

財政制度等審議会 財政投融资分科会

説明資料

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

独立行政法人住宅金融支援機構

中部国際空港株式会社

自動車安全特別会計(空港整備勘定)

令和2年12月10日

財務省理財局

(独)日本高速道路保有・債務返済機構

- 平成30年度より、道路機構に対して財政融資資金を活用し、生産性向上や防災・減災対策のための高速道路ネットワークの整備を加速。
- 道路機構に対して引き続き財政融資資金を活用し、高速道路ネットワークの整備を加速。

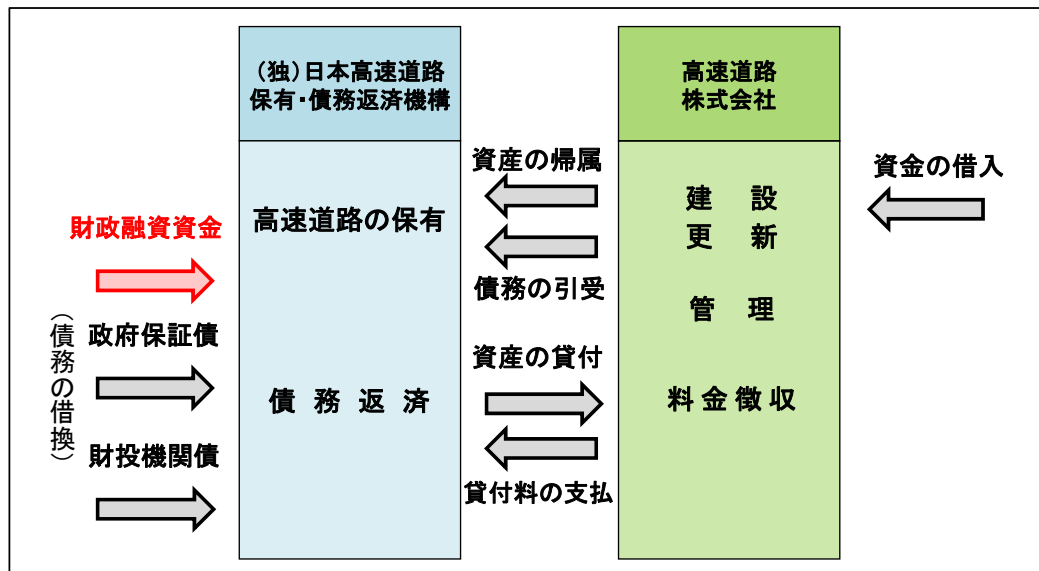
【3年度改要求：財政融資 5,000億円、政府保証 1,200億円】

■ 財政投融资

(単位：億円)

	2年度 当初計画	3年度 改要求
財政投融资	9,800	6,200
財政融資	8,600	5,000
産業投資	—	—
政府保証	1,200	1,200

■ 事業スキーム



安全性・信頼性等の向上のための暫定2車線の4車線化
(防災・減災対策等)

- 「高速道路における安全・安心基本計画」を踏まえ、防災・減災対策も含めたネットワーク代替性確保、時間信頼性の確保、事故防止の3つの観点から選定した優先整備区間の中から4車線化を実施。

ネットワーク代替性確保の観点



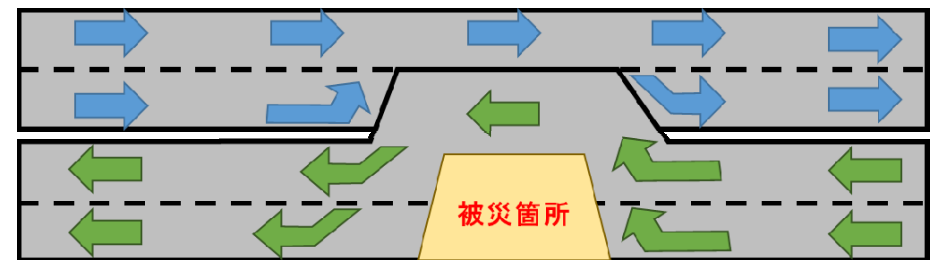
時間信頼性の確保の観点



事故防止の観点



【4車線化による被災時の早期交通確保の例】



(独)住宅金融支援機構

- 住宅金融機構グリーン債は、質の高い住宅を取得する場合に借入金利を一定期間引き下げる【フラット35】Sのうち「省エネルギー性に関する技術基準」を満たす新築住宅を対象としている。
- 当該グリーン債に対して、政府保証を措置し、省エネルギー性に優れた住宅の普及の促進を目指す。

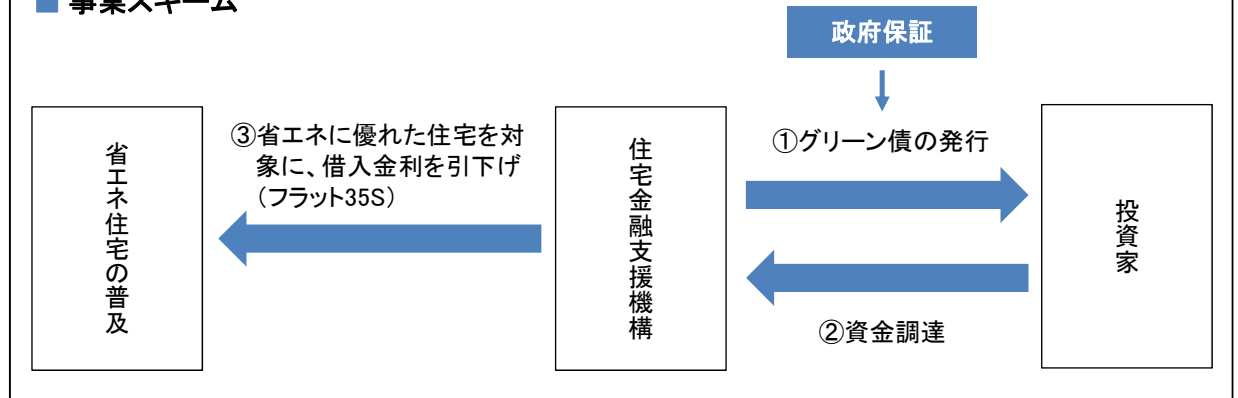
【3年度改要求:財政融資 431億円、政府保証 2,200億円】

■ 財政投融資

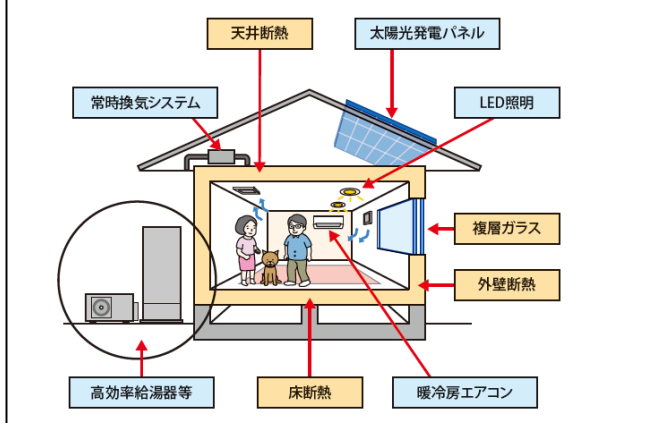
(単位:億円)

	2年度 当初計画	3年度 改要求
財政投融資	501	2,631
財政融資	501	431
産業投資	—	—
政府保証	—	2,200

■ 事業スキーム



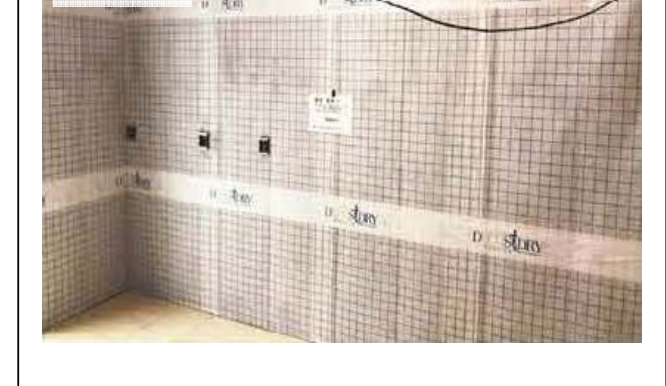
省エネ性能向上のための取組例



省エネルギー性に優れた住宅のイメージ



壁の断熱材



中部国際空港(株)

○ 国際的な人の往来再開や訪日外国人旅行者6,000万人も見据えて、コロナ対策の観点も踏まえつつ、中部国際空港において開業後15年が経過した第1旅客ターミナルビルリノベーション等による機能強化を実施。

【3年度改要求:政府保証 221億円】

■ 財政投融資

(単位:億円)

	2年度 当初計画	3年度 改要求
財政投融資	173	221
財政融資	—	—
産業投資	—	—
政府保証	173	221

第1旅客ターミナルビルリノベーション



主なリノベーション対象施設
(国際線保安検査場・免税店エリア)

国際線保安検査場

【国際線保安検査待機列の様子(令和元年12月)】



リノベーション前

保安検査場入口が混雑



リノベーション後

保安検査場を
-677㎡⇒910㎡に増床
-旅客処理能力が34%向上
により、混雑を緩和

自動車安全特別会計（空港整備勘定）

○ 国際的な人の往来再開や訪日外国人旅行者6,000万人の実現に向けた取組を着実に実施するため、コロナ対策の観点も踏まえつつ、現下の低金利環境を活かし、空港インフラ等整備を実施。

【3年度要求：財政融資 1,178億円】

■ 財政投融资

(単位：億円)

	2年度 当初計画	3年度 要求額
財政投融资	—	1,178
財政融資	—	1,178
産業投資	—	—
政府保証	—	—

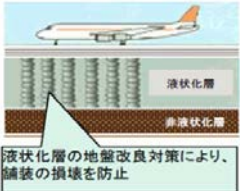
防災・減災・老朽化対策

台風や豪雨に備えた浸水対策等を行うとともに、地震災害時において、緊急物資等輸送拠点としての機能確保、航空ネットワークの維持等を図るために必要となる基本施設等の耐震対策を実施。
また、老朽化の進んでいる施設について効率的かつ効果的な更新・改良を実施。

・浸水対策



・耐震対策



空港の機能強化等

羽田空港

羽田空港のアクセス利便性向上を図るための空港アクセス鉄道の基盤施設整備や、航空保安施設等の整備を実施。

福岡空港・那覇空港・新千歳空港等

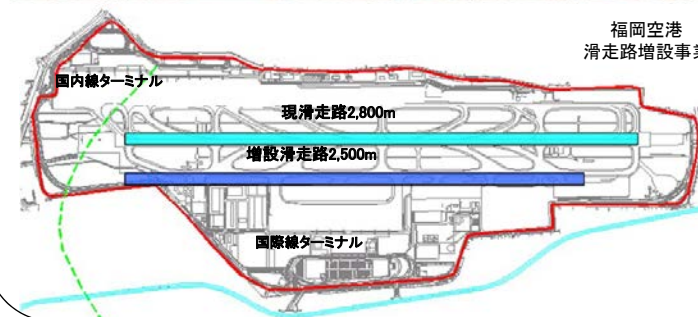
空港のゲートウェイ機能を発揮していくため、福岡空港においては滑走路増設事業、那覇空港及び新千歳空港においてはターミナル地域の機能強化等を実施。



サーモグラフィーによる体温測定



床面マーキングによる一定間隔の確保
(チェックインカウンター)



＜参考資料 目次＞

1. 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構 P6
2. 独立行政法人住宅金融支援機構 P21
3. 中部国際空港株式会社 P23
4. 自動車安全特別会計(空港整備勘定) P37

参考資料

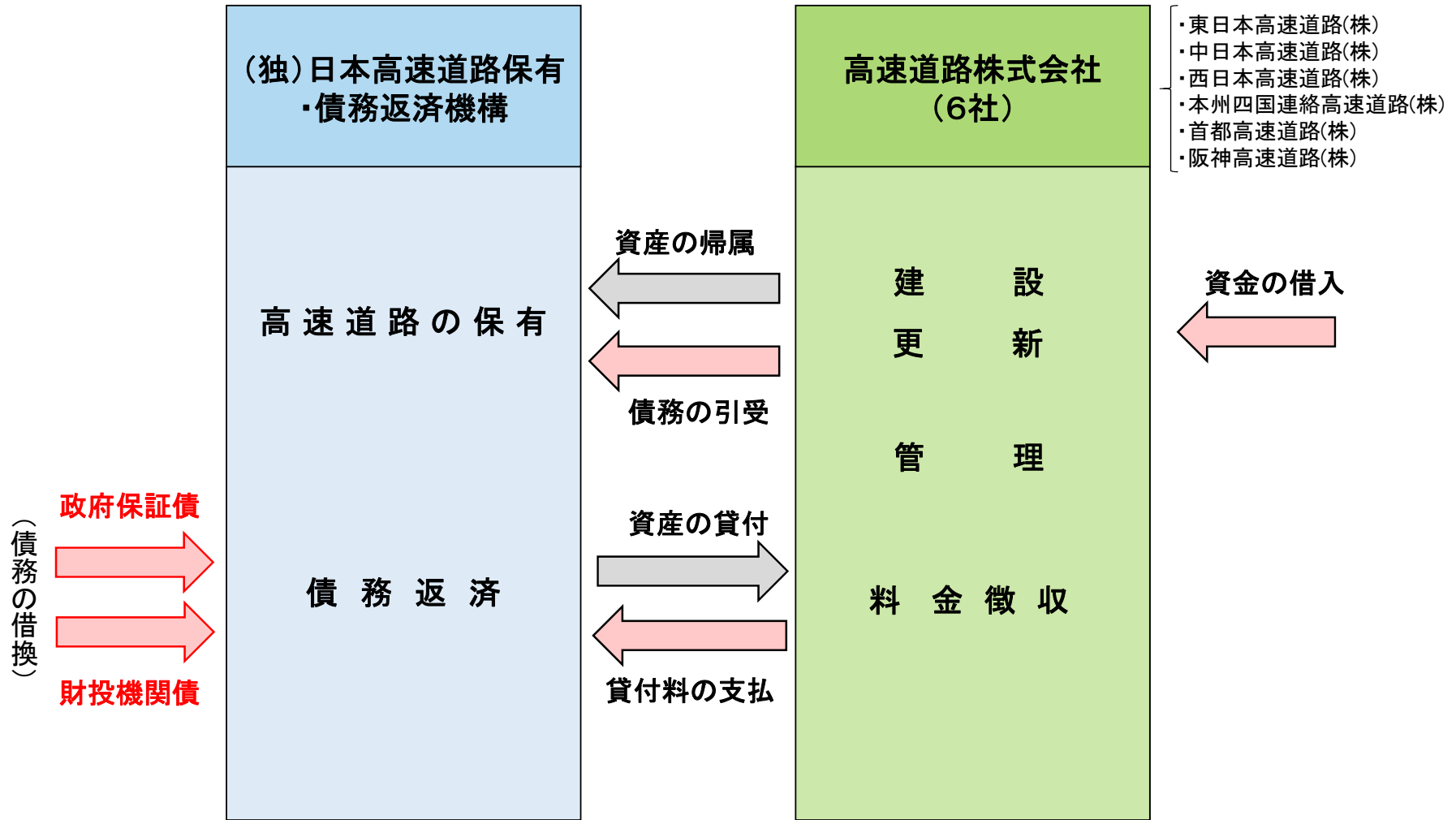
独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

