

令和3年度
航空局関係
予算概算要求概要

令和2年9月

国土交通省航空局

<目 次>

I.	令和3年度航空局関係概算要求の基本方針	1
II.	令和3年度航空局関係概算要求総括表	2

【個別事業の概要】

1.	新型コロナウイルス感染症等に対応した安全・安心な航空輸送の実現	
(1)	新型コロナウイルス感染症防止策	3
(2)	航空需要回復に向けた空港受入環境整備	4
(3)	航空保安対策の強化	5
2.	航空需要の回復・増大への的確な対応による活力ある日本経済の実現	
(1)	羽田空港	6
(2)	成田空港	7
(3)	関西空港・伊丹空港	8
(4)	中部空港	8
(5)	一般空港等	9
(6)	空港経営改革の推進	11
(7)	空港周辺環境対策事業	11
(8)	地方航空路線維持・活性化の推進	12
(9)	離島の航空輸送の確保	12
(10)	操縦士・整備士の養成・確保対策	13
3.	航空イノベーションの推進	
(1)	次世代航空モビリティの安全対策	14
(2)	航空路整備事業	15
(3)	地上支援業務等への先進技術の導入促進	16
(4)	小型航空機に係る総合的な安全対策の強化	17
(5)	国産旅客機の開発に伴う安全性審査	17
	令和3年度航空局税制改正要望項目	18
	令和3年度航空局関係組織・定員概算要求の概要	18

参考資料	・ 空港整備勘定の仕組み（令和3年度要求額）	20
	・ 首都圏空港（羽田・成田）の空港処理能力の増加について	20
	・ 国内主要空港の利用状況（令和元年度）	21
	・ 空港別の入国外国人数（令和元年）	21
	・ 国管理空港の運営委託（コンセッション）に関する検討状況	22
	・ グランドハンドリングアクションプラン（令和2年1月策定）	22
	・ 空の産業革命に向けたロードマップ	24
	・ 空の移動革命に向けたロードマップ	24
	・ 離島航空路維持対策	25
	・ 航空分野のインフラ国際展開	26
	・ 空港分布図	27

I. 令和3年度航空局関係概算要求の基本方針

令和3年度概算要求は、新型コロナウイルス感染症の影響が見通せない中、感染拡大防止と航空輸送需要回復の両立により、航空ネットワークを維持するとともに、回復後の航空輸送需要の増大にも的確に対応するため必要な事業を計画的に推進します。

1. 新型コロナウイルス感染症等に対応した安全・安心な航空輸送の実現

航空分野における新型コロナウイルス感染症への対応を徹底するため、空港等における密集防止や旅客動線の管理等による感染症防止策の更なる推進等を図ります。また、テロ等の不測の事態にも対応するための航空保安対策の更なる強化や新技術を活用した新たな保安検査機器の導入に取り組みます。

2. 航空需要の回復・増大への的確な対応による活力ある日本経済の実現

観光先進国の実現や地域活性化に不可欠な交通ネットワークの整備のために必要な事業を計画的に推進します。

また、空港における防災・減災、国土強靱化対策の推進等に必要な事業を計画的に実施します。

さらに、操縦士をはじめとする人材の確保・育成等についても引き続き取り組みます。

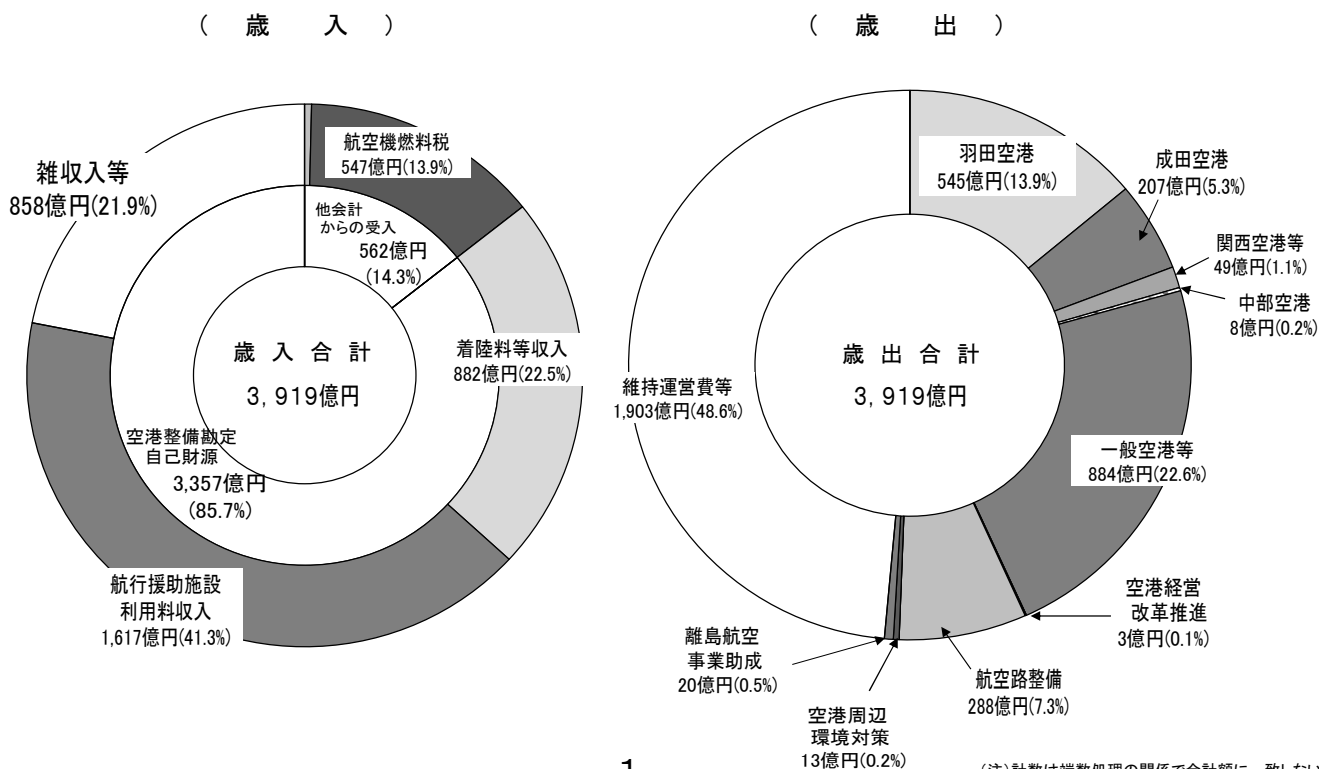
3. 航空イノベーションの推進

IOTやAIの活用等により、世界最高水準の旅客サービスの実現、航空機の効率的な運航等を図る航空イノベーションを推進するため、ストレスフリーで快適な旅行環境の実現のための取組「FAST TRAVEL」を推進します。

また、無人航空機を安全に利活用するための登録制度の構築、有人地帯での目視外飛行（レベル4）の実現に向けた環境整備等に取り組みます。

さらに、管制空域の抜本的再編等による管制処理能力の拡大や地上支援業務の省力化・自動化を図る取組等を推進します。

空港整備勘定の歳入・歳出規模(令和3年度要求額)



Ⅱ. 令和3年度航空局関係概算要求総括表

1. 自動車安全特別会計 空港整備勘定収支

(単位:億円)

歳 入		歳 出	
一般会計より受入	562 (562)	国際拠点空港	809 (1,143)
		羽田空港	545 (700)
		成田空港	207 (346)
		関西空港等	49 (77)
		中部空港	8 (20)
空港使用料収入	2,499 (2,499)	一般空港等	884 (1,153)
		空港経営改革推進	3 (4)
		航空路整備事業	288 (375)
雑収入等	858 (3,562)	空港周辺環境対策事業	13 (17)
		離島航空事業助成	20 (6)
		空港等維持運営費等	1,903 (3,926)
合 計	3,919 (6,623)	合 計	3,919 (6,623)

()内は前年度予算

- (注) 1. 新型コロナウイルス感染症への対応のために必要な措置について、今後の予算編成過程で検討する。
 2. 「空港等維持運営費等」には、財政投融资等の借入金償還経費を含む。
 3. 計数は端数処理の関係で合計額に一致しない。

2. 一般会計(非公共予算)

(単位:百万円)

区 分	令和3年度 要 求 額	令和2年度 予 算 額	備 考
航空局政策経費	2,399	1,836	
I C A O 経 費	583	566	
操縦士等の養成・確保の促進	70	67	
小型航空機の安全対策	58	58	
次世代航空モビリティの安全対策	121	117	・無人航空機及び空飛ぶクルマの社会実装に向けた検討・調査等
航空需要回復に向けた空港受入環境整備等の推進	860	614	・新感染症防止策のための受入環境高度化 ・新感染症による影響を踏まえた地方空港国際線の運航再開支援
地方航空路線維持・活性化の推進	40	40	
その他物件費	666	373	・新感染症による影響を踏まえた非接触・デジタル手続の推進
地方航空局経費	2,325	2,169	
小 計	4,724	4,004	
独立行政法人航空大学校	4,862	2,637	・新感染症防止策のための関連施設整備
合 計	9,586	6,641	

- (注) 1. 新型コロナウイルス感染症への対応のために必要な措置について、今後の予算編成過程で検討する。
 2. 計数は端数処理の関係で合計額に一致しない。

1. 新型コロナウイルス感染症等に対応した安全・安心な航空輸送の実現

(1) 新型コロナウイルス感染症防止策

3年度要求額 非公共予算(新型コロナウイルス感染症対応等経費)
(※空港整備勘定の一般空港等884億円の内数を含む)

<事業の概要>

新型コロナウイルスの感染拡大防止と、航空需要の回復を両立するため、安全・安心な航空輸送の提供の実現に向け、あらゆる手段による支援を講じます。

過密を避ける環境整備

・新感染症の感染拡大防止に資する空港受入環境整備等の推進

空港ビル内における感染症リスクを最小化し、航空需要の回復・増大に向けて、空港ビル等による受入環境高度化整備を推進



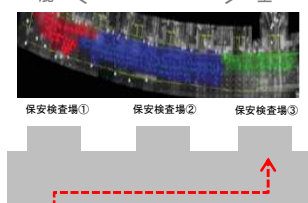
待合スペース等の密集防止



空調・換気設備の機能向上



衛生設備の非接触化

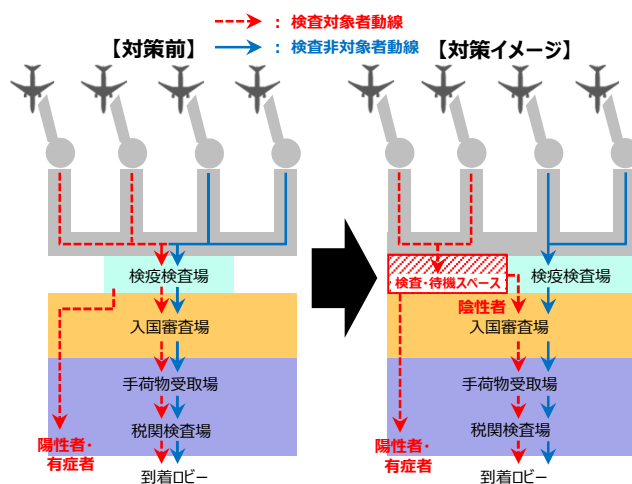


旅客動線の管理

・CIQ施設等における感染症対策のための調査・検討

新感染症による影響を踏まえた今後のCIQ整備等のマニュアル策定について検討を実施

➢ 待機エリアの確保や動線の分離 等



航空産業の省人化、省力化、自動化、デジタル化等

・グラウンドハンドリングなど労働集約的業務の先進技術による省人化・省力化・自動化の推進

ワンマンデアイシングカーの導入により
デアイシング(除氷)作業の省人化・省力化を実現



自動運転トーイングトラクターの導入により
トーイング作業の自動化を実現



・新感染症による影響を踏まえた非接触・デジタル手続の推進等

<期待される効果>

・先進技術の導入により、接触機会を減らすことで利用者・サービス提供側双方の感染リスクを低減するとともに、省人化・自動化により非常時の業務継続性を向上させることで、感染拡大防止と航空輸送の安定的な供給の両立を目指す。

(2) 航空需要回復に向けた空港受入環境整備

3年度要求額 非公共予算 9(6)億円
空港整備勘定(一般空港等) 884(1,156)億円の内数
※()内は前年度予算

<事業の概要>

- 今後の航空旅客・航空ネットワークの回復・充実に向けて、訪日客の受入再開を見据えた空港における感染リスクの最小化や「訪日誘客支援空港」に対する運航再開等の支援を実施します。

