令和4年2月6日  | —                       | 6便   | 70人           |



令和4年2月7日  
新千歳空港内の旅客滞留状況

# 自然災害への対応

- 平成30年9月の台風第21号による関西国際空港の浸水や令和元年房総半島台風による成田国際空港での空港アクセス機能の停止による多数の滞留者の発生等、空港を巡る災害は多様化且つ激甚化。
- これらに対応するためには、空港の関係機関が個別に対応するのではなく、空港全体として一体となって対応する統括的災害マネジメントの考え方が重要。
- このため、国主導のもと全国の空港の災害対応力の強化に向け、空港全体としての機能保持や早期復旧のための役割等を明確化した、各空港の「A2-BCP」※に係る以下の取組を推進。

※「A2-BCP」:「Advanced」(先進的)な「Airport」(空港)のBCP(Business Continuity Plan :事業継続計画)

## 【「A2-BCP」※の実効性強化】※ 全国95空港で策定

- ・ 「A2-BCP」の見直し
- ・ 訓練の実施等による実効性の強化
- ・ 国による定期監査の実施による有効性及び実効性の確認



## 【滞留者抑制・航空交通量制限】

- ・ 空港アクセスの途絶に備え、事前に複数のバス・タクシー事業者等と協定等を締結
- ・ 台風影響が予想される際にはA/L、空港関係者、アクセス事業者等から成る総合対策本部を設置
- ・ 主要空港において、旅客ターミナルビルの面積から滞留許容人数を算出し、空港アクセスの復旧見込みを踏まえた滞留者シミュレーションに基づき、旅客便の到着便数をコントロール



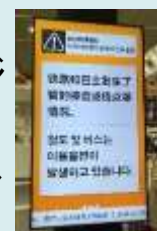
災害時の滞留者



代替交通手段(臨時バス)の確保

## 【情報発信】

- ・ 滞留者に対して旅客ターミナルビルにおける放送やデジタルサイネージに加え、WebサイトやSNS等を活用した多様な手段により情報提供
- ・ 自然災害発生時の空港運営状況や空港アクセス復旧情報等について、多言語(英語、中国語、韓国語等)によるきめ細かな情報発信



左写真：多言語による情報発信

これらの取組は、コンセッション運営事業者を含む、空港運営主体が責任をもって実施

# 参考資料

「第2回PPP／PFI等に関するワーキンググループ」  
(2021年9月6日)提出資料より一部抜粋

※ 一部資料のデータについては、2022年2月時点の内容に修正

全体

～空港関連施設の利便性～

## 総合評価ランキング TOP15

## 部門別ランキング TOP10

| 順位 | 空港         | 国・地域   |
|----|------------|--------|
| 1  | ハマド        | カタール   |
| 2  | 羽田         | 日本     |
| 3  | チャンギ       | シンガポール |
| 4  | 仁川         | 韓国     |
| 5  | 成田         | 日本     |
| 6  | ミュンヘン      | ドイツ    |
| 7  | チューリッヒ     | スイス    |
| 8  | ヒースロー      | イギリス   |
| 9  | 関西         | 日本     |
| 10 | 香港         | 香港     |
| 11 | 中部         | 日本     |
| 12 | スキポール      | オランダ   |
| 13 | ヘルシンキ      | フィンランド |
| 14 | 広州白雲       | 中国     |
| 15 | シャルル・ド・ゴール | フランス   |

| 順位 | 清潔さ    | スタッフサービス | ユニバーサルデザイン | 安全性     |
|----|--------|----------|------------|---------|
| 1  | 羽田     | チャンギ     | 羽田         | 仁川      |
| 2  | チャンギ   | 羽田       | 関西         | チューリッヒ  |
| 3  | 成田     | 仁川       | 成田         | 関西      |
| 4  | ハマド    | 関西       | 中部         | チャンギ    |
| 5  | 仁川     | 成田       | チャンギ       | 香港      |
| 6  | 関西     | 香港       | 福岡         | 羽田      |
| 7  | 中部     | 中部       | 仁川         | 成田      |
| 8  | 香港     | ハマド      | 新千歳        | 中部      |
| 9  | チューリッヒ | コペンハーゲン  | 香港         | コペンハーゲン |
| 10 | 桃園     | スキポール    | 桃園         | ローマ     |



