

空港技術基本計画フォローアップ

航空局 航空ネットワーク部
空港技術課
令和6年10月16日



空港技術に関する検討体制

空港技術基本計画の見直し

施策全体のフォローアップ

能登空港の被災と今後の対応、A2-BCPに関するガイドラインの改訂等

空港業務DXの推進、空港における脱炭化の推進

空港・航空関連技術の海外展開

骨太方針2024、予算概算要求

空港技術に関する検討体制

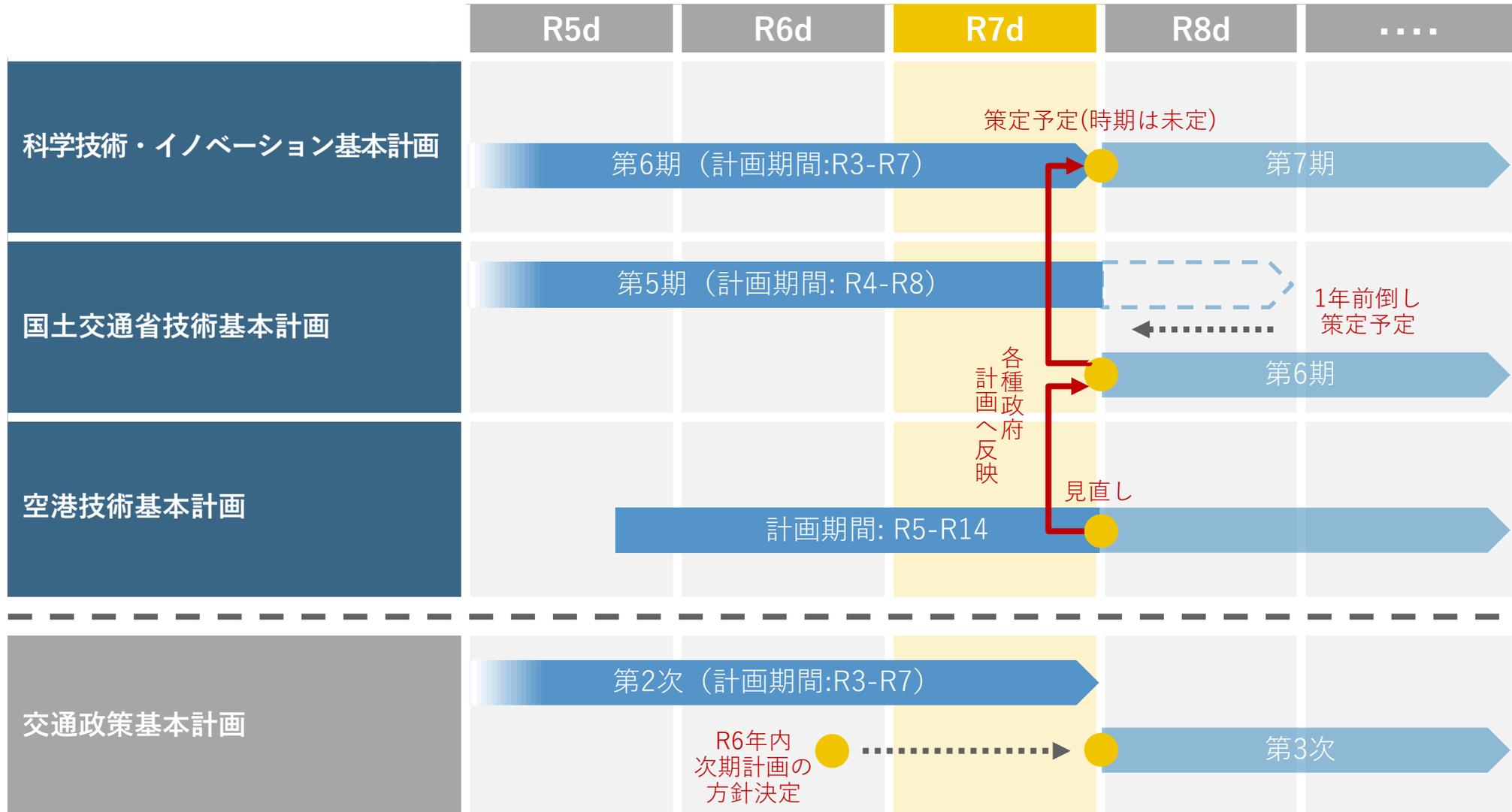
空港技術に関する検討体制

		有識者検討会		官民協議会
		方向性の検討	具体的な推進方策の検討	
総合		空港技術懇話会		
空港 工事	整備	港湾・空港工事のあり方検討会		—
	維持	空港内の施設の維持管理等に係る検討委員会 空港除雪の省力化・自動化に向けた実証実験検討委員会		空港土木施設の維持修繕に係る実務者WG
防災・減災		空港における自然災害対策に関する検討委員会／分科会		—
グランド ハンドリング		空港制限区域内における自動走行の実現に向けた検討委員会 空港グランドハンドリング作業の生産性向上に関する技術検討会		空港業務DX推進官民連絡会
脱炭素		空港分野におけるCO2削減に関する検討会 空港建築施設の脱炭素化に関する検討WG		空港脱炭素化に向けた官民連携プラットフォーム
次世代モビリティ (空飛ぶクルマ)		—	離着陸場WG	空の移動革命に向けた官民協議会
国際		—	—	航空インフラ国際展開協議会

