

令和6年度
航空局関係
予算決定概要

令和5年12月

国土交通省航空局

目次

| | | |
|-----|-----------------|---|
| I. | 令和6年度航空局関係予算の概要 | 1 |
| II. | 令和6年度航空局関係予算総括表 | 2 |

【個別事業の概要】

1. 安全・安心で持続可能性と利便性の高い航空・空港サービスの実現

| | |
|------------------------------------------|----|
| (1) 航空ネットワークの維持・活性化（空港使用料、 航空機燃料税の軽減） | 3 |
| (2) 空港受入環境整備等の推進 | 3 |
| (3) 保安検査の量的・質的向上の推進 | 4 |
| 【関連事項】FAST TRAVELの推進等（観光庁予算） | 5 |
| (4) 羽田空港 | 6 |
| (5) 成田空港 | 7 |
| (6) 関西空港・伊丹空港 | 8 |
| (7) 中部空港 | 9 |
| (8) 一般空港等 | 10 |
| (9) 空港経営改革の推進 | 12 |
| (10) 航空路整備事業 | 13 |
| (11) 空港周辺環境対策事業 | 14 |
| (12) 地方航空路線維持・活性化の推進 | 15 |
| 【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） | 15 |
| (13) 操縦士・整備士の養成・確保対策 | 16 |

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 | 17 |
| (2) 空港分野における脱炭素化の推進 | 18 |

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 | 19 |
| (2) 空港業務の体制強化に資する先進技術の導入促進 | 20 |
| (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6年度航空局関係組織・定員措置の概要 | 21 |
|----------------------|----|

| | |
|--------------|----|
| 令和6年度航空局税制改正 | 21 |
|--------------|----|

| | | |
|------|-------------------------------------------|----|
| 参考資料 | ・ 空港整備勘定の仕組み | 23 |
| | ・ 本邦航空会社の国内線・国際線旅客数の推移 | 23 |
| | ・ 国内主要空港の乗降客数（令和元年度、令和4年度） | 24 |
| | ・ 空港別の入国外国人数 | 24 |
| | ・ 空港業務（グラハン・保安検査等）に関する現状 | 25 |
| | ・ 空港業務の持続的発展に向けたビジョン 中間とりまとめ概要 | 25 |
| | ・ 空港における旅客の保安検査の実施主体・費用負担の 見直しの方向性（概要） | 26 |
| | ・ 首都圏空港（羽田・成田）の空港処理能力の増加について | 27 |
| | ・ 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 | 27 |
| | ・ 離島航空路維持対策 | 28 |
| | ・ 航空脱炭素化の検討体制について | 29 |
| | ・ 航空脱炭素化推進の制度的枠組み | 29 |
| | ・ 空飛ぶクルマの社会実装に向けた環境整備 | 30 |
| | ・ 無人航空機の高密度運航等に向けた 運航管理（UTM）システムの段階的導入 | 30 |
| | ・ 海上・港湾・航空技術研究所 電子航法研究所 | 31 |
| | ・ 航空分野のインフラ国際展開 | 32 |
| | ・ 空港分布図 | 33 |

I. 令和6年度航空局関係予算の概要

(1) 安全・安心で持続可能性と利便性の高い航空・空港サービスの実現

- ①航空ネットワークの維持・活性化
(空港使用料、航空機燃料税の軽減)
- ②空港受入環境整備等の推進
- ③保安検査の量的・質的向上の推進
- ④FAST TRAVELの推進等によるストレスフリーで快適な旅行環境の実現
- ⑤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
 - ・空港経営改革の推進
 - ・航空路整備事業
 - ・空港周辺環境対策
- ⑥地方航空路線維持・活性化の推進
- ⑦操縦士・整備士の養成・確保対策

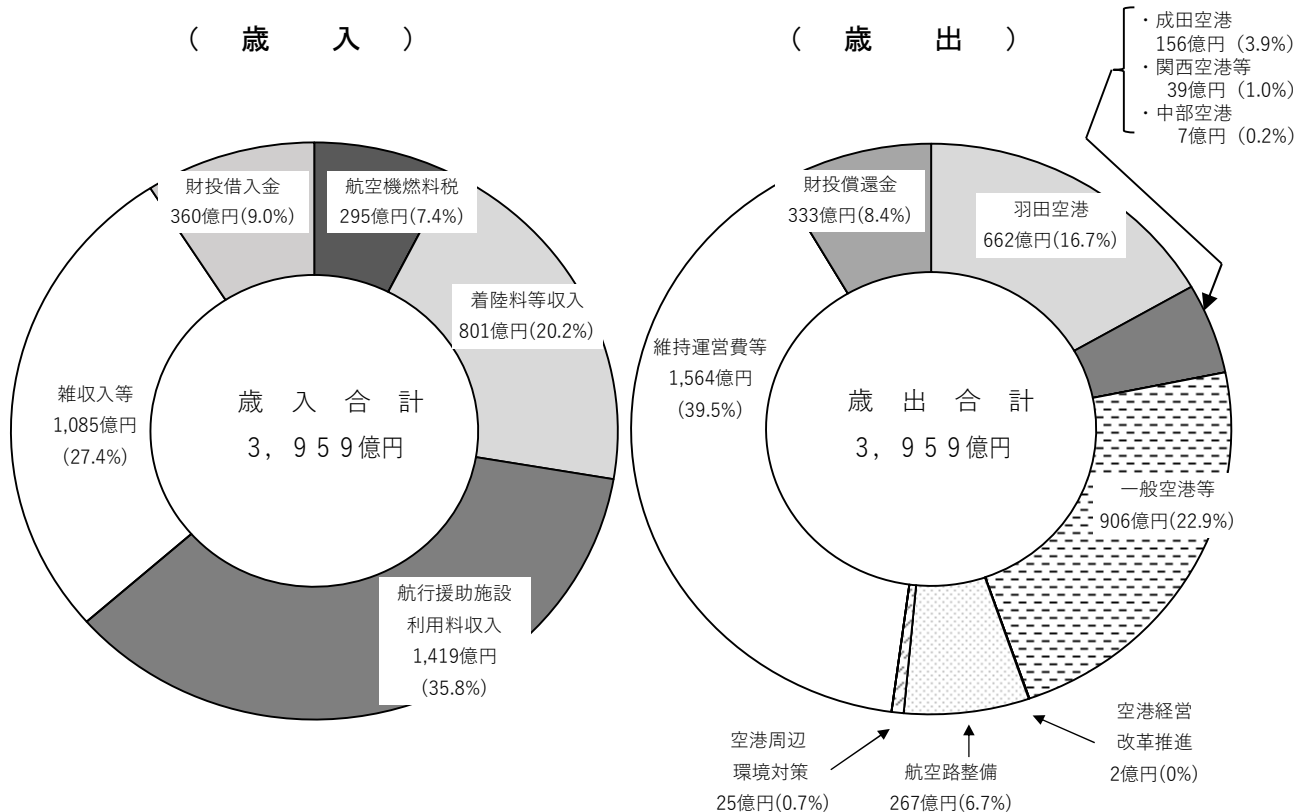
(2) 航空分野のグリーン施策の推進

- ①運航分野における脱炭素化の推進
 - ・持続可能な航空燃料(SAF)の導入促進
 - ・運航の改善
 - ・機材・装備品等への新技術導入
- 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空飛ぶクルマ・ドローンの安全対策
 - ・空飛ぶクルマの社会実装に向けた環境整備
 - ・ドローンの高密度運航等に向けた環境整備
 - ・空港に侵入するドローンへの対処能力の強化
- ②空港業務の体制強化に資する先進技術の導入促進
- 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

空港整備勘定の歳入・歳出規模(令和6年度予算額)



