

令和2年度
航空局関係
予算概算要求概要

令和元年8月

国土交通省航空局

<目 次>

I.	令和2年度航空局関係概算要求の基本方針	1
II.	令和2年度航空局関係概算要求総括表	2
【個別事業の概要】		
1.	航空ネットワークの充実	
(1)	羽田空港	3
(2)	成田空港	4
(3)	関西空港・伊丹空港	5
(4)	中部空港	5
(5)	一般空港等	6
(6)	地方空港受入環境整備事業	8
(7)	地上支援業務（グランドハンドリング）の体制強化	8
(8)	操縦士・整備士の養成・確保対策	9
(9)	航空保安検査員の人材育成対策	9
(10)	持続可能な地域航空の実現に向けた協業の促進	10
(11)	離島の航空輸送の確保	10
(12)	空港経営改革の推進	11
(13)	空港周辺環境対策事業	12
(14)	重要インフラの緊急点検を踏まえた緊急対策	12
2.	セキュリティ・セイフティの更なる向上	
(1)	航空保安対策の強化	13
(2)	小型航空機に係る総合的な安全対策の強化	13
(3)	無人航空機の安全対策	14
(4)	国産旅客機の開発に伴う安全性審査	14
3.	航空イノベーションの推進	
(1)	無人車両技術の空港運用への導入促進	15
(2)	次世代航空機の社会実装に向けた環境整備の推進	15
(3)	航空路整備事業	16
	令和2年度航空局税制改正要望項目	17
	令和2年度航空局関係組織・定員概算要求の概要	18
参考資料	・ 空港整備勘定の歳入・歳出規模（令和2年度要求額）	20
	・ 空港整備勘定のしくみ	20
	・ 羽田空港機能強化の進捗について	21
	・ 首都圏空港と諸外国の主要空港の発着回数等	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	22
	・ 国内主要空港の利用状況（平成30年度）	23
	・ 空港別の入国外国人数（平成30年）	23
	・ 離島航空路維持対策	24
	・ 空の産業革命に向けたロードマップ2019	25
	・ ドローンによる有人地帯での目視外飛行の実現に向けた取組み	25
	・ 空の移動革命に向けたロードマップ	26
	・ 操縦士の飲酒対策について（概要）	26
	・ 航空分野のインフラ国際展開	27
	・ 空港分布図	28

I. 令和2年度航空局関係概算要求の基本方針

令和2年度概算要求は、訪日外国人旅行者数2020年4000万人等の目標達成、またその先を見据えた観光先進国の実現や、技術革新を航空分野に取り込んだ安全で利便性の高い航空ネットワークの実現を目指し、必要な事業を推進します。

1. 航空ネットワークの充実

- 首都圏空港の発着容量を世界最高水準の年間約100万回に拡大することを目指し、引き続き国際競争力強化等に資する施設整備をはじめ、空港アクセスの利便性向上を図ります。

地方空港等においても、福岡空港滑走路増設事業等を着実に推進するとともに、国土強靱化に向けたハード・ソフトを組合わせた防災・減災対策を引き続き実施します。

また、人口減少下での航空需要増に的確に対応していくため、操縦士をはじめとする人材の確保・育成に引き続き取り組むとともに、「訪日誘客支援空港」への支援等による国際線の新規就航・増便の促進や、空港における地上支援業務等において、供給量拡大に伴う環境整備を推進します。

2. セキュリティ・セイフティの更なる向上

- テロに強い空港を実現するために、先進技術を活用した空港におけるセキュリティ対策の高度化を推進することにより、空港内のセキュリティレベルの更なる向上を図ります。

また、無人航空機の適正な飛行に関して、旅客機への衝突等を防ぎ、社会的な影響を最小化するための対応を図るとともに、国産旅客機の安全性審査、小型航空機などの安全対策にも引き続き取り組みます。

3. 航空イノベーションの推進

- ストレスフリーで快適な旅行環境の実現のため、搭乗手続及び手荷物輸送等の円滑化等、出入国に係る時間を大幅に縮減する取組「FAST TRAVEL」を更に推進するとともに、地上支援業務の省力化・自動化を図る取組や管制空域の抜本的再編等による管制処理能力の拡大等、航空イノベーションを推進します。

また、近年、技術開発が進む次世代航空機の社会実装に向けた環境整備を推進します。

Ⅱ. 令和2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	870 (760)	国 際 拠 点 空 港	759 (761)
		羽 田 空 港	616 (610)
		成 田 空 港	46 (81)
		関 西 空 港 等	77 (31)
		中 部 空 港	20 (39)
空 港 使 用 料 収 入	2,499 (2,373)	一 般 空 港 等	1,351 (998)
		空 港 経 営 改 革 推 進	4 (6)
		航 空 路 整 備 事 業	440 (352)
雑 収 入 等	1,148 (1,016)	空 港 周 辺 環 境 対 策 事 業	17 (29)
		離 島 航 空 事 業 助 成	6 (27)
		空 港 等 維 持 運 営 費 等	1,940 (1,976)
合 計	4,517 (4,149)	合 計	4,517 (4,149)

()内は前年度予算

- (注) 1. 「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228(120)億円を含む。
2. 「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228(120)億円を含む。
3. 「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373(393)億円を含む。
4. この表には、一般会計に計上の工事諸費を含む。
5. この表には、臨時・特別措置分を含まない。
6. 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。

2. 一般会計(非公共予算)

(単位:百万円)

区 分	令 和 2 年 度 要 求 額	令 和 元 年 度 予 算 額	増 ▲ 減 額	備 考
航 空 局 政 策 経 費	2,342	2,094	248	
I C A O 経 費	631	695	▲65	
操縦士等の養成・確保の促進	98	83	15	・ 新規性のある機能に係る操縦士訓練要件の評価手法向上調査 等
小型航空機の安全対策	65	60	5	・ 先進的な技術の活用調査 等
無人航空機の安全対策	190	70	119	・ 第三者上空の飛行に向けた制度設計具体化のための検討・調査 等
地方空港の国際線利用者拡大 (地方空港受入環境整備事業)	800	799	1	・ 地方空港への国際線新規就航・増便促進 ・ 航空旅客の受入環境高度化
持続可能な地域航空の実現に向けた協業の促進	65	16	49	・ 効率的かつ安定的な運航体制の確立のための調査 等
次世代航空機の社会実装に向けた環境整備の推進	94	10	84	・ 諸外国における先進事例の調査 等
そ の 他 物 件 費	400	361	39	・ 国産旅客機の開発に伴う安全性審査 等
地 方 航 空 局 経 費	2,177	2,108	69	
小 計	4,519	4,203	317	
独 立 行 政 法 人 航 空 大 学 校	2,733	2,523	210	
運 営 費 交 付 金	2,672	2,523	149	・ 操縦士の供給体制強化 等
施 設 整 備 費 補 助 金	61	0	61	
合 計	7,253	6,726	527	

(注) 計数は端数処理の関係で合計額に一致しない。

1. 航空ネットワークの充実

(1) 羽田空港

<事業の概要>

2年度要求額 616(610)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:228億円]

羽田空港においては、国際競争力の強化に向けて、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2年度予算では、都心からのアクセス利便性の向上を図るとともに、拠点空港としての機能拡充に向けた駐機場の整備、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、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。

<参 考>

国際線の増便に向けて、PFI事業者等による旅客ターミナルの拡充を実施。(2020年3月末供用予定)

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

(2) 第2ターミナルの拡充(南側に国際線施設を整備、国内線東貨物地区に国内線施設を整備)

※第2ターミナルにおける国際線施設の整備に伴い「国際線ターミナル」から「第3ターミナル」に名称変更を予定(2020年3月予定)

【令和2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
- 駐機場の整備
- 航空保安施設の整備
- 滑走路等の耐震性の強化 等

老朽化対策

- 基本施設や航空保安施設等の更新・改良 等

環境対策

- 羽田空港の機能強化に伴う、学校・保育所等の防音工事に対する補助(要求額は1.(13)に含む。)

(2) 成田空港

2年度要求額 46(81)億円

※()内は前年度予算

<事業の概要>

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を進めています。

第3滑走路の整備をはじめとする更なる機能強化については、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)において最終合意がされたことから、引き続きその実現に向けて必要な取組を進めて参ります。

令和2年度予算では、LCCの成長に伴う抜本的な能力増強策として、第3ターミナル増築に伴うCIQ施設整備を実施するとともに、庁舎耐震対策、航空保安施設の老朽化更新等を実施します。

<参 考>

○会社事業

令和2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2年度 主要整備事項】



成田空港に関する四者協議会における
これまでの検討経緯

- H27.9.17 第3滑走路等の検討開始
- H28.9.27 滑走路の位置及び空港の範囲、夜間飛行制限の緩和等を提案
- H29.6.12 夜間飛行制限の緩和内容の見直し案等を再提案