羽田空港ターミナルビル



成田空港ターミナルビル

出典: SKYTRAX: World Airport Awards 2021

※世界の航空格付け会社であるSKYTRAX(1989年英国にて設立)が、毎年様々な部門における空港評価ランキングを発表している。

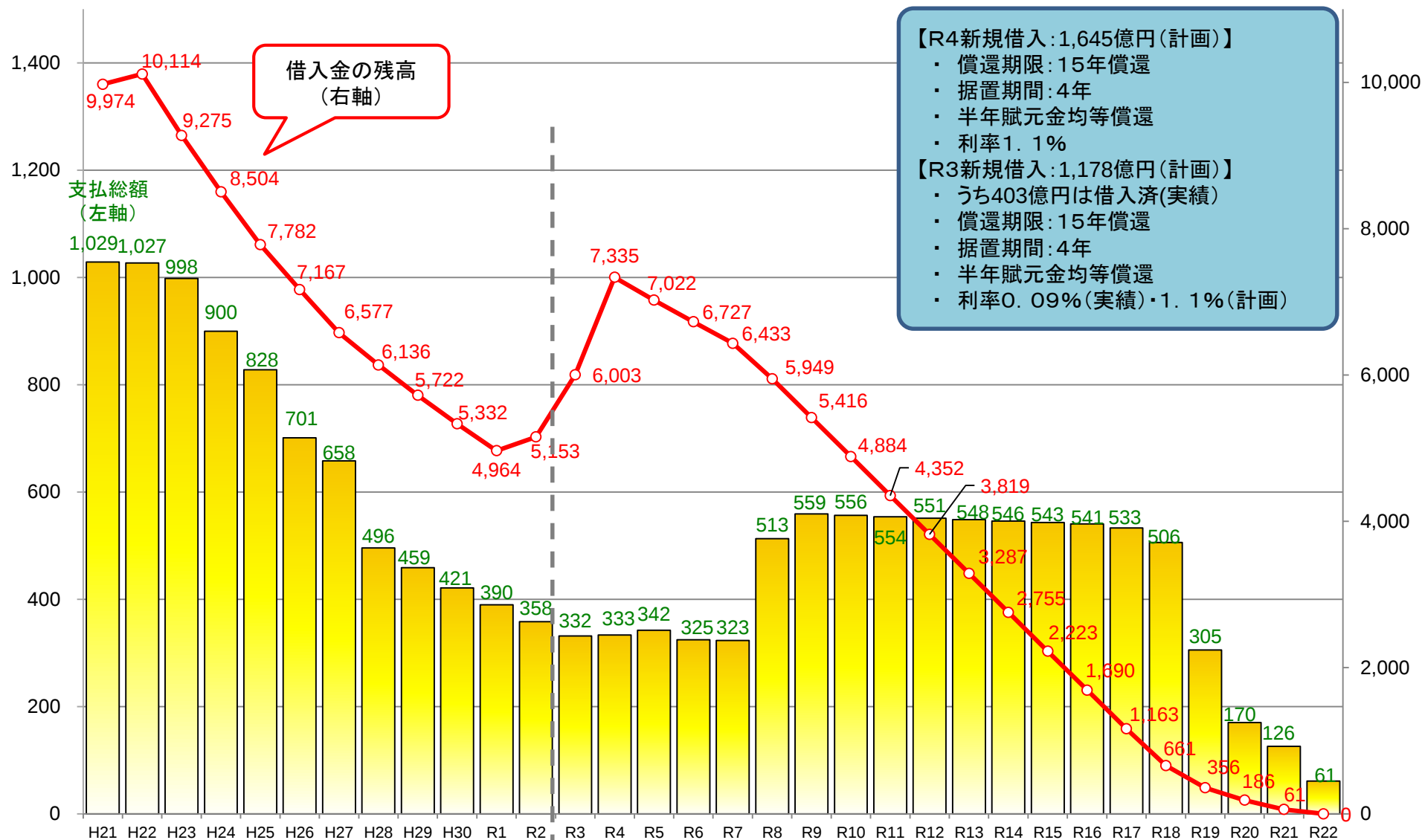
# 全体

## ～借入金の償還～

# 借入金の償還額・残高の推移見込

※令和4年2月現在

単位: 億円



※R3年度以降については、R3借入計画額1,178億円及びR4借入計画額1,645億円を基に試算

# 羽田空港

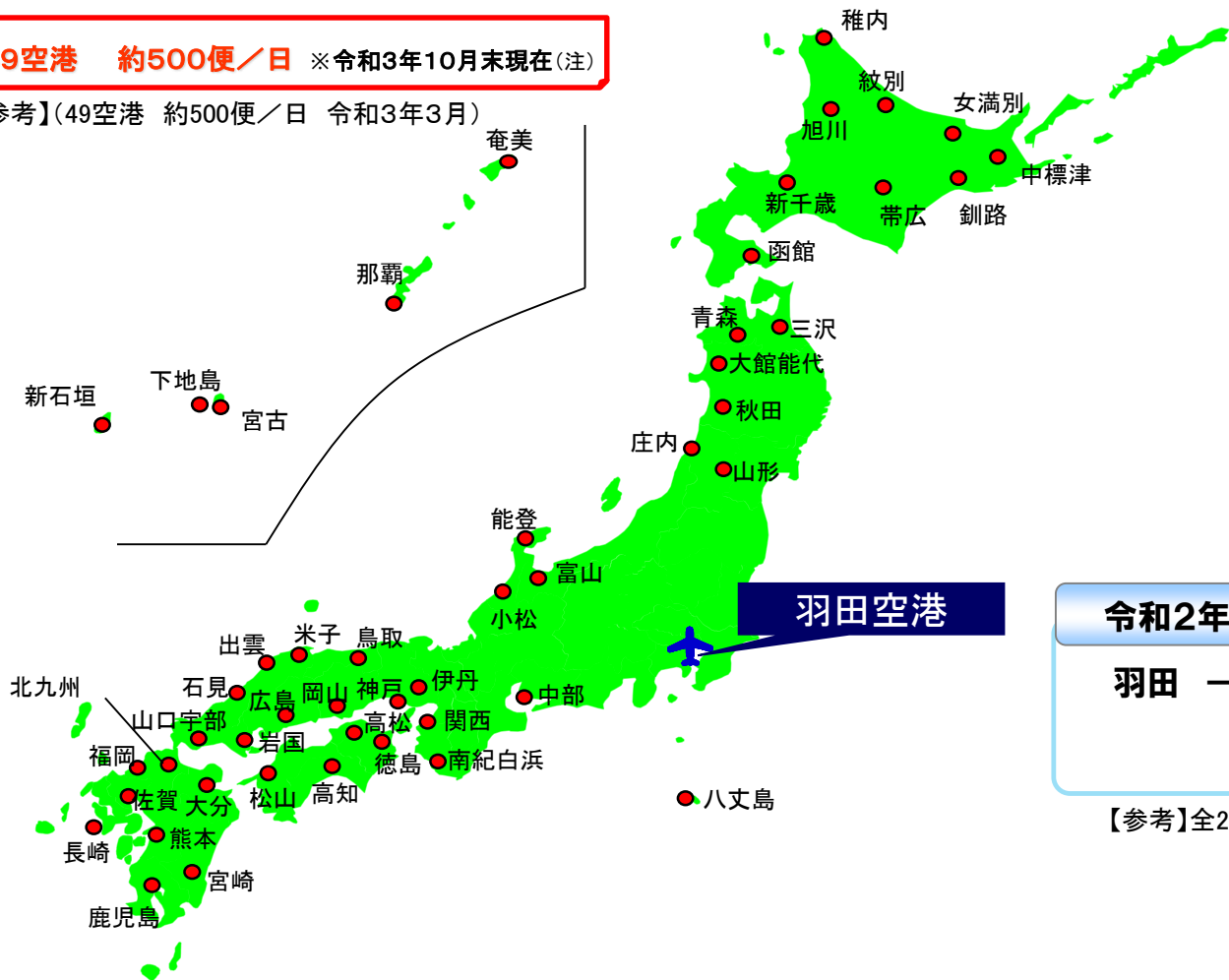
～国際線・国内線ネットワーク～

○羽田空港は国内線ネットワークの中心として、全国49都市との間に1日約500便が就航  
○令和2年度の輸送実績において、4都市との間で年間100万人以上の旅客流動がみられる。

羽田の国内線ネットワーク

49空港 約500便／日 ※令和3年10月末現在(注)

【参考】(49空港 約500便／日 令和3年3月)



1日20便以上運航の路線(注)

|     |     |
|-----|-----|
| 福岡  | 56便 |
| 新千歳 | 53便 |
| 那覇  | 34便 |
| 伊丹  | 30便 |
| 鹿児島 | 22便 |

令和2年度年間旅客数100万人以上の路線

羽田 — 福岡、新千歳、那覇、伊丹  
全4路線

※出典：航空輸送統計年報（令和2年度）

【参考】全27路線(うち羽田路線16路線)(令和元年度)

注：2021年冬期事業計画認可等による  
2021年10月末時点の就航都市数

# 羽田空港における国際線ネットワーク（2021年冬ダイヤ）

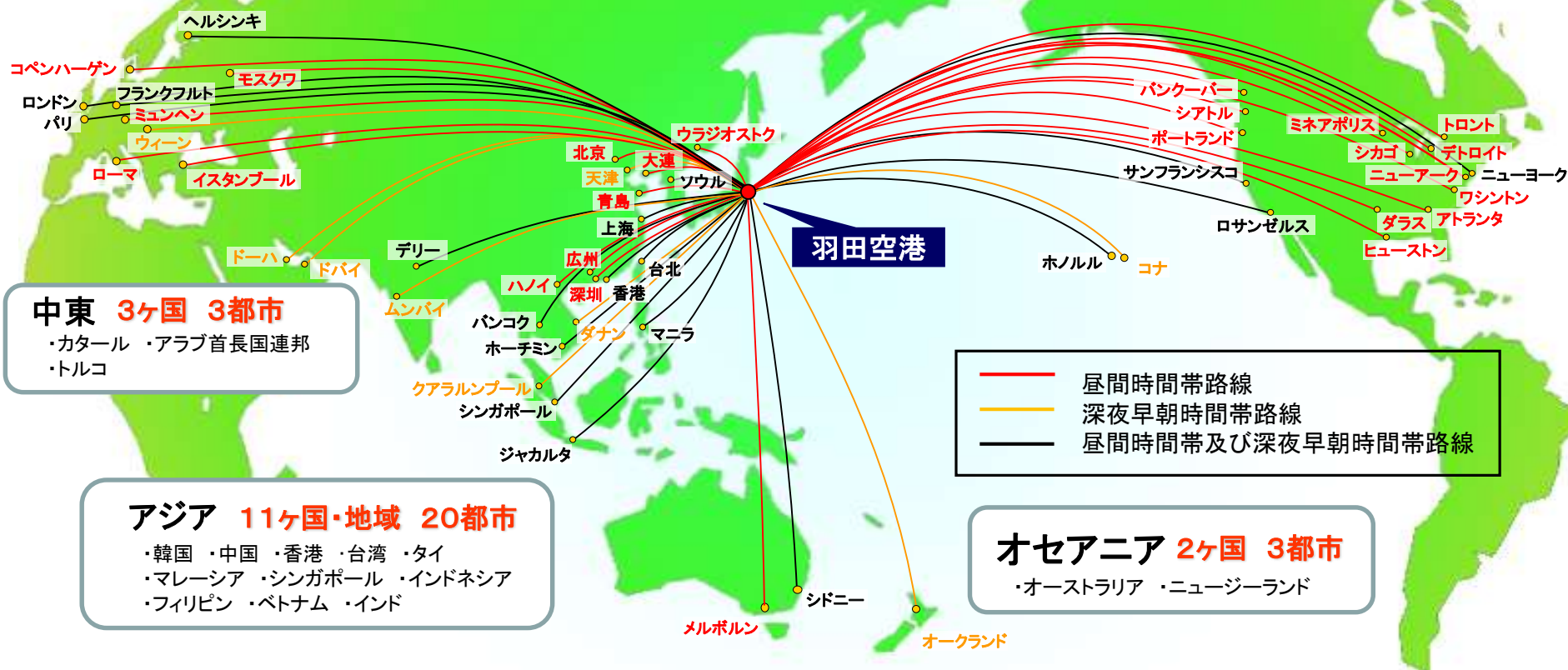
○ 羽田空港は、アジア長距離や欧米を含む高需要・ビジネス路線を24時間展開。

## 欧州 8ヶ国 10都市

・フランス ・イギリス ・ドイツ ・イタリア  
・オーストリア ・ロシア ・フィンランド  
・デンマーク

## 北米 2ヶ国 17都市

・アメリカ ・カナダ



\*2021年冬期事業計画認可等による

\*\*2021年10月末時点の就航予定都市数

令和3年度 着陸料等軽減措置(国内航空路線)

|      |                                           | 羽田空港の着陸料 | その他の国管理・共用空港の着陸料                |
|------|-------------------------------------------|----------|---------------------------------|
| 出発空港 | 羽田、伊丹、福岡、新千歳                              | 本則       | 本則の1/2                          |
|      | 関西、広島、高松、松山、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島           | 本則の2/3   | 本則の1/4<br>(関西、成田、中部発<br>本則の1/3) |
|      | 釧路、函館、高知、米子(美保)、岩国、徳島、小松                  | 本則の2/5   |                                 |
|      | 旭川、帯広、女満別、秋田、山口宇部、青森、庄内、富山、神戸、鳥取、出雲、岡山、佐賀 | 本則の1/5   |                                 |
|      | 中部、稚内、紋別、中標津、丘珠、三沢、大館能代、山形、能登、南紀白浜、石見、その他 | 本則の1/6   |                                 |