<目 次>

1. 高速道路事業の概要等
2. 改要求の概要
3. 編成上の論点① 政策的意義
4. 編成上の論点② 償還確実性

1. 高速道路事業の概要等
2. 改要求の概要
3. 編成上の論点① 政策的意義
4. 編成上の論点② 償還確実性

1-1. 有料道路事業のスキーム(機構、会社)



1-2. 骨太の方針、経済対策等

経済財政運営と改革の基本方針2020(令和2年7月17日閣議決定)(抄)

第3章「新たな日常」の実現

2. 「新たな日常」が実現される地方創生

(1) 東京一極集中型から多核連携型の国づくりへ

④ 地方都市の活性化に向けた環境整備

現下の低金利も活用して、これらの地域を支える高規格幹線道路、整備新幹線、リニア中央新幹線等の人流・物流ネットワークの早期整備・活用や感染症にも対応した地域公共交通サービスの持続可能性の確保を図り、二者択一ではない大都市圏と地方圏の関係の構築につなげていく。

成長戦略フォローアップ(令和2年7月17日閣議決定)(抄)

5. モビリティ

(2) 新たに講ずべき具体的施策

vii) 昨今の交通事故を踏まえた安心安全な道路交通の実現

高速道路においては、現下の低金利状況も活用しつつ、正面衝突等の重大事故につながりやすい暫定二車線について4車線化などの安全対策を進める。

国民の命と暮らしを守る安心と希望のための総合経済対策(令和2年12月8日閣議決定)(抄)

第2章 取り組む施策

Ⅲ. 防災・減災、国土強靱化の推進など安全・安心の確保

1. 防災・減災、国土強靱化の推進

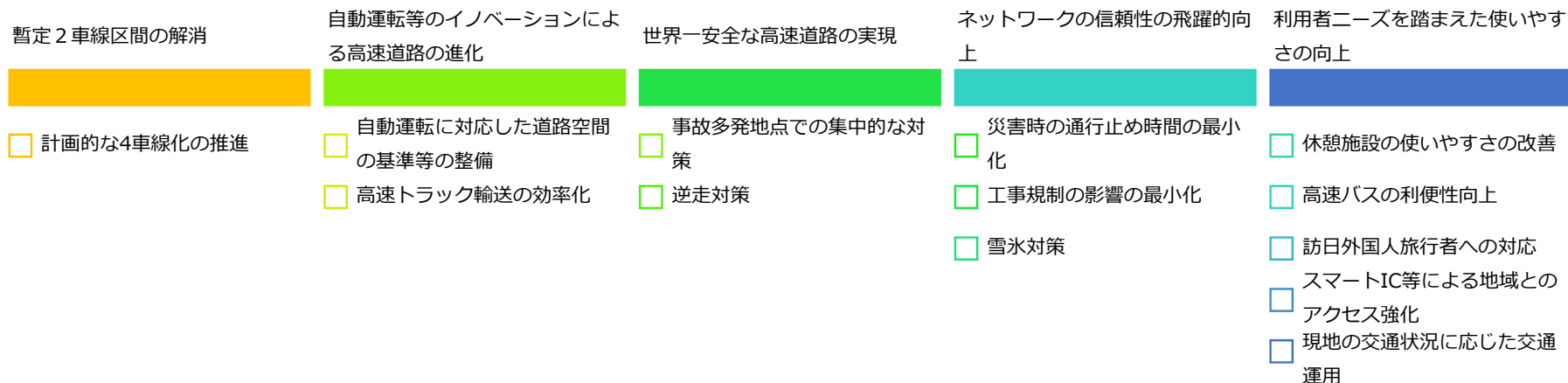
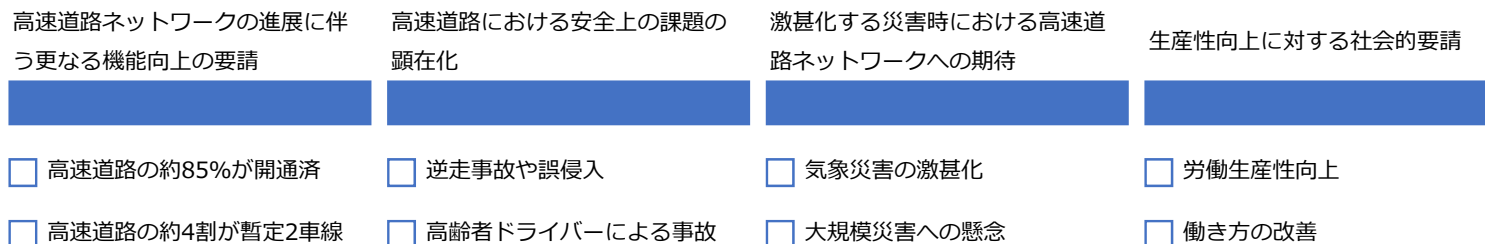
府省庁や自治体、官民の垣根を越えて、防災・減災、国土強靱化に一体的に取り組み、災害に屈しない国土づくりを進めることとし、府省庁・官民連携による「流域治水」の推進など自然災害に対し、人命・財産の被害を防止・最小化するための対策や、交通ネットワーク・ライフラインを維持し、経済・国民生活を支えるための対策を講ずるとともに、予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向け、インフラの老朽化対策を加速する。

(中略)

・被災後速やかな通行を可能とする高規格道路のミッシングリンク解消、4車線化、直轄国道等の防災対策<財政投融资を含む>
(国土交通省)

1-3. 高速道路における安全・安心基本計画 (令和元年9月10日 国土交通省道路局)

高速道路における安全・安心基本計画



(出典) 高速道路における安全・安心基本計画(令和元年9月10日 国土交通省道路局)より理財局作成

1. 高速道路事業の概要等
- 2. 改要求の概要**
3. 編成上の論点① 政策的意義
4. 編成上の論点② 償還確実性

2. 改要求の概要

- 平成30年度より、道路機構に対して長期の財政融資を行い、防災・減災対策や生産性向上のための事業を実施。
- 道路機構に対して引き続き長期の財政融資を行い、高速道路ネットワークの整備を加速。

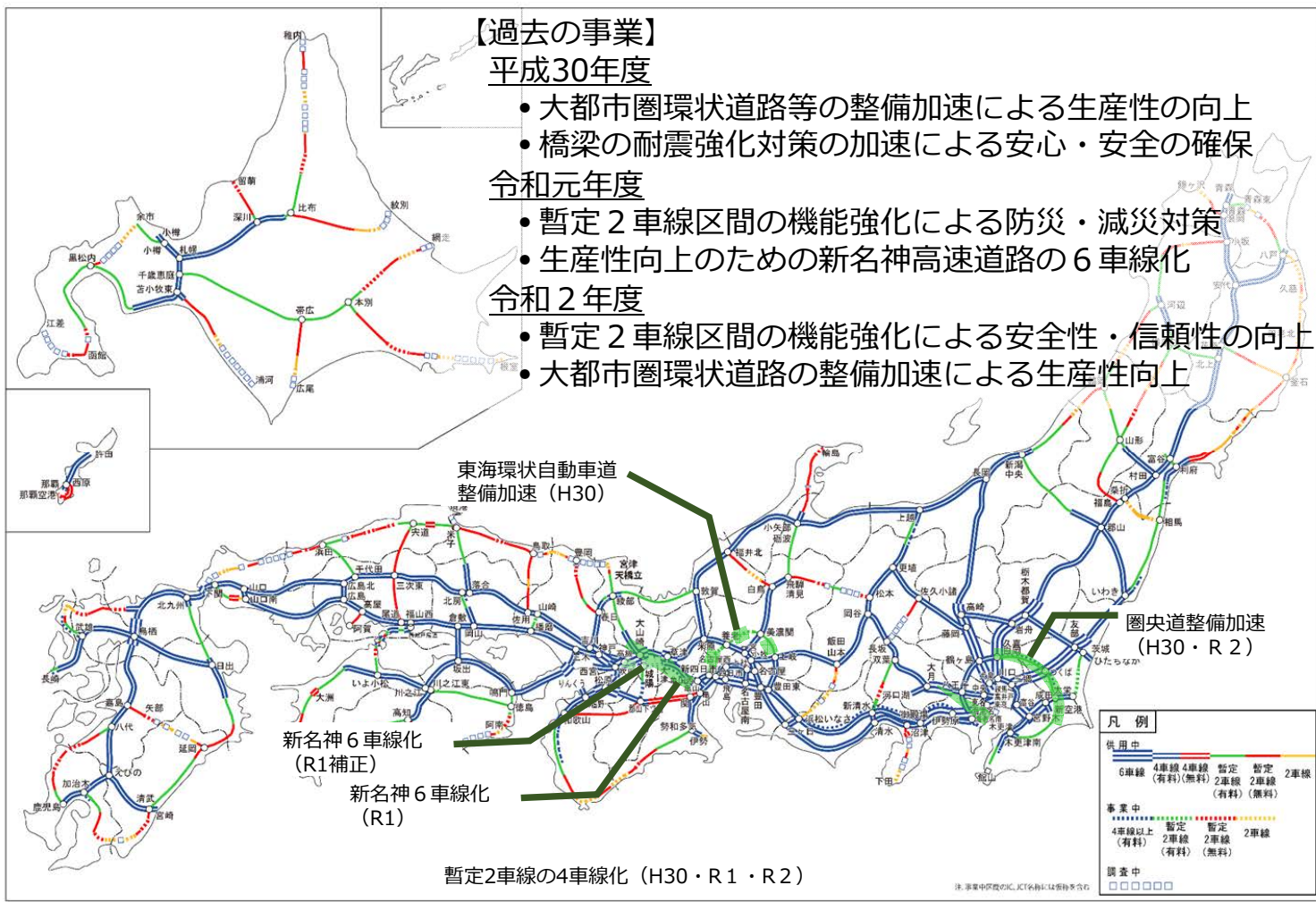
(単位:億円)

	2計画	2補正追加	3当初要求額(A)	3改要求額(B)	(B)－(A)
財政投融资	9,800	5,000	1,200	6,200	5,000
財政融資	8,600	5,000	—	5,000	5,000
政府保証	1,200	—	1,200	1,200	—

1. 高速道路事業の概要等
2. 改要求の概要
- 3. 編成上の論点① 政策的意義**
4. 編成上の論点② 償還確実性

3-1. 平成30年度以降の高速道路整備事業と財政融資(金利負担軽減額)との関係

○ 平成30年度以降、現下の低金利状況を活かし、道路機構に対し後年度発行を予定している政府保証債の置換えのため、計3.9兆円の財政融資を措置。金利負担軽減により、道路機構の債務引受余力(道路会社の投資余力)が増加し、全国各地で事業を実施。



3-2. 整備の必要性

○ 高速道路の暫定2車線は、国際的にも稀な構造であるとともに、速度低下や対面通行の安全性、大規模災害時の通行止めリスクが課題。国土交通省は、令和元年9月の「高速道路における安全・安心基本計画」において、これらの課題が大きい優先整備区間を選定。

安全性・信頼性等の向上のための暫定2車線の4車線化（防災・減災対策等）

○ネットワーク代替性確保の観点



○時間信頼性の確保の観点



○事故防止の観点



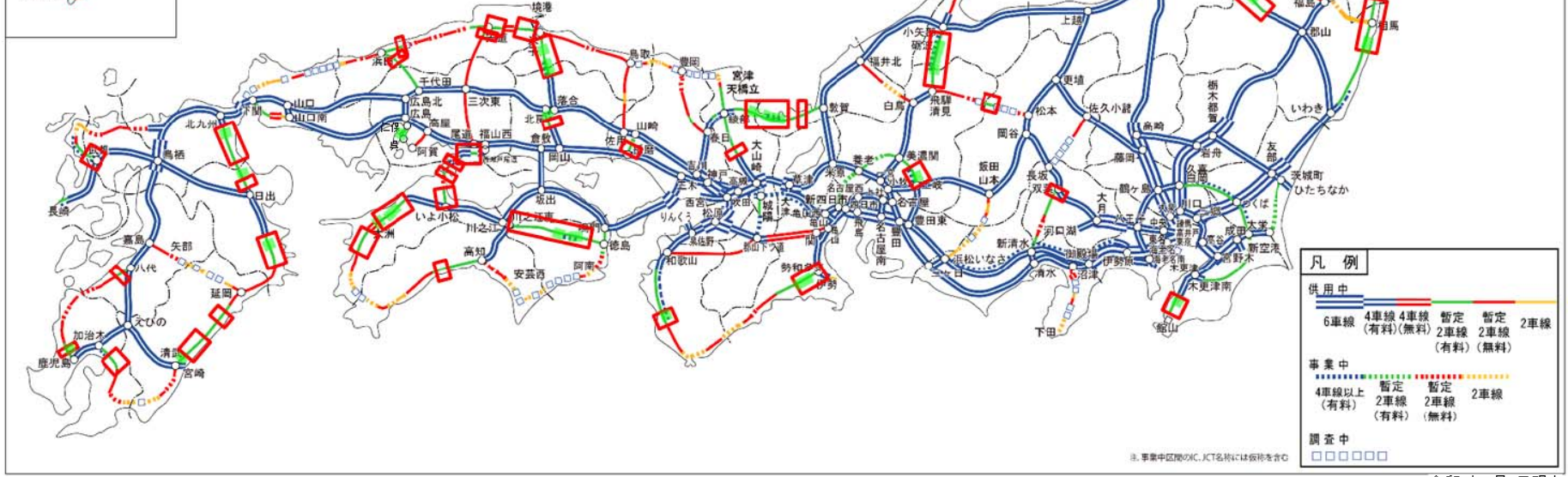
(参考) 暫定2車線区間の優先整備区間



高規格幹線道路の供用延長			
		うち暫定2車線	対面通行区間 ^{※1}
計	11,998km	4,411km(約4割)	約3,100km
うち有料	9,561km	2,516km(約3割)	約1,600km ^{※2}
うち無料	2,437km	1,895km(約8割)	約1,500km