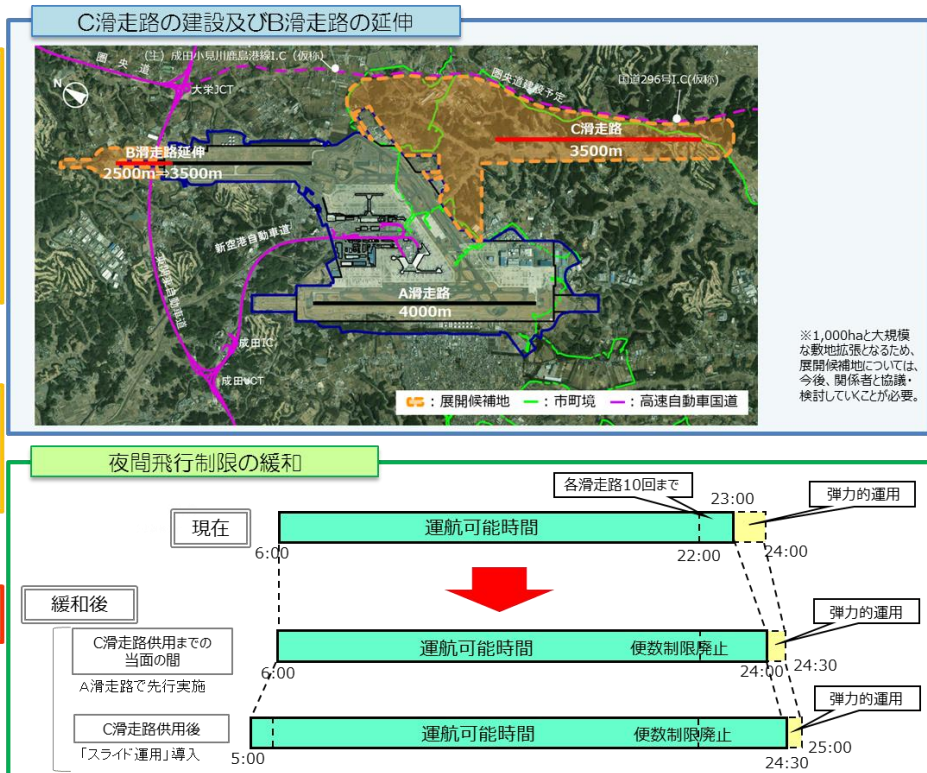


- H29.7～ 地元住民説明会を開催
- H30.1.31 地元自治体より大臣への要望
- H30.2.19 要望事項への回答



- H30.3.13 四者協議会で最終合意

※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



更なる機能強化により、空港容量を30万回から50万回へ拡大

(3) 関西空港・伊丹空港

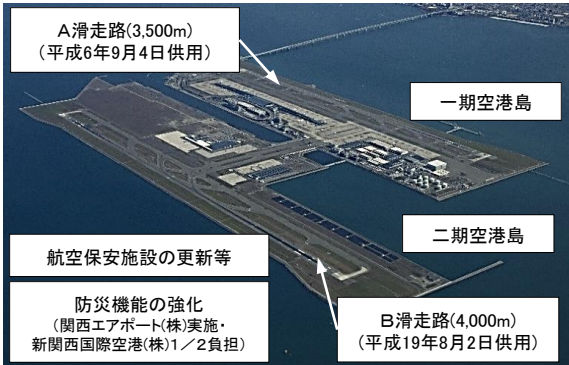
2年度要求額 77(31)億円
※()内は前年度予算

<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2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2年度は、伊丹空港ターミナル改修等を実施します。また、関西空港において、平成30年9月の台風第21号による浸水被害を踏まえた防災機能の強化を推進します。

※防災機能の強化については、令和元年度の財政融資により、事業費の1/2を負担する新関西国際空港(株)への支援を実施。

(4) 中部空港

2年度要求額 20(39)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、LCC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。

令和2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2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>

2年度要求額 1,351(998)億円

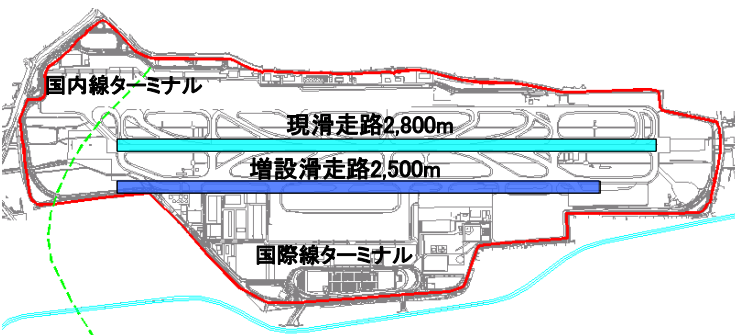
※()内は前年度予算

- 航空需要が拡大する中、空港のゲートウェイ機能を発揮していくため、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、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、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：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※
※他に民間事業費：約200億円がある。

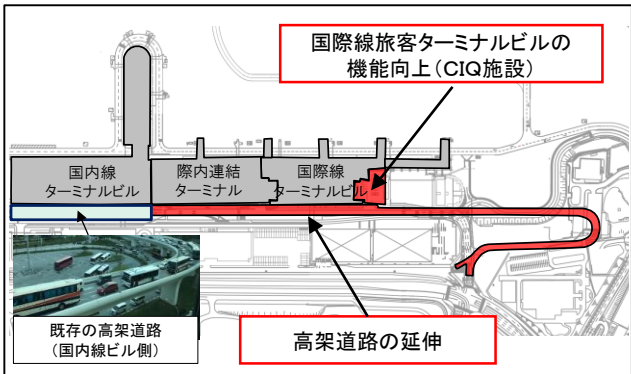
○2年度事業内容：
用地造成、
滑走路・誘導路・エプロン新設、
無線施設整備 等

○ ターミナル地域の機能強化等

空港の利便性向上や航空需要の拡大等に対応するため、那覇空港等において、CIQ施設等を含めた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。

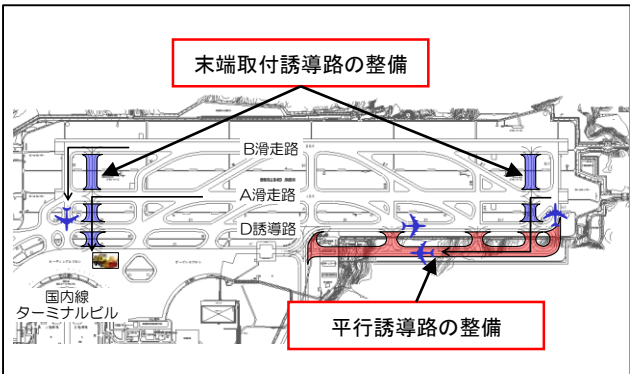
那覇空港 国際線ターミナル地域再編事業

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を図るとともに、CIQ施設の機能強化を進めます。



新千歳空港 誘導路複線化整備

新千歳空港では、冬期における航空機の欠航や遅延は、除雪車両や駐機場へ引き返す航空機の導線が確保されていないことが一因となっていることから、誘導路複線化の整備を行い、冬期における航空機の欠航や遅延の回避・軽減を図ります。

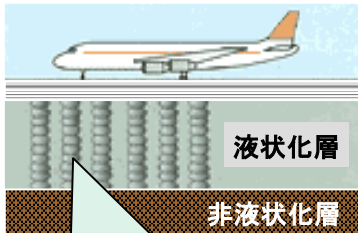
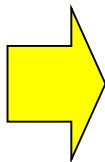


- 航空の安全・安心を確保するため、空港の耐震対策等や老朽化対策、滑走路端安全区域の整備を着実に実施します。

○ 空港の耐震対策等

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や管制施設の耐震対策等、防災・減災対策を実施します。

- ・液状化層の地盤改良対策



液状化層の地盤改良対策により、舗装の損壊を防止

○ 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）

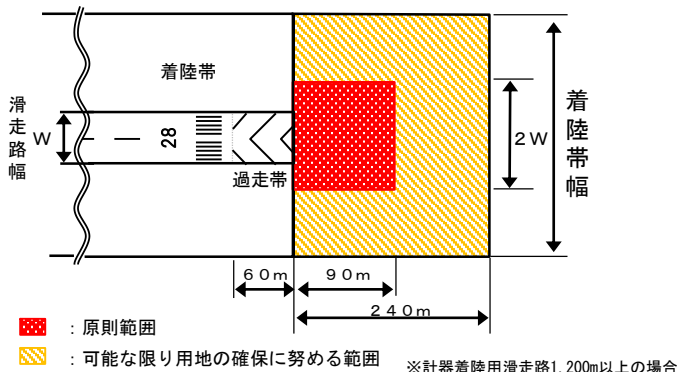


（老朽化した
空港監視レーダーの更新）

○ 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、I C A O（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（R E S A）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) 地方空港受入環境整備事業

2年度要求額 非公共予算 8(8)億円
一般空港等 1,351(998)億円の内数

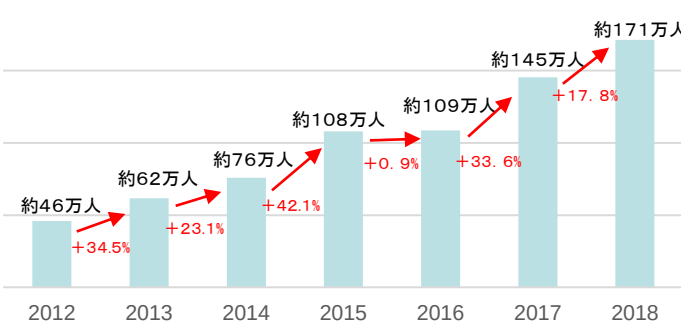
＜事業の概要＞

※()内は前年度予算

「明日の日本を支える観光ビジョン」(平成28年3月)が定める訪日外国人旅行者数2020年4000万人等の目標達成に向けては、地方への誘客促進が重要です。
このため、各地域における国際線就航を通じた訪日客誘致の取組の拡大に向けて、「訪日誘客支援空港(平成29年7月認定)」に対する支援の見直しを行った上で、更なる支援を進めて参ります。

地方空港(※)における入国外国人数の推移

※地方空港=主要7空港以外の空港



出典: 法務省『出入国管理統計』より作成

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
※バンドリング予定の北海道6空港は1とカウント
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



区分等の見直し

新規就航・増便への支援

※支援は新規就航・増便のみ対象
※地域と同規模・同期間支援と協調

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新規就航等経費支援

- ・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

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等)

②CIQ施設の整備

- ・空港ビル会社等によるCIQ施設の整備

関係部局・省庁との連携

- ・海外PR等支援 [観光庁・JNTO] 等
JNTOによる海外におけるPR支援

(7) 地上支援業務(グランドハンドリング)の体制強化

2年度要求額 22(一)億円※非公共予算にも別途計上

※()内は前年度予算

＜事業の概要＞

訪日外国人旅行者数が急激な増加を見せる中、地方への更なる訪問を促すためには、地方空港へ就航する国際線の拡大が重要であり、全国の空港における地上支援業務(グランドハンドリング)体制をより一層充実させる必要があります。
具体的には、グランドハンドリングの実施に当たり必要である車両及び設備等について、国による支援をすることで、事業者の応需能力の底上げを図り、空港における処理能力の最大限の活用を目指します。
さらに、体制強化に不可欠なグランドハンドリング人材を効率的に育成するための設備や取組に対して支援を行います。

○グランドハンドリング車両等の導入経費支援



トイングトラクタ



ベルトローダー



ハイリフトローダー



給油車(レフューラー)



デアイシングカー

(8) 操縦士・整備士の養成・確保対策

<事業の概要>

LCCの急速な事業拡大や操縦士・整備士の大量退職等が見込まれる一方、「明日の日本を支える観光ビジョン」では、訪日外国人旅行者について、2020年4000万人、2030年6000万人を目指すこととされている等、航空需要の増加に対応した操縦士・整備士の養成・確保が喫緊の課題となっています。

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、技能証明等の学科試験の改善による養成効率化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養成規模拡大

2年度要求額 2,733(2,523)百万円

※()内は前年度予算

我が国の操縦士の安定的な供給源として中心的な役割を担う航空大学校において、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)に対応した訓練を着実に実施するほか、仙台分校における施設の老朽化に伴う修繕を行います。



