

# 国土交通省 航空局

---

## ◎全体関係

- 空港関連施設の利便性
- 借入金の償還

## ◎羽田空港関係

- 国際線・国内線ネットワーク
- 空港基本機能を担う事業者
- 関係自治体等との関係

## ◎成田空港関係

- 国際線・国内線ネットワーク
- 関係自治体等との関係
- 民営化に係る経緯(外資の取扱い)
- 空港機能の拡張・強化

# 全体

～空港関連施設の利便性～

# SKYTRAX Ranking (2021)

## 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。

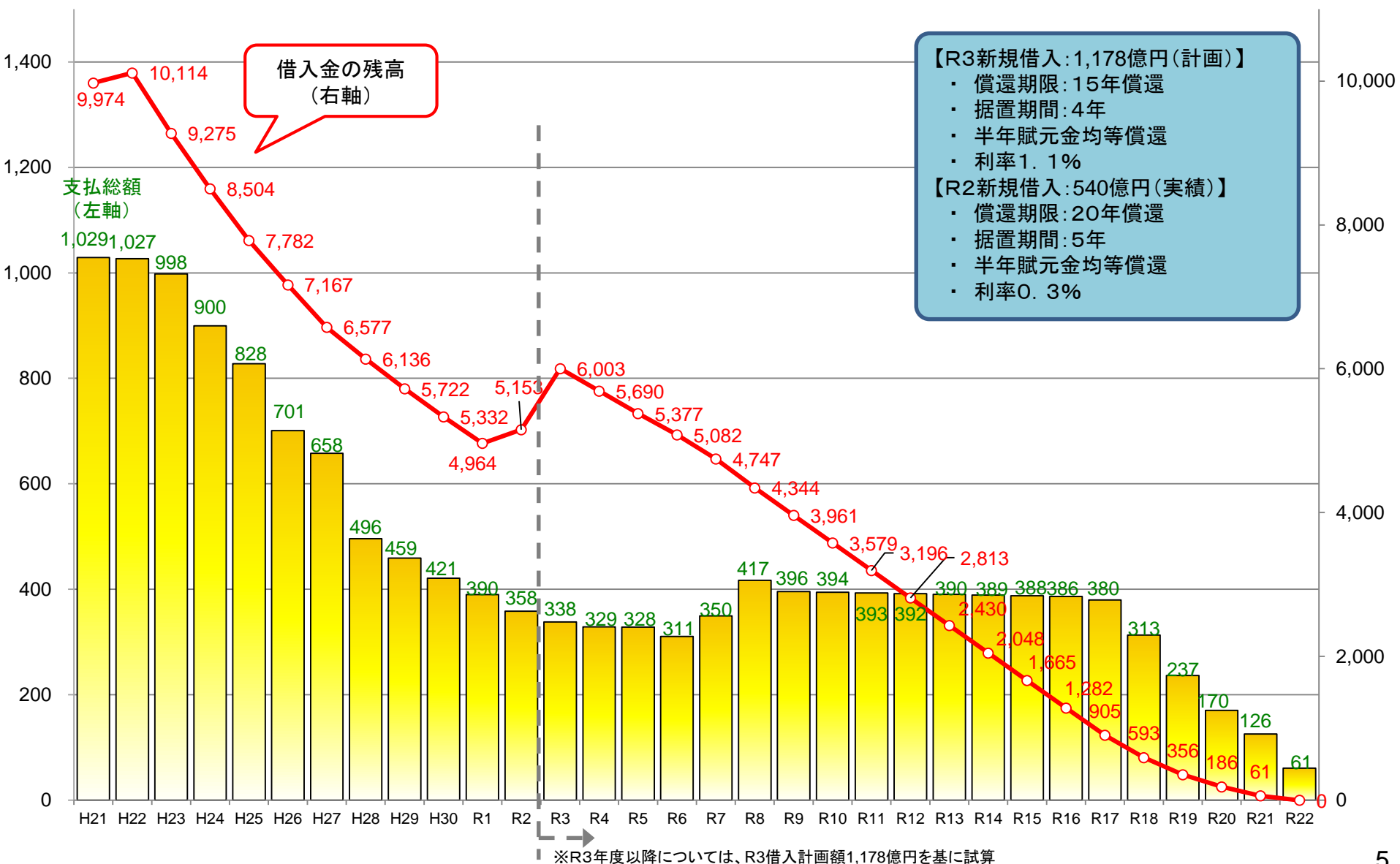
# 全体

～借入金の償還～

# 借入金の償還額・残高の推移見込

R2年度末現在

単位: 億円



# 羽田空港

～国際線・国内線ネットワーク～

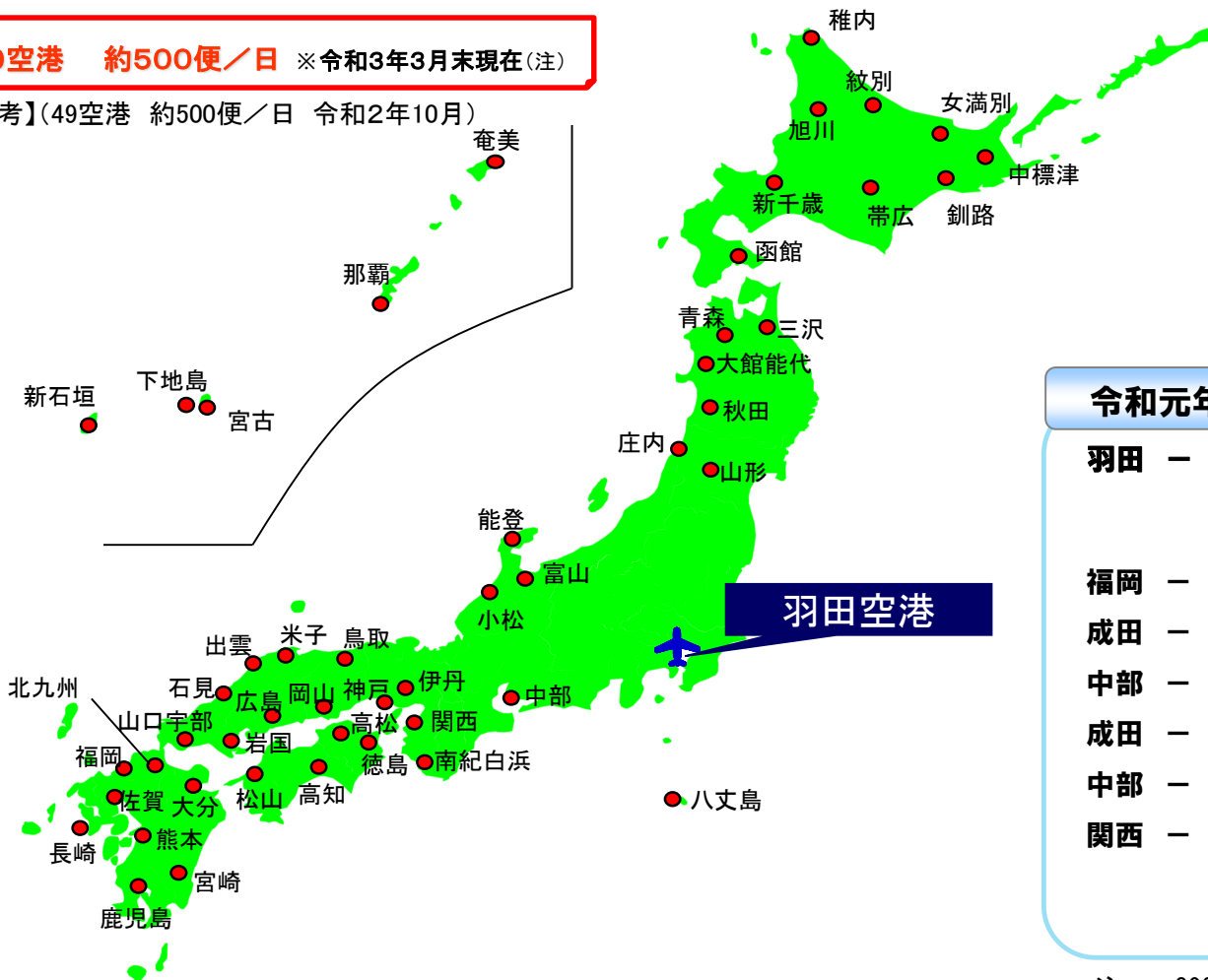
# 羽田空港における国内線ネットワーク（2021年夏ダイヤ）

- 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。
- 令和元年度の輸送実績において、16都市との間では年間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3月末現在(注)

【参考】(49空港 約500便/日 令和2年10月)



## 1日20便以上運航の路線(注)

福岡	55便
新千歳	51便
那覇	34便
伊丹	30便
鹿児島	22便

## 令和元年度年間旅客数100万人以上の路線

- 羽田 — 新千歳、福岡、那覇、伊丹、鹿児島、広島、熊本、長崎、松山、宮崎、関西、高松、大分、北九州、小松、函館
- 福岡 — 那覇
- 成田 — 新千歳
- 中部 — 新千歳
- 成田 — 福岡
- 中部 — 那覇
- 関西 — 那覇
- 関西 — 新千歳
- 伊丹 — 那覇
- 伊丹 — 新千歳
- 那覇 — 宮古
- 那覇 — 新石垣

**全27路線**  
**(うち羽田路線16路線)**

※出典：航空輸送統計年報（令和元年度）

注：2021年夏期事業計画認可等による  
2021年3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年夏ダイヤ）