※1:対面通行区間については、「高速道路における安全・安心基本計画(R19)」策定時点の延長
 ※2:公社延長を除く

■ : 4車線化等実施箇所 (R1:約85km, R2:約110km)
 □ : 優先整備区間 約880km



凡例			
供用中			
6車線	4車線	4車線	暫定 暫定 2車線
(有料)	(無料)	2車線	2車線
		(有料)	(無料)
事業中			
4車線以上	暫定	暫定	暫定
(有料)	2車線	2車線	2車線
	(有料)	(無料)	
調査中			
□□□□□			

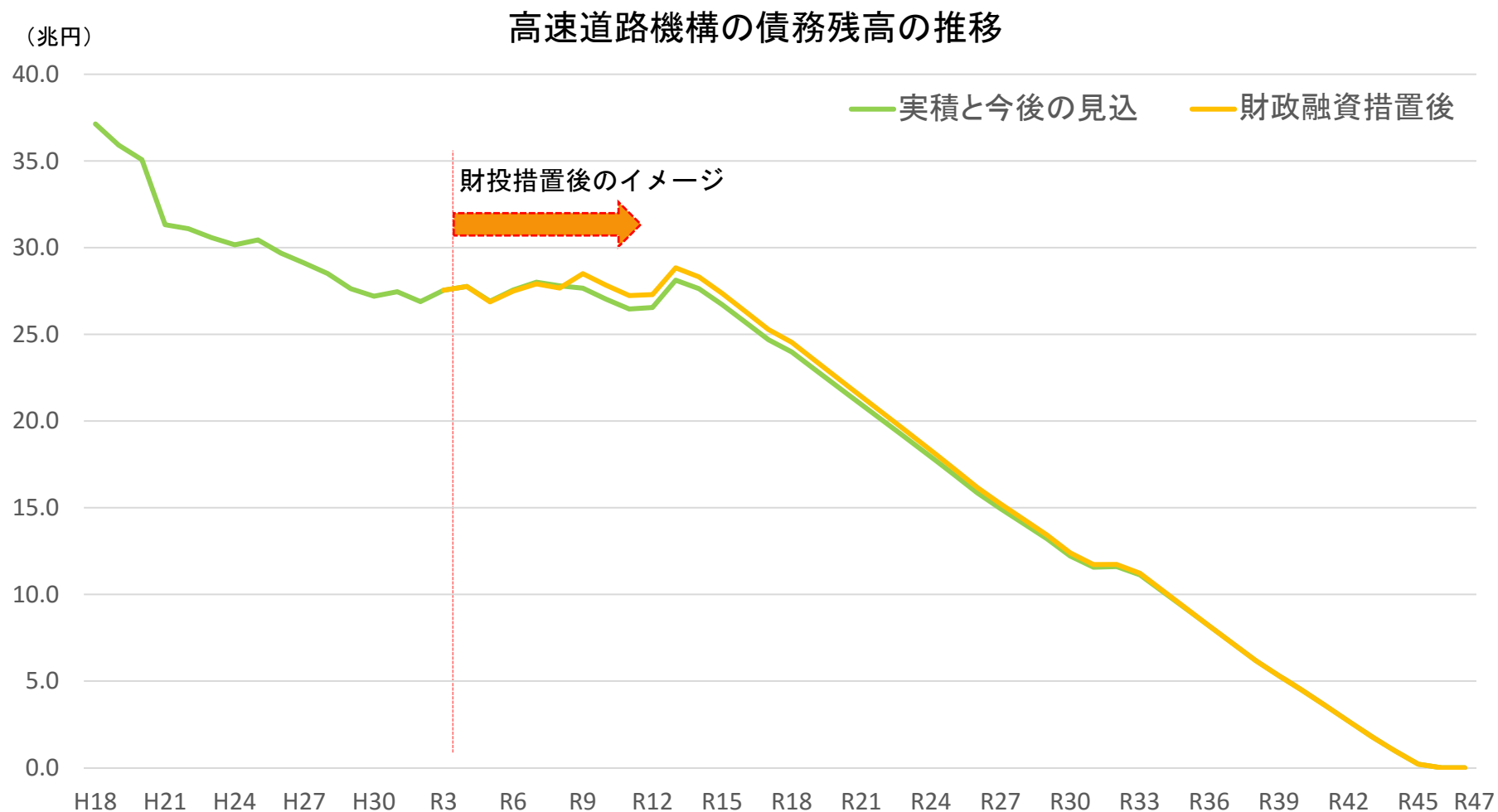
注:事業中区間のIC、JCT名称には仮称を付す

令和2年4月1日現在

1. 高速道路事業の概要等
2. 改要求の概要
3. 編成上の論点① 政策的意義
4. 編成上の論点② 償還确实性

4-1. 債務償還見通し

○ 道路機構の債務償還計画見通しは、今回、財政融資を措置したとしても、令和47年までに返済可能なものとなっている。



4-2. 道路機構(道路勘定)の財務状況／令和元年度

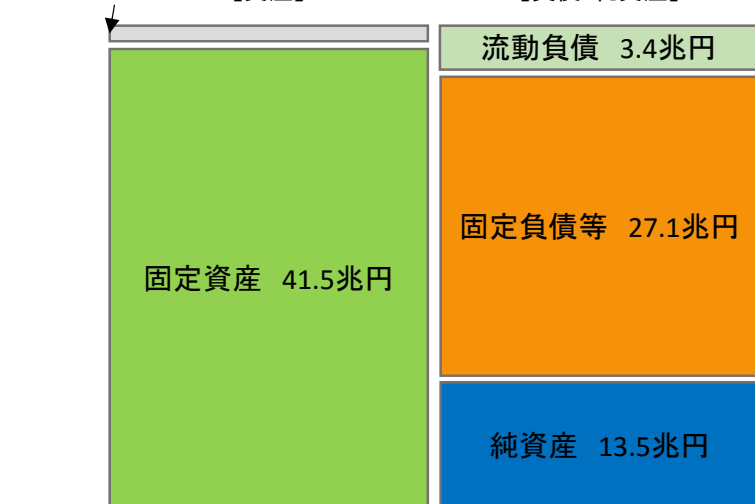
《貸借対照表》

(億円)

資産の部	金額	負債の部	金額
資産	441,979	負債	306,048
流動資産	26,678	流動負債	34,556
現金預金	23,101	固定負債	265,975
固定資産	415,301	法令に基づく引当金等	5,516
構築物	301,134		
土地	93,631	純資産の部	金額
その他	20,534	純資産	135,931
資産合計	441,979	負債純資産合計	441,979

※単位未満切捨

	(億円)
流動資産	
2.6兆円	
うち、現金預金	
2.3兆円	
政府保証債残高	161,302
財投機関債残高	51,527

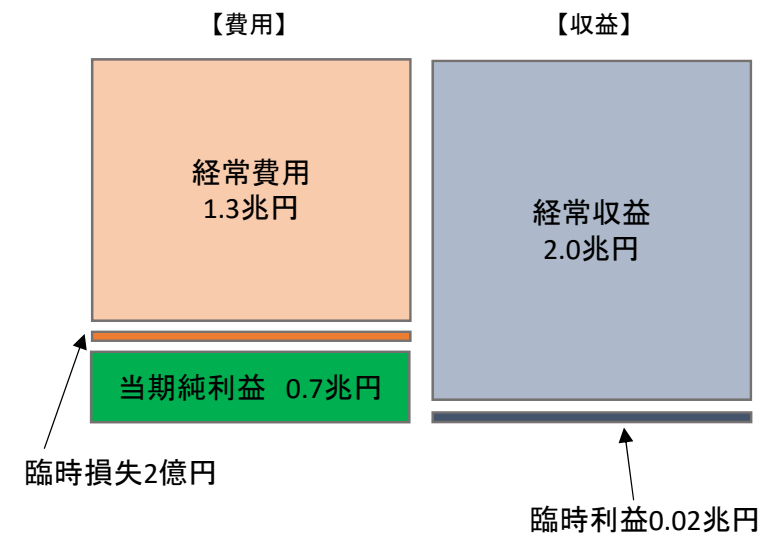


《損益計算書》

(億円)

科目	金額	科目	金額
経常費用	13,934	経常収益	20,720
減価償却費等	10,587	道路資産	20,493
一般管理費	9	貸付料収入	
財務費用	2,813	その他収益	226
道路資産取得			
関連費用	505		
その他経費	18		
臨時損失	2	臨時利益	261
当期純利益	7,043		

※単位未満切捨



參考資料

獨立行政法人住宅金融支援機構

財務状況等

令和元年度決算の概要

- ① 法人全体の当期総利益は1,514億円を計上(対前年度▲529億円)
- ② 証券化支援勘定の当期総利益は596億円を計上(対前年度▲225億円)

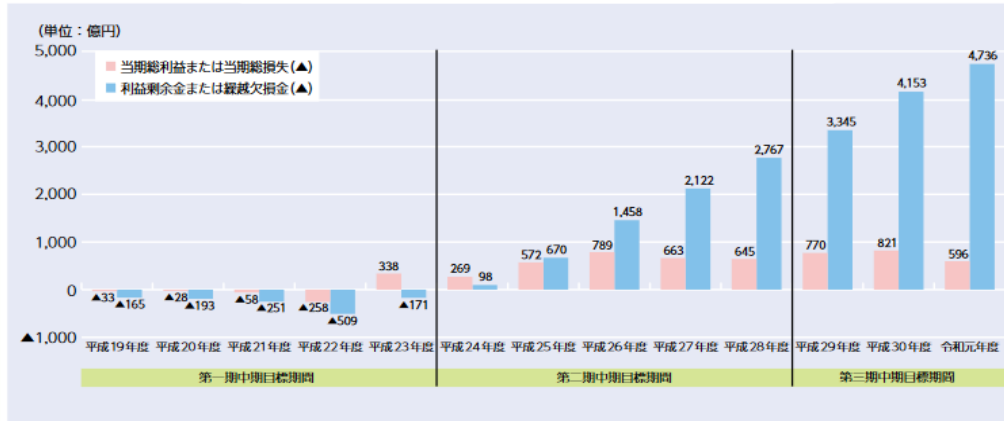
(単位：億円)

	平成30事業年度決算 (A)			令和元事業年度決算 (B)			対前年度増減 (B) - (A)		
	経常利益・ 経常損失(▲)	当期総利益・ 当期総損失(▲)	利益剰余金・ 繰越欠損金(▲)	経常利益・ 経常損失(▲)	当期総利益・ 当期総損失(▲)	利益剰余金・ 繰越欠損金(▲)	経常利益・ 経常損失(▲)	当期総利益・ 当期総損失(▲)	利益剰余金・ 繰越欠損金(▲)
証券化支援勘定	815	821	4,153	592	② 596	4,736	▲ 223	▲ 225	584
住宅融資保険勘定	70	71	159	67	69	226	▲ 3	▲ 2	67
財形住宅資金貸付勘定	6	6	370	▲ 0.4	0.1	369	▲ 6	▲ 6	▲ 0.4
住宅資金貸付等勘定	51	72	3,514	43	52	3,557	▲ 9	▲ 19	43
既往債権管理勘定	1,074	1,074	3,551	796	796	4,348	▲ 277	▲ 277	796
法人全体<合計>	2,016	2,044	11,747	1,498	① 1,514	13,237	▲ 518	▲ 529	1,489

法人全体の損益等の推移



証券化支援勘定の損益等の推移



参考資料

中部国際空港株式会社

<目 次>

1. 中部国際空港の概要
2. 改要求の概要
3. 編成上の論点① 政策的意義
4. 編成上の論点② 償還確実性

1. 中部国際空港の概要

2. 改要求の概要

3. 編成上の論点① 政策的意義

4. 編成上の論点② 償還確実性

1-1. 中部国際空港の概要

沿革

平成 9年 12月	平成10年度政府予算案において、新規事業化のための予算を計上
平成10年 5月	中部国際空港株式会社 設立
平成12年	現地工事着手
平成17年 2月17日	開港(3月25日～ 愛知万博開催)
令和元年 9月20日	第2旅客ターミナルビル 供用



現況

○設置管理者：中部国際空港株式会社
(出資割合 国40%、地方自治体10%、民間50%)

○空港面積：473ha

○滑走路：3,500m × 1本

○運用時間 24時間
(メンテナンスのため滑走路を深夜時間帯に閉鎖)

○ターミナル延床面積 約265,000㎡
(第1) 約220,000㎡
(第2) 約45,000㎡

■事業概要

総事業費：6,431億円

※政府保証債発行額 2,218億円

工期：約7年(平成10～16年度)

規模：滑走路3,500m、第1旅客ターミナルビル



1-2. 骨太の方針等

経済財政運営と改革の基本方針2020(令和2年7月17日閣議決定)(抄)

第3章「新たな日常」の実現

2. 「新たな日常」が実現される地方創生

(2) 地域の躍動につながる産業・社会の活性化

① 観光の活性化

- ・ポストコロナ時代においてもインバウンドは大きな可能性があり、2030年に6000万人とする目標等の達成に向けて、観光先進国を実現するために官民一丸となって取り組む。
- ・各国との人的交流回復までの時間を活用して、空港やCIQなど入口の整備、多言語表記などストレスフリーで観光できる環境整備、スノーリゾート整備や文化施設・国立公園などの観光資源としての更なる活用等、新たなコンテンツづくりに取り組む。

成長戦略フォローアップ(令和2年7月17日閣議決定)(抄)

6. 個別分野の取組

(2) 新たに講ずべき具体的施策

iv) 次世代インフラ

① インフラ分野の生産性向上、防災・交通・物流・都市の課題解決

ウ) 交通・物流の課題の解決

- ・現下の低金利状況も活用し、高規格幹線道路、リニア中央新幹線などの高速交通ネットワークに加え、国際拠点空港、空港等とのアクセスとなる主要な都市鉄道ネットワーク、物流施設等の早期整備を図る。

観光ビジョン実現プログラム2020(令和2年7月14日観光立国推進閣議会議決定)(抄)