教官



訓練機



飛行訓練装置

民間と連携した操縦士・整備士の養成・確保の促進

2年度要求額 98(83)百万円

※()内は前年度予算

○技能証明等の学科試験の改善による養成効率化調査

航空従事者の技能証明等における学科試験の質を確保しつつ実施頻度を増加することにより、操縦士・整備士の養成・確保を効率化

○新規性のある機能に係る操縦士訓練要件の評価手法向上調査

新規に就航する旅客機等の新規性のある機能の評価も含めて、操縦士の訓練要件を審査する手法を確立

○小型機・回転翼機事業者の整備士養成・確保の促進調査

整備士養成確保における連携策や外国人材活用ノウハウ等を事業者を提供し、小型機・回転翼機整備士の養成・確保を促進



新規に就航した型式の旅客機で、墜落事故が続発。類似の原因が疑われる。
・2018年10月 インドネシア
・2019年3月 エチオピア

(9) 航空保安検査員の人材育成対策

2年度要求額 0.2(0.2)億円

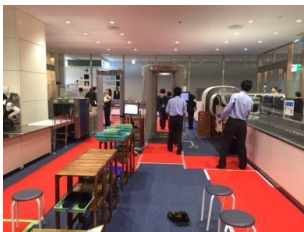
※()内は前年度予算

<事業の概要>

モデル空港の保安検査員に対して、当該カリキュラムに基づく教育訓練を実証実験的に行い、検査能力・処理能力への影響を評価し、その成果を教育訓練項目、人員配置等に関する各種保安対策基準に反映します。



海外空港の先進的な取組を取り入れたカリキュラムに基づいた教育訓練を複数のモデル空港で実施



検査能力・処理能力の評価試験を実施

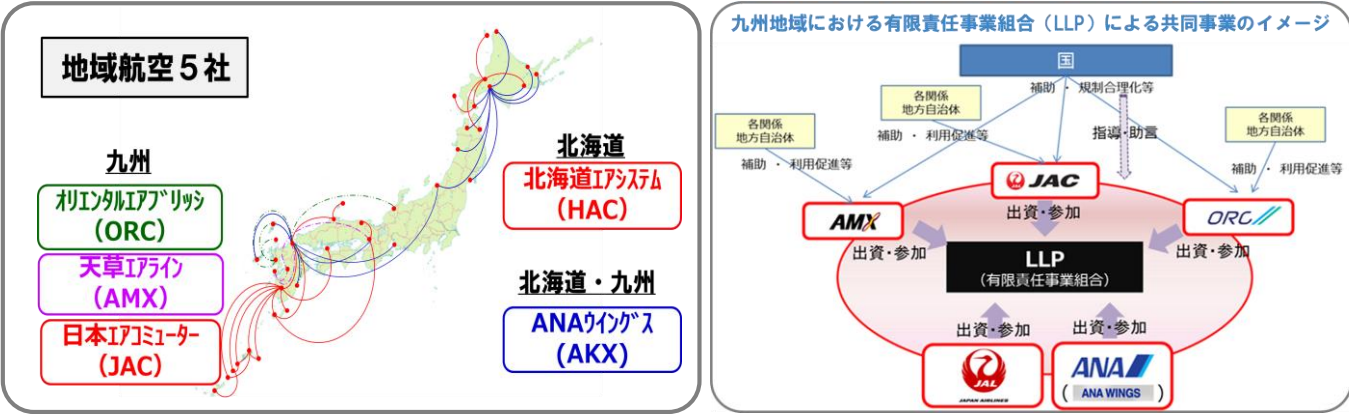
(10) 持続可能な地域航空の実現に向けた協業の促進

＜事業の概要＞ 2年度要求額 65(16)百万円
※()内は前年度予算

地方創生や観光先進国の実現といった観点から地方航空路線の維持・活性化が期待されていますが、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た航空会社間の協業を一層深化させることが不可欠です。

そのため、九州地域において設立が計画されている有限責任事業組合(LLP)の活動を促進するため、協業に必要となるプロセスやより効率的な協業体制について調査することで、これまでごく一部の分野・路線にとどまっている系列を超えた航空会社間の協業を促進します。



- 効率的かつ安定的な運航体制の確立のための調査**
- ・地域航空会社間での乗員の円滑な融通を可能とするため、運航規程等を平準化・共通化するに当たっての課題抽出等の調査を行う。
- 効率的かつ安定的な整備体制の確立のための調査**
- ・整備業務の共同化を進めるため、各社の品質管理制度や、整備業務の実施方法の相違等の調査を行う。
- 商品開発・プロモーション体制の確立のための調査**
- ・複数の航空会社の路線やチャーター便を含めた新たな商品の開発やプロモーションのノウハウ確立を行い、持続可能な会社間連携の体制構築を図る。
- 担い手のあり方に係る調査**
- ・更なる協業の深化を図るための課題整理等を行うとともに、国や地域による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。



(11) 離島の航空輸送の確保

＜事業の概要＞ 2年度要求額 6(27)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、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)

2年度要求額(一般会計) 264(220)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。

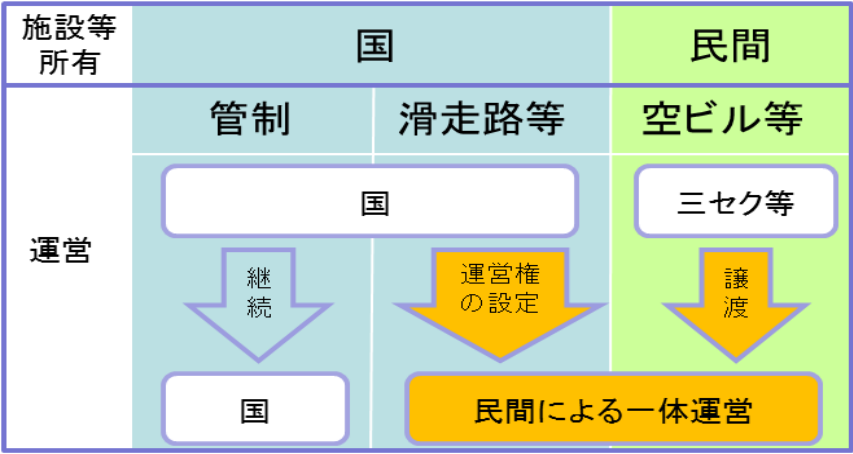
(1 2) 空港経営改革の推進

<事業の概要> 2年度要求額 4(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、広島空港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: 仙台国際空港株式会社)による運営を開始(平成28年7月)
- <SPCによる運営の成果>
- ・平成31年夏ダイヤの週あたりの便は、平成28年夏ダイヤと比べ、47便増の414便
 - ・平成30年度の利用客数は過去最高の約361万人、とりわけ国際線の利用客数は平成27年度と比べ、約1.94倍の増加 等
- 【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)
- <SPCによる運営の成果>
- ・国内線搭乗待合室のリニューアル及び拡張、立体駐車場の建設による利便性向上
 - ・平成30年度の利用客数は過去最高の209万人 等
- 【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)
- <SPCによる運営の成果>
- ・国際線旅客ビルにおいてチェックインカウンターや自動チェックイン機の増設 等
- 【北海道内7空港】
令和2年からの一体的な運営委託に向けて、令和元年7月に優先交渉権者(北海道エアポートグループ)を選定(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】
令和2年4月からの運営委託に向けて、平成31年3月に優先交渉権者(MSJA・熊本コンソーシアム)を選定し、令和元年5月に優先交渉権者が設立した新会社(SPC: 熊本国際空港株式会社)と実施契約を締結7月に新会社によるビル施設事業の開始
- 【広島空港】
令和3年4月からの運営委託に向けて、令和元年6月より公募選定手続きを開始

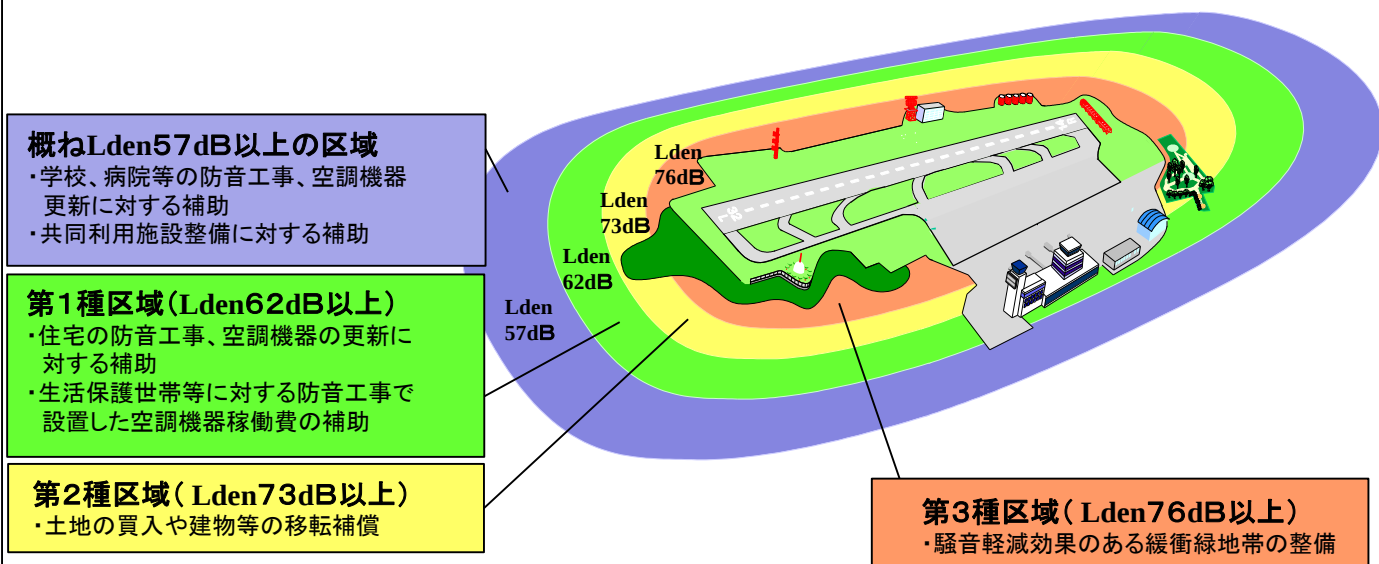
(13) 空港周辺環境対策事業

2年度要求額 17(29)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。



(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

(14) 重要インフラの緊急点検を踏まえた緊急対策

点検概要

点検概要: 平成30年台風21号や平成30年北海道胆振東部地震による浸水・停電・施設の損傷等を踏まえ、航空輸送上重要な空港等において護岸の状況、ターミナルビルの非常用電源の設置箇所や管制に必要な電源設備の対策状況等の緊急点検を行いました。

