

平成 29 年 度
航空局関係予算決定概要

平成 28 年 12 月

国土交通省航空局

＜目 次＞

I.	平成29年度航空局関係予算総括表	1
II.	平成29年度航空局関係予算の基本方針	2

【個別事業の概要】

1.	首都圏空港の機能強化	
(1)	羽田空港	3
(2)	成田空港	4
2.	観光ビジョンの実現と地方創生のための航空ネットワークの拡大	
(1)	関西空港・伊丹空港	5
(2)	中部空港	5
(3)	一般空港等	6
(4)	航空路整備事業	8
(5)	空港経営改革推進	9
(6)	観光ビジョンの実現と地方創生に向けた 地方における国内外航空網の強化	10
(7)	空港周辺環境対策事業	11
(8)	地方航空路線活性化プラットフォーム事業	11
(9)	離島の航空輸送等の確保	11
3.	セキュリティ・セイフティの万全な確保	
(1)	航空保安対策・空港内監視の強化	12
(2)	操縦士の戦略的な養成・確保対策	13
(3)	国産旅客機の開発に伴う安全性審査	13
(4)	無人航空機の安全対策	14
(5)	小型航空機に係る総合的な安全対策の強化	14

	平成29年度航空局税制改正	15
	航空局関係財投機関財政投融资計画等総括表	16
	平成29年度航空局関係組織・定員予算措置の概要	17
	航空局本省組織再編の概要について	18

参考資料	・空港整備勘定の歳入・歳出規模（平成29年度予算額）	20
	・空港整備勘定のしくみ	20
	・諸外国の主要空港との比較	21
	・羽田空港機能強化に係る環境影響等に配慮した方策	21
	・成田空港の更なる機能強化に係る検討事項	22
	・国内主要空港の利用状況（平成27年度）	22
	・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	23
	・運営委託（コンセッション）のスキーム	23
	・LCC旅客者数の推移（平成27年度）	24
	・地方空港における国際航空ネットワークの展開	24
	・国管理・共用空港の着陸料の軽減措置	25
	・航行援助施設利用料の見直し	25
	・「持続可能な地域航空のあり方に関する研究会」について	26
	・離島航空路維持対策	27
	・小型無人機に係る制度設計の進め方	28
	・小型無人機の更なる安全確保に向けた制度設計の方向性	28
	・航空分野のインフラ国際展開	29
	・空港分布図	30

I. 平成29年度航空局関係予算総括表

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	809 (851)	国際拠点空港	709 (641)
		羽田空港	609 (498)
		成田空港	39 (49)
		関西空港等	38 (83)
		中部空港	24 (12)
空港使用料収入	2,263 (2,104)	一般空港等	838 (819)
		空港経営改革推進	6 (6)
		航空路整備事業	322 (319)
雑収入等	819 (890)	空港周辺環境対策事業	30 (21)
		離島航空事業助成	48 (64)
		空港等維持運営費等	1,937 (1,975)
合 計	3,891 (3,845)	合 計	3,891 (3,845)

- (注) 1. この表には、一般会計に計上の工事諸費を含む。 ()内は前年度予算
 2. 「一般会計より受入」には、「新しい日本のための優先課題推進枠」措置分123(121)億円を含む。
 3. 「羽田空港」には、「新しい日本のための優先課題推進枠」措置分123(121)億円を含む。
 4. 歳出における空港整備事業(国際拠点空港、一般空港等、空港経営改革推進、航空路整備事業及び空港周辺環境対策事業)は、1,905(1,806)億円。
 5. この表には、平成13年度二次補正において措置されたNTT-A資金の償還関係の26(26)億円を含まない。
 6. 「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463(499)億円を含む。
 7. 計数は端数処理の関係で合計額に合致しない。

2. 一般会計(非公共予算)

(単位:百万円)

区 分	平成29年度 予 算 額	平成28年度 予 算 額	増 ▲ 減 額	備 考
国 土 交 通 本 省	2,131	1,343	788	
I C A O 経 費	630	793	▲163	
操縦士の養成・確保の促進	115	63	52	・ 民間と連携した操縦士の養成・確保の促進等
無人航空機の安全対策	84	10	74	・ 安全性を確保するための技術に関する評価手法の確立等
小型航空機の安全対策	21	-	21	・ 事故等の背景分析、新たな技術の導入促進調査等
地方空港受入環境整備事業	1,000	-	1,000	・ 地方空港の国際線新規就航等の推進 ・ 出入国容量拡大等施設整備への支援
そ の 他 物 件 費	281	477	▲196	・ 国産旅客機の開発に伴う安全性審査 ・ 地方航空路線活性化プラットフォーム事業等
地 方 航 空 局	2,158	2,043	115	
小 計	4,289	3,386	903	
独立行政法人航空大学校	2,397	2,150	247	
運 営 費 交 付 金	2,316	2,112	204	・ 操縦士の供給体制強化等
施 設 整 備 費 補 助 金	81	38	43	
合 計	6,686	5,536	1,150	

Ⅱ. 平成29年度航空局関係予算の基本方針

平成29年度予算については、「経済財政運営と改革の基本方針2016」、「日本再興戦略2016」、「明日の日本を支える観光ビジョン」等を踏まえ、下記の基本方針により、生産性革命に向けた取組みとしてストック効果の高い事業等に重点化を図り、我が国の国際競争力の強化及び観光立国を推進するとともに、地域の活性化及び航空の安全・安心の確保に必要な事業を推進します。

(1) 首都圏空港の機能強化

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な開催、さらにはその先を見据え、首都圏の国際競争力の強化、増加する訪日外国人旅行者の受け入れ、地方創生等の観点から、首都圏空港の機能強化に向けて、羽田空港の飛行経路の見直し等により2020年までに羽田・成田両空港の空港処理能力を約8万回拡大することに取り組めます。また、国際競争力の強化等に必要な施設の整備を重点的に実施します。

(2) 観光ビジョンの実現と地方創生のための航空ネットワークの拡大

訪日外国人旅行者の目標2020年4000万人、2030年6000万人に向けて、航空需要が急速に拡大する中、空港等のゲートウェイ機能を発揮していくため、那覇空港・福岡空港の滑走路増設事業、CIQ施設を含めたターミナル地域の機能強化、管制処理能力の向上等戦略的に受入環境整備を推進します。

また、「地方創生回廊」の完備に向けた国内航空ネットワークの充実及びLCC等による地方空港の利用促進を図るため、民間の資金と創意工夫を活かす空港運営の民間委託（コンセッション）を推進するとともに、着陸料及び航行援助施設利用料の見直し、航空機燃料税の軽減延長等を行います。

(3) セキュリティ・セイフティの万全な確保

「テロに強い空港」を目指して、先進的な保安検査機器の導入（高性能爆発物自動検出装置）、空港内監視の強化等により空港・航空保安対策をさらに強化します。

また、空港の耐震対策、老朽化対策等を着実に実施します。

さらに、操縦士の養成・確保対策、最近の小型航空機事故を踏まえた事故防止対策等航空機の安全な運航を確保するとともに、無人航空機対策に取り組めます。

1. 首都圏空港の機能強化

(1) 羽田空港

<事業の概要>

29年度予算額 609(498)億円

※()内は前年度予算

うち「新しい日本のための優先課題推進枠」
[羽田:123億円]

羽田空港においては、首都圏空港の機能強化に向けて、飛行経路の見直し等により2020年までに空港処理能力を約3.9万回拡大する取組みを進めています。

平成29年度予算では、飛行経路の見直しに必要な航空保安施設、誘導路等の施設整備、CIQ施設整備、環境対策事業に係る調査を実施するとともに、駐機場の整備、国際線・国内線地区を結ぶトンネル(際内トンネル)の整備、空港アクセス道路の改良、川崎市・羽田空港を結ぶ連絡道路の整備、A滑走路等の耐震対策及び基本施設・航空保安施設等の老朽化に伴う更新・改良を実施します。

<参考>

空港処理能力の拡大に伴って、PFI事業者等ではターミナルビルの拡充を実施。(2020年3月末供用予定)

(1) 現国際線ターミナルビルの拡充(搭乗橋(PBB)ほか旅客増に伴い必要な施設を整備)

(2) 国内線第2ターミナルビルの拡充(南側に新たに国際線対応施設を整備、国内線東貨物地区に国内線対応施設を整備)

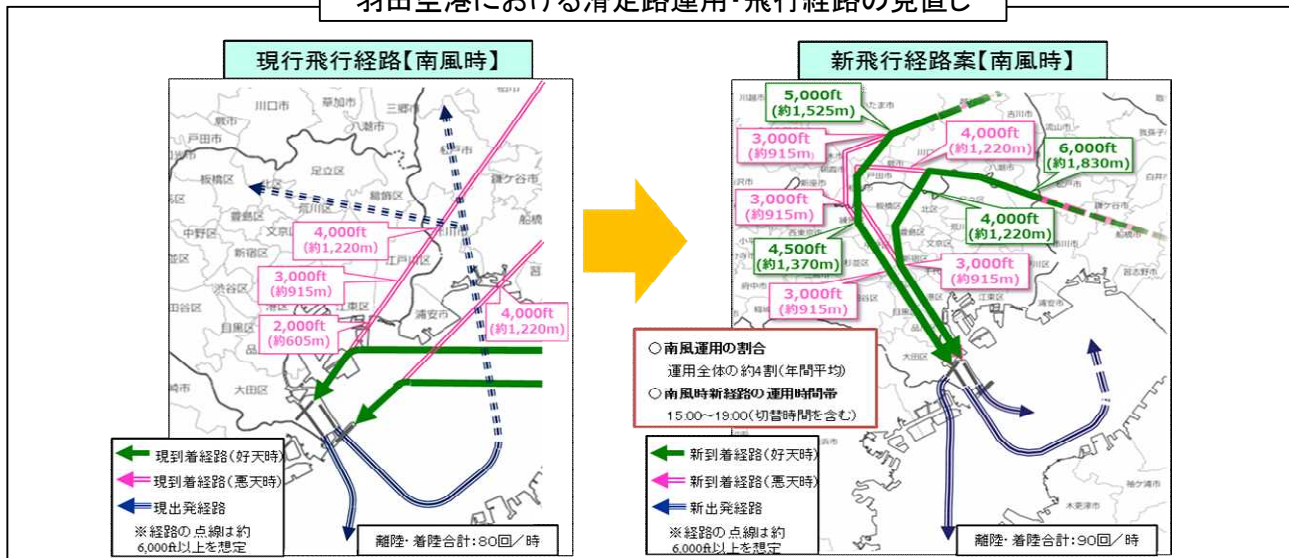
【平成29年度 主要整備事項】



環境対策

- 羽田空港の機能強化に伴う、学校・病院等の防音工事に係る調査の実施
- 低騒音機の導入促進のため、騒音値を考慮した料金体系の導入 ※参考資料P25参照

羽田空港における滑走路運用・飛行経路の見直し



(2) 成田空港

29年度予算額 39(49)億円

<事業の概要>

※()内は前年度予算

成田空港においては、首都圏空港の機能強化に向けて、高速離脱誘導路の整備等により2020年までに空港処理能力を約4万回拡大する取組みを進めており、また、第3滑走路の整備を始めとする更なる機能強化策について、地域住民への説明を進めています。

平成29年度予算では、継続中の庁舎耐震対策に加え、会社事業と連携してターミナルビル(CIQ施設)の利便性向上のための整備に向けた実施設計等を行います。

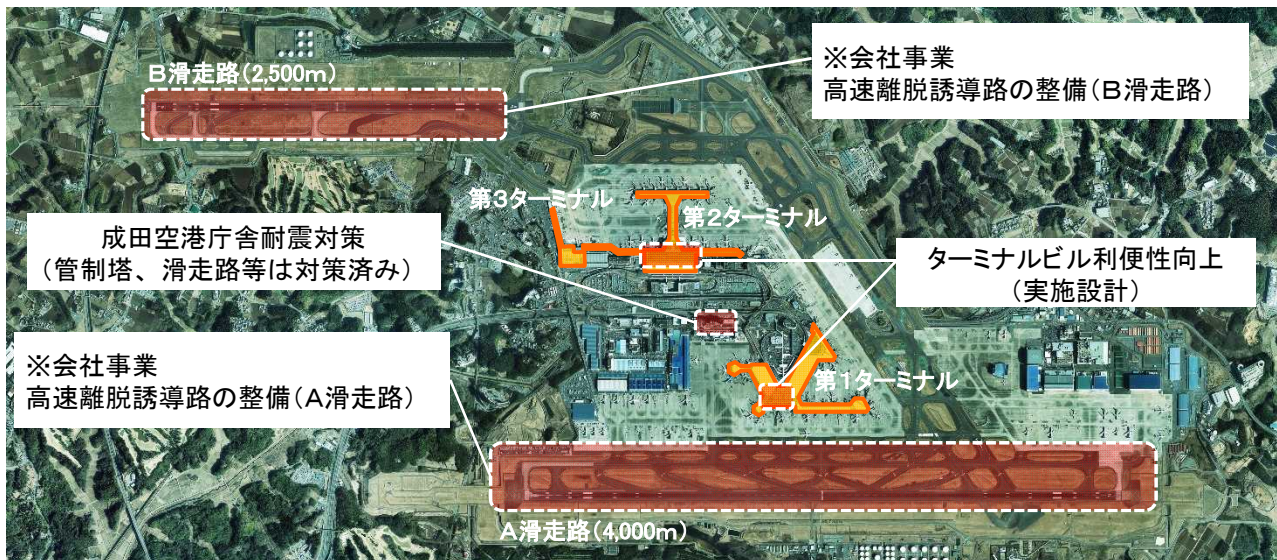
<参 考>

○会社事業(約694億円)

