

# 航空を巡る最近の状況

---

国土交通省 航空局  
令和3年4月

- 1. 新型コロナウイルス感染症の流行による影響と  
その対応**
- 2. 航空法等の一部を改正する法律案  
(令和3年通常国会提出中)**
- 3. カーボンニュートラルへの対応  
(→別途説明)**

**【課題 1】**

コロナ禍の中で、国民生活に不可欠な航空サービスを維持する。また、需要回復に必要な成長力を確保する。

⇒1. 新型コロナウイルス感染症の流行による影響とその対応

**【課題 2】**

新しい航空モビリティの安全・安心を確保して、国民生活の利便性向上、経済成長につなげる。  
(ドローン、空飛ぶクルマなど)

**【課題 3】**

インバウンドの政府目標、地方創生等の成長戦略を実現するため、国際・国内の航空需要拡大、創出を図る。

⇒ポストコロナにおける議論

**【課題 4】**

新技術の導入、輸送量の拡大等が進む中、公共交通機関の要諦である輸送の安全を確保するとともに、安心してサービスを受けられるようにする。

⇒2. 航空法等の一部を改正する法律案  
(令和3年通常国会提出中)

**【課題 5】**

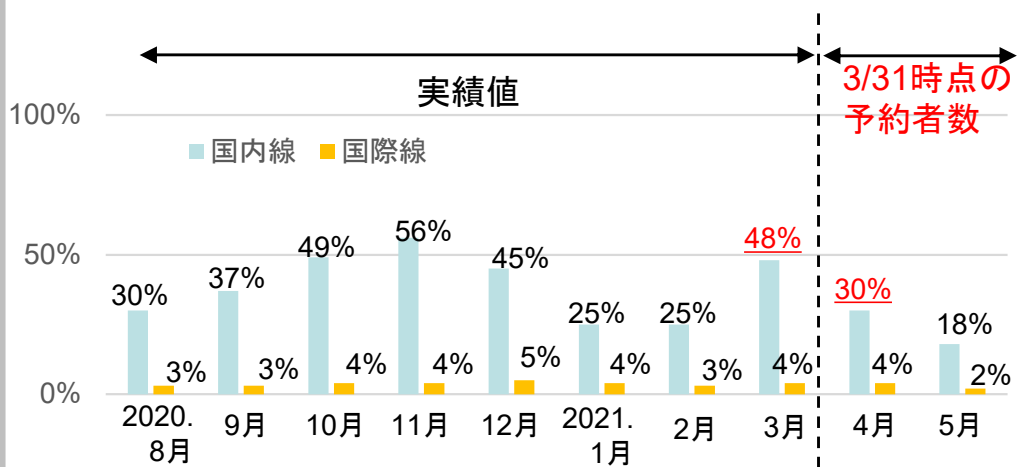
環境問題に対する世界的な意識の高まり、「2050年カーボンニュートラル宣言」等を受け、今後の航空需要の回復に向けて、環境対策を我が国航空産業の強みにすることを目指す。

⇒3. カーボンニュートラルへの対応

# 1. 新型コロナウイルス感染症の流行による影響とその対応

- 国内線については、輸送人員は、3月は52%減、4月は70%減(見込み)、便数は、3月は56%減、4月は27%減(見込み)と、緊急事態宣言の解除後も感染再拡大の傾向が続くなど、今後の見通しが不透明なため、需要が伸び悩んでいる状況。
- 国際線については、輸送人員は、3月は96%減、4月は96%減(見込み)、便数は、3月は81%減、4月は77%減(見込み)となっており、依然として極めて厳しい状況。

## ○輸送人員(2019年同月比)



※ リーマンショック時：  
国内線85%（2009年2月）、国際線78%（2009年6月）

※ 東日本大震災時：  
国内線76%（2011年3月）、国際線66%（2011年4月）

（参考）定期航空協会の推計した4ヶ月間(2020年2 - 5月)の減収見込額は約5,000億円(3月31日時点)。

## ○便数(本邦社 国内線・国際線)

		3月第1週 (2/28~3/6)	4月第1週 (4/4~4/10)
国内線	当初計画	1,179/日	1,163/日
	実績	518/日 <b>56%減</b>	846/日 <b>27%減</b>
	(便数差)	▲661	▲317

		3月第1週 (2/28~3/6)	4月第1週 (4/4~4/10)
国際線	当初計画	1,325/週	1,141/週
	実績	254/週 <b>81%減</b>	265/週 <b>77%減</b>
	(便数差)	▲1,071	▲876

## ○支援の活用の意向

- ・政府系金融機関等による融資及び雇用調整助成金等を複数社が活用又は活用に向けて検討中。

# 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パッケージ(概要)

R2.12.21改定時の新規・延長等の項目

- 新型コロナの影響により、**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、企業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、金融機関の取組も合わせて、**国と関係者が連携して強力で支援**。

## 1. 航空ネットワーク維持・確保のための施策

### ■ 旅客需要の減少を踏まえた着陸料等の減免

・令和2年度下期（令和2年8月～令和3年2月）分の国内線の着陸料・停留料について、旅客需要の減少を踏まえて、一律45%軽減。【減免想定額：約55億円】

### ■ 空港使用料・航空機燃料税の更なる減免（令和3年度）

・令和3年度分の国内線の着陸料・停留料・航行援助施設利用料について合計で約90%軽減、航空機燃料税について税率を従来の軽減措置から更に1/2に軽減。  
【減免想定額：約1,200億円】