点検規模: 航空輸送上重要な空港等16空港※、航空交通管制部4施設※等

※16空港: 羽田、成田、中部、関西、伊丹、新千歳、仙台、新潟、広島、高松、福岡、鹿児島、那覇、北九州、長崎、神戸

※4施設: 札幌航空交通管制部、東京航空交通管制部、神戸航空交通管制部、福岡航空交通管制部

点検で明らかになった主な課題

緊急点検の結果、以下のような施設があることが判明しました。

- 地下あるいは1階に設置され、高潮・高波・豪雨により浸水の可能性が懸念される無線施設等の電源設備
- 部分的な沈下等により嵩上げが必要な護岸
- 耐震対策が必要な滑走路 等

点検結果を受けた緊急対策

重要インフラの緊急点検結果を踏まえて、航空輸送上重要な空港等の電源設備や滑走路等について浸水対策、耐震対策等の所要の対策を講じます。

2. セキュリティ・セイフティの更なる向上

(1) 航空保安対策の強化

2年度要求額 32(112)億円
国際拠点空港 759(761)億円の内数
※()内は前年度予算

<事業の概要>

「テロに強い空港」を目指し、ボディスキャナーをはじめ、高度な保安検査機器の導入を推進することにより、航空保安検査の高度化を図ります。

具体的には、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向けて、主要空港を中心とした高度な保安検査機器の導入を着実に推進するとともに、同大会終了後は、全国の空港において従来型の検査機器の更新時に高度な検査機器への入れ替えを促進します。

また、高性能X線検査装置等の導入に伴い必要となるターミナル改修への補助を実施します。

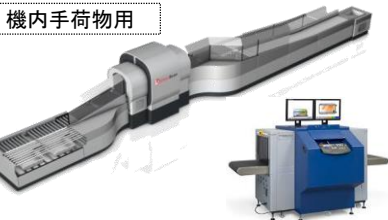
高度な保安検査機器

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



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。
⇒「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。

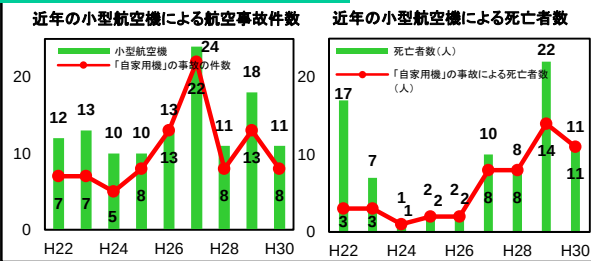
(2) 小型航空機に係る総合的な安全対策の強化

<事業の概要>

2年度要求額 65(60)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

○ 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。

最近においても小型航空機の事故が継続

○ 平成30年8月10日、群馬県で救難救助用ヘリコプターが墜落し、搭乗者9名が死亡

小型航空機等に係る安全推進委員会における検討

今後の安全対策の方向性

- 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

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
有識者や関係団体等を交え、今後の小型航空機等に係る安全対策のあり方を検討(年2回)



基礎調査の収集分析

国内外の航空事故等の背景、海外の安全対策等の状況などを収集・分析し、委員会等における検討のために活用

安全対策の方針・方向性

安全対策の状況・効果確認

具体的な安全対策の推進

(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進展させ、事故調査、訓練・審査、リスク分析等の活用策を検討



(3) 操縦士に対する指導監督の強化

操縦技能審査員への指導・監督を強化するとともに、操縦士の定期的な技能審査内容・手法の見直しなど、技能審査制度のあり方を調査



(4) 安全情報発信強化

動画等の効果的なコンテンツを作成し、SNS等を活用し安全情報を発信するとともに、諸外国が発信した有益な安全情報を活用



(3) 無人航空機の安全対策

2年度要求額 非公共予算 190(70)百万円※空港整備勘定にも別途計上
※()内は前年度予算

<事業の概要>

○空港を標的とした無人機による危険・妨害行為が生じるリスクが高まっていることを踏まえ、空港で機体の検知等を行うシステムを整備するとともに、機体から所有者等を把握するための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強化します。

○ 空港に侵入する無人機への対処能力の強化

【空港が数日間閉鎖された事案】
日時：平成30年12月19日～21日
事案概要：
・イギリスのロンドン・ガトウィック空港においてドローンの飛行が目撃され、滑走路が数日間断続的に閉鎖された。
・航空機約1000機が目的地変更等を余儀なくされ、乗客計約14万人に影響が及んだ。

【旅客機と無人機が衝突した事案】
日時：平成29年10月12日
事案概要：
・カナダのケベック・ジャン・ルサージュ国際空港に着陸進入中の小型旅客機が高度2,500ftでドローンと衝突。
・無事に着陸し、負傷者はなかったものの、左翼が損傷した。

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。

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

- (機能のイメージ)
- ① 所有者情報の管理
 - ② 所有者情報と機体を紐づける識別情報の付与
 - ③ 本人確認機能
 - ④ セキュリティー機能
 - ⑤ システムの多言語化 等

○有人機と無人機の飛行情報を共有するシステムの利便性向上や将来の有人地帯の飛行等の実現に向けた制度整備の具体化のための技術要件等の確立に向けた環境整備を推進していきます。

○ 飛行情報共有システム(※)の利便性向上

- ・無人機の飛行中に有人機が接近した際の注意喚起機能の構築
- ・有人機運航管理システムへの無人機の飛行データ連携機能の構築
- ・ドローン情報基盤システム(DIPS)との連携機能強化による利便性向上



○ 有人地帯の飛行等における技術要件等の確立

- ・令和4年度の有人地帯での飛行実現に向け、令和元年度中に「制度の基本方針」を策定。
- ・上記を踏まえた制度設計具体化のための検討・調査を実施。

<諸外国における制度設計の調査項目(イメージ)>

- ・機体の安全性認証
- ・操縦者・運航管理者の技能認証
- ・運航管理システムの運用 等



※有人機と無人機、無人機間の衝突防止を目的として無人機の飛行計画情報等を関係者間で共有するシステム

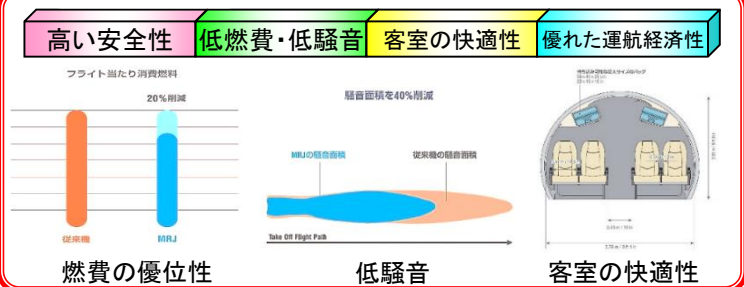
(4) 国産旅客機の開発に伴う安全性審査

<事業の概要>

2年度要求額 140(117)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



提供：三菱航空機㈱

- 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20年、世界で5,000機以上の需要が見込まれる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

3. 航空イノベーションの推進

(1) 無人車両技術の空港運用への導入促進

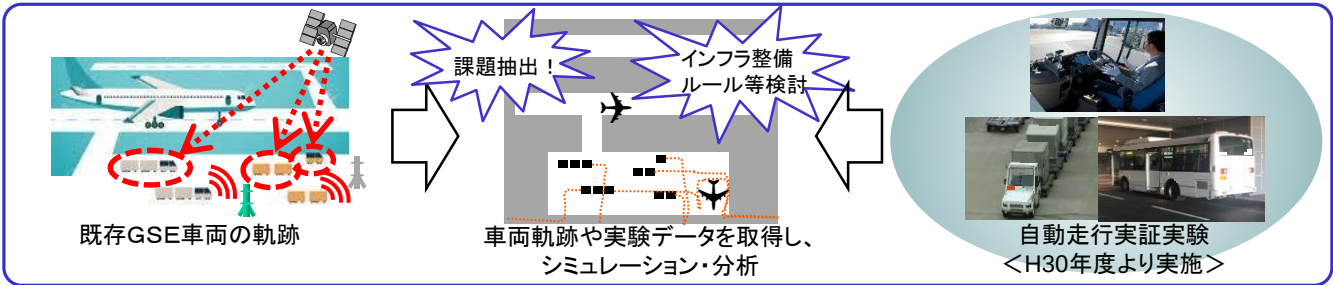
<事業の概要>

2年度要求額 0.5(0.7)億円

※()内は前年度予算

地上支援業務の省力化・効率化に資する無人車両技術を活用するため、運用効率や安全性を確認するためのシミュレーションを実施するとともに、技術の導入に必要なインフラや運用ルールを検討します。また、空港除雪の自動化に向けた調査を実施します。

地上支援業務の省力化・効率化



技術開発の動向を踏まえ、段階的なインフラ・ルールの整備を検討

空港除雪の自動化

- 必要となるインフラの調査
- 試験車両の仕様の検討
- 実証実験計画の策定 等



<期待される効果>

- 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
- 深刻化している空港運用に係る労働力不足への対応

(2) 次世代航空機の社会実装に向けた環境整備の推進

<事業の概要>

2年度要求額 94(10)百万円 ※()内は前年度予算

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”等の次世代航空機の社会実装に向け、諸外国における先進事例の調査を行い、その結果を活用して円滑な試験飛行の実施を支援するとともに、安全基準の策定や空域の調整を検討するなど官民一体となって環境整備を推進します。

“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。

<その他の特徴>

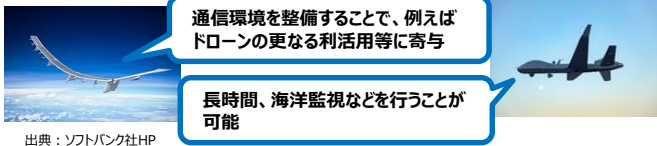
- スマホアプリを用いて、旅客の需要に応じ、離陸場所から着陸場所まで運送するコンセプトが登場

“空の移動の大衆化”



高高度滞空型無操縦者航空機 (イメージ)

悪天候の影響を受けずに、**高高度を長時間滞空し、通信プラットフォームや海洋監視などに活用**することが期待される。



令和2年度 (2020年度)

令和3年度 (2021年度)

令和4年度 (2022年度)

令和5年度 (2023年度)

諸外国における先進事例を集中的に調査

調査結果を報告

技術進展等を踏まえた調査の深掘り

「空の移動革命に向けた官民協議会」等で環境整備のあり方等を議論

調査結果を活用

技術の進展等に応じ、徐々に高度な試験飛行を実施

調査結果を活用

技術進展等を踏まえ、軌道修正や検討の加速化

技術進展等を踏まえ、安全基準の策定や空域の調整を検討するなど、官民一体となった制度整備を推進

【調査項目(例)】

- 機体の安全基準のあり方
- 遠隔操縦での飛行要件
- ビジネスモデルに対応した規制のあり方
- 他の航空機等との衝突防止の方策
- 離発着場所の要件 等

“空飛ぶクルマ”
の事業化 (目標)