※ 上記歳出には、航空分野のグリーン施策の推進として107億円を含む

Ⅱ. 令和6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 | |
|----------|-----------------|---------------------|-----------------|
| 航空機燃料税収入 | 295 (273) | 国際拠点空港 | 864 (756) |
| | | 羽田空港 | 662 (543) |
| | | 成田空港 | 156 (156) |
| | | 関西空港等 | 39 (48) |
| 空港使用料収入 | 2,220 (1,638) | 中部空港 | 7 (9) |
| | | 一般空港等 | 906 (919) |
| | | 空港経営改革推進 | 2 (2) |
| 雑収入等 | 1,085 (845) | 航空路整備事業 | 267 (274) |
| | | 【再掲:航空分野のグリーン施策の推進】 | 107 (167) |
| | | コンセッション会社等無利子貸付 | - (153) |
| 財政投融资 | 360 (1,185) | 空港周辺対策事業 | 25 (11) |
| | | 離島航空事業助成 | - (15) |
| | | 空港等維持運営費等 | 1,896 (1,812) |
| 合 計 | 3,959 (3,942) | 合 計 | 3,959 (3,942) |

()内は前年度予算

- (注) 1. 雑収入等には、一般会計に計上の工事諸費を含む。
 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6年度予算額 | 備 考 |
|-----------------|---------------|---------------------------------------|
| 航空局政策経費 | 15.8 (15.8) | 令和5年度補正額:10.7億円 令和5年度補正額:0.6億円 |
| 空港受入環境整備等の推進 | 3.3 (2.8) | |
| 航空分野のグリーン施策の推進 | 0.4 (0.4) | |
| 次世代航空モビリティの安全対策 | 1.8 (2.1) | |
| 地方航空路線維持・活性化の推進 | 0.2 (0.2) | |
| 操縦士・整備士の養成・確保対策 | 0.7 (0.7) | |
| I C A O 経 費 | 7.7 (7.6) | |
| そ の 他 物 件 費 | 1.8 (2.0) | |
| 地 方 航 空 局 経 費 | 22.8 (23.2) | |
| 小 計 | 38.6 (39.0) | |
| 独立行政法人航空大学校 | 25.8 (24.7) | 令和5年度補正額:5.9億円 |
| 合 計 | 64.4 (63.7) | 令和5年度補正額合計:17.2億円 |

(注)計数は端数処理の関係で合計額に一致しない。

()内は前年度予算

1. 安全・安心で持続可能性と利便性の高い航空・空港サービスの実現

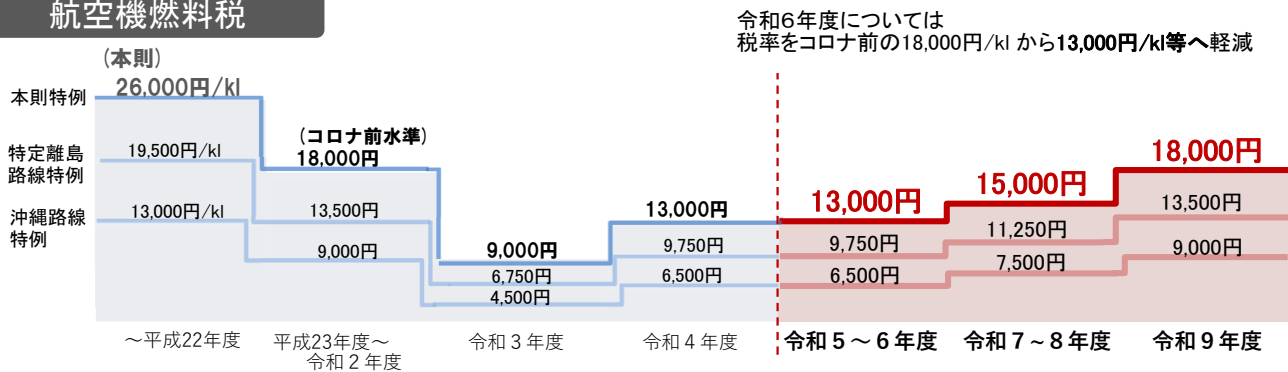
(1) 航空ネットワークの維持・活性化(空港使用料、航空機燃料税の軽減)

○航空旅客需要は回復しつつあるものの、事業環境の構造的な変化により、特に地方路線の収支が厳しい状況となっていること等を踏まえ、航空機燃料税の軽減措置に加え、地方創生や、観光立国の実現に不可欠である航空ネットワークの維持・活性化のため、主に地方路線維持に貢献している100トン以下の機材を対象として、100億円規模での空港使用料の軽減を実施します。

空港使用料

令和6年度の国内線に係る着陸料、航行援助施設利用料について、合計で約100億円の軽減

航空機燃料税



(2) 空港受入環境整備等の推進

5年度補正予算額 非公共予算 10.7億円

6年度予算額 非公共予算 3.3(2.8)億円

空港整備勘定(一般空港等) 906(919)億円の内数

※()内は前年度予算

○ 人材確保・育成等の推進

航空・空港関係事業者が実施する空港ごとの合同就職説明会の開催、教育訓練等の取組、空港業務を担う人材の処遇改善等に係る補助や特定技能外国人の受入に係る実態調査を実施することにより、人材の確保・育成等を推進します。



採用情報の発信強化



教育訓練



共用休憩室

○ 空港機能の効率的投資・運用に向けた取組推進

空港における資機材の共有化等の生産性向上に資する取組の推進に係る補助や、リース事業の導入可能性に関する調査等を実施することにより、空港機能の効率的投資・運用を実現します。



共有化されているGSE車両

○ 受入環境高度化等への支援

航空旅客の利便性を図るためのPBB(搭乗橋)やバゲージハンドリングシステム、CIQ施設等、受入環境高度化等を図るための施設整備を支援します。



PBB(搭乗橋)



バゲージハンドリングシステム



エプロンローフ



待合施設

(3) 保安検査の量的・質的向上の推進

6年度予算額 135(79)億円

※()内は前年度予算

<事業の概要>

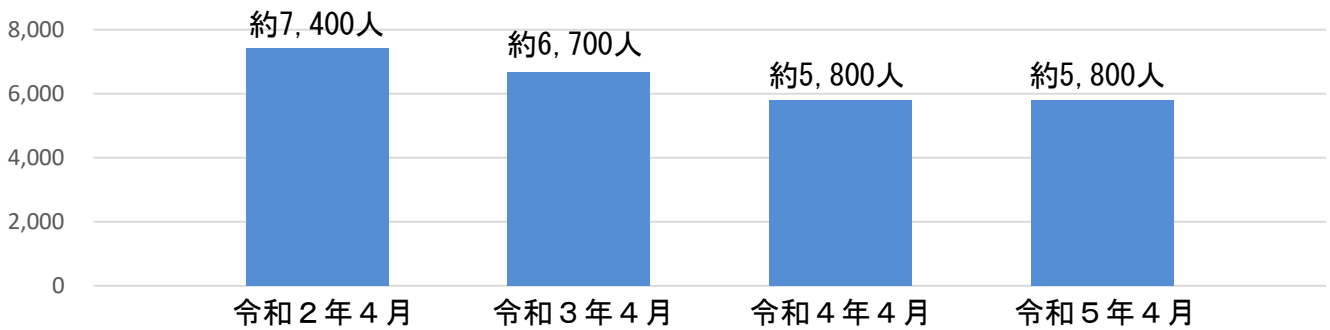
今後の航空需要の回復・増大に対応するため、旅客の利便性向上を図りつつ、多数の旅客に対し確実かつ効率的に検査を実施できるよう、保安検査の量・質をともに向上させていくことが極めて重要です。

このため、保安検査員の処遇改善に関する支援やスマートレーン等の先進的な検査機器の導入促進など、必要な取組を推進します。

また、これに伴い、国管理空港等における保安料について所要の引き上げを行います。

保安検査員数の推移(全国)(※)

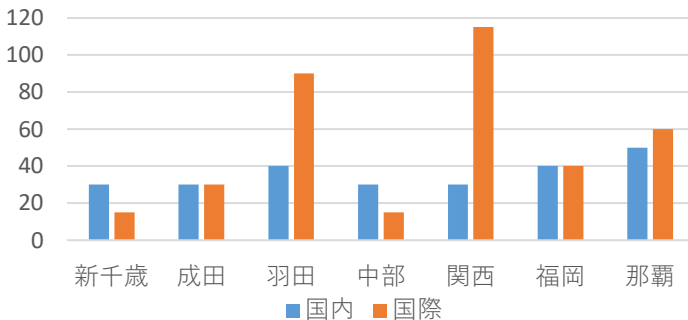
(※) 全国の空港で、旅客及び機内持込手荷物の検査、従業員検査、預入手荷物検査を行っている保安検査員の人数。各年度4月1日時点