平成29年度は、空港処理能力の拡大に向けた高速離脱誘導路やエプロンの整備等を実施します。

※会社事業費は、全て会社の自己財源で対応。なお、会社事業費及び事業内容は現在の見込み。

【平成29年度 主要整備事項】



首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめ(概要)

(平成26年7月8日)

	■2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までに実現し得る主な技術的な方策	■2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会以降の技術的な方策
羽田空港	<ul style="list-style-type: none"> 滑走路処理能力の再検証 滑走路運用・飛行経路の見直し <p>【現状:約45万回】 ⇨ 年間+約4万回</p> <p>計 +約4万回 【1日約50便】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 滑走路の増設
成田空港	<ul style="list-style-type: none"> 管制機能の高度化 ⇨ 年間+約2万回 高速離脱誘導路の整備 ⇨ 年間+約2万回 夜間飛行制限の緩和 ⇨ 年間+α回 <p>【現状:約30万回】</p> <p>計 +4万回+α 【1日約50便】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 既存滑走路の延長 滑走路の増設 ⇨ 年間+約16万回
合計	<p>約83万回 (年間75万回+約8万回) 【1日+約100便】</p>	<p>合計 約100万回 (年間約83万回+約16万回)【1日+約200便】</p>

2. 観光ビジョンの実現と地方創生のための航空ネットワークの拡大

(1) 関西空港・伊丹空港

<事業の概要>

29年度予算額 38(83)億円

※()内は前年度予算

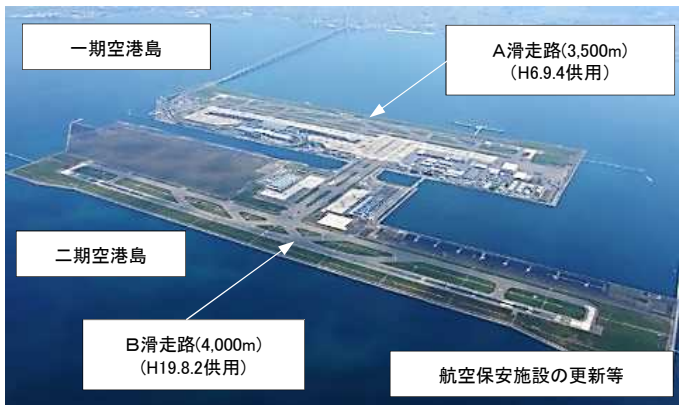
関西空港及び伊丹空港においては、関西空港の国際拠点空港としての再生・強化や関西圏の航空輸送需要の拡大のため、平成28年4月から、運営権の設定(コンセッション)により、関西エアポート株式会社による運営が開始されております。

平成29年度は、両空港における航空機の安全な運航確保のために航空保安施設の更新等を実施します。

<参考>

○平成28年4月1日より、関西エアポート株式会社による運営が開始されています。

【関西国際空港】



【大阪国際空港】



(2) 中部空港

<事業の概要>

29年度予算額 24(12)億円

調査費0.3(0.3)億円を含む

※()内は前年度予算

中部空港においては、LCC等の新規就航等により需要回復の傾向にあるものの、完全24時間化の実現のためには、地元関係者の一層の努力により需要の拡大を図るとともに、戦略的にフル活用を図っていくことが重要な課題です。

平成29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するとともに、今後のLCCの新規就航等に対応するためのLCC専用ターミナルビル(CIQ施設)整備を実施します。

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地元と連携して実施します。

【中部国際空港】



<参考>

○会社事業(約21億円)

平成29年度は、LCCの増便・新規就航に対応するためのLCC専用ターミナルの整備(平成31年度上期供用開始予定)等を実施します。

※会社事業費は、全て会社の自己財源で対応。なお、会社事業費及び事業内容は現在の見込み。

(3) 一般空港等

<事業の概要>

29年度予算額 838(819)億円

※()内は前年度予算

- 航空需要が急速に拡大する中、空港のゲートウェイ機能を発揮していくため、那覇空港・福岡空港の滑走路増設事業、CIQ施設を含めた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

那覇空港滑走路増設事業

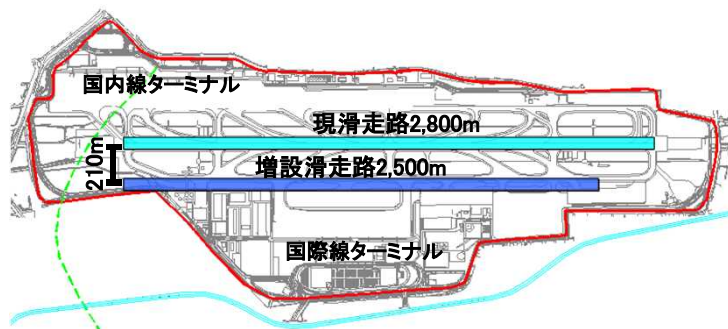
沖縄県と国内外とを結ぶ人流・物流の拠点として極めて重要な役割を果たしている那覇空港において、更なる沖縄振興を図るため、滑走路増設事業を引き続き実施します。



- 工事完了：平成31年末
供用開始予定日：平成32年3月末※
※航空法第40条に基づく告示
- 総事業費：約1,993億円
- 29年度予算額：345億円
(うち国費：330億円)
- 29年度事業内容：
用地造成(護岸工、埋立工)、
滑走路・誘導路新設、
管制塔・無線・照明施設整備 等

福岡空港滑走路増設事業

福岡空港については、慢性的に発生しているピーク時の航空機混雑を抜本的に解消するため、平成31年4月頃に予定する空港運営事業の民間委託(コンセッション)により適切な財源を確保することとして、滑走路増設事業を引き続き実施します。



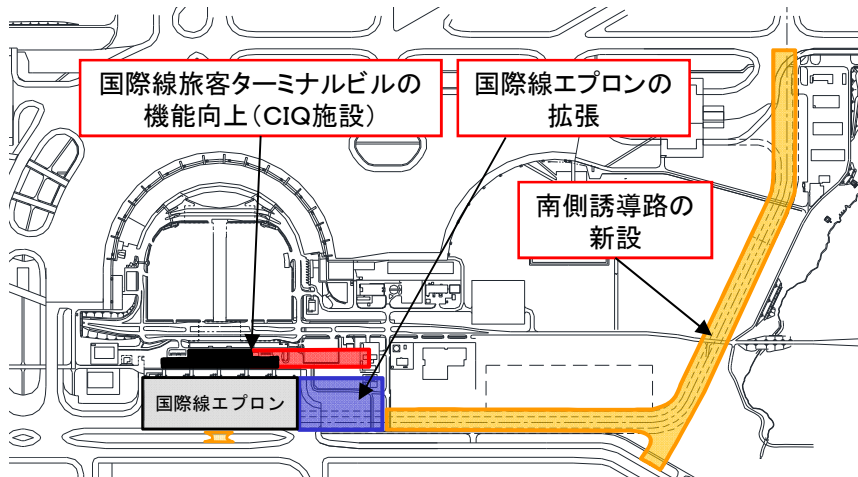
- 供用開始予定日：平成37年3月末※
※航空法第40条に基づく告示
- 総事業費：約1,643億円※
※他に民間事業費:約200億円がある。
- 29年度事業内容：
用地造成、誘導路・エプロン新設、
無線施設整備 等

○ ターミナル地域の機能の強化

空港の利便性向上や航空機の慢性的な遅延の緩和等を目的として、新千歳空港、福岡空港及び那覇空港において、ターミナル地域再編事業を実施します。

その他の地方空港においても、航空機の増便や新規就航等に対応するため、エプロン拡張やCIQ施設の整備等を実施します。

新千歳空港 国際線ターミナル地域再編事業



○ 地方空港におけるCIQ機能強化の促進

LCC等の国際定期便等の地方空港就航を強力に推進するため、空港ビル会社等が行うCIQ施設整備費用についての補助を実施します。

○ 熊本空港ターミナル地域の再建


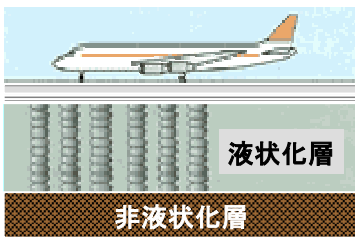
熊本地震で被災した熊本空港について、地元との調整を図りつつ、空港運営事業の民間委託(コンセッション)の手法を活用することによりターミナル地域の再建を推進します。

● 航空の安全・安心を確保するため、空港の耐震対策や老朽化対策を着実に実施します。

○ 空港の耐震対策

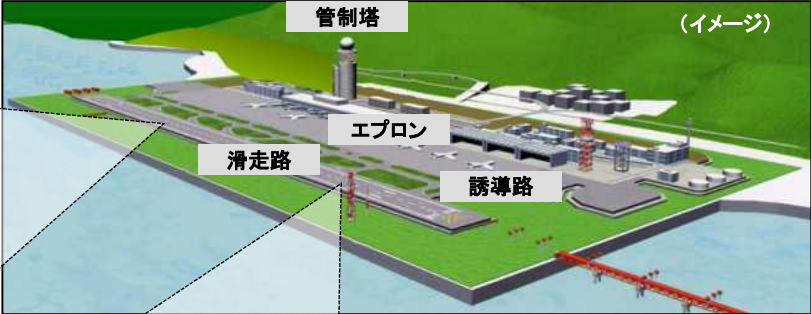
航空輸送上重要な空港等において、地震災害時に、緊急物資等輸送拠点としての機能確保、航空ネットワークの維持、背後圏経済活動の継続性確保や飛行中の航空機の安全確保を図るため、最低限必要となる基本施設等及び管制施設等の耐震対策を実施します。

・航空機の離発着に必要な機能確保

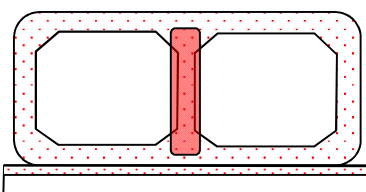



支持地盤の改良(液状化対策)により、舗装の損壊を防止


(イメージ)



・空港地下構造物の崩落による航空機等の被害を防止



躯体の耐震補強により、地下構造物の損壊を防止



○ 空港の老朽化対策

平成26年5月に策定された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。



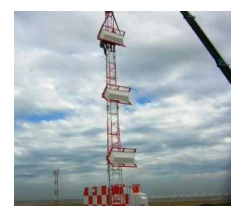
(基本施設点検実施状況)



(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)



(老朽化した計器着陸装置の更新)

(4) 航空路整備事業

<事業の概要>

29年度予算額 322(319)億円

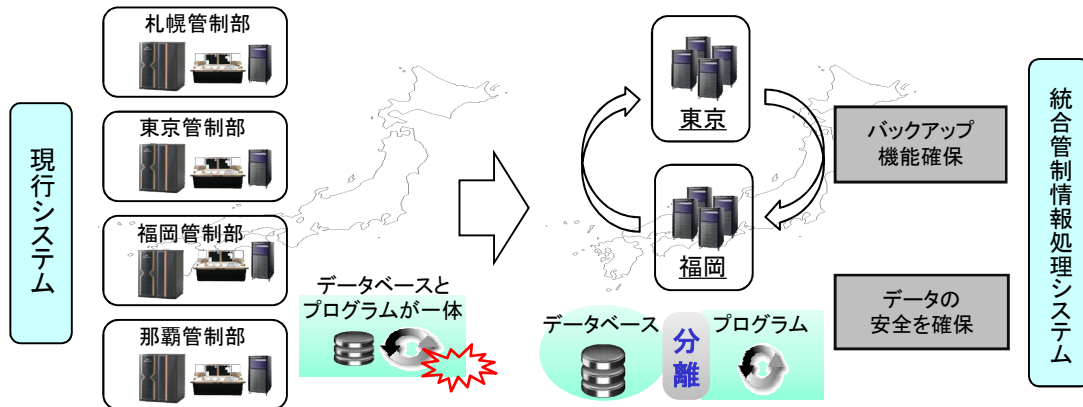
※()内は前年度予算

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、管制空域の再編や航空保安システムの高度化を推進します。

- ・統合管制情報処理システム整備事業
- ・航空路管制空域の再編整備事業
- ・航空保安施設の老朽化更新等

統合管制情報処理システム整備事業

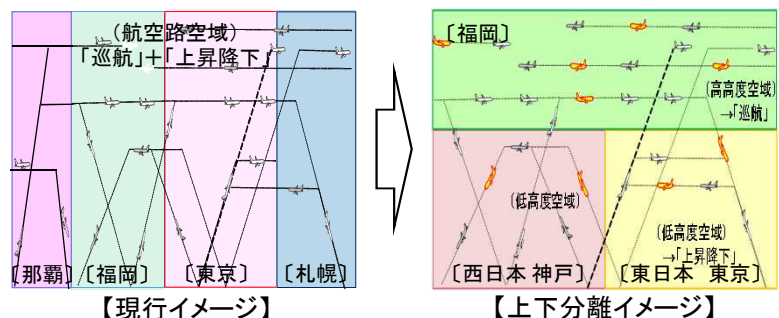
航空需要の増加に対応する基盤の一つとして、新しい管制情報処理システム(統合管制情報処理システム)の整備を引き続き実施します。平成29年度はレーダー情報処理拠点を4拠点から2拠点到統合するため航空路管制処理機能等のシステム製造・設置を行います。



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)

将来の航空交通量の増大に対応するため、航空路管制空域を上下に分離する空域の抜本的再編を行い、管制処理能力の向上を図ります。平成29年度は管制卓の設置等を行います。

- ・巡航と上昇降下の処理を高高度と低高度に分離し処理効率を向上
- ・低負荷の高高度では取扱機数が大幅に増加



180万機対応	190万機対応(西日本上下分離)	200万機対応(東日本上下分離)
<p>那覇管制部</p> <p>福岡管制部</p> <p>東京管制部</p> <p>札幌管制部</p> <p>現状</p>	<p>西日本高高度(福岡)</p> <p>西日本低高度(神戸)</p> <p>東京管制部</p> <p>札幌管制部</p> <p>H34年度~</p>	<p>高高度(福岡)</p> <p>西日本低高度(神戸)</p> <p>東日本低高度(東京)</p> <p>H37年度~</p>