○ 感染症対策に資する受入環境整備等の推進

訪日客の受入再開を見据え、空港における感染リスクを最小化し、航空需要の回復・増大に向けた受入環境整備を推進します。

空港受入環境の整備

① 感染症対策を踏まえた受入環境高度化(詳細は前頁)

- ・空港ビル等による感染症対策に資する施設の整備(待合スペース、空調・換気設備、非接触化等)

② 航空旅客の利便性向上

- ・空港ビル等による旅客利便性の向上等に資する施設の整備(バゲージハンドリングシステム等)

③ CIQ施設の整備

- ・空港ビル等によるCIQ施設の整備



感染リスクを最小化しつつ航空需要の回復・増大を支援

○ 地方空港における国際線の運航再開等の促進

訪日客の受入再開後においては、地方創生の観点からも、地方への誘客促進が重要です。このため、「訪日誘客支援空港」に対して、国際線の運航再開等に向けた支援を実施し、航空ネットワークの早期回復を図ってまいります。

訪日誘客支援空港

<拡大支援型>

静岡、仙台、熊本、茨城、北海道(稚内、釧路、函館、女満別、帯広、旭川)、高松、広島、北九州、米子、佐賀、新潟、小松、青森、徳島、鹿児島、南紀白浜、岡山、山口宇部、松山

計19空港

<継続支援型>

長崎、那覇、大分、宮崎、花巻、福島

計6空港

<育成支援型>

松本、下地島

計2空港



地方空港国際線の再開見直し等を踏まえ見直しを実施

運航再開等の支援

① 国管理空港の国際線着陸料割引

② コンセション/地方管理空港の国際線着陸料補助

③ 運航再開等に係る経費支援

- ・チケットカウンター設置・使用料等
- ・地上支援業務(グランドハンドリング)、融雪(デアイシング)経費等



早期の運航再開の促進に向けて支援を見直し

関係部局・省庁との連携

- ・海外PR等支援 [観光庁・JNTO] 等

- 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・航空便利用の自粛等の要請
 - 館内への消毒液の設置



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

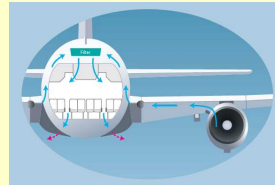


会話は控え、マスク着用



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。

(3) 航空保安対策の強化

<事業の概要>

令和3年度要求額 29(32)億円
()内は前年度予算

「テロに強い空港」を目指し、全国の空港において従来型の検査機器からボディスキャナーをはじめとした高度な保安検査機器(爆発物自動検知機器等)への入れ替えを加速度的に促進し、今後の航空需要の回復・増大に向け、航空保安検査の高度化を図ります。
また、新技術を活用した新たな検査機器の導入を推進します。

高度な保安検査機器

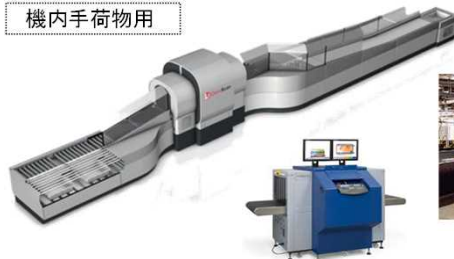
ボディスキャナー



現行の接触検査に代わるものとして、自動的に非接触で人体表面の異物を検知する装置

高性能X線検査装置

機内手荷物用



機内持込・受託手荷物のX線検査機器のうち、爆発物を自動的に検知するシステム

ETD (蒸散痕跡物等利用爆発物検査装置)



液体爆発物検査装置



受託手荷物用

期待される効果

テロ等の脅威に備え、保安検査の一層の厳格化を図りつつ、検査に係る旅客の負担を抑えるなど、検査の円滑化も確保。

2. 航空需要の回復・増大への的確な対応による活力ある日本経済の実現

(1) 羽田空港

3年度要求額 545(700)億円

※()内は前年度予算

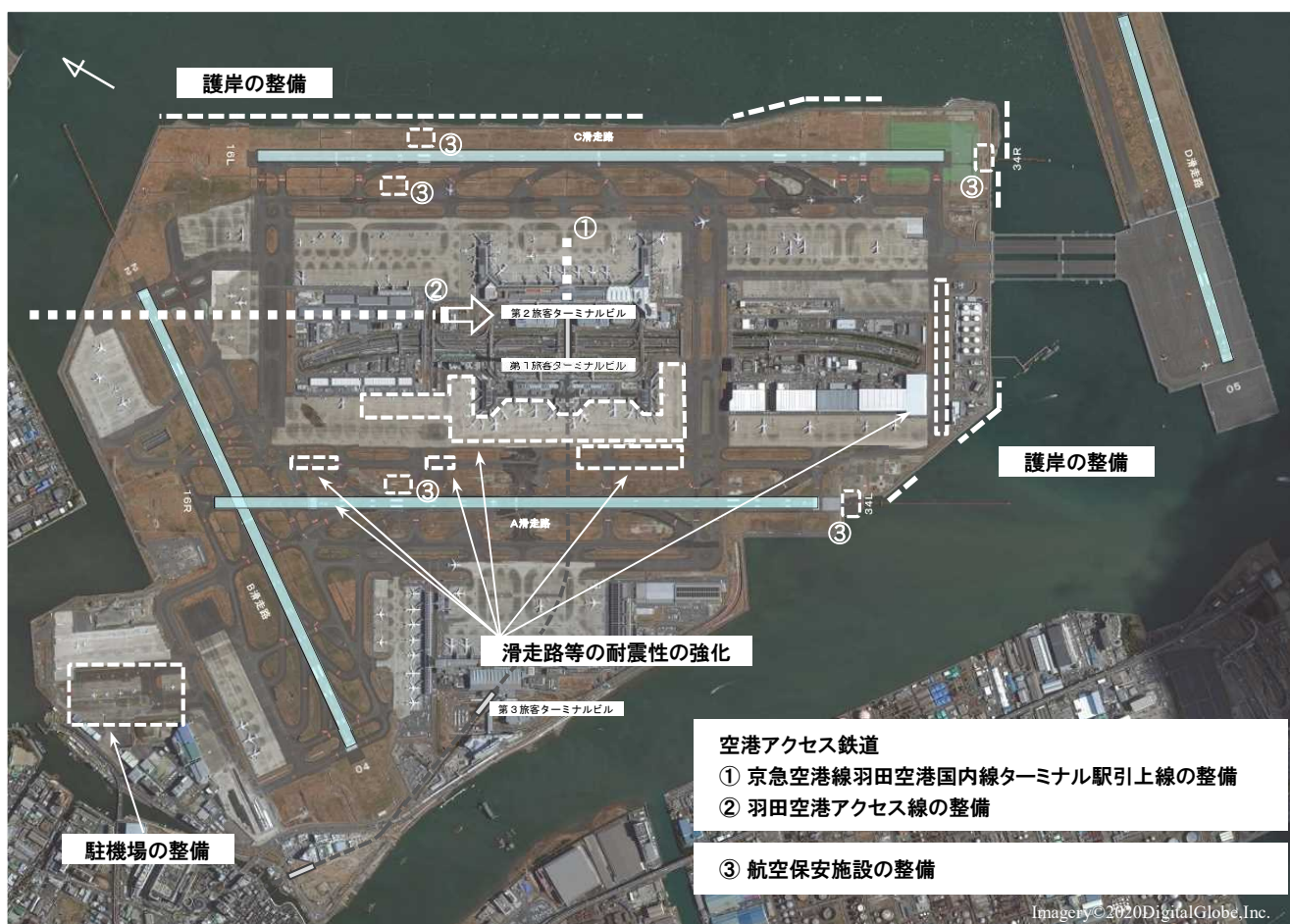
<事業の概要>

羽田空港においては、空港機能の拡充や老朽化対策に資する取組を進めています。

令和3年度は、拠点空港としての機能拡充に向けて、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、航空保安施設及び駐機場の整備を進めるとともに、地震発生後も航空ネットワークの機能低下を最小限にとどめるための滑走路等の耐震性の強化及び防災・減災に向けた護岸等の整備を実施します。

また、航空機の安全な運航を確保するための基本施設や航空保安施設等の更新・改良等を実施します。

【令和3年度 主要整備事項】



空港機能の拡充

- 空港アクセス鉄道の整備
- 滑走路等の耐震性の強化
- 航空保安施設の整備
- 護岸等の整備 等
- 駐機場の整備

老朽化対策

- 基本施設や航空保安施設等の更新・改良 等

(2) 成田空港

3年度要求額 207(346)億円

うち政府無利子貸付金 180(0)億円

※()内は前年度予算

<事業の概要>

令和3年度は、B滑走路の延伸及びC滑走路の新設等の整備に対する支援を行うとともに、第3ターミナルビル増築に伴うCIQ施設整備、庁舎耐震対策、航空保安施設の更新等を実施します。

<参考>

○会社事業

令和3年度は、エプロン整備、誘導路整備、第3ターミナルの増築等を実施します。※事業内容は現在の見込み。

【令和3年度 主要整備事項】



更なる機能強化

○会社事業

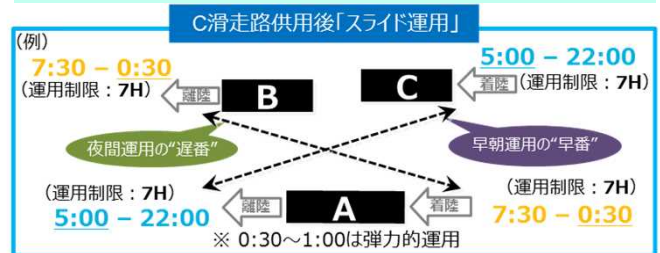
B滑走路の延伸及びC滑走路の新設等の更なる機能強化を実施し、令和10年度末の完成を目指して整備を進めます。

B滑走路の延伸(2500m→3500m)

C滑走路の新設(3500m)

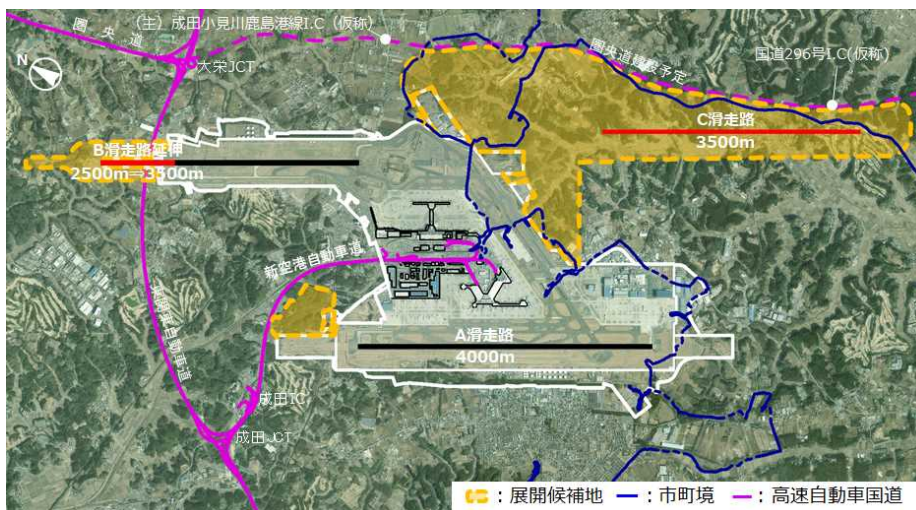
平成30年3月の地元合意を受け、令和2年1月に成田空港会社に対し、航空法に基づく空港施設の変更許可を実施。

A滑走路の夜間飛行制限の緩和



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。

年間発着回数
50万回を実現



(3) 関西空港・伊丹空港

3年度要求額 49(77)億円

※()内は前年度予算

<事業の概要>

関西空港及び伊丹空港においては、多額の債務の早期かつ確実な返済を図りつつ、関西空港の国際拠点空港としての機能の再生・強化及び両空港の適切かつ有効な活用を通じた関西圏における航空輸送需要の拡大を図るため、平成28年4月から運営権の設定(コンセッション)により関西エアポート株式会社による運営が開始され、民間の創意工夫を活かした取組が推進されています。

令和3年度は、両空港における航空機の安全な運航を確保するために航空保安施設の更新等を実施します。

【関西国際空港】



【大阪国際空港(伊丹空港)】



<参考>

○会社事業

令和3年度は、関西エアポート社により、伊丹空港においてターミナル改修等を実施します。また、関西空港において、国際線の増便に向け、第1ターミナルの改修を実施するとともに、平成30年9月の台風21号による浸水被害を踏まえた防災機能の強化を引き続き推進します。

(4) 中部空港

3年度要求額 8(20)億円

調査費0.3(0.3)億円を含む

※()内は前年度予算

<事業の概要>

中部空港においては、完全24時間化の実現のため、地元関係者の一層の努力により、需要の更なる拡大を図るとともに、戦略的に施設のフル活用を図っていくことが重要な課題です。