コロナ前から
約2割減少

保安検査場の混雑状況

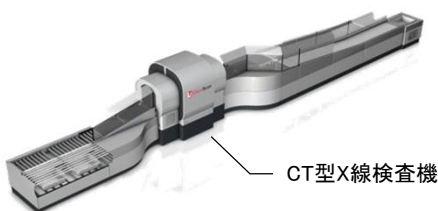
令和5年4～11月の主要空港保安検査場の最大待ち時間(分)



保安検査員は、厳しい労働環境等を背景として離職率が高く、人員不足による保安検査場の混雑といった問題が生じており、保安検査員の負担軽減や検査の効率化が喫緊の課題

高度な保安検査機器

スマートレーン



CT型X線検査機

自動で手荷物の仕分け、搬送が可能なレーン(CT型X線検査機との組合せによりノートPCや液体物を取り出すことなく検査することも可能)

ボディースキャナー



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



預入手荷物に爆発物が含まれていないか自動的に検知するシステム

⇒ 検査精度(セキュリティレベル)の向上、保安検査員の負担軽減、旅客利便性の向上が期待

【関連事項】FAST TRAVELの推進等(観光庁予算)

○FAST TRAVELの推進

5年度補正予算額 6億円

6年度予算額 16億円

世界最高水準の空港利用者サービスを提供するため、先端技術の活用等により、旅客が行う諸手続きや空港内の動線を一気に通貫で高度化することにより、手続きを迅速化します。

[補助対象事業者: 空港ビル会社、空港会社等(補助率1/2)]

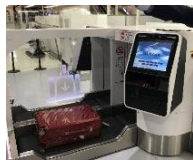
【搭乗関連手続きの円滑化】

《顔認証システム等》

ストレスフリーで快適な旅行環境実現に向け、顔認証技術を活用した本人確認システムの導入、自動手荷物預機やスマートレーン等の自動化機器の導入により旅客の待ち時間の短縮や手続きの非接触・非対面化等の実現を目指す。



〈自動チェックイン機〉



〈自動手荷物預機〉



〈保安検査場自動ゲート〉



〈スマートレーン・X線検査機器〉



〈自動搭乗ゲート〉

チェックイン→搭乗までの自動化機器を顔認証システムで一元化(One ID化)
顔写真を登録した以降の手続きではパスポートや搭乗券の提示が不要となり、いわゆる「顔パス」で通過可能

《手荷物・旅客輸送の迅速化》

手荷物搬送

旅客輸送



〈スマートグラスアシスト・タブレット〉 〈自動運転トローリングカー〉 〈手荷物搭降載補助機材〉 〈自動運転ランプバス〉 〈搭乗橋装着の自動・遠隔操作化〉

【旅客動線の合理化・高度化】

《旅客動線合理化システム》

地方空港において、チェックインカウンターを航空会社で共用化するシステムや手荷物検査を手荷物預け後に実施するシステムを導入することで、旅客動線を合理化し手続きに係る時間の短縮を目指す。

■CUTEシステム(カウンターの共用化)



〈CUTE(Common Use Terminal Equipment)〉

■手荷物検査のインラインシステム化

【現状】手荷物預け前に手荷物検査
(手荷物検査時とチェックイン時の2回行列に並ぶ)



〈手荷物検査の列〉



〈チェックインの列〉

【導入後】カウンターにて手荷物を預けた後に検査を実施



〈インラインスクリーニングシステム〉

《ビジネスジェット専用動線》

上質なサービスを求める観光客等の誘致に向け、ビジネスジェット専用動線を確保し、プライバシー・迅速性を重視する旅客ニーズに対応することにより、消費単価の高い富裕層等の訪日需要の取り込みを目指す。

〈ビジネスジェット専用動線(イメージ)※写真提供:成田国際空港様〉



〈専用エントランス〉



〈ラウンジ〉



〈CIQカウンター〉



〈エプロンルーフ〉

○訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業(地域公共交通関係)

5年度補正予算額 約244億円の内数・6年度予算額 約14億円の内数

訪日外国人旅行者がストレスフリー・快適に旅行を満喫できる環境及び災害など非常時においても安全・安心な旅行環境の整備を図るため、空港におけるバリアフリー化の推進、多言語対応の強化等に関する取組を支援します。

[補助対象事業者: 空港ビル会社、空港会社、航空会社等(補助率1/3等)]

(4) 羽田空港

6年度予算額 662(543)億円

<事業の概要>

※()内は前年度予算

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6年度は、アクセス利便性向上を図るため、京急空港線引上線の基盤施設整備に本格着工するとともに、引き続きJR東日本羽田空港アクセス線を整備するほか、空港制限区域内における地上支援車両レベル4相当自動運転の実装のための整備に新規着手します。併せて、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6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
 - レベル4相当自動運転実装のための整備
 - 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

