

令和5年度
航空局関係
予算概算要求概要

令和4年8月

国土交通省航空局

<目 次>

I.	令和5年度航空局関係概算要求の概要	1
II.	令和5年度航空局関係概算要求総括表	2

【個別事業の概要】

1. 安全・安心な航空輸送の実現と需要回復・増大への的確な対応

(1)	航空需要回復を見据えた空港受入環境整備	3
(2)	羽田空港	4
(3)	成田空港	5
(4)	関西空港・伊丹空港	6
(5)	中部空港	6
(6)	一般空港等	7
(7)	空港会社等への無利子貸付による支援	9
(8)	空港経営改革の推進	10
(9)	航空路整備事業	11
(10)	空港周辺環境対策事業	12
(11)	離島の航空輸送の確保	13
(12)	地方航空路線維持・活性化の推進	13
(13)	航空保安対策の強化	14
(14)	操縦士・整備士の養成・確保対策	14
(15)	安全監査体制等の強化	15

2. 航空分野のグリーン施策の推進

(1)	運航分野における脱炭素化の推進	16
(2)	空港分野における脱炭素化の推進	17

3. 航空イノベーションの推進

(1)	空飛ぶクルマ・ドローンの安全対策	18
(2)	地上支援業務等への先端技術の導入促進	19
(3)	航空機・次世代航空モビリティに対する確実な 安全性審査・実用化の促進	20

	令和5年度航空局関係組織・定員概算要求の概要	20
	令和5年度航空局税制改正要望項目	21

参考資料	・本邦航空会社の国内線・国際線旅客数の推移	24
	・国内主要空港の乗降客数（令和元年度、令和3年度）	25
	・空港別の入国外国人数	25
	・首都圏空港（羽田・成田）の空港処理能力の増加について	26
	・空港運営民間委託（コンセッション）スキームと運営委託の状況	26
	・航空脱炭素化の検討体制について	27
	・航空脱炭素化推進の制度的枠組み	27
	・空港グランドハンドリングについて	28
	・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）	28
	・無人航空機のレベル4飛行の開始及びその活性化に向けた環境整備	29
	・空飛ぶクルマの実現に向けた環境整備	29
	・離島航空路維持対策	30
	・航空分野のインフラ国際展開	31
	・空港分布図	32

I. 令和5年度航空局関係概算要求の概要

航空需要の回復に的確に対応するため、航空会社・空港会社等航空関連業界の経営基盤強化等に必要な措置について、今後の予算編成過程において検討する。

(1) 安全・安心な航空輸送の実現と需要回復・増大への的確な対応

- ①航空需要回復を見据えた空港受入環境整備
- ②空港整備事業等
 - ・首都圏空港や地方空港等の機能強化等事業、空港の防災・減災・国土強靱化事業
 - ・空港会社等への無利子貸付による支援
 - ・空港経営改革の推進
 - ・航空路整備事業
 - ・空港周辺環境対策
- ③離島航空輸送の確保、地方航空路線維持・活性化の推進
- ④航空保安対策の強化
- ⑤操縦士・整備士の養成・確保対策
- ⑥安全監査体制等の強化

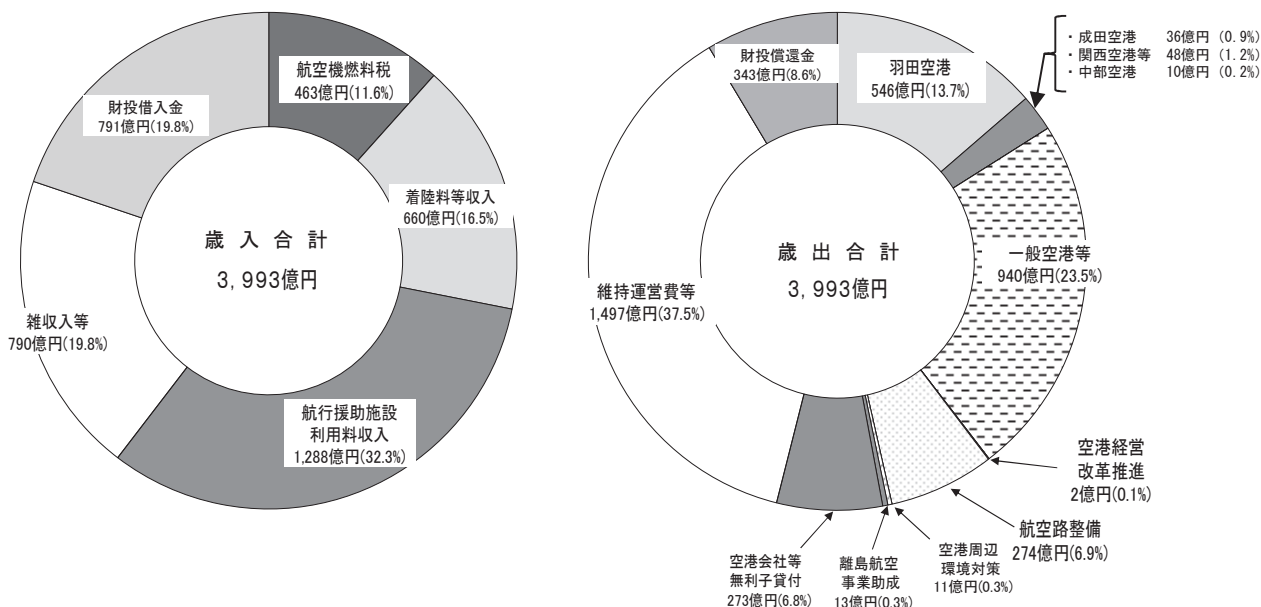
(2) 航空分野のグリーン施策の推進

- ①運航分野における脱炭素化の推進
 - ・機材・装備品等への新技術導入
 - ・運航の改善
 - ・持続可能な航空燃料(SAF)の導入促進
- ②空港分野における脱炭素化の推進
 - ・空港施設・空港車両からのCO2排出削減
 - ・地上航空機からのCO2排出削減
 - ・再エネ拠点化

(3) 航空イノベーションの推進

- ①次世代航空モビリティ
 - ・空飛ぶクルマ等次世代航空機の安全対策
 - ・無人航空機に係るレベル4(有人地帯での目視外飛行)の活性化に向けた環境整備
- ②地上支援業務(グラハン)等への先端技術の導入促進
- ③FAST TRAVELの推進によるストレスフリーで快適な旅行環境の実現

空港整備勘定の歳入・歳出規模(令和5年度概算要求額)



Ⅱ. 令和5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	
航空機燃料税収入	463 (315)	国際拠点空港	640 (561)
		羽田空港	546 (481)
		成田空港	36 (22)
		関西空港等	48 (49)
空港使用料収入	1,948 (932)	中部空港	10 (9)
		一般空港等	940 (896)
		空港経営改革推進	2 (2)
雑収入等	790 (1,004)	航空路整備事業	274 (288)
		【再掲:航空分野のグリーン施策の推進】	168 (121)
		空港会社等無利子貸付	273 (288)
財政投融资	791 (1,645)	空港周辺対策事業	11 (15)
		離島航空事業助成	13 (15)
		空港等維持運営費等	1,840 (1,831)
合 計	3,993 (3,896)	合 計	3,993 (3,896)

()内は前年度予算

- (注) 1. 航空需要の回復に的確に対応するため、航空会社・空港会社等航空関連業界の経営基盤強化等に
必要な措置について、今後の予算編成過程において検討する。
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:億円)

区 分	令 和 5 年 度 令 要 求 額	令 和 4 年 度 令 予 算 額	備 考
航空局政策経費	24.0	16.5	
航空需要回復に向けた空港受入環境 整備等の推進	7.4	3.7	
航空分野のグリーン施策の推進	3.5	1.8	
次世代航空モビリティの安全対策	1.3	0.9	
地方航空路線維持・活性化の推進	0.4	0.2	
安全監査体制等の強化	0.7	0.2	
I C A O 経 費	6.8	6.4	
そ の 他 物 件 費	3.9	3.3	
地 方 航 空 局 経 費	23.8	23.4	
小 計	47.8	39.8	
独立行政法人航空大学校	32.2	25.2	
合 計	80.0	65.0	

(注)計数は端数処理の関係で合計額に一致しない。

今後の予算編成過程における検討

航空需要の回復に的確に対応するため、航空会社・空港会社等航空関連業界の経営基盤強化等に必要措置について、今後の予算編成過程において検討する。

1. 安全・安心な航空輸送の実現と需要回復・増大への的確な対応

(1) 航空需要回復を見据えた空港受入環境整備

5年度要求額 非公共予算 7.4(4)億円
空港整備勘定(一般空港等) 940(896)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、訪日客の本格的な受入再開を見据えた空港における受入環境の整備や「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。

○ 受入環境整備等の推進

訪日客の本格的な受入再開や今後の需要増加への対応を見据え、空港における感染リスクを最小化しつつ、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 感染リスク最小化のための受入環境整備

- ・感染拡大防止と今後の航空旅客の回復・増大の両立を図ることを目的とした受入環境高度化整備
(待合スペース等における密集防止等、空調・換気設備機能向上、衛生設備の非接触化、検温、殺菌・抗菌関連機器等)



待合スペース等の密集防止等



空調・換気設備の機能向上

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に資する施設の整備等
(待合スペース、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への支援

訪日客の本格的な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ります。

運航再開等の支援

① 国管理空港の国際線着陸料割引

② コンセッション/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



地方空港国際線ネットワークの早期回復・拡大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]
- ・受入再開に向けた関係省庁、地方公共団体、空港会社等との連携 等

(2) 羽田空港

5年度要求額 546(481)億円

※()内は前年度予算

<事業の概要>

羽田空港においては、空港機能の拡充や防災・減災対策等に資する取組を進めています。

令和5年度は、アクセス利便性向上を図るため、JR東日本羽田空港アクセス線の基盤施設整備に本格着工するとともに、引き続き京急空港線引上線を整備するほか、国内線・国際線間の乗り継ぎ利便性向上のための人工地盤の整備、旧整備場地区の再編整備等を実施します。

また、引き続き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推進するとともに、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5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
- 人工地盤の整備
- 旧整備場地区の再編整備 等

防災・減災対策等

- 滑走路等の耐震性の強化
- 護岸等の整備
- 基本施設等の更新・改良 等

(3) 成田空港

5年度要求額 156(176)億円

うち空港整備勘定からの無利子貸付 120(154)億円

※()内は前年度予算

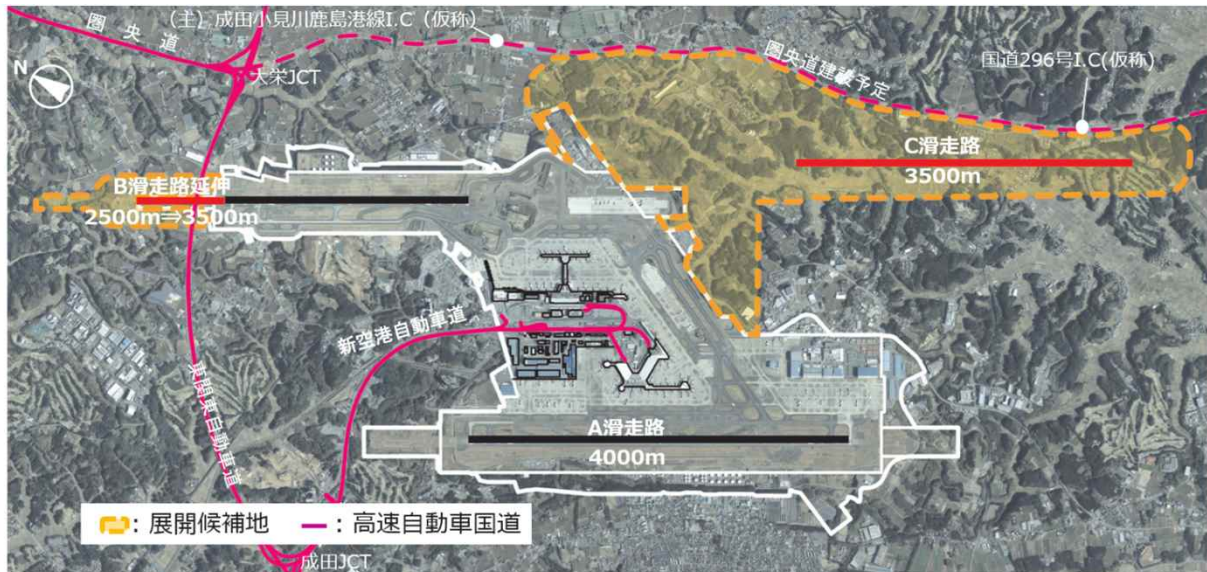
<事業の概要>

令和5年度は、成田国際空港株式会社に対して、政府無利子貸付金を活用し、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引き続き支援します。また、成田空港庁舎耐震対策、通信施設の移設、航空保安施設の更新等を実施します。