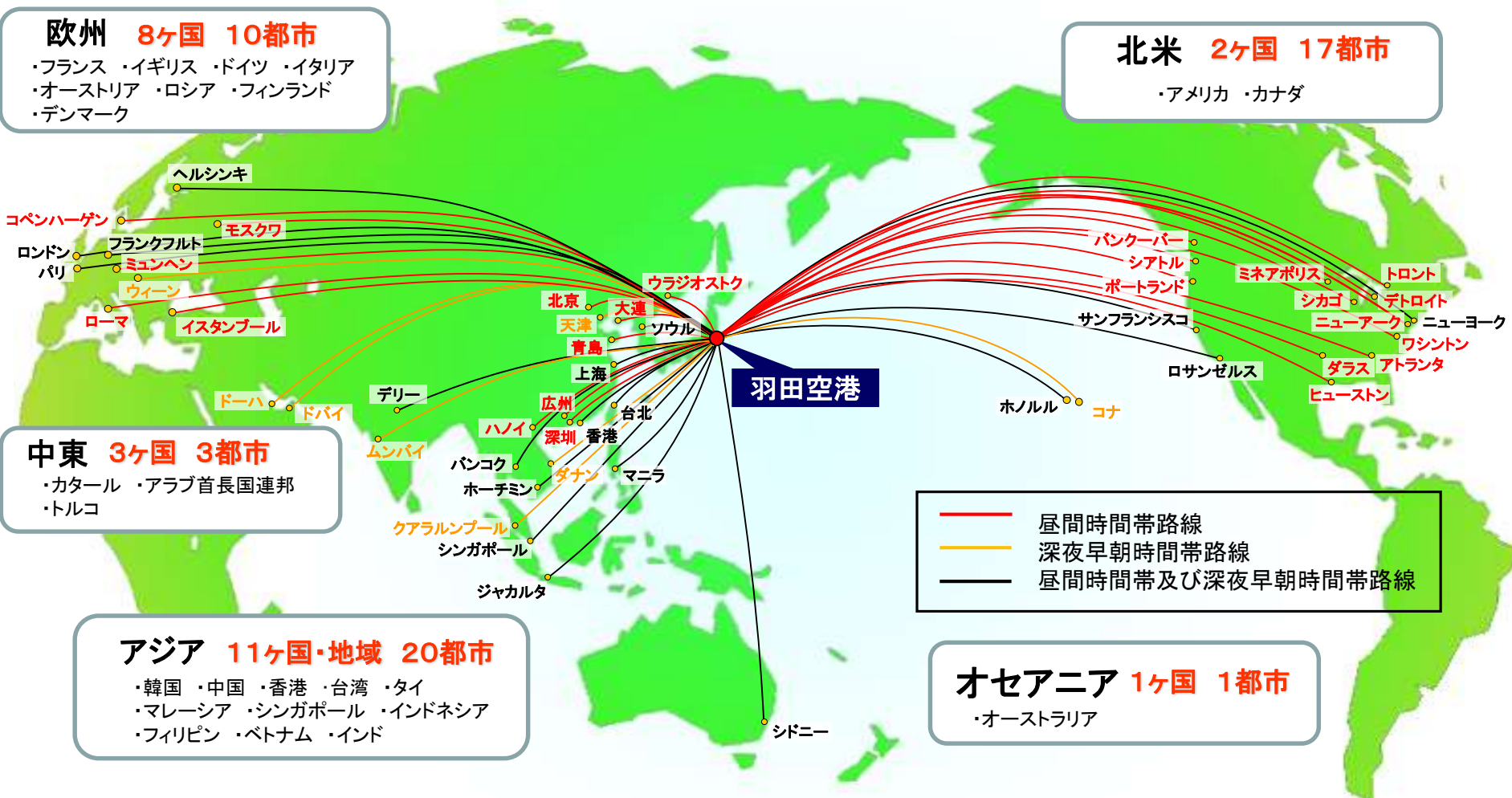
○ 羽田空港は、アジア長距離や欧米を含む高需要・ビジネス路線を24時間展開。

## 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



## 中東 3ヶ国 3都市

- ・カタール ・アラブ首長国連邦
- ・トルコ

## アジア 11ヶ国・地域 20都市

- ・韓国 ・中国 ・香港 ・台湾 ・タイ
- ・マレーシア ・シンガポール ・インドネシア
- ・フィリピン ・ベトナム ・インド

— 昼間時間帯路線  
— 深夜早朝時間帯路線  
— 昼間時間帯及び深夜早朝時間帯路線

## オセアニア 1ヶ国 1都市

- ・オーストラリア

就航先(国際線・昼間・深夜早朝合計)

**25ヶ国・地域、51都市 1日最大140便(期中最大)**

\*2021年夏期事業計画認可等による

\*\*2021年2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 (関西、成田、中部発 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2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空港を出発し羽田空港に2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<sup>1</sup>100t以下 旅客数<sup>※1</sup> × 720円  
 b.重量が<sup>1</sup>101t以上 旅客数<sup>※2</sup> × 1,080円