(5) 成田空港

6年度予算額 156(156)億円

うち空港整備勘定からの無利子貸付 100(120)億円

※()内は前年度予算

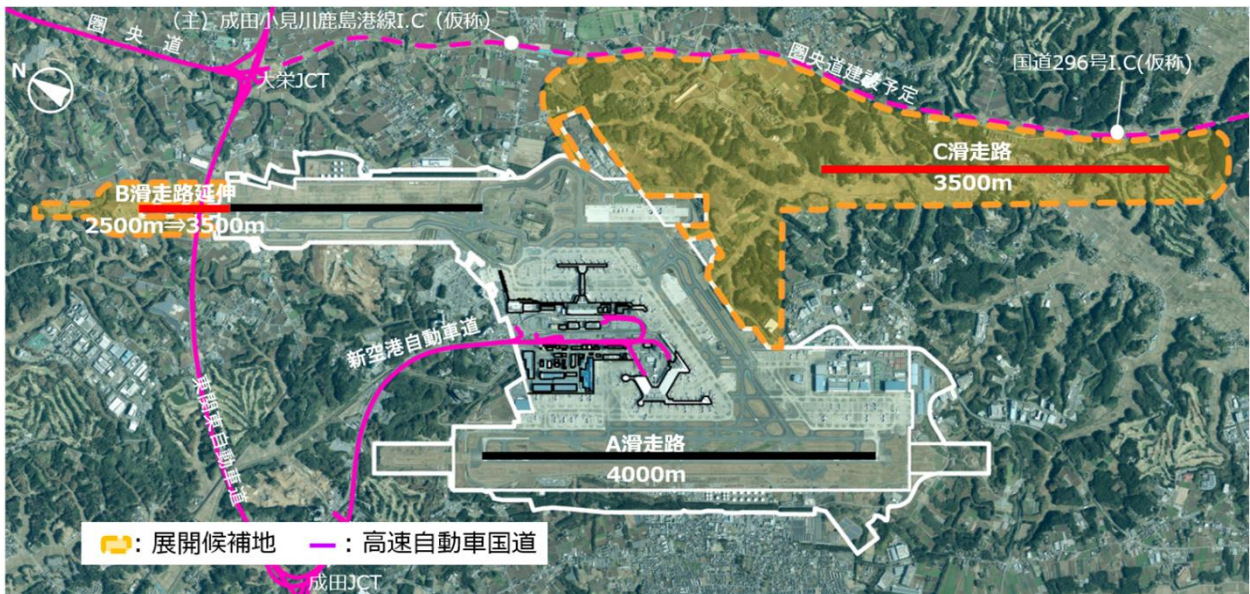
<事業の概要>

令和6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、新管制塔の整備、無線施設の移設等を実施します。

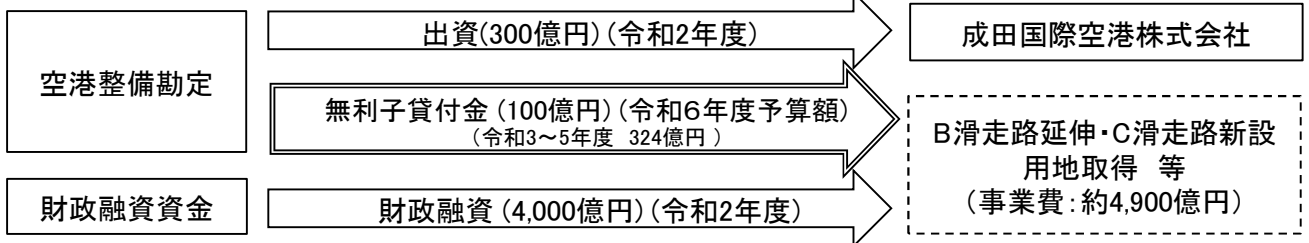
更なる機能強化

○会社事業

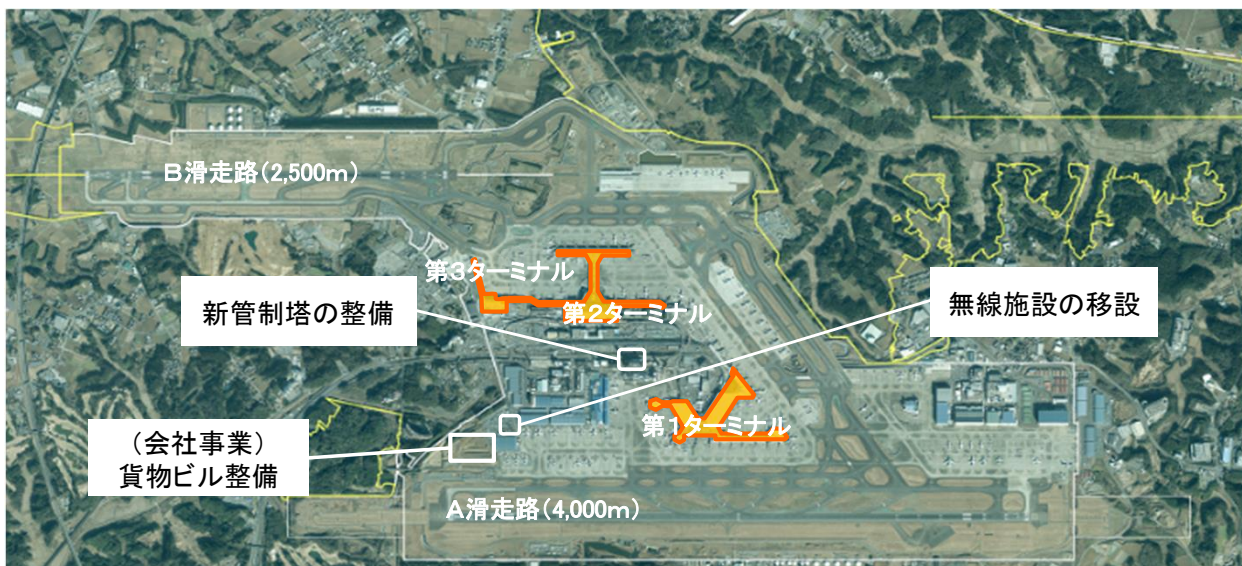
B滑走路の延伸及びC滑走路の新設等の更なる機能強化を実施し、年間発着回数50万回の実現に向けて、令和10年度末目途の完成を目指して整備を進めます。



○国からの支援



令和6年度 主要整備事項



<参考>

○会社事業

令和6年度は、成田国際空港株式会社により、貨物ビル整備等を実施します。

(6) 関西空港・伊丹空港

6年度予算額 39(48)億円

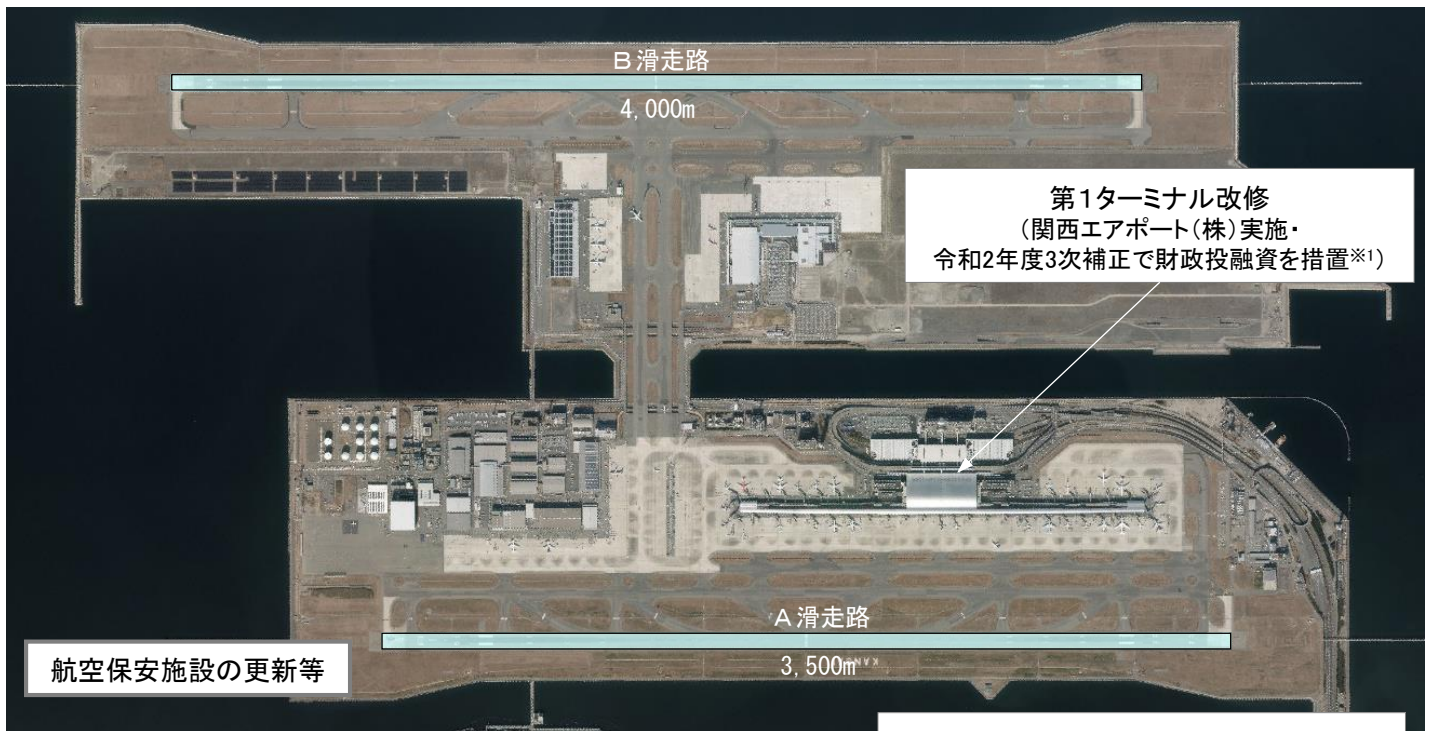
※()内は前年度予算

<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。現在、2025年大阪・関西万博等に向け、関西3空港における年間発着容量50万回の実現を目指しています。