(5) 空港経営改革推進

<事業の概要>

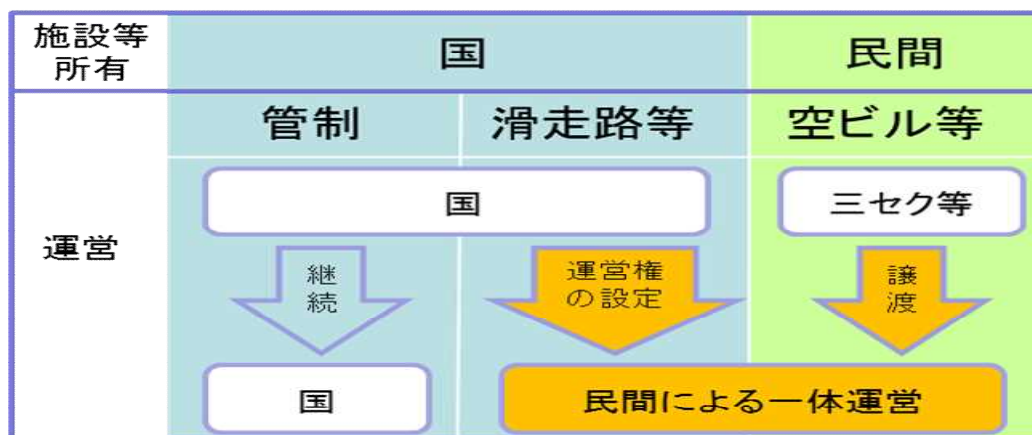
29年度予算額 6(6)億円

※()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、高松空港等について公共施設等運営権を設定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等を進めます。

空港運営民間委託スキーム



国管理空港の検討状況

【仙台空港】

東急前田豊通グループが設立した新会社(SPC)による運営を開始(平成28年7月)

<新会社による主な計画>

- ・新規需要のターゲットと位置付けるLCC向けの施設整備
- ・鉄道・バス事業者との連携による空港アクセスの改善
- ・空港ターミナルビル内の商業施設や案内機能の拡充

【高松空港】

平成30年4月頃からの運営委託に向けて、平成28年9月より公募選定手続きを開始

【福岡空港】

平成31年4月頃からの運営委託に向けて、平成28年7月から民間投資意向調査を実施

【北海道内空港】

広域観光の振興を図る観点から、北海道内空港(新千歳、稚内、釧路、函館等)の一体的な運営委託について検討中

【広島空港】

広島県知事が運営委託推進の方針を表明(平成28年10月)

【熊本空港】

熊本県知事が運営委託推進の方針を表明(平成28年12月)

(6) 観光ビジョンの実現と地方創生に向けた地方における国内外航空網の強化

<事業の概要>

平成29年度予算額 非公共予算 10(一)億円

一般空港等 838(一)億円の内数

※()内は前年度予算

【国際線】

地方空港へのLCC等の国際線の就航を強力に推進するため、高いレベルの誘客・就航促進の取組を行う地方空港を「訪日誘客支援空港(仮称)」と認定した上で、国管理、地方管理空港等における着陸料の割引/補助、グランドハンドリング経費等の支援を行い、新規就航・増便を促進します。

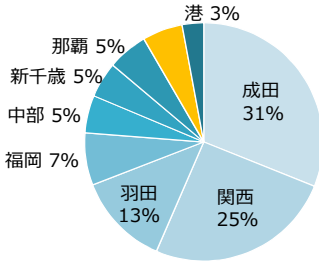
また、増大する航空旅客を受け入れる際のボトルネック解消のため、CIQ施設の整備やボーディングブリッジの設置等への支援により受入環境の高度化を図ります。

「明日の日本を支える観光ビジョン」(平成28年3月)の目標

訪日外国人旅行者数:	2020年: 4000万人 (2015年の約2倍)	2030年: 6000万人 (2015年の約3倍)
地方部(三大都市圏以外)での外国人宿泊者数:	2020年: 7000万人泊 (2015年の約3倍弱)	2030年: 1.3億人泊 (2015年の約5倍超)

地方空港※の訪日外国人受入割合 (2015年)

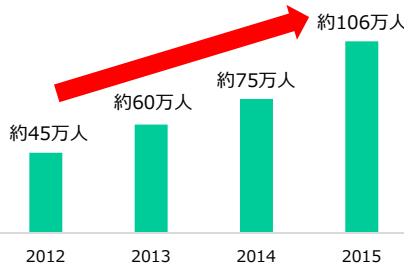
地方空港6%



出典: 法務省出入国管理統計
※地方空港=主要7空港以外の空港

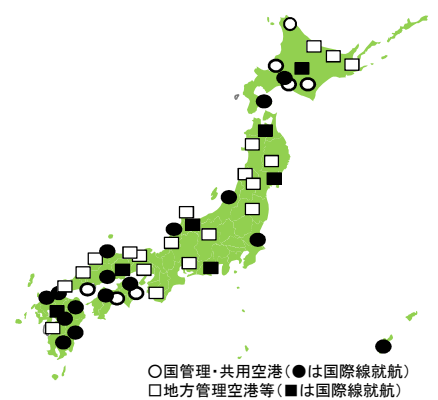
地方空港※からの訪日外国人数 (2012-2015年)

3年で約2.4倍



出典: 法務省出入国管理統計

国際線の就航状況(2015年)



地方空港におけるLCC等の国際線就航加速パッケージ

「訪日誘客支援空港(仮称)」の認定

※羽田、福岡、新千歳を除く国管理、地方管理、コンセッション空港が申請対象

地域による2020年までの誘客・就航促進計画: ①目標、②取組(セールス、海外PR、受入環境整備等)、③体制 等

新規就航・増便の支援

- ①国管理空港の国際線着陸料割引 [割引率1/2以上・3年間]
 - ②新規就航等経費支援
 - ・チケットカウンター設置・使用料等
 - ・グラハン、デアインシング経費等
 [1/3補助・3年間]
 - ③コンセッション/地方管理空港の国際線着陸料補助 [着陸料本則の1/3補助・3年間]
- ⇒認定空港にて実施
⇒支援は新規就航・増便のみ対象
⇒地域の同規模・同期間支援と協調

空港受入環境の整備等

- ①航空旅客の受入環境高度化
 - ・空港ビル会社等による出入国容量拡大等に資する施設の整備(待合スペース、バゲージハンドリングシステム、ボーディングブリッジ、ランプバス、交通アクセス施設等)
 [1/3補助]
- ⇒認定空港を優先的取扱
- ②CIQ施設の整備
 - ・空港ビル会社等によるCIQ施設の整備
 [1/2補助]
- ⇒認定空港にて実施

関係部局・省庁との連携

- ①訪日外国人の受入対応 [観光庁]
 - ・WIFI環境整備、多言語化、移動円滑化の経費 [1/3補助]
- ②海外PR等支援 [観光庁]
 - JNTO(日本政府観光局)による
 - ・エアポートセールス相談
 - ・専門商談会等への優先案内
 - ・海外におけるPR支援
- ③CIQ体制の充実[法務省等]
 - CIQ関係省庁の物的・人的体制整備との協調

【国内線】

地方航空ネットワークの維持・強化を図るため、航空機燃料税に係る軽減措置(26,000円/kl→18,000円/kl)の3年間延長の税制改正を行うとともに、国内線に係る着陸料の軽減措置の拡充を実施します。

※詳細は15ページ(航空機燃料税)、25ページ(着陸料)を参照

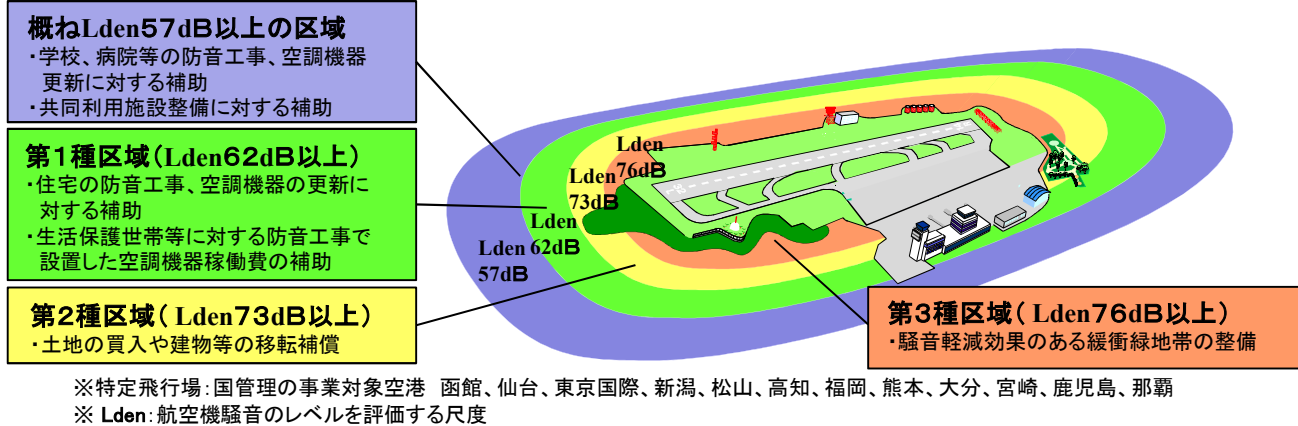
(7) 空港周辺環境対策事業

<事業の概要>

29年度予算額 30(21)億円

※()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。



(8) 地方航空路線活性化プラットフォーム事業

<事業の概要>

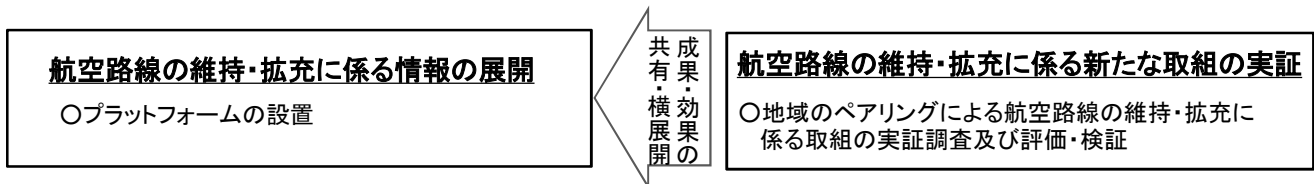
29年度予算額 非公共予算 60(一)百万円

※()内は前年度予算

地方航空路線の維持・拡充のためには、地域の多様な関係者が主体的に取り組むとともに、地域間の連携を深める必要があります。

このため、発地着地両側の地域連携(ペアリング)による路線の維持・拡充のための取組のうち、国として評価したモデル的な取組について実証調査を実施します。

また、地域と地域をつなぐ場(プラットフォーム)を設置し、他地域の優良な取組事例に係るノウハウの共有や官民・地域間の連携強化を促進するとともに、国として地域における航空路線の維持・拡充のための取組の企画・立案に必要な情報発信を行います。



(9) 離島の航空輸送等の確保

<事業の概要>

29年度予算額 48(64)億円

※()内は前年度予算

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、趨勢的な人口減少、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。

平成29年度は、航空機本体、乗員訓練用シミュレーター等の購入費への補助を行います。

【関連事項】地域公共交通確保維持改善事業

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、また、移動にあたっての様々な障害(バリア)が解消されるよう、「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及び航空旅客ターミナルのバリアフリー化等の支援を着実に実施します。

29年度予算額(一般会計) 214(229)億円の内数

※()内は前年度予算

3. セキュリティ・セイフティの万全な確保

(1) 航空保安対策・空港内監視の強化

保安検査の高度化

<事業の概要>

29年度予算額 19(3)億円

※()内は前年度予算

「テロに強い空港」を目指し、ボディスキャナーをはじめ、先進的な保安検査機器の導入を推進し、航空保安検査の高度化を図ります。

「ボディスキャナー」は、平成28年度に羽田、成田など8空港に導入し、平成29年度は那覇、鹿児島など新たに8空港に導入します。また、全国の主要空港への導入は当初計画より1年前倒しし、2019年ラグビーワールドカップ日本大会開催までの整備完了を目指します。

さらに、先進的な保安検査機器の対象に、手荷物検査の「高性能X線検査装置」等を加え、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催までに導入を推進します。

ボディスキャナーは那覇、鹿児島など新たに8空港に導入



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

今回拡充

《ボディスキャナー以外の先進的な保安検査機器の例》

高性能X線検査装置

蒸散痕跡物等利用爆発物検査装置



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し、仕分けするシステム

受託手荷物用

爆発物等を自動で検知

期待される効果

検査に係る旅客の負担を抑え、検査の円滑化を図りつつ保安検査の厳格化を実現。

⇒ 「航空セキュリティの向上」と「観光先進国実現」の両立に寄与。

【事業スキーム】

航空会社等が実施している保安検査(検査機器の整備費や検査職員の委託費)に対し、空港設置管理者は当該経費の1/2を補助。

ただし、**先進的な保安検査機器の整備費については空港設置管理者の1/2補助に加え、国として1/2を補助。**

空港内監視の強化

<事業の概要>

「テロに強い空港」を目指し、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催までに、国管理空港の警備体制を強化します。

- ・先進的なターミナルビル警備システムの調査・実証実験
- ・制限区域内の監視カメラシステム設計

29年度予算額

空港等維持運営費 0.4(一)億円

一般空港等 838(一)億円の内数

※()内は前年度予算



(2) 操縦士の戦略的な養成・確保対策

<事業の概要>

LCCの急速な事業拡大や操縦士の大量退職等が見込まれる中、「明日の日本を支える観光ビジョン」では、訪日外国人旅行者数の目標が2020年に4,000万人と倍増されており、これに伴い操縦士の養成・確保が重要となっています。