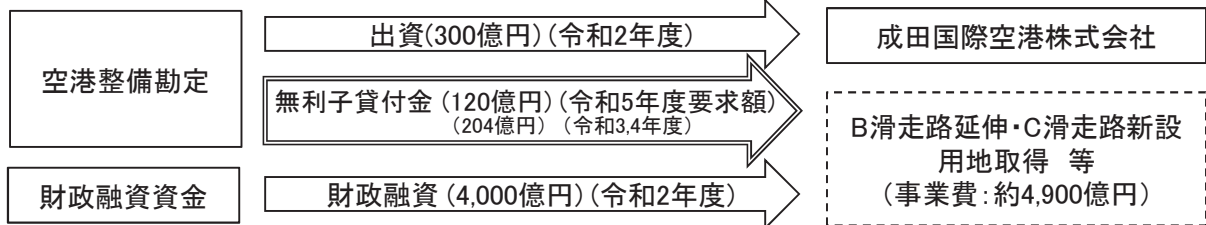
更なる機能強化

○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、年間発着回数50万回の実現に向けて、令和10年度末目途の完成を目指して整備を進めます。



○国からの支援



令和5年度 主要整備事項



<参考>

○会社事業

令和5年度は、貨物ビル整備等を実施します。

(4) 関西空港・伊丹空港

5年度要求額 48(49)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、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5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。また、空港の機能強化を図るための検討を実施します。

【関西国際空港】



【大阪国際空港(伊丹空港)】



<参考>

○会社事業

令和5年度は、関西エアポート社により、関西空港及び伊丹空港において、2050年カーボンニュートラルの実現等に向けた脱炭素化事業(航空灯火LED化事業)等について引き続き実施します。また関西空港においては、国際線の増便に向けた第1ターミナル改修について引き続き実施します。

※1:第1ターミナル改修については、令和2年度3次補正の財政投融資を活用し、新関西国際空港(株)が最大1/2を負担。

※2:脱炭素化事業(航空灯火LED化事業)等については、令和3年度補正の財政投融資を活用し、新関西国際空港(株)が最大1/2を負担。

(5) 中部空港

5年度要求額 10(9)億円

調査費 0.5(0.5)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、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5年度は、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。

また、現施設のフル活用を図るための検討等を実施します。

【中部国際空港】



<参考>

○会社事業

令和5年度は、中部国際空港会社により、防災システム等の老朽化したシステムの更新等を引き続き実施します。また、コロナ対策の観点も踏まえつつ、国際線の往来再開を見据え、第1ターミナル改修等を実施します。

(6) 一般空港等

<事業の概要>

5年度要求額 940(896)億円

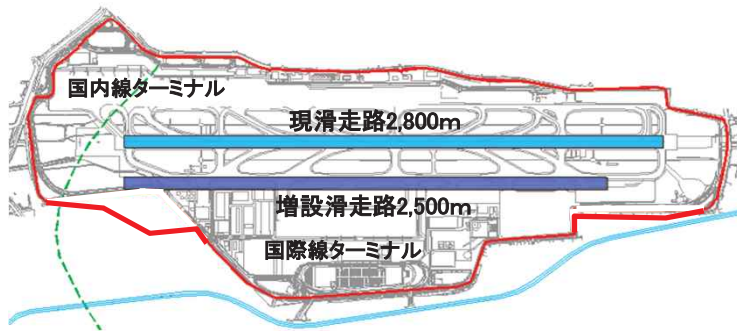
※()内は前年度予算

- 今後の航空需要の回復及び増加を見据え、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

○ 5年度事業内容：

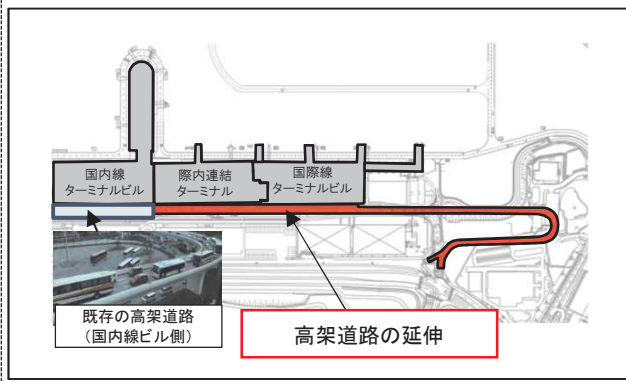
用地造成、滑走路・誘導路・無線施設整備 等

○ 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。

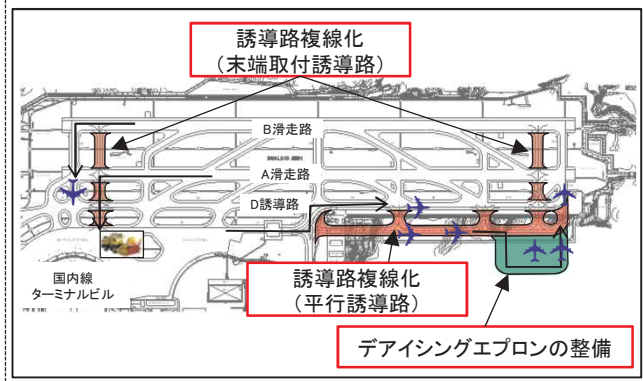
那覇空港 国際線ターミナル地域再編事業

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の強化に向けた取組を推進します。

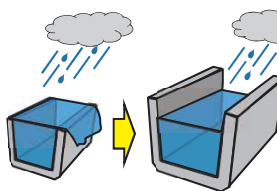


- 航空の安全・安心を確保するため、空港における防災・減災、国土強靱化を推進するとともに、滑走路端安全区域の整備を着実に実施します。

○ 空港の防災・減災対策

近年の気象変化や長期的な気候変動を踏まえ、台風や豪雨に備えた浸水対策を実施するとともに、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

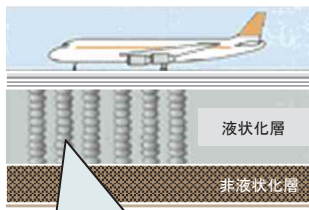


排水施設の大型化により、排水機能を確保



(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。



(舗装のひび割れが発生)



(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)

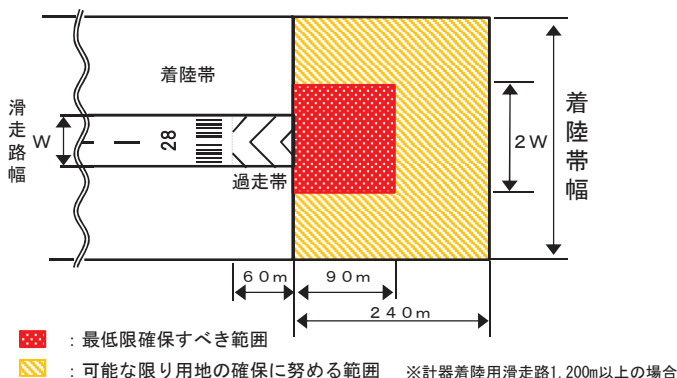


(老朽化した空港監視レーダーの更新)

○ 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、国際民間航空機関(ICA0)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_平成29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

(7) 空港会社等への無利子貸付による支援

- 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の維持を図るとともに、訪日外国人旅行者2030年6000万人の政府目標の達成などに向け、必要な空港会社等の空港整備事業に対し、空港整備勘定より支援します。

○成田空港

5年度要求額 空港整備勘定からの無利子貸付【再掲】120(154)億円

※()内は前年度予算

<事業の概要>

成田国際空港株式会社に対して、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の着実な推進を引き続き支援するため、無利子貸付を実施します。



○羽田空港

5年度要求額 空港整備勘定からの無利子貸付 10(7)億円

※()内は前年度予算

<事業の概要>

東京国際空港ターミナル株式会社に対し、首都圏空港における航空需要回復・増大への的確な対応に必要なバゲージハンドリングシステム等のターミナル整備事業を対象とした無利子貸付を実施します。



<ベルトコンベヤ>



<監視サーバー等>

○コンセッション空港

5年度要求額 空港整備勘定からの無利子貸付 143(127)億円

※()内は前年度予算

<事業の概要>

ポストコロナの成長戦略の実現に不可欠な航空ネットワークの維持・確保のため、国管理コンセッション空港を運営する事業者に対して、滑走路や灯火等、その他空港の機能を確保するために必要な施設の整備等への無利子貸付を実施します。



<滑走路更新>



<航空灯火施設更新>

(8) 空港経営改革の推進

<事業の概要>

5年度要求額 2(2)億円 ※()内は前年度予算

民活空港運営法に基づき、民間による空港の一体経営(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。

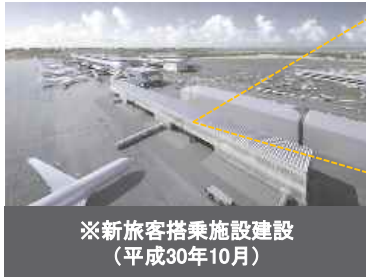
特に、新潟・大分・小松空港について運営の民間委託を実施することとした場合の運営権者の公募手続きを進めるとともに、他の国管理空港についても自治体・民間事業者から得られた運営形態や経営手法に関する意見・提案を踏まえ、民間事業者への運営委託手法等の検討を進めます。

空港運営民間委託の効果

仙台空港の例 (運営開始:平成28年7月)

※出典(写真):仙台国際空港(株)

○施設整備による利便性向上



○就航便数

民間委託後に65便/週の増加

※平成28年夏ダイヤ 367便/週
→ 令和2年冬ダイヤ 432便/週

○空港アクセスの拡充

※鉄道:4往復増発(仙台空港駅~仙台駅)
※バス:福島、会津若松、山形等との直行定期路線開設

高松空港の例 (運営開始:平成30年4月)

※出典(写真):高松空港(株)

○施設整備による利便性向上



○就航便数

民間委託後に3便/週の増加

※平成29年冬ダイヤ 132便/週
→ 令和2年冬ダイヤ 135便/週

○空港アクセスの拡充

※バス:祖谷(徳島)、高知、四国中央(愛媛)定期路線等開設

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】	個別空港ごとの取組					運営開始
	民活空港運営法施行	基本方針の策定・公表	民間投資意向調査	実施方針の策定・公表	運営権者の選定プロセス(公募要項の公表以降)	
民活空港運営法施行	基本方針の策定・公表	滑走路・ビルの資産調査(アビエリジェス)	民間投資意向調査	実施方針の策定・公表	運営権者の選定プロセス(公募要項の公表以降)	運営開始
仙台空港		H25.7	H25.11	H26.4	H26.6 H27.12.1 仙台国際空港(株)と実施契約を締結	H28.7~ 仙台国際空港(株)による運営開始
高松空港		H25.7	H27.10	H28.7	H28.9 H29.10.1 高松空港(株)と実施契約を締結	H30.4~ 高松空港(株)による運営開始
福岡空港		H27.9	H28.7	H29.3	H29.5 H30.8.1 福岡国際空港(株)と実施契約を締結	H31.4~ 福岡国際空港(株)による運営開始
北海道内7空港		H28.8	H29.7	H30.3	H30.4 R1.10.31 北海道エアポート(株)と実施契約を締結	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・網走・函館・帯広・苫小牧空港 北海道エアポート(株)による運営開始
熊本空港		H29.4	H29.6	H30.1	H30.3 R1.5.31 熊本国際空港(株)と実施契約を締結	R2.4~ 熊本国際空港(株)による運営開始
広島空港		H25.7	H29.10	H31.3	R1.6 R2.12.18 広島国際空港(株)と実施契約を締結	R3.7~ 広島国際空港(株)による運営開始
新潟空港		R2.4				
大分空港		R2.8				
小松空港		R2.11				

地元自治体の意向に基づき、コンセッション導入に向けた手続きを開始

(9) 航空路整備事業

5年度要求額 274(288)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、航空路管制空域の再編や衛星航法サービス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再編を段階的に実施し、管制処理能力の向上を図ります。