(3) 航空路整備事業

2年度要求額 440(352)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)

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。

令和2年度は、西日本空域の上下分離に向けた、航空路管制卓や遠隔対空通信施設等の整備を行います。

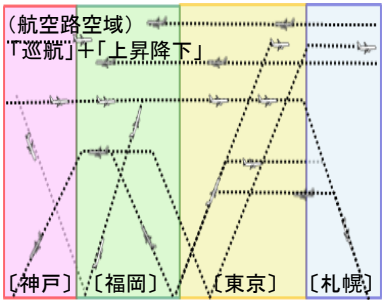
- ・巡航機が中心となる「高高度」
 - ・近距離及び空港周辺の上昇降下機に専念する「低高度」
- に上下分離



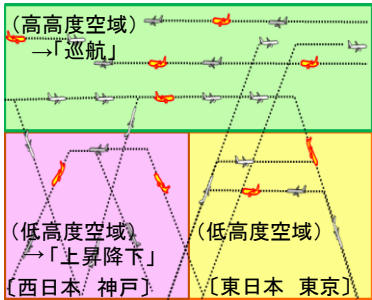
航空路管制卓



遠隔対空通信施設



【現行イメージ】



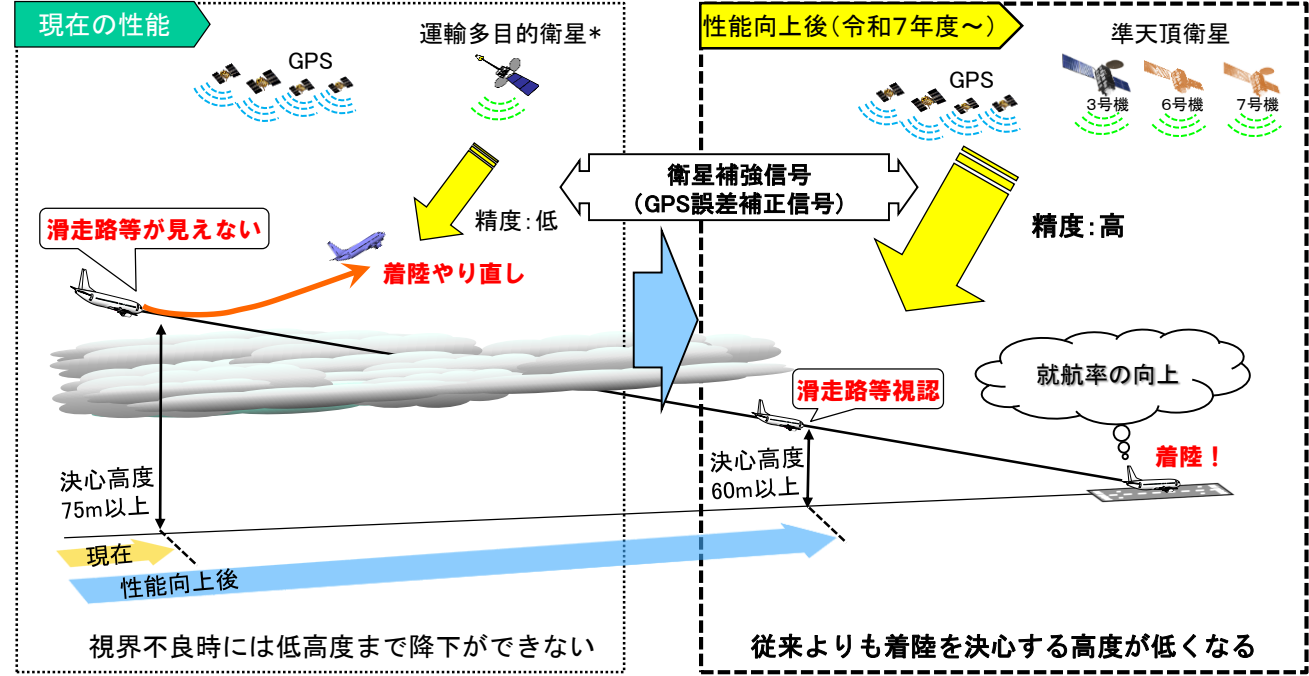
【上下分離イメージ】

現状	西日本上下分離(令和4年度～)	東日本上下分離(令和7年度～)
神戸管制部 福岡管制部 東京管制部 札幌管制部	西日本高高度(福岡管制部) 西日本低高度(神戸管制部) 東京管制部 札幌管制部	高高度(福岡管制部) 西日本低高度(神戸管制部) 東日本低高度(東京管制部)

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2年度は、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。



【令和2年度航空局税制改正要望項目】

航空機燃料税の軽減措置【延長】

(航空機燃料税・航空機燃料譲与税)

○訪日外国人旅行者の地方誘客を強力に推進するためにも、地方航空ネットワークの維持・強化を図る必要があることから、航空機燃料税に係る軽減措置を3年間(沖縄路線においては2年間)延長する。

(令和 4年度まで)

(沖縄路線においては令和 3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を3年間延長する。

(令和 4年度まで)

【軽減内容】

本則 : 26,000円/kl→18,000円/kl

特定離島路線 : 19,500円/kl→13,500円/kl

沖縄路線 : 13,000円/kl→ 9,000円/kl

航空機燃料譲与税の割合: 2/13 → 2/9

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。

○現時点で指定されている騒音障害区域については圧縮割合を引き下げ(80%→70%)、令和2年度以降に新たに指定される区域については現行通り(80%)とする。

(令和 4年度まで)

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。

(令和 4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 4年度まで)

国内路線に就航する航空機に係る課税標準の特例措置【延長】

(固定資産税)

○国内線に就航する航空機(離島路線就航機に係る固定資産税の特例措置の対象となるもの及び専ら遊覧の用に供するものを除く。)に係る課税標準の特例措置の適用期限を2年間延長する。

(令和3年度まで)

成田国際空港株式会社が事業の用に供する固定資産に係る課税標準の特例措置【廃止】

(固定資産税)

○成田国際空港株式会社が基本施設、航空保安施設の用に供するために保有する固定資産の課税標準を9/10に軽減する特例措置について、令和元年度末をもって廃止する。

外務省要望事項への反対

「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)」(外務省要望)の航空券への課税に反対

(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、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2年度航空局関係組織・定員概算要求の概要】

航空需要の堅調な増加や「経済財政運営と改革の基本方針2019」、「成長戦略実行計画」等の政府方針を踏まえ、以下の項目を重点に航空局の体制強化を推進します。

I. 航空ネットワークの充実

- 首都圏空港の発着容量拡大のための機能強化に係る体制強化
- 自然災害対応の体制強化
- 空港における地上支援業務強化のための体制構築
- 神戸空港運用時間拡大に対応するための体制強化 等

II. セキュリティ・セイフティの更なる向上

- 航空分野におけるアルコール等に係る監督体制の強化
- スペースジェット(MRJ)運航開始後の安全運航維持のための体制強化 等

III. 航空イノベーションの推進

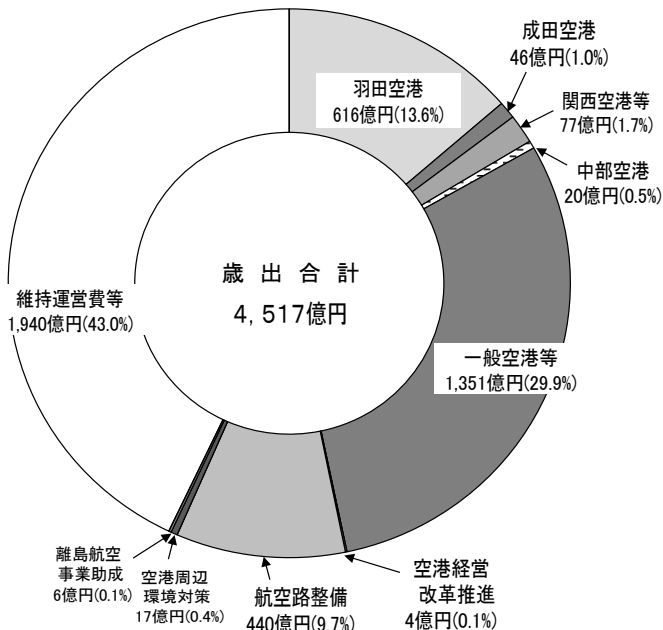
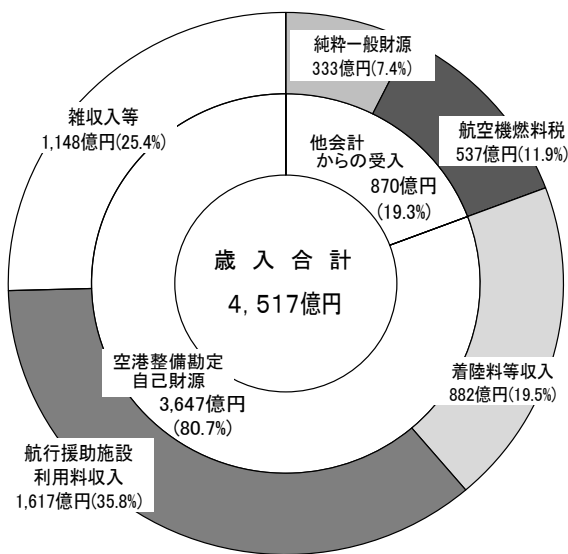
- 無人航空機の安全な利活用に向けた体制強化
- インフラシステム海外展開の体制強化
- 全国的な空域再編に伴う管制業務実施体制の強化
- 新しい通信システム等による安定した航空管制サービスを提供するための体制構築 等

(参考資料)