空港技術基本計画の見直し

空港技術基本計画の見直し

- 科学技術・イノベーション基本計画について、令和8年度からの次期計画が策定予定。これに反映できるよう、国土交通省技術基本計画の次期計画を、1年前倒しし令和7年度内に策定予定。
- 空港技術基本計画も各種政府計画へ反映できるよう、令和7年度末の見直しに向けた議論を開始する。



施策全体のフォローアップ

空港技術基本計画 施策全体のフォローアップ(1/2)

構成	主な施策	取組状況
第2章 空港を取り巻く課題への対応		
I 国民の安全・安心の確保		
(1) 大規模自然災害による被害の軽減に向けた技術	<ul style="list-style-type: none"> 技術を活用した浸水対策、耐震対策、滞留者対応 空港BCP(A2-BCP)の実効性強化対策 	<ul style="list-style-type: none"> A2-BCPガイドラインの改訂 気候変動による平均海面水位の上昇に伴う空港土木施設への影響検討
(2) 被災施設の早期復旧に向けた技術	<ul style="list-style-type: none"> 迅速な被災状況の把握手法(衛星、ドローン) 	<ul style="list-style-type: none"> 津波警報発令時に航空機が避難するための場面管理技術の検討 地震による滑走路の損傷対策の検討
(3) 地域を含むレジリエンス向上のための技術	<ul style="list-style-type: none"> 空港の防災拠点化 災害時のエネルギー供給拠点 	<ul style="list-style-type: none"> 防災拠点として空港が保持すべき機能の検討実施
(4) 空港における保安・安全・事故対策のための技術	<ul style="list-style-type: none"> 制限区域立入車両の検査高度化、空港警備の高度化、滑走路異物対策の高度化、空港内作業の事故防止 	<ul style="list-style-type: none"> 羽田空港航空機衝突事故対策 中間とりまとめ 自動運転Lv4実現に向けた検討(規定類、ガイドライン等策定)
II 効率的・効果的な整備・メンテナンス		
(1) インフラメンテナンスの高度化・効率化に向けた技術	<ul style="list-style-type: none"> 点検診断技術の開発 新材料、新工法の開発 	<ul style="list-style-type: none"> 空港内の施設の維持管理指針の改定
(2) 効率的・効果的な施工の実現に向けた技術	<ul style="list-style-type: none"> ICT施工、ロボットの活用 	<ul style="list-style-type: none"> 草刈工の自動化施工の導入 除雪工の省力化技術の開発・導入
III 空港の持続的な発展		
(1) 人手不足解消に向けた技術	<ul style="list-style-type: none"> 空港業務の効率化(グランドハンドリング、警備・保安検査業務、建設・維持管理業務等) 	<ul style="list-style-type: none"> 空港業務DX推進官民連絡会開催 自動運転Lv4実現に向けた検討(規定類、ガイドライン等策定) グラハン技術検討会の設置、手荷物業務の生産性向上方策の検討
(2) 旅客の利便性向上のための技術	<ul style="list-style-type: none"> 顔認証システム等による空港内移動効率化 	<ul style="list-style-type: none"> モバイルアプリを活用した顔情報登録の実現に向けた取組 自動運転Lv4実現に向けた検討(規定類、ガイドライン等策定)
(3) 航空物流の効率性向上のための技術	<ul style="list-style-type: none"> 手続きの電子化、貨物上屋内作業／搬送作業の自動化 	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転Lv4実現に向けた検討(規定類、ガイドライン等策定)
(4) 将来需要の予測手法の高度化	<ul style="list-style-type: none"> 航空需要予測モデルの改善 	<ul style="list-style-type: none"> 航空需要予測手法の改善調査の実施
(5) 空港整備事業評価手法の高度化	<ul style="list-style-type: none"> 空港整備事業評価手法の見直し 	<ul style="list-style-type: none"> 空港整備事業の費用対効果分析マニュアル改定の検討
(6) 新たなモビリティへの対応のための技術	<ul style="list-style-type: none"> 空飛ぶクルマや水素航空機への対応 	<ul style="list-style-type: none"> パーティポート整備指針の制定
(7) 空港周辺環境との調和のための技術	<ul style="list-style-type: none"> 環境負荷低減のための取組 	<ul style="list-style-type: none"> 日ASEAN 空港EMS(環境マネジメントシステム)GLの改善提案 有色防除雪氷剤(有色 ADF)処理対策検討手引きの策定