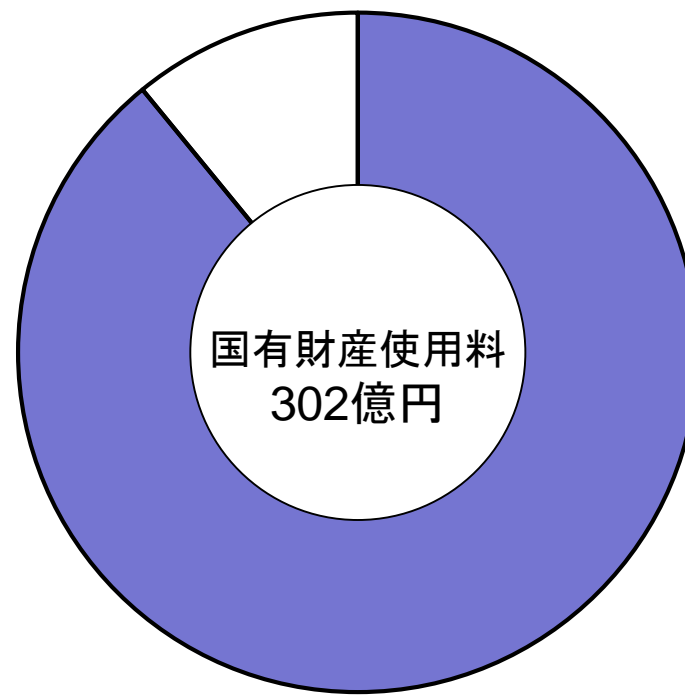
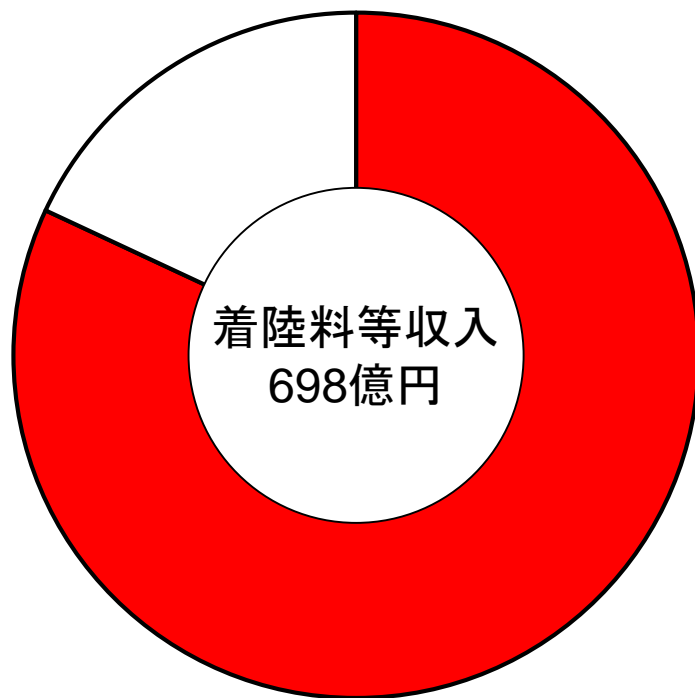
※最大離陸重量：航空機の機種ごとに定められたその航空機の離陸時にとり得る重量の最大値。  
 ※騒音値：離陸測定点と進入測定点における航空機の騒音値を相加平均して得た値。

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<sup>※3</sup> × 120円

※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。

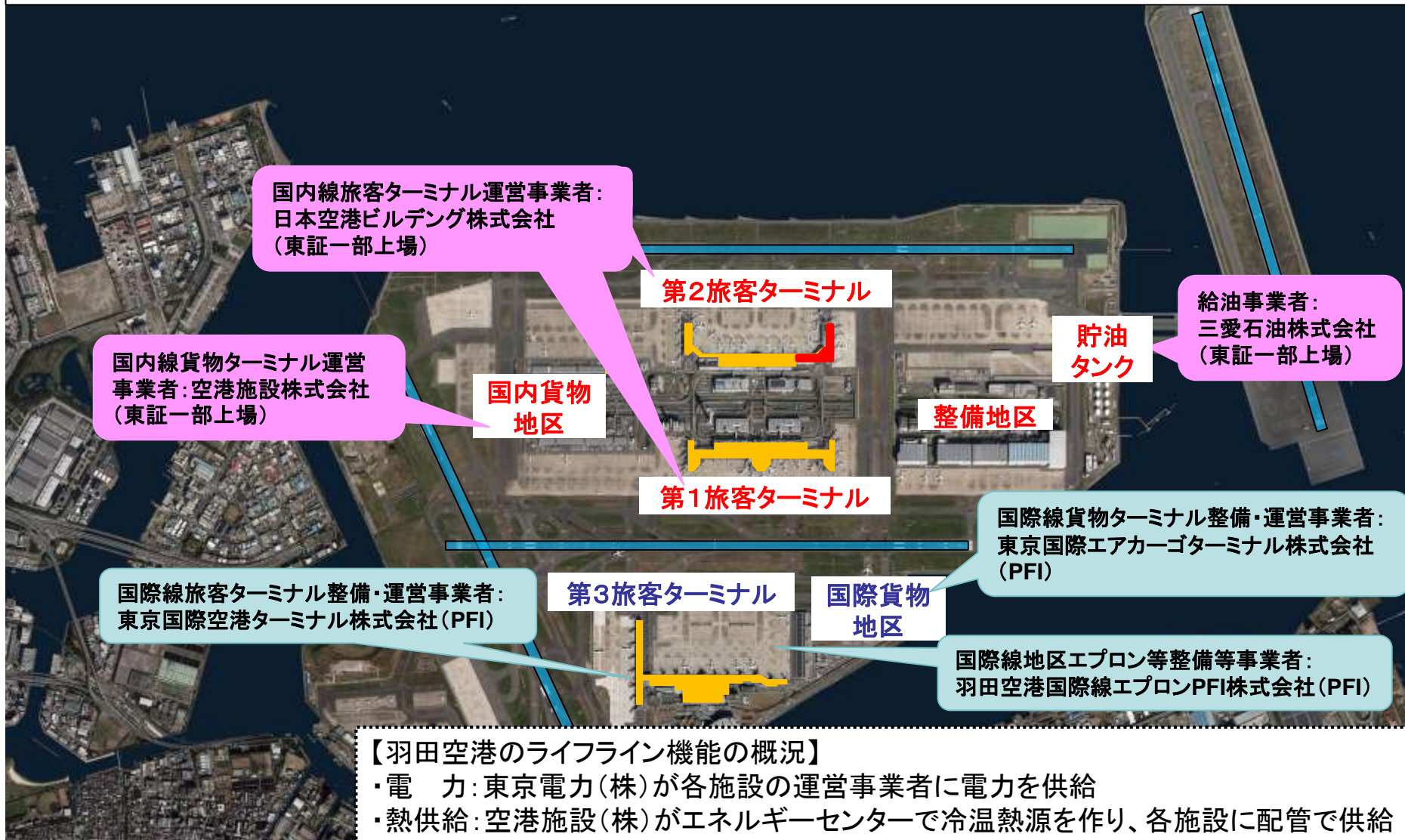
(R2年度以降にコンセッションを導入した国管理空港：熊本R.2.4～、新千歳 R.2.6～、稚内・函館・釧路 R3.3～、広島 R3.7～)