## 2. 資金需要への対応、雇用維持のための施策

### ■ 令和2年度下期の着陸料等の支払い猶予 【猶予想定額：約480億円】

### ■ 危機対応融資等の活用による資金繰り支援 【航空会社計約5,000億円】

### ■ 国税・地方税等の支払い猶予 ■ 繰越欠損金の控除上限の特例

### ■ 雇用調整助成金 【申請済額：約490億円（12月判明時点）】

### ■ 産業雇用安定助成金（仮称）

## 3. 航空輸送の安定的かつ円滑な回復を図るための緊急措置

### ■ 混雑空港利用ルールの弾力運用（U/Lルールの適用免除）

・2020年冬期ダイヤ全期間、コロナ影響による欠航はカウント除外

### ■ 乗務機会の減少等を踏まえた乗務資格維持に係る緩和措置

## 5. 航空ネットワークの基盤を支える空港関連企業の経営基盤の維持・強化を支援するための施策

【空港会社関係】

### ■ コンセッション空港・会社管理空港（成田）の空港施設の整備に対する無利子貸付

・空港施設の整備費用に対し無利子貸付を実施 【コンセッション空港：31億円】 【成田：50億円】

### ■ コンセッション空港における運営権対価分割金等の年度越え猶予（北海道・福岡）

・令和2年度・3年度分を2年猶予（必要に応じ最大3年延長(通算5年猶予)） 【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・中部）による空港インフラ整備

・ターミナル改修事業等 【関西：財政融資 728億円】 【中部：政府保証 221億円】  
（事業費ベース） （事業費ベース）

## 4. コロナ時代における航空・空港関連企業の持続可能な事業構造への転換を支援するための施策

### 1) 収益性向上努力を支援するための施策

#### ■ 感染拡大防止と航空需要回復の両立に向けた取組

- G o T o トラベル事業の延長と適切な運用
- 感染拡大予防ガイドラインの普及
- 感染リスク最小化のための空港受入環境高度化支援 【10億円】
- 地域航空における感染防止対策等 【305億円の内数】

#### ■ 国際的な人の往来再開に向けた段階的措置

- 段階的な出入国規制の緩和
- 入国時の検査能力の確保

#### ■ 新たな航空需要獲得のための規制緩和等

- 旅客機の客室内での貨物運送実施
- 遊覧飛行等における柔軟な飛行経路の設定支援

### 2) コスト削減努力を支援するための施策

#### ■ 飛行経路の短縮等による消費燃料の削減

#### ■ 安全規制の集中的見直し

- ・乗員・運航・整備等に係る安全規制について、航空業界からの規制緩和・運用弾力化に関する要望に集中的に対応（すでに約20件措置済み）
- － 航空会社内で実施可能な機長認定の範囲の拡大 等