令和3年度は、航空機の安全な運航を確保するための航空保安施設の更新等を実施します。

また、中部圏の航空需要の更なる拡大と現施設のフル活用を図るための検討を実施します。

【中部国際空港】



<参考>

○会社事業

令和3年度は、防災システム等の老朽化したシステムの更新等を実施します。

(5) 一般空港等

<事業の概要>

3年度要求額 884(1,153)億円

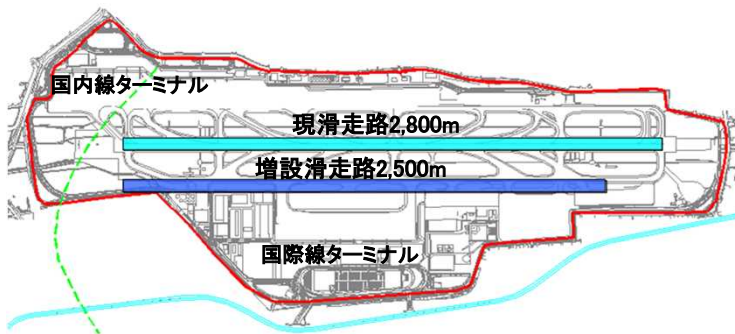
※()内は前年度予算

- 空港のゲートウェイ機能を発揮していくため、福岡空港の滑走路増設事業、ターミナル地域の機能強化等を実施するとともに、CIQ施設等については、新型コロナウイルス感染症の状況を踏まえ、空港における感染リスクの最小化を検討しつつ、今後の航空需要の回復及び増加に対応するための受入環境整備を推進します。

○ 滑走路増設事業

福岡空港滑走路増設事業

福岡空港については、滑走路処理能力の向上を図るため、滑走路増設事業を引き続き実施します。



○ 供用開始予定日：令和7年3月末※
※航空法第40条に基づく告示

○ 総事業費：約1,643億円

○ 3年度事業内容：

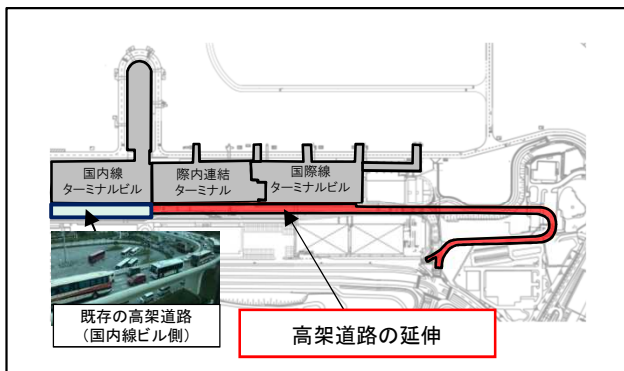
用地造成、
滑走路・誘導路・エプロン新設、
無線施設整備 等

○ ターミナル地域の機能強化等

空港の利便性向上を図るため、那覇空港等において、ターミナル地域の機能強化、エプロン、誘導路等の整備を実施します。

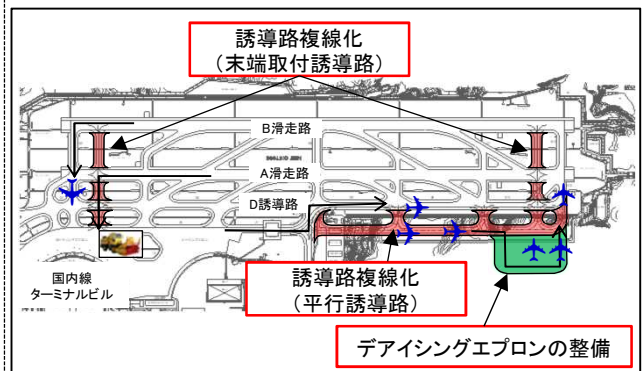
那覇空港 国際線ターミナル地域再編事業

那覇空港では、観光客の増加に伴い、バス、タクシー、レンタカー送迎車、一般車等による構内道路の混雑が深刻化しているため、国内線ターミナルビル前面の高架道路（ダブルデッキ）を国際線ターミナルビル前面まで延伸することで混雑解消等を図ります。



新千歳空港 受入機能強化

新千歳空港では、冬期における航空機の欠航や遅延等が課題となっており、航空機や除雪車両の混雑を緩和し、駐機場への引き返しを少なくするため、誘導路複線化や滑走路端近傍のデアイシングエプロン整備等を行い、道内の拠点空港として必要な受入機能強化に向けた取組を推進します。



- 航空の安全・安心を確保するため、空港の防災・減災対策や老朽化対策、滑走路端安全区域の整備を着実に実施します。

○ 空港の防災・減災対策

近年の気象の変化や長期的な気候変動等を踏まえ、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します。

・浸水対策

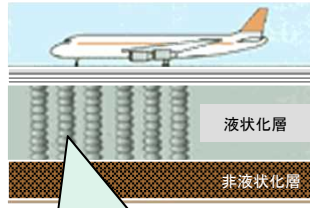


(着陸帯の冠水状況)



(排水機能の強化)

・耐震対策



液状化層の地盤改良対策により、舗装の損壊を防止



(地盤改良)

○ 空港の老朽化対策

「国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)」等に基づき、定期的な点検等により劣化・損傷の程度や原因を把握し、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・改良を実施します。



(基本施設点検実施状況)



(老朽化した滑走路舗装の改良)



(航空保安施設点検実施状況)

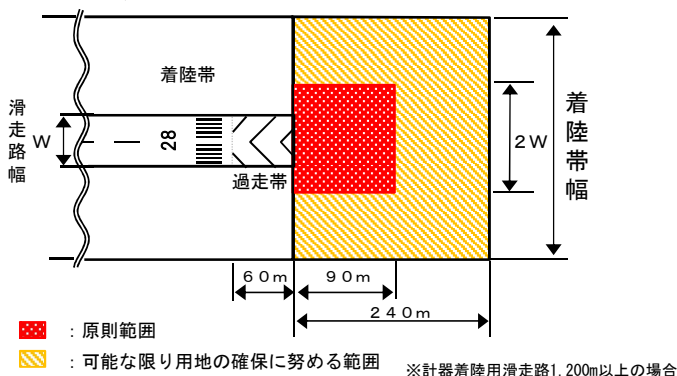


(老朽化した空港監視レーダーの更新)

○ 滑走路端安全区域の整備

航空機がオーバーランまたはアンダーシュートを起こした場合の航空機の損傷軽減対策として、ICAO(国際民間航空機関)勧告を踏まえた改正国内基準に基づき、着陸帯両端に安全確保のために設けることとされている滑走路端安全区域(RESA)の整備を着実に実施します。

・RESAの長さおよび幅(国内基準_H29年4月改訂)



【オーバーラン事故の例】

事故概要

- ・平成25年8月5日 新潟空港着陸時に発生
- ・RESA内で停止したため、人的被害無し

(6) 空港経営改革の推進

3年度要求額 3(4)億円

※()内は前年度予算

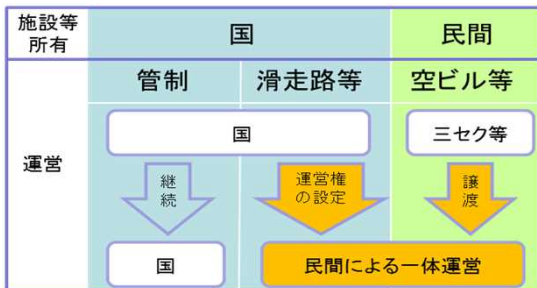
<事業の概要>

民活空港運営法に基づき民間による一体経営（航空系事業と非航空系事業の経営一体化）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ります。

特に、新潟・大分・小松空港について資産調査を実施し、運営委託手法等の検討等を進め、他の国管理空港についても自治体・民間事業者から得られた運営形態や経営手法に関する意見・提案を踏まえ、民間事業者への運営委託手法等の検討等を進めます。

また、空港コンセッション検証会議の開催により、これまで実施してきた空港コンセッションの制度等を検証し改善策を検討することで今後の空港コンセッションの更なる推進を図ります。

空港運営民間委託スキーム



運営委託の状況

【仙台空港】

東急前田豊通グループが設立した新会社（SPC：仙台国際空港株式会社）による運営を開始（平成28年7月）

【高松空港】

三菱地所・大成建設・パシコグループが設立した新会社（SPC：高松空港株式会社）による運営を開始（平成30年4月）

【福岡空港】

福岡エアポートHDグループが設立した新会社（SPC：福岡国際空港株式会社）による運営を開始（平成31年4月）

【北海道内7空港】

北海道エアポートグループが設立した新会社（SPC：北海道エアポート株式会社）により令和2年1月から7空港一体のビル経営を実施しており、6月の新千歳を皮切りに順次、空港運営事業を開始予定。（北海道内7空港：新千歳、稚内、釧路、函館、旭川、帯広、女満別）

【熊本空港】

MSJA・熊本コンソーシアムが設立した新会社（SPC：熊本国際空港株式会社）による運営を開始（令和2年4月）

【広島空港】

令和3年7月からの運営委託に向けて、令和2年9月にMTHSコンソーシアムを優先交渉権者に選定

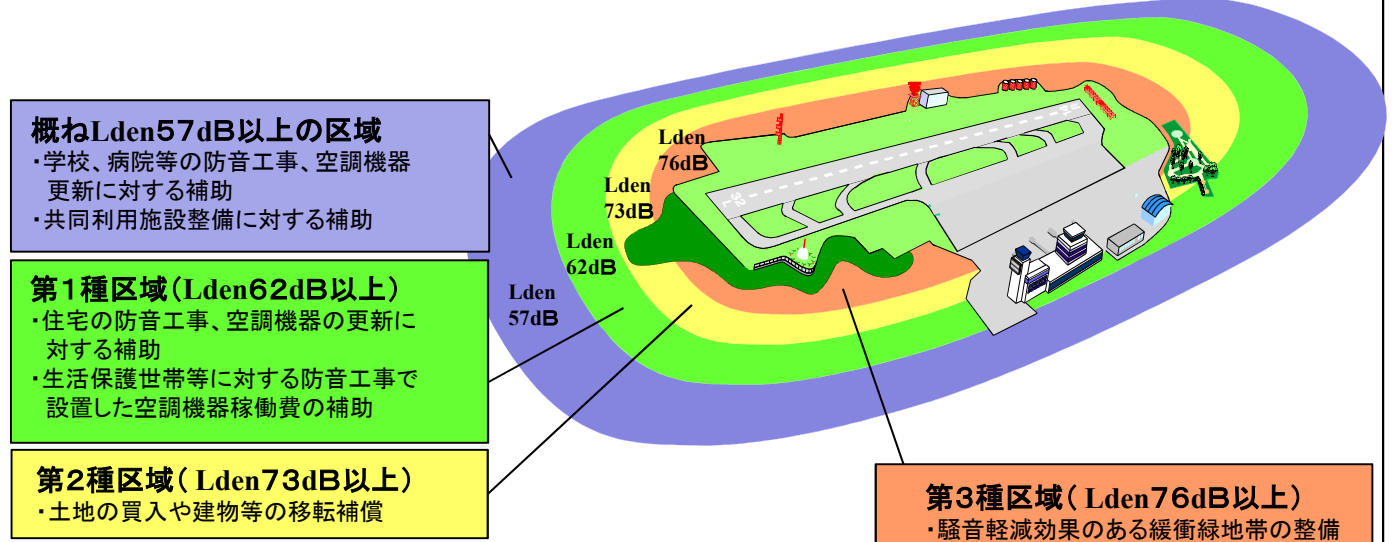
(7) 空港周辺環境対策事業

3年度要求額 13(17)億円

※()内は前年度予算

<事業の概要>

空港と周辺地域との調和ある発展を図るため、騒防法に定める特定飛行場の周辺地域について、騒音激甚区域からの移転補償、緩衝緑地帯の整備、学校等の教育施設及び住宅の防音工事等の補助を推進し、航空機騒音による障害の防止・軽減、生活環境の改善を進めます。



(注) 特定飛行場：国管理の事業対象空港 函館、仙台、東京国際、新潟、松山、高知、福岡、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇

Lden：航空機騒音のレベルを評価する尺度

(8) 地方航空路線維持・活性化の推進

3年度要求額 非公共予算 40(40)百万円

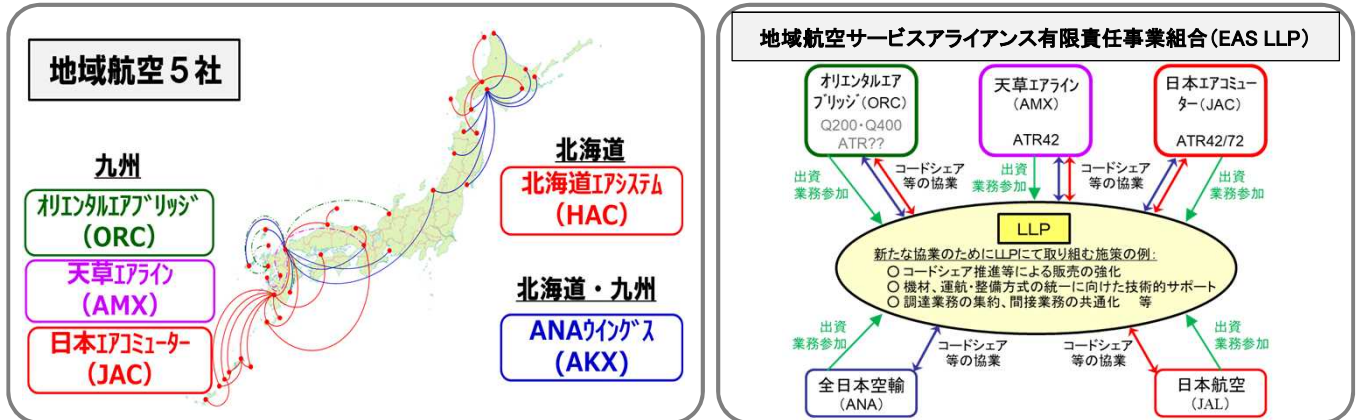
※()内は前年度予算

<事業の概要>

地域航空は、地方創生や地元住民にとっての重要な生活の足であるといった観点から路線の維持・活性化が期待されていますが、地域航空会社の脆弱な経営基盤、少数機材運営による高コスト構造等様々な課題を抱え、地域航空を取り巻く状況は極めて厳しいものとなっています。

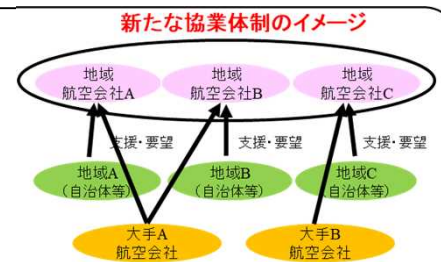
地域航空を持続可能なものとするためには、スケールメリット創出のため系列等の枠を超えて、1社化(合併)又は経営統合を見据えた新たな協業に取り組むことが重要です。このため、九州地域において地域航空サービスアライアンス有限責任事業組合(EAS LLP)が設立されました。

地域航空会社の新たな協業体制を確立していくにあたっての課題の整理等や、航空機整備部品の管理体制の最適化について調査することで、地方航空路線の維持・活性化を推進します。



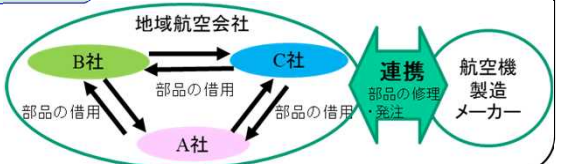
持続可能な地域航空の実現に向けた担い手のあり方に係る調査

・地域航空会社の新たな協業体制を確立していくにあたり、課題整理等を行うとともに、国や地域の関係者が一体となって地域航空を支援する方策を検討するために必要な調査を行います。



航空機整備部品の管理体制の最適化に係る調査

・地域航空会社全体で保有する整備部品点数の最適化を実施するとともに、整備部品の種類に応じた最適な管理体制の検討を行います。



(9) 離島の航空輸送の確保

3年度要求額 20(6)億円

※()内は前年度予算

<事業の概要>

離島航空路線は内陸路線に比べ旅客需要が小さく、運航距離が近距離でコスト面で割高である上、人口減少、経済力の低下等により、離島航空路線をとりまく環境はますます厳しい状況にあります。

このため、離島住民の日常生活に不可欠である離島航空路線の維持及び安定運航の確保のため、航空機購入費への補助を引き続き実施します。

【関連事項】地域公共交通確保維持改善事業(総合政策局予算)

3年度要求額(一般会計) 299(204)億円の内数

[地域公共交通における感染症リスクに対応した運航の確保について事項要求] ※()内は前年度予算

生活交通の存続が危機に瀕している地域において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供されるよう、「地域公共交通確保維持改善事業」により、離島航空路の運航費補助、離島住民運賃割引補助を着実に実施します。

(10) 操縦士・整備士の養成・確保対策

<事業の概要>

新型コロナウイルス感染症の拡大により航空事業は大きく影響を受けている状況ですが、現在主力となっている50代の操縦士・整備士の将来における一斉大量退職が見込まれていること、操縦士が航空会社の機長として第一線で活躍するまでに約10年の訓練期間を要すること等を踏まえると、操縦士・整備士を着実に養成・確保していくことが極めて重要です。

このため、平成30年度入学生から開始した航空大学校の養成規模の拡大(72人→108人)に対応した訓練を着実に実施するほか、民間と連携した操縦士・整備士の効率的な養成・確保を促進するため、操縦士の資格切り替え制度及び訓練課程に関する調査等の取組を推進します。

(独)航空大学校における操縦士の着実な養成

3年度要求額 非公共予算 4,862(2,637)百万円
うち新型コロナウイルス感染症対応等経費 2,226百万円

※()内は前年度予算

○平成30年度入学生から開始した養成規模の拡大(72人→108人)に対応した訓練の着実な実施。

○操縦士養成に万全を期すため、新型コロナウイルス感染拡大(集団感染)防止対策を講じた学生寮等の施設整備を推進。



訓練機



学生寮

民間と連携した操縦士・整備士の養成・確保の促進

3年度要求額 非公共予算 70(67)百万円

※()内は前年度予算

○操縦士の資格切り替え制度及び訓練課程に関する調査

操縦士資格の合理的な切り替えによる外国人操縦士の確保の促進
准定期運送用操縦士保有者に対応した訓練課程の構築による機長の円滑な養成



模擬飛行装置による訓練

○回転翼機操縦士の訓練効率化に関する調査

回転翼機操縦士の訓練を、需要の変化に対応し、安全性を確保しつつ効率的に実施するための方策を検討し、高い技量を有する回転翼機操縦士の養成・確保を促進



回転翼機の模擬飛行装置の例
出典:エアバス・ヘリコプターズ・ジャパン

○特定技能外国人整備士の受け入れ拡大に関する調査

整備士の養成・確保における外国人材の採用・育成のスキームを構築し、特定技能外国人整備士の養成及び長期的な確保を促進



航空機整備作業の例(主脚の交換、電子装備品の交換・調整)

3. 航空イノベーションの推進

(1) 次世代航空モビリティの安全対策

3年度要求額 40(86)億円
 非公共予算 121(117)百万円
 ※()内は前年度予算

<事業の概要>

○ 有人地帯での目視外飛行(レベル4)の実現

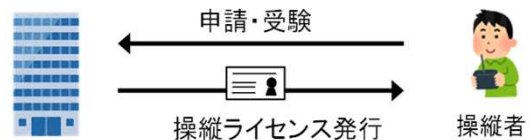
○物流、農林水産業、インフラ維持管理や災害対応など幅広い用途に無人航空機を有効活用できるよう、有人地帯での補助者なし目視外飛行(レベル4)の実現(令和4(2022)年度目途)に向け、制度整備の具体化のための技術要件等の確立及び環境整備を推進します。

- ・令和元年度に策定された「制度設計の基本方針」を基に制度の具体化、技術要件等の確立のための検討・調査を実施。
- ・加えて、レベル4の実現に対応した機体認証、操縦ライセンスの情報管理等のためのシステムを整備。

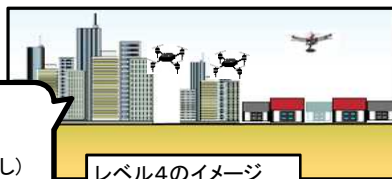
<レベル4の実現に向け、新たに設ける制度>

- 機体認証制度
 - …機体の安全性の検査等
- 操縦ライセンス制度
 - …安全に飛行できる能力の判定等
- 運航管理ルール
 - …事故報告等

(例: 操縦ライセンス制度のイメージ)



【レベル4】
 有人地帯(第三者上空)での
 目視外飛行(補助者の配置なし)



レベル4のイメージ

○ 次世代航空機の社会実装に向けた環境整備の推進

○都市部での送迎サービス、離島・山間部の新たな移動手段などにつながると期待される“空飛ぶクルマ”の事業開始(令和5(2023)年目標)に向け、官民の関係者と、機体及び運航の安全基準、操縦者の技能証明基準などの制度整備のための検討・調査を実施します。

- ・「空の移動革命に向けた官民協議会」の下に、実務者による機体の安全性確保、操縦者の技能証明、運航安全基準、の検討の場を設置(令和2年8月)。
- ・検討結果を踏まえ、制度整備等のための検討・調査を実施。

<主な検討・調査項目(イメージ)>

- ・国内外の機体の開発データ/事故データの収集・分析
- ・操縦者・整備者の技能証明の諸外国等への調査

○サブオービタル飛行(※)に使用する空港等の離着陸要件等の調査を実施します。

(※)地上から出発し、高度100km程度まで上昇後、地上に帰還する飛行

“空飛ぶクルマ”(イメージ)

<主な特長>

- ・電動であり、運航コストが低いと試算されていることから、**多頻度運航**が期待される。
- ・**垂直に離着陸**を行うことにより、離発着場所を柔軟に設定可能と期待される。

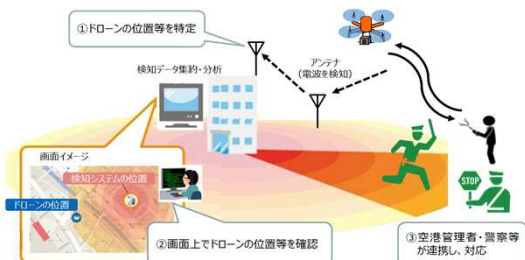


○ 空港に侵入する無人機への対処能力の強化

○空港で機体の検知等を行うシステムを整備・強化するとともに、令和2年6月の航空法改正により創設することとされた、無人航空機の登録制度のためのオンラインシステムを整備することにより、空港に侵入する無人機への対処能力を引き続き強化します。

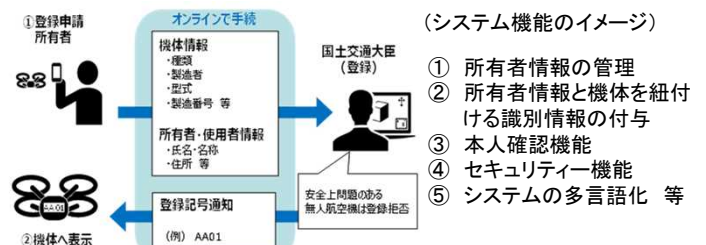
対策① 空港で機体の検知等を行うシステムを整備

- ・空港周辺を飛行する無人機の検知等を行うシステムを整備。
- ・より高機能な検知システムの構築に向けた検討・調査。



対策② 機体から所有者等を把握するためのシステムを整備

- ・登録をできるだけ簡便で申請者負担の少ない手続とするためのオンラインシステムを構築。



(2) 航空路整備事業

3年度要求額 288(375)億円

※()内は前年度予算

<事業の概要>

航空交通の安全確保を最優先としつつ、首都圏などの混雑空港・空域における航空交通容量の拡大を図り、より効率的かつ効果的な管制サービスを提供するため、引き続き管制施設、航空保安施設、通信施設等の性能を確保するとともに、管制空域の抜本的再編や航空保安システムの高度化を推進します。

航空路管制空域の再編整備事業(空域の上下分離による処理容量の拡大)

航空路管制空域において空域を上下に分離する抜本的再編を行い、管制処理能力の向上を図ります。

令和3年度は、東日本空域の上下分離に必要となる航空路管制卓や遠隔対空通信施設等の整備を行います。

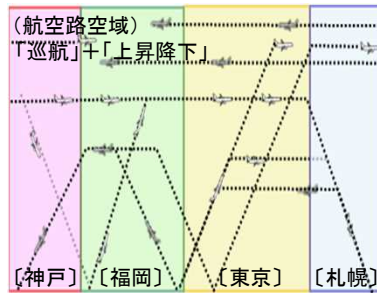
- ・巡航機が中心となる「高高度」
 - ・近距離及び空港周辺の上昇降下機に専念する「低高度」
- に上下分離