II インバウンド促進等に向け引き続き取り組む施策

視点3. すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に

空港における旅客手続の各段階(保安検査・チェックイン等)や各動線に最先端の技術・システムを導入し、利用者目線で世界最高水準の旅客サービスを実現するため、関係者の連携体制を新たに構築する空港を拡大し、旅客動線を横断的に効率化や高度化を追求する(FAST TRAVELの推進)。また、昨年に引き続き顔認証技術による旅客搭乗手続きの一元化(One ID化)や、自動チェックイン等による旅客利便性増進に加え、電子タグ手荷物把握システムについても導入の促進を図る。【改善・強化】

1. 中部国際空港の概要

2. 改要求の概要

3. 編成上の論点① 政策的意義

4. 編成上の論点② 償還確実性

2. 改要求の概要

- 国際的な人の往来再開や訪日外国人旅行者6,000万人も見据えて、コロナ対策の観点も踏まえつつ、中部国際空港において開業後15年が経過した第1旅客ターミナルビルリノベーション等による機能強化等のための財源として、政府保証債221億円を要求。

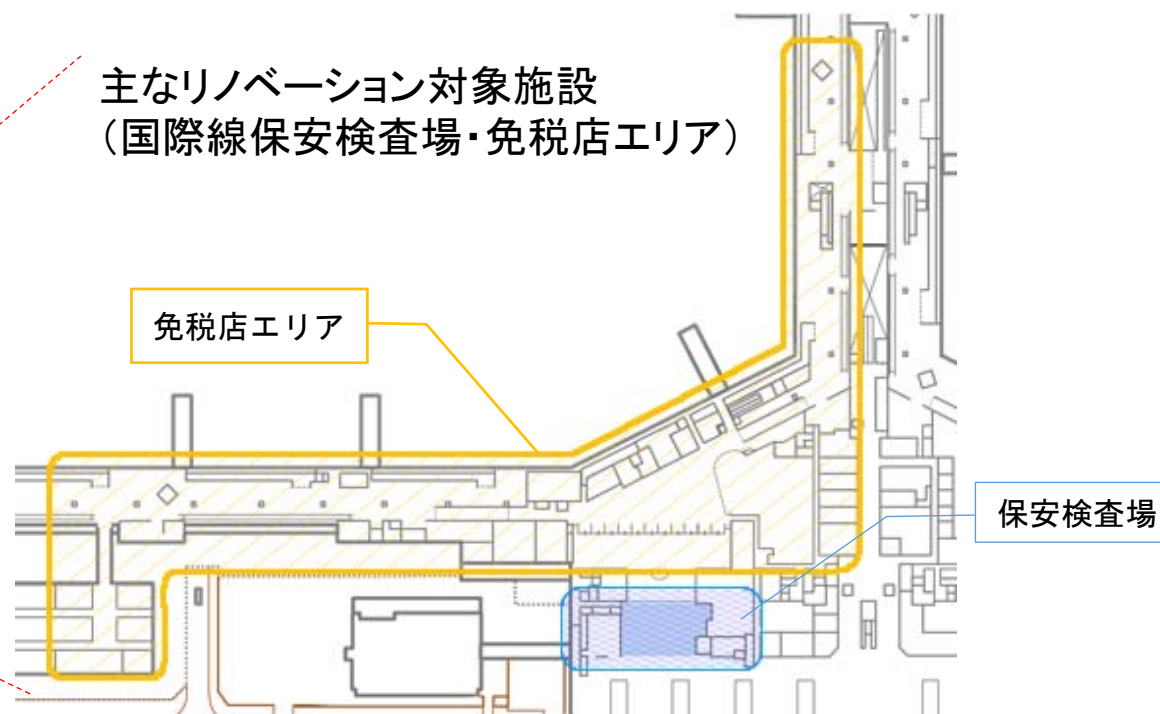
(単位:億円)

	2年度 当初計画	3年度 当初要求額(A)	3年度 改要求額(B)	(B)－(A)
政府保証	173	89	221	132

第1旅客ターミナルビルリノベーション



主なリノベーション対象施設
(国際線保安検査場・免税店エリア)



1. 中部国際空港の概要
2. 改要求の概要
3. 編成上の論点① 政策的意義
4. 編成上の論点② 償還確実性

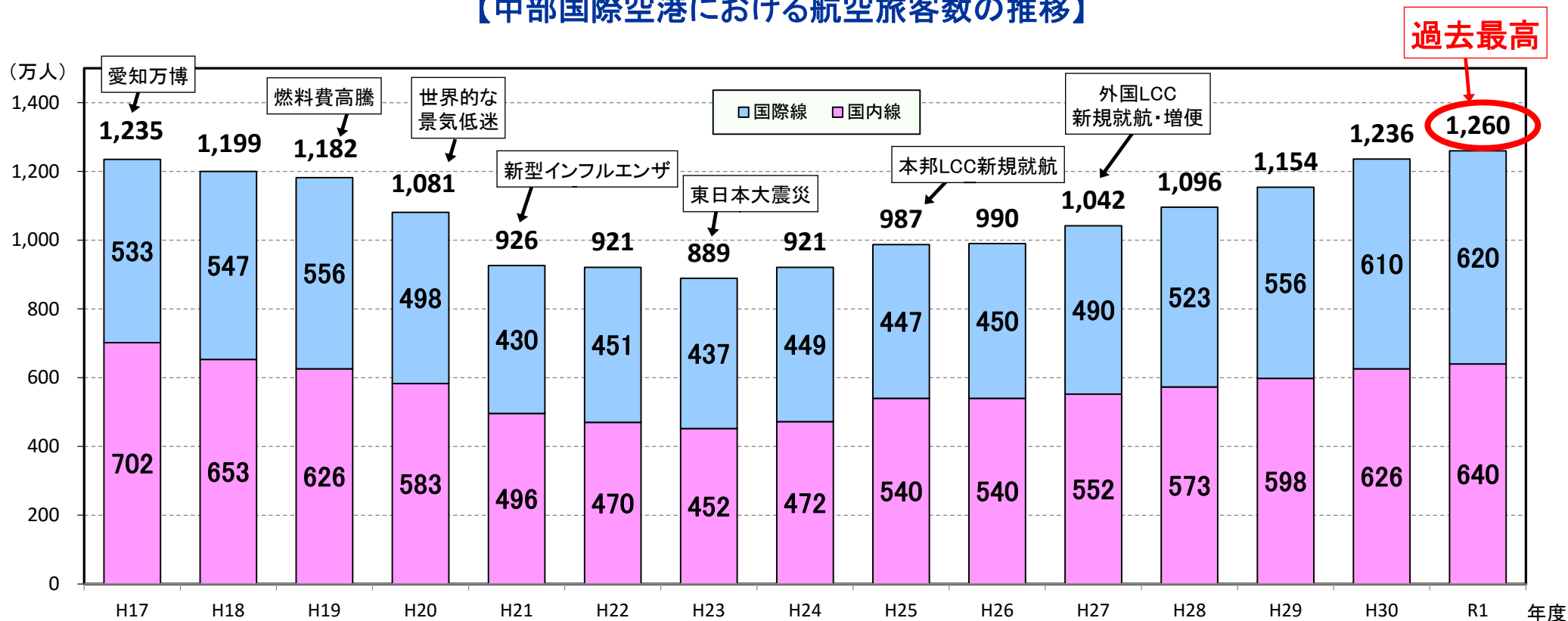
3-1. 中部国際空港の位置づけ

○ 中部国際空港は、空港法(昭和31年法律第80号)により、国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる空港(※)に位置づけられている。

※中部国際空港のほか、成田国際空港、東京国際空港、関西国際空港、大阪国際空港 等が該当。

○ また、平成23年の東日本大震災以降、航空旅客数は増加を続けており、令和元年度には過去最高の1,260万人となった。特に、国際線旅客は、5年で約4割増と、急速に増加している。

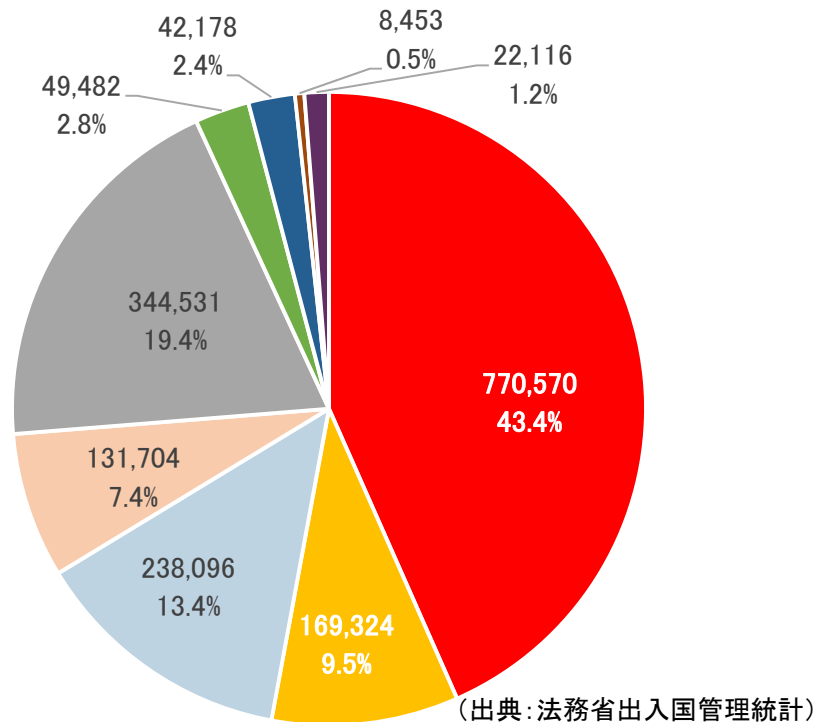
【中部国際空港における航空旅客数の推移】



3-2. 拡大する需要への対応

- 中部国際空港は、中国・韓国等アジア圏からのインバウンド受入れに対して重要な役割を担っており、国際線保安検査場ほか、アジア圏からの旅客が集中する免税店エリア等は非常に混雑している。
- ターミナルビルリノベーションにより、国際線保安検査場の処理能力向上による混雑緩和や、コロナ対策としての過密化対策を図るもの。

【中部国際空港における外国人入国者内訳】
(令和元年)



全体: 約178万人、アジア: 約165万人 (93.1%)

- 中国
- 韓国
- 台湾
- 香港
- その他アジア
- ヨーロッパ
- 北アメリカ
- オセアニア
- その他

【国際線保安検査待機列の様子】
(令和元年12月)

リノベーション前
保安検査場入口が混雑

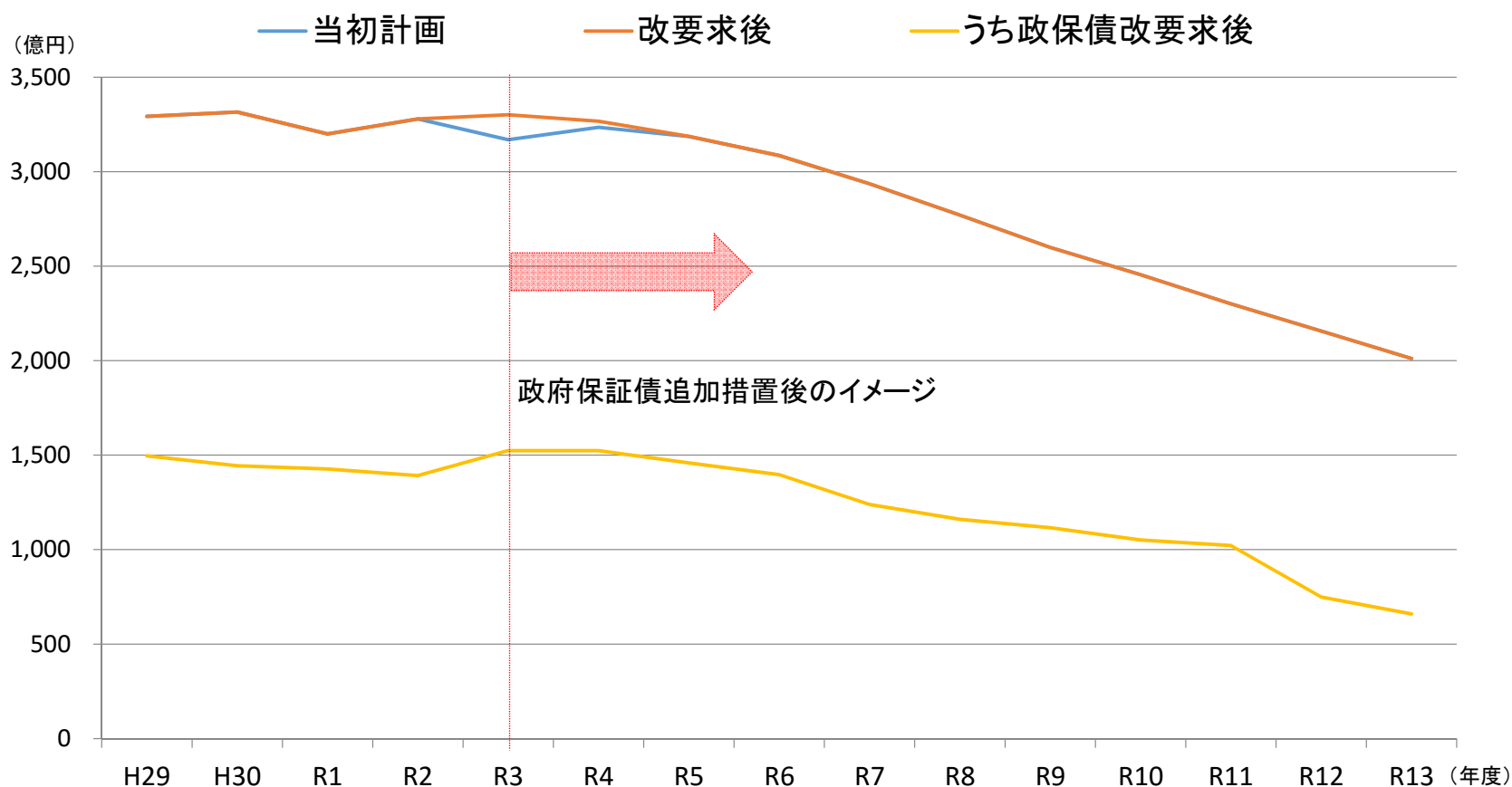
リノベーション後
保安検査場を
-677㎡⇒910㎡に増床
-旅客処理能力が34%向上
により、混雑を緩和

1. 中部国際空港の概要
2. 改要求の概要
3. 編成上の論点① 政策的意義
4. 編成上の論点② 償還確実性

4-1. 債務償還見通し(連結ベース)