これらを踏まえ、平成30年度から航空大学校の養成規模を拡大(72人→108人)するため、帯広分校の教官や訓練機の増強等を図り、宮崎本校の訓練機の更新により着実な訓練を推進します。

さらに、民間と連携してエアライン操縦士の効率的な養成・確保を図るとともに、ドクターヘリ等公共性の高いヘリコプターの運航を確保するための取組みを総合的に推進します。

(独)航空大学校の操縦士の供給体制強化

29年度予算額 2,397(2,150)百万円

※()内は前年度予算

▶ 帯広分校の教官及び訓練機の増強等



教官



訓練機

※供給体制の強化に対応し、平成30年度以降も宮崎本校及び仙台分校の教官、訓練機及び飛行訓練装置の増強等を順次行います。

民間と連携した操縦士の養成・確保の促進

29年度予算額 115(63)百万円

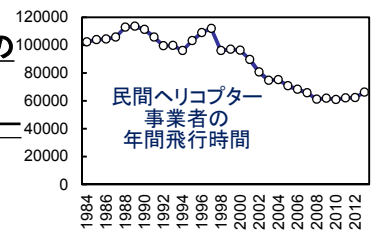
※()内は前年度予算

▶ エアライン操縦士の養成・確保の推進

- 操縦士志望者の適性を測定する手法に関する調査
- 操縦士の健康管理の向上等

▶ ヘリコプター操縦士の養成・確保の推進

- 効率的な養成スキームに関する調査



▶ エアライン操縦士・ヘリコプター操縦士の養成・確保の推進(共通事項)

- シミュレーターの活用拡大に関する調査



フル・フライト・シミュレーター

(3) 国産旅客機の開発に伴う安全性審査

<事業の概要>

29年度予算額 111(84)百万円

※()内は前年度予算

新たな国産旅客機について、我が国は製造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、製造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で、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。

(平成27年11月11日初飛行の様子)

提供:三菱航空機㈱



- ▶ 我が国で初めての国産ジェット旅客機(定員70~90人)
- ▶ 今後20年、世界で5000機以上の需要が見込まれる70~90席クラス(リージョナルジェット機)の市場に投入
- ▶ 平成30年半ばの初号機納入に向けて開発・製造が進められている。

MRJの特徴



次世代エンジン



炭素繊維複合材技術

高い安全性

低燃費・低騒音

客室の快適性

優れた運航経済性



(4) 無人航空機の安全対策

<事業の概要>

29年度予算額 非公共予算 85(10)百万円

※空港整備勘定にも別途計上

地方航空局分を含む。 ※()内は前年度予算

無人航空機の飛行に関し、国として安全性を確保するための技術に関する評価手法の確立等を図るとともに、適切な許可承認の実施と飛行の監督の体制を確立します。

目視外や夜間飛行、空港周辺の飛行等に関する安全対策

- 補助者の配置と同等の安全性を確保するための技術、機体の視認性を高めるための技術、制御不能に陥った場合においても第三者等に危害を加えることなく安全な場所に着陸できるような技術等に関する評価手法を確立します。



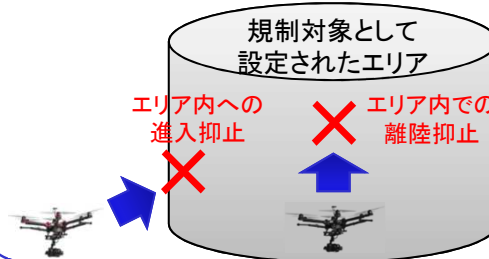
(夜間飛行)



(目視外飛行)

航空法で定める飛行の禁止空域内での飛行制限に関する安全対策

- GPS機能等を用いて無人航空機の飛行禁止空域内での飛行を制限し、許可を得た場合のみ制限を解除できる仕組みを構築するため必要な調査等を行います。



有人機・無人機や無人機同士の衝突防止対策

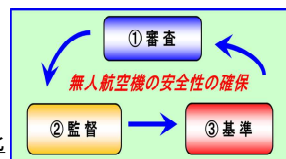
- 無人航空機の飛行情報(飛行日時、飛行経路・高度等)を関係者と共有できるシステム等を導入します。



無人航空機の許可承認の審査・監督の強化

- 無人航空機に係る安全情報の報告・収集等の基準の策定等を行うとともに、適切な許可承認の実施と飛行の監督体制確立のため必要な調査等を行います。

- ①適切な申請及び審査体制の確保
- ②許可承認後の飛行の監督強化
- ③許可承認基準の適切な見直し・強化



(5) 小型航空機に係る総合的な安全対策の強化

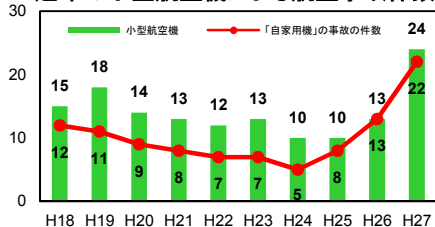
<事業の概要>

29年度予算額 22(一)百万円

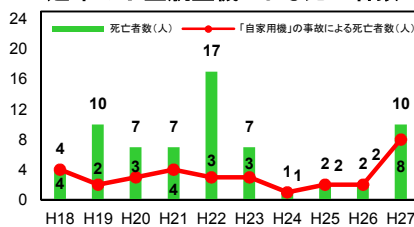
地方航空局分を含む。 ※()内は前年度予算

自家用の小型航空機の事故が多発している状況を踏まえ、小型航空機の抜本的な安全対策を講じるため、「その運航実態や事故の背景等を踏まえたルールの検討」、「新たな技術の導入促進」、「安全啓発」、「国による直接的な指導・監督の強化」等の取組みを総合的に推進します。

近年の小型航空機による航空事故件数



近年の小型航空機による死亡者数



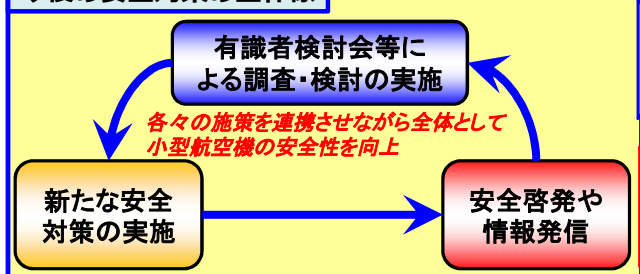
<最近の小型航空機の重大事故事例>

平成27年7月26日、調布飛行場を離陸した小型航空機が墜落し、経路下の住宅を大破させ、住民を含む3名が死亡、5名が負傷するという事故が発生



墜落現場

今後の安全対策の全体像



- 実態を踏まえたルールの検討・強化
- 新たな技術の導入促進

- 安全啓発・国と運航者の連携
- 国による直接的な指導・監督の強化

【平成29年度航空局税制改正】

航空機燃料税の軽減措置【延長】 特定離島路線の指定要件の拡充【拡充】

(航空機燃料税)

- 空港政策の重点が「整備」から「運営」に転換していることや、地方航空ネットワークの維持・強化の必要性を踏まえ、空港整備財源にのみ充当されている航空機燃料税の軽減措置を3年間延長する。
(平成31年度まで)
- 航空機燃料譲与税として航空機燃料税から譲与する割合の引き上げ措置を3年間延長する。
(平成31年度まで)

【軽減内容】

本則	: 26,000円/kl → 18,000円/kl
沖縄路線	: 13,000円/kl → 9,000円/kl
特定離島路線	: 19,500円/kl → 13,500円/kl
航空機燃料譲与税の割合	: 2/9

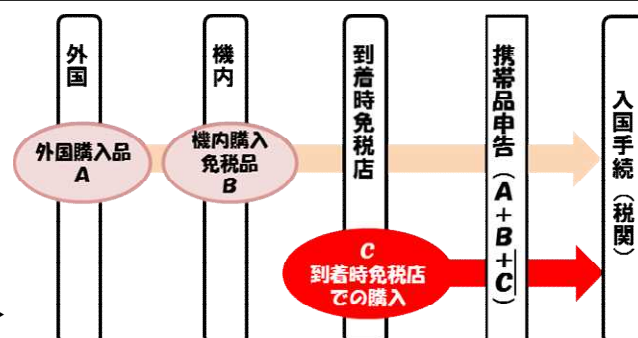
- 特定離島路線の指定要件を拡充する。
追加路線: 屋久島＝福岡、奄美大島＝福岡

入国旅客が到着時免税店において購入して輸入する外国貨物を現行の携帯品免税制度の対象へ追加【拡充】

(関税・内国消費税)

- 入国旅客が到着時免税店において購入して輸入する外国貨物について、携帯品免税制度の対象として関税・内国消費税を免除する。

入国旅客の免税品購入の流れ(イメージ)▶



地球温暖化対策のための税における国内定期航空運送事業に係る還付措置【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地球温暖化対策のための税の還付措置の適用期限を3年間延長する。
(平成31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 →今年度の新設は認められず、今後の検討事項とされた

(国際連帯税)

- 外務省からの要望である国際連帯税の新設について、仮に航空券に課税するのであれば、これに反対と主張
- 今年度の新設は認められず、今後の検討事項とされた。

※国土交通省のスタンス

仮に、航空券に課税をするのであれば、受益と負担の関係が不明確であるということ、観光先進国の実現に逆行するものであること等の理由から反対する。

航空機の部分品等に係る特例措置【延長】**(関税)**

- 航空機の部分品等に係る関税の免税措置の適用期限を3年間延長する。

(平成31年度まで)

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】**(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。

(平成31年度まで)

【航空局関係財投機関財政投融資計画等総括表】

(単位:百万円)

区 分	財 政 投 融 資		
	29 年 度 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A/B)
新 関 西 国 際 空 港 株 式 会 社	32,000	28,000	1.14
中 部 国 際 空 港 株 式 会 社	8,200	9,300	0.88

上記は、全額過去に発行した政府保証債のうち平成29年度に償還するものの借り換えであり、新たに建設事業に充当するものはない。

【平成29年度航空局関係組織・定員予算措置の概要】

平成29年度組織・定員措置において、以下のような項目について
重点的に実施体制を強化します。

定員措置[193人]

* 振替を含む * 組織名称はすべて仮称

(1)首都圏空港の機能強化

【組織関係】

- 東京航空局 東京空港事務所 総務部「地域調整官」の設置

【定員関係】

(13人)

- 首都圏空港の機能強化に必要な体制の強化のための定員など。

(2)観光ビジョンの実現と地方創生のための航空ネットワークの拡大

・空港経営改革の推進

【組織関係】

- 東京航空局「空港経営改革調整官」の設置
- 大阪航空局 空港部「空港経営改革調整課」の設置

【定員関係】

(9人)

- 空港の経営改革の推進、福岡空港の滑走路増設に向けた体制の強化のための定員など。

・航空交通量増大への対応、管制処理能力の向上

【定員関係】

(113人)

- 全国的な空域再編による管制処理能力向上に向けた体制の強化のための定員など。

・国際航空ネットワークの充実

【組織関係】

- 航空局 航空ネットワーク部「国際航空課」の設置

【定員関係】

(8人)

- 航空分野における国際業務体制の強化のための定員など。

・経済成長を支える組織作り

【組織関係】

- 航空局 総務課「政策企画調査室」の設置
- 航空局 航空ネットワーク部「空港業務課」「空港計画課」「空港技術課」の設置
- 地方航空局 総務部「契約審査課」の設置

【定員関係】

(12人)

- 契約業務の公平性・透明性の確保に向けた体制の強化のための定員など。

(3)セキュリティ・セイフティの万全な確保

・危機管理体制(セキュリティ)の万全な確保

【組織関係】

- 航空局 総務課「危機管理室」の設置

【定員関係】

(4人)

- 国際的なテロに対応した先進的な検査機器の導入、セキュリティ体制の強化のための定員など。

・安全(セイフティ)の万全な強化

【定員関係】

(22人)