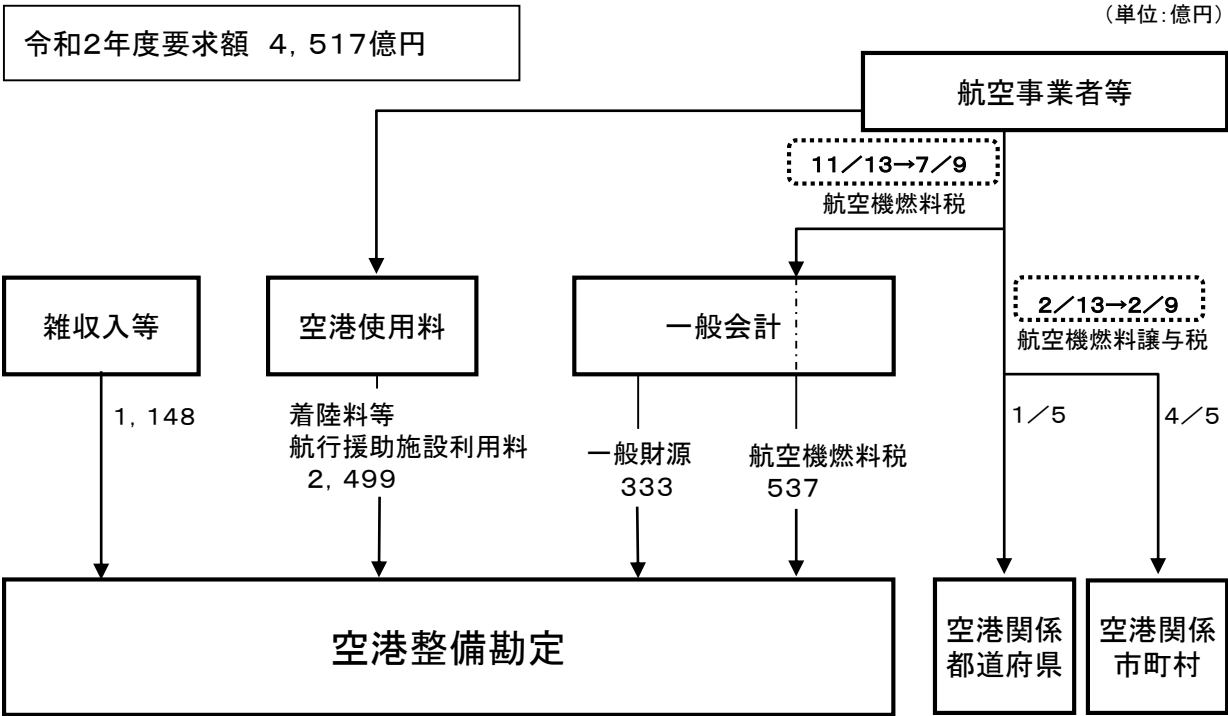
空港整備勘定の歳入・歳出規模(令和2年度要求額)

(歳 入)

(歳 出)



空港整備勘定のしくみ



(注) ・ 航空機燃料税は令和2年度から3カ年(沖縄路線においては2カ年)の特例措置の延長を要望。
・ 航空機燃料譲与税は令和2年度から3カ年の特例措置の延長を要望。

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

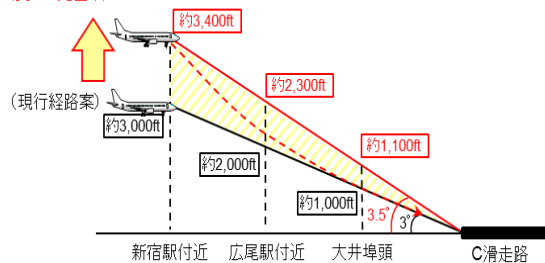
○羽田空港において、2020年3月29日から新飛行経路の運用を開始することなどにより、国際線を年間約3.9万回増便。

○できるだけ多くの方々の理解が得られるように、騒音・落下物対策や引き続きの情報提供等を実施。

環境対策

- ・羽田空港における低騒音機材の一層の利用促進を進めるため、国際線の着陸料体系の再見直しを実施
- ・南風好天時の新到着経路の降下角を3°から3.5°にできる限り引き上げることによって騒音影響を低減
- ・B滑走路から西向離陸する経路について、長距離国際線の制限、4発機(B747、A340等)の制限、騒音軽減運航方式等を導入
- ・「航空機騒音防止法」に基づく、新飛行経路下における教育施設等の騒音防止工事の助成
- ・新飛行経路下に航空機騒音測定局を16局増設し、常時、航空機の騒音状況を測定、ホームページでの公開などによる情報提供を実施

(更なる見直し)



※気象条件等により、上図点線のような飛行となる場合もある。

降下角引上げのイメージ (C滑走路)



騒音測定局 (屋上設置時)

落下物対策

- ・「落下物防止対策基準」の定期的な見直し
- ・駐機中の機体チェックの強化
- ・落下物対策に関する情報提供の充実

丁寧な情報提供

- ・2019年の秋以降、オープンハウス型の説明会を基本としつつ、住民に対する説明会を開催
- ・住民からの相談窓口の充実
- ・飛行検査の実施等に際し、折り込みチラシなど様々な手法で広報を実施
- ・イレギュラーな運航発生時の情報提供
- ・航空会社による情報提供・説明の充実
- ・各自治体との間での情報共有や意見交換を行う場の設定

等

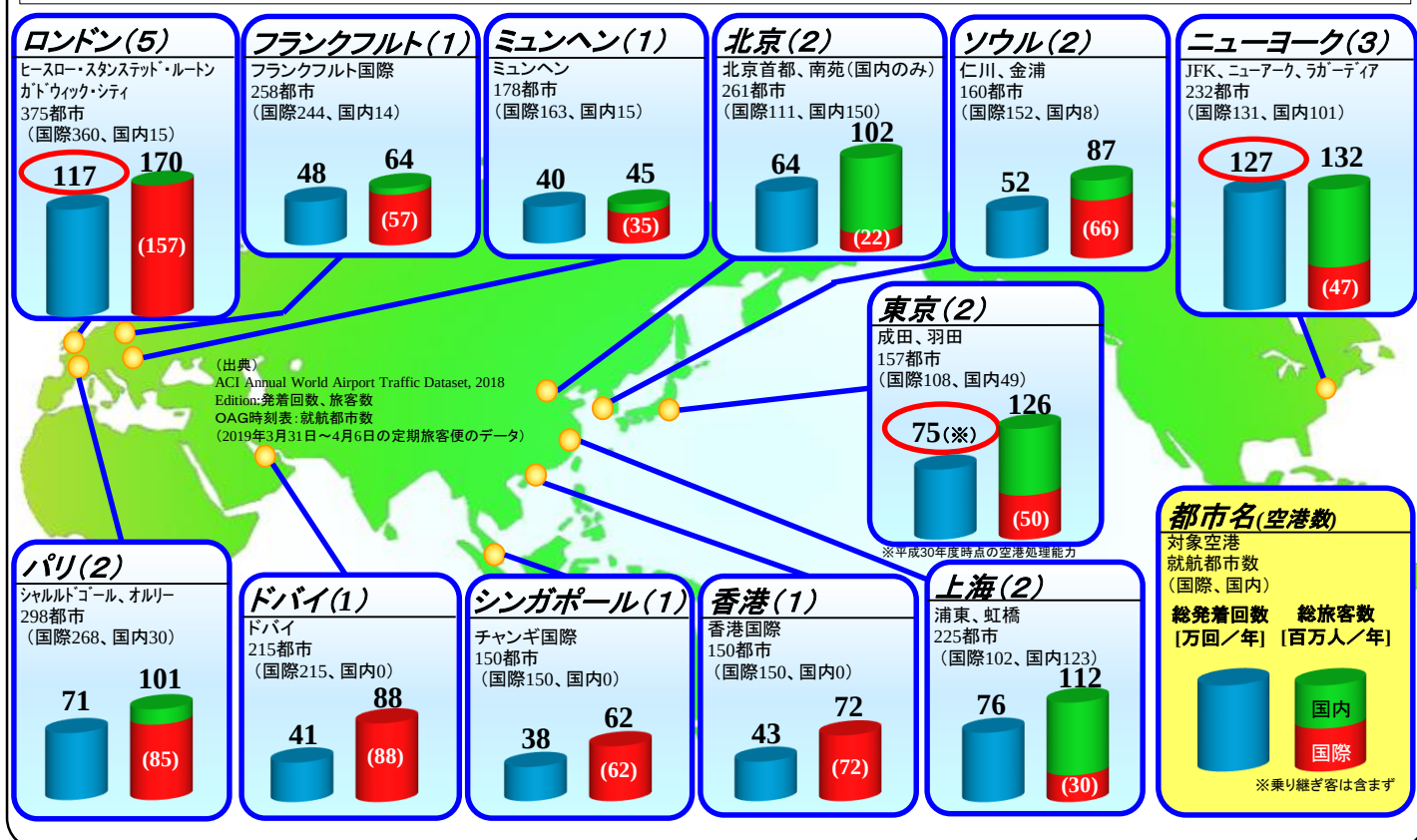
羽田空港機能強化に向けたプロセス



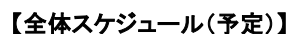
※試験飛行は、2020年1月下旬以降に実施する予定です。

首都圏空港と諸外国の主要空港の発着回数等

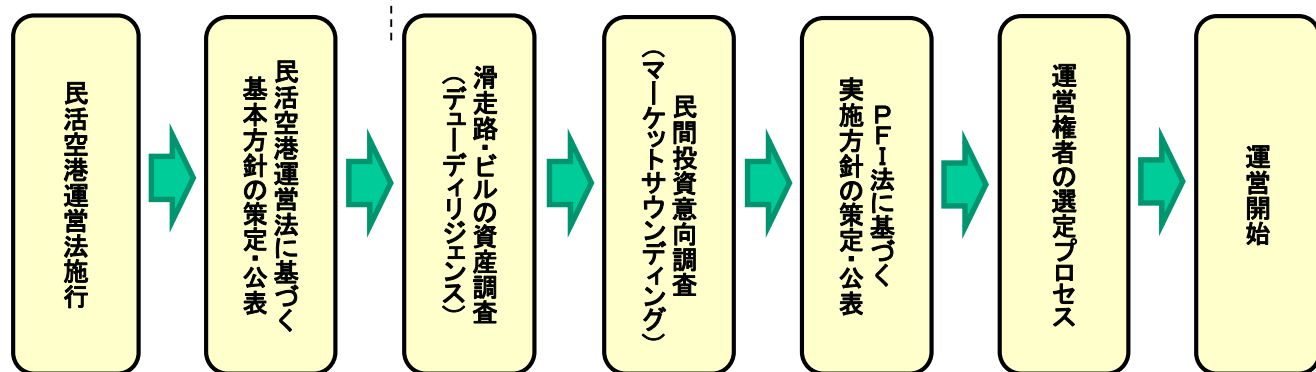
- 首都圏空港処理能力75万回化の達成により、容量面ではアジア諸国の主要都市トップクラス。
- 欧米主要都市では年間発着回数が100万回を超えているところもあり、さらなる国際線旅客数等の増加のためには、容量拡大の検討が必要。