# 羽田空港

～空港基本機能を担う事業者～

# 羽田空港の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

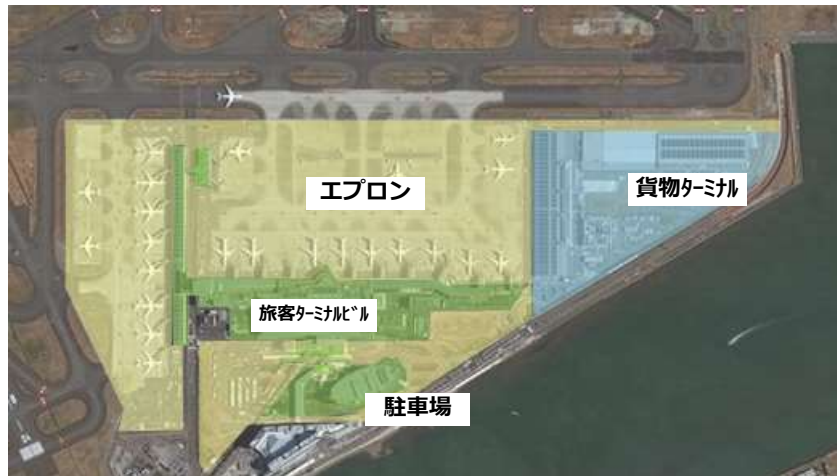
- 「アジアゲートウェイ構想」とりまとめ（2007年5月）
  - ・ D滑走路供用開始時に**国際定期便を昼間に3万回就航**。路線については距離の基準だけでなく、需要や路線の重要性も判断し、羽田にふさわしい路線。
- 「国土交通省成長戦略」とりまとめ（2010年5月）
  - ・ 44.7万回達成時に**3万回の発着枠を更に国際線に配分**。

## 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

# 羽田空港国際線旅客ターミナル運営事業者の概要

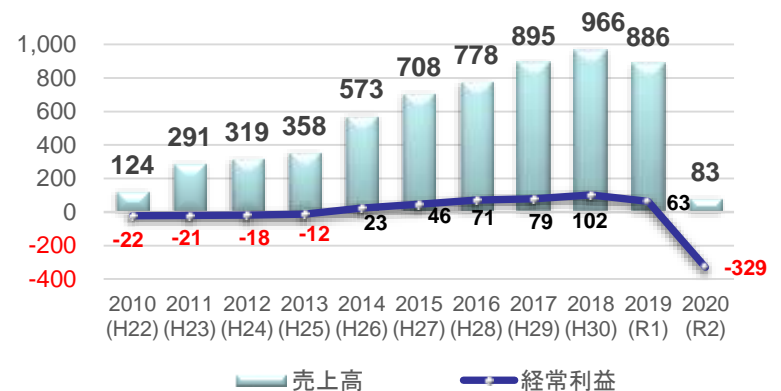
## 国際線旅客ターミナル運営事業者

- 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 : 日本空港ビルディング(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。

# 東京国際空港国際線貨物ターミナル運営事業者の概要

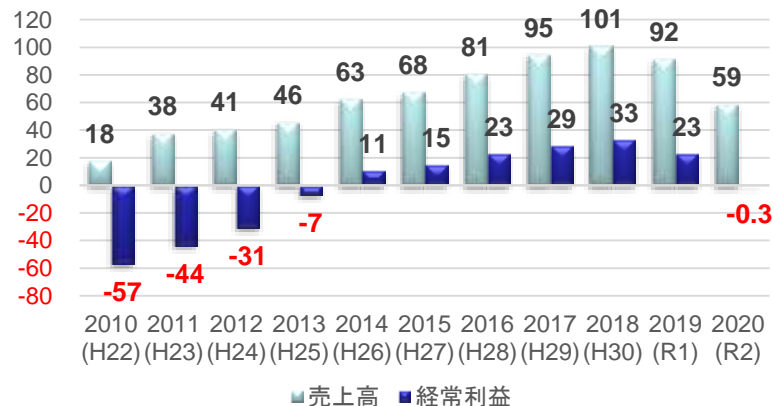
## 国際線貨物ターミナル運営事業者

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)