空港技術基本計画 施策全体のフォローアップ (2/2)

構成	主な施策	取組状況
第2章 空港を取り巻く課題への対応		
IV 航空分野の脱炭素化		
(1) 航空分野の脱炭素化に向けた技術	・ 空港建築施設／車両省エネ化、空港再エネ拠点化、エネルギーマネジメント、地上航空機のCO ₂ 排出削減	・ 国が管理する全27空港の空港脱炭素化推進計画作成
(2) 航空機運航分野の脱炭素化への貢献	・ 空港側でのSAF管理のあり方	・ SAF利用可視化ガイドラインの検証
第3章 技術開発・実装を推進するための取組		
I DXの積極的な推進と更なる技術開発とDXの積極的な推進		
(1) 技術開発及び実装を促進する環境整備	・ 開発/実証/実装段階の環境整備(開発支援、実証場所提供、新技術活用に加点する契約方式、マッチング促進)	・ SBIRフェーズ3基金事業(空港業務の生産性向上)の実施/推進 ・ 空港業務DX推進官民連絡会開催
(2) ICT、AI等の活用やデータ管理の一元化による効率化	・ 空港共通データ基盤 ・ 航空機運航分野の取組との連携	・ データ管理システムの検討
II 技術課題の解決に向けた体制強化		
(1) 研究機関(国総研、港空研等)と大学との有機的な連携	・ 航空局、研究機関及び大学との間で綿密かつ定期的な情報共有	・ 空港技術懇話会、各種有識者検討会／官民協議会の開催
(2) 産学官の協力体制や分野横断的な検討体制の構築	・ 産業界の有する技術・知見を最大限活用	・ グラハン技術検討会の設置、手荷物業務の生産性向上方策の検討 ・ 空港業務DX推進官民連絡会開催 ・ 自動運転Lv4実現に向けた検討(規定類、ガイドライン等策定)
(3) 技術力の習得・伝承のための取組強化	・ 技術の継承・育成に関する取組	・ 空港施設の維持管理技術の情報共有 ・ 各種研修の実施
(4) 空港毎の要請を踏まえた対応	・ 空港毎の要請を踏まえて技術開発・実装	・ 空港業務DX推進官民連絡会開催 ・ 空港施設の維持管理技術の情報共有
III 国際展開を通じた技術開発の推進		
(1) インフラ海外展開との連携	・ 本邦空港技術の海外展開	・ 航空インフラ国際展開協議会等の開催 ・ Inter Airport Southeast Asia @シンガポール
(2) 我が国技術の国際標準化に向けた戦略的な取組	・ ICAOにおける自動運転レベル4導入に向けた議論の主導 ・ 顔認証技術の国際標準化	・ ICAOにおいて日本からの自動運転車両の導入に係るガイダンスや国際基準の検討を行う提案が採択
IV 定期的なフォローアップ		・ 空港技術懇話会

能登空港の被災と今後の対応、A2-BCPに関するガイドラインの改訂等

能登空港の被災と今後の対応

- 発災翌日より、能登空港において救援ヘリコプターの受入れを開始
- また、TEC-FORCEの派遣により、自衛隊固定翼機受入れのための応急復旧や空港運用時間拡大等を支援し、災害救援活動の拠点として機能
- 並行して、民間航空機運航再開のための応急復旧を実施し、1/27より運航再開
- 大規模災害復興法の適用による権限代行により、国土交通省が本格的な復旧工事を実施。測量作業は完了し、現在、一部工事の入札手続き中。



これまでの経緯

- 1/2 ・救援ヘリの受入れ開始
- 1/2～ ・空港施設の復旧支援のためTEC-FORCE職員を派遣
- 1/3 ・滑走路の被災状況調査
- 1/4 ・石川県発表
 - ・ 仮復旧を施し、自衛隊機の離発着は数日後に可能となる見込み
 - ・ 民航機が運航可能となるのは 早くとも3週間後(1/25)以降の見込み
- 1/9～ ・空港運用の支援のためTEC-FORCE職員を派遣
- 1/10～ ・空港運用時間を拡大
- 1/12～ ・自衛隊固定翼機が離着陸を開始
- 1/27～ ・民間航空機運航再開
- 2/1 ・大規模災害復興法の適用による権限代行を決定