令和5年度は、東日本空域の上下分離に必要な航空路管制卓や遠隔対空通信施設等の整備を行います。

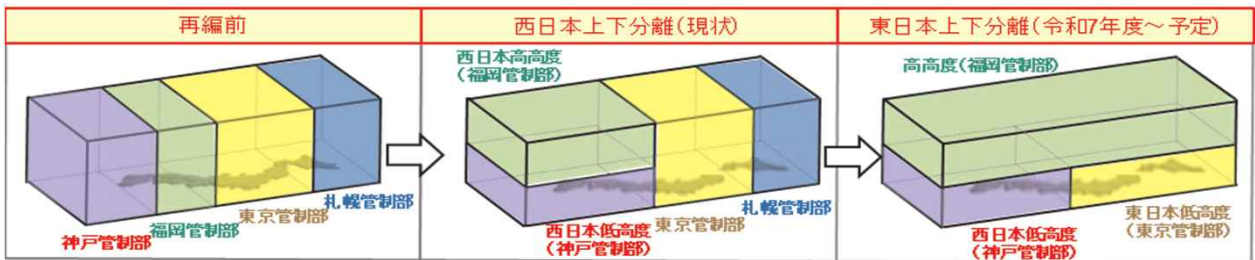
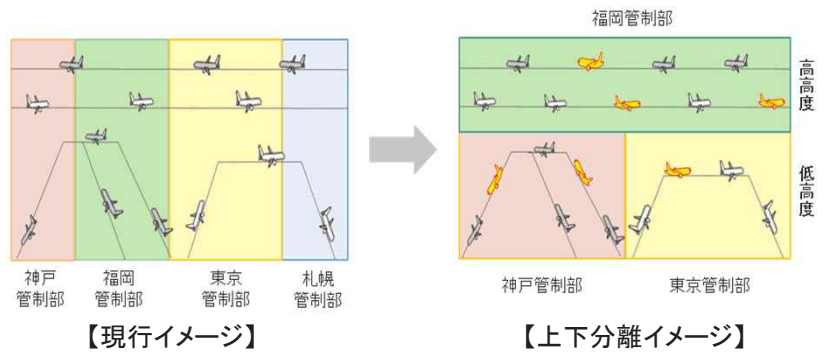
- ・巡航機が中心となる「高高度」
 - ・近距離及び空港周辺の上昇降下機に専念する「低高度」
- に上下分離



航空路管制卓



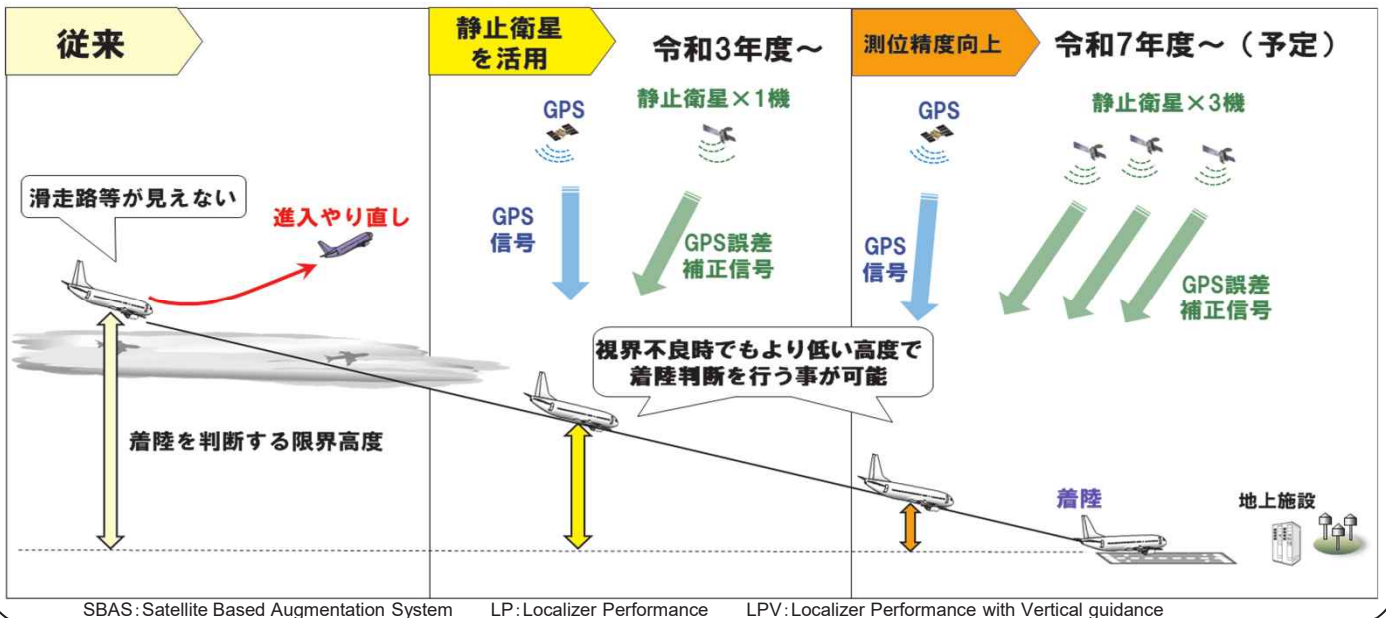
遠隔対空通信施設



衛星航法サービスの高度化

静止衛星を用いた衛星航法システム(SBAS)による進入方式(LP/LPV)を導入し、視界不良時において従来より滑走路近くまで進入を可能とすることで、着陸できる機会の増加を図ります。

令和5年度は、静止衛星3機を利用したSBASの測位精度向上を行うため、地上監視局等の施設整備を行います。



(10) 空港周辺環境対策事業

5年度要求額 11(15)億円

<事業の概要>

※()内は前年度予算

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。

【概ねLden57dB以上の区域】

- ・学校、病院等の防音工事、空調機器の更新に対する補助
- ・公民館・集会所等共同利用施設整備に対する補助

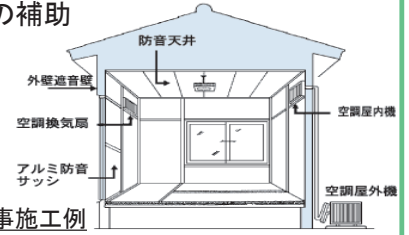


学校等の防音工事(防音サッシ・空調機)



【第1種区域:Lden62dB以上】

- ・住宅の防音工事、空調機器の更新に対する補助
- ・生活保護等世帯に対する防音工事で設置した空調機器稼働費の補助



住宅の防音工事施工例

【第2種区域:Lden73dB以上】

- ・土地の買入や建物等の移転補償



移転補償跡地

【第3種区域:Lden76dB以上】

- ・騒音軽減効果のある緩衝緑地帯の整備

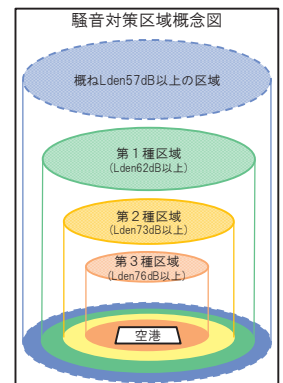
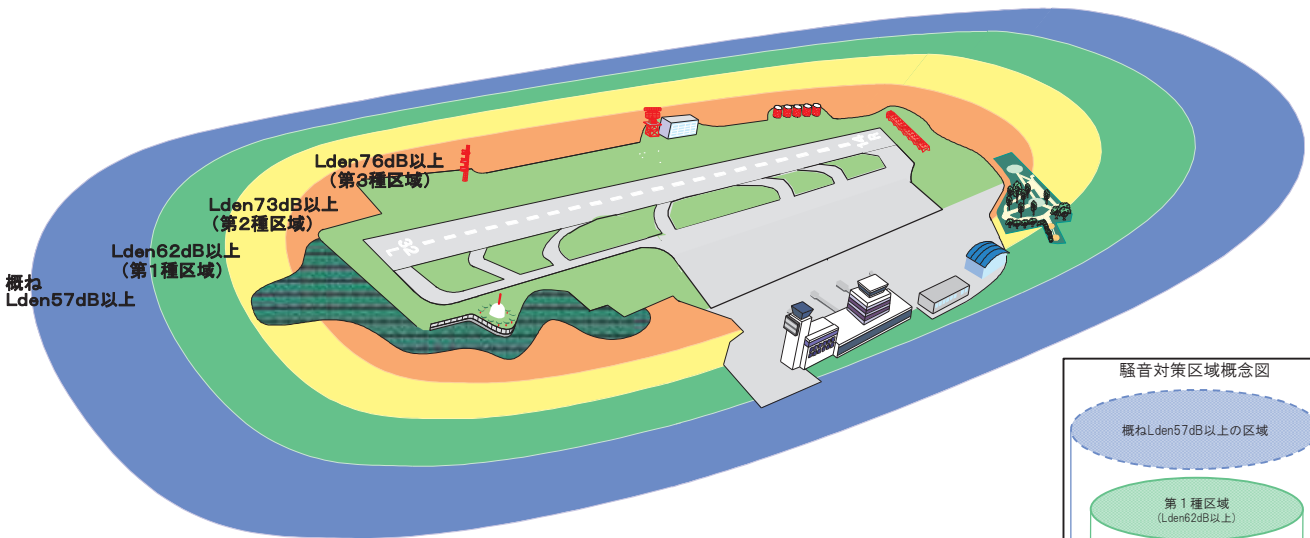


緩衝緑地

(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

空港周辺環境対策事業における騒音対策区域

公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律(騒防法)等に基づく空港周辺環境対策事業
航空機の騒音評価指標(Lden)の値の大きさに応じて、騒音対策区域(第1~3種)を定め、必要な事業を実施



※Lden: 1日あたりの騒音のレベルを評価する尺度。
夕方及び夜間に発生した騒音に重み付けを行った上で、1日に発生した全ての航空機騒音のエネルギー総量を平均した指標。
(平成25年4月1日より、従来のWECPNL⇒Ldenに指標を変更。)

(11) 離島の航空輸送の確保

<事業の概要>

5年度要求額 13(15)億円

※()内は前年度予算

離島住民の日常生活に必要不可欠である離島航空路線の維持・安定運航のため、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）

5年度要求額 263(207)億円の内数

※()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。

(12) 地方航空路線維持・活性化の推進

<事業の概要>

5年度要求額 非公共予算 0.4(0.2)億円

※()内は前年度予算

地域住民にとっての必要不可欠な生活の足である地方航空路線の維持・活性化に引き続き取り組みます。

地域航空会社の経営改善に係る調査

コロナ禍においても必要不可欠な生活路線として運航を維持してきた地域航空会社におけるポスト・コロナを見据えた経営改善の取組を支援します。



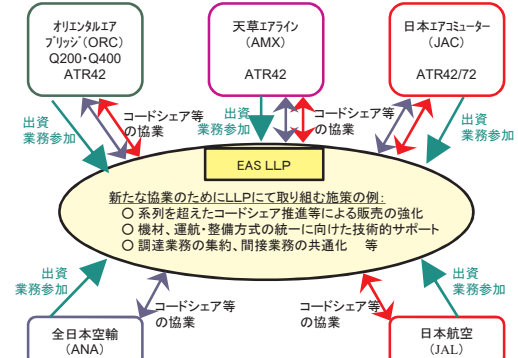
地域航空の協業促進支援に係る調査

令和元年に設立されたEAS LLPのこれまでの取組結果の総括検証を支援し、地域航空会社の新たな協業体制確立の取組をさらに加速します。

地域航空5社



地域航空サービスアライアンス有限責任事業組合 (EAS LLP)



(13) 航空保安対策の強化

<事業の概要>

5年度要求額 18(26)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。

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・預入手荷物の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



預入手荷物用

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



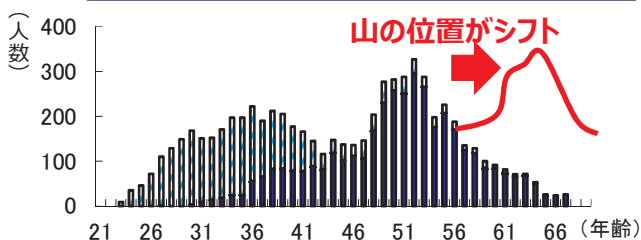
(14) 操縦士・整備士の養成・確保対策

<事業の概要>

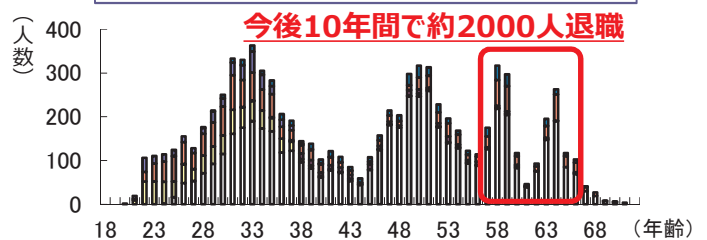
新型コロナウイルス感染症の拡大により航空事業は大きく影響を受けている状況ですが、現在主力となっている50代の操縦士・整備士の将来における一斉大量退職が見込まれていること、操縦士が航空会社の機長として第一線で活躍するまでに約10年の訓練期間を要すること等を踏まえると、操縦士・整備士を着実に養成・確保していくことが極めて重要です。

このため、操縦士を着実に養成するほか、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の取組を推進します。