令和6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、空港の機能強化を実施します。

【関西国際空港】



【大阪国際空港(伊丹空港)】



<参考>

○会社事業

令和6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。

(7) 中部空港

6年度予算額 7(9)億円

うち空港整備勘定からの無利子貸付 1(-)億円、調査費0.3(0.3)億円

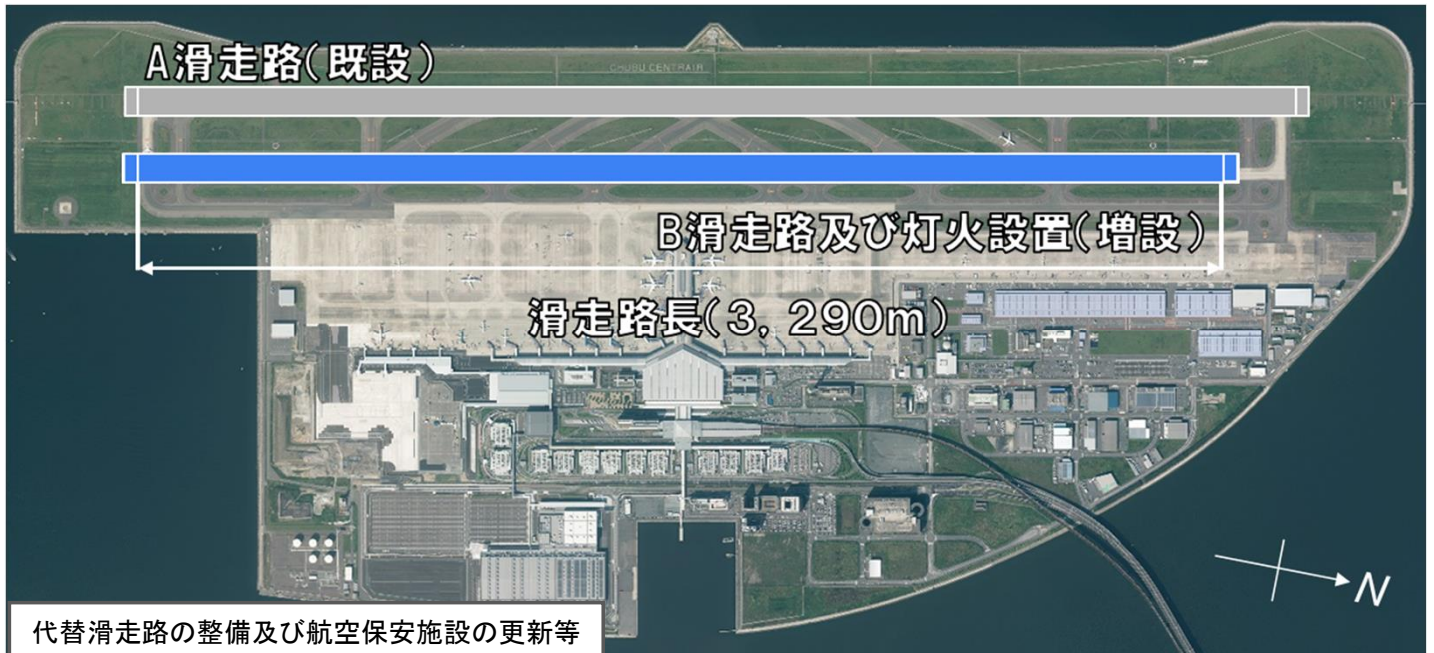
6年度財政投融资予算額 235(161)億円

※()内は前年度予算

<事業の概要>

中部空港においては、24時間運用のため、開港から一度も滑走路の大規模補修を行っていないことから劣化が進行しており、早期に対応していくことが重要な課題です。航空機の運航を継続しながら現滑走路の大規模補修を速やかに実施するため、現空港用地内の誘導路を転用し、代替滑走路の整備を進めます。

令和6年度は、財政投融资の活用も含めて、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。



中部国際空港将来構想推進調整会議

令和3年12月「中部国際空港の将来構想」とりまとめ

構成員: 愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市、名古屋商工会議所、一般社団法人中部経済連合会、中部国際空港株式会社

中部国際空港PI推進協議会

令和4年12月「PI(パブリック・インボルブメント)」とりまとめ

構成員: 愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市、常滑市、名古屋商工会議所、一般社団法人中部経済連合会、中部国際空港株式会社

交通政策審議会航空分科会事業評価小委員会

令和5年3月 計画段階評価 実施

令和5年8月 新規事業採択時評価 実施

<参考>

○会社事業

令和6年度は、中部国際空港会社により、第1ターミナルの改修や航空灯火をLED化する事業等を引き続き実施します。また、代替滑走路の整備にかかる環境影響評価等を引き続き実施します。

(8) 一般空港等

<事業の概要>

6年度予算額 906(919)億円

※()内は前年度予算

今後の航空需要の回復・増大を見据え、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。

また、国際貨物輸送の拠点機能向上を図るため、北九州空港の滑走路延長事業を推進します。

○ 滑走路増設事業

福岡空港 滑走路増設事業

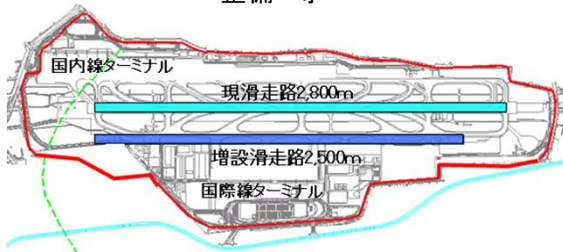
福岡空港においては、滑走路処理能力の向上を図るため、滑走路増設事業を引き続き実施します。

○ 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

○ 6年度事業内容：用地造成、滑走路・無線施設整備等



○ 滑走路延長事業

北九州空港 滑走路延長事業

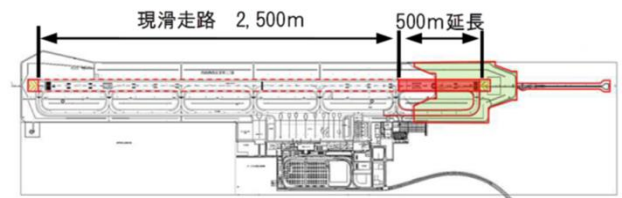
北九州空港においては、国際貨物輸送の拠点機能向上を図るため、滑走路延長事業を引き続き実施します。

○ 供用開始予定日：令和9年8月末※

※航空法第40条に基づく告示

○ 総事業費：約130億円

○ 6年度事業内容：用地造成、滑走路・誘導路・無線施設整備等

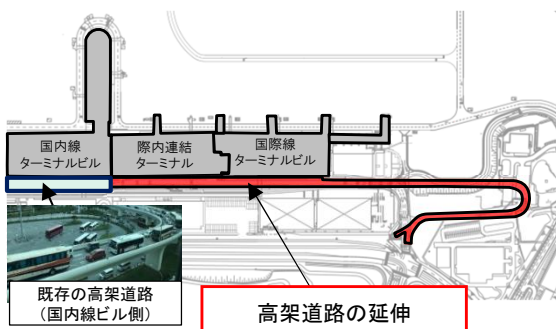


○ ターミナル地域の機能強化等

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。

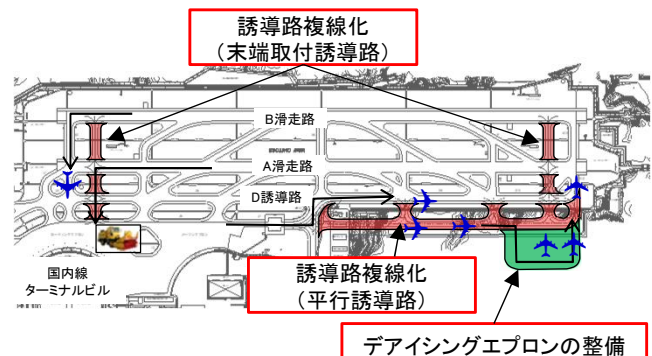
那覇空港 国際線ターミナル地域再編事業

那覇空港においては、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。



新千歳空港等 受入機能強化

新千歳空港においては、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うとともに、丘珠空港を含む道央の航空ネットワークのあり方等について調査・検討するなど、関係者が連携して取組を推進します。

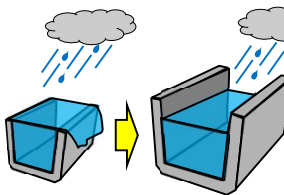


航空の安全・安心を確保するため、空港における防災・減災、国土強靱化を推進するとともに、滑走路端安全区域の整備を着実に実施します。

○ 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

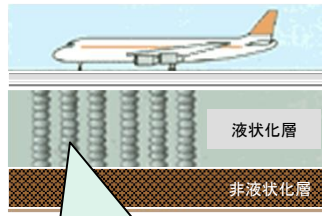


排水施設の大型化により、排水機能を確保



(排水機能の強化)

・耐震対策



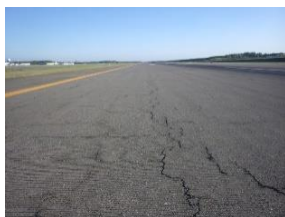
液状化層の地盤改良対策により、舗装の損壊を防止



(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)