- ・ 沖縄発着路線(国内便)に係る着陸料について、機材の種別等に応じて1/6～1/16に軽減。
- ・ 離島発着路線に係る着陸料について、機材の種別等に応じて1/6～1/16に軽減。
- ・ 24時間空港(関空、新千歳、北九州)の深夜早朝利用促進のため、これら3空港と羽田を結ぶ深夜早朝路線(※)の羽田空港の着陸料を1/2に軽減。  
※ 関空、新千歳、北九州を22時から6時59分までに出発し羽田に到着する便、これら3空港を羽田空港に22時から6時59分までに到着する便  
※国内線に使用される最大離陸重量50t以下の小型機材に係る着陸料については、更に8/10 (20t以下の機材については7/10)に軽減

令和3年度の特例

- ・ 令和3年3月1日から令和4年2月28日までの間、上記路線の旅客便については、更に1/5に軽減。(同路線に係る停留料については免除)

(参考)着陸料等の算定方法

① 有償旅客便(15t超のターボジェット機)

(騒音値－83) × 3,400円 + a.重量が100t以下 旅客数※1 × 720円  
b.重量が101t以上 旅客数※2 × 1,080円

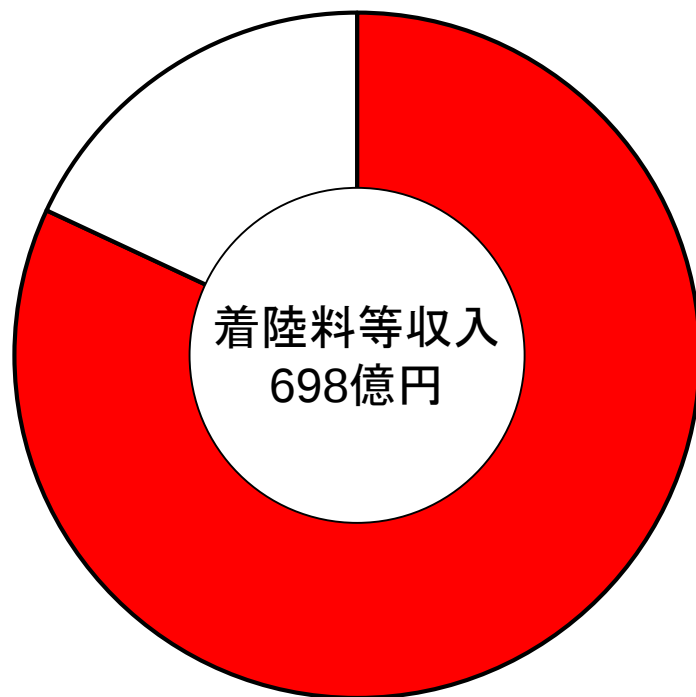
② 上記以外の国内線(ターボジェット機)

最大離陸重量 × 単価 + 騒音値に応じた料金 + 旅客数※3 × 120円

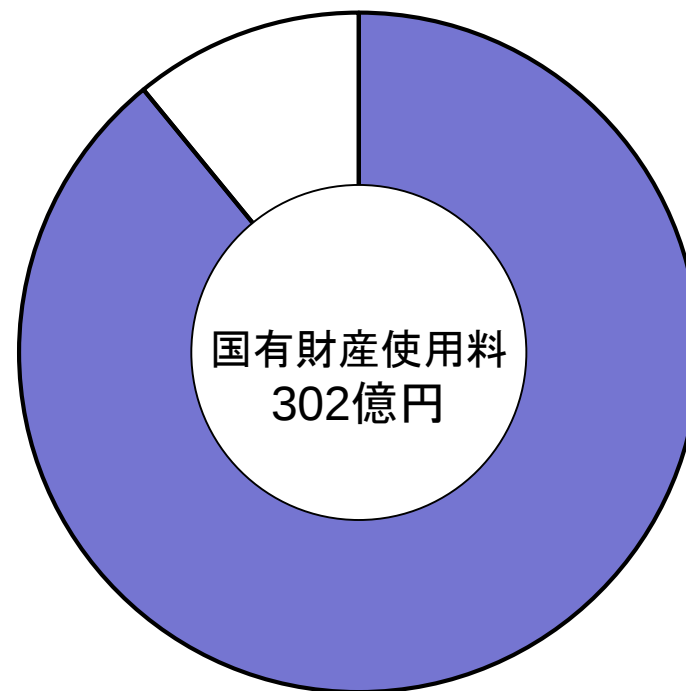
※最大離陸重量：航空機の機種ごとに定められたその航空機の離陸時にとり得る重量の最大値。  
※騒音値：離陸測定点と進入測定点における航空機の騒音値を相加平均して得た値。

※1 1ヶ月間の座席利用率が70%を超える場合には、70%に相当する旅客数とする。  
※2 1ヶ月間の座席利用率が75%を超える場合には、75%に相当する旅客数とする。  
※3 1ヶ月間の座席利用率が70%を超える場合には、70%に相当する旅客数とする。

国管理空港の着陸料収入のうち、  
羽田空港 572億円(81.9%)



国管理空港の国有財産使用料のうち、  
羽田空港 269億円(89.1%)



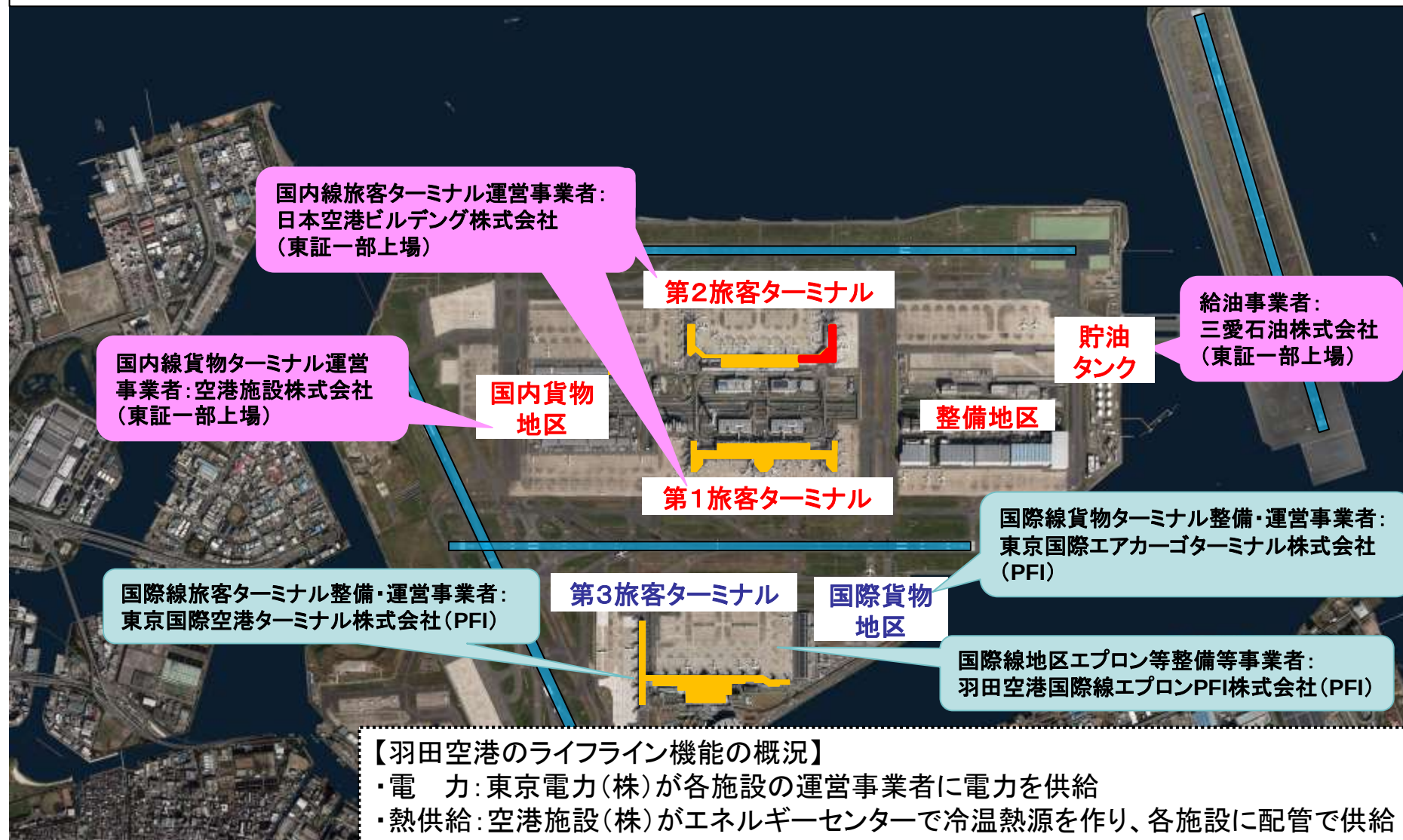
※現時点(R3.8)においてコンセッションを導入している国管理空港に係る歳入を除く。