主要航空会社における操縦士の年齢構成



主要航空会社等における整備士の年齢構成



(独)航空大学校における操縦士の着実な養成

5年度要求額 非公共予算 32(25)億円

※()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

<訓練機>



<教官>



民間と連携した操縦士・整備士の養成・確保の促進

5年度要求額 非公共予算 0.7(0.6)億円

※()内は前年度予算

【主な取組内容】

- 国内での操縦士養成基盤の強化に向けた効率的な養成手法に関する調査
- 受験機会の増大と試験の効率化のため、操縦士・整備士等の資格に係る学科試験のCBT化に向けたシステム構築等

CBT: Computer Based Testing

(15) 安全監査体制等の強化

5年度要求額 非公共予算 0.7(0.2)億円

※()内は前年度予算

<事業の概要>

航空運送事業者に対する安全監査体制の強化

航空運送事業者に対する監査については、航空法に基づき、事業者に定期的又は随時に立入り、運用実態を網羅的かつ一律的に確認する監査(コンプライアンスベース監査)を行っています。

一方、国際民間航空機関(ICA0)では、航空運送事業者への監査の質の向上のため、事業者内に在るリスクに焦点を当てた積極的・予測的監査(リスクベース監査)への転換が勧告されているところ、我が国の安全監査の高度化ひいては航空分野全体の安全性向上を図るため、本格的な制度検討を行うための調査を実施します。

従来の監査(コンプライアンスベース監査)

チェックシートに基づき網羅的かつ一律的な確認を実施



記録類の確認



ヒアリングの実施



飛行中の業務の確認

リスクベース監査

監査を行う部門・対象のリスクを評価し、リスクに応じた優先順位をつけ、ウィークポイントに焦点を当てることで、安全監査の高度化・航空分野全体の安全性向上の実現を図る。

調査・取組内容

既に制度を導入済みの他国の先行事例について詳細な調査を行うとともに、リスクベース監査の実施にあたり必要となる各種データやその収集・分析方法も含め、具体的な制度設計及び運用手法(分析ツールを含む)について検討。

小型航空機に係る総合的な安全対策の強化

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、安全対策にかかる調査・取組を実施しています。

令和5年度も引き続き安全推進委員会の開催に向けて、情報の収集分析とともに、更なる安全対策の推進のため、事故未然防止技術の調査を実施します。

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



事故前の同機 事故現場の状況

○ 平成27年7月26日、自家用機が調布飛行場を離陸した直後、住宅に墜落。機長等2名死亡。住宅1棟が全焼し、住民1名死亡。

令和3年度においても小型航空機の事故が継続



(読売新聞オンライン(WEB)より)

令和3年10月7日、個人の回転翼航空機が、静岡県秦野市内の草地に墜落(搭乗者1名が死亡)



(UHB北海道文化放送(WEB)より)

令和3年10月12日、個人の動力滑空機が、北海道美瑛滑空場を離陸直後に墜落(搭乗者2名が死亡)

安全対策の調査・取組内容

(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

有識者や関係団体等を交え、安全対策のあり方を検討



基礎情報の収集分析

国内外の航空事故等の背景、海外の安全対策等の情報を収集・分析

(2) 小型航空機向け事故未然防止技術の調査

飛行中に効果を得られる事故未然防止に寄与する先進技術について調査を行い、今後の導入可能性について検討



簡易型AOA指示器



簡易型空中衝突防止装置



EFB(タブレット等)

2. 航空分野のグリーン施策の推進

(1) 運航分野における脱炭素化の推進

5年度要求額 非公共予算 0.5 (0.5)億円

空港整備勘定【再掲】 84 (47)億円

(一般空港等、航空路整備事業の内数)

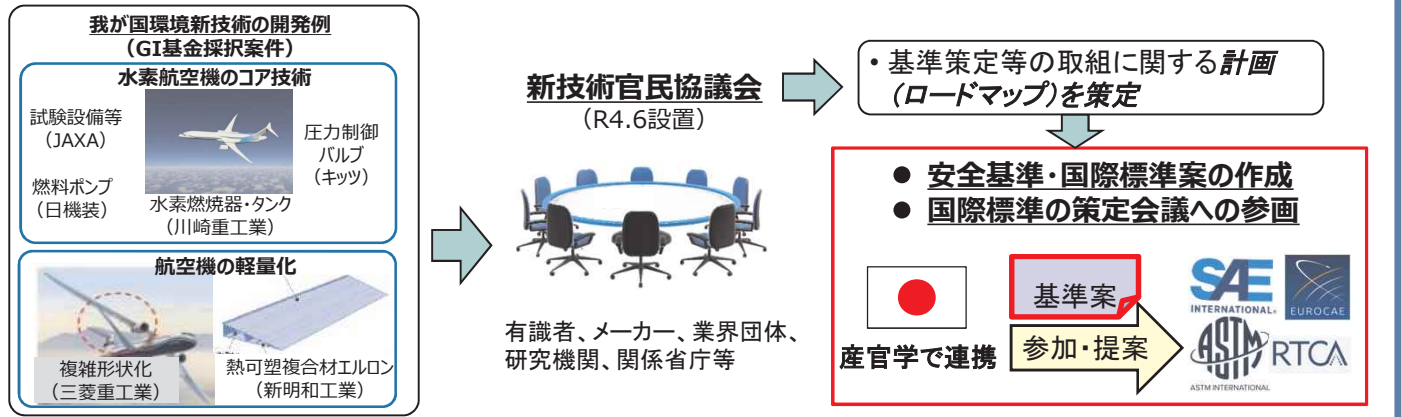
※()内は前年度予算

<事業の概要>

航空脱炭素化の目標「2050年までの国際航空分野におけるカーボンニュートラルの達成や国内航空分野における2030年度までの単位輸送量当たりのCO2排出量16%改善」に向けて、3つのアプローチの取組を実施します。

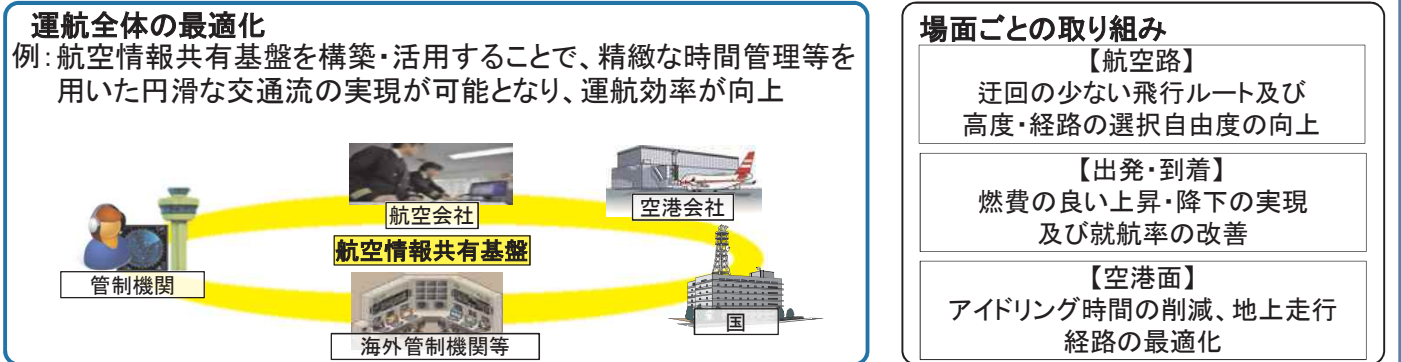
①機材・装備品等への新技術導入

- 航空機の脱炭素化に向けて、日本企業が持つ優れた環境新技術(電動化、軽量化、水素航空機等)の実用化に向け、産官学が連携し、戦略的に安全基準・国際標準等の整備等に取り組めます。
- 産官学でタッグを組んで国際標準化を進めるために、官民で国際会議等へ積極的に参画します。



②運航の改善

- 運航全体の最適化及び航空路、出発・到着、空港面といった場面ごとの運航効率の改善策を推進。管制システムの高度化など必要な事業を実施し、運航の改善によりCO2の削減を図ります。



③持続可能な航空燃料(SAF)の導入促進

- 2025年には廃食油由来等の国産SAFの一部商用化が見込まれるため、サプライチェーンの構築や国際標準化等の取組が急務です。
- 令和4年度に立ち上げたSAF官民協議会において、民間事業者のSAF導入促進に係るニーズを吸い上げ、それらに関わる調査事業を令和4年度に実施し、課題を明確化します。

対応策

空港における国産SAF活用のための受入施設等整備に対する支援

- ✓ 空港の国産SAFの活用に資する事業に対して支援を実施
- ✓ 安全かつ効率的なSAFの受入に資する施設・設備の導入
- ✓ 導入過渡期の国産SAFのサプライチェーン構築

(イメージ) 空港内での混合のための施設整備



空港でのSAFの供給体制確立のための調査

- ✓ SAFの品質管理等に関する実証※
- ✓ 空港におけるSAF等の代替燃料の使用に係る安全性確保
- ✓ 国産SAFの国際認証取得に向けた支援

※航空局の飛行検査機の活用を検討



国産SAFのASTM規格及びCORSIA適格燃料への登録・認証をサポート

(2) 空港分野における脱炭素化の推進

5年度要求額 非公共予算 3(1.3)億円

空港整備勘定【再掲】 83(74)億円

(羽田、一般空港等の内数)

※()内は前年度予算

<事業の概要>

空港脱炭素化の全体目標「2030年度までに、各空港で46%以上の削減(2013年度比)及び再エネ等導入ポテンシャルの最大限活用により、空港全体でカーボンニュートラルの高みを目指す」の達成に向けて、日本の玄関口である空港の脱炭素化を推進するため、あらゆる手段による取組を実施します。

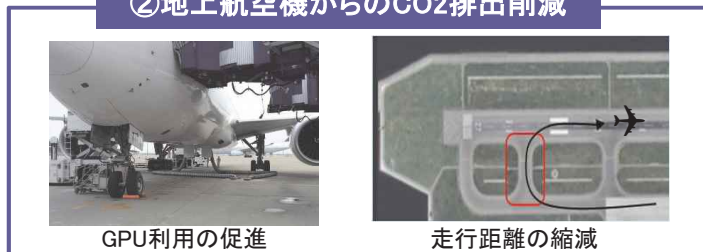
①空港施設・空港車両からのCO2排出削減に向けた照明・灯火のLED化や空港車両のEV・FCV化、②航空機からのCO2排出削減に向けたGPU利用等を促進します。