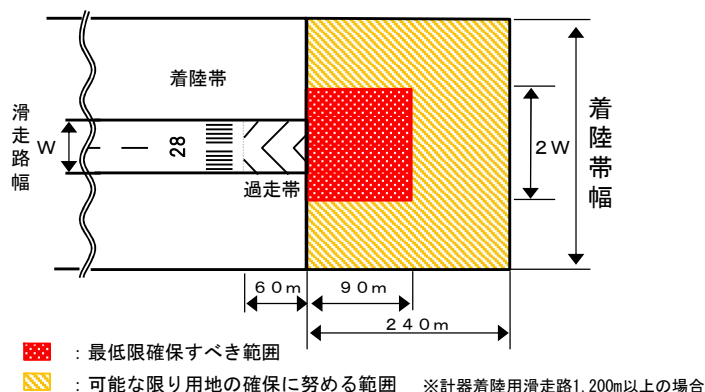


(老朽化した空港監視レーダーの更新)

○ 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 (ICAO) 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

令和4年12月に閣議決定された国家安全保障戦略等に基づく国民保護・総合的な防衛体制の強化等に資する公共インフラ整備に取り組む。

(9) 空港経営改革の推進

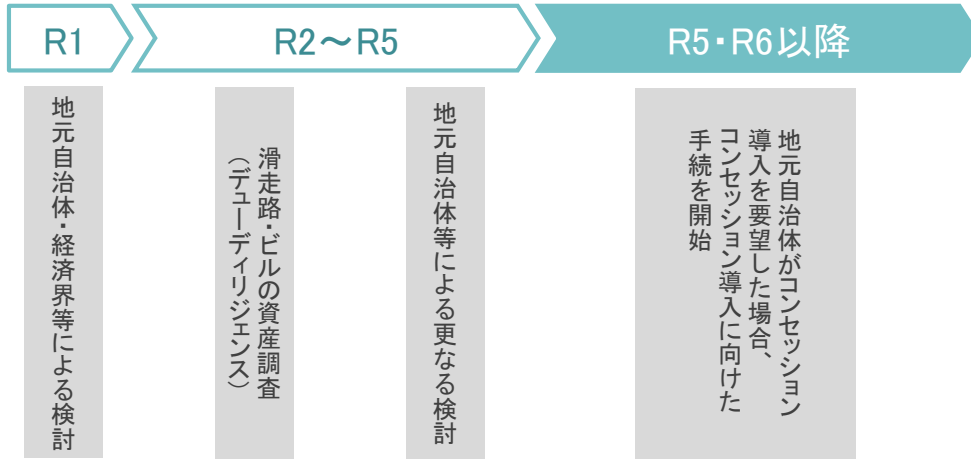
6年度予算額 2(2)億円

<事業の概要>

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、地元自治体の要望に基づき運営の民間委託を実施することとした場合には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、地元自治体から要望があった場合には資産調査を実施します。

新潟・大分・小松空港運営委託に向けたプロセス



コンセッション導入済の国管理空港と主な成果

※北海道については下記4空港のほか、地方管理3空港(旭川空港・帯広空港・女満別空港)を加えた7空港の運営を一括して民間委託している

■ 広島空港 (R3.7~)

広島国際空港(株)
 ○安全・保安体制の強化
 ○人材確保の取り組み

広島国際空港
オペレーションセンター

空港の採用HPにおいて空港で働く様々な求人情報を一元的に紹介

■ 高松空港 (H30.4~)

高松空港(株)
 ○施設整備による利便性向上

立体駐車場建設
 収容台数:1003台
 ⇒1393台

■ 福岡空港 (H31.4~)

福岡国際空港(株)
 ○施設整備による利便性向上

国際線旅客ターミナルビルの増改築
 (令和7年3月供用開始予定)

■ 熊本空港 (R2.4~)

熊本国際空港(株)
 ○施設整備による利便性向上

国内線・国際線一体型の新旅客ターミナルビルの建設

■ 仙台空港 (H28.7~)

仙台国際空港(株)
 ○施設整備による利便性向上

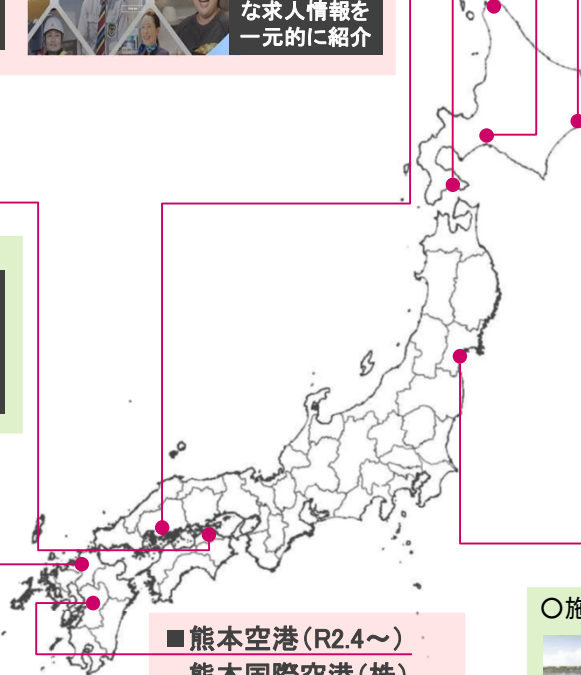
新旅客搭乗施設建設

国内線搭乗口が6から10力所に増加
 発着機輻輳時の旅客処理能力が拡大

新千歳空港 (R2.6~)
稚内空港 (R3.3~)
釧路空港 (R3.3~)
函館空港 (R3.3~)
北海道エアポート(株)

○受入体制整備の取り組み
 ○バンドリングメリットを活かした空港運用

北海道オペレーションセンター (7空港一体運用)



※出典(写真):各空港運営会社より提供

(10) 航空路整備事業

6年度予算額 267(274)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ことで航空需要の回復・増大へ対応するとともに、管制施設、航空保安施設、通信施設等の性能を確保するための整備を進めます。

①航空需要の回復・増大への対応

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6年度は、東日本空域の上下分離に必要となる航空路管制卓や遠隔対空通信施設等の整備を行います。

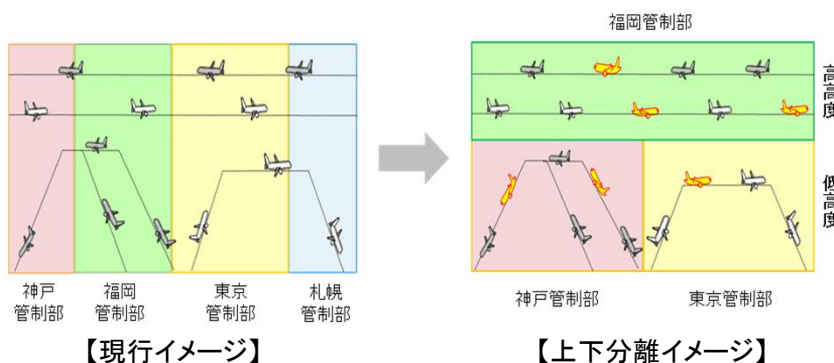
また、空域を上下分離し、管制サービスの高度化に向けた整備を進めることによって、航空機の運航密度向上や運航ロスの減少、より効率的な経路の飛行等を推進し、今後の更なる航空需要への対応していきます。

- ・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



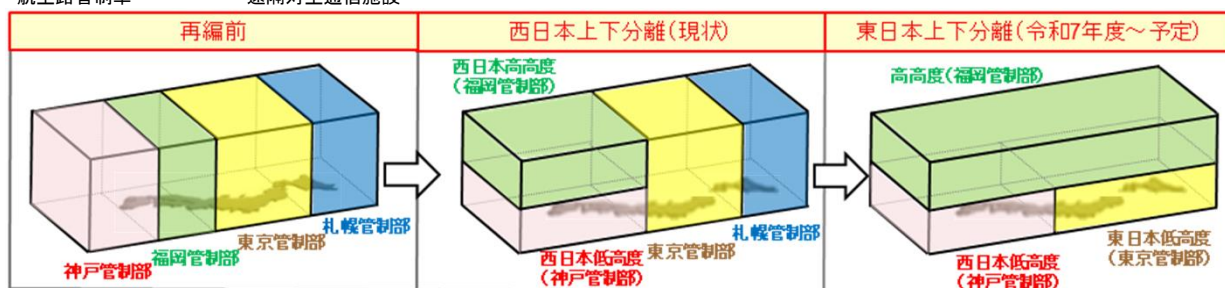
航空路管制卓

遠隔対空通信施設



【現行イメージ】

【上下分離イメージ】

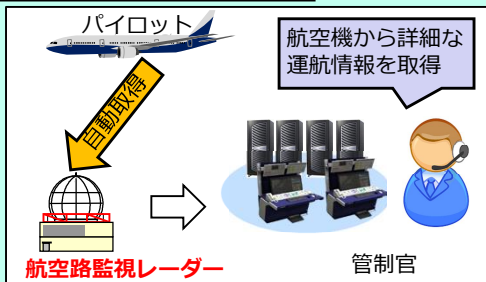


②老朽化施設の更新・改良

航空需要の回復・増大へ対応しつつ、老朽化した管制施設や航空保安施設等の更新・改良を行い、航空機の安全な運航を確保します。

<更新・改良の例>

航空路監視レーダーの更新・改良



[更新・改良による性能向上]