- 債務残高は増加するが、令和4年度以降に実施を予定していた事業の前倒しのため、中長期的な債務の増加は一時的なものである。

債務残高の推移



(出典) 中部国際空港(株)資料

4-2. 中部国際空港株式会社の連結財務状況／元年度

《貸借対照表》

(億円)

資産の部	金額	負債の部	金額
資産	4,500	負債	3,367
流動資産	159	流動負債	352
固定資産	4,338	固定負債	3,015
建物	1,130		
土地	2,902	純資産の部	金額
その他	305	純資産	1,132
繰延資産	2		
資産合計	4,500	負債純資産合計	4,500

※単位未満切捨

(億円)

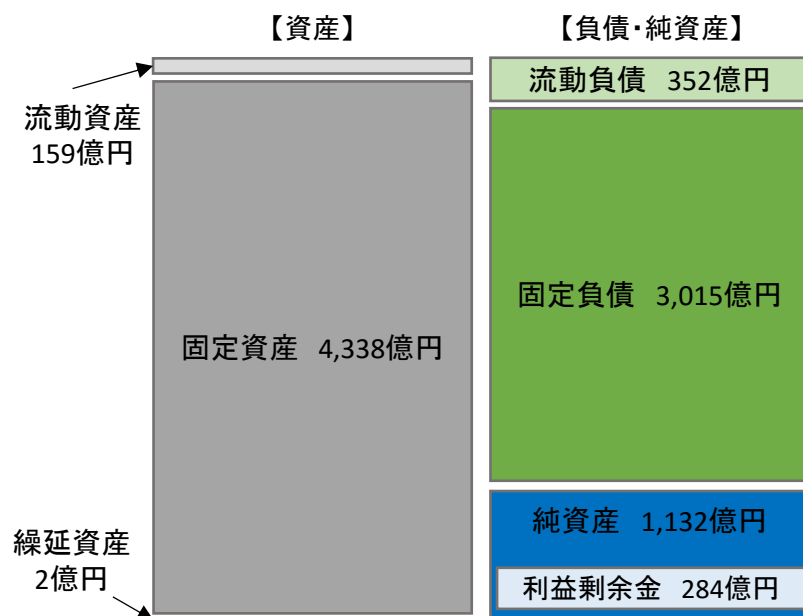
政府保証債残高	1,427
財投機関債残高	350

《損益計算書》

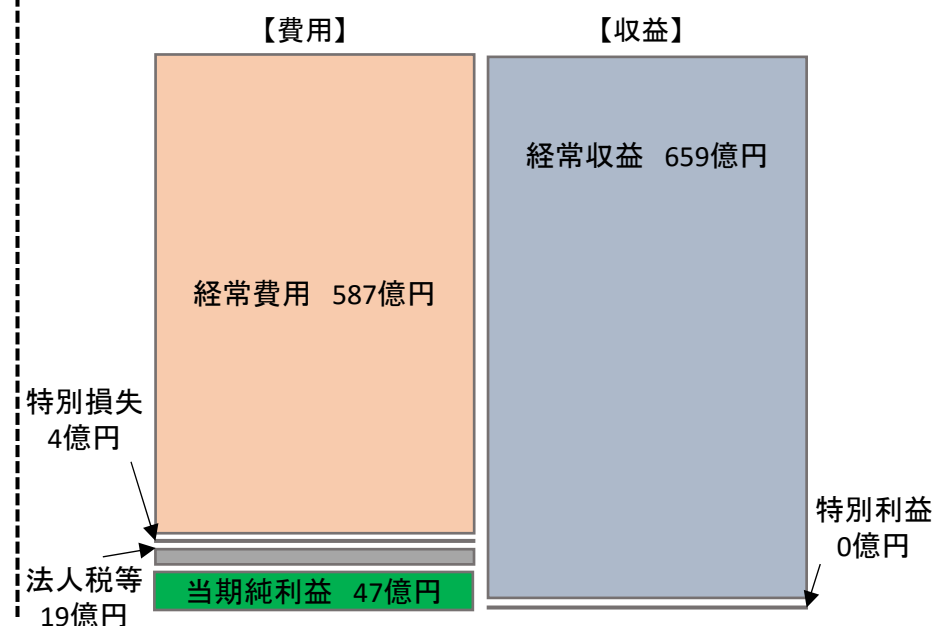
(億円)

科目	金額	科目	金額
経常費用	587	経常収益	659
営業費用	442	営業収益	655
販売費及び一般管理費	137	営業外収益	4
支払利息	7		
その他経費	1		
特別損失	4	特別利益	0
法人税等	19		
当期純利益	47		

※単位未満切捨



※単位未満切捨



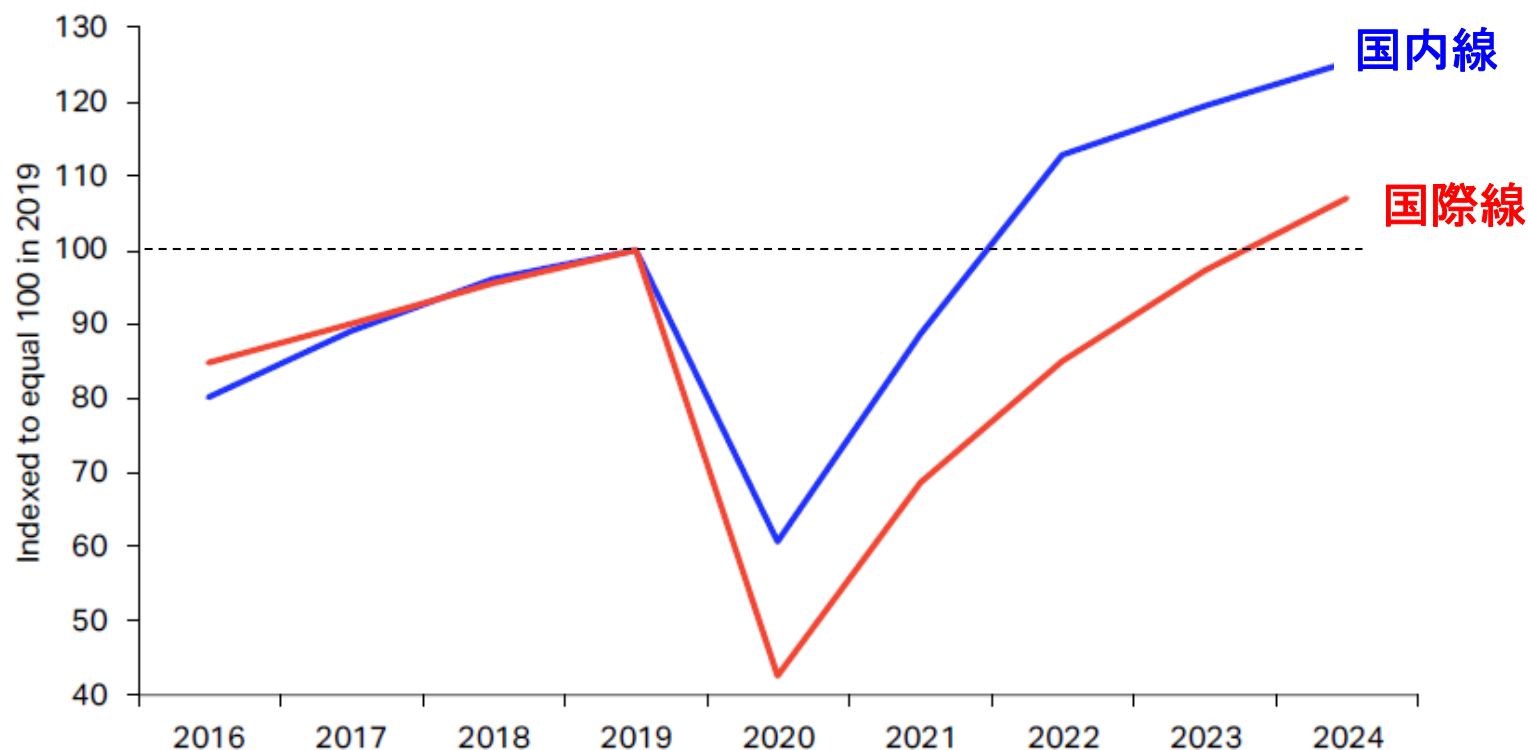
※単位未満切捨

(参考) 航空需要回復の見通し

- 新型コロナウイルスにより航空需要は落ち込んでいるが、国内線は2022年、国際線は2024年には、2019年の水準に回復する見込み。

全世界の国内線、国際線の有償旅客キロ(RPKs)

※各有償旅客が搭乗し、飛行した距離の合計。Revenue Passenger-Kilometers



(出典) IATA Tourism Economics Air Passenger Forecasts

参考資料

自動車安全特別会計(空港整備勘定)

<目 次>

1. 自動車安全特会(空港整備勘定)の概要
2. 要求の概要
3. 編成上の論点① 政策的意義
4. 編成上の論点② 償還確実性

1. 自動車安全特会(空港整備勘定)の概要

2. 要求の概要

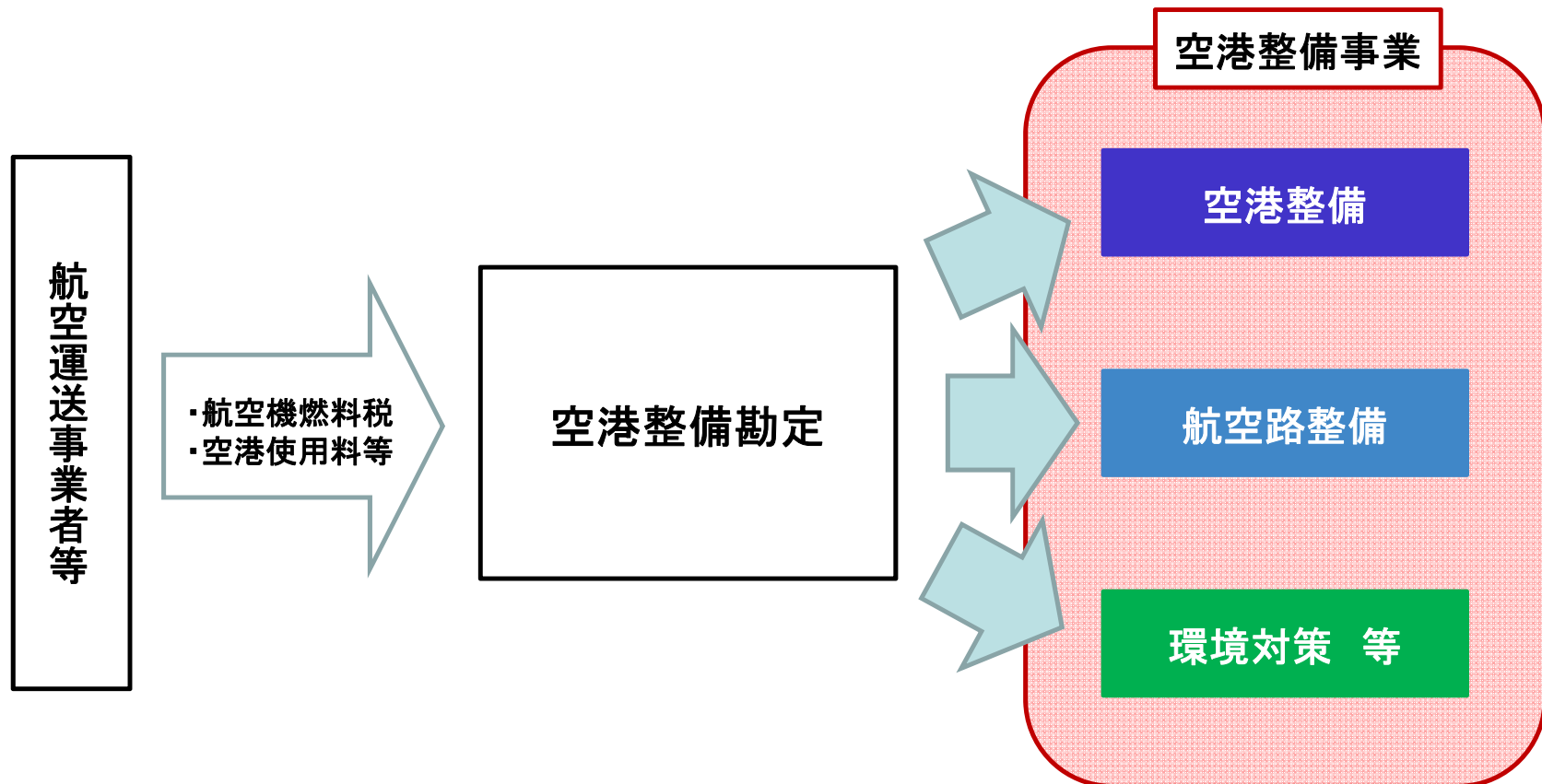
3. 編成上の論点① 政策的意義

4. 編成上の論点② 償還確実性

1-1. 自動車安全特会(空港整備勘定)の概要

- 空港整備事業等に係る歳入歳出を経理。
- 具体的には、航空運送事業者等からの空港使用料収入や一般会計(航空機燃料税)からの繰入金等を財源として、空港整備事業、環境対策事業、航空路整備事業、空港等の維持運営等を実施。