また、空港周辺地域との連携や災害時のレジリエンス強化の観点も重視しつつ、③空港の再エネ拠点化に向けて、太陽光発電等の再エネ設備の導入を推進します。

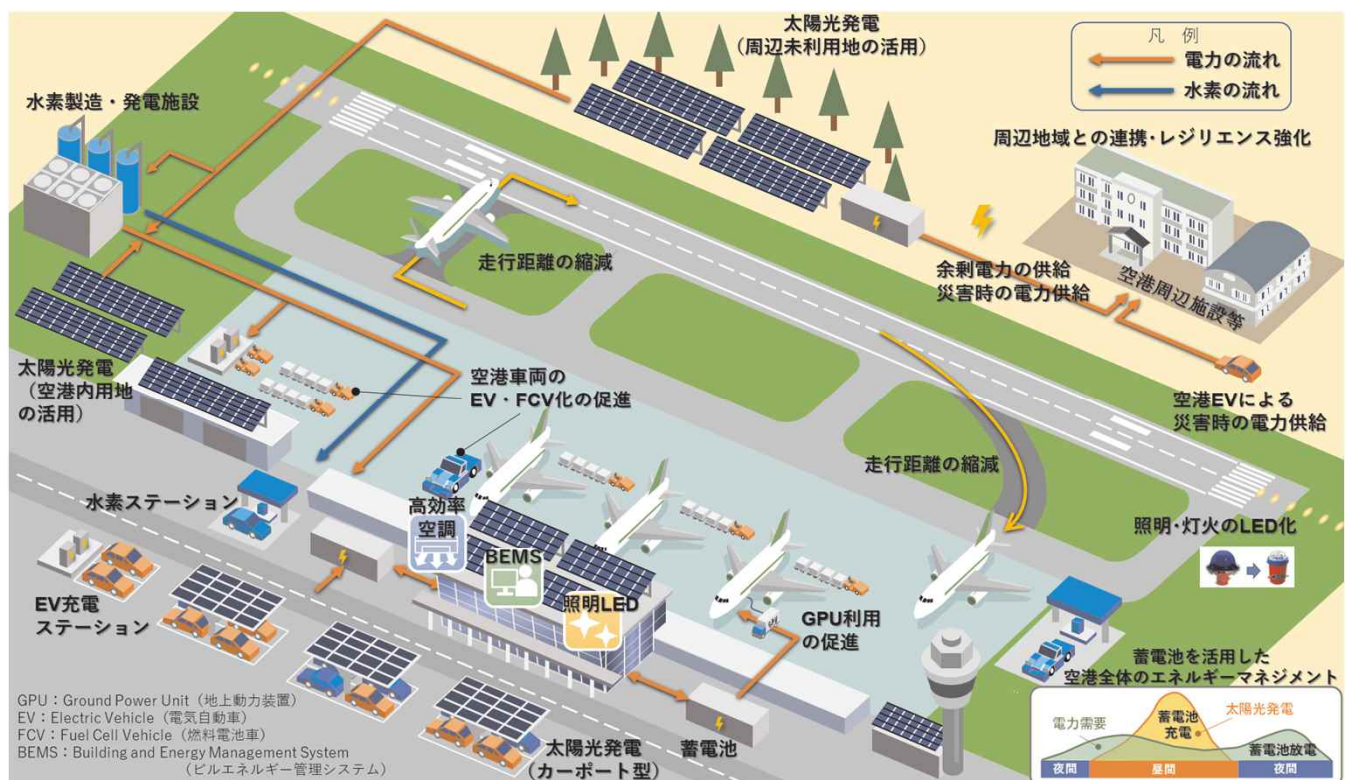
①空港施設・空港車両からのCO2排出削減



②地上航空機からのCO2排出削減



③再エネ拠点化



空港の脱炭素化推進のイメージ

3. 航空イノベーションの推進

(1) 空飛ぶクルマ・ドローンの安全対策

<事業の概要>

5年度要求額 非公共予算 1.3(0.9)億円
空港整備勘定【再掲】 12(30)億円
※()内は前年度予算

○ 空飛ぶクルマの社会実装に向けた環境整備

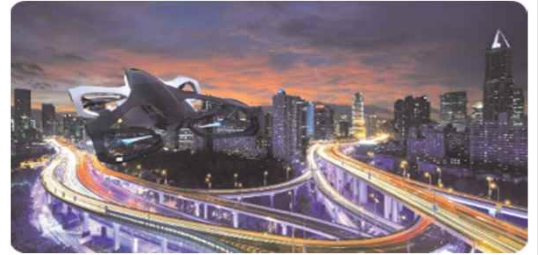
都市部での送迎サービス、離島・山間部での移動手段、災害時の緊急搬送などの活用が期待される“空飛ぶクルマ”の実現に向けて、「空の移動革命に向けたロードマップ」に基づき、2025年の大阪・関西万博における商用運航の開始を目標として、操縦者の技能証明に関する基準、離着陸場の設備要件や低高度における安全・円滑な交通管理等に関する環境整備のための調査、整備等を実施します。

○ 空飛ぶクルマの社会実装に向けた環境整備のための調査

- ・ 操縦者技能証明制度に係る調査・検討
- ・ 離着陸場の設備要件等に関する制度整備のための調査・検討 等

○ 低高度における安全・円滑な航空交通のための体制整備

- ・ 空飛ぶクルマに対する情報提供・モニタリング等のための施設整備

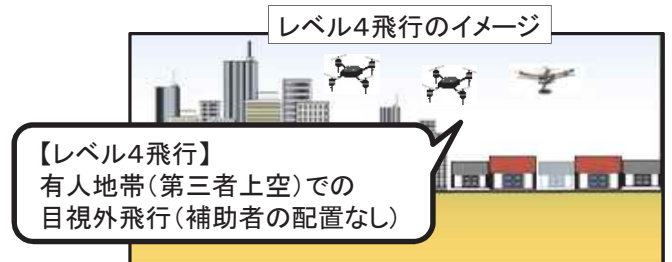


○ 有人地帯での目視外飛行(レベル4飛行)の活性化に向けた環境整備

ドローンの有人地帯での目視外飛行(レベル4飛行)の活性化に向けて、運航管理システム(UTMS)の導入やドローンの衝突回避機能に関する安全基準の検討等を通じ、更なる安全の確保を図ります。

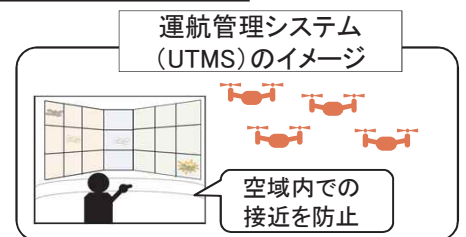
【レベル4飛行に係る制度の概要】

- ・ 機体認証、操縦ライセンスを得て、運航ルールを遵守し、国土交通大臣の許可・承認を得ればレベル4飛行可能



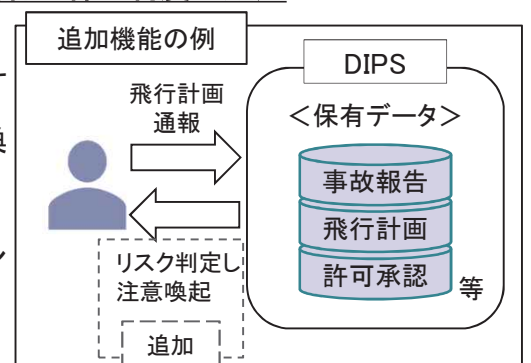
○ レベル4飛行の活性化に向けた無人航空機の更なる制度設計のための調査・検討

- ・ 諸外国の運航管理システム(UTMS)の導入・実証状況の調査、UTMSに関する要件等の整理・検討
- ・ 衝突回避機能に関する安全基準及び審査手法策定のための実証試験 等



○ ドローン情報基盤システム(DIPS)の機能追加及びレベル4飛行に係る制度の運用

- ・ ドローンの飛行の安全性向上等のため、ユーザーが通報する飛行計画等を踏まえたリスク判定を行い、必要な注意喚起を行う機能の追加等を実施
- ・ レベル4飛行に対応した無人航空機ヘルプデスクの設置、システムの保守・維持管理等の実施



(2) 地上支援業務等への先端技術の導入促進

5年度要求額 2(1)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

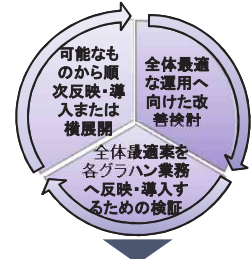
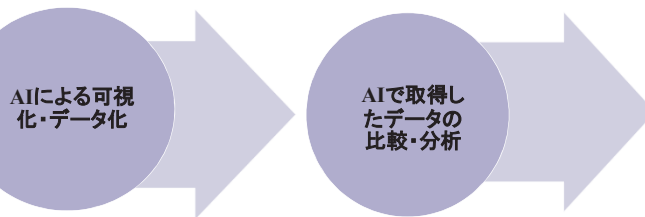
ポストコロナにおける外国航空会社等の需要に対応するため、令和2年1月に策定したグランドハンドリングアクションプランに基づき、先進技術等の活用を通じた空港地上支援業務(グランドハンドリング)の生産性向上を実現するための実証調査を実施します。

AI技術を活用した空港地上支援業務の効率化

AI技術を活用し、駐機場周辺における地上支援業務を可視化・データ化することにより、業務プロセスを比較・分析し、各空港の特性に合わせたトータルマネジメントによる効率化等を実現。



<イメージ>



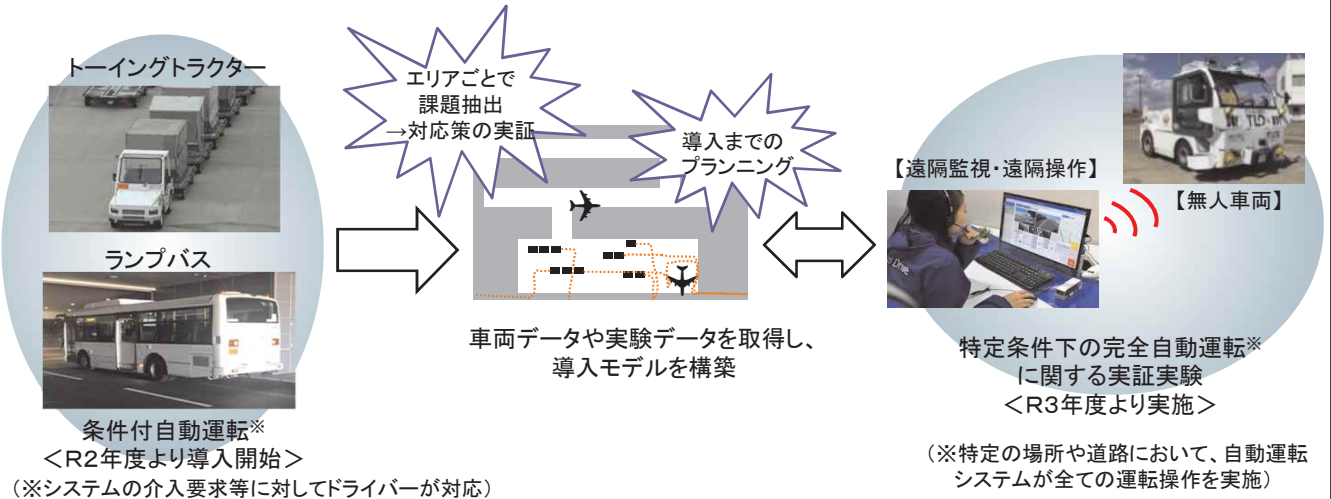
トータルマネジメントによる
地上支援業務の効率化・最適化

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・通信環境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。



空港除雪の省力化・自動化

- 運転支援ガイダンスシステム導入の評価結果を踏まえ、令和5年度は除雪装置操作の自動化に向けて実証実験を実施
- 自動化に向けて空港除雪車両の仕様検討及び除雪作業の運用ルールの検討

【除雪車両】



(3) 航空機・次世代航空モビリティに対する確実な安全性審査・実用化の促進

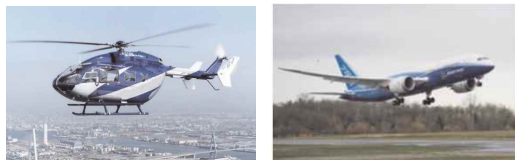
5年度要求額 非公共予算 1(0.8)億円

※()内は前年度予算

<事業の概要>

- ・ ドローンについては、レベル4飛行の本格的な実施、また、空飛ぶクルマについては、令和7年度中の商用運航の実現に向けて、確実かつ円滑な安全性審査を行います。
- ・ 安全運航を確保するため、引き続き我が国上空を飛行する航空機への確実な安全性審査、不具合事象への的確な対応等を実施します。

従来の航空機



国産機

輸入機



次世代航空モビリティ



空飛ぶクルマ



ドローン

具体的取組

次世代航空モビリティ等の 実地審査

(試験立会/試験環境・
手順の適切性の確認)

審査職員の 飛行試験技能習得等

(空飛ぶクルマ等の
飛行試験への対応)

海外関係機関等との 審査基準等の調整

(審査基準/手法の調和)

審査に必要な 環境の整備

(専用ソフトや技術データ等)

【令和5年度航空局関係組織・定員概算要求の概要】

コロナ禍からの需要回復・増大に対応した安全・安心な航空輸送の提供を確保するとともに、航空分野における脱炭素化の実現、空飛ぶクルマ等の航空イノベーションの推進等の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. 安全・安心な航空輸送の実現と需要回復・増大への的確な対応

- コロナ後の需要回復を見据えた空港受入環境整備体制の強化
- 航空輸送に関する安全推進体制の強化
- 持続可能な管制サービスの高度化に係る体制強化 等

II. 航空分野のグリーン施策の推進

- 航空分野における脱炭素化推進のための体制強化 等

III. 航空イノベーションの推進

- 大阪・関西万博における空飛ぶクルマの運航開始に向けた推進体制の整備 等

【令和5年度航空局税制改正要望項目】

航空機燃料税に係る所要の措置【事項要求】

(航空機燃料税・航空機燃料譲与税)

- 航空ネットワークを維持・確保し、航空需要の回復に的確に対応するため、航空機燃料税に係る所要の措置を検討する。

航空機騒音対策事業に係る特定の事業用資産の買換え等の特例措置【延長・一部縮減】

(所得税・法人税)

- 個人又は法人が、「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」に定める第2種区域内及び「特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法」に定める航空機騒音障害防止特別地区内にある土地等を、当該区域外の土地等と買換え又は交換した場合における譲渡所得の課税の特例措置の適用期限を3年間延長する。
- 令和2年度以降に新たに指定された区域に限り現行通り(80%)とする。(令和元年度以前に指定された区域については本特例措置の適用対象から除外)

(令和7年度まで)

航空機に使用する部分品等に係る関税の免除措置【延長】

(関税)

- 航空機の部分品等に係る関税の免除措置の適用期限を3年間延長する。

(令和7年度まで)

国内定期航空運送事業の用に供した航空機燃料に係る石油石炭税の還付措置【延長】

(石油石炭税)

- 国内定期航空運送事業の用に供した航空機燃料に係る石油石炭税の還付措置の適用期限を3年間延長する。

(令和7年度まで)