全日空の当面の運航計画

※被災前は能登-羽田間を2往復/日 運航

- ・ **2024/1/27～2024/4/14 1往復/日 週3日(火・木・土)**にて運航
 - (1/27～3/28) 羽田10:30発→能登11:30着 能登13:50発→羽田14:55着
 - (3/29～4/14) 羽田08:55発→能登09:50着 能登11:30発→羽田12:35着
- ・ **2024/4/15～2025/3/29 1往復/日 毎日**にて運航予定
 - (4/15～4/25) 羽田08:55発→能登09:50着 能登11:30発→羽田12:35着
 - (4/26～10/26) 羽田08:55発→能登09:50着 能登10:45発→羽田11:50着
 - (10/27～3/29) 羽田08:55発→能登09:55着 能登10:40発→羽田11:45着

1/27 民間航空機運航時の様子



再開初便到着



能登空港出発ロビー

1/12 自衛隊輸送機による物資輸送



主な被災箇所

○能登空港
設置管理者:石川県
滑走路:2,000m

<p>ターミナルビル</p>	<p>国土地理院の空中写真</p>		
<p>航空灯火</p>	<p>滑走路</p>		
<p>亀裂</p>		<p>陥没</p>	
<p>段差</p>		<p>亀裂</p>	
<p>場周道路</p>		<p>調節池</p>	

空港における業務継続計画 (A2-BCP) に関するガイドライン (改訂版) 及び 実効性強化方策のポイント

- 令和2年に全国95空港で「A2-BCP*」が策定されて以降、各空港において独自の創意工夫や災害対応経験を活かした先進的な取り組みが進展。これら優良事例を全国の空港に横展開することを目的に、「A2-BCP」実効性強化方策として整理し、「A2-BCP」ガイドライン (改訂版) をとりまとめ
- 令和6年能登半島地震により滑走路に大きな段差が発生した能登空港では、発災翌日から被災地の救援活動拠点として役割を果たしつつ、並行して民航機の運航再開に向けた空港機能回復の取組を進めたことを踏まえ、防災拠点としての役割を担う空港の早期機能確保に向けた課題を整理
- 令和6年1月の羽田空港での航空機衝突事故に伴う全国的な欠航・遅延便への対応を踏まえ、「A2-BCP」が事故災害時やイレギュラー運航時等における空港の滞留者対応にも有用である旨もガイドライン (改訂版) に反映

*「A2 (Advanced/Airport) -BCP」・・・空港全体としての機能保持及び早期復旧に向けた目標時間や 関係機関の役割分担等を明確化したもの

「A2-BCP」ガイドライン (改訂版) の基本的考え方

1-0. BCPの策定からBCPの運用に主眼を転換

- ・前回ガイドラインではBCPの策定に主眼が置かれ、これに基づき全国95空港でBCPが策定されたが、今回の見直しでは災害対応や訓練等を踏まえた運用 (Management) に主眼を転換
- ・羽田空港航空機衝突事故を踏まえ、事故による滞留者対応にも「A2-BCP」を活用

1-1. ノウハウの収集整理・横展開

- ・災害対応等を経験した空港のノウハウを収集し、被災経験のない空港に横展開するため、優良事例を整理

「A2-BCP」ガイドライン (改訂版) の具体的改善点

1-2. 二次交通の確保に係る運輸局との連携強化

- ・新千歳空港 (大雪)、羽田空港 (衝突事故) では地方運輸局との連携により、災害時の代替交通手段確保の取組が拡充
- ・他空港においても連携が強化されるよう、今後、関係機関 (官房運安防、鉄道局、自動車局、地方運輸局、空港会社等) との情報共有を強化

1-3. 訪日外国人対応における観光関係者との連携強化

- ・観光庁と連携して、訪日外国人に対する情報提供ツールの周知・拡充等を進めるとともに「A2-BCP」と「観光危機管理計画」の計画の連携により、航空・観光関係者の連携強化を進める

1-4. コンセッション空港の災害対応における官民の役割分担の整理

- ・運営会社のニーズを踏まえ、施設復旧や災害復旧支援機材の貸出、TEC-FORCE派遣のルールを明確化

1-5. 津波警報等発令時における地上走行中の航空機の避難方策

- ・短期的な運用方針として、地上での待機に比べ滑走路点検なしでも離陸することのリスクが低いと機長が判断した場合、離陸を妨げない運用を可能とする方針を整理

1-6. 滞留者の再定義

- ・滞留者を自発的・非自発的滞留者に再定義

1-7. 被災後の空港施設の復旧目標

- ・各空港の被害想定・実績、復旧作業を踏まえて現実的な目標を検討

今後の課題

2-1. 防災拠点として空港が保持すべき機能

- ・能登空港の被災状況等を踏まえて、災害時の防災拠点として空港が保持すべき機能を検討

2-2. 地震による滑走路の損傷対策

- ・能登空港の被災状況等を踏まえて、滑走路に段差が生じた要因を分析し、他空港での同様事象の発生可能性、必要な対策の検討

2-3. TEC-FORCEの体制強化

- ・被災空港の早期運用再開に向けて、施設復旧の支援に加え、運用の支援等も実施可能となるよう、TEC-FORCEの体制を強化

2-4. 権限代行制度の整備

- ・大規模災害復興法の指定を待たずとも国が初期の施設復旧に対応するとともに、空港の運用においても国の支援が可能となる枠組みを検討

2-5. 津波警報等発令時に航空機が避難するための場面管理技術の検討

- ・ドローンやA Iなどの技術を活用し、短時間で安全な場面管理を行うための方策を検討

2-6. 全国の空港関係者への情報提供の強化

- ・本検討会の枠組みを活用して、全国の「A2-HQ」構成員に対して空港の災害対応に係る最新情報を提供するとともに、地方航空局による講習会等により「A2-HQ」構成員の人材育成を支援