国際線  
貨物ターミナル



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～

# 羽田空港再拡張事業における滑走路整備事業の財源

## <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

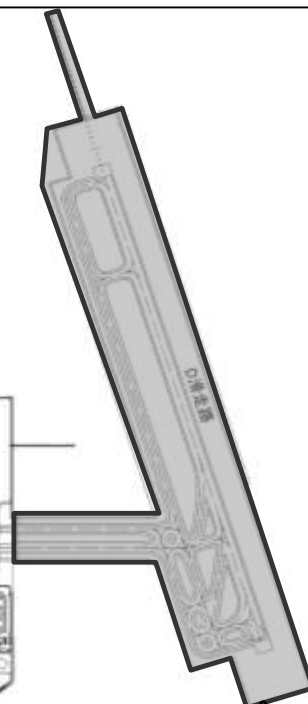
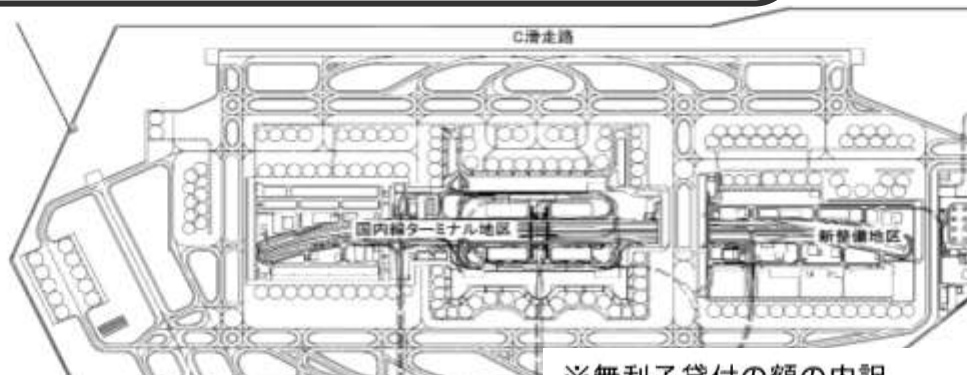
- ・平成19年 3月 本格着工
- ・平成22年10月 供用開始

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>

一般会計からの  
受入  
約3割

財投  
約5割

地方公共団体からの  
無利子貸付  
約2割

# 羽田空港における従来の飛行経路

○ 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)