- ・航空機側の情報をより詳細に自動取得

【追加される航空機側の情報例】

航空機上の高度・速度・方位の設定値

- パイロット及び管制官のワークロード低減
- ヒューマンエラー防止

非常用発電装置の更新・改良



搬入中

[更新・改良による性能向上]

- ・セルフチェック機能の強化
 - 重大な障害の未然防止(信頼性向上)
- ・燃費向上及び排ガス等有害物質の排出減少
 - クリーンでエコな発電

(11) 空港周辺環境対策事業

6年度予算額 25(11)億円

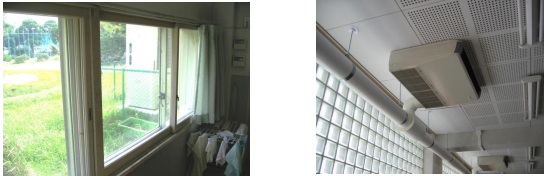
※()内は前年度予算

<事業の概要>

空港と周辺地域との調和ある発展を図るため、騒防法に定める特定飛行場の周辺地域について、騒音対策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】

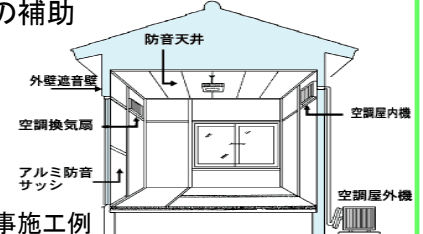
- ・学校、病院等の防音工事、空調機器の更新に対する補助
- ・公民館・集会所等共同利用施設整備に対する補助



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】

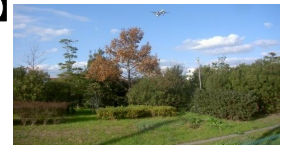
- ・土地の買入や建物等の移転補償



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

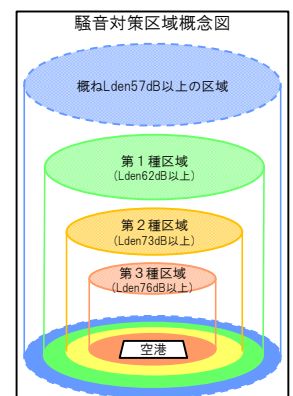
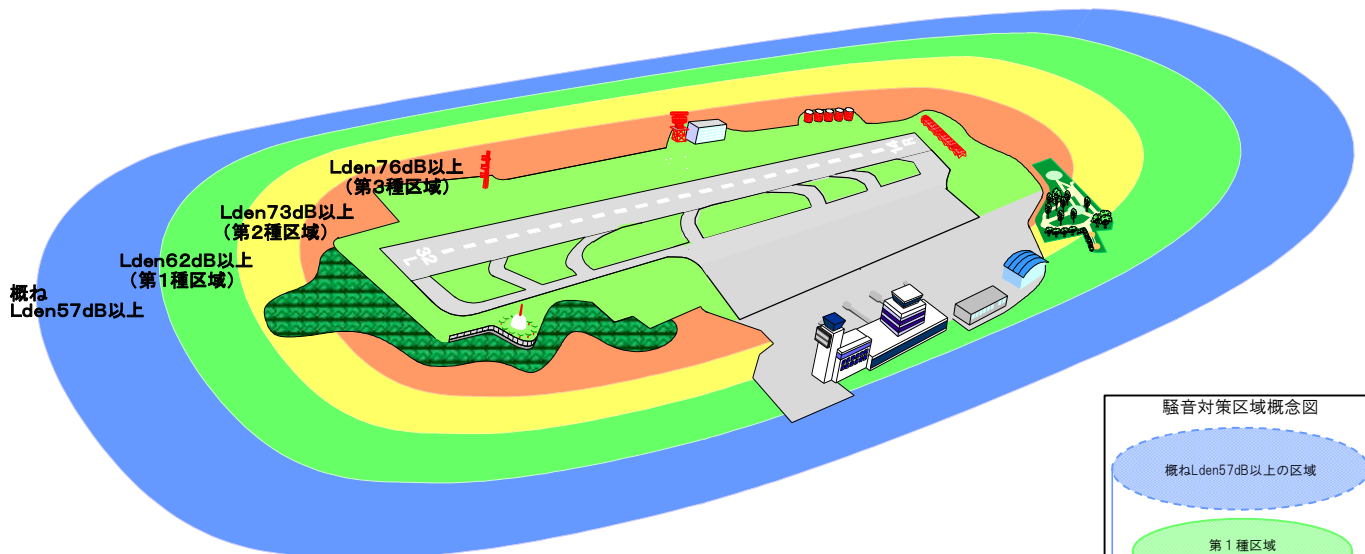


緩衝緑地

(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。
(2013年4月1日より、従来のWECPNL⇒Ldenに指標を変更。)

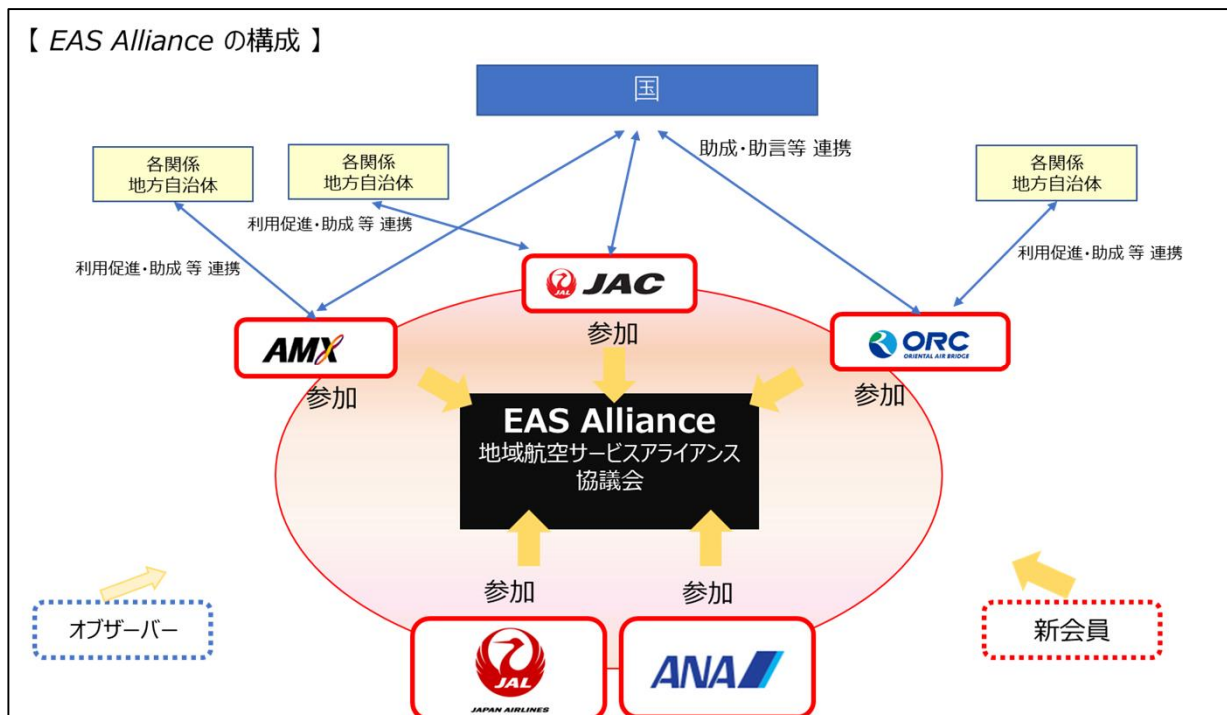
(12) 地方航空路線維持・活性化の推進

6年度予算額 非公共予算 0.2(0.2)億円

※()内は前年度予算

<事業の概要>

地域航空を持続可能なものとするため、国土交通省では有識者からなる研究会等において検討を行い、その結果、令和元年10月に九州の地域航空3社と大手航空2社が「地域航空サービスアライアンス有限責任事業組合」を設立し、様々な協業の取組を進めてきたところです。令和5年10月には上記5社が同組合を発展させ、新たに「地域航空サービスアライアンス協議会」(EAS Alliance)を設立したところであり、地域航空における協業が一層効果的なものとなるよう取り組みます。