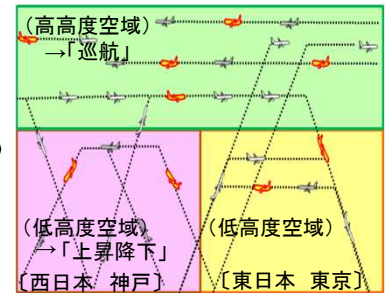
航空路管制卓



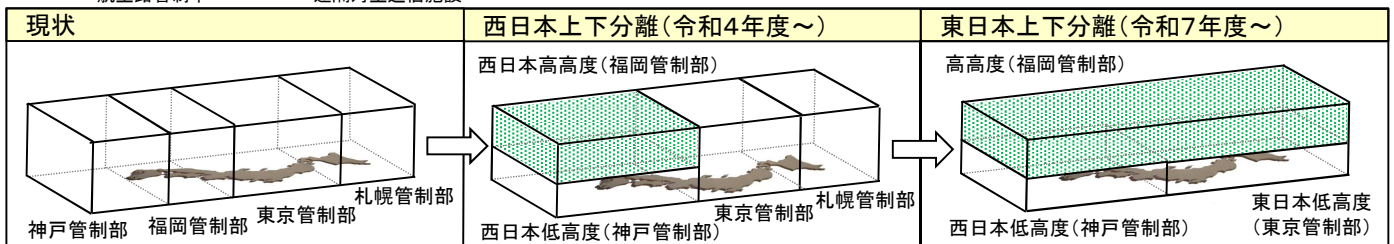
遠隔対空通信施設



【現行イメージ】



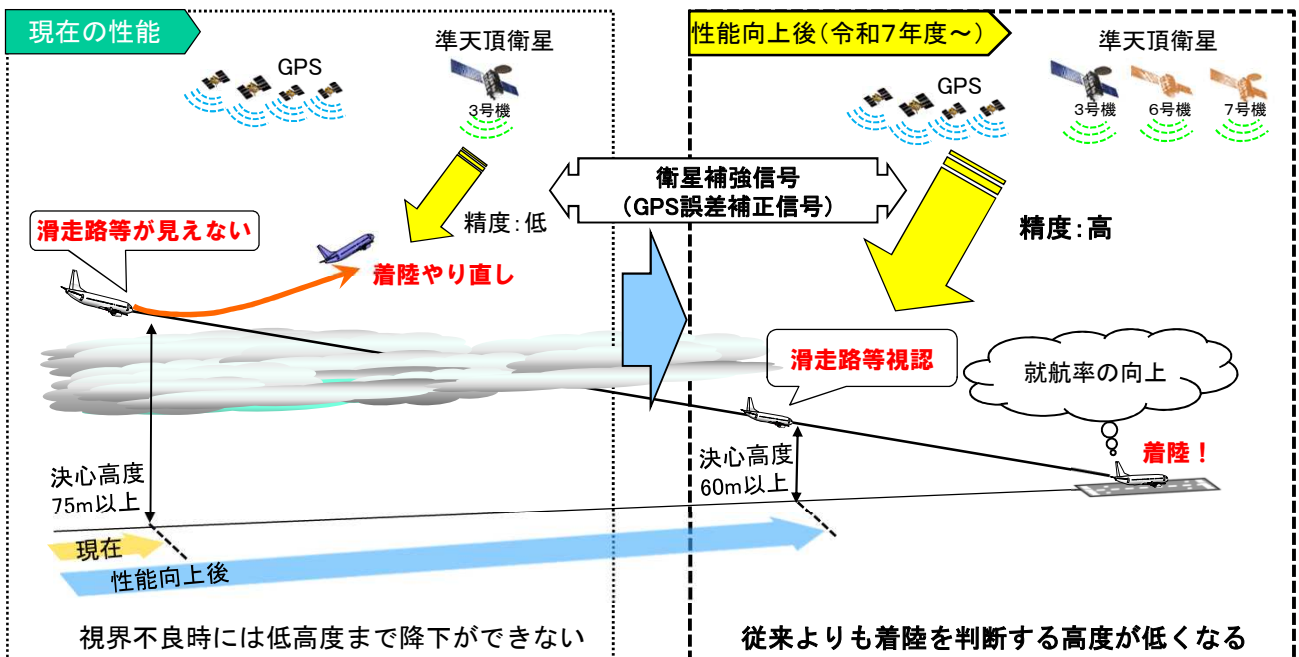
【上下分離イメージ】



衛星航法サービスの高度化

就航率の向上を図るため、衛星航法システムの性能向上を行い、視界不良時において現状より滑走路近くまで航空機の進入を可能とします。

令和3年度は、引き続き衛星航法の精度や安全性を向上させるための施設整備を行います。



(3) 地上支援業務等への先進技術の導入促進(再掲)

3年度要求額 2(3)億円

※()内は前年度予算

地上支援業務への先進技術等の導入

新型コロナウイルスの感染拡大防止と航空輸送の安定的な提供を両立するため、地上支援業務(グランドハンドリング)について、先進技術等の活用による省人化・省力化・自動化を実現するための調査を実施します。

(例. 手荷物の搭降載の効率化)



【現状:労働集約型】



【実現後:省人化・省力化】

空港運用への無人車両技術の導入

令和7(2025)年までに地上支援業務の自動化・効率化に資する無人車両技術を導入するため、必要となる要件(車両技術、インフラ、運用ルール)を整理した導入モデルを構築するとともに、インフラや運用ルールの課題を抽出します。また、空港除雪の省力化・自動化に向けた調査を実施します。

地上支援業務の自動化・効率化

技術開発と並行して、インフラ整備の必要性の確認や新技術に則した運用ルールの策定を行うことによる新技術実用化までの期間の短縮。

トローリングトラクター

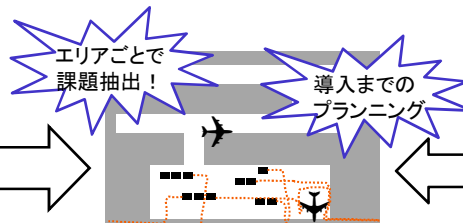


ランプバス



条件付自動運転※
＜R2年より導入開始＞

(※補助者としてドライバーが同乗)



車両データや実験データを取得し、
導入モデルを構築

【遠隔監視】



【無人車両】



特定条件下の完全自動運転※
に関する実証実験
＜R3年度より実施予定＞

(※特定の場所や道路において、自動運転システムが全ての運転操作を実施)

空港除雪の省力化・自動化

- ・「積雪」「降雪」下における機器の作動状況を確認
- ・試験車両による実証実験実施

⇒ 運用上の課題抽出、対策を検討

【試験車両による実証実験】



＜R3年度実施予定＞

(4) 小型航空機に係る総合的な安全対策の強化

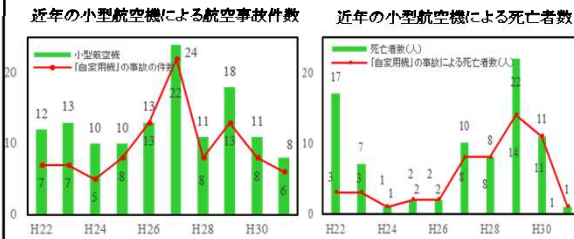
<事業の概要>

3年度要求額 非公共予算 58(58)百万円

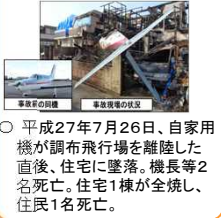
※()内は前年度予算

近年の小型航空機の事故の頻発を受け、平成28年12月から「小型航空機等に係る安全推進委員会」を定期的に開催し、有識者等の意見を踏まえながら安全対策の実施及び今後の方針を検討しています。「先進的な技術の活用」「操縦士に対する指導監督の強化」「安全情報発信強化」の今後の方向性を踏まえて具体的な安全対策を推進し、自家用等の小型航空機の安全性向上の実現を図ります。

小型航空機の事故が頻発



平成27年以降、小型航空機の事故が社会問題化



最近においても小型航空機の事故が継続

- 令和2年2月1日、警察所属の回転翼航空機が不時着し機体が損傷(重傷4名・軽傷3名)
- 令和元年10月20日、超軽量動力機が墜落し炎機体が損傷(1名死亡、1名軽傷)



安全対策の全体像

(1) 小型航空機等に係る安全推進委員会・基礎情報の収集分析

小型航空機等に係る安全推進委員会

基礎調査の収集分析

(2) 先進的な技術の活用

小型機用簡易型飛行記録装置の実証実験を実施し活用策の取りまとめ



簡易型飛行記録装置

(3) 操縦士に対する指導監督の強化

山岳地帯での物資輸送、洋上風力発電施設への作業員輸送等における新たな安全確保



作業員輸送(つり下げ)

(4) 安全情報発信強化

安全情報の発信を強化(動画等の効果的なコンテンツを作成)



操縦士向け安全啓発動画

(5) 国産旅客機の開発に伴う安全性審査

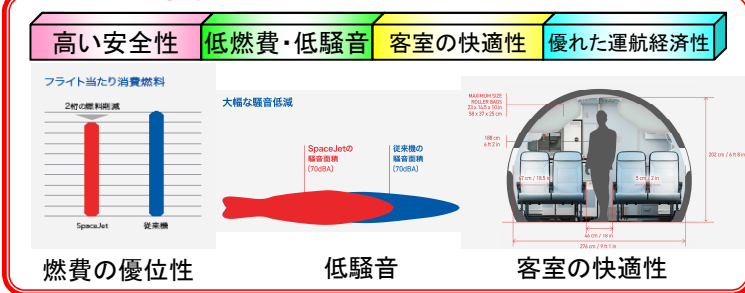
<事業の概要>

3年度要求額 非公共予算 120(132)百万円

※()内は前年度予算

新たな国産旅客機について、我が国には設計国政府としての確実な安全性審査が求められています。このため、設計国政府としての安全性審査手法を確立し、設計資料の書類審査、各種試験への立ち会い、装備品や航空機の製造に係る検査の実施等、安全性の審査を適確に実施することにより、市場への円滑な投入・外国への輸出を支援し、航空機産業の振興にも寄与していきます。

セールスポイント



- 我が国で初めての国産ジェット旅客機(70~90席クラス)
- 今後需要が見込まれる100席以下のクラス(リージョナルジェット機)の市場に投入

飛行試験の本格化に伴う審査・試験業務の増加

飛行試験に対応した研修の強化

設計国政府としての安全性審査手法の充実

【令和3年度航空局税制改正要望項目】

新型コロナウイルス感染症による需要減の状況等を踏まえた所要の措置【事項要求】

・新型コロナウイルス感染症により甚大な影響を受けた航空を含む交通運輸等について、資金繰り対策に資する所要の措置を検討。

空港内において使用される特殊車両に係る軽油引取税の課税免除の特例措置【延長】 (軽油引取税)

・一定の空港内において使用される特殊車両の動力源に係る軽油引取税の課税免除の特例措置の適用期限を3年間延長する。

(令和5年度まで)

「国際協力を使途とする資金を調達するための税制度(国際連帯税)」の航空券への課税に反対 (国際連帯税)

・仮に国際連帯税の新設について、航空券への課税が要望されるのであれば、受益と負担の関係がないこと、フランス以外の欧米主要国は導入しておらず、世界の潮流ではないこと等の理由からこれに反対する。

【令和3年度航空局関係組織・定員概算要求の概要】

新型コロナウイルス感染症の影響による航空輸送需要の変化等を見極めつつ、感染拡大防止と需要の回復を両立させる新たな日常を支える航空輸送の提供を目指すと共に、航空イノベーションの推進等新たな行政課題に対応するため、以下の項目を重点に体制強化を図る。