- 無人航空機、小型航空機の安全確保に向けた体制の強化のための定員など。

・安全・安心を支える組織作り

【組織関係】

- 航空局 交通管制部 管制技術課「航空灯火・電気技術室」「交通管制機械施設調整官」の設置

【定員関係】

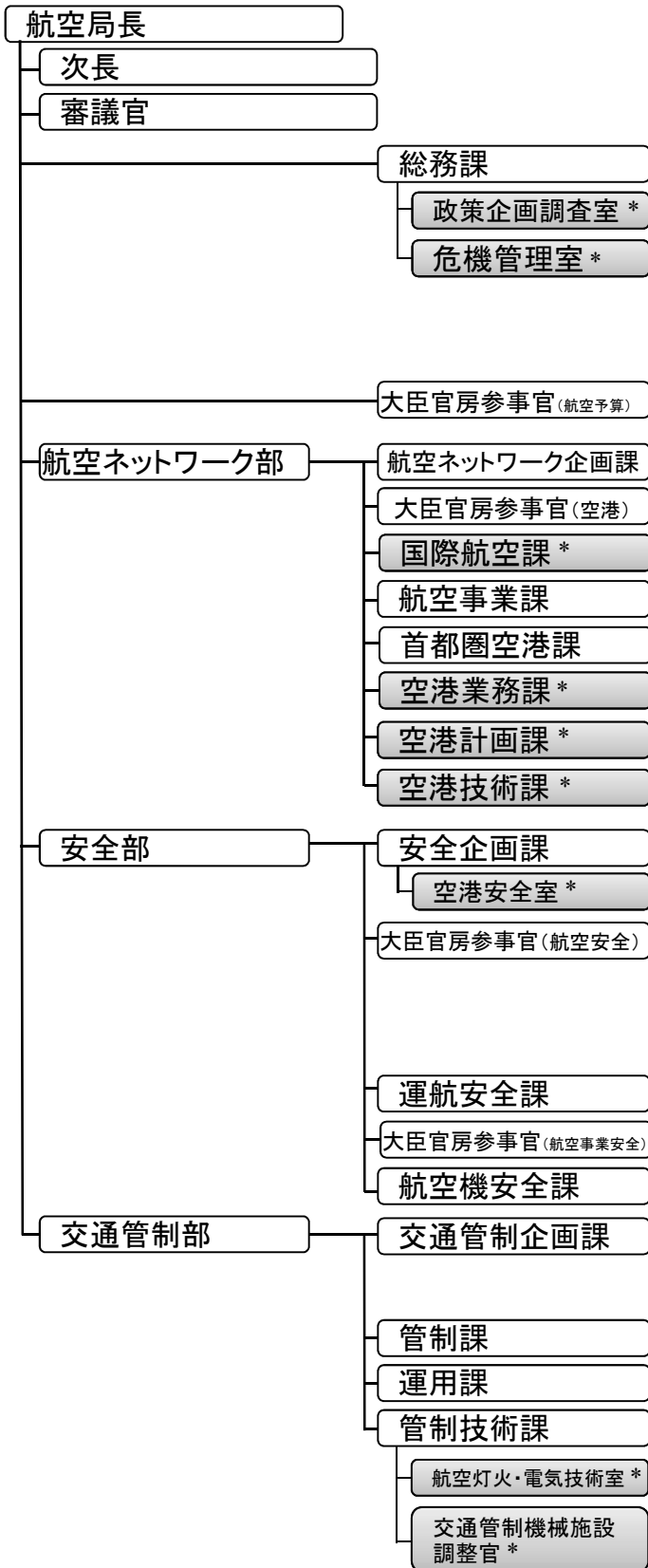
(12人)

- 航空保安大学校における教育・訓練体制の強化のための定員など。

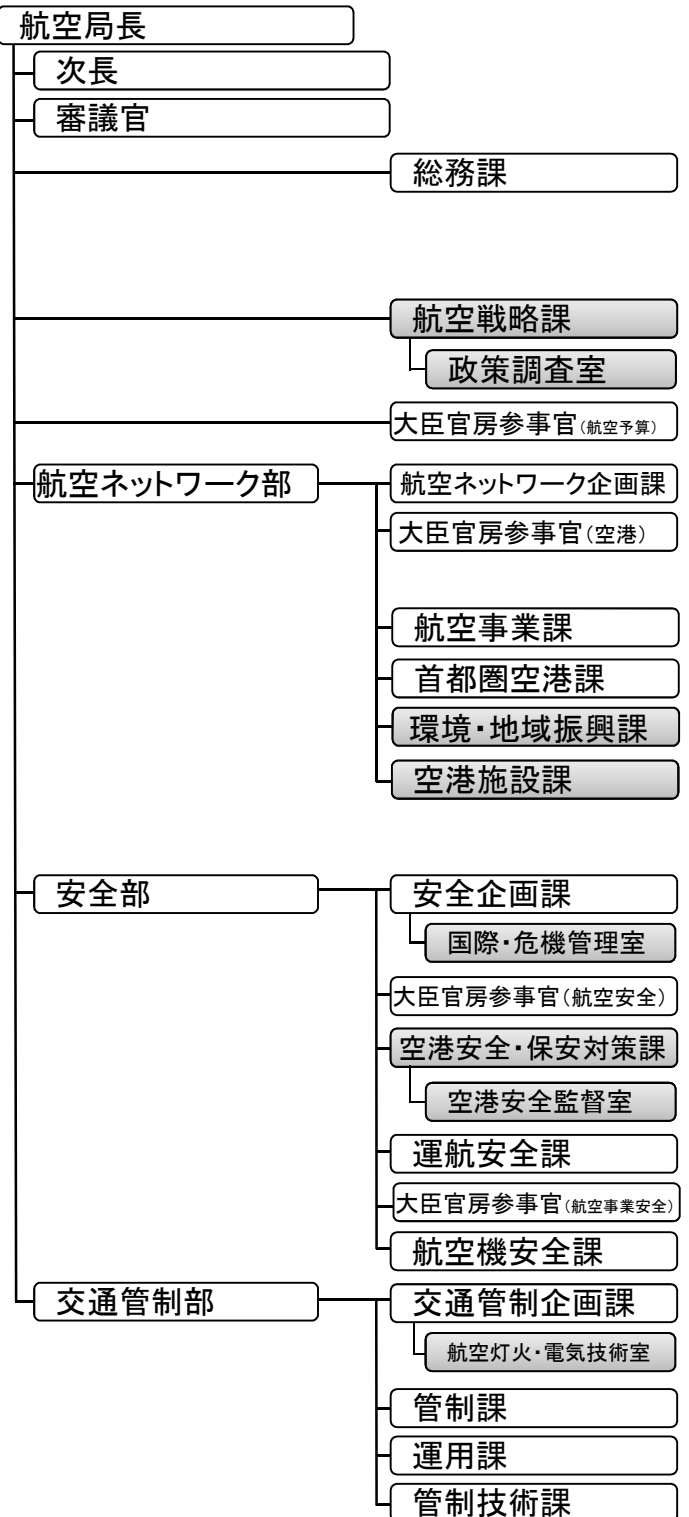
【航空局本省組織再編の概要について】

* 組織名称はすべて仮称

<平成29年度からの新体制>



<現行>

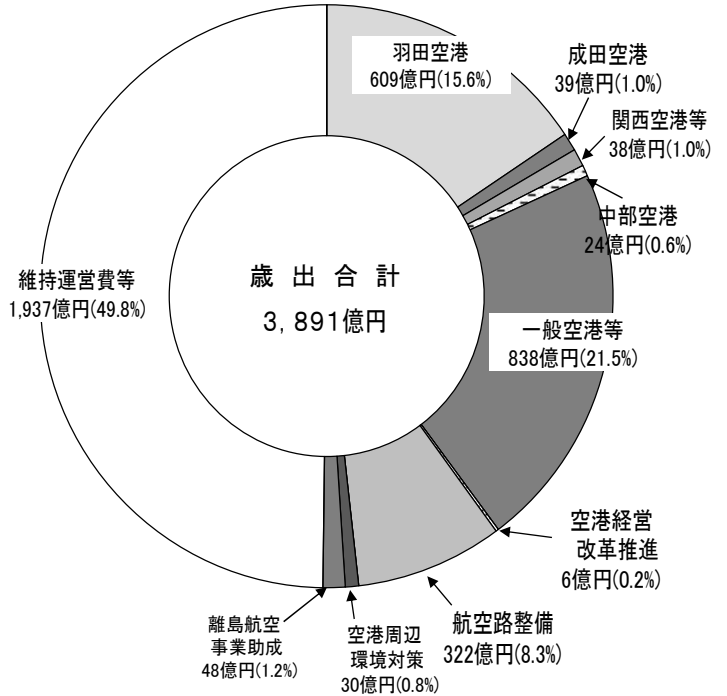
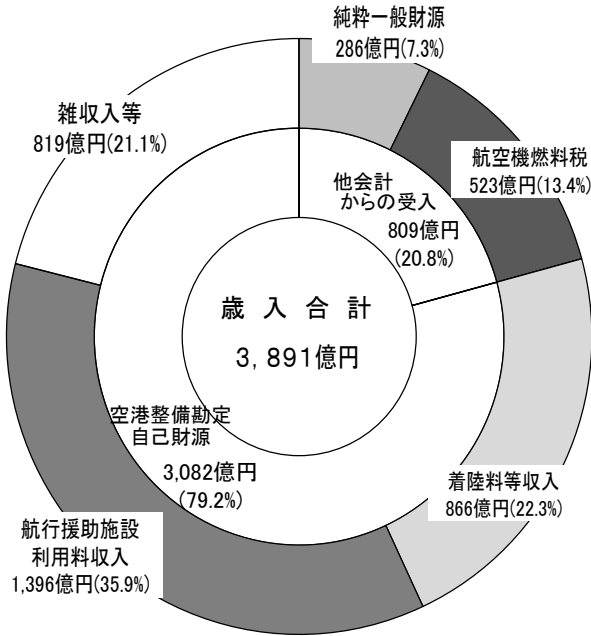


(参考資料)

○空港整備勘定の歳入・歳出規模(平成29年度予算額)

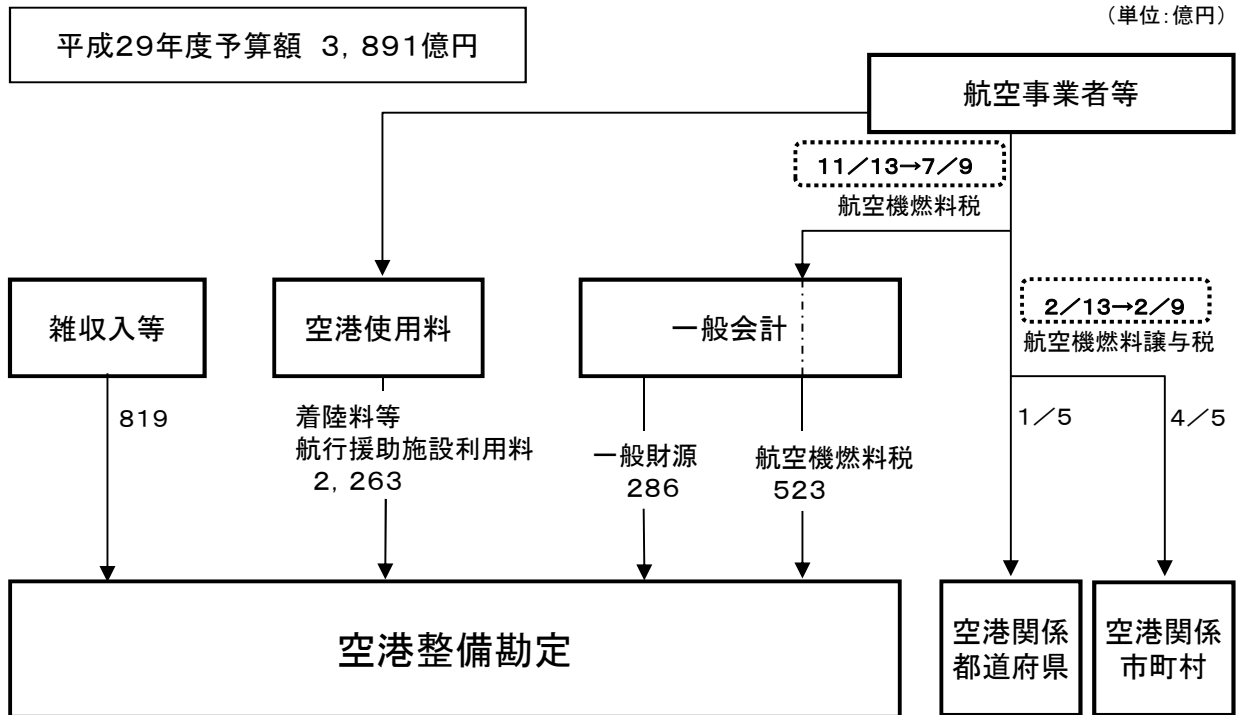
(歳 入)

(歳 出)



(注) 計数は端数処理の関係で合計額に合致しない。

○空港整備勘定のしくみ

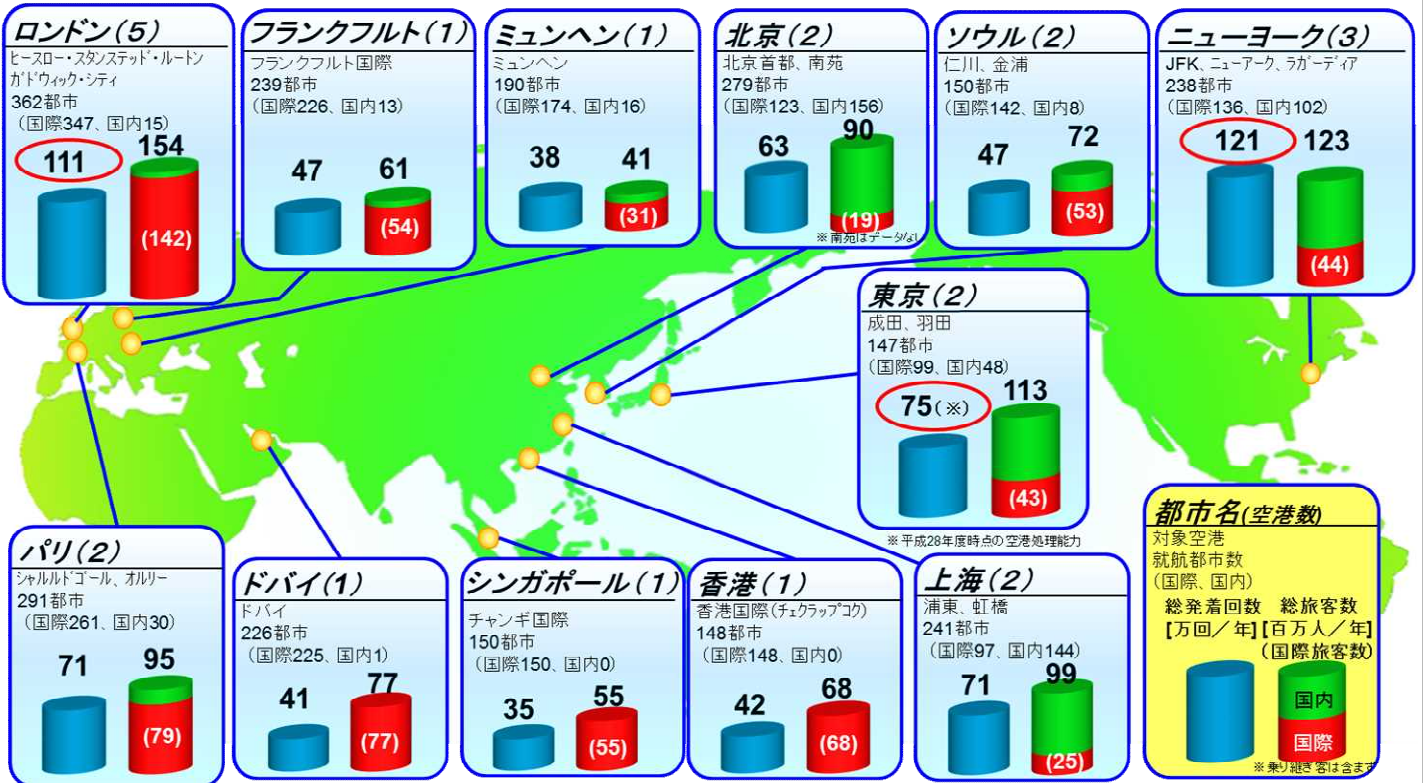


(注) 1. 計数は端数処理の関係で合計額に合致しない。

(注) 2. 11/13 → 7/9 は平成29年度から3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