(R2年度以降にコンセッションを導入した国管理空港：熊本R.2.4～、新千歳 R.2.6～、稚内・函館・釧路 R3.3～、  
広島 R3.7～)

# 羽田空港

～空港基本機能を担う事業者～

- 各運営事業者(PFI事業者は除く)については、国から国有財産使用許可を受けて、事業を行っている。
- PFI事業者については、国と事業者が国有財産貸付契約を締結し、事業を行っている。



## 再国際化経緯

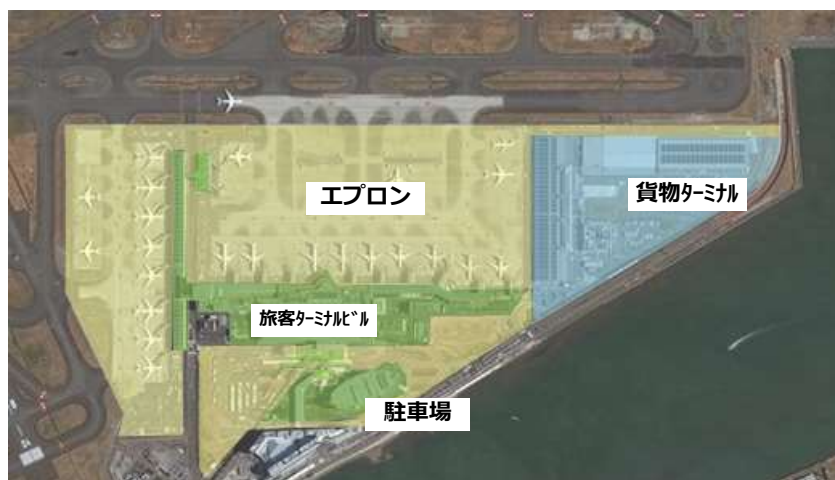
- 「アジアゲートウェイ構想」とりまとめ（2007年5月）
  - ・D滑走路供用開始時に**国際定期便を昼間に3万回就航**。路線については距離の基準だけでなく、需要や路線の重要性も判断し、羽田にふさわしい路線。
- 「国土交通省成長戦略」とりまとめ（2010年5月）
  - ・44.7万回達成時に**3万回の発着枠を更に国際線に配分**。

## PFI事業概要

民間のノウハウを活用した効率的・効果的な施設整備を行うため、国際線地区については、  
①旅客ターミナル等整備・運営事業、②貨物ターミナル整備・運営事業、③エプロン等整備事業  
について、PFI手法を活用。

## PFI手法を活用した国際線地区の整備・運営

- 民間のノウハウを活用した効率的・効果的な施設整備
- 空港利用者に対するサービス水準の向上



※主なPFI事業用地のみ図示。

■ 国際線地区の整備は以下の3事業に区分してPFI手法で実施

- **旅客ターミナルビル等整備・運営事業** (約13ha)  
事業者：東京国際空港ターミナル株式会社  
事業期間：2006（平成18）年7月7日～2038（令和20）年4月30日
- **貨物ターミナル整備・運営事業** (約14ha)  
事業者：東京国際エアカーゴターミナル株式会社  
事業期間：2006（平成18）年7月7日～2039（令和21）年2月28日
- **エプロン等整備事業** (約68ha)  
事業者：羽田空港国際線エプロンPFI株式会社  
事業期間：2006（平成18）年3月24日～2035（令和17）年3月31日

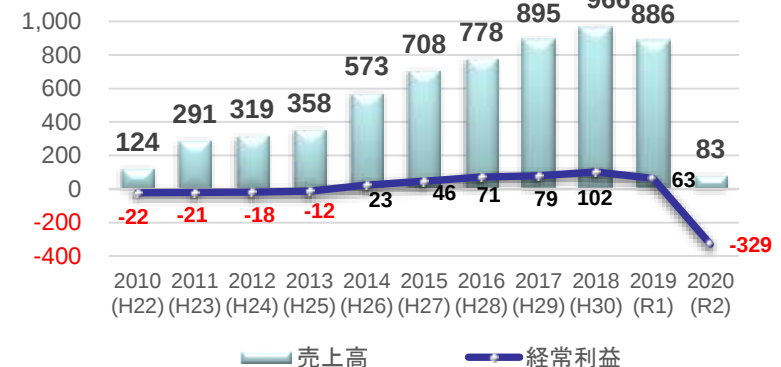
## 国際線旅客ターミナル運営事業者

**実施主体** : 東京国際空港ターミナル株式会社 (TIAT) (特別目的会社)  
**設 立** : 2006 (平成18) 年 6月  
**資 本 金** : 132億 6,500万円  
**主な株主** : 日本空港ビルデング(株)、日本航空(株)、ANAホールディングス(株)、ほか  
**事業概要** : PFI手法により、事業期間2038年までの期間、国際線旅客ターミナルビル運営を実施  
 (事務室・店舗等賃貸、駐車場運営、飲食・物販 等)

第3ターミナル



最近の業績の推移 (億円)



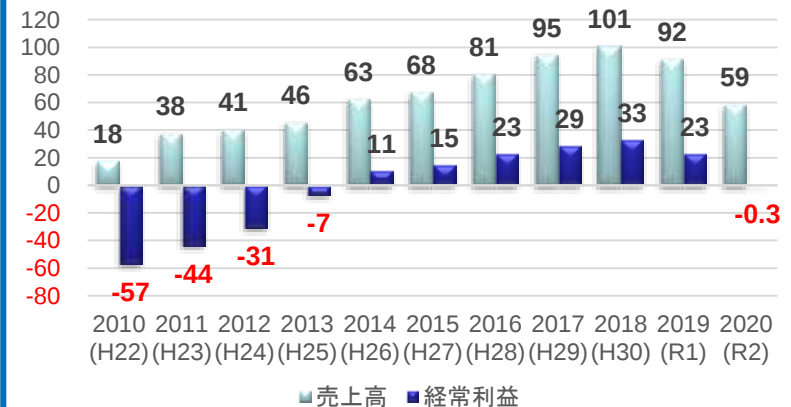
> 2020年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により旅客数が大幅に減少（対前年比98%減少）したことにより、売上高は大幅な減収となり、経常損失は329億円。

## 国際線貨物ターミナル運営事業者

実施主体 : 東京国際エアカーゴターミナル株式会社 (TIACT) (特別目的会社)  
 設 立 : 2006 (平成18) 年 6月  
 資 本 金 : 24億円  
 主な株主 : 三井物産 (株) (100%子会社)  
 事業概要 : PFI手法により、事業期間2039年までの期間、国際線貨物ターミナルビル運営を実施  
 (輸出入航空貨物の保管・荷役、事務室等の賃貸 等)



最近の業績の推移 (億円)