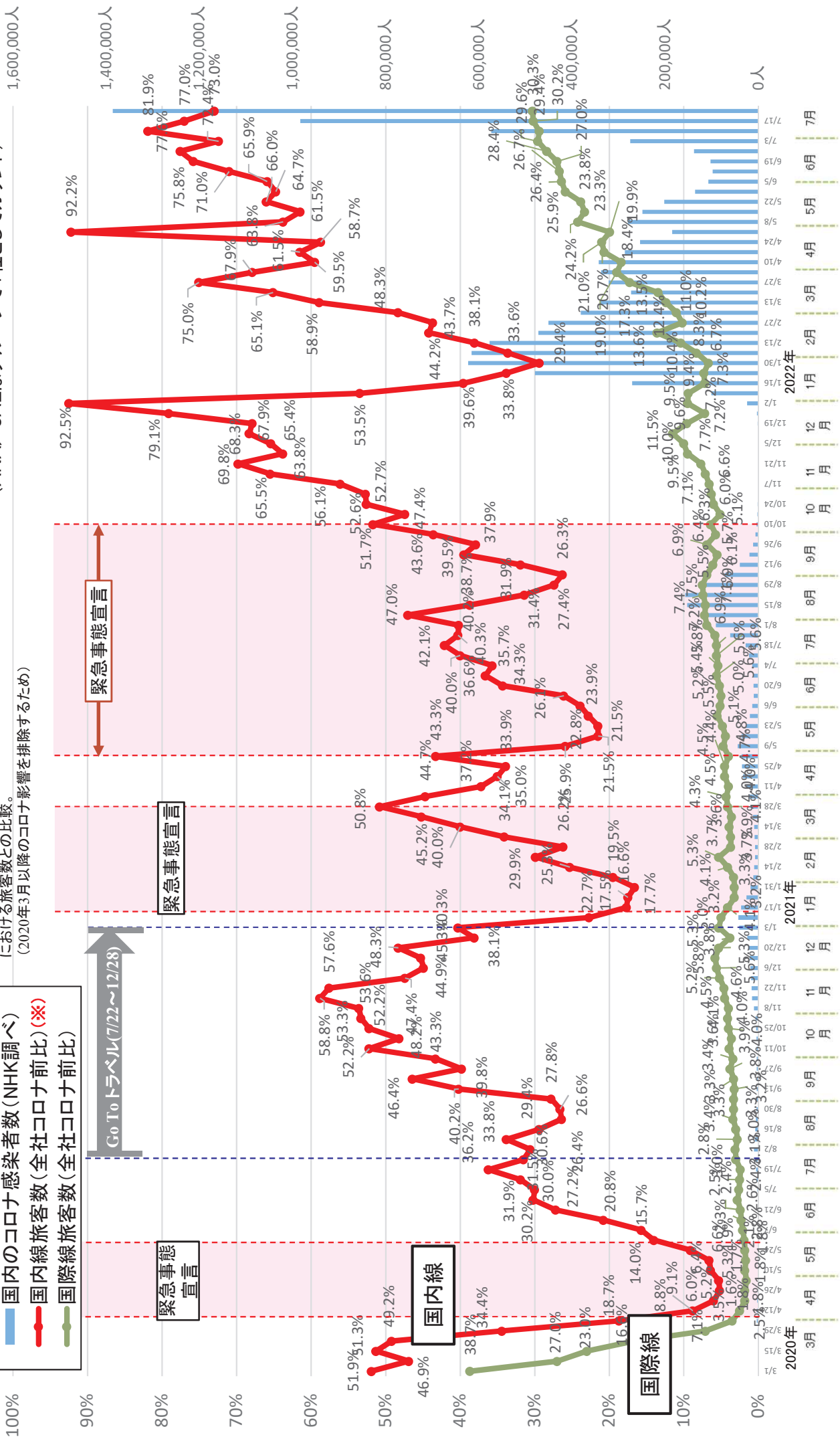
(参考資料)

本邦航空会社の国内線・国際線旅客数の推移

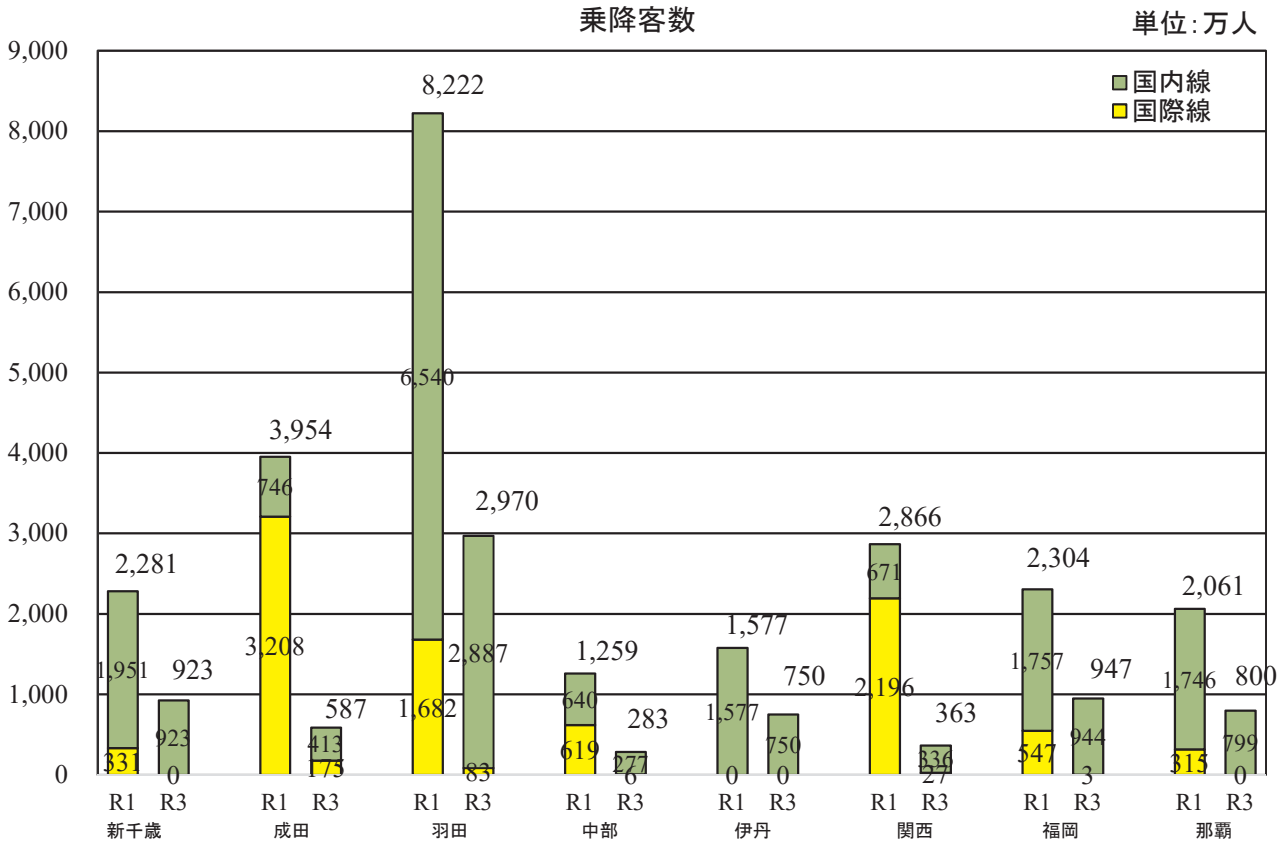
主要本邦航空会社(大手、中堅、LCC)10社を計上
(ANA/JALはグループで1社としてカウント)

(※)「コロナ前比」
▶ 2019年3月1週(2019/3/3)～2020年2月4週(2020/2/29)
における旅客数との比較。
(2020年3月以降のコロナ影響を排除するため)

- 国内のコロナ感染者数(NHK調べ)
- 国内線旅客数(全社コロナ前比)(※)
- 国際線旅客数(全社コロナ前比)