I. 新型コロナウイルス感染症等に対応した安全・安心な航空輸送の実現

- ウィズ・コロナ、ポスト・コロナのための体制強化
- 航空保安対策の更なる強化のための体制強化 等

II. 航空需要の回復・増大への的確な対応による活力ある日本経済の実現

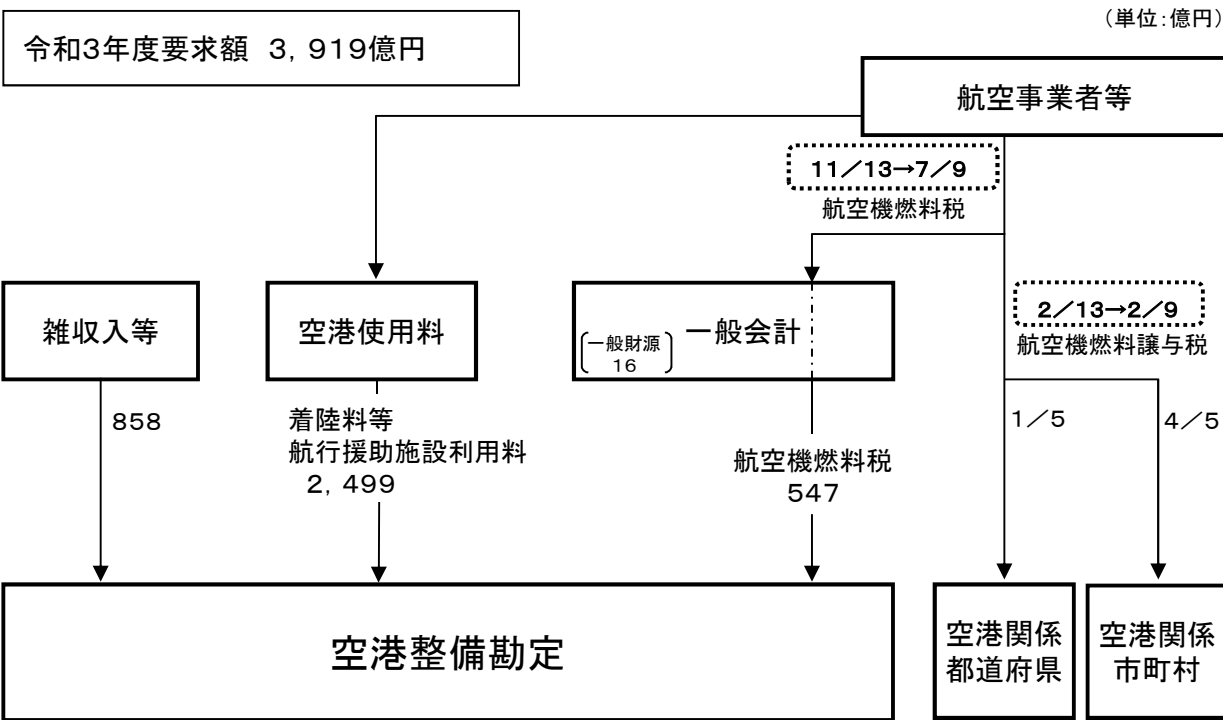
- 近畿圏・中部圏空港の機能強化に向けた体制強化
- 防災・減災対策の推進等のための体制強化 等

III. 航空イノベーションの推進等横断的課題への対応

- 航空イノベーション、環境、物流等横断的課題に取り組むための体制強化
- 次世代航空モビリティの社会実装等に向けた体制強化
- 全国的な空域再編に伴う管制業務体制の強化 等

(参考資料)

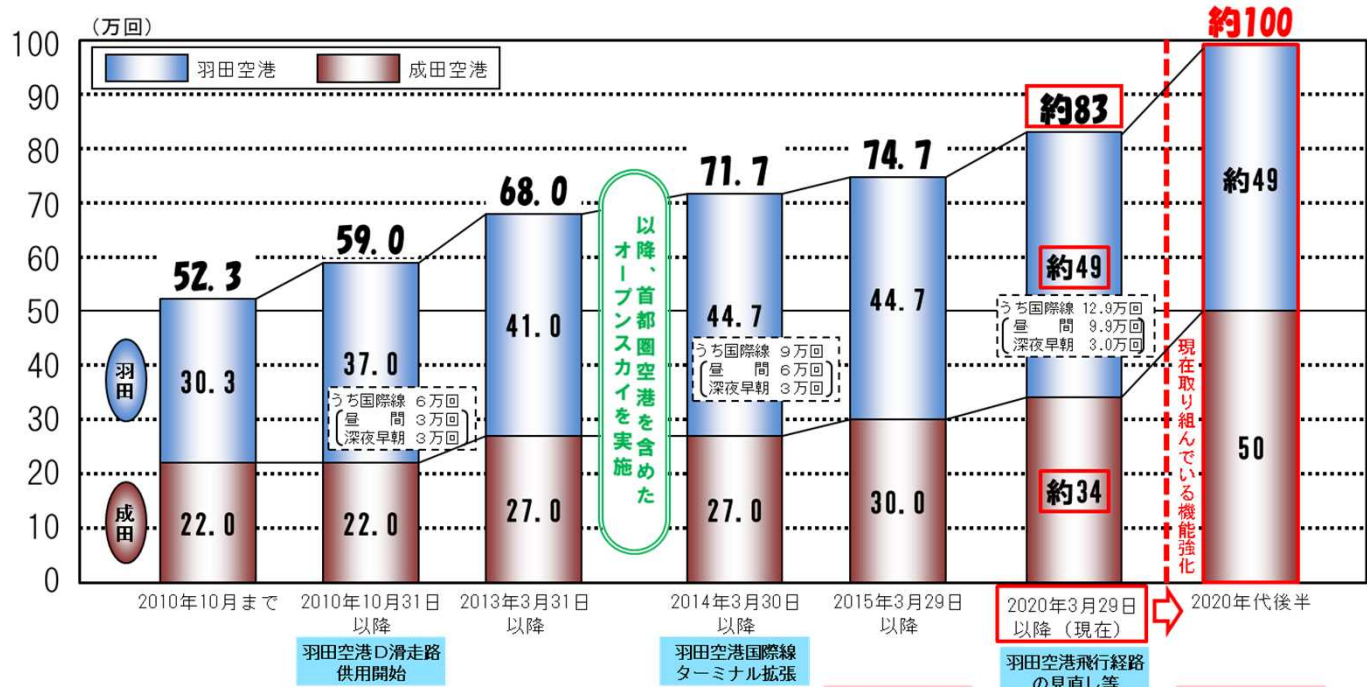
空港整備勘定のしくみ



(注) 1. 計数は端数処理の関係で合計額に一致しない。
 2. [] は令和2年度から2カ年の特例措置の延長。
 本則 26,000円/kℓ → 18,000円/kℓ
 離島路線 19,500円/kℓ → 13,500円/kℓ
 沖縄路線 13,000円/kℓ → 9,000円/kℓ

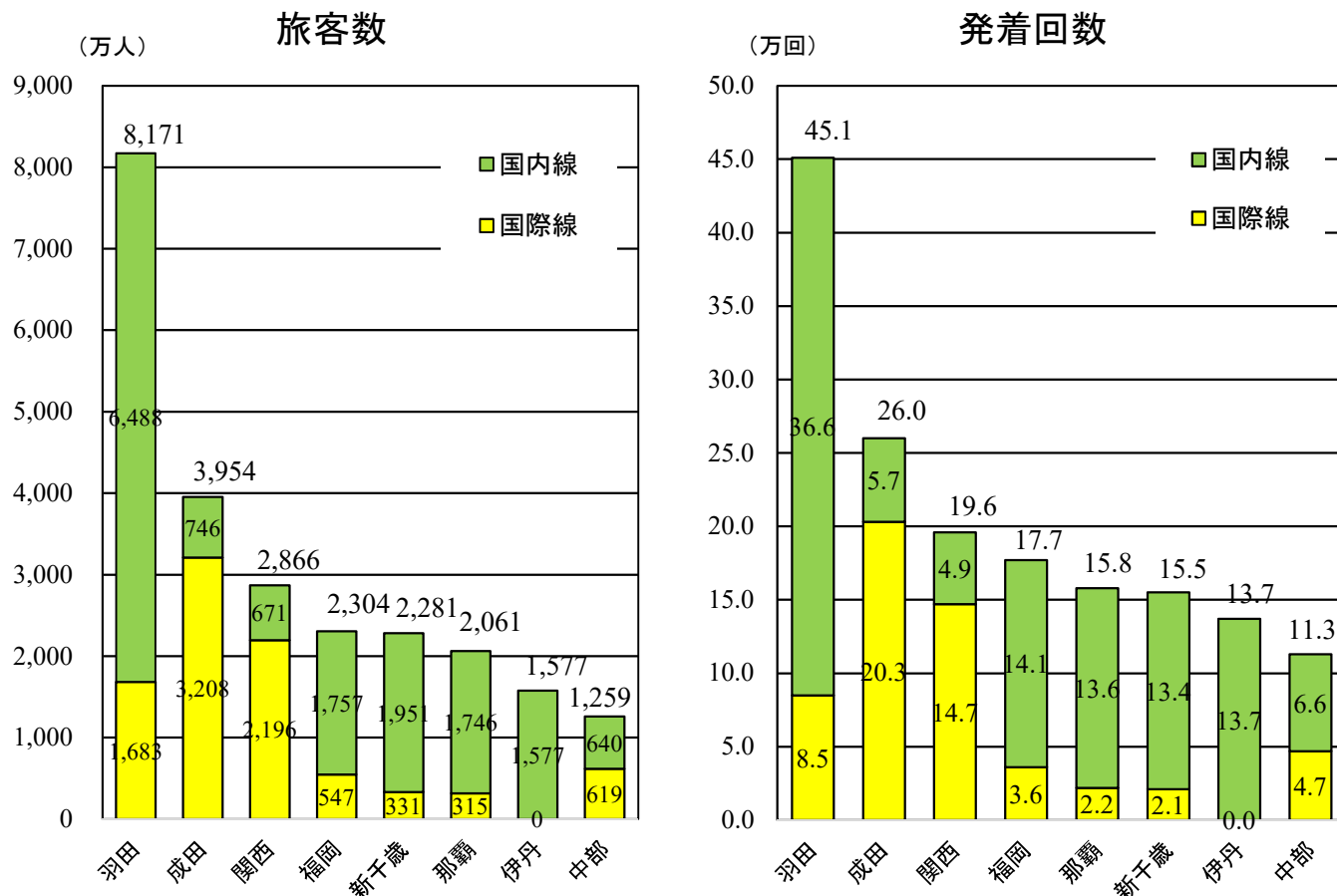
首都圏空港(羽田・成田)の空港処理能力の増加について

○ 成田空港のC滑走路新設等により、空港処理能力年間約100万回の実現を目指す。



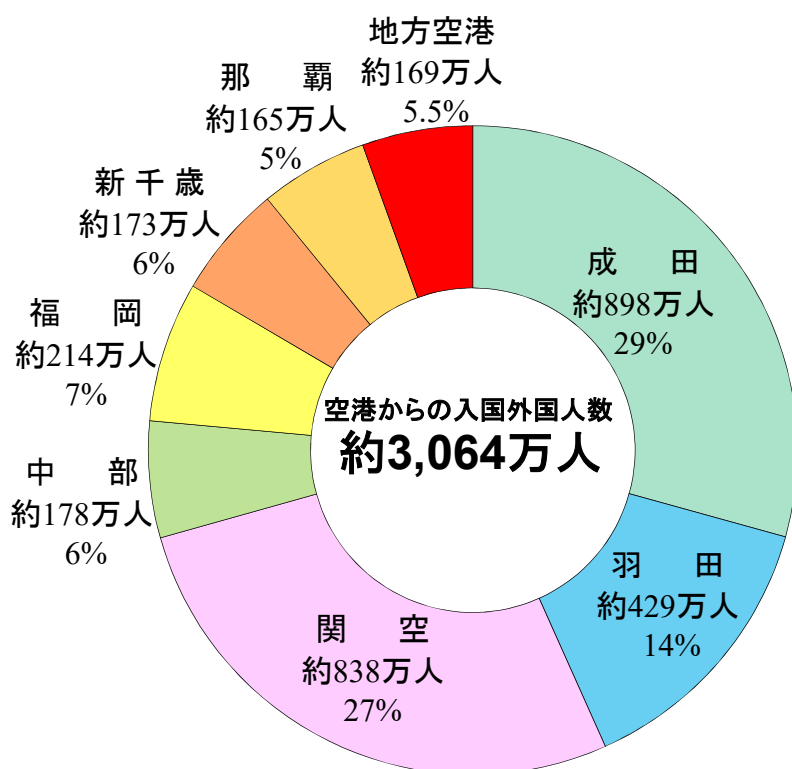
* 1 いずれも年間当たりの回数である。
 * 2 回数のカウントは、1離陸で1回、1着陸で1回のため、離着陸で2回とのカウントである。

国内主要空港の利用状況(令和元年度)



出典: 空港管理状況調査(国土交通省航空局)
※発着回数は着陸回数の2倍

空港別の入国外国人数(令和元年)



地方空港の内訳

鹿児島	約18万人	0.6%
仙台	約13万人	0.4%
高松	約13万人	0.4%
北九州	約12万人	0.4%
富士山静岡	約12万人	0.4%
岡山	約9万人	0.3%
広島	約9万人	0.3%
佐賀	約9万人	0.3%
函館	約8万人	0.3%
その他	約67万人	2.2%