今後の「空港における災害対策に関する検討委員会」の進め方

令和7年度以降は、毎年度5月頃に検討委員会を開催

(委員会主要議題)

- ・前年度に起きた災害等の振り返り
- ・各空港の「A2-BCP」の改定状況
- ・訓練の実施状況
- ・委員会からの今後の課題についての検討状況報告
- ・「A2-BCP」優良事例の表彰 ・その他

必要に応じて
ガイドライン見直し

- 令和6年能登半島地震では、耐震対策（液状化対策）が不要とされていた能登空港において、滑走路等に大きな亀裂や段差が発生。検証の結果、能登空港は盛土で造成された空港であり、盛土部分が揺れによって沈下したことにより亀裂や段差が生じたと想定されている。
 - このため、能登空港（盛土最大55m）と類似する盛土で造成された空港について、同様の事象が生じる可能性について検証を行い、必要に応じて耐震対策を行っていくこととする。
- ※主な盛土空港（国管理空港）：釧路、函館、新千歳、広島、高松、熊本、鹿児島空港等

能登空港被災状況



切盛境で変状が大きくなっている



着陸帯において最大75cmの段差

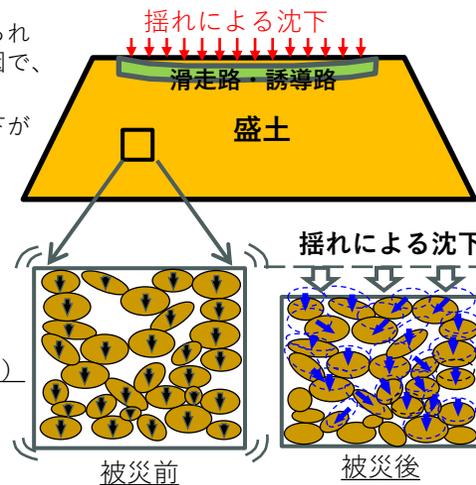


切盛境界で段差発生 滑走路で最大15cm

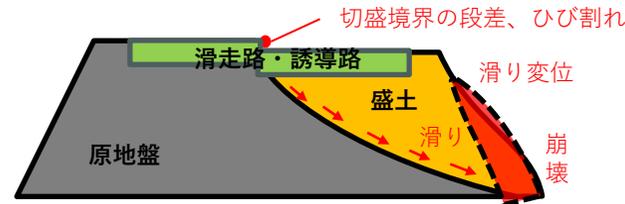
盛土空港の被災のメカニズム（想定）

揺れによる沈下

- ・地震により盛土箇所が揺すられ沈下が促進されたことが原因で、盛土箇所でも沈下が発生。
- ※能登空港では揺れによる沈下が発生したと想定される



滑り変位



- ・地震により切土、盛土境に滑り変位が生じたことが原因で、盛土箇所でも沈下が発生。
- ・盛土箇所が沈下したことで、切盛境界で段差やひび割れが発生。

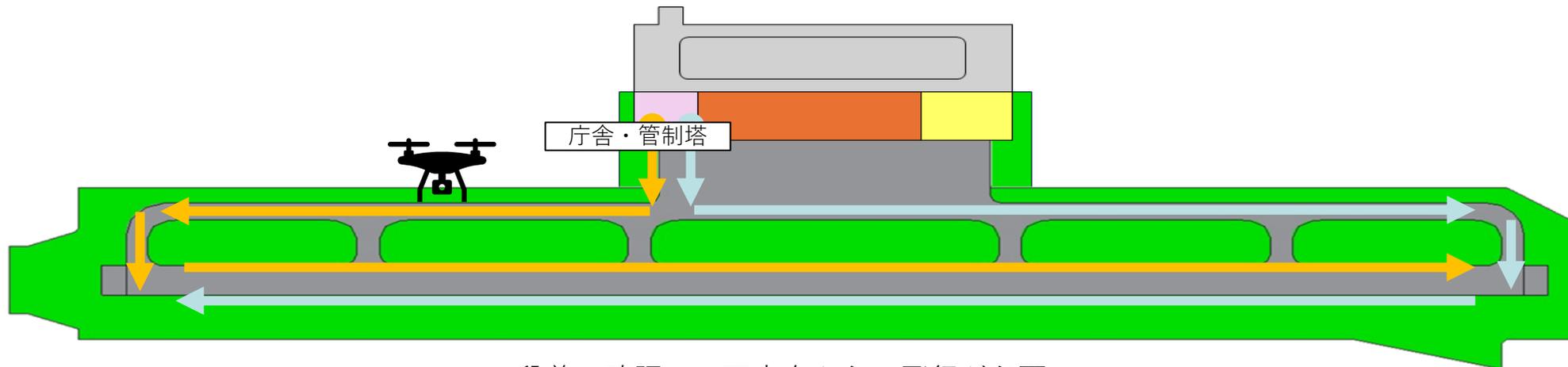
- 津波警報等発令時の地上走行中の出発機の離陸判断について、ドローンやAIなどの新技術を活用して、短時間で安全な場面管理を行うための方策を検討し、ドローン等を活用した場面管理について課題を取りまとめた。検討の結果、運航者への情報伝達は最短で30分程度は必要と判明。
- なお、津波到達時間を踏まえ、30分以内に情報提供が必要な空港及び天候不良を考慮し、別の新技術の活用検討が必要となる(固定カメラの映像等)ことが判明。

ドローン機材の課題

- ・ 連続飛行時間は約20分 (大型ドローン)