> 2020年度決算では、新型コロナウイルス感染症の影響により貨物取扱数が減少したことに伴い、減収・減益となった。

# 羽田空港

～関係自治体等との関係～

## <再拡張事業>

○D滑走路、国際線ターミナル等の整備

※D滑走路整備

- ・平成19年 3月 本格着工
- ・平成22年10月 供用開始

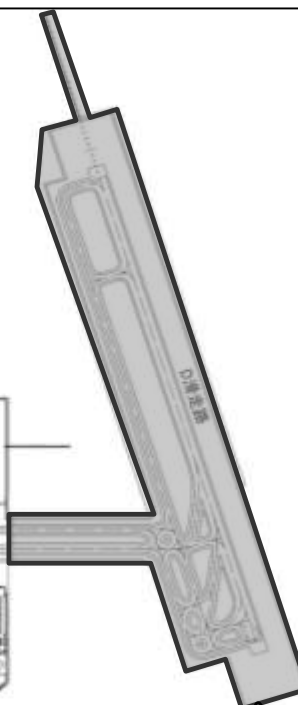
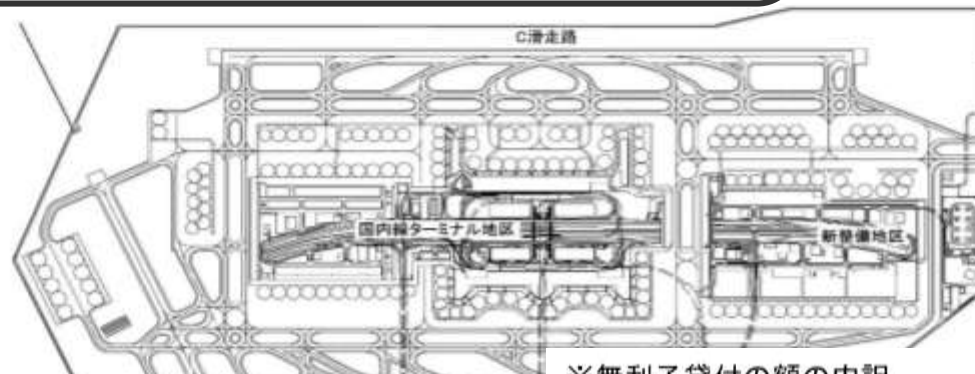


再拡張事業により空港処理能力が増加

〔再拡張前〕  
(H19.9.1時点)  
30.3万回/年

〔再拡張供用開始時〕  
(H22.10時点)  
37.1万回/年

〔再拡張後〕  
(H25年度末)  
44.7万回/年



## <滑走路整備事業 財源スキーム>

- 整備事業費の約2割程度について、地方公共団体が無利子貸付にて協力。

(借入期間:平成16年度～平成22年度)

⇒ **特別措置法の制定(現在は空港法)**

地方公共団体が国に対し無利子貸付ができることとする等所要の措置を講ずる。

- 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の比率で手当て。

※無利子貸付の額の内訳

東京都 1085億円

神奈川3自治体 300億円

(神奈川県、横浜市、川崎市 各100億円)

## <滑走路整備事業 財源構成比>



○ 従来の飛行経路においては、航空機はほぼ千葉県上空を利用して羽田空港に離着陸。

【出発経路】

6000ft未満

(南風時)



(北風時)



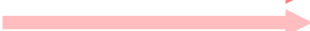
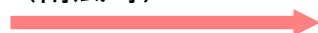
6000ft以上



【到着経路】

6000ft未満

(南風時)



(北風時)

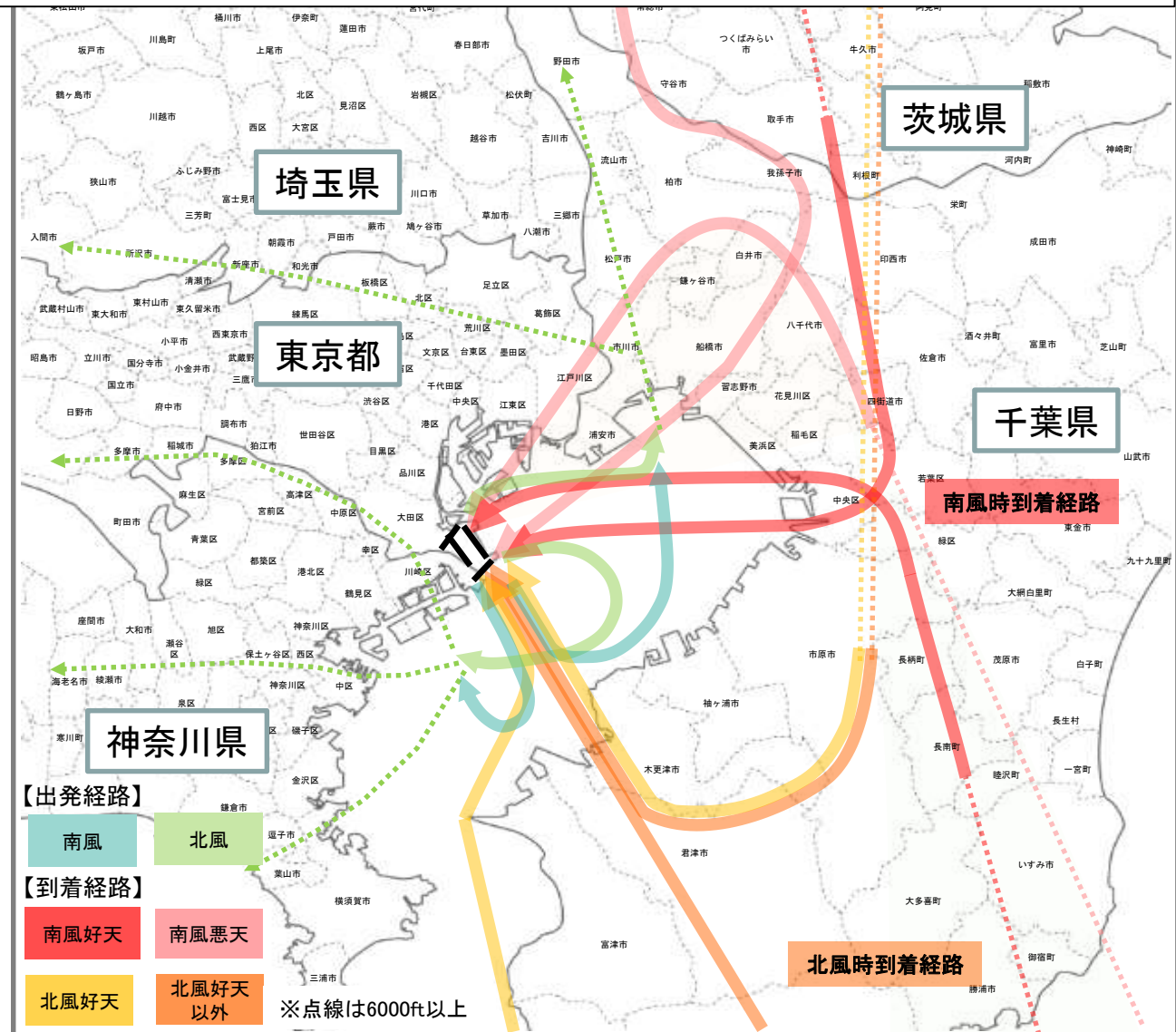


6000ft以上

(南風時)



(北風時)



- 千葉県及び関係25市町からは、平成17年以降、継続的に騒音影響の軽減を要望されている。
- 国と千葉県及び関係25市町との間で締結した確認書においては、「国が首都圏全体での騒音共有の実現に向け努めること」を確認してきており、今般の新飛行経路の運用について、千葉県側は「首都圏全体での騒音共有の第一歩として評価する」とのスタンス(具体化協議会(東京都、特別区長会、千葉県・千葉市等による協議の場)においても、第1回以降、千葉県千葉市より同趣旨の発言がなされている。 )。

## ■国土交通省と羽田再拡張事業に関する県・市町村連絡協議会(構成員:千葉県及び関係25市町的首長)との間で交わした確認書

**平成17年** ○羽田再拡張後の飛行ルート等に関する確認書

3 国土交通省は、管制技術等の進展状況及び管制システムの整備状況等に関し速やかに情報を提示するとともに、できる限り陸域を通過することなく海上を通過する等騒音を低減し首都圏全体で騒音問題を共有するという理念の実現に向けて、管制技術の進展が図られるよう努めるものとする。

**平成22年** ○羽田再拡張後の飛行ルート等に関する確認書

5 国土交通省は、千葉県への騒音影響を低減し、また首都圏全体で騒音を共有するという理念の実現に向け、管制技術等の進展が図られるよう努めること。

## ■首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会における千葉県・千葉市からの意見

**平成26年** ○第1回首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会(H26.8.26)

(特別区長会会長):これまで経路下で騒音影響を受けてきた千葉県、千葉市に敬意。

(千葉県副知事):羽田空港については、今ある騒音負担に対して、首都圏全体での騒音分担の観点からの選択肢が示されたと認識している。羽田空港の機能強化にあたっては、騒音負担のしわ寄せが来ないようにしてもらいたい。

(千葉市副市長):羽田空港については、これまで飛行経路にかかる騒音が千葉に集中しており、首都圏全体での騒音分担の観点から新たな飛行経路案が提案されたことは意義がある。