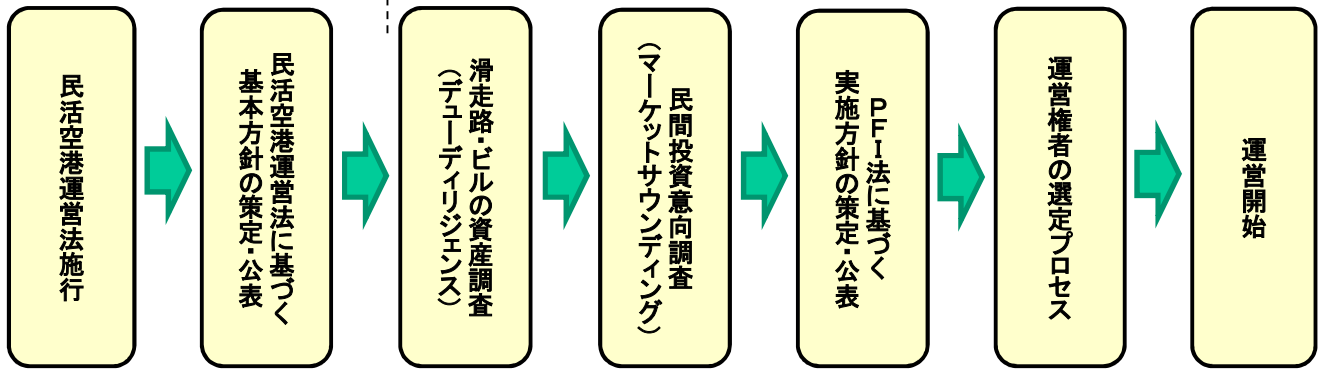
(出典) 法務省「出入国管理統計」より航空局作成

※地方空港＝主要7空港(羽田、成田、関空、中部、新千歳、福岡、那覇)を除く空港

国管理空港の運営委託(コンセッション)に関する検討状況

【全体スケジュール(予定)】

個別空港ごとの取組



仙台空港	H25	H25.11～	H26.4	H26.6～	H28.7～
高松空港	～H26	H27.10～	H28.7	H28.9～	H30.4～
福岡空港	～H27	H28.7～	H29.3	H29.5～	H31.4～
北海道内7 空港	～H29	H29.7～	H30.3	H30.4～	
熊本空港	～H29	H29.6～	H30.1	H30.3～	R2.4～
広島空港	～H29	H29.10～	H31.3	R1.6～	R3.7～

R2.1～ 7空港一体のビル経営開始
R2.6～ 新千歳空港
R2.10～ 旭川空港
R3.3～ 稚内・釧路・函館・帯広・女満別空港

グランドハンドリングアクションプラン(令和2年1月策定)

問題の所在

人材不足

- ・採用難
- ・厳しい労働環境、高い離職率
- ・長い訓練期間
研修期間例)
機体のブッシュバック: 11週間
ボーディングブリッジ装着: 6週間
給油業務: 1年

事業者間の連携欠如

- ・系列を超えた需給調整の仕組みが不在
- ・チームがシフト制で勤務、他空港への応援派遣など柔軟な対応は困難
- ・各社が資機材を所有、ピーク時に資機材が不足する等の非効率が発生

※事業者の売り上げは増加傾向

個社の取組に加え、共通化等による系列を超えた体制強化の実現が必要

1. 人材確保、教育の強化

- ①外国人材の確保
- ②採用拡大及び離職率低下に向けた取組
- ③人材育成の共同化推進

KPI

5年間の外国人材の受入数
(2019年～2023年)
○特定技能制度: 2000人
○技能実習制度その他: 2000人
⇒4000人を受入

2. 資機材の共通化等による生産性の向上

- ①資機材の共通化、共有化の推進
- ②先進機器の導入による効率化
- ③空港の運用改善による効率化

KPI

業務の効率化・省人化
(2019年～2023年)
○1人あたりの生産性10%向上

3. グランドハンドリング業界の構造改善

- ①系列を超えた調整メカニズムの構築
- ②空港管理者等とグラハン各社との提携強化
- ③業務プロセスの共通化
- ④業界自らによる将来への投資促進

1. 人材確保、教育の強化

①外国人材の確保

○特定技能関係 —5年間で2000人規模

・特定技能制度の新規導入【航空局】

第1回試験

東京：令和元年11月15日

フィリピン(マニラ)：令和元年11月23日

第2回試験

東京：令和2年2月18日

・試験規模、受入対象国、対象業務の拡大【航空局】

○技能実習その他 —5年で2000人規模

<技能実習制度>

ミャンマー以外の送り出し国の追加、実施企業の拡大、ケータリング等対象業務の追加【航空局】

<その他の在留資格>

・「技術・人文知識・国際業務」や「企業内転勤」等の在留資格を徹底的に活用し、大学卒・専門学校卒・高校卒の採用を拡大【事業者】

②採用拡大及び離職率低下に向けた取組

○国内外のグラハン人材の裾野の拡大

・航空専門学校とグラハン会社、空港会社、空港事務所との連携強化【航空局、事業者、空港会社等】



トレーラーハウス型休憩室
(成田空港)

○従業員の処遇・労働環境の改善

・給与・福利厚生等の処遇改善【事業者】

・休憩室、更衣室、シャワールーム、駐車場、冷暖房等の確保【空港会社、事業者】



パワーアシストスーツ
(関西空港)
提供：関西エアポート株式会社

○女性等の活躍に向けた環境整備

・女性用休憩室、パワーアシストスーツの導入等【空港会社、事業者】

○空港をとりまく環境の改善

・深夜、早朝時間帯の空港アクセス向上、空港周辺の住居確保など更なる就業環境の改善【空港会社、事業者】



ランパサイトの空調装置(ミスト)
(中部空港)

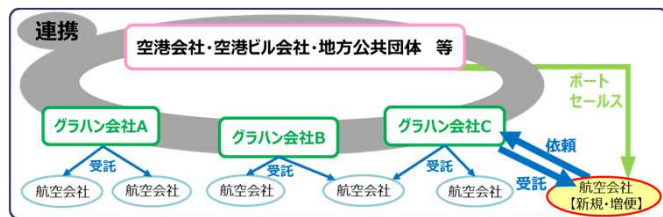
③人材育成の共同化推進

・共同研修や訓練用シミュレーターの共有化に向けた検討【航空局、事業者、空港会社等】

2. 資機材の共通化等による生産性の向上

①資機材の共通化、共有化の推進

・共通仕様の資機材を空港会社等が一元的に保有する「グラハン資機材共有化スキーム」を構築【航空局、事業者、空港会社等】



②先進機器の導入による効率化

・自動運転ランパス等先進技術の導入【航空局、事業者】



自動走行トローイングトラクター
(成田空港等)

③空港の運用改善による効率化

・資機材の配置スペース確保【航空局】
・空港間応援派遣を円滑にするための制限区域内運転試験等の多頻度化、多言語化【航空局】
・ハイドラントの整備やデアイシング体制の一元化等生産性向上のための検討(新千歳空港等)【航空局、事業者、空港会社等】

3. グランドハンドリング業界の構造改善

①系列を超えた調整メカニズムの構築

・本省・本社で開催する国際線誘致対策会議や空港ごとの対策会議を通じたグラハン各社間の連携強化、不調回避メカニズム構築【航空局、事業者、空港会社等】

②空港管理者等とグラハン各社との提携強化

・ポートセールスを行う空港管理会社・空港運営権者等とグラハン各社の提携強化による総合力向上【航空局、事業者、空港会社等】

③業務プロセスの共通化

・給油業務・航空貨物業務等について、会社ごとの作業手順の相違を検証し、規格化に向け検討【航空局、事業者等】

④業界自らによる将来への投資促進

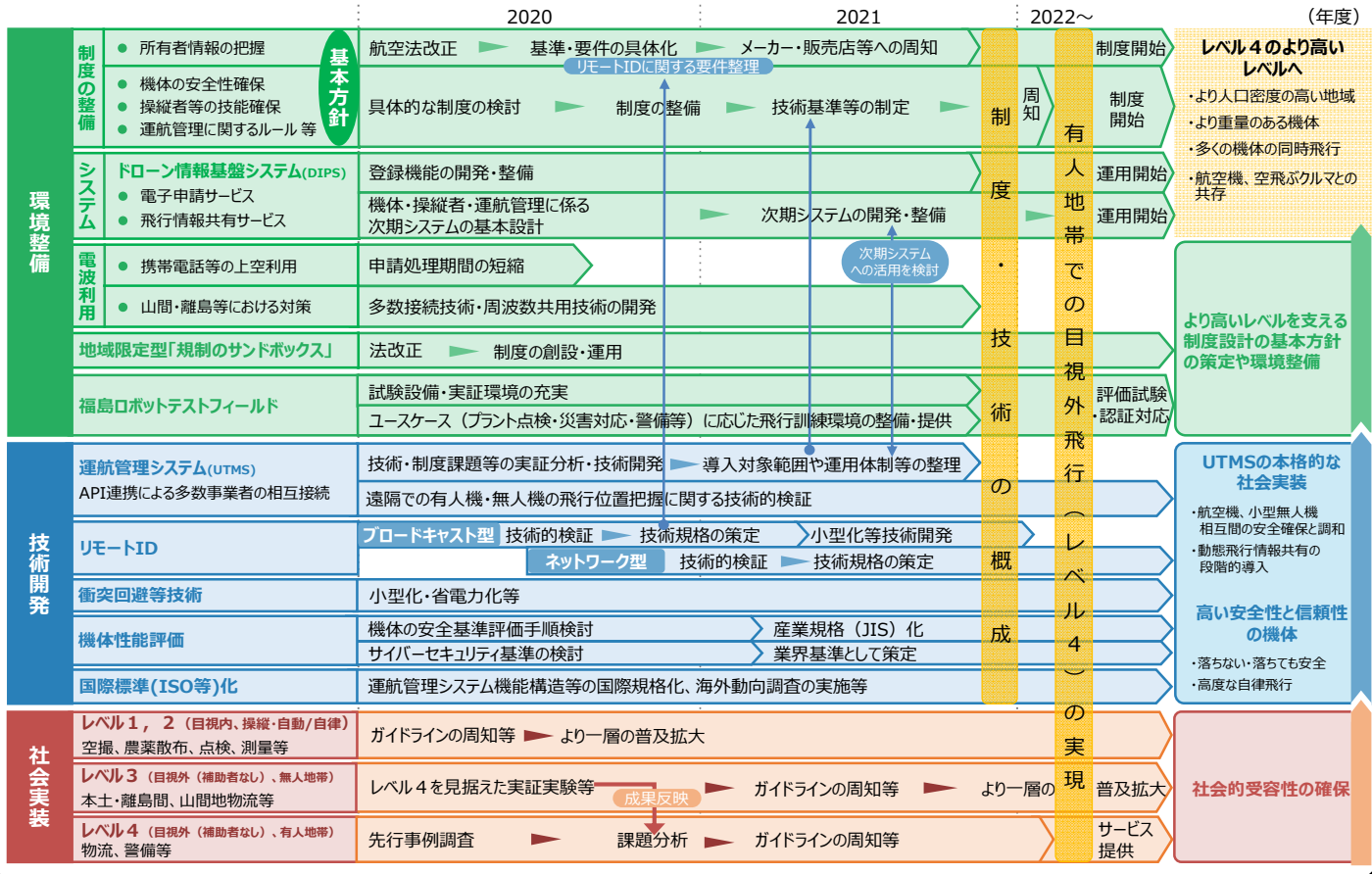
・インバウンドの現状及び将来に関する情報共有を強化し、グラハン各社の自主的な投資判断を促進【航空局、事業者、空港会社等】