諸外国の主要空港との比較



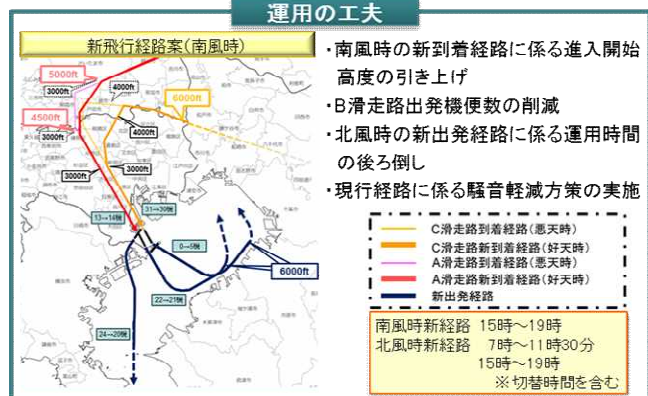
(出典)

ACI Annual World Airport Traffic Report (Annual WATR) 2015:発着回数、旅客数
OAG時刻表:就航都市数(2016年10月30日~11月5日の定期旅客便のデータ)

羽田空港機能強化に係る環境影響等に配慮した方策

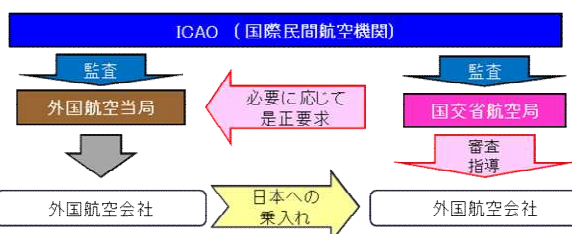
- 「第4回首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」(平成28年7月28日)において、関係自治体からの要望や住民意見等も踏まえた、環境影響等に配慮した方策を関係自治体に提示した。
- 関係自治体は、提示された方策が環境影響等に配慮したものであると評価した。
- 新飛行経路運航開始までの間、定期的に1都2県の約20か所において、住民説明会(オープンハウス型)を順次開催する。

運用の工夫

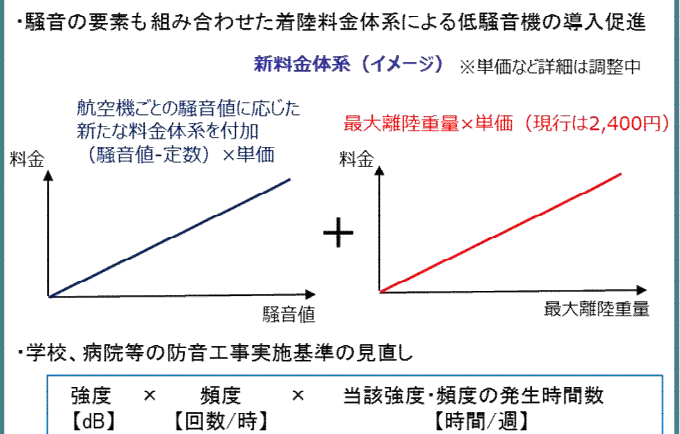


安全対策

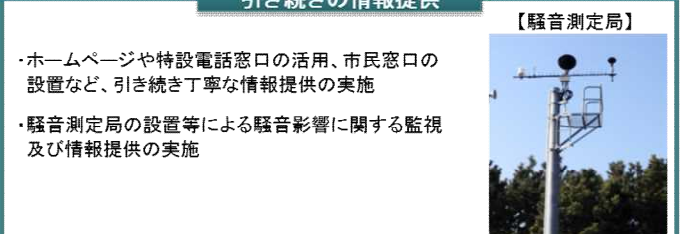
- ・安全監督等に引き続き万全を尽くし、羽田乗入航空会社に対して安全対策の徹底の要請
- ・落下物未然防止に引き続き万全を尽くすとともに、未然防止策の強化



環境対策



引き続きの情報提供

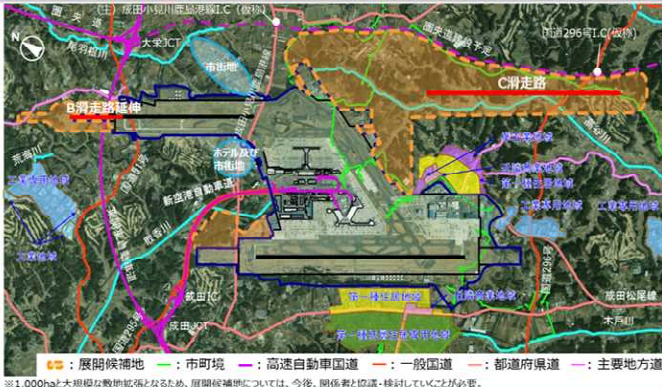


成田空港の更なる機能強化に係る検討事項

成田空港に関する四者協議会(国、千葉県、空港周辺9市町、空港会社による協議会)

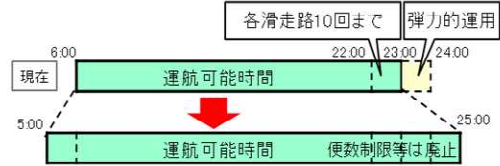
- H27.9.17 第三滑走路等の検討開始
- H27.11.27 第三滑走路はB滑走路の南側へ整備し、B滑走路については北側に延伸する案を議論のたたき台とすること等を確認。
- H28.3.29 地元から国・空港会社に対し、深夜早朝を含めた新たな騒音コンターや環境対策等を早期に提示するよう要請。
- H28.9.27 以下①～③を提案し、これらの案について国・空港会社から住民説明を開始すること等を地元自治体が了承。

①滑走路の位置及び空港敷地範囲(1000ha程度拡大)



②夜間飛行制限の緩和

- 運航可能時間を、現在の6～23時から、5～25時に延長
- 22時台の便数制限やカーフェーの弾力的運用(※)は廃止



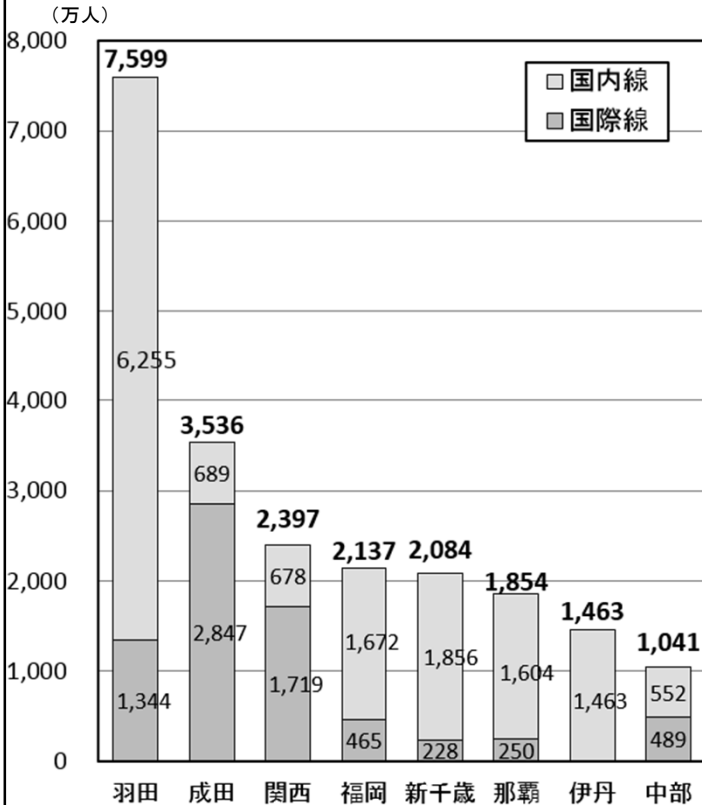
(参考:現在の成田空港の夜間飛行制限) (※カーフェーの弾力的運用)
 ・運航可能時間は6～23時 出発地空港の悪天候等、
 ・22時台の発着は各滑走路10回までに制限 航空会社の努力では対応で
 ・23時台にはカーフェーの弾力的運用を実施 けなしいやむを得ない場合に
 限り、23時台の離着陸を認
 める制度

③新たな環境対策の考え方

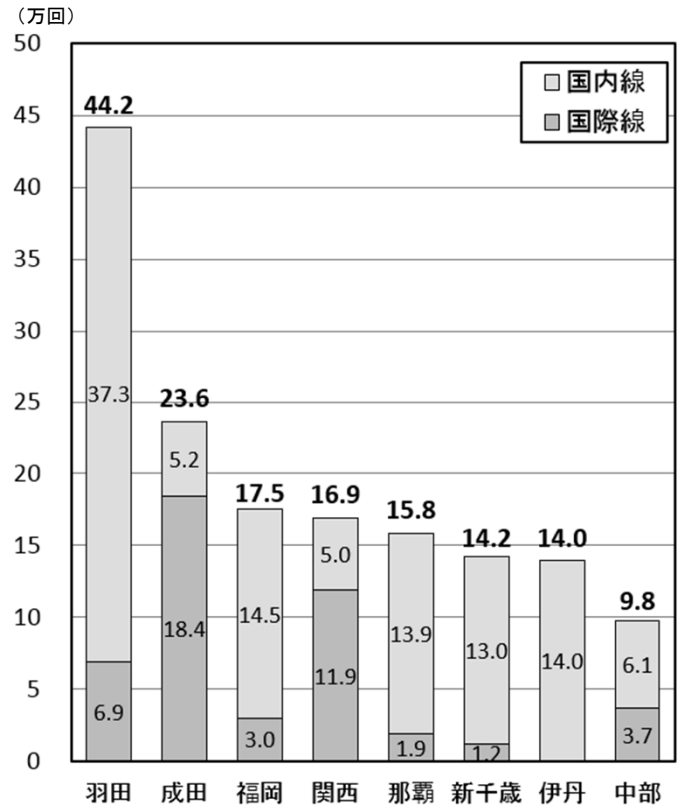
項目	これまでの内容	今後の内容
防音工事、移転補償	30万回コンターにより防音工事や移転補償を実施	50万回コンターにより実施
周辺対策交付金	前年度の国際線の着陸回数・重量や騒音区域世帯数に応じて周辺自治体に交付	50万回を前提として交付額を増額
深夜早朝対策	—(通常防音工事のみ)	寝室について特別な追加防音工事(内窓設置)を実施

国内主要空港の利用状況(平成27年度)

乗降客数



発着回数

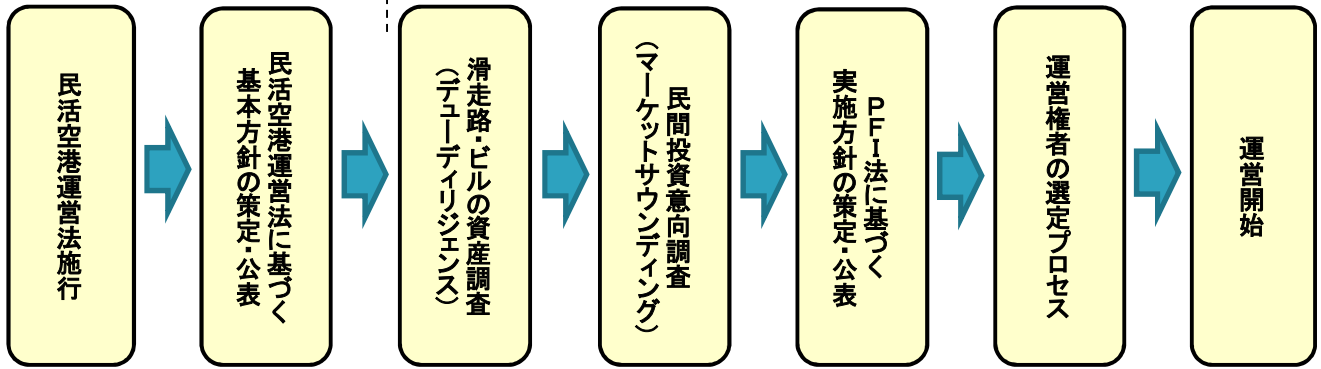


出典: 空港管理状況調査(国土交通省航空局)
 ※発着回数は着陸回数の2倍とした。

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

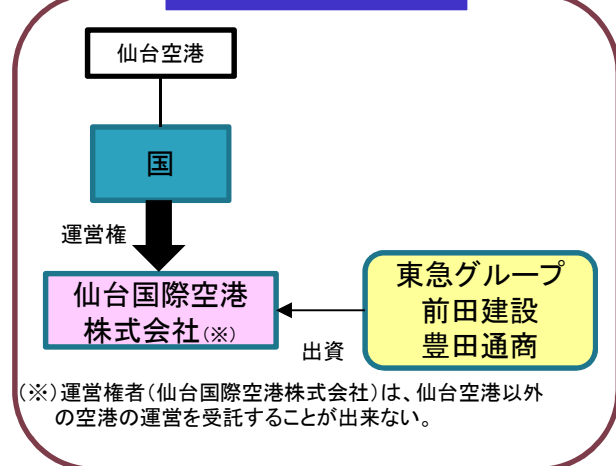


空港名	全体スケジュール(予定)	個別空港ごとの取組	個別空港ごとの取組	個別空港ごとの取組	個別空港ごとの取組	個別空港ごとの取組
仙台空港	H25	H25.11～	H26.4	H26.6～	H28.7～	
高松空港	～H26	H27.10～	H28.7	H28.9～	H30.4～	
福岡空港	～H27	H28.7～	H29.3	H29.5～	H31.4～	
北海道内の国管理空港	H28.7～	H29	H29	H30	H32～	