○ 空港整備勘定の仕組み



1-2. 空港整備事業費の対象空港等

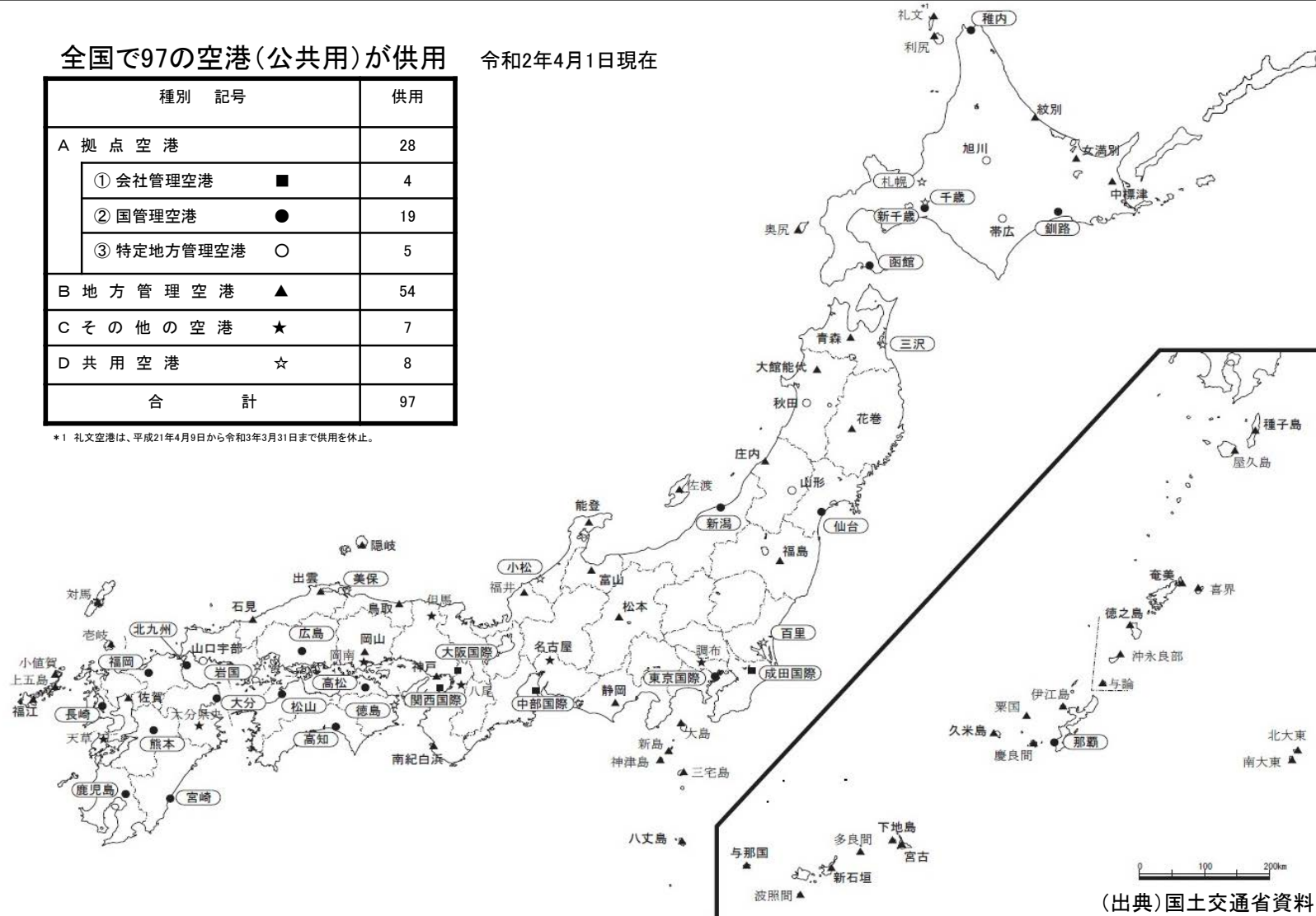
○ 空港整備勘定においては、全国97空港や、航空機の飛行に必要な航空路施設の整備を行っている。

全国で97の空港(公共用)が供用

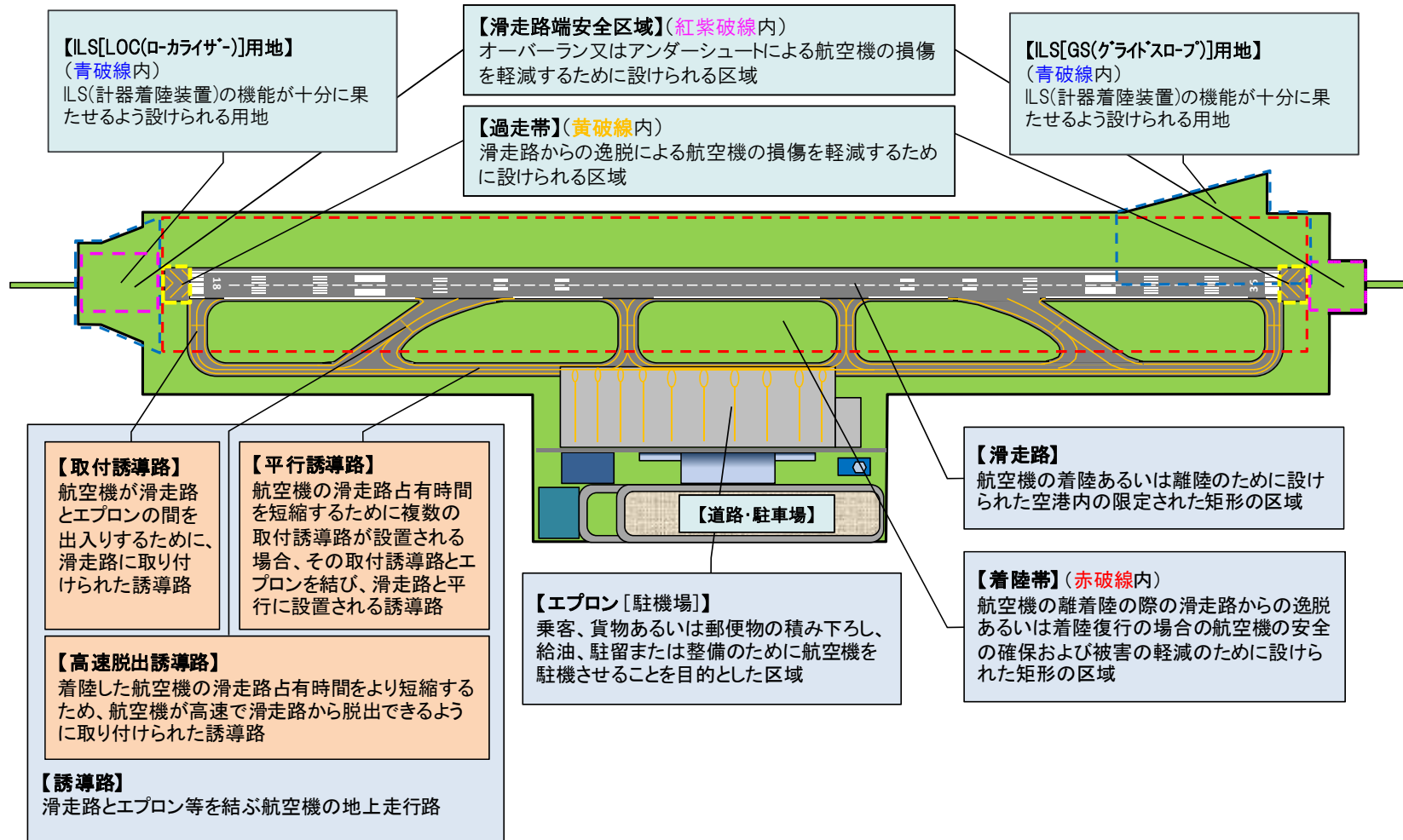
令和2年4月1日現在

種別	記号	供用
A 拠点空港		28
① 会社管理空港	■	4
② 国管理空港	●	19
③ 特定地方管理空港	○	5
B 地方管理空港	▲	54
C その他の空港	★	7
D 共用空港	☆	8
合計		97

*1 礼文空港は、平成21年4月9日から令和3年3月31日まで供用を休止。



(参考)一般的な空港施設



(出典)国土交通省資料

1-3. 羽田空港整備(沖合展開事業、再拡張事業)

○ 羽田空港の沖合展開事業及び再拡張事業は財政投融资を活用して実施し、これらの総事業費は合計で約2兆2,000億円。

沖合展開事業

○ 首都圏における国内航空交通の拠点としての機能を将来的にわたって確保するとともに航空機騒音問題の抜本的解消を図るため沖合展開事業を実施。

【整備概要】

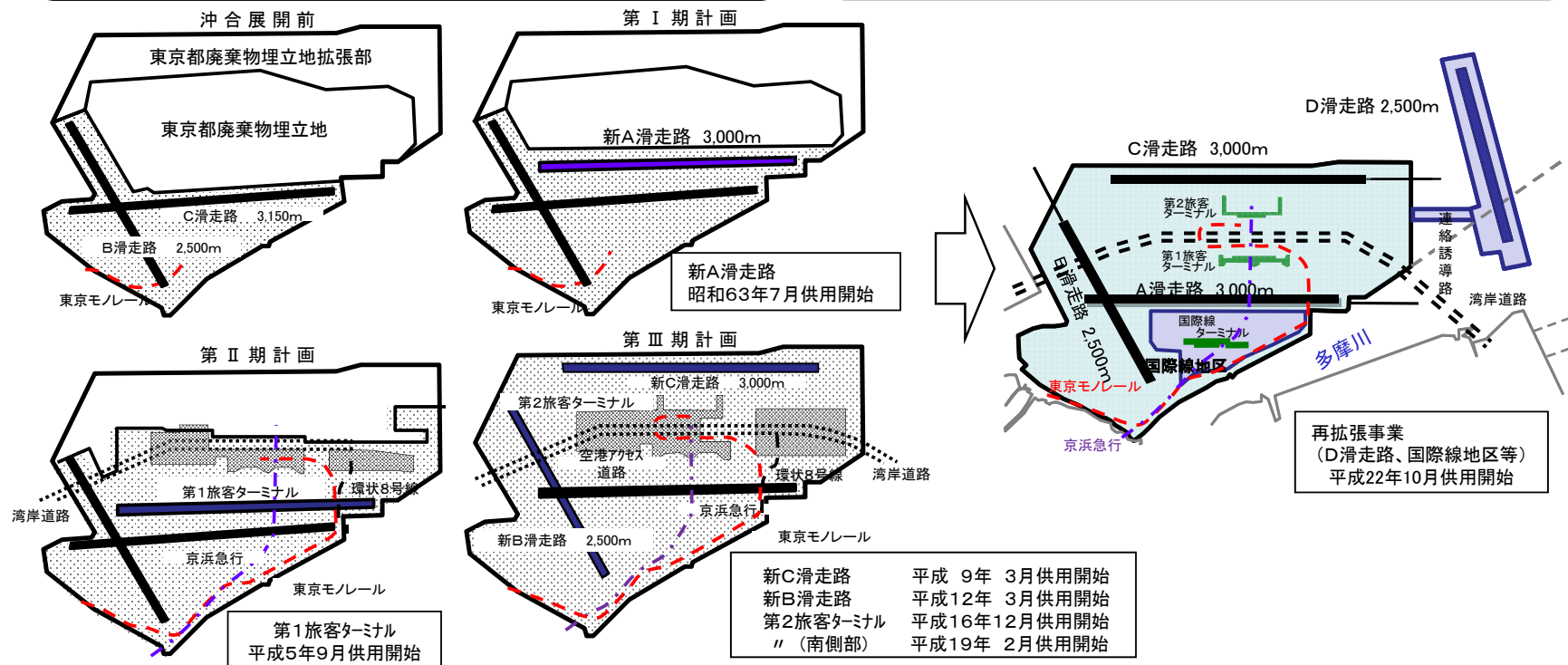
事業期間: 昭和58年度～平成18年度
財投活用: 約1兆4,400億円

再拡張事業

○ 航空需要の増加から空港処理能力が限界に達していたため、新たに4本目の滑走路等を整備する再拡張事業を実施。増便が可能となったことから国際定期便が再び就航。

【整備概要】

事業期間: 平成16年度～平成22年度
財投活用: 約3,700億円



1-3. 羽田空港整備(沖合展開事業、再拡張事業)

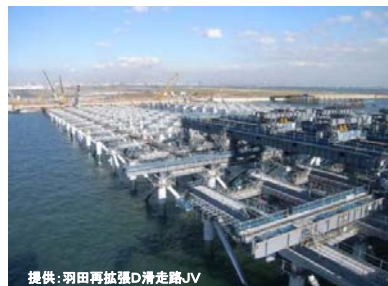


現地着工:平成19年3月



施工中:平成21年1月

羽田空港再拡張事業



棧橋工事



埋立工事



舗装工事



完了:平成22年10月供用開始

1. 自動車安全特会(空港整備勘定)の概要
- 2. 要求の概要**
3. 編成上の論点① 政策的意義
4. 編成上の論点② 償還確実性

2. 要求の概要

○ 国際的な人の往来再開や訪日外国人旅行者6,000万人の実現に向けた取組を着実に実施するため、コロナ対策の観点も踏まえつつ、現下の低金利環境を活かし、空港インフラ等整備を実施するための財源として、財政融資1,178億円を要求。

(単位:億円)

	2計画	3要求額
財政投融资	—	1,178
財政融資	—	1,178

羽田空港

羽田空港のアクセス利便性向上を図るための空港アクセス鉄道の基盤施設整備や、航空保安施設等の整備を実施。



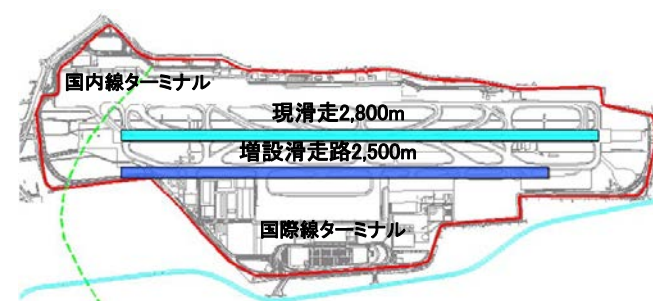
羽田空港機能拡充

- 空港アクセス鉄道の整備
- 航空保安施設の整備
- 駐機場の整備
- 滑走路等の耐震強化等

(出典)国土交通省資料

福岡空港・那覇空港・新千歳空港等

空港のゲートウェイ機能を発揮していくため、福岡空港においては滑走路増設事業、那覇空港及び新千歳空港においてはターミナル地域の機能強化等を実施。



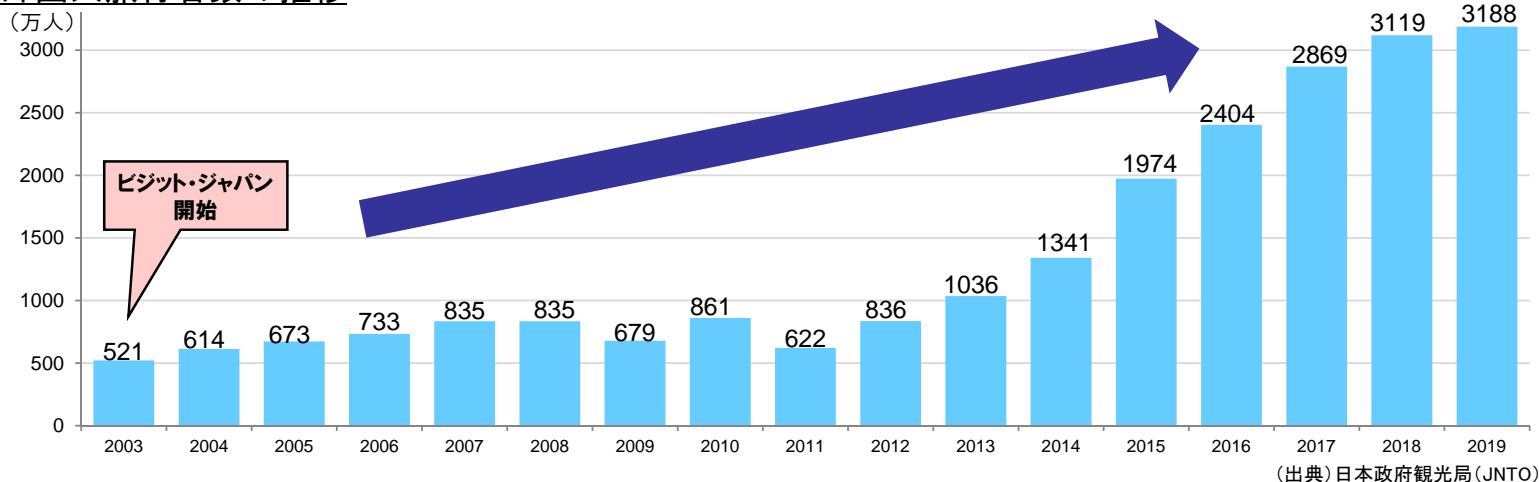
福岡空港滑走路増設事業

- 滑走路、誘導路、エプロン新設等
- 供用開始予定日:令和7年3月末

1. 自動車安全特会(空港整備勘定)の概要
2. 要求の概要
- 3. 編成上の論点① 政策的意義**
4. 編成上の論点② 償還确实性

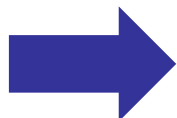
3-1. 「観光ビジョン」2030年訪日外国人旅行者6,000万人目標達成に向けて