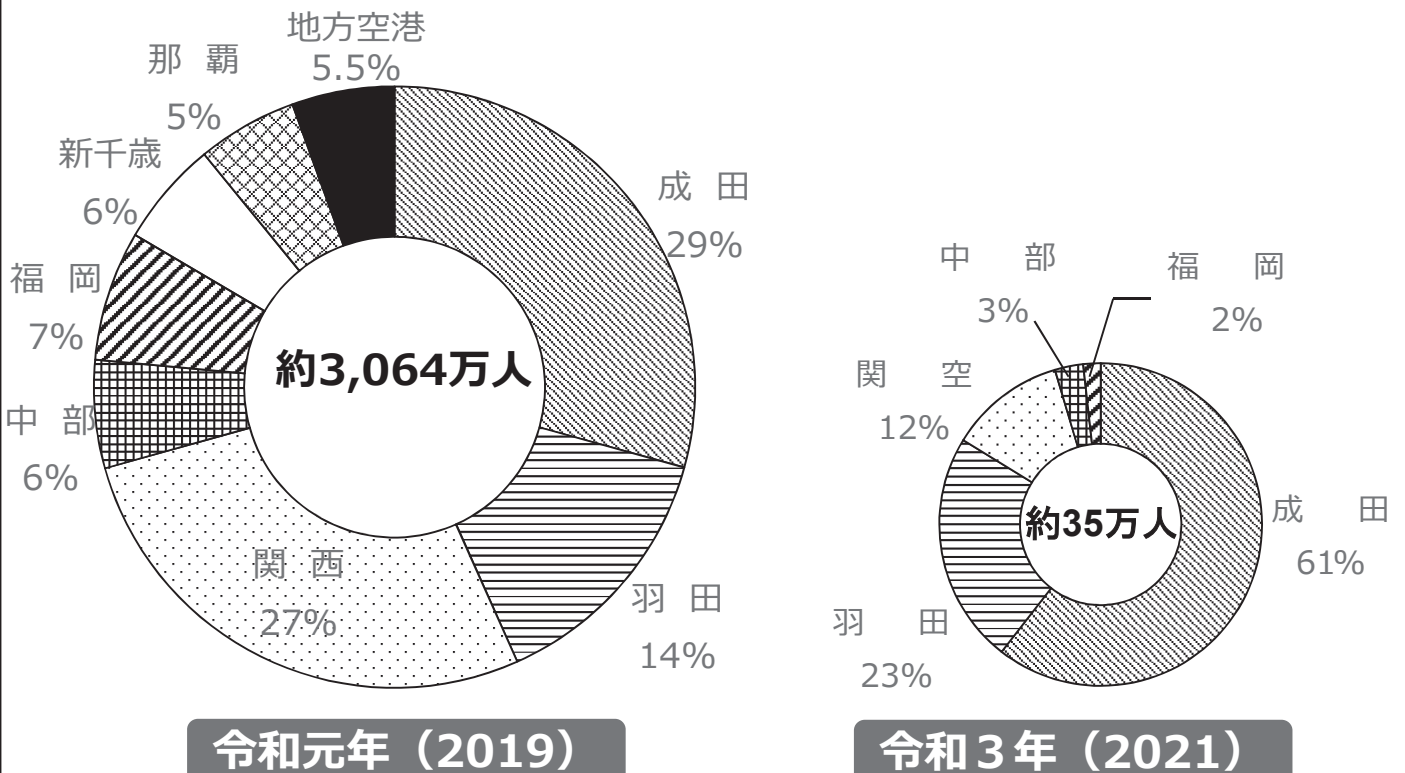


国内主要空港の乗降客数（令和元年度、令和3年度）



出典: 空港管理状況調査(国土交通省航空局)
 ※R3の乗降客数は速報値

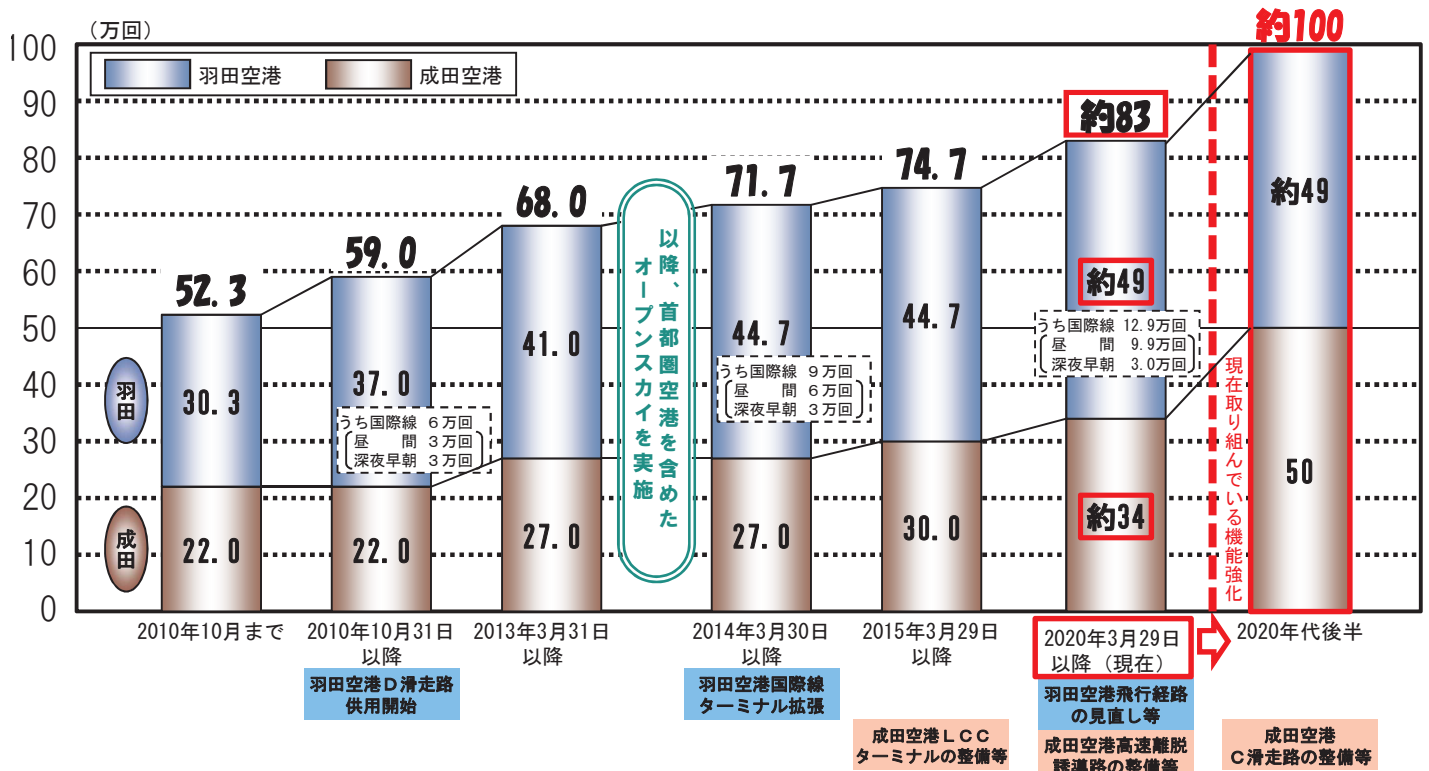
空港別の入国外国人数



(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、関西、中部、新千歳、福岡、那覇)を除く空港
 ※令和3年は新千歳・那覇・地方空港の国際線は全便運休

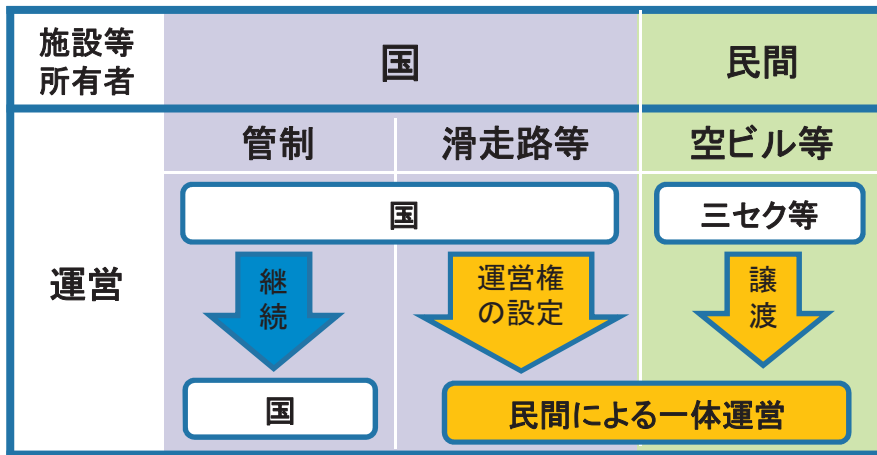
首都圏空港(羽田・成田)の空港処理能力の増加について

○ 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。

空港運営民間委託(コンセッション)スキームと運営委託の状況



【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・パソナ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)による運営を開始(令和2年6月: 新千歳空港、令和2年10月: 旭川空港、令和3年3月: 稚内、釧路、函館、帯広、女満別空港)

【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】

MTHSコンソーシアムが設立した新会社(SPC: 広島国際空港株式会社)による運営を開始(令和3年7月)

航空脱炭素化の検討体制について

航空機運航分野の脱炭素化について

航空機運航分野におけるCO2削減に関する検討会

- 3つのアプローチ毎の官民協議会から報告を受け、我が国航空分野の脱炭素化関係施策を総合的・横断的な視点で議論
- 2022年秋のICAO総会における国際航空分野のCO2 排出削減の長期目標決議を踏まえ、我が国の対応を議論
- 工程表の進捗確認、必要に応じ工程表の継続的な見直し

＜構成員＞ 学識経験者、エアライン、空港会社、業界団体、研究機関、関係省庁 等

報告 助言

空港分野の脱炭素化について

空港分野におけるCO2削減に関する検討会

- 空港施設・空港車両等からのCO2排出量を削減する方策及び空港の再エネ拠点化に向けた方策の検討及び進捗確認
- 「空港脱炭素化推進のための計画策定ガイドライン」の策定及び見直し
- 推進計画で示した取組の実施主体が各事業実施段階で検討する際に留意すべき事項を記載した整備マニュアルの策定

＜構成員＞ 学識経験者、空港会社、エアライン、業界団体、空港管理者、関係省庁等

報告 助言

報告 助言

SAF 官民協議会

- SAF導入を加速させるため、国産SAFの開発・製造推進、サプライチェーン構築等について官民一体となって進める。

＜構成員＞ エアライン、空港会社、石油元売、商社、業界団体、関係省庁 等

運航改善 官民協議会

- 将来の航空交通システムの進展や技術開発の動向を踏まえながら運航の改善によるCO2削減策について官民一体となって進める。

＜構成員＞ 学識経験者、エアライン、空港会社、研究機関、関係省庁 等

新技術 官民協議会

- 我が国の環境技術の実用化を進めるため、安全基準・国際標準の戦略的な策定を官民が一体となって進める。

＜構成員＞ 学識経験者、メーカー、エアライン、業界団体、研究機関、関係省庁等

空港建築施設の脱炭素化に関する検討WG

- 空港施設の多様な種類や用途に応じたCO2削減方策を広範かつ専門的に議論する。

＜構成員＞ 学識経験者、空港会社、全国空港事業者協会、定期航空協会、空港設置管理者等

その他、必要に応じて個別WG設置を検討

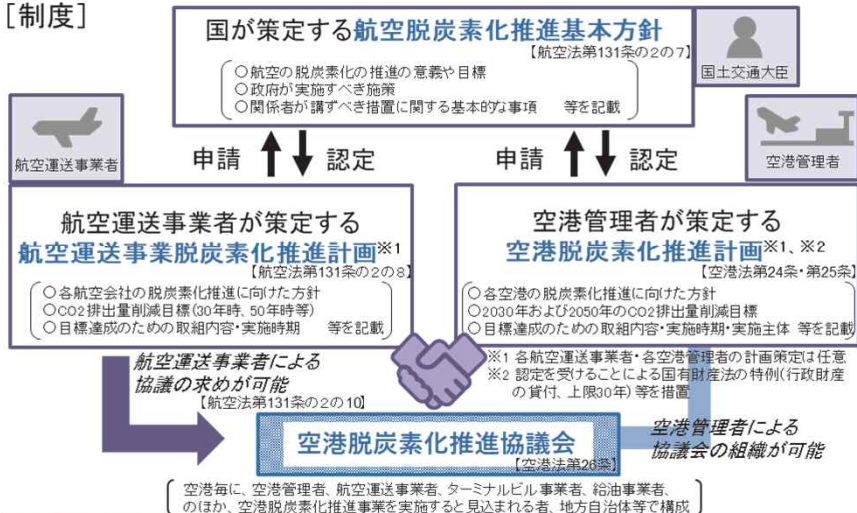
空港の脱炭素化に向けた官民連携プラットフォーム

- 空港関係者による脱炭素化の取組や民間企業の省エネ・再エネ関係の技術や知見等を共有するとともに、協力体制を構築し、脱炭素化の検討の加速化・深化を図る。
- ＜構成員＞ 空港管理者、エアライン、空港運営権者、空港内関係事業者、エネルギー関係事業者、省エネ・再エネ関係企業、建設会社、商社、金融機関、空港周辺自治体、関係省庁等 298者が登録

航空脱炭素化推進の制度的枠組み

- 世界各国・各分野でカーボンニュートラル推進の動きが加速する中、昨年度、国土交通省では、2030年～2050年を見据えた航空分野の脱炭素化を推進するための工程表(ロードマップ)を作成。
 - 今般、工程表等に基づく施策を広く国民的な課題として共有するとともに、各事業者や各空港が主体的・計画的に取組を進め、適切に説明責任を果たしていくことができるようにするための制度的枠組みを導入。
- ➔ **航空法・空港法等の改正(両法の目的規定に脱炭素化の推進を位置付け)** [令和4年6月10日公布(公布後6ヶ月以内に施行)]

[制度]



[主な取組内容](工程表等に掲げた事項)

航空機運航分野

- 機材・装備品等への新技術の導入
- 管制の高度化による運航方式の改善
- 持続可能な航空燃料(SAF)の導入促進

空港分野

- 空港施設・空港車両からのCO2排出削減
- 再生可能エネルギーの導入促進
- 地上航空機・空港アクセス等からのCO2排出削減



国によるフォローアップ

- 航空機運航分野/空港脱炭素化推進計画の取組状況の進捗管理(計画の変更認定時等)
- 国土交通省航空局が設置するCO2削減に関する有識者会議等における大局的・専門的議論

国の指針等に関する取組

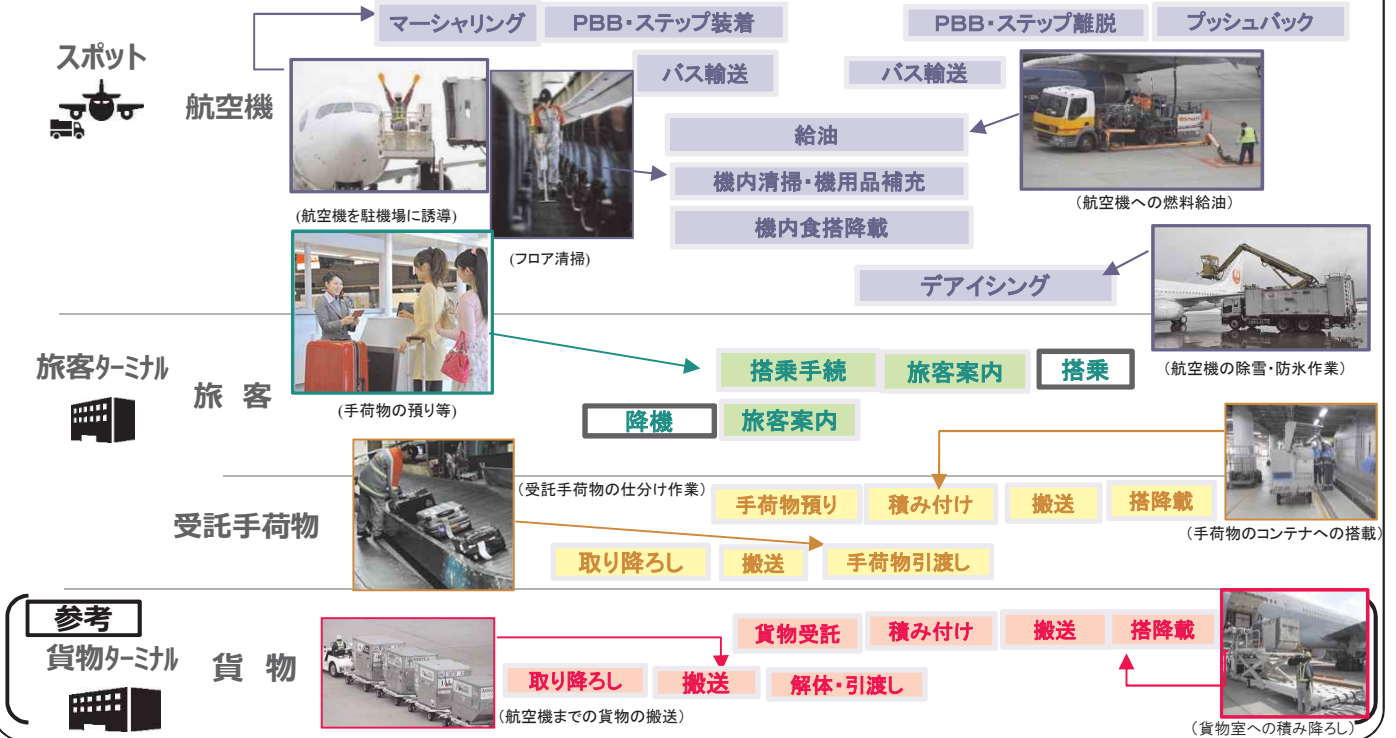
- 地球温暖化対策計画等との調和を図るための基本方針の改定【航空法第131条の2の7】
- 「航空脱炭素化推進のための計画策定ガイドライン」や整備マニュアルの策定及び改定