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



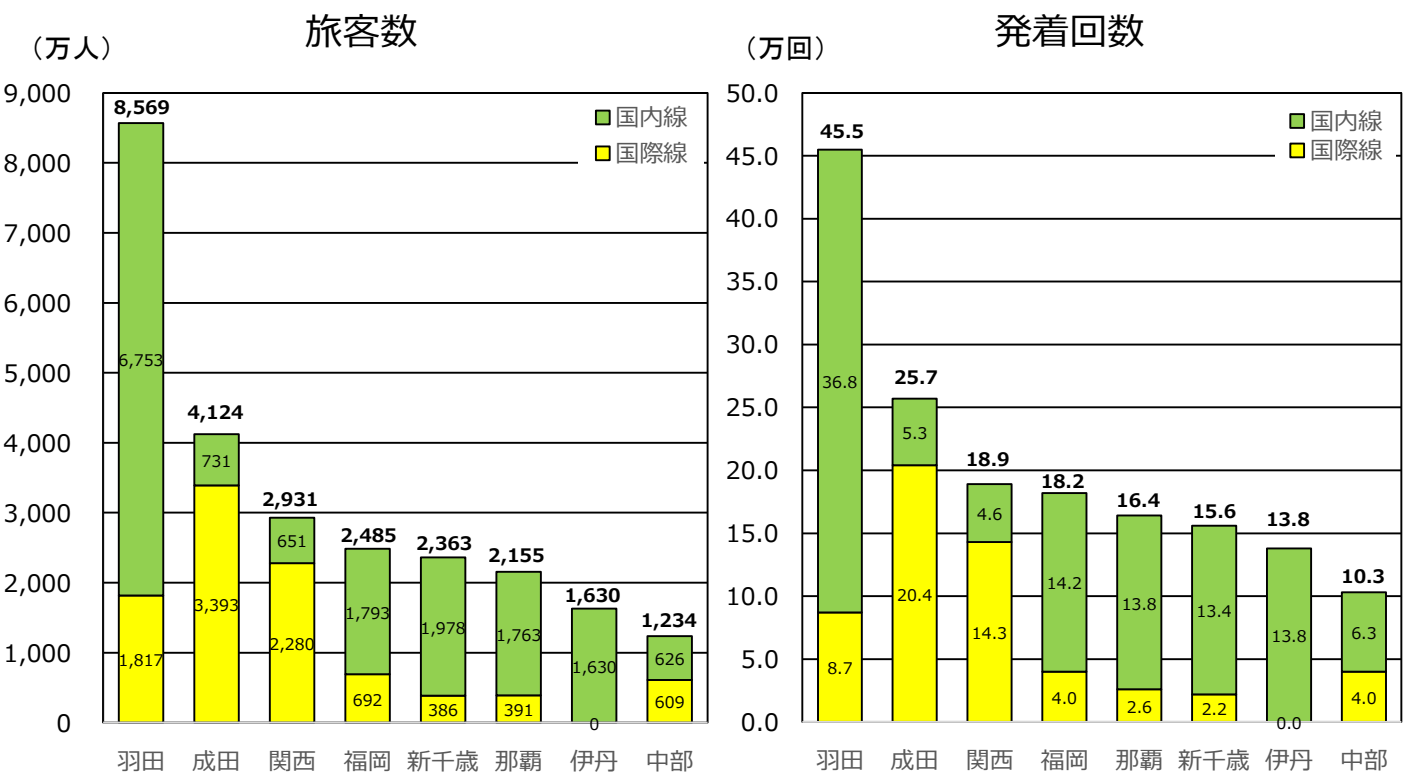
個別空港ごとの取組



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～	R2.1～ 7空港一体のビル群 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
熊本空港	～H29	H29.6～	H30.1	H30.3～	R2.4～
広島空港	～H29	H29.10～	H31.3	R1.6～	R3.4～

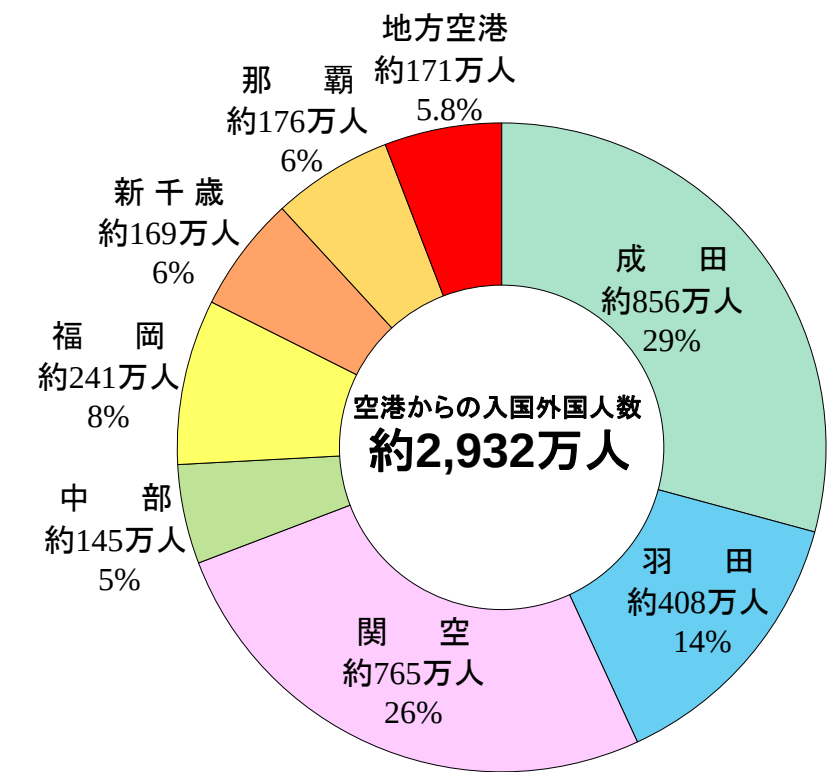
R2.1～ 7空港一体のビル経営開始
R2.6～ 新千歳空港
R2.10～ 旭川空港
R3.3～ 稚内・釧路・函館・
帯広・女満別空港

国内主要空港の利用状況(平成30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(平成30年)



地方空港の内訳

鹿児島	約17万人	0.6%
北九州	約14万人	0.5%
高松	約12万人	0.4%
富士山静岡	約11万人	0.4%
仙台	約10万人	0.3%
岡山	約10万人	0.3%
広島	約10万人	0.3%
函館	約9万人	0.3%
佐賀	約9万人	0.3%
その他	約71万人	2.4%

(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

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、離島の生活に必要な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(平成29年度～令和元年度): 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～令和元年度): 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 |

空の産業革命に向けたロードマップ2019 小型無人機の安全な利活用のための技術開発と環境整備

2019年6月21日
小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会

空の産業革命に向けたロードマップ2019

小型無人機の安全な利活用のための技術開発と環境整備

2019年度～

離島や山間部への荷物配送、被災状況調査等

2022年度～

都市の物流、警備等

利活用

レベル3 無人地帯※での目視外飛行（補助者なし）※ 山、海水域、河川、森林等
レベル1～2 目視内飛行（1 操縦 2 自動・自律）▶ 更なる利活用の拡大

有人地帯での目視外飛行（第三者上空）
レベル4 ▶ より高いレベルへ

環境整備

技術開発

2019（年度）

2020 ～ 2021

空の産業革命に向けた総合的な検討

セキュリティの観点を含めて総合的な検討・制度整備等を推進

目視外・第三者上空飛行に関する制度の検討

制度設計の
基本方針の
策定

基本方針に基づいた必要な制度整備等の推進

- 機体の安全性確保（認証制度等）
- 操縦者・運航管理者の技能確保
- 運航管理に関するルール 等

所有者情報把握（機体の登録・識別）、
被害者救済 等の検討

目視外飛行等の運用実績や事故情報の収集・分析

航空機、小型無人機相互間の空域のあり方の検討

機体の安全性・信頼性の評価手法の検討

- 飛行試験等 試験データ等

RTFの活用

国際標準化、国内規格化（ISO、JIS等）

福島ロボットテストフィールド（RTF）

- 全面開所

電波利用の環境整備 電波利用の在り方に関する調査検討等

携帯電話等の上空利用

国内制度等の整備

新制度の運用

地域限定型「規制のサンドボックス」制度の創設、運用

ドローン情報基盤システム（DIPS）

- 飛行情報共有機能サービス開始
- 電子申請サービスの利便性向上

次期システムの
要件検討

次期システム
整備

DIPSとUTMSの連携を検討

I 目視を代替する機能の実現

機体状態や周辺環境の把握と対応、電波の利用技術、その他の技術開発 等

運航管理システム（UTMS）の開発・統合

飛行
実証

API確立

UTMSの実装技術の確立・国際標準化

衝突回避技術の開発・統合

衝突回避技術の小型化・省電力化

機体の自律化・知能化

福島RTFを活用して飛行試験等を行う

遠隔からの機体識別と飛行位置把握

運航管理や衝突回避にも活用

無線システムの比較・評価検討 ▶ 実証・検証 ▶ 制度の方向性の検討 ▶ 国際標準化、国内規格化

II 第三者に対する安全性の確保 i 信頼性の確保（機体や通信の信頼性、耐環境性等） ii 危害の抑制（衝突安全性等）

レベル4を実現する
環境整備

レベル4を実現する
技術の確立

より高いレベルを支える
更に必要な環境整備等

- より高いレベルを支える制度設計の基本方針の策定
- 上記基本方針に基づいた必要な制度整備 等

レベル4のより高いレベルへ

- より人口密度の高い地域
- より重量のある機体
- 多くの機体の同時飛行
- 航空機、空飛ぶクルマと小型無人機の共存

高い安全性と利便性の
空の運航管理

- UTMSの本格的な社会実装
- 航空機、小型無人機相互間の安全確保と調和
- 国際標準との整合

高い安全性と信頼性の機体

- 落ちない・落ちても安全
- 高度な自律飛行

ドローンによる有人地帯での目視外飛行の実現に向けた取り組み

無人航空機に係る環境整備の状況

平成30年度までの取り組み成果

- 官民協議会のロードマップに基づき、平成30年9月、航空法に基づく許可・承認の審査要領を改訂。
→ 離島・山間部等で補助者を配置しない目視外飛行を実現。

- 次の4地域で、山間部等でのドローンによる荷物配送を実施。（令和元年7月時点）

福島県南相馬市
・双葉郡浪江町
（平成30年10月～）

（日本郵便株式会社）

埼玉県秩父市
（平成31年1月）

（楽天株式会社）

大分県佐伯市
（平成31年2月）

（ciRobotics株式会社）

福岡県福岡市
（令和元年5月）

（ANAホールディングス株式会社
株式会社自律制御システム研究所）



※日本郵便(株)の機体及び配送ルート

第24回未来投資会議（平成31年3月7日）

有人地帯での目視外飛行 の実現年限の明確化

有人地帯での目視外飛行の実現に向けた国土交通省の主な取組

- ドローンの飛行の更なる安全確保
 - ✓ 機体の安全性・信頼性の認証
 - ✓ 操縦者や運航管理者の技能・資格制度
 - ✓ 運航管理に関するルール

技術開発の状況等を踏まえ、
2019年度内に
制度の基本方針を策定

2022年度目途に、
有人地帯での目視外飛行を可能に

空の移動革命に向けたロードマップ

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。

2018年12月20日 空の移動革命に向けた官民協議会

2019年～

試験飛行・実証実験等 (目標: 2019年)