- ・ 風速5m/sec以上は制御が困難
- ・ 降雨時は飛行不可 (故障の可能性あり)
- ・ 氷点下ではバッテリー性能が低下 (使用温度範囲は0~40°C)

運航者への情報提供の課題

- ・ ドローン飛行準備体制の確保 (24H)
- ・ 点検結果を最短時間で運航者へ伝達
 - ⇒ 連続飛行時間約20分の目安 (飛行速度18km/h)
 - (庁舎 (屋上) → 滑走路 (片側) → 段差の確認には双方向からの飛行が必要)
 - ⇒ リアルタイム伝送方法 (携帯電話等)
 - ⇒ 航空機の運航に支障となる異常の状態 (段差の程度)
 - ⇒ 目視判断又はAI診断 (AI判定には2年程度の学習が必要)
 - ⇒ 管制、パイロットへの情報伝達の内容



段差の確認には双方向からの飛行が必要

空港業務DXの推進・空港における脱炭素化の推進

空港業務DXの推進

- 生産年齢人口が低下する中でも航空需要の拡大に対応していくためには、先進技術等の開発・実装による空港業務の生産性向上が必要となる。
- そのため、グラハン作業の生産性向上に向けた技術開発・実装を促進するための検討を進めるほか、搬送作業の無人化に向けて、2025年の空港制限区域内における自動運転レベル4の実現を目指して検討を行う。

空港グランドハンドリング作業の生産性向上に関する技術検討会(2024.6～)

【概要】

グランドハンドリング作業のうち技術導入が進まないものについて、支障となる技術的な課題の抽出・対応の検討を実施し、作業の生産性向上に向けた取組を推進。今年度は4回の開催を予定。

※当面は手荷物輸送業務の生産性向上について優先的に検討予定

【委員】

■学識経験者

- ・加藤一誠 慶應義塾大学教授
- ・花岡伸也 東京科学大学教授
- ・福田大輔 東京大学教授
- ・西藤真一 桃山学院大学教授

■業界関係者

- ・(一社)空港グランドハンドリング協会
- ・全日本空輸株式会社
- ・日本航空株式会社
- ・(一社)全国空港事業者協会

■オブザーバー

- ・経済産業省 製造産業局産業機械課 ロボット政策室

【スケジュール（手荷物業務の生産性向上に関する検討）】



空港制限区域内における自動走行の実現に向けた検討委員会(2018.6～)

【概要】

グランドハンドリング作業のうち、搬送作業の無人化に向けて、2025年の空港制限区域内における自動運転レベル4※の実現を目指して検討を実施。過去17回開催し、今年度も3回の開催を予定。