訪日外国人旅行者数の推移



政府目標実現に向けた航空関係の主要な取組

首都圏空港の機能強化	<ul style="list-style-type: none"> ・羽田空港の飛行経路見直し(2020年3月運用開始) ・成田空港のB滑走路延伸、C滑走路新設 	等
関西、中部、その他主要空港の機能強化	<ul style="list-style-type: none"> ・関西空港の第1ターミナルの改修 ・福岡空港の滑走路増設事業 	等
地方空港における取組	<ul style="list-style-type: none"> ・訪日誘客支援空港へ国際線就航に向けた支援 ・空港経営改革の推進 	等
国内航空ネットワークの充実	<ul style="list-style-type: none"> ・航空ネットワーク維持のための着陸料の軽減 ・羽田発着枠政策コンテスト 	等



我が国の国際競争力強化等のため、財政投融资を活用した空港の更なる機能強化を計画的に推進し、政府目標の達成に貢献していく

3-2. 骨太の方針・成長戦略等における航空局関連主要施策の概要について

経済財政運営と改革の基本方針2020(令和2年7月17日閣議決定)(抄)

第3章「新たな日常」の実現

2. 「新たな日常」が実現される地方創生

(2) 地域の躍動につながる産業・社会の活性化

① 観光の活性化

ポストコロナ時代においてもインバウンドは大きな可能性があり、2030年に6000万人とする目標等の達成に向けて、観光先進国を実現するために官民一丸となって取り組む。

各国との人的交流回復までの時間を活用して、空港やCIQなど入口の整備、多言語表記などストレスフリーで観光できる環境整備、スノーリゾート整備や文化施設・国立公園などの観光資源としての更なる活用等、新たなコンテンツづくりに取り組む。

成長戦略フォローアップ(令和2年7月17日閣議決定)(抄)

iv) 次世代インフラ

① インフラ分野の生産性向上、防災・交通・物流・都市の課題解決

感染症等による社会経済情勢の変化にも対応し、経済成長を支えるため、高規格幹線道路、整備新幹線、リニア中央新幹線などの高速交通ネットワーク、国際拠点空港、国際コンテナ・バルク戦略港湾等の早期整備・活用を通じた産業インフラの機能強化を図る。

ウ) 交通・物流の課題の解決

・現下の低金利状況も活用し、高規格幹線道路、リニア中央新幹線などの高速交通ネットワークに加え、国際拠点空港、空港等とのアクセスとなる主要な都市鉄道ネットワーク、物流施設等の早期整備を図る。

ix) 観光・スポーツ・文化芸術

① 観光立国の実現

「明日の日本を支える観光ビジョン」及び「観光ビジョン実現プログラム2020」等に基づき、2030年に訪日外国人旅行者を6,000万人とする目標等を達成し、観光立国の実現をすることを目指して、官民一丸となった取組を進める。

これまで、空港やCIQなど入口の整備、多言語表記・アナウンスなど訪日外国人旅行者等がストレスフリーで観光できる受入環境整備(後略)

観光ビジョン実現プログラム2020(令和2年7月14日)(抄)

I. 国内の観光需要の回復と観光関連産業の体質強化

II. インバウンド促進等に向け引き続き取り組む施策

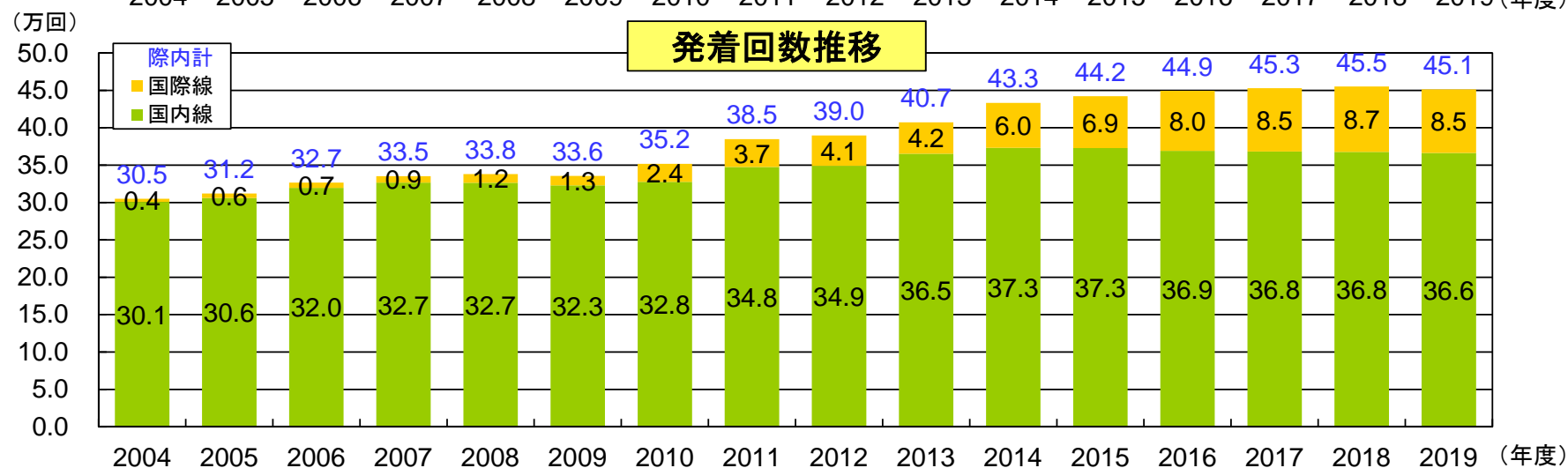
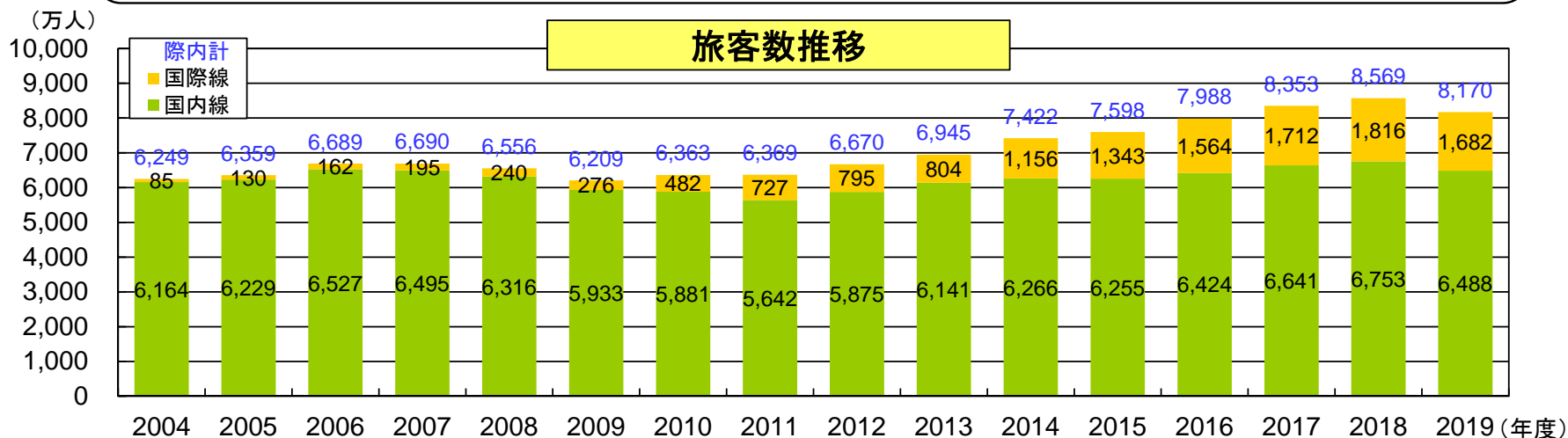
観光は成長戦略の柱、地方創生の切り札であり、観光消費額の8割を占める日本人国内旅行に加え、近年は、世界的にも著しい成長分野であるインバウンドを取り込むことによって、観光立国の実現に取り組んできた。

安倍政権発足以来、外国人旅行者は約4倍の約3,200万人となり、消費額も約5兆円と地域経済に貢献する存在となっている。世界全体の国際観光客到着数は、この7年間で40%増加し、14億人に達するなど、世界的にも著しい成長分野である。

現在、我が国の観光は厳しい状況にあるが、自然、食、伝統文化、芸術、風俗習慣、歴史など日本各地の観光資源の魅力が失われたものではなく、感染症終息後の中長期的スパンにおいて、インバウンドに大きな可能性があるのは今後も同様であり、2030年6,000万人の目標は十分達成可能である。

3-3. 羽田空港の利用状況(旅客・発着回数の推移)

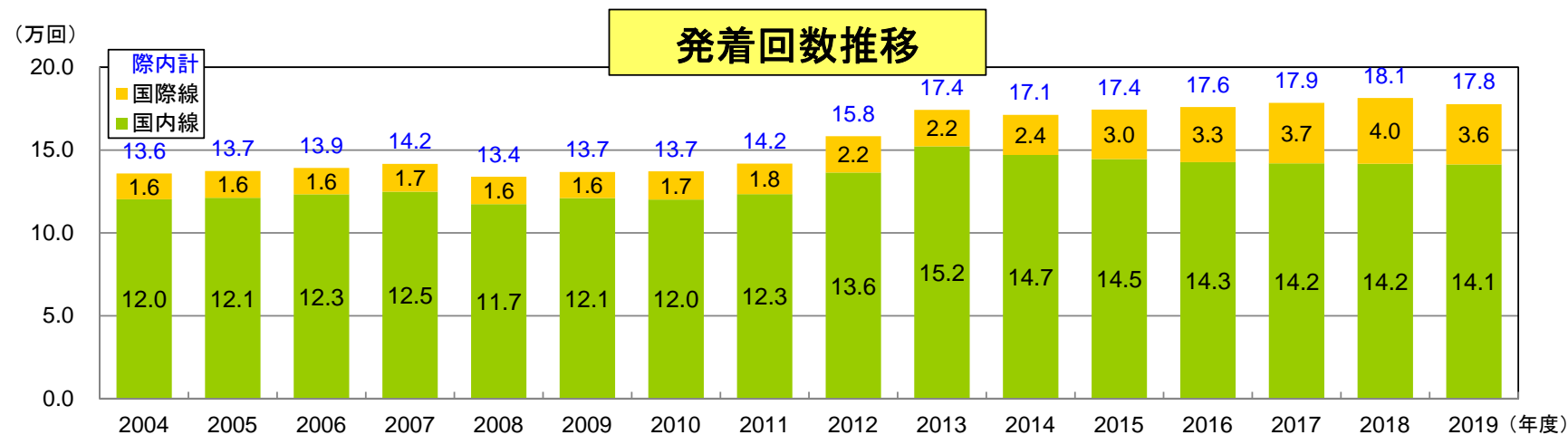
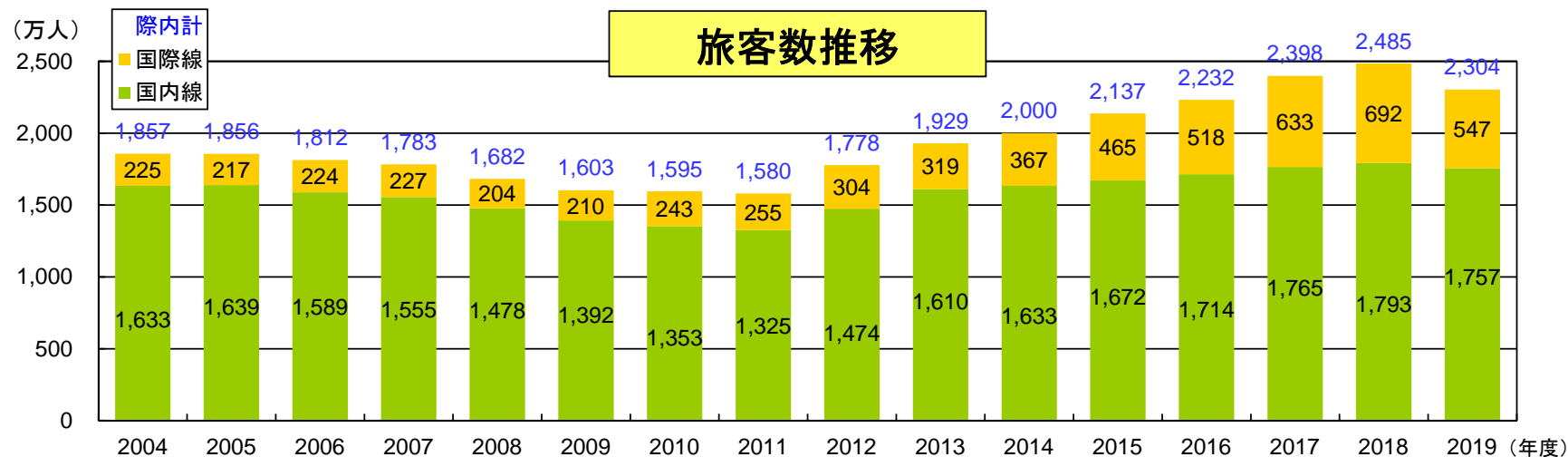
- 羽田空港は国内線ネットワークの中心として、2019年度には全国48都市との間に1日約500便が就航。
- 国内全体の利用者の約6割は羽田便の利用者である。