#### ■ コンセッション空港における空港運営事業期間の延長

- ・1年延長（更なる延長は会社からの申し入れを踏まえ協議）

#### ■ コンセッション空港における契約上の履行義務の緩和

【その他空港関連企業関係】

#### ■ 国有財産使用料の支払い猶予【約180億円】

#### ■ 空港会社等に対するその他空港関連企業の支援の要請

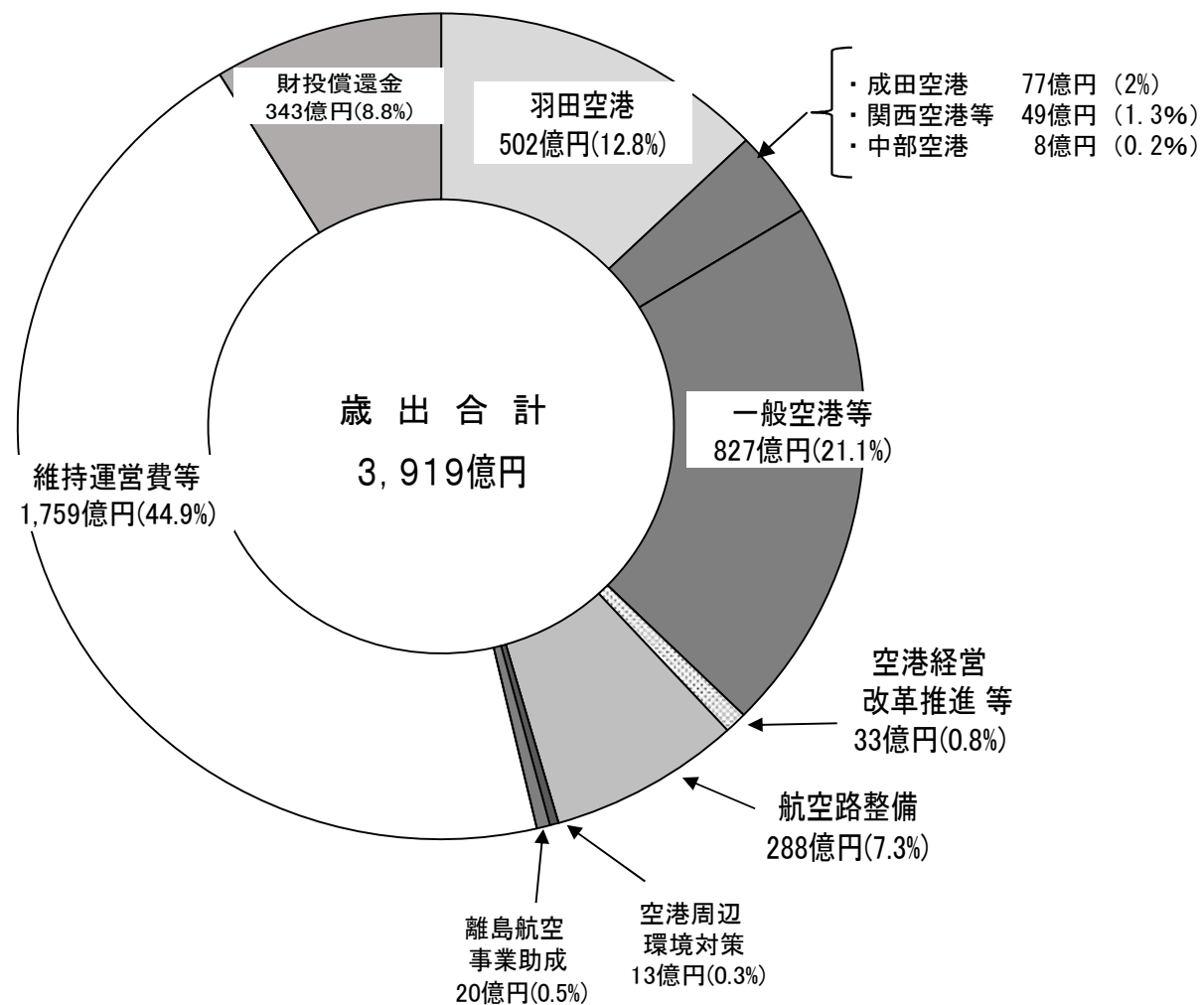
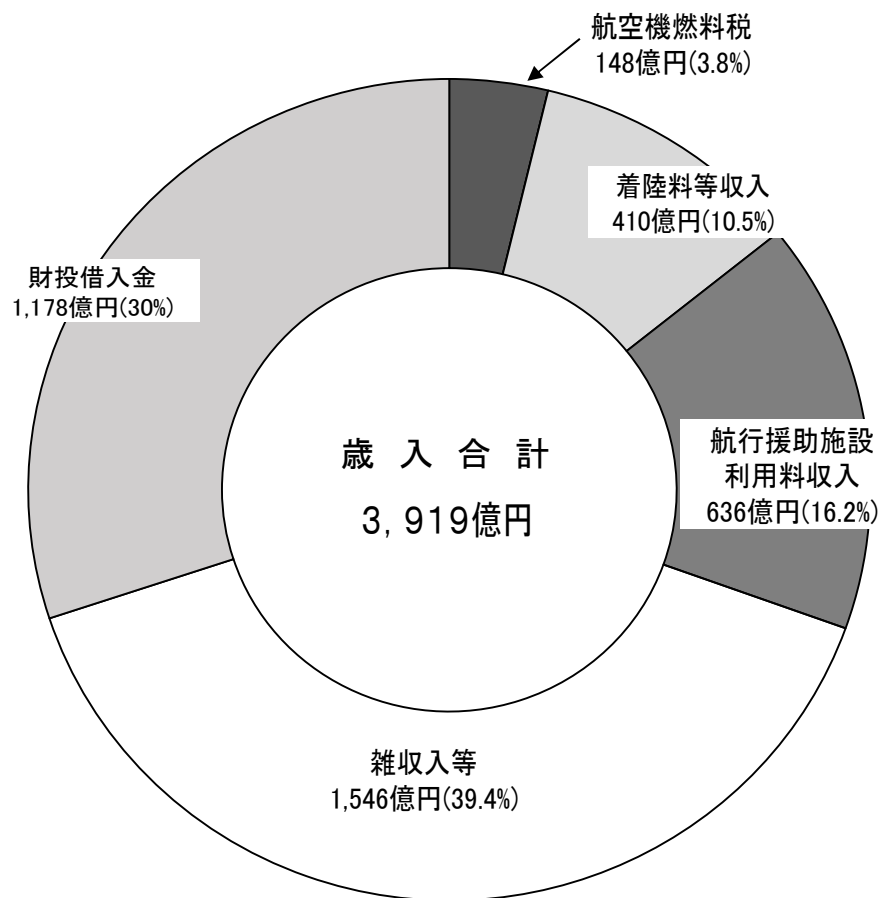
#### ■ グランドハンドリングの生産性の向上

- ・資機材の共有化等に向け、支援策を含め検討

※2021年4月7日判明時点  
(報道・各国大使館等確認ベース)