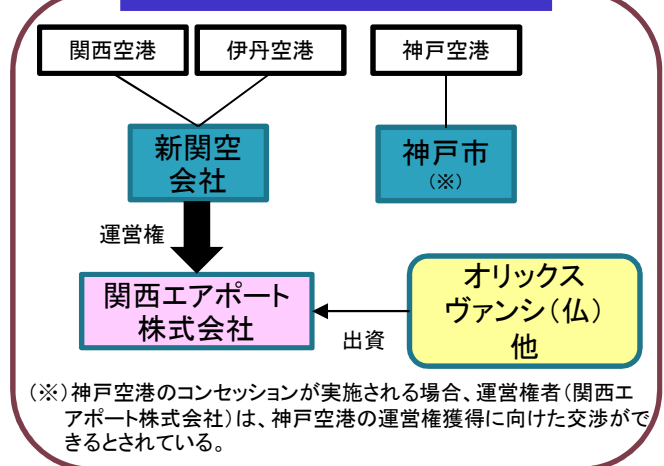
※広島空港及び熊本空港については、それぞれ県知事が運営委託推進の方針を表明

運営委託(コンセッション)のスキーム

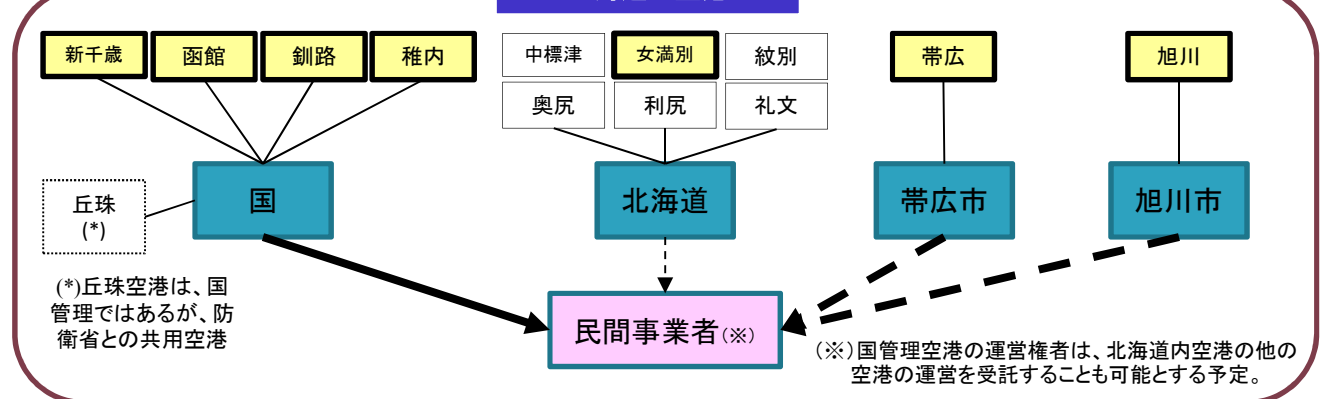
仙台空港スキーム



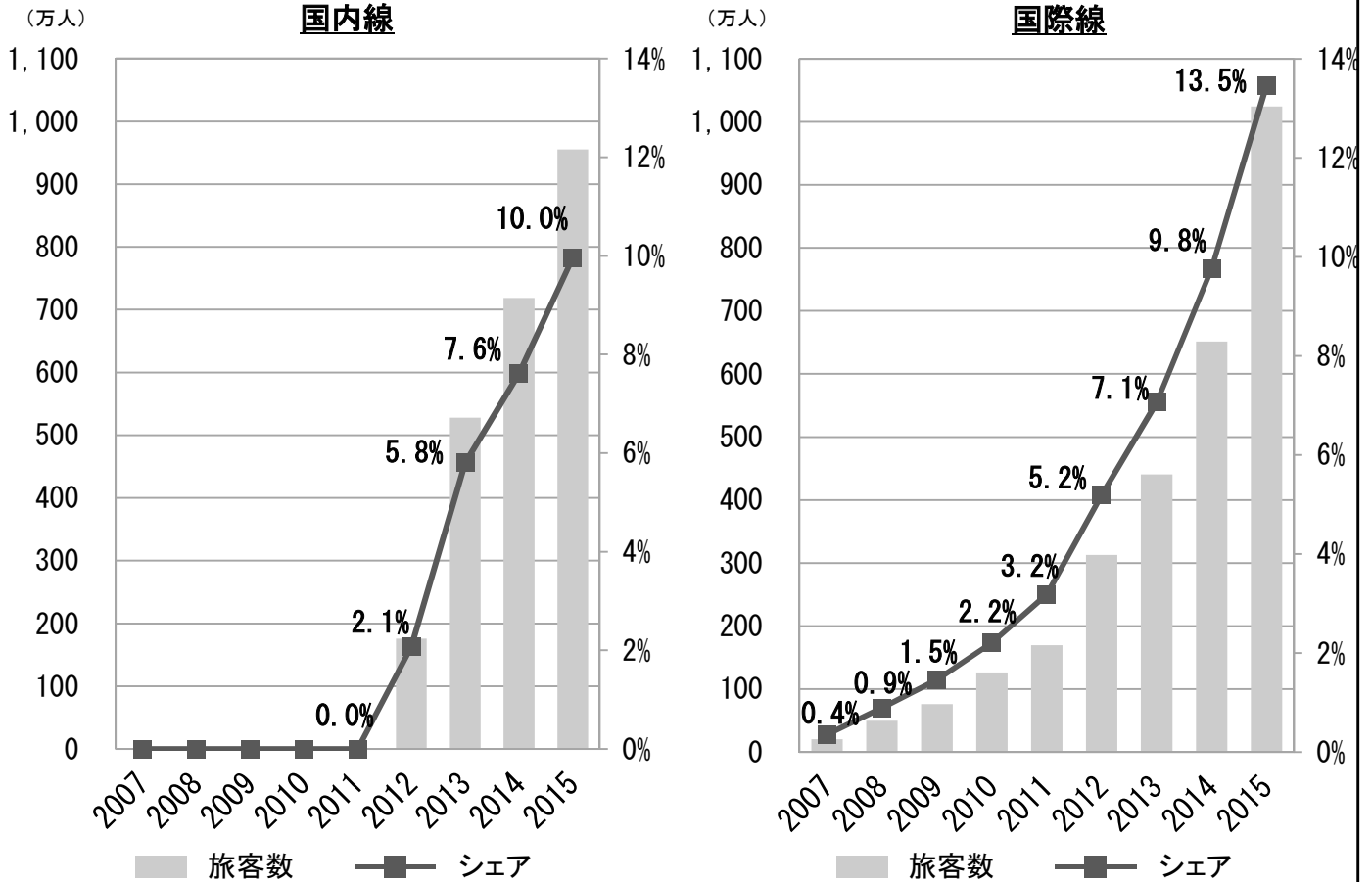
関空・伊丹(・神戸)スキーム



北海道内空港

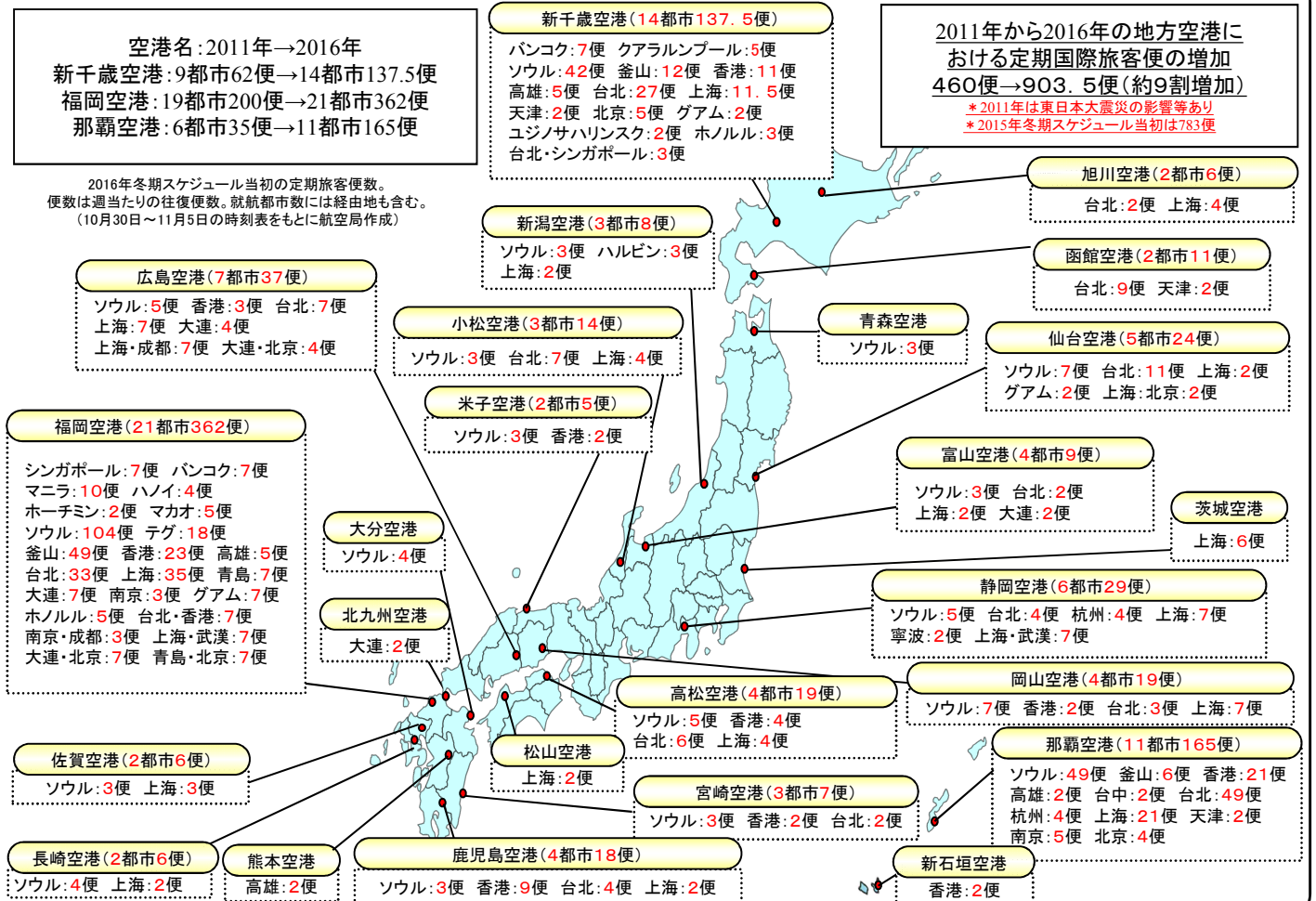


LCC旅客者数の推移(平成27年度)



出典: 国土交通省航空局作成

地方空港における国際航空ネットワークの展開



国管理・共用空港の着陸料の軽減措置

算定方法

【国内線】 <変更無し>

最大離陸重量 × 単価(※) + 騒音値に応じた料金 + 旅客数 × 120円
(旅客数の料金は、L/Fが70%以上の場合、70%時の人数で算出。)

(※)単価は最大離陸重量に応じて設定

【国際線】 <羽田の着陸料体系を変更>

羽田: 最大離陸重量 × 2,600円 + 騒音値に応じた料金

羽田以外: 最大離陸重量 × 単価(※) + 騒音値に応じた料金

軽減措置

国内航空路線に係る着陸料軽減

	羽田空港の着陸料	福岡、新千歳の着陸料	その他の国管理・共用空港の着陸料
羽田、伊丹、福岡、新千歳	本則	本則	
関空、広島、高松、松山、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島	本則の3/4 → 本則の2/3	本則の1/2 → 関西、成田、中部発 本則の1/3	本則の1/2 → 関西、成田、中部発 本則の1/3
釧路、函館、高知、米子(美保)、岩国、徳島、小松	本則の1/2 → 本則の2/5		
旭川、帯広、女満別、秋田、山口宇部、青森、庄内、富山、神戸、鳥取、出雲、岡山、佐賀	本則の2/5 → 本則の1/5		
稚内、紋別、中標津、丘珠、三沢、大館能代、山形、能登、南紀白浜、石見、その他	本則の1/5 → 本則の1/6		

※最大離陸重量50t以下の小型機材に係る着陸料については、更に9/10に軽減【継続】

国際航空路線に係る着陸料軽減

- 羽田以外の空港について、国際定期便の着陸料を7/10、国際旅客チャーター便の着陸料を1/2に軽減。【継続】
- 上記に加え、羽田・福岡・新千歳以外の空港において、新規就航等に際し着陸料を1/2に軽減(通称:インバウンド割)。
〔地域の同規模・同期間支援と協調〕【継続】
- 更に、「訪日誘客支援空港(仮称)」については、「インバウンド割」を拡充し、新規就航等に係る着陸料を最長3年間、最大10/10引き下げ。〔地域の同規模・同期間支援と協調〕【拡充】