空港グランドハンドリングについて

着陸

離陸

空港グランドハンドリングは、航空機が空港に到着してから出発するまでの限られた時間内で行われる地上支援作業の総称である。その内容は航空機の誘導や客室の整備、旅客の案内、手荷物・貨物の搭降載、燃料の給油等多岐に亘る。近年では、先端技術を活用した業務の省力化・効率化の取組が進んでいる。



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)
機体のプッシュバック: 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

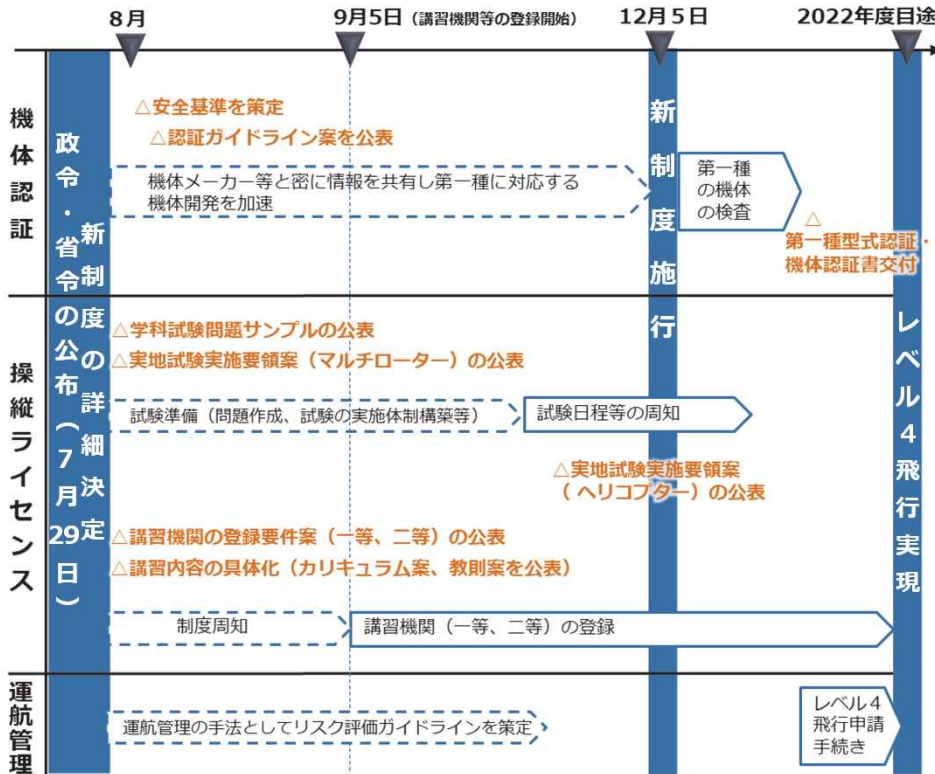
業務の効率化・省人化
(2019年~2023年)
○ 1人あたりの生産性10%向上

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

無人航空機のレベル4飛行の開始及びその活性化に向けた環境整備

(第18回小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会資料をもとに航空局作成)



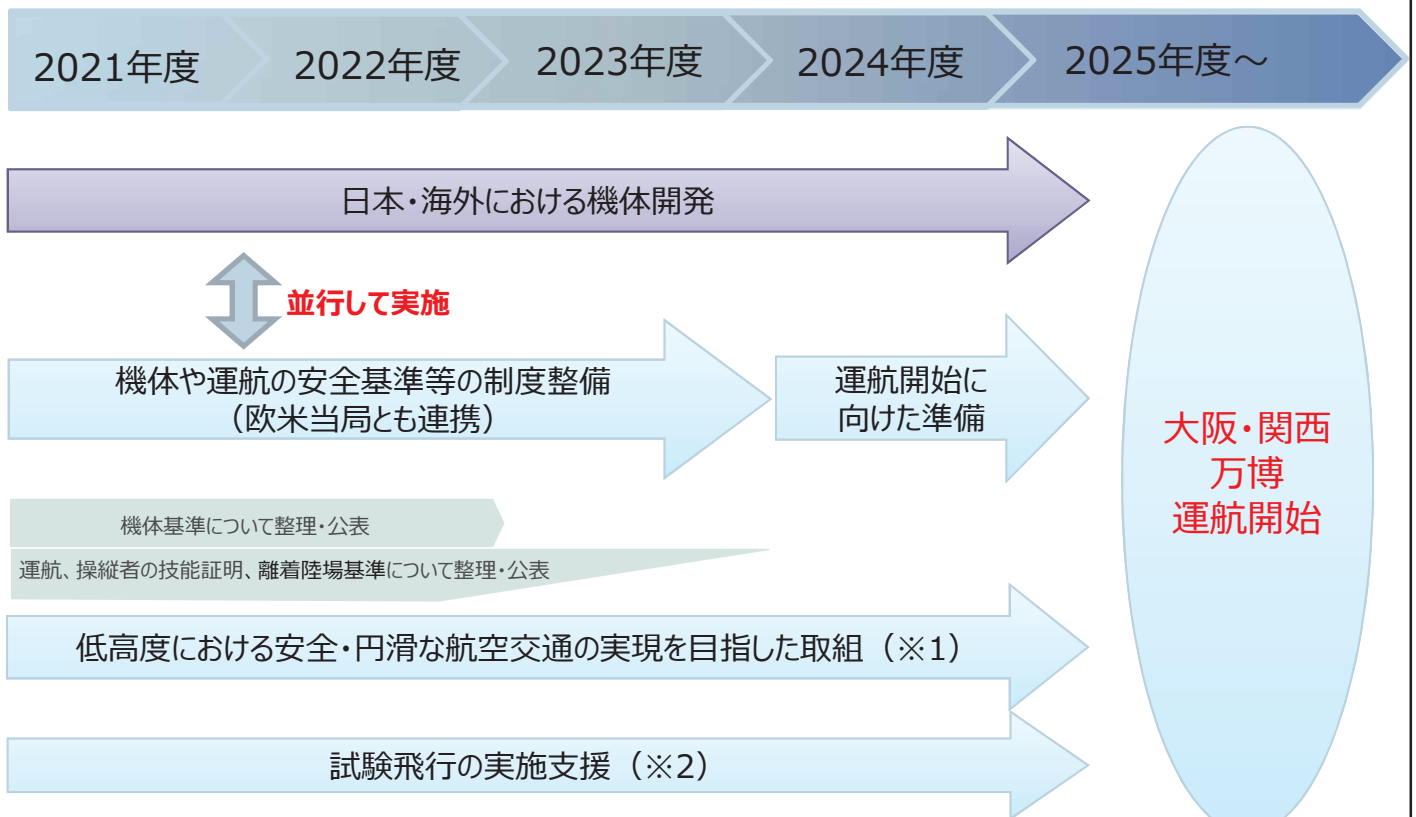
2022年度中にレベル4飛行を実現
(離島・山間部から人口密度の高い地域、多数機同時運航へ)



ドローンがより効果的に社会に貢献する未来を実現

- ・より高度な運航を可能とするため、「運航管理システム (UTMS) の制度・技術を確立」等

空飛ぶクルマの実現に向けた環境整備



(※1) 空飛ぶクルマに対する情報提供 (航空交通情報、気象情報等) ・モニタリング 等

(※2) 試験飛行に関する許可基準を明確化し、事業者や自治体へ共有するため、「試験飛行のガイドライン」を策定 (2022年3月)。

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 |
| 〔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以下(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

※令和4年度においては、国内線(離島路線を含む)に係る着陸料、停留料、航行援助施設利用料について、合計で約6割軽減する。

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、税率をコロナ前水準から軽減する。
 1kℓ = 13,500円(コロナ前の軽減措置) → 9,750円(令和4年度限り)
- 沖縄路線に就航する航空機についても、上記と同様に更に軽減。
 1kℓ = 9,000円(コロナ前の軽減措置) → 6,500円(令和4年度限り)
 ※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



※今後推進するプロジェクトに関しては、現下の情勢を踏まえ、今後の事態の推移を注視し検討

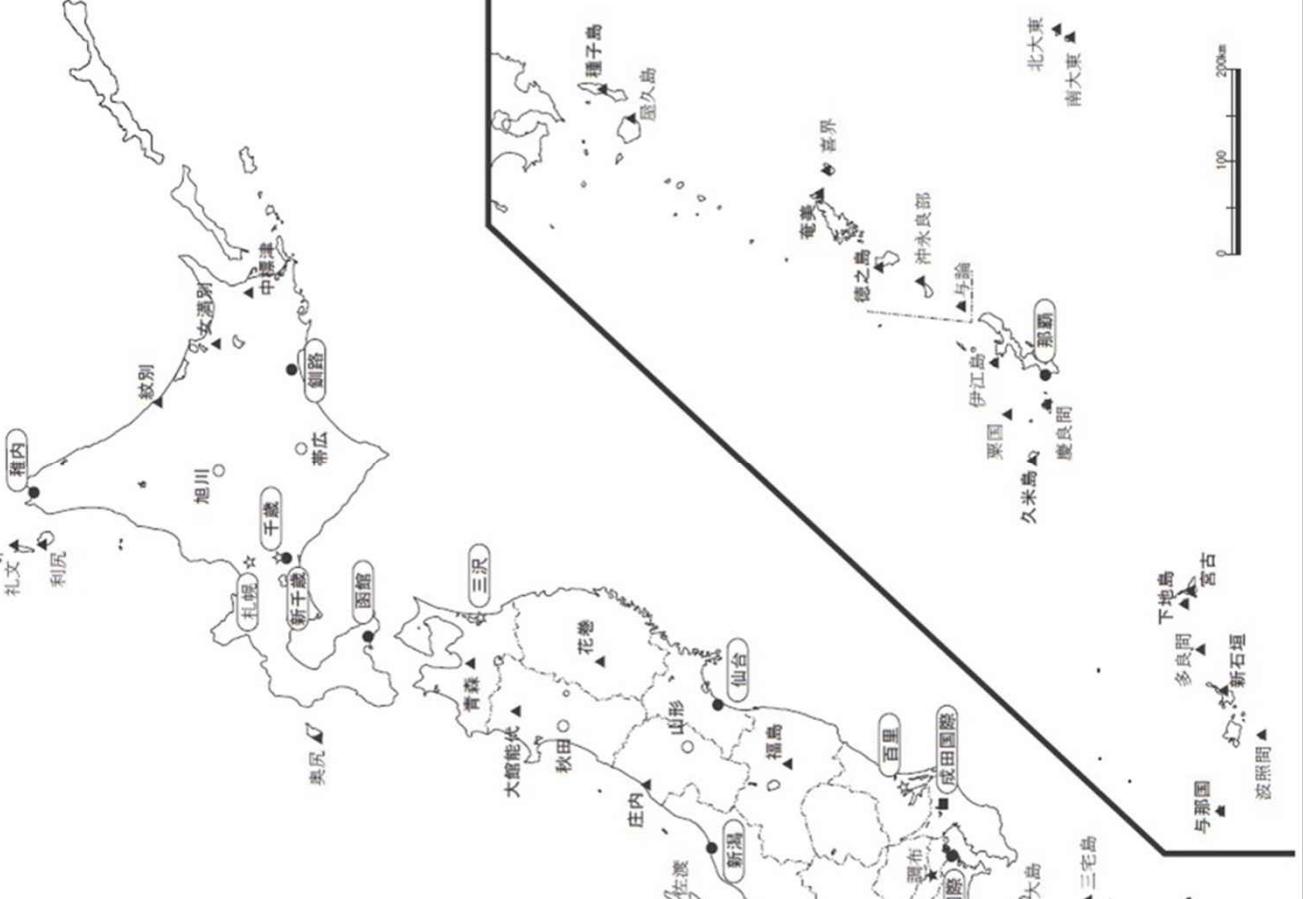
主な成果

- 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工事契約締結(令和元年11月)(パプアニューギニア)
- ☆チンギスハーン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)締結(平成28年8月)
- ◇ラオス無償資金協力(空港関連機材の供与)締結(令和3年12月)

<凡例>

- 建設案件
- ☆運営案件
- 管制案件
- ◇機材案件

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、松山、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6空港)		
合計 (97)	4	28	65

メモ

(この冊子は再生紙を使用しています。)