事業者による
ビジネスモデルの提示

ヘリコプターやドローンの事業
による経験のフィードバック

実証実験等の結果をフィードバック

保険加入、被害者救済ルール等

利用者利便の
確保のあり方検討

運送・使用事業
の制度整備

技能証明
の基準整備

技能証明

国際的な議論を踏まえて策定・審査

機体の安全性
の基準整備

型式証明
耐空証明

試験飛行のための離着陸場所・空域の
調整・整備

離着陸場所・空域・
電波の調整・整備

既存の航空環境とも整合

試験飛行の拠点としての福島ロボットテストフィールドの整備

電動推進かつ人がいることができる構造の機体の実現

安全性・信頼性を確保し証明する技術の開発

自動飛行 機上や地上のシステムの技術開発
(飛行を容易にする技術等)

電動推進 事業化に必要な航続距離や
静粛性等を確保する技術の開発

航空機と
同レベル
の安全性
や静粛性
の確保

ハードとソフト

ハイブリッドを含む

2020年代半ば

事業スタート (目標: 2023年)

2030年代～

実用化の拡大

都市での人の移動

地方での人の移動

物の移動

災害対応、救急、娯楽等にも活用

社会的に受容される水準の達成 (安全、騒音、環境等)

新たなビジネスモデルに応じた運送・使用事業の制度整備の見直し

地上からの遠隔操縦、機上やシステム等による高度な自動飛行などの技術開発に応じた制度整備

国際的な議論を踏まえて実施

技術開発に応じた安全性基準・審査方法の見直し

事業の発展を見越した空域・電波利用環境の整備

総合的な運航管理サービスの提供

サービスの拡充

継続的に離着陸可能な場所の確保
(運航者による地元地域、地権者等との調整、陸上交通等との円滑な接続)

新たなビジネスモデルに応じたヘリポート等の確保

離島や山間部から都市部へ拡大

都市部における飛行の本格化

技術開発に応じた空の交通ルールの検討

安全性・信頼性の更なる向上

・機上システムによる高度な操縦支援 (自動飛行)

・地上からの遠隔操縦

多数機の運航管理、衝突回避等

高度な自動飛行

・航続距離の向上: 電池、モーター、ハイブリッド、軽量化等の技術開発
・静粛性の向上: 回転翼の騒音を低減させる技術の開発 等

操縦士の飲酒対策について(概要)

操縦士に対する飲酒に関する規制

(航空法70条) アルコールにより正常な運航ができないおそれがある間は運航禁止※対象: 事業用・自家用問わず全ての操縦士(外国機含む)

従前

具体的判断基準無し

現行(H31.1.31～)

【数値基準】※罰則適用上の目安

血中濃度: 0. 2g/ℓ、呼気中濃度: 0. 09mg/ℓ未満

【罰則】1年以下の懲役又は30万円以下の罰金

【罰則】3年以下の懲役又は50万円以下の罰金

航空運送事業者に対する飲酒に関する規制

(航空法104条) 本邦航空運送事業者は運航に関する事項を運航規程に定め国土交通大臣の認可を受けなければならない

従前

【アルコール検査】

乗務前に操縦士間の相互確認
(検査の義務付け無し)

【一定時間前の飲酒禁止】

8時間以内の飲酒禁止

※多くの航空会社は自主的に上乘せ(12h:ANA,JAL等)

現行(H31.1.31～)※H31. 3. 31までに全ての運航者が実施

【アルコール検査】

○乗務前後のアルコール検査の義務化、検知時の乗務禁止

○検査時の不正を防止する体制を義務化

・検査時に第三者の立ち会い

・一定の呼気量によりアルコール濃度を数値で表示可能な機器使用

・検査結果(日時、名前、数値等)の記録・保存の義務化

【一定時間前の飲酒禁止】

8時間以内の飲酒禁止

※多くの航空会社は自主的に上乘せ(12h:ANA,JAL等)

(航空法103条の2) 本邦航空運送事業者は安全管理規程を定め、国土交通大臣に届け出なければならない

従前

飲酒の教育に関する規定は無し

現行(H31.1.31～)※H31. 3. 31までに全ての運航者が実施

○経営者を含む全関係職員に対し定期的なアルコール教育や、依存症

職員の早期発見等のためカウンセリング環境等の体制整備を義務化

○安全統括管理者の責務として飲酒対策を明確化し必要な体制を整備

(航空法111条の4) 本邦航空運送事業者は安全上の支障を及ぼす事態の発生時は国土交通大臣に報告しなければならない

従前

飲酒についての報告義務は無し

現行(H31.1.31～)

飲酒に係る不適切事案について航空局への報告を義務化

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。

主なインフラ案件

バングラデシュ

- ・ハズラット・シャージャラル国際空港拡張事業（第一期）
- ・ダッカ新国際空港整備計画

モンゴル

- ・新ウランバートル国際空港運営事業*
- ・人材育成・運営維持管理能力向上事業

ネパール

- ・航空安全機材運用維持管理能力向上事業
- ・主要空港航空安全設備整備計画

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

- ・マニラ首都圏空港の開発計画
- ・地方空港の民営化

パラオ

- ・パラオ国際空港運営事業*

ソロモン

- ・ホラニア国際空港整備計画

スリランカ

- ・バンダラナイケ国際空港改善事業

ミャンマー

- ・ハンタワディー新国際空港整備・運営事業
- ・マンダレー国際空港改修・運営事業*
- ・地方空港の民営化事業（ヘー）
- ・航空機監視システム改良計画

パプアニューギニア

- ・ナザブ空港整備事業
- ・トクア空港整備事業

ラオス

- ・ワッタイ国際空港ターミナル運営事業*

インドネシア

- ・空港民営化（ロンボク、クアラナム他）
- ・航空機安全性及び効率性向上事業

タイ

- ・ウタパオ国際空港拡張・運営事業

カタール

- ・ハマド国際空港拡張事業

シンガポール

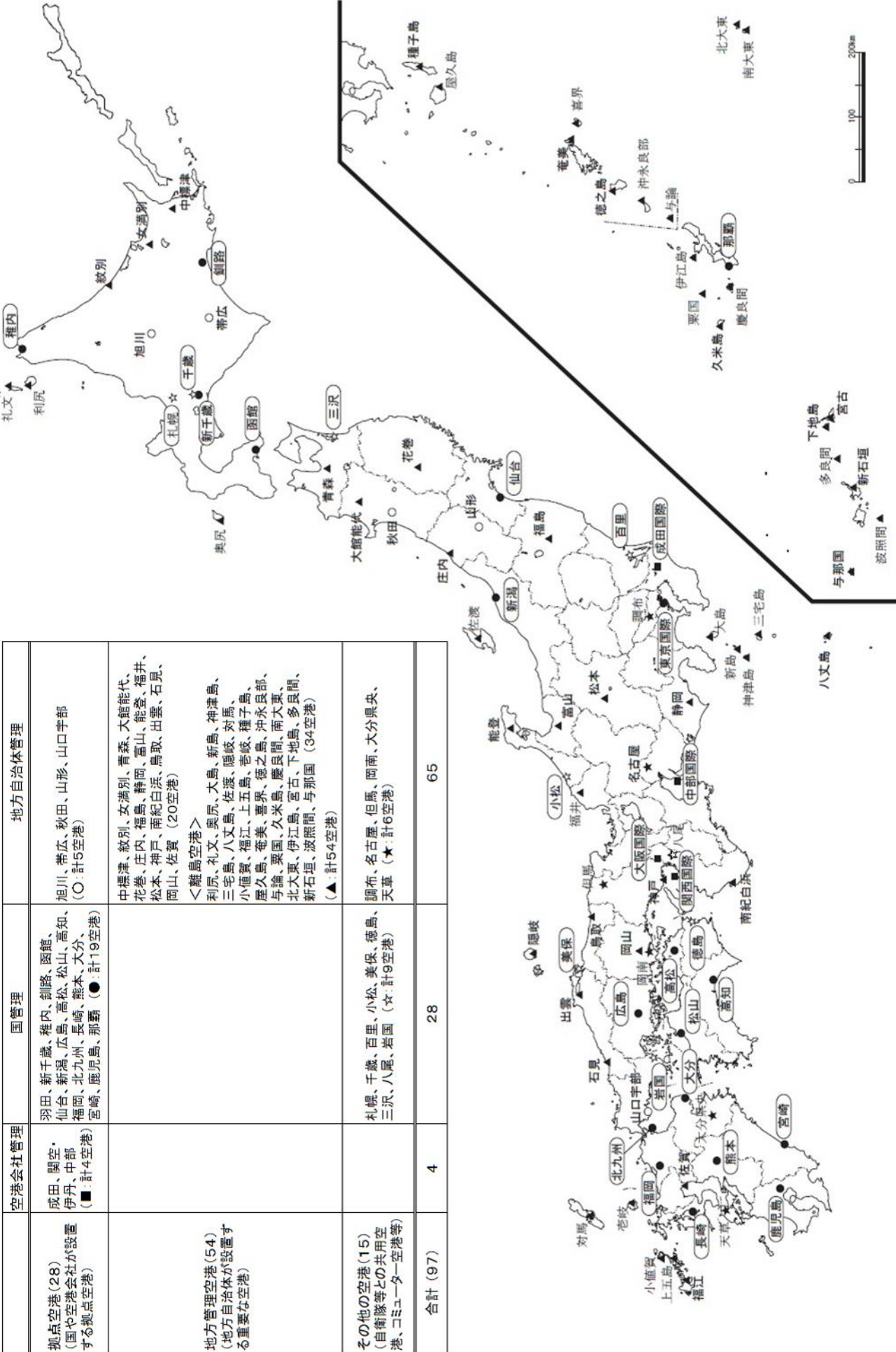
- ・チャンギ国際空港拡張事業

エジプト

- ・ボルグ・エル・アラブ国際空港拡張事業

* 受注済

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)	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、喜岐、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、コミュニター空港等)	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