**令和元年** ○第5回首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会(R1.8.7)

(千葉県副知事):今般、羽田空港が国際線の9.9万回への拡大を目指す中で、南風時の新到着ルート、いわゆる「都心上空ルート案」が示され、実現に向けた協議が進められてきたことは、千葉県が求めてきた首都圏での騒音共有のその第一歩として評価するものであり、関係者の皆様の尽力に敬意を表したい。

(千葉市副市長):これまで千葉県民が一手に負担してきた羽田空港の航空機騒音が、新飛行ルートの運用により、一部時間帯とはいえ、首都圏で分担されることは、首都圏全体での騒音共有の実現として評価している。

※国土交通大臣から新飛行経路の運用を発表した令和元年8月8日には、森田前千葉県知事より、「今般の羽田空港の機能強化策のひとつである「南風時の新到着ルートの導入」などにより、本県の騒音影響については、現在よりも軽減するものと受け止めています。」とのコメントあり。

首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめ（平成26年7月）をふまえた  
今後の首都圏空港の機能強化に関する取組方針について

| ■2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までに<br>実現し得る主な技術的な方策 |                                                                                                                              | ■2020年東京オリンピック・パラリンピック競技<br>大会以降の技術的な方策 |                                                                       |
|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| 羽田空港                                           | <div>【現状：約45万回】</div> <div>・滑走路処理能力の再検証<br/>・滑走路運用・飛行経路の見直し</div> <div>⇒ 年間＋約4万回</div> <div>計  ＋約4万回  【1日約50便】</div>         |                                         | <div>（・滑走路の増設）</div>                                                  |
|                                                | <div>【現状：約30万回】</div> <div>・管制機能の高度化<br/>・高速離脱誘導路の整備<br/>・夜間飛行制限の緩和</div> <div>⇒ 年間＋約4万回</div> <div>計  ＋約4万回  【1日約50便】</div> |                                         | <div>・既存滑走路の延長<br/>・滑走路の増設<br/>・夜間飛行制限の緩和</div> <div>⇒ 年間＋約16万回</div> |
| 合計  約83万回（年間75万回＋約8万回）<br>【1日＋約100便】           |                                                                                                                              | 合計  約100万回（年間約83万回＋約16万回）<br>【1日＋約200便】 |                                                                       |

## 【設置趣旨】

- 羽田・成田など首都圏空港の機能強化については、学者・専門家で構成する首都圏空港機能強化技術検討小委員会が、その技術的な選択肢を取りまとめた。
- この技術的な選択肢をもとに、首都圏空港の機能強化の具体化について、関係自治体や航空会社等の関係者間で協議を行うもの。

## これまでの開催実績

- 第1回（平成26年8月26日）**：国から具体案を提案
- 第2回（平成27年1月21日）**：自治体等の受け止め
- ✓ 自治体レベルでは理解が深まったが、住民によく説明してほしい。
- 第3回（平成27年7月15日）**：自治体等の受け止め
- ✓ 自治体レベルでは、羽田空港の機能強化は必要不可欠と認識している。
  - ✓ 今後開始する説明会では、自治体としても協力するので、丁寧に対応してほしい。
  - ✓ 28年度概算要求に施設整備に係る調査・設計費等を盛り込むことは理解した。
- 第4回（平成28年7月28日）**：環境影響等に配慮した方策提示、自治体等の受け止め
- ✓ 関係自治体は、提示された方策が環境影響等に配慮したものであると評価。
  - ✓ 関係自治体は、羽田空港機能強化に必要な施設整備に係る工事費、環境対策費を国が予算措置することを理解。
  - ✓ 国と関係自治体は引き続き協力して、環境影響等に配慮しつつ、2020年までに羽田空港の年約3.9万回の空港処理能力拡大の実現に取り組む。
- 第5回（令和元年8月7日）**：国からは2020年夏ダイヤから新飛行経路を運用したい旨を発言、自治体等の受け止め
- ✓ 国がこれまで実施してきた騒音・落下物対策及び協議会で新たに示した追加対策について評価。国に対してしっかりとした対策を講じることを求めた。
  - ✓ 羽田空港の機能強化に関し、国が示したスケジュールに基づいて進めることを求めた。
  - ✓ 羽田空港の機能強化に関し、国の事業として国の責任の下で進めるものと理解。
  - ✓ 首都圏全体での騒音共有の実現の第一歩として評価。

## 委員（敬称略）

※令和元年7月時点

|     |               |          |
|-----|---------------|----------|
| 宇野  | 茨城県           | 副知事      |
| 奥野  | 埼玉県           | 副知事      |
| 高橋  | 千葉県           | 副知事      |
| 長谷川 | 東京都           | 副知事      |
| 中島  | 神奈川県          | 副知事      |
| 阪口  | さいたま市         | 副市長      |
| 服部  | 千葉市           | 副市長      |
| 小林  | 横浜市           | 副市長      |
| 藤倉  | 川崎市           | 副市長      |
| 山崎  | 特別区長会         | 会長（江東区長） |
| 小泉  | 成田空港圏自治体連絡協議会 | 会長（成田市）  |
| 平子  | 全日本空輸株式会社     | 代表取締役社長  |
| 赤坂  | 日本航空株式会社      | 代表取締役社長  |
| 家田  | 政策研究大学院大学     | 教授       |
| 山内  | 一橋大学大学院商学研究科  | 特任教授     |
| 和田  | 航空局長          |          |
| 蒲生  | 総合政策局長        |          |
| 柏木  | 東京航空局長        |          |
| 石原  | 関東地方整備局長      |          |

## ※オブザーバー

田村 成田国際空港株式会社 代表取締役社長

- 羽田空港機能強化について、できるだけ多くの方にご理解頂けるよう、これまで6巡にわたり延べ136会場において、来場者の関心に応じて、きめ細やかな情報提供が可能なオープンハウス型説明会を開催。合計で延べ3万4千人を超える方々が参加。
- 羽田空港の機能強化に関する特設コールセンターを開設するとともに、ホームページや新聞、折り込みチラシ、交通広告等で情報発信。

## 第6フェーズ説明会実施場所



## 開催実績(東京都、神奈川県、埼玉県の合計)

|          |                       |       |          |
|----------|-----------------------|-------|----------|
| 第1フェーズ   | ：平成27年 7月～9月 (48日)    | 16会場  | 約 6,000人 |
| 第2フェーズ   | ：平成27年12月～28年1月 (47日) | 18会場  | 約 5,100人 |
| 第3フェーズ   | ：平成29年 1月～5月 (16日)    | 16会場  | 約 2,300人 |
| 第4フェーズ   | ：平成29年11月～30年2月 (16日) | 16会場  | 約 3,400人 |
| 第5フェーズ   | ：平成30年12月～31年2月 (36日) | 31会場  | 約11,100人 |
| 第6フェーズ   | ：令和元年11月～2年1月 (60日)   | 39会場  | 約 7,000人 |
| 第1～6フェーズ | ：平成27年 7月～2年1月 (223日) | 136会場 | 約34,900人 |

＜オープンハウス型住民説明会の様子＞



[練馬区：練馬区役所]



[北區：北とぴあ]

### 電車内動画広告

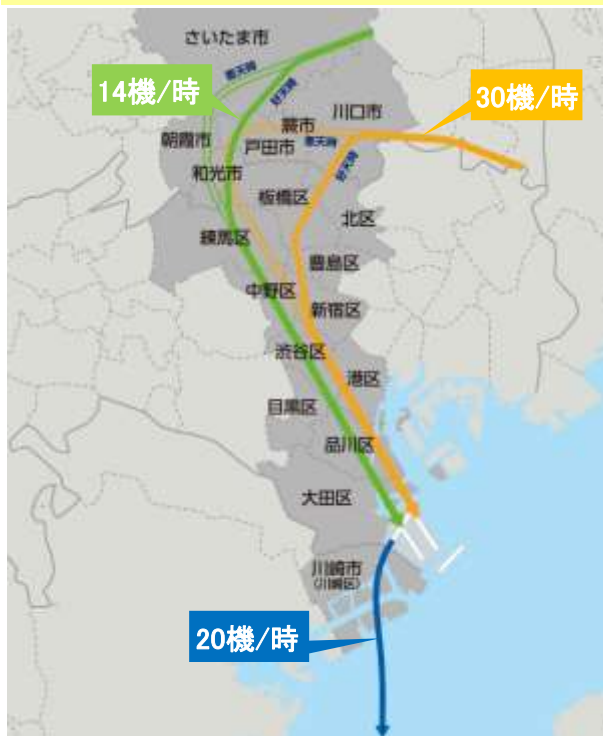


### HPでの広報



- 新飛行経路の運用に当たっては、国において6年以上にわたり、騒音対策や安全対策の検討、延べ136会場での住民説明会など地域へのきめ細やかな情報提供を実施してきた。
- 2020年3月の運用開始以降は、騒音測定、更なる安全対策の徹底、ホームページ・チラシ等による情報提供を実施。一方、地域からは騒音軽減や新飛行経路の固定化回避について強い要望が寄せられている。