(出典) 空港管理状況調査

3-4. 地方空港(福岡空港)の利用状況(旅客・発着回数の推移)

- 福岡空港は、東アジア・東南アジアを結ぶゲートウェイとして機能しており、国際線は268往復/週、国内線は185往復/日が就航。
- 国内の滑走路1本の空港としては、旅客数・発着回数ともに第1位。



(出典) 空港管理状況調査書

(参考) 航空分野における新型コロナウイルス感染拡大予防ガイドライン

- 航空会社・空港ビル会社の各業界団体は、新型コロナウイルス対策の今後の持続的な取組を見据え、感染防止のための自主的な取組として、専門家会議の提言や医療関係の専門家の助言等を踏まえて、予防ガイドラインを策定（令和2年5月）。

空港ターミナルにおける利用者向けの主な対策

■ 出発旅客の検温

- 羽田、成田、中部、伊丹、関西、福岡の6空港において、出発旅客に対しサーモグラフィーによる体温測定を実施。

※その他空港でも、体調不良と思われる旅客には体温測定実施

■ 3密の回避

- チェックインカウンターや保安検査場など、列ができる場所では旅客同士の間隔を確保するよう誘導
- 空港到着前や非接触によるチェックイン、自動チェックイン機・自動手荷物預け機の利用を促進

■ 利用者への呼びかけ等

- 館内アナウンス・ポスター等による手洗いやマスク着用、発熱時の入館・航空利用の自粛等の要請
- 館内への消毒液の設置等



サーモグラフィーによる体温測定
(関西空港)

提供：関西エアポート(株)



床面マーキングによる一定間隔の確保
(チェックインカウンター)

航空機内における利用者向けの主な対策

■ マスク着用等

- 機内では、会話をなるべく控えることやマスクの着用を要請

■ 必要最小限の機内サービス

- 機内での食事・飲料の提供は必要最小限に

■ 機内消毒

- 座席のテーブル、肘掛け、モニター画面やコントローラーなど、利用者がよく触れる場所の消毒等



会話は控え、マスク着用



機内消毒

機内は常に衛生的で清潔な環境！



○航空機内の空気は、常に機外から新しい空気を取り入れ、機内で循環後、機外へ排出することで、約3分ですべて入れ替わる仕組み。

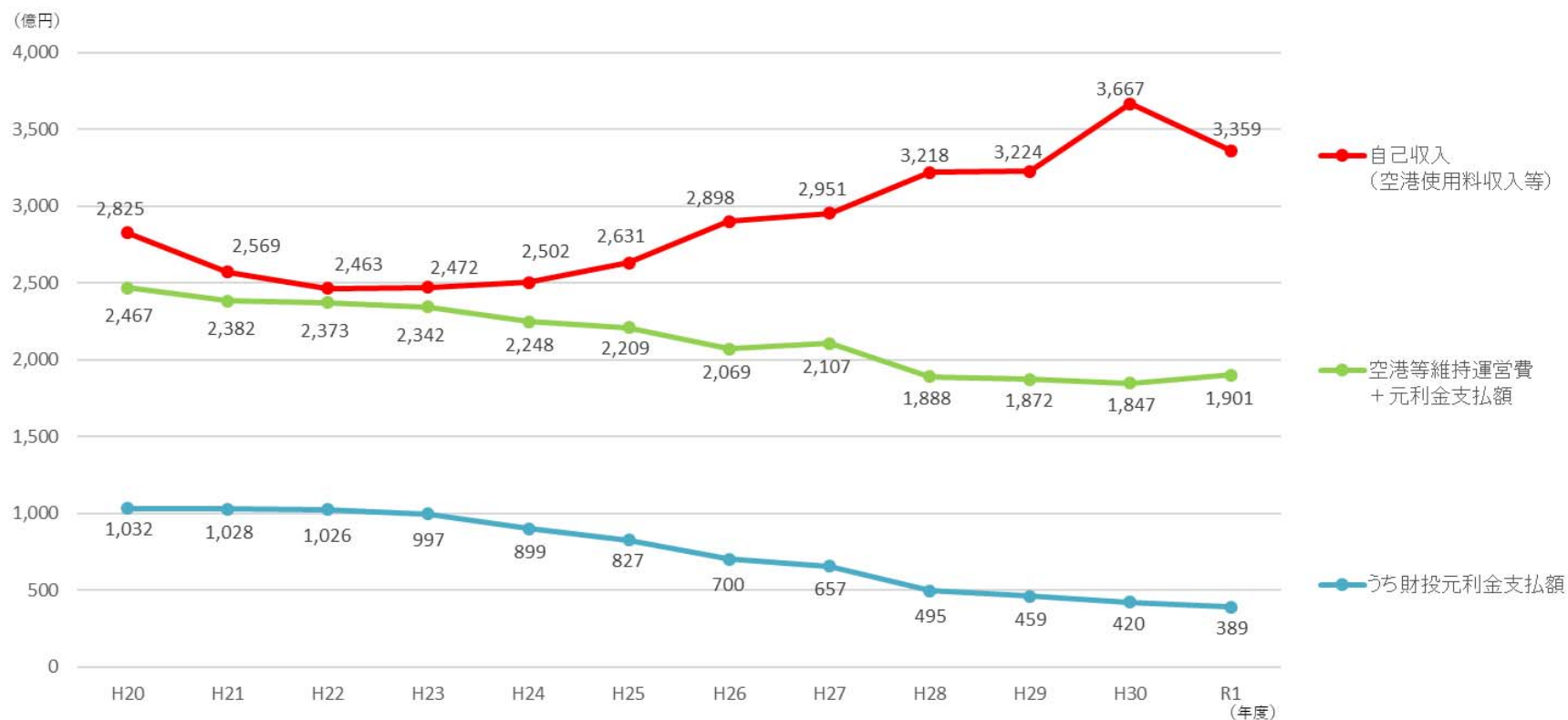
○機内の空気は、病院の手術室にも使用されている高性能なフィルターでろ過され、常時清潔。

(出典)国土交通省資料

1. 自動車安全特会(空港整備勘定)の概要
2. 要求の概要
3. 編成上の論点① 政策的意義
4. 編成上の論点② 償還確実性

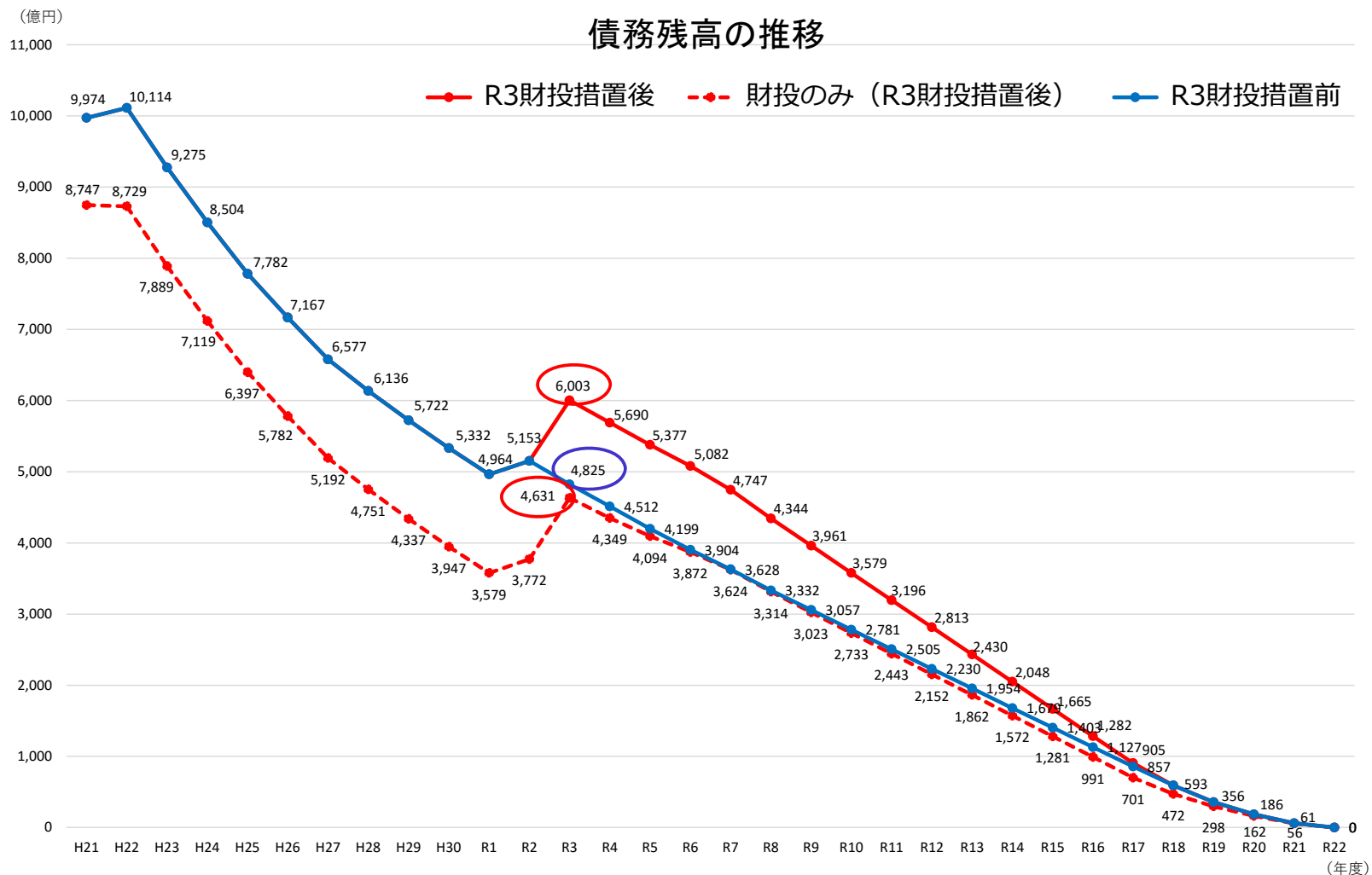
4-1. 空港整備勘定の収入・支出の推移(決算ベース)

○ 空港等維持運営費及び元利金支払額に対し、その財源となる自己収入の規模は大きく上回るものである。



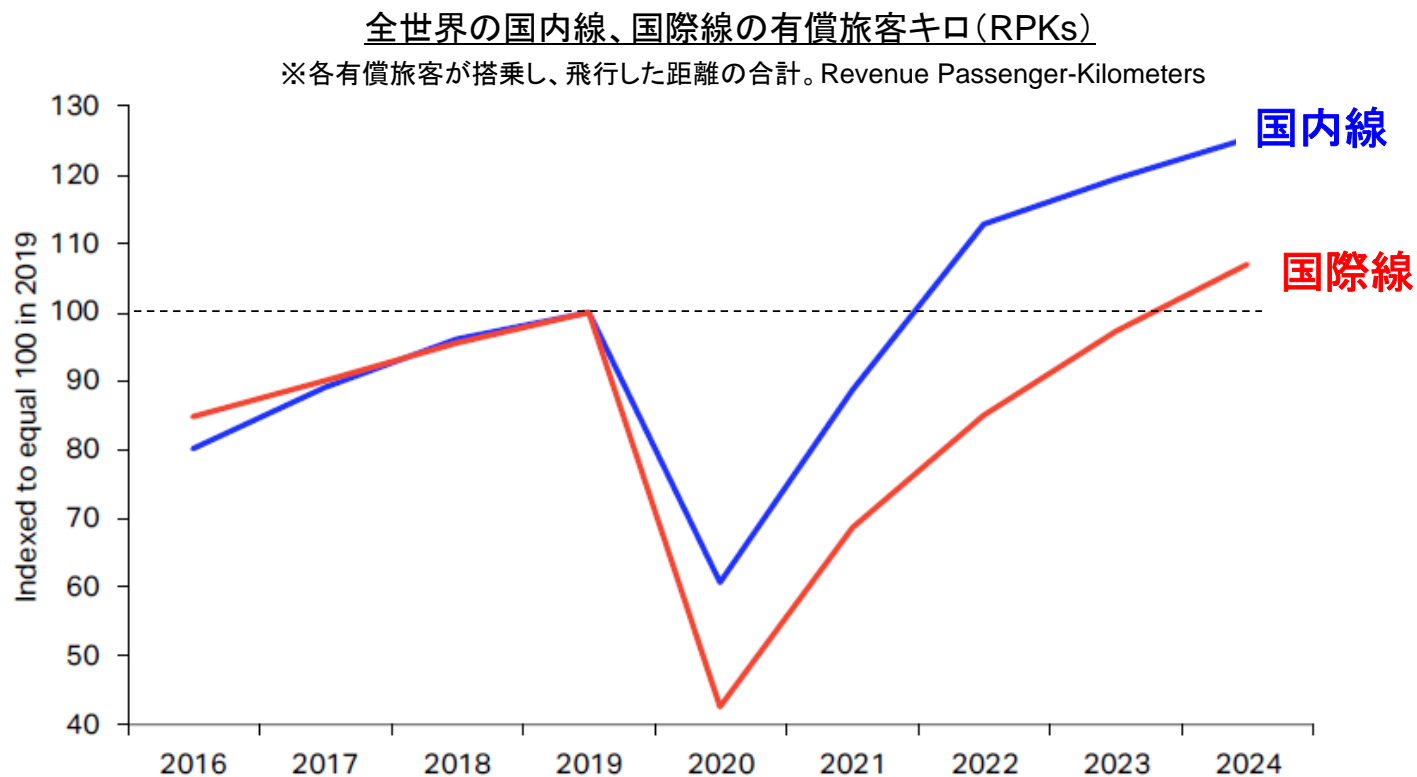
4-2. 債務償還見通し

○ 今回の財政融資措置後の債務残高は約6,000億円となるが、令和22年度までに償還完了予定。



4-3. 航空需要回復の見通し

- 新型コロナウイルスにより航空需要は落ち込んでいるが、国内線は2022年、国際線は2024年には、2019年の水準に回復する見込み。



(出典)IATA Tourism Economics Air Passenger Forecasts