国	支援内容
米国	<p>【給与支援・融資】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・米国航空会社向けに総額約870億ドル（約9兆5,000億円）の<b>給与支援・融資</b>の枠を確保</li> <li>・給与支援：440億ドル（約5兆円） + <u>140億ドル（約1兆5,000億円）【追加】（21年9月末まで）</u></li> <li>・融資等：290億ドル（約3兆円）</li> </ul>
ドイツ	<p>【出資・融資】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ルフトハンザへの総額90億ユーロ（約1兆1,680億円）の出資・融資</li> <li>・経済安定化ファンド（政府直轄）<b>出資</b>：57億ユーロ（議決権なし、約7,400億円）</li> <li>・<b>政府出資</b>：3億ユーロ（全体の議決権のうち20%を取得、約390億円）</li> <li>・<b>政府保証付き融資</b>：30億ユーロ（約3,890億円）</li> </ul>
フランス	<p>【融資】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・エールフランスへの総額70億ユーロ（約9,090億円）の<b>融資</b>（うち40億ユーロは、<b>政府保証付き</b>）</li> </ul> <p>【公租公課】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・パリ=シャルル・ド・ゴール空港、パリ=オルリー空港において、<b>停留料を免除</b>（2020年10月まで）</li> </ul>
イタリア	<p>【出資】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・アリタリア航空への30億ユーロ（約3,890億円）の<b>出資</b></li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>○中国：<b>着陸料10%減免、停留料免除</b>（当面の間）</li> <li>○韓国：<b>着陸料20%減免、停留料免除</b>（2021年6月まで）</li> <li>○シンガポール：<b>着陸料10%還付、停留料全額還付</b>（2022年3月まで）</li> <li>○香港：<b>着陸料40%減免、停留料免除</b>（2021年5月末まで）</li> </ul>

# 空港整備勘定の歳入・歳出(令和3年度予算額)





## 2. 航空法等の一部を改正する法律案(令和3年通常国会提出中)

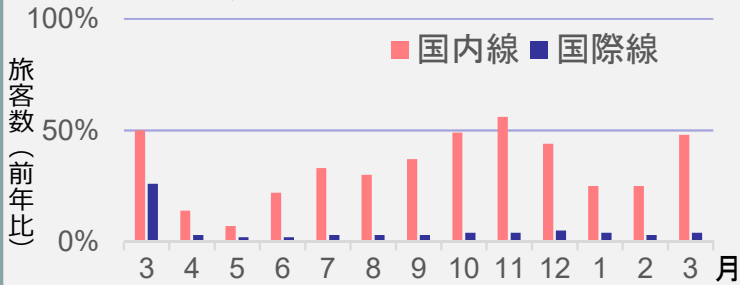
# 1. 航空ネットワーク確保のための方針の策定・支援の実施【航空法、民活空港法】

## 背景・課題

○ 航空会社や空港会社等は**新型コロナの甚大な影響が長期化** ⇒ 安全かつ安定的な**航空ネットワークの維持・確保が不可欠**

### 航空会社・空港会社等への影響

#### ■ 航空旅客数の推移（本邦航空会社）



【国内線】 度重なる感染再拡大により需要が低迷している状況

【国際線】 需要が前年比1割未満の状況が継続

#### ■ 航空会社の状況（雇用：約9万人）

（令和元年度）（令和2年度見通し）

売上高 約 3.8 兆円 → 前年比 ▲ 2 兆円強

営業損益 約 0.15 兆円 → 約 1 兆円の赤字

※本邦航空会社17社の合計

#### ■ 空港会社等の状況（雇用：約14万人）

（令和元年度）（令和2年度見通し）

売上高 約 0.9 兆円 → 前年比 ▲ 0.6 兆円強

※主要11空港の空港会社・空港ビル会社の合計

### 主な政府の支援措置

- 令和3年度 空港使用料・航空機燃料税の減免【約1,200億円】
- 日本政策投資銀行の危機対応融資等の活用
- 空港施設の整備に対する無利子貸付
- 雇用調整助成金の拡充

## 航空ネットワーク確保のための方針の策定・支援の実施

- ・世界的規模の感染症の流行等
- ・本邦航空会社の経営に甚大な影響
- ・安全かつ安定的な航空ネットワークの維持・確保が必要



国

### 国土交通大臣が航空運送事業基盤強化方針（※）を策定

- ・航空会社の基盤強化の意義・目標
- ・政府が実施する施策（航空会社の基盤強化、空港の機能確保）
- ・航空会社が講ずべき措置 等

### ○ 航空運送事業基盤強化計画（※）

#### の作成・届出

- ・基盤強化の目標
- ・ネットワーク維持・確保のための運航方針
- ・コスト削減、資金調達
- ・輸送の安全確保のための取組 等

### ○ 計画の実施状況を定期報告

【令和3年度】

※ 空港使用料の減免について、その目的と内容等を「基盤強化方針」に定めるとともに、航空会社からは減免の目的に照らして必要となる設備投資に関する報告を求めることとする。

本邦航空会社

空港会社

（支援措置）

## 2. 保安検査等の確実な実施に向けた制度整備【航空法】

### 背景・課題

- コロナ禍からの航空需要の回復や将来の増大、国際的なイベントの実施等を見据え、旅客等の安全を確実に確保する必要。
- 保安検査に係る以下のような課題を踏まえ、**航空機に搭乗する旅客に確実に検査を受検させる仕組み等が必要**。