※特定条件下においてシステムが全ての運転タスクを実施するもの

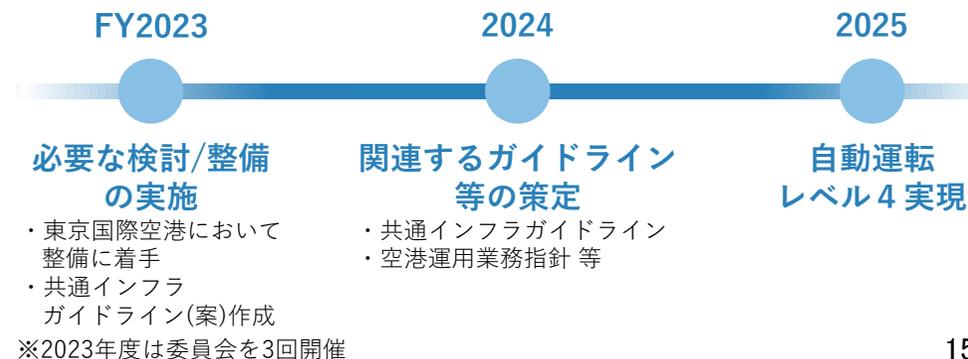
【委員】

■学識経験者

- ・大村裕康 桜美林大学教授
- ・花岡伸也 東京科学大学教授
- ・菅沼直樹 金沢大学教授

※その他、空港制限区域内における自動走行の実現に向けた実証実験実施者等も参加

【スケジュール】



空港における脱炭素化の推進

- 航空局では「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」に向けて、2021年3月に「空港分野におけるCO2削減に関する検討会」を設置し、空港施設・車両の省エネ化や空港の再エネ拠点化等の空港脱炭素化に向けた取組を推進。
- 2022年6月に公布された航空法等の一部を改正する法律が12月に施行され、これにより「航空脱炭素化推進基本方針」を策定し、「2030年度までに各空港のCO2排出量を2013年度比で46%以上削減および、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」などの目標を設定。
- また、各空港において「計画策定ガイドライン」や「事業推進のためのマニュアル」を踏まえ、「空港脱炭素化推進計画」の策定を進め、2023年12月に成田、中部、関西、大阪の4空港の推進計画を、さらに2024年3月には地方自治体が管理する県営名古屋空港の計画を初認定し、同年4月に国管理の全27空港の作成を公表した。その後も計画の認定等が進み、現在、41空港にて認定等済み。

空港脱炭素化の主な取組内容

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



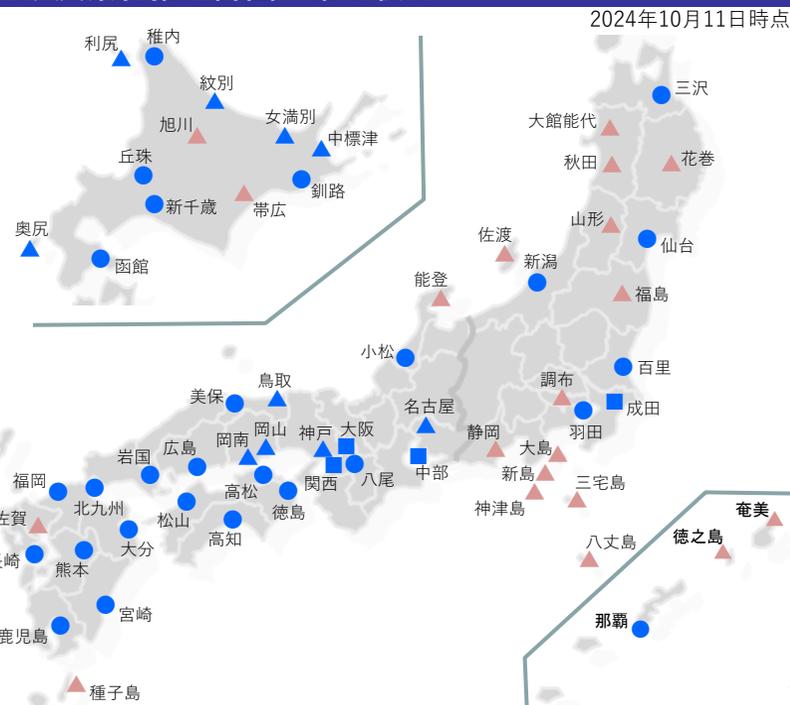
空港脱炭素化推進計画の策定状況

計画策定主体	会社	国	地方	計
	4	27*	65	96
協議会設置				
認定・作成	4	27	10	41
検討中	-	-	21	21
合計	4	27	31	62

※ 千歳飛行場を除く



成田、中部、関西、大阪の4空港の認定式 (2023年12月1日)



空港・航空関連技術の海外展開

空港・航空関連技術の海外展開

- 本邦企業が有する空港・航空関連技術の海外展開を官民連携して推進するため、Inter Airport Southeast Asia 2025(IASEA 2025)にジャパンパビリオンを出展予定。
- パビリオンは各「企業ブース」の他、政府ブースとして本邦企業に係る技術・製品を紹介する予定。

Inter Airport Southeast Asia (IASEA)とは

- Inter Airportは、空港に関わる技術・機器・サービスに特化した国際展示会。
- 官民の空港業界関係者が参加し、東南アジア・ヨーロッパ・中国の3か所で、それぞれ概ね2年おきに開催。
- 次回のInter Airport Southeast Asiaは、2025年3月にシンガポールで開催予定。 展示会HP：<https://www.interairport-southeastasia.com/>