## 新飛行経路 ・南風時 15時～19時のうち3時間程度



## 地域住民からの声

### ◎新飛行経路の運用開始以降、国に約7,000件の問い合わせあり

※令和2年度末時点

- ❑ 飛行機の騒音がうるさい。
- ❑ 飛行機から部品が落下したら危険だ。
- ❑ 騒音被害により経路下の資産価値が下落するのではないか。

## 地域からの要望など

- ❑ 品川区、港区など経路下の複数区が新飛行経路の固定化回避や騒音軽減、安全対策の徹底を要望。

○品川区からの要望書(令和2年5月20日)

新飛行ルートを固定化しない取り組みの実施については、昨年7月貴省より、「飛行ルートのあり方については、騒音軽減の観点から継続的に検討して参りたい」との回答があったところであるが、早急かつ具体的にお示しいただくよう重ねて要望する。

- ❑ 住民が新飛行経路の取り消しを求める行政訴訟を提起(2020年6月)
- ❑ 品川区では新飛行経路の是非を問う住民投票条例制定の動き(同年12月区議会で否決)
- ❑ 港区議会では経路下の住民・勤労者を対象とした実態調査等を求める請願を採択(2021年6月)
- ❑ 渋谷区議会では新ルートの運用停止を求める意見書を提出(同年10月)

## 新飛行経路の固定化回避に向けた検討

航空機や管制の技術革新を踏まえ、現在の滑走路の使い方を前提に新飛行経路の固定化を回避するための方策について、有識者・パイロットを交え技術的検討を実施中(令和2年6月より検討会で議論)。

- 新経路の導入に当たっては、関係自治体等から、2019年夏に新経路の固定化回避に向けたご要望を頂いており、国土交通省から「騒音軽減等の観点から継続的に検討する」と回答してきたところ。
- このような状況を踏まえ、航空管制や飛行方法についての技術的知見を有する有識者及び専門家、パイロットを構成員とする「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」を設置し、2020年6月30日に第1回、12月23日に第2回、2021年3月17日に第3回、8月25日に第4回を開催。
- 検討会においては、現在の滑走路の使い方を前提としつつ、固定化回避・騒音軽減等の観点から新経路の見直しが可能なる方策がないかについて技術的観点から検討を行う。

## 委員(五十音順・敬称略)

|        |                                          |
|--------|------------------------------------------|
| 小林 宏之  | 航空評論家                                    |
| 高橋 英昌  | NPO法人 AIM-Japan編纂協会 理事長                  |
| 辰巳 泰弘  | 全日本空輸株式会社 フライトオペレーション推進部 部長              |
| 中西 善信  | 東洋大学 経営学部 准教授                            |
| 平田 輝満  | 茨城大学大学院 理工学研究科 都市システム工学領域 准教授            |
| 福島 莊之介 | 国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所 電子航法研究所 航法システム領域長 |
| 松並 孝次  | 日本航空株式会社 運航基準技術部 部長                      |
| 屋井 鉄雄  | 東京工業大学環境・社会理工学院 教授                       |

## これまでの検討状況・今後の予定

- 第4回検討会において、羽田空港において技術的に採用可能で、かつ、採用した場合の騒音軽減効果が高いと考えられる飛行方式として、2つの方式を選定。
- 今後は、各飛行方式に係る安全性の評価、基準の策定、運航ルールの調整など、固定化回避の実現に向けた具体的な取組を実施予定。

# 成田空港

～国際線・国内線ネットワーク～

○ 成田空港は、世界106都市と結ばれているネットワークが強み。

## 欧州 13ヶ国 17都市

イタリア・オランダ・スイス・スペイン・ドイツ  
・フィンランド・フランス・ベルギー・ロシア・ポーランド  
・ルクセンブルク・カザフスタン・アゼルバイジャン

## アジア

18ヶ国・地域 52都市

## 北米 2ヶ国 20都市

・カナダ・アメリカ



## アフリカ・中東

4ヶ国 5都市

・カタール・アラブ首長国連邦  
・エチオピア・エジプト

## 中南米 1ヶ国 1都市

・メキシコ

## オセアニア

6ヶ国・地域 11都市

・オーストラリア・グアム・タヒチ  
・ニューカレドニア・ニュージーランド  
・フィジー

## 就航先(国際線)

44ヶ国・地域 106都市

\*2021年冬期事業計画認可等による

## 国内線

### ●コロナ禍における空港使用料の一时的減免措置

- ・国内線（定期旅客便）：着陸料及び停留料の全額を減免
- ・2020年4月から、旅客便運航回数が2019年度実績と比較して50%を上回り、定期旅客便運航（国内線）の回復基調が見込まれるまでの間

※最大離陸重量：航空機の機種ごとに定められたその航空機の離陸時にとり得る重量の最大値。  
※騒音値：離陸測定点と進入測定点における航空機の騒音値を相加平均して得た値。

### ●（参考）着陸料

- ・ターボジェット機の場合  
最大離陸重量（トン）×単価+3,400 円×（騒音値 - 83）EPNdb
- ・その他の航空機の場合  
最大離陸重量（トン）×単価  
6t以下の場合 一律 1,000円  
6tを超える場合 6t以下 一律 700円  
7t以上 1tあたり 590円

ターボジェット機の  
単価

| 最大離陸重量      | 単価       |
|-------------|----------|
| 25トン以下      | 1,100円/t |
| 26トン～100トン  | 1,500円/t |
| 101トン～200トン | 1,700円/t |
| 201トン以上     | 1,800円/t |

## 国際線

### ●コロナ禍における空港使用料の一时的減免措置

- ・国際線（定期旅客便）  
小型機（最大離陸重量 100 トン未満）：1 回の着陸につき 3 万円  
中・大型機（最大離陸重量 100 トン以上）：1 回の着陸につき 7 万円
- ・2020年4月から、旅客便運航回数が2019年度実績と比較して50%を上回り、定期旅客便運航（国際線）の回復基調が見込まれるまでの間

### ●（参考）着陸料

- ・最大離陸重量（トン）×NAA騒音インデックスに  
応じた単価

| NAA騒音インデックス※ | 代表機種例                 | 単価     |
|--------------|-----------------------|--------|
| A            | A380、B777、B787、B747-8 | 1,550円 |
| B            | B767、A320             | 1,650円 |
| C            | A330、B737             | 1,750円 |
| D            | B747-400              | 1,850円 |
| E            | MD11                  | 1,950円 |
| F            | B747-200              | 2,000円 |

## ■ 成田空港における国際路線再開に関する要請（令和2年11月11日）

森田 健作 千葉県知事

小泉 一成 成田空港圏自治体連絡協議会会長（成田市長）

新型コロナウイルス感染症の世界的な拡大により、とりわけ国際路線においては、ほとんどの路線で運休や大幅な減便を余儀なくされ、回復の時期や回復後のビジネススタイルの変化などの通しが厳しく、航空各社においては経営上非常に苦しい状況にある。

そうした中で、先般、本邦航空会社から、今後の国際路線の再開にあたっては成田空港も重要な結節点として段階的に運航を再開するものの、まずは羽田空港から運航を回復するとの方針が発表された。

…（中略）…

今後の国際路線の再開にあたっては、地域住民の理解と協力のもと地域と共に成長してきた成田空港の歴史的経緯や住民感情、「更なる機能強化」が本格的に進められようとしている現在の状況、さらに開港以来空港と共に発展している地域経済に与える影響を十分に考慮し航空行政を担う国において下記について対応されたい。

### 記

- 首都圏の国際航空需要を成田空港と羽田空港で担うとする従来からの方針を踏まえ、両空港のバランスを考慮した上で、国際路線再開を進めること
- 成田空港の国際線ネットワークの維持に向けて、厳しい状況が続く空港会社や航空関連事業者に対する支援に、引き続きしっかりと取り組むこと