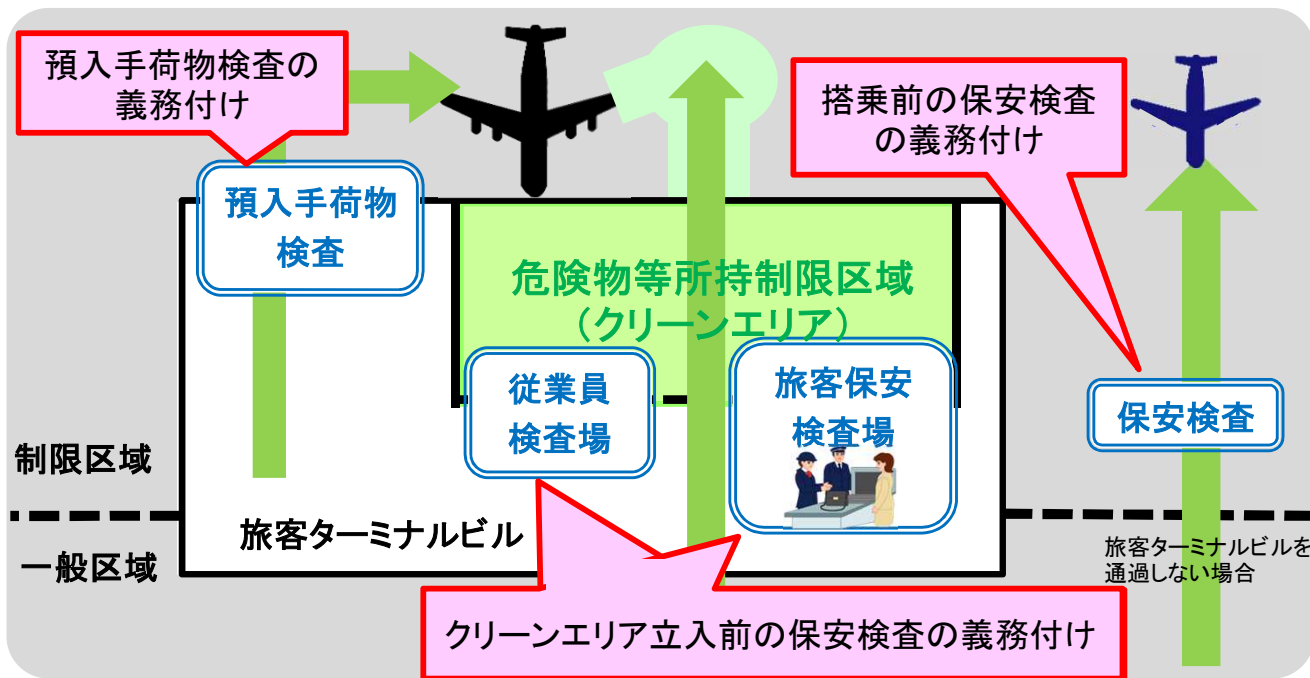
①保安検査の明確な法的位置づけがなく、旅客の協力を得にくい、毅然とした姿勢で検査に臨みにくい

②検査の確実な実施や事案への迅速な対応のため、複数の関係者による連携強化や国のリーダーシップの強化が急務

③離職率の高い検査員人材の確保・育成や今後の航空需要の増大に対応した検査の高度化など、保安検査の現場における量的・質的向上が課題

### ①保安検査等の法律上の根拠・保安職員の権限の明確化

- 旅客等に対し航空機搭乗前の**保安検査の受検義務付け**（未受検の場合には罰則）
- 預入手荷物検査の義務付け**
- 保安職員が職務遂行のための指示を出す権限を明確化**  
（指示に従わず職員の職務が妨害された場合は業務妨害罪の対象）



### ②ハイジャック・テロ等の防止に関する国の役割の明確化・関係者間の連携強化

- 国土交通大臣は「**危害行為防止基本方針**」を策定。航空保安対策全体を**主体的にマネジメント**。
- 【危害行為防止基本方針】
  - 国が実施すべき施策
  - 関係者（空港会社、航空会社、検査会社等）が講ずべき措置
  - 国や関係者の連携協力確保
  - 保安検査等の実施体制強化・検査能力向上 等
- 基本方針に基づき、国土交通大臣は関係者に対し**指導、助言**

### ③保安検査の量的・質的向上のための措置

- 保安検査等の業務の受委託に係る**基準策定**
- 保安検査等の実施主体と業務受託者に対する**報告徴収・立入検査、改善命令**
- ※制度面以外の点でも、先進機器の導入推進、検査員の労働環境改善のための官民での検討等の取組を継続的に実施（基本方針に記載）

# ドローンの利活用に関する政府の具体的取組

## 安全な飛行ルール等の整備

### 法整備

官民協議会で策定 (2020年3月)

#### ○制度設計の基本方針

- ・所有者情報等の把握
- ・機体の安全性確保
- ・操縦者の技能確保
- ・安全運航の確保

2020年度

先の通常国会にて  
航空法改正

登録制度創設  
(リモートIDの導入)