沖縄・離島路線に係る着陸料軽減

- 沖縄発着路線(国内便・国際貨物便)に係る着陸料について、機材の種類等に応じて1/6~1/16に軽減。【継続】
- 離島発着路線に係る着陸料について、機材の種類等に応じて1/6~1/16に軽減。【継続】

深夜早期路線に係る着陸料軽減

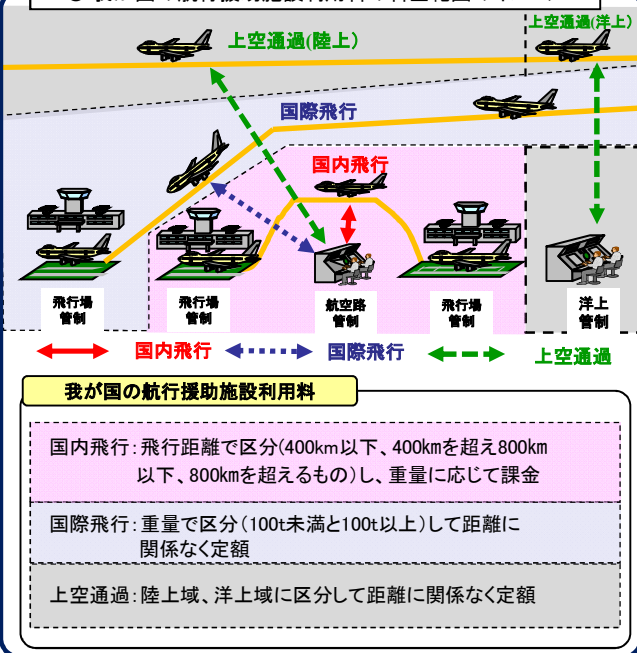
- 24時間空港(新千歳、北九州、関空)の深夜早期利用促進のため、これら3空港において、深夜早期に離発着する羽田便の着陸料を1/2に軽減。【拡充】
- 24時間空港(羽田、新千歳、北九州)の深夜早期国際貨物便(22:00~6:59)の着陸料を1/2に軽減【拡充】
- 羽田空港における低需要時間帯の利用促進のため、26:00~28:00に着陸する国際旅客便(新規就航・増便分)の着陸料を1/2に軽減【拡充】

なお、上記の算定方法、軽減措置については、今後、関係者との調整により、変更の可能性がある。

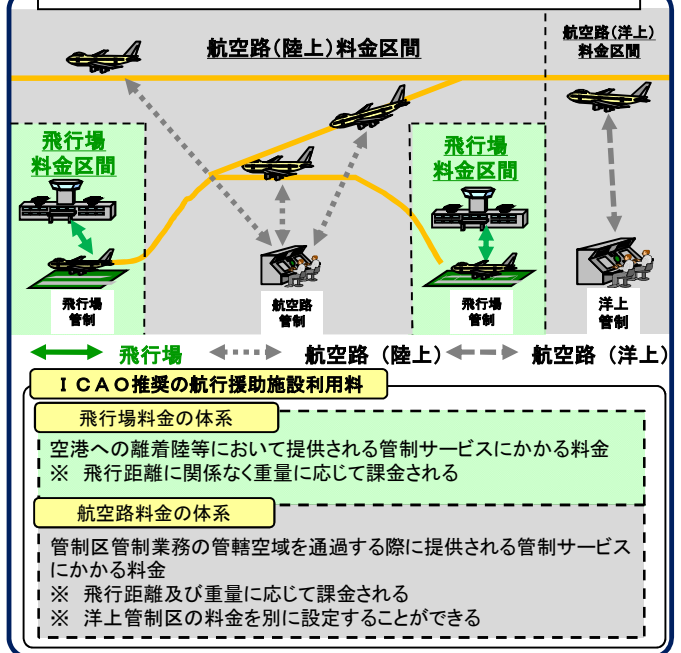
航行援助施設利用料の見直し

- ICAOの推奨する体系に移行し、国際線と国内線の間負担の適正化を図る
- 料金体系の見直しは、激変緩和措置として数年かけて段階的に実施

○ 我が国の航行援助施設利用料の料金範囲のイメージ



○ ICAO推奨体系における航行援助施設利用料の料金範囲のイメージ



背景・趣旨

航空は我が国の経済産業活動や国民生活を支える基盤であり、地方航空路線が地方創生、観光立国に果たす役割は大きく、その維持・活性化が期待される。

しかしながら、地域航空を取り巻く課題は多く、例えば地域航空会社にあつては、脆弱な経営基盤、少数機材運営による高コスト構造、機材故障時等の欠航、特定の大手航空会社との連携に伴う限定された事業展開といった課題があり、また、大手航空会社にあつては、100席以上の大型機のような使用機材のミスマッチ、大規模需要路線の競争激化に伴う内部補助の限界といった課題がある。

さらに、旧型小型機の製造終了等に伴う機材更新やその結果としての必然的な供給増、パイロット等の人材確保の難航等、今後も様々な課題が生じることが懸念されている。

上記のような課題を踏まえれば、地方航空路線を持続可能なものとするため、従来の取組を超えた地域航空のあり方を模索する必要がある。

検討事項

①航空会社間の望ましい協業のあり方

- (例)・地域航空会社間の機材調達、整備、乗員養成等の共通化・外部化等を通じた固定費の低減方策
- ・大手航空会社系列の枠を超えた連携

②行政と地域航空会社との望ましい連携のあり方

- (例)・航空会社間の協業を促すための自治体及び国の役割

委員名簿

※ ○は座長

(五十音順、敬称略)

奥 直子	日本政策投資銀行企業金融第6部課長
加藤 一誠	慶応義塾大学商学部教授
○竹内 健蔵	東京女子大学現代教養学部国際社会学科教授
花岡 伸也	東京工業大学環境・社会理工学院融合理工学系准教授
矢ヶ崎紀子	東洋大学国際地域学部国際観光学科准教授
李家 賢一	東京大学大学院工学系研究科教授

地域航空ネットワークの概要



SAAB340B

北海道エアシステム (HAC)

丘珠空港を中心に6路線就航
機材:SAAB340B (36席)
3機使用

オリエンタルエアブリッジ (ORC)

長崎空港を中心に4路線就航
機材:DHC-8-Q200 (39席)
2機使用

天草エアライン (AMX)

天草空港を中心に3路線就航
機材:ATR42-600 (48席)
1機使用



ATR42-600

ANAウィングス(AKX)

福岡/新千歳空港から14路線就航
機材:DHC-8-Q400 (74席)
21機使用



DHC-8-Q400

日本エアコミューター (JAC)

鹿児島空港を中心に24路線就航
機材:DHC-8-Q400 (74席) 9機使用
SAAB340B (36席) 9機使用

1. 運航費補助

- 協議会(都道府県ごと)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議論し、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 (B737等) 一般路線の 1/6
- その他航空機 (DHC-8-400等) 一般路線の 1/8
- | | | |
|-----------|------------------|------------|
| うち、着陸料 | 6t以下(アイランドー等) | 一般路線の 1/16 |
| 航行援助施設利用料 | 15t未満(SAAB340B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10%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. 航空機燃料税の引き下げ

- 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(平成29年度～平成31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(平成29年度～平成31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 (B737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 (DHC-8-400等) 永久に1/4

小型無人機に係る制度設計の進め方

これまでの進め方のイメージ

小型無人機の更なる安全確保に向け、平成28年夏までに制度設計の方向性とりまとめ

・機体の機能・性能確保
・操縦者の技量確保
・運航管理体制等
について制度を整備

3年以内にドローンを使った荷物配送を実現

※第2回未来投資に向けた官民対話(平成27年11月5日開催)における総理発言(抜粋)

官民協議会での議論

現状の評価

- ・改正航空法の運用の中で、機体、操縦者、運航管理体制等の要件が具体化し、民間の取組(講習等)と相まって、包括的ルールを形成
- ・これらの結果、落下等の件数も低く抑えられ、重大な事案も発生しておらず、安全意識も向上

民間ニーズへの対応

- ・民間では次々に機体や技術が開発され、安全確保のための対応策も刻々と変化
- ・常に官民で協議を行い、諸課題に個別に迅速・柔軟に対応するため、可能なところから段階的対応をしつつ、必要な見直しを実施

今後の見通し

- ・今後の利活用の拡大に向けて、安全等のため必要な技術開発と環境整備について、実現を見込む時期を明確化(ロードマップを策定)
- ・この中で、離島、山間部等の非人口密集地域におけるドローンを使った荷物配送は、現行制度の柔軟な運用で実現させるとともに、都市部での荷物配送等の実現に向けて飛躍的安全性向上とこれを確認する制度等の環境整備が必要との認識を共有

今後の制度設計の進め方

小型無人機の更なる安全確保に向け、平成28年7月に制度設計の方向性とりまとめ

制度設計の方向性

- ・官民での協議を継続し、まずは刻々と変化するニーズに柔軟に対応するため、安全確保策の体系的整理・共有を行うとともに、現行制度を通達・ガイドライン改正等により柔軟に見直し
- ・民間の知見や能力を育成・活用し、より効率的な制度運用を実現

柔軟な制度運用と迅速な見直し

技術の進展により、「落ちない機体」☆の開発

2018年頃に、離島、山間部等の非人口密集地域におけるドローンを使った荷物配送を本格化

第三者上空飛行を許容できる飛行の安全性を確認できる制度※へ見直し

※基準の透明性を高め、許可・承認の可否の予見可能性を高める

2020年代頃に都市部でもドローンによる荷物配送の本格的運用を実現

☆風雨等の耐環境性等を向上させることに加え、通信遮断、バッテリー切れ等が生じても、安全な着陸を確保できる機体

小型無人機の更なる安全確保に向けた制度設計の方向性<概要>

基本的な考え方

- ・平成27年12月10日に施行された改正航空法の運用を通じ、機体、操縦者及び運航管理体制といった要件の具体化が進み、ガイドラインや民間団体等の取組も含め包括的なルール形成が進展
- ・急速に進展する新技術の社会実装や利活用の多様化に対応するため、柔軟性を確保しつつ、可能なものから迅速・段階的にルールを整備

制度設計の方向性

<基本的飛行ルール>

- ・飲酒中の飛行禁止や出発前確認について周知啓発を進め、効果の検証結果を踏まえてルール整備
- ・事故等情報の義務報告制度や、いわゆるヒヤリ・ハット情報の報告の仕組み、事故等情報の収集・分析システム構築を検討

<機体、操縦者、運航管理体制の更なる安全確保>

- ・民間団体等による講習会や運航管理マニュアルについて、一定の基準に適合しているものを国交省HPに掲載し、これを利用する場合、審査を一部簡素化
- ・離島、山間部等における荷物配送を、2018年頃に本格化させる仕組みを導入
- ・都市部等における荷物配送を、2020年代頃に本格運用できるよう機体の認証制度や操縦者の資格制度等について早期に検討・整備
- ・許可・承認対象外の場合も講習会等の受講やマニュアル等の使用により安全を向上

<航空機、小型無人機相互間の安全確保と調和>

- ・小型無人機と航空機の運航者等が参画する検討会を早期に立ち上げ、2016年度末用途に有人機と無人機、無人機同士の衝突回避ルール等を整備
- ・空港等周辺において、誤作動・誤操作による危険を未然に防ぐルールや対策を検討
- ・有人機と無人機の運航者が、飛行情報を共有できる仕組みを構築。また、航空情報(ノータム)の運用を改善

<その他>

- ・加入保険の継続徹底など、安全意識の維持・向上
- ・プライバシーの保護や第三者の土地の上空飛行について、ガイドラインの周知や自主的ルールの策定を促進
- ・所有者を把握する自主的取組を推進
- ・目視外飛行を支える無線システムのあり方

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一方、市場獲得の競争も激化している。

このため、相手国政府への働きかけや情報収集等、我が国企業の受注獲得に向けた取り組みを実施する。

アジア周辺の主なインフラ案件

バングラディシュ

- ・ダッカ国際空港拡張事業
- ・ダッカ新国際空港整備計画
- ・航空保安設備整備計画

ネパール

- ・トリバン国際空港運営・拡張・改修事業
- ・補給管理センター及び航空路レーダー管制業務整備事業
- ・主要空港航空安全設備整備計画

インド

- ・ドレラ新国際空港建設・運営事業

スリランカ

- ・バンダラナイケ国際空港改善事業
(フェーズ2)

ミャンマー

- ・ハンタワディ国際空港建設・運営事業
- ・次世代航空保安システムへの移行に係る
協力開発事業

ラオス

- ・ワットイ国際空港ターミナル運営事業

モンゴル

- ・新ウランバートル国際空港運営事業

ロシア

- ・ハバロフスク国際空港ターミナル建設・運営事業

ベトナム

- ・ロンタイン新国際空港建設・運営事業

フィリピン

- ・新マニラ空港整備計画
- ・ニノイ・アキノ国際空港運営事業
- ・次世代航空保安システム整備計画

パラオ

- ・パラオ国際空港運営事業

パプアニューギニア

- ・ナザブ空港改修事業

インドネシア

- ・ロンボク国際空港拡張・運営事業
- ・マカッサル・ハサヌディン国際空港拡張事業
- ・新ジョグジャカルタ国際空港整備・運営事業
- ・航空安全性及び効率性向上事業

< 参考 >

・総合政策局予算 一般会計1,435(1,263)百万円の内数 :「インフラシステム輸出等の推進」

・29年度予算額 財政投融资(産業投資649億円(380億円)等の内数)

(株)海外交通・都市開発事業支援機構が行う出資と事業参画による支援を通じて、海外のインフラ市場への我が国事業者のより積極的な参入を促進する。

※()内は前年度予算

空港分布図

参考資料

	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、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、佐源、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