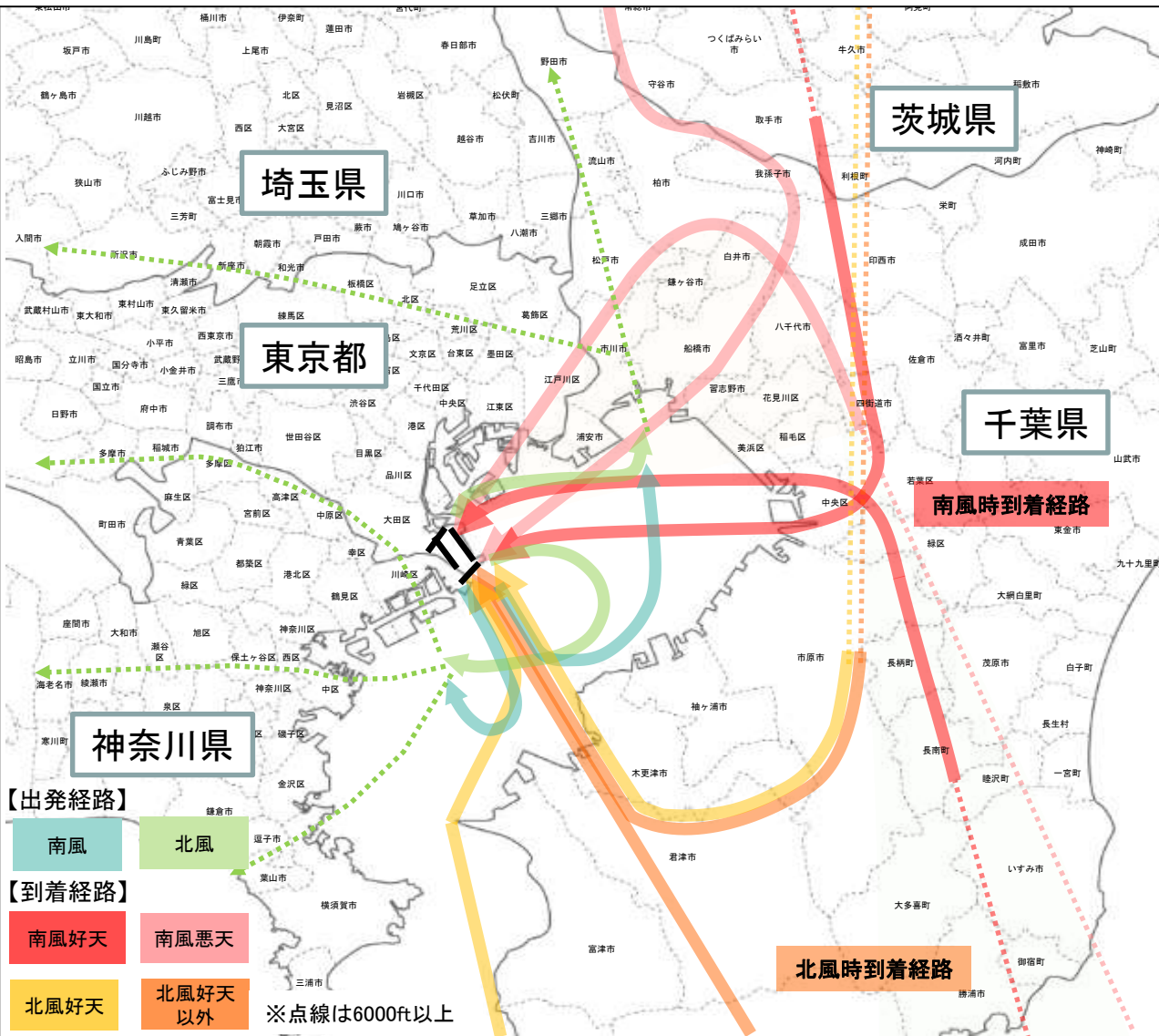


6000ft以上

(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市町の首長)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ことと認識している。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大会以降の技術的な方策
羽田空港	<p>【現状：約45万回】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>滑走路処理能力の再検証</li> <li>滑走路運用・飛行経路の見直し</li> </ul> <p>⇒ 年間+約4万回</p> <p><b>計 +約4万回 【1日約50便】</b></p>	<p>(・滑走路の増設)</p>
	<p>【現状：約30万回】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>管制機能の高度化</li> <li>高速離脱誘導路の整備</li> <li>夜間飛行制限の緩和</li> </ul> <p>⇒ 年間+約4万回</p> <p><b>計 +約4万回 【1日約50便】</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存滑走路の延長</li> <li>滑走路の増設</li> <li>夜間飛行制限の緩和</li> </ul> <p>⇒ 年間+約16万回</p>
成田空港	<p>【現状：約30万回】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>管制機能の高度化</li> <li>高速離脱誘導路の整備</li> <li>夜間飛行制限の緩和</li> </ul> <p>⇒ 年間+約4万回</p> <p><b>計 +約4万回 【1日約50便】</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存滑走路の延長</li> <li>滑走路の増設</li> <li>夜間飛行制限の緩和</li> </ul> <p>⇒ 年間+約16万回</p>
	<p><b>合計 約83万回（年間75万回+約8万回）</b> <b>【1日+約100便】</b></p>	<p><b>合計 約100万回（年間約83万回+約16万回）</b> <b>【1日+約200便】</b></p>



## 【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となる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（成田市長）
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

# 羽田機能強化に関する丁寧な情報提供について

- 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

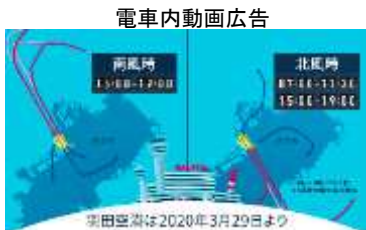
<オープンハウス型住民説明会の様子>



[練馬区：練馬区役所]



[北區：北とぴあ]



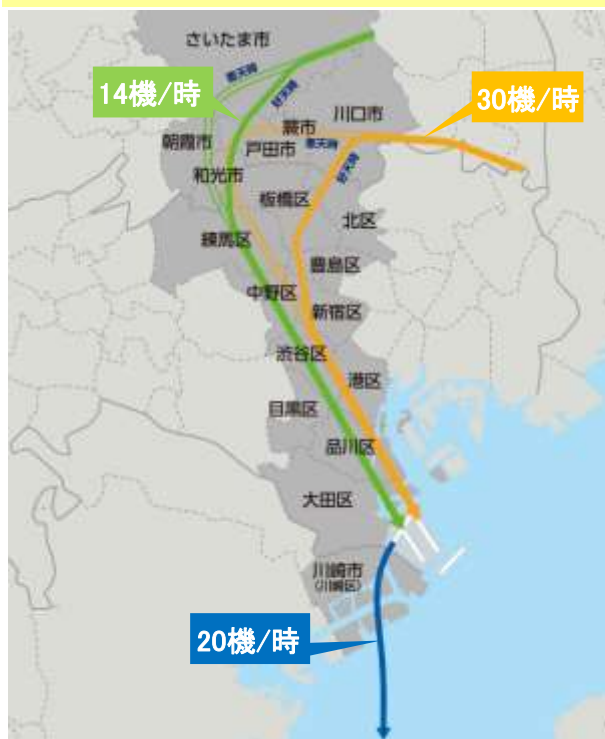
電車内動画広告



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月の運用開始以降には、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

- 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<sup>①</sup>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<sup>②</sup>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)
- 港区では経路下の居住者・勤務者を対象とした実態調査を求める請願が採択(2021年6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)。



# 羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会

- 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	長崎大学経済学部 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 荘之介	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

# 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 15ヶ国 21都市

- イタリア・オーストリア・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・ウズベキスタン
- カザフスタン・アゼルバイジャン