2021年度

- ・機体の認証制度の創設
- ・操縦ライセンス制度の創設
- ・運航ルールの遵守義務

2022年度

制度の概成

レベル4の実現

### 技術開発

電波により、登録  
情報等を発信



リモートID

警察官等



運航管理システム



飛行計画を共有するシステムや  
機体搭載したセンサーで衝突防止



2021年度までに制度・技術を概成

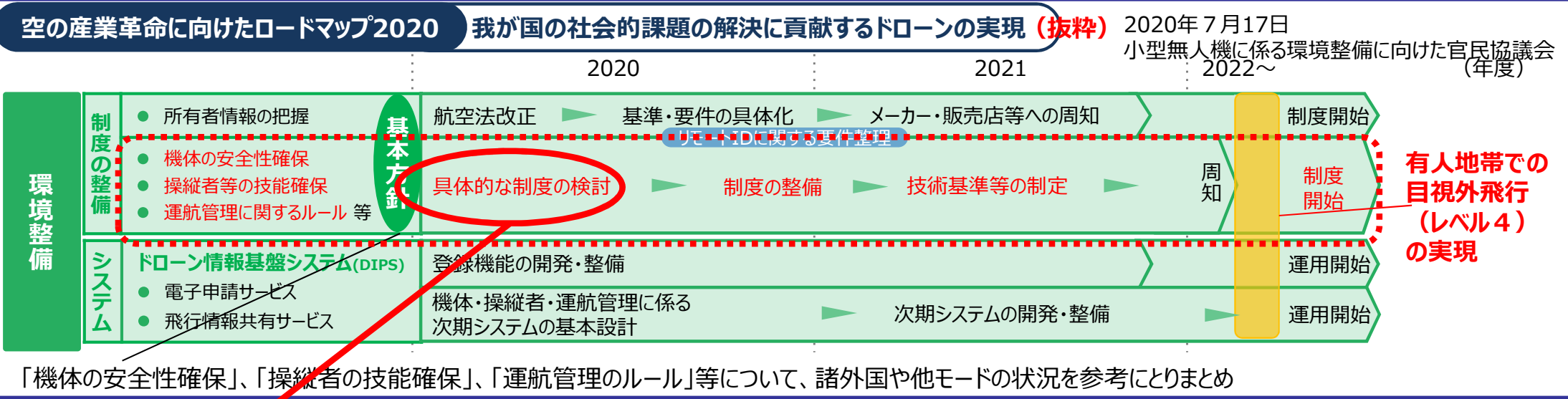
技術安全部会無人航空機の有人地帯における目視外飛行（レベル4）の実現に向けた検討小委員会において詳細を議論

- 無人航空機の飛行の安全を確保し、その利活用拡大を図るため、航空法では、無人航空機の飛行の**許可・承認制度**（平成27年改正）、**登録制度**（令和2年改正）など、段階的に環境整備を進めている。
- ドローンに関する技術の向上、物流等の利活用へのニーズが高まっている中、**2022年度を目途に、現行では飛行を認めていない「有人地帯（第三者上空）における補助者なし目視外飛行」（レベル4）を実現**すべく、交通政策審議会等において検討を行ってきたところ。



# 無人航空機の有人地帯における目視外飛行(レベル4)の実現に向けた検討状況

- ◆無人航空機のさらなる利活用拡大を図るため、**2022年度中を目途に有人地帯における目視外飛行(レベル4)を実現することが官民の目標**。この実現に向け、2020年3月に、「機体の安全性確保」、「操縦者の技能確保」、「運航管理のルール」等の整備に係る制度設計の基本方針がとりまとめられたところ。
- ◆これらの制度の創設に向け、交通政策審議会航空分科会技術・安全部会の下に「無人航空機の有人地帯における目視外飛行(レベル4)の実現に向けた検討小委員会」を設置し、基本方針に基づき、具体的な制度や審査体制等について議論を進め、2021年3月に**中間とりまとめを公表した**。



## 無人航空機の有人地帯における目視外飛行(レベル4)の実現に向けた検討小委員会

基本方針に基づき、具体的な制度や審査体制等について議論。

<委員>

氏名	役職
李家 賢一	東京大学大学院工学系研究科 教授
轟 朝幸	日本大学理工学部交通システム工学科 教授
戸崎 肇	桜美林大学 ビジネスマネジメント学群 教授
松尾 亜紀子	慶應義塾大学理工部 教授
米田 洋	帝京大学理工学部航空宇宙工学科 教授
伊藤 恵理	東京大学大学院工学系研究科 准教授

- <開催状況>
- R2年6月29日 第1回検討小委員会  
※関係団体からのヒアリング
  - R2年7月27日 第2回検討小委員会
  - R2年9月2日 第3回検討小委員会
  - R2年11月19日 第4回検討小委員会
  - ↓
  - R3年3月8日 中間とりまとめ公表

### 背景・課題

- 幅広い用途に無人航空機を活用し、多くの人々が利便性を享受するためには、**有人地帯での補助者なし目視外飛行(レベル4)の実現が必要不可欠**。
- レベル4などの第三者の上空を飛行することができるようにするためには、**飛行の安全を厳格に担保する仕組み**が必要。
- 利用者利便の向上のため、第三者上空以外の飛行であって、これまで航空法の許可・承認を必要としてきたものについても**規制を合理化・簡略化**する必要。