# 成田空港

～関係自治体等との関係～

- 1966（昭和41）年 7月
  - －「新東京国際空港の位置及び規模について」閣議決定
  - －新東京国際空港公団設立
- 1965（昭和40）年代～ 反対闘争の激化
- 1978（昭和53）年 5月 成田空港開港
  - －周辺対策交付金の創設（※1）
  - －特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法（騒特法）公布（※2）
- 1991（平成 3）年11月 成田空港問題シンポジウム（1993年まで計15回開催）
  - －国が収用裁決申請を取り下げ（対立構造の解消）
- 1993（平成 5）年 9月 成田空港円卓会議（1994年まで計12回開催）
  - －B滑走路の用地取得はあくまでも話し合いによること等を確認
  - －円卓会議の合意を受け、きめ細かな環境対策を実施するため、1997年7月、成田空港周辺地域共生財団を設立（※3）
- 1995（平成 7）年 1月 地域共生委員会（2008年まで計64回開催）
  - －円卓会議の合意事項に関する点検等
- 2002（平成14）年 4月 B滑走路（暫定平行滑走路）供用（2,180m）
- 2009（平成21）年10月 B滑走路を 2,500m化
- 2010（平成22）年10月 年間発着枠 30万回の地元合意
- 2013（平成25）年 3月 オープンスカイ導入、夜間離着陸制限の弾力化
- 2015（平成27）年 4月 第3ターミナル（LCCターミナル）供用
- 2020（令和 2）年 1月 更なる機能強化（B滑走路延伸・C滑走路新設等）に係る施設変更を許可



## （※1）周辺対策交付金

国内線航空機に対する航空機燃料税の一部を財源とした航空機燃料譲与税の制度に準じた、国際線着陸回数等を算定要素とする交付金制度を創設。

## （※2）特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法

都市化が進むと予想される空港周辺地域について、土地利用に関する規制・誘導により、騒音障害を未然に防止するとともに、あわせて、適正な土地利用を図る。

## （※3）成田空港周辺地域共生財団

空港会社が行う騒防法の対策範囲以上の民家防音工事助成や航空機騒音測定等の事業を行うために千葉県、空港周辺市町、空港会社の出捐により設立した公益財団法人。



成田空港問題円卓会議



成田空港周辺地域共生財団  
設立発起人会

# 成田空港

～民営化に係る経緯(外資の取扱い)～

## ① 公団民営化～完全民営化の閣議決定

平成12年12月：「行政改革大綱」を閣議決定

⇒特殊法人の組織形態について、廃止・民営化・独立行政法人化等の見直しを行うことを決定。

平成14年12月：「道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について」を閣議決定

⇒「新東京国際空港公団については、完全民営化に向けて、平成16年度に全額国出資の持株会社にする」とし、そのための法律案を次期通常国会に提出する」

平成16年4月：新東京国際空港公団を国全額出資の特殊会社化（平成15年7月：成田国際空港株式会社法成立）

平成19年6月：「規制改革推進のための3か年計画」を閣議決定

⇒「料金規制・外資規制・経営体制等のあり方について検討し、完全民営化が所期の効果を発揮できるようにするための措置を講じた上で、成田、関西、中部各空港の完全民営化を達成する」

## ② 空港整備法等改正法案の立案～成田会社法改正法案の国会提出・廃案

平成20年初：空港整備法等の改正案を立案

⇒外資規制を盛り込んだ法案を検討したが、外資規制について異論が出たため、成田会社の資本規制のあり方について再度検討することとした。

平成20年度：成田会社の資本規制のあり方等について方針を検討・決定（空港インフラへの規制のあり方に関する研究会）

⇒主な結論は以下のとおり。

- 資本規制について、内外無差別が適当
- 特定の者による成田空港の実効支配を排除し、公正・中立な空港の運営を確保する上で、大口株式保有規制を導入することが適当
- 当面、成田会社法は存置しつつ、政府が株式の一定割合を保有することが適当

平成21年3月：上記結論を踏まえ、内外無差別の大口株式保有規制を盛り込んだ成田国際空港株式会社法の一部改正法案を国会提出

平成21年7月：成田国際空港株式会社法の一部改正法案が審議未了で廃案

## ③ 国土交通省成長戦略と新たな閣議決定

平成22年5月：国土交通省成長戦略を決定

⇒成田空港の経営の在り方について、「首都圏空港における容量拡充の推移、全国の空港経営の在り方に関する議論を踏まえ、成田空港のアジアにおけるハブ空港としての地位確立に向けて、民営化戦略、手順が検討されるべき」とされた。

平成23年4月：「規制・制度改革に係る方針」を閣議決定

⇒「成田国際空港株式会社について、平成22年5月に取りまとめられた国土交通戦略における「これまで完全民営化の方向性が議論されてきた、成田国際空港株式会社の経営の在り方については、今後、首都圏空港における容量拡充の推移、全国の空港経営の在り方に関する議論も踏まえ、成田空港のアジアにおけるハブ空港としての地位確立に向けて、民営化戦略、手順が検討されるべきである」との方針を踏まえ、今後、所用の検討を行うこととされている。

# 成田空港

～空港機能の拡張・強化～

平成30年3月の地元合意に基づき、成田空港の機能強化を実施。令和10年度末目途の供用を目指して整備を進める。

## A滑走路の夜間飛行制限の緩和

- 2019年冬ダイヤ(10月27日)より、A滑走路の運用時間を、6-23時から6-24時に延長 \*新B・C滑走路の供用開始まで

## B滑走路の延伸(2500m→3500m)

## C滑走路の新設(3500m)

- 成田会社法に基づき国土交通大臣が定める基本計画を改定(R1.11.5)。
- 国土交通大臣より成田空港会社に対し、航空法に基づく空港施設の変更許可を実施(R2.1.31)し、整備を開始。
- 供用後は、「スライド運用」により、5時～0時半の運用時間を確保、年間発着容量50万回を実現。



## 国からの支援

空港整備勘定

出資 (財務基盤の強化 : 300億円) (令和2年度)

無利子貸付 (令和4年度予算 : 154億円)  
(令和3年度予算 : 50億円)

財政融資資金

財政融資 (4,000億円) (令和2年度)

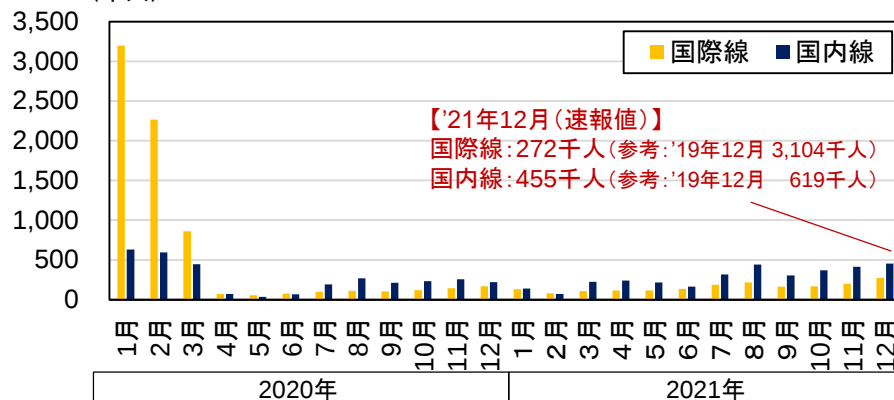
成田国際空港株式会社

B滑走路延伸・C滑走路新設  
用地取得 等  
(事業費 : 約4,900億円)

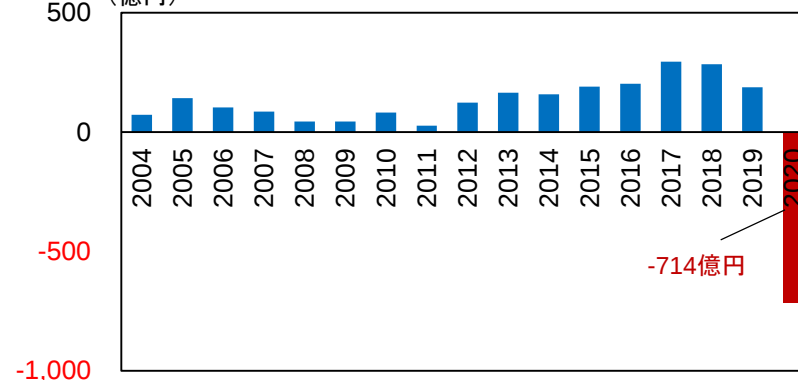
## 新型コロナウイルス感染症による成田空港への影響

- 2021年12月の航空需要は、国際旅客数で対2019年度比-91%、国内旅客数で対同年度比-27%
- 2020年度の成田国際空港株式会社の連結業績は、民営化以降初めての714億円の損失計上

■旅客数の推移  
(千人)



■連結純利益の推移  
(億円)



## 成田国際空港株式会社への支援

- 成田国際空港株式会社の経営基盤の維持・強化を図るため、令和2年度に出資を行うとともに、令和元年度決算に基づく配当金の免除を実施。
- 成田空港の更なる機能強化に対しては、令和2年度には財政融資、令和3、4年度には無利子貸付による支援によって、空港会社が目指す令和10年度末に向けて整備を支援。