## アジア

17ヶ国・地域 49都市

## 北米 2ヶ国 19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)  
45ヶ国・地域 106都市

\*2021年夏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次的減免措置

- 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次的減免措置

- 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～



# 成田空港のこれまでの経緯

- 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）～



# 成田空港の民営化に係る経緯について

## 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～

# 成田空港の更なる機能強化

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。

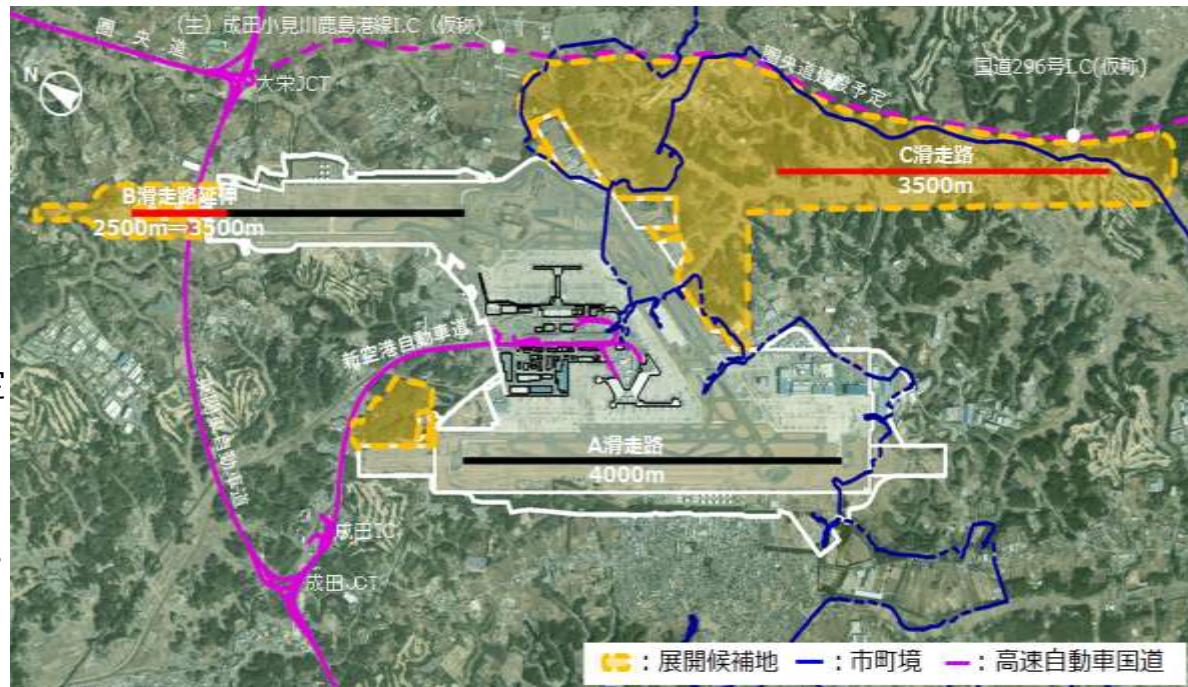
## A滑走路の夜間飛行制限の緩和

- 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。



※展開候補地に係る用地取得の同意書は、2020年1月時点で、98% (面積ベース) が取得済みとなっている。

## 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)

無利子貸付金 (50億円) (令和3年度予算)

財政融資資金

財政融資 (4,000億円) (令和2年度)

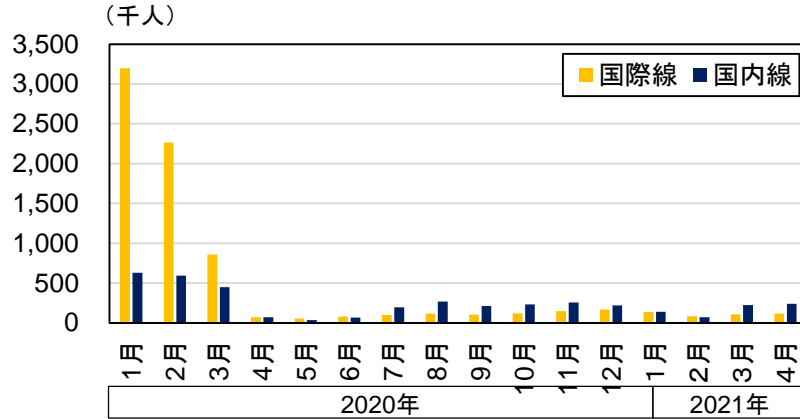
成田国際空港株式会社

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)

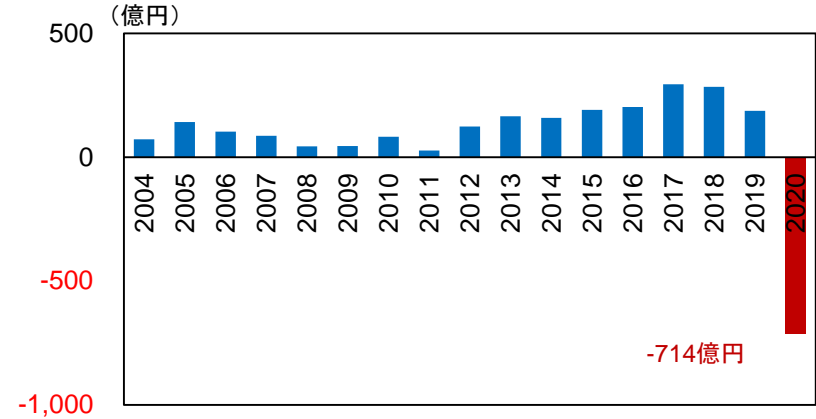
## 新型コロナウイルス感染症による成田空港への影響

- 本年3月の航空需要は、国際旅客数で対前年度比-88%、国内旅客数で対前年度比-50%
- 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
- こうした状況を踏まえ、2019年度決算に基づく配当金の免除を実施するほか、コロナ禍の厳しい状況下において、空港会社を実施する更なる機能強化事業に対して、無利子貸付資金による支援を実施

■ 旅客数の推移



■ 連結純利益の推移



## 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。