本アクションプログラムに記載の事項については、取組状況のフォローアップを行うとともに、必要な取組については追加していくものとする。

空の産業革命に向けたロードマップ2020 我が国の社会的課題の解決に貢献するドローンの実現

空の産業革命に向けたロードマップ2020 我が国の社会的課題の解決に貢献するドローンの実現

2020年7月17日
小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会

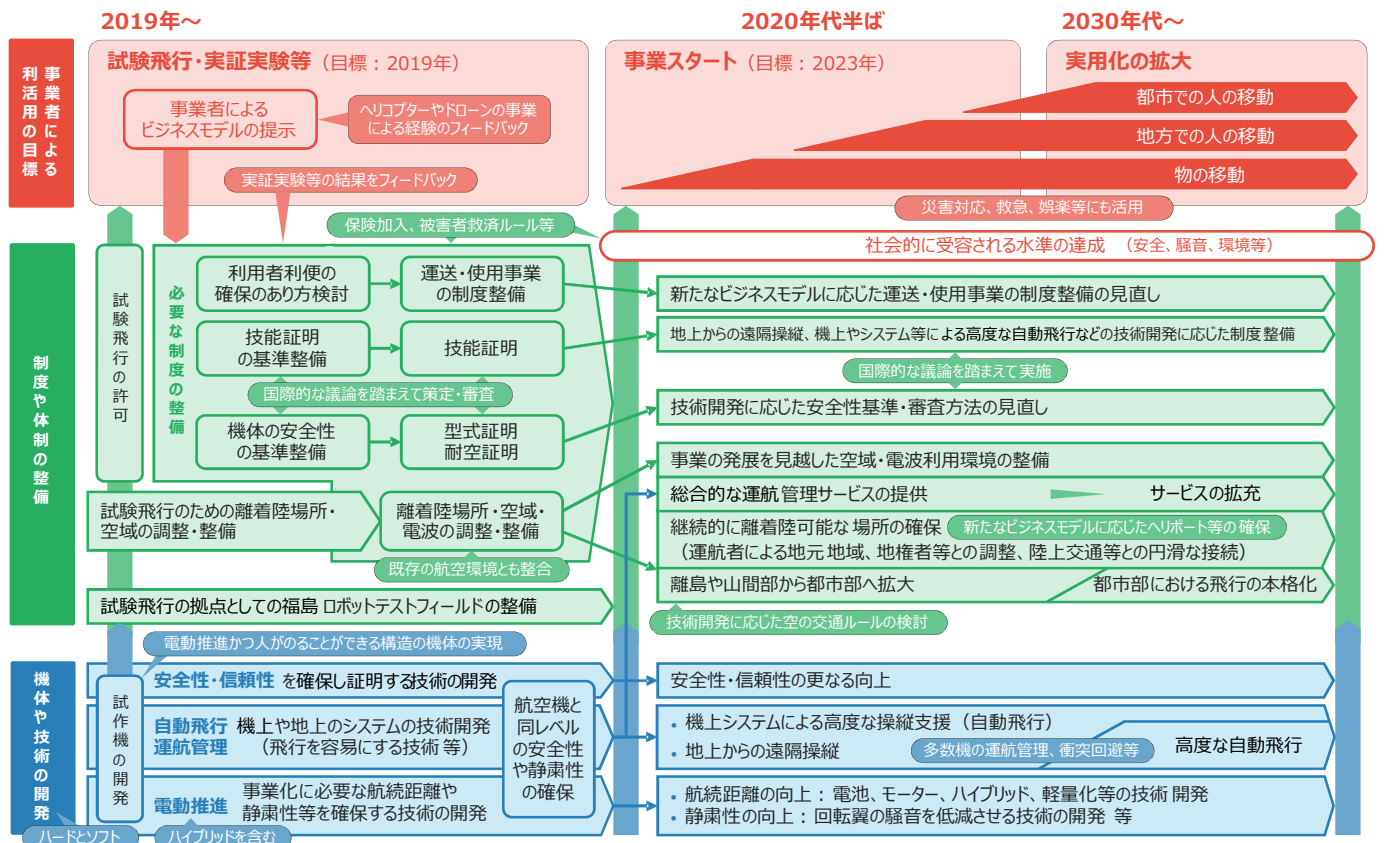


空の移動革命に向けたロードマップ

空の移動革命に向けた ロードマップ

2018年12月20日 空の移動革命に向けた官民協議会

このロードマップは、いわゆる“空飛ぶクルマ”、電動・垂直離着陸型・無操縦者航空機などによる身近で手軽な空の移動手段の実現が、都市や地方における課題の解決につながる可能性に着目し、官民が取り組んでいくべき技術開発や制度整備等についてまとめたものである。
(注)今後、他の輸送機器・機関の開発動向を踏まえ、空の利用に関するグランドデザインが必要になることを留意。



1. 運航費補助

- 都道府県ごとに設置される協議会において、離島の生活に必要不可欠な航空路の確保維持の内容について検討を行い、生活交通確保維持改善計画を策定
- 補助対象路線
 経常損失が見込まれる路線のうち、
 - ①最も日常拠点性を有する、
 - ②海上運送等の代替交通機関により概ね2時間以上、
 - ③2社以上の競合路線でない路線
- 補助対象経費は、実績損失見込額と標準損失額のいずれか低い方
- 補助対象経費の1/2以内を国が補助(残り1/2は地域で負担)
- 制度拡充 (平成23年度下半期～) 特別会計から一般会計へ移行
 - (平成24年度～) 離島住民運賃割引の拡充を支援
 - (平成26年度～) 離島住民運賃割引の基準運賃の引き下げ
 最も日常拠点性を有する路線に準ずる路線については、離島住民運賃割引の補助対象とできるよう要件を緩和

2. 機体購入費補助

- 対象航空機 : 9人以上の旅客、1,500メートル以下の長さの滑走路で離着陸できる飛行機
- 補助方式 : 補助対象航空機及びその部品の購入に要する費用の45%(沖縄路線に就航する場合は、75%)を補助

3. 衛星航法補強システム(MSAS)受信機購入費補助

- 対象航空機 : 9人以上の旅客、1,500メートル以下の長さの滑走路で離着陸できる飛行機
- 補助方式 : 衛星航法補強システム(MSAS)受信機購入に要する費用の45%(沖縄路線に就航する場合は、75%)を補助

4. 着陸料の軽減、航行援助施設利用料の軽減

- | | | | | | | | |
|---|-----------------|---------------|------------|-----------|-----------------|------------|--|
| ■ターボジェット機 (E170等) | 一般路線の 1/6 | | | | | | |
| ■その他航空機 (ATR42-600等) | 一般路線の 1/8 | | | | | | |
| { <table border="0" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td>うち、着陸料</td> <td>6t以下(アイランダー等)</td> <td>一般路線の 1/16</td> </tr> <tr> <td>航行援助施設利用料</td> <td>15t未満(トルニE228等)</td> <td>一般路線の 1/16</td> </tr> </table> } | うち、着陸料 | 6t以下(アイランダー等) | 一般路線の 1/16 | 航行援助施設利用料 | 15t未満(トルニE228等) | 一般路線の 1/16 | |
| | うち、着陸料 | 6t以下(アイランダー等) | 一般路線の 1/16 | | | | |
| 航行援助施設利用料 | 15t未満(トルニE228等) | 一般路線の 1/16 | | | | | |

※以下の措置については、離島路線にも適用される。
 最大離陸重量 50t以下の小型機材に係る着陸料について、上記に加えて20%の軽減
 (20t以下の小型機材については30%の軽減)
 最大離陸重量 15t～20tの小型機材に係る航行援助施設利用料について、上記に加えて1/2の軽減

5. 航空機燃料税の軽減

- 一定の離島路線に就航する航空機について、通常の3/4へ軽減
 1kℓ = 26,000円 → 19,500円
 ※特例措置の期間(令和2年度～令和3年度): 1kℓ = 13,500円に軽減
- 沖縄路線に就航する航空機について、通常の1/2へ軽減
 1kℓ = 26,000円 → 13,000円
 ※特例措置の期間(令和2年度～令和3年度): 1kℓ = 9,000円に軽減
 ※沖縄路線の適用対象には、沖縄県の区域内を結ぶ全路線も含む。

6. 固定資産税の軽減

- | | |
|------------------------------|----------------|
| ■最大離陸重量 30 t ～ 70 t (E170等) | 取得後 3 年間 1 / 3 |
| | その後3年間2 / 3に軽減 |
| ■最大離陸重量 30 t 未満 (ATR42-600等) | 永久に1 / 4 |

航空分野のインフラ国際展開

海外における航空インフラプロジェクトについては、アジア等における航空需要の拡大を背景として、優れた技術や海外プロジェクトへの経験を有する我が国企業にも多くのビジネスチャンスが見込まれているものの、市場獲得の競争は激化しています。また、受注後であっても、相手国の情勢変化等により円滑な事業の推進に支障を来す場合には、官民連携のもと、適切に対応する必要があります。

このため、我が国企業の受注獲得に繋げるべく、相手国政府への働きかけや情報収集等の取組みに加え、受注した案件のフォローアップも継続的に実施します。

アジア周辺の主なインフラ案件

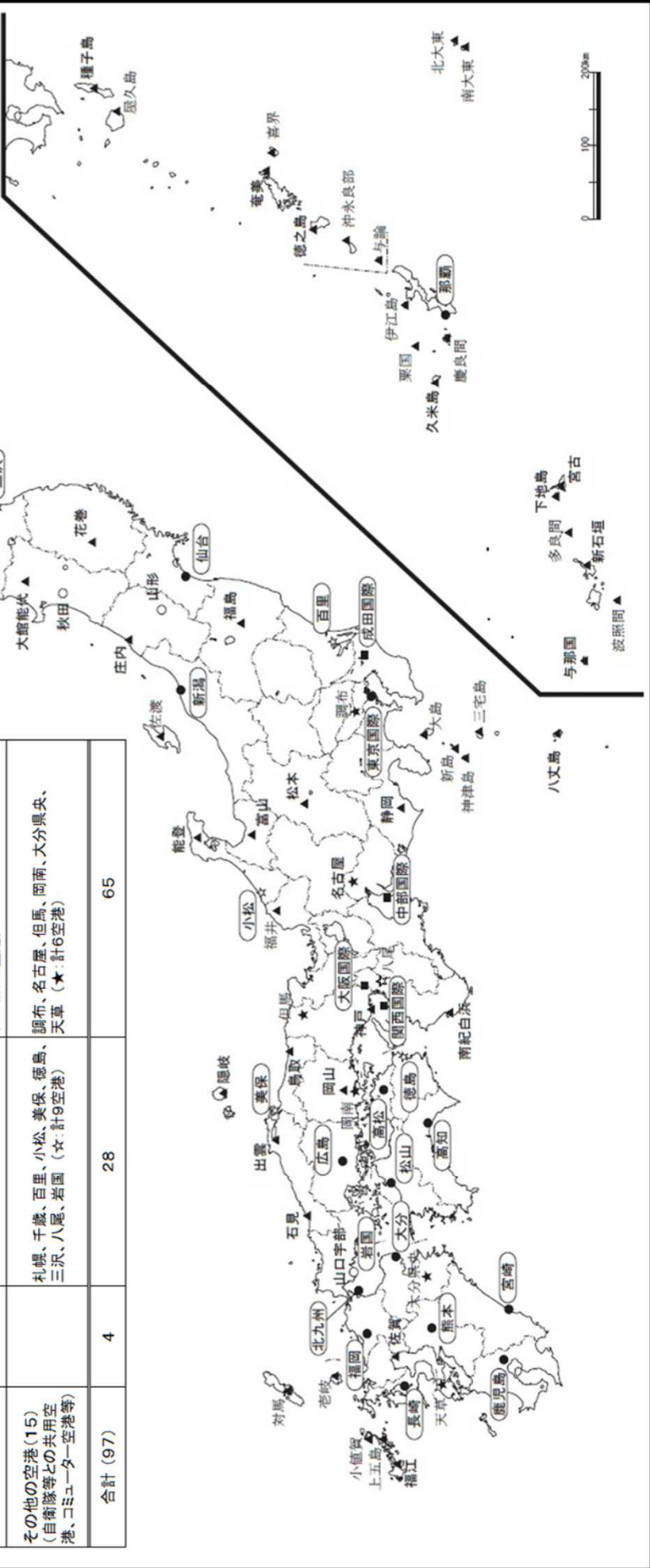


※ 主な成果

- ・バンダラナイケ国際空港改善事業(パッケージA)工事契約締結(令和2年3月)
- ・バンダラナイケ国際空港改善事業(パッケージB)工事契約締結(平成29年2月)
- ・ハズラット・シャージャラル国際空港拡張事業(第1期)工事契約締結(令和2年1月)
- ・ナザブ空港整備事業契約締結(令和元年11月)
- ・新ウランバートル国際空港運営事業契約締結(令和元年7月)
- ・ハバロフスク国際空港株主間協定締結(平成30年12月)
- ・パラオ国際空港ターミナル運営事業契約締結(平成29年8月)
- ・ミャンマー無償資金協力(航空管制システムの導入)締結(平成31年4月)
- ・ネパール無償資金協力(航空管制システムの導入)開始(平成28年8月)

空港分布図

	空港会社管理	国管理	地方自治体管理
拠点空港(28) (国や空港会社が設置する拠点空港)	成田、関空、伊丹、中部 (■:計4空港)	羽田、新千歳、稚内、釧路、函館、仙台、新潟、広島、高松、岡山、高知、福岡、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇 (●:計19空港)	旭川、帯広、秋田、山形、山口宇部 (○:計5空港)
地方管理空港(54) (地方自治体が設置する重要な空港)			中標津、紋別、女満別、青森、大館能代、花巻、庄内、福島、静岡、富山、能登、福井、松本、神戸、南紀白浜、鳥取、出雲、石見、岡山、佐賀 (20空港) <離島空港> 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、香取、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) (▲:計54空港)
その他の空港(15) (自衛隊等との共用空港、コミュニティ空港等)		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、但馬、岡南、大分県央、天草 (★:計6空港)
合計 (97)	4	28	65



(この冊子は再生紙を使用しています。)