※前回（2023年）Inter Airport Southeast Asia実績
参加者数：約3,000人、出展企業数：約150社、参加国・地域：72

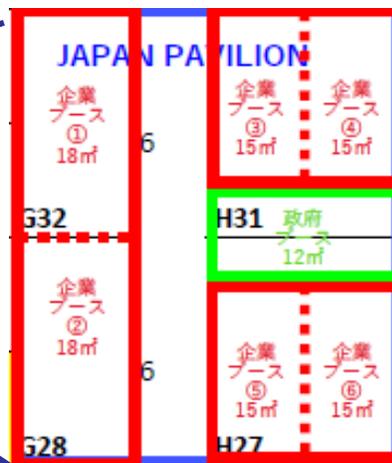
ジャパンパビリオン イメージ



ジャパンパビリオン ブース構成(案)

(展示会場)

(ジャパンパビリオン配置案)



○企業ブース：
各企業が自社技術・製品を紹介。

※新明和工業(株)、杉江製陶(株)、豊田自動織機(株)、日本電気(株)、日本無線(株)、リオン(株)の6社を想定。現在調整中。

○政府ブース：
ブース出展しない企業を中心に、日本企業の技術・製品を紹介。
航空インフラ国際展開協議会空港技術WGにて、企業募集を行う予定。

骨太方針2024、令和7年度予算概算要求

経済財政運営と改革の基本方針2024 (抜粋)

第2章 社会課題への対応を通じた持続的な経済成長の実現 ～賃上げの定着と戦略的な投資による所得と生産性の向上～

3. 投資の拡大及び革新技術の社会実装による社会課題への対応

(1) D X

(交通・物流D X)

地域交通の利便性・生産性等の向上に向け、MaaS、AIオンデマンド交通、配車アプリ、キャッシュレス等を推進する。空飛ぶクルマの運航拡大に向け制度整備等を行う。

(観光D X)

顔認証等の新技術を活用した空港での旅客手続の円滑化を含む空港業務D Xや、関係機関のデータ連携による厳格で円滑な出入国管理を進める。

(2) G X・エネルギー安全保障

国際競争力のある価格の実現に向け、官民連携により、合成燃料(e-fuel)、合成メタン(e-methane)、国産の持続可能な航空燃料(SAF)を含むカーボンリサイクルの研究開発や設備投資を促進するとともに、需要創出や環境整備に取り組む。
まちづくりG Xを含むインフラ、カーボンニュートラルポート、建築物に加え、燃料電池鉄道車両、ゼロエミッション船、次世代航空機などモビリティ関連分野の脱炭素化を進める。

5. 地方創生及び地域における社会課題への対応

(3) 地方活性化及び交流の拡大

(持続可能で活力ある国土の形成と交通の「リ・デザイン」)

我が国の国際競争力強化のため、(略)、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用、(略)、航空・海運ネットワークの維持・活性化、造船業の競争力強化等を推進するとともに、担い手の確保・育成に取り組む。

(持続可能な観光立国の実現)

地方を中心としたインバウンド誘客に向け、(略)空港※・CIQ・二次交通等の受入環境整備、(略)を推進する。
※グランドハンドリング・保安検査等の空港業務における人材確保・育成等の取組の推進を含む。

8. 防災・減災及び国土強靱化の推進

(1) 防災・減災及び国土強靱化

経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどライフラインの強靱化のため、ミッシングリンク解消、港湾の防災拠点化等の災害に強い交通ネットワーク構築、無電柱化、大雪対策等を進める。

(2) 東日本大震災、能登半島地震等からの復旧・復興

(能登半島地震からの復旧・復興等)

さらに、上下水道などインフラの耐震化、地下水など代替水源の確保、液状化対策、道路・鉄道・港湾・空港といった半島部のネットワーク強化、道の駅の拠点機能強化等に取り組む。また、災害からの復旧・復興に全力を尽くす。

令和7年度航空局関係予算概算要求概要 (抜粋)

1. 航空の安全・安心の確保

(1)令和6年能登半島地震を踏まえた防災・減災対策

一般空港等 801億円の内数

2. 持続可能性と利便性の高い航空サービスの実現

(1)FAST TRAVEL等空港業務DXの推進

空港業務の体制強化に資する先進技術の導入促進

1億円

(2)空港整備事業等

国際拠点空港や地方空港等の機能強化、防災・減災・国土強靱化等

ア) 羽田空港

670億円

イ) 成田空港

159億円

ウ) 関西空港・伊丹空港

40億円

エ) 中部空港

19億円

オ) 一般空港等

801億円

3. 航空分野における革新技術の社会実装の推進

(1)運航分野・空港分野における脱炭素化の推進

空港分野における脱炭素化の推進

69億円

国際拠点空港、一般空港等の内数

(2)空飛ぶクルマ・ドローンの安全対策

非公共预算 2.3億円

空港整備勘定 8億円