### 制度イメージ

#### 第三者上空での飛行(レベル4が該当)

#### 新たに飛行可能

- 厳格に飛行の安全性を確保するため、**機体の安全性に関する認証制度(機体認証)**、**操縦者の技能に関する証明制度(操縦ライセンス)**を創設。
- ①**機体認証を受けた機体**を、②**操縦ライセンスを有する者が操縦**し、③**国土交通大臣の許可・承認**(運航管理の方法等を確認)を受けた場合に、**飛行可能とする**。

#### これまで許可・承認を必要としていた第三者上空以外での飛行

#### 手続きの省略

- ①**機体認証を受けた機体**を、②**操縦ライセンスを有する者が操縦**し、③**運航管理のルール**(飛行経路下への第三者の立ち入り管理措置(補助者の配置等)の実施等)に従う場合、原則(※)、**許可・承認を不要とする**。(※)空港周辺・上空150m以上、イベント上空、危険物輸送、物件投下、25kg以上の機体での飛行は除く。

#### ①機体認証

- ・ 国が**機体の安全性を認証する制度(機体認証)**を創設
- ・ **型式についての認証(型式認証)**を受けた無人航空機について、**機体認証の手続きを簡素化**
- ・ **第一種認証(第三者上空飛行に対応) / 第二種認証に区分**
- ・ 使用者に対し機体の整備を義務付け、安全基準に適合しない場合には国から整備命令
- ・ 国の登録を受けた**民間検査機関**による検査事務の実施を可能とする

など

#### ②操縦ライセンス

- ・ 国が試験(学科・実地)を実施し、**操縦者の技能を証明する制度**を創設
- ・ **一等ライセンス**(第三者上空飛行に対応)・**二等ライセンス**に区分
- ・ 有効期間は3年とし、16歳以上の年齢制限を設ける
- ・ 機体の種類(固定翼、回転翼等)や飛行方法(目視内飛行、日中飛行等)に応じて限定を付す
- ・ 国の指定を受けた**民間試験機関**による試験事務の実施を可能とする
- ・ 国の登録を受けた**民間講習機関**が実施する講習を修了した場合は、**試験の一部又は全部を免除**(※)
- ・ 更新時は、登録を受けた**民間更新講習機関**の講習の修了を求める

※現在のドローンスクールの管理団体のノウハウを活用すべく、管理団体・講習団体制度の活用も検討

など

#### ③運航管理のルール

- ・ **第三者上空飛行の運航管理の方法等は個別に確認(許可・承認)**
- ・ **第三者上空以外の飛行では、飛行経路下への第三者の立ち入りを管理**
- ・ 無人航空機を飛行させる者に対し、
  - ✓ 飛行計画の通報
  - ✓ 飛行日誌の記録
  - ✓ 事故発生時の国への報告を義務化

など

### 今後の進め方

- 機体認証等の安全基準、操縦ライセンスに求められる知識・能力の内容や試験内容、民間機関(検査・試験・講習等)に求められる要件等の詳細について、技術開発動向や利活用の実態、諸外国の動向等を踏まえ、引き続き検討。
- その際、小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会や関係するワーキンググループ等の場も活用し、関係者や有識者と意見交換を実施。

# 【無人航空機の安全確保関係】

## 3. 無人航空機のレベル4実現に向けた制度整備、4. 無人航空機の許可・承認の合理化・簡略化【航空法】

## 5. 運輸安全委員会による無人航空機に係る事故等調査の実施【運輸安全委員会設置法】

### 背景・課題

- 現行では飛行を認めていない「**有人地帯（第三者上空）**」での**補助者なし目視外飛行（レベル4）**を2022年度を目途に**実現**する目標が成長戦略実行計画に明記。
- 第三者の上空を飛行することができるよう、**飛行の安全を厳格に担保する仕組み**が必要。
- 利用者利便の向上のため、その他の飛行についても**規制を合理化・簡略化**する必要。



## 3. レベル4 実現に向けた制度整備 / 4. 許可・承認の合理化・簡略化

現行制度：①一定の空域（空港周辺、高度150m以上、人口密集地域上空）、②一定の飛行方法（夜間飛行、目視外飛行等）で無人航空機を飛行させる場合は飛行毎に**国土交通大臣の許可・承認が必要**

飛行の態様	現行法の取り扱い	改正後
「第三者上空」での飛行 (レベル4が該当)	飛行不可	<p><b>新たに飛行可能 (飛行毎の許可・承認※)</b></p> <p>※運航管理方法等を確認</p>
「第三者上空」以外で上記①、②に該当する飛行	飛行毎の許可・承認	<p><b>原則として飛行毎の許可・承認は不要</b></p> <p>※一部の飛行類型は飛行毎の許可・承認が必要            ※機体認証・操縦ライセンスを取得せずに、従来通り飛行毎の許可・承認を得て飛行することも可            ※飛行経路下への第三者の立入り管理等を実施</p>
これら以外の飛行	手続き不要	手続き不要

- ① **機体認証 (新設)** を受けた機体を、
- ② **操縦ライセンス (新設)** を有する者が操縦し、
- ③ **運航ルール (拡充)** に従う



# 【無人航空機の安全確保関係】

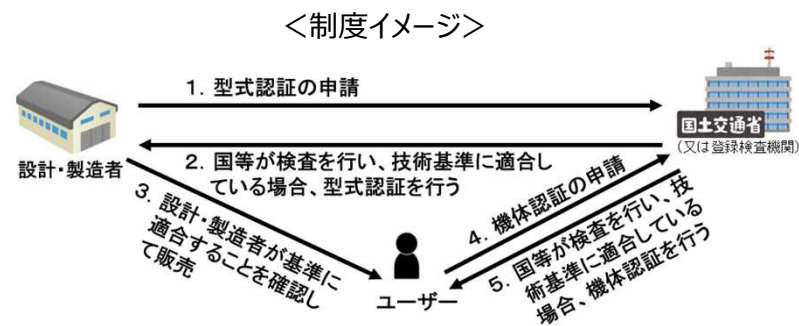
## 3. 無人航空機のレベル4実現に向けた制度整備、4. 無人航空機の許可・承認の合理化・簡略化【航空法】

## 5. 運輸安全委員会による無人航空機に係る事故等調査の実施【運輸安全委員会設置法】

### ① 機体認証の制度創設

- 国が機体の安全性を認証する制度（機体認証）を創設
- 製造メーカーが型式認証を取得している場合、機体認証の手続きを簡素化
- 一種認証（第三者上空飛行に対応）／二種認証に区分
- 使用者に機体の整備を義務付け、安全基準に適合しない場合には整備命令
- 国の登録を受けた民間検査機関による検査事務の実施を可能とする

など

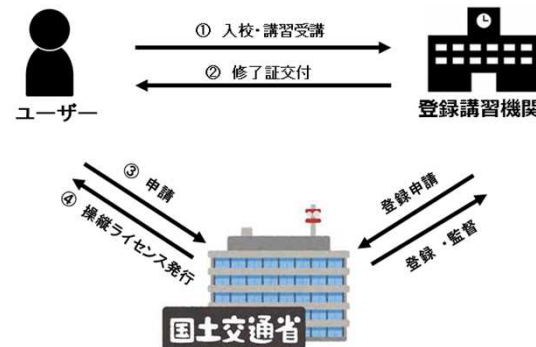


### ② 操縦ライセンスの制度創設

- 国が試験（学科・実地）を実施し、操縦者の技能証明を行う制度を創設
- 一等資格（第三者上空飛行に対応）／二等資格に区分
- 機体の種類（固定翼、回転翼等）や飛行方法（目視外飛行等）に応じて限定を付す
- 国の指定を受けた民間試験機関による試験事務の実施を可能とする
- 国の登録を受けた民間講習機関の講習を修了した場合は、試験の一部又は全部を免除

など

＜登録講習機関を修了した場合の資格取得イメージ＞



### ③ 運航ルールの整備

- 第三者上空飛行の運航管理の方法等は個別に確認（許可・承認）
- 第三者上空以外の飛行では、飛行経路下への第三者の立入りを管理
- 共通ルールとして、無人航空機を飛行させる者に対し、
  - ✓ 飛行計画の通報
  - ✓ 飛行日誌の記録
  - ✓ 事故発生時の国への報告 を義務化

など

### 5. 運輸安全委員会による事故調査の実施

- 運輸安全委員会が調査対象とする事故に、無人航空機に係る事故（人の死傷、物件の損壊、航空機との衝突・接触等）のうち重大なものを追加
- 飛行者から事故の報告を受けた国土交通大臣に  
→ 運輸安全委員会への通報を義務付け

# 航空行政に対する行政スタンスの転換

## ＜従来型対応＞

移動需要に受け身で対応



A/Lや空港に対する許認可中心

ポストコロナを見据え、  
これらの視点を踏まえて対応していく。

○インバウンド政府目標(2030年6000万人、15兆円)  
○地方創生  
○「自由で開かれたインド太平洋」

○人口減少(少子高齢化)  
○グローバル社会の進展

## ＜今日的対応＞

(上記に加え) **経済効果を生み出すための需要の受入、創出**

- 例) ① **激化する近隣アジアのハブ空港間競争への対応**  
(首都圏空港等の容量拡大、顔認証技術を活用した利用者サービス向上(FAST TRAVEL推進など))
- ② **今までと違う新しい航空会社・担い手(LCC、外航、BJ)の登場、活躍への期待**
- ③ **量的な空港整備から効率的な空港管理・活用の時代に**  
(空港コンセッション推進、空港所在自治体との連携)
- ④ **航空サービスを構成する要素全体の底上げ**  
(グランドハンドリングの応需能力向上、保安検査の量的・質的向上、CIQ待ち時間短縮)
- ⑤ **外国人目線での対応**  
(自然災害時の円滑な利用者対応や多言語での情報提供、空港アクセス改善など)

### [航空局への期待]

- 発想の転換、コンセプト提示・関係者のリード
- コンサルティング的対応、規制の合理化
- 空港経営的発想、利用者目線(わずらわしさからの解放)、不動産業やまちづくり主体との連携
- 積極的支援、現場主義でのきめ細やかな対応、関係者との連携
- 発想の転換、関係者との連携