出典：EAS Allianceプレスリリース

地域航空会社の協業高度化に関する調査

協業範囲の拡大や更なる航空機の使用効率化等、地域航空会社における協業の更なる進化・拡大に資する調査・検討を行い、経営改善の取り組みを支援します。

【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）

6年度予算額 214(222)億円の内数

※()内は前年度予算

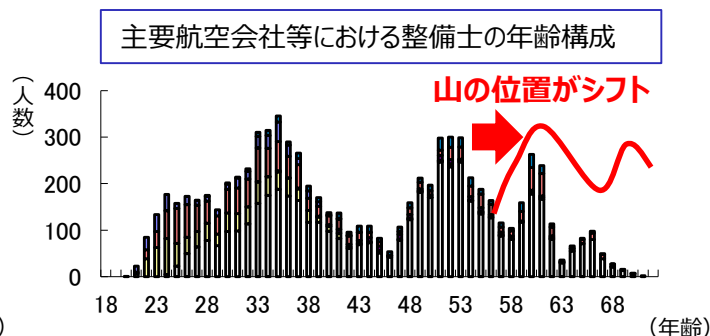
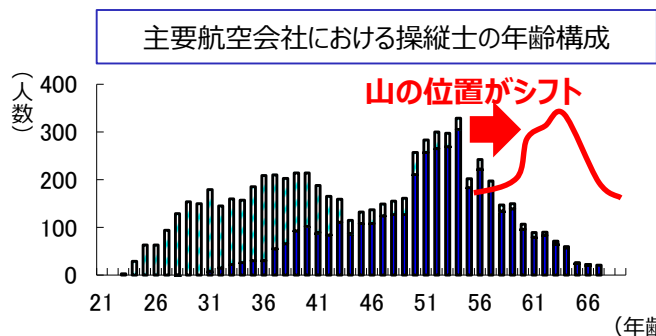
生活交通の存続が危機に瀕している地域において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供されるよう、「地域公共交通確保維持改善事業」により、離島航空路の運航費補助、離島住民運賃割引補助を着実に実施します。

(13) 操縦士・整備士の養成・確保対策

<事業の概要>

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、今後の世界的な航空需要の増大を見据え、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。



(独)航空大学校における操縦士の着実な養成

5年度補正予算額 非公共予算 5.9億円
6年度予算額 非公共予算 26(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
- 訓練に必要な施設・設備の老朽化等対策

<訓練機>



<教官>



<運航管理局舎>



民間と連携した操縦士・整備士の養成・確保の促進

6年度予算額 非公共予算 0.7(0.7)億円
※()内は前年度予算

【主な取組内容】

- CBTAプログラムにより得られた訓練時等の評価データの分析・利活用方法の検討
CBTA: Competency-Based Training and Assessment Program
- 整備士を対象としたCBTAプログラム導入の検討
- 飛行訓練装置等を活用した操縦士の効果的な訓練制度の確立
- 航空従事者の技能証明書及び身体検査証明書の電子化に関する調査



模擬飛行装置による訓練

2. 航空分野のグリーン施策の推進

6年度予算額 非公共予算 0.4(0.4)億円
 空港整備勘定【再掲】 33(84)億円
 (一般空港等、航空路整備事業の内数)
 ※()内は前年度予算

(1) 運航分野における脱炭素化の推進

<事業の概要>

2050年カーボンニュートラルに向けて、国際航空においては2020年以降総排出量増加制限、国内航空においては2030年度までに単位輸送量当たりのCO2排出量2013年度比16%削減を目指し、3つのアプローチに取り組みます。

① 持続可能な航空燃料(SAF)の導入促進

- 国際競争力のある価格で安定的にSAFを供給できる体制の構築に向けて、経済産業省等と連携し、SAFの原料調達及び開発・製造を支援します。
- 2025年より廃食油等を原料とした国産SAFの商用化が見込まれ、国際認証取得に向けた取組が急務であり、また、航空利用者へのSAF利用を可視化する取組が求められています。
- SAF官民協議会において、航空会社や石油元売り等とともに上記の課題に対応し、国産SAF利用拡大に向けた環境整備を図ります。

空港における国産SAF活用に対する支援

- ✓ 空港における国産SAFの受入に必要な施設・設備の導入支援



SAFサプライチェーン構築に対する支援

- ✓ 国産SAFの国際認証取得に向けた支援
- ✓ 旅客や荷主等の航空利用者へのSAF利用によるCO2排出量削減の可視化に向けた支援
- ✓ 地産地消によるSAF導入支援



② 運航の改善

- 空港面、出発・到着、航空路の各場面及び運航全体それぞれにおいて、脱炭素化の取組を推進するため、管制システム性能向上や情報共有基盤の整備等を実施します。

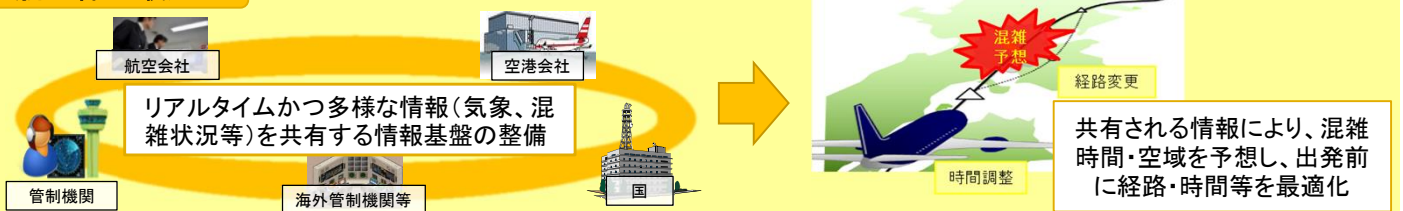
場面ごとの取組

【空港面】アイドリング時間の削減、地上走行の最適化

【出発・到着】燃費の良い上昇・降下の実現及び就航率の改善

【航空路】迂回の少ない飛行ルート実現及び高度・経路の選択自由度の向上

運航全体の最適化



③ 機材・装備品等への環境新技術導入

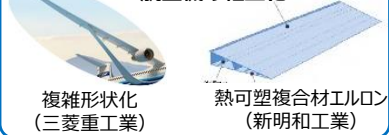
- 航空機の脱炭素化に向けて、日本企業が持つ優れた環境新技術(電動化、水素航空機、軽量化等)の実用化に向け、産官学が連携し、戦略的に安全基準・国際標準等の整備等に取り組みます。
- 産官学で国際標準化を進めるために、国内連携体制の構築を行い国際標準化団体に参画します。

我が国環境新技術の開発例 (GI基金採択案件)

水素航空機のコア技術



航空機の軽量化



国際標準化に向けた国内連携体制の構築 (イメージ)

新技術官民協議会 (R4.6設置)

- ・ 国内協議団体設立に向けた検討
 - ・ 国内協議団体の活動方針の設定・フォローアップ
- (当面の間)
 ・ 産官学連携の場として活用

助言
方針

報告
FU

国内協議団体 (R8.3までに設立予定)

- ・ 知見・経験の共有
- ・ 国際標準化活動に係る戦略・方針の検討
- ・ 国際標準案、安全基準案の検討
- ・ 国際標準化団体、国際的な議論の場への戦略的な参画、標準案の打ち込み



(2) 空港分野における脱炭素化の推進

6年度予算額 【再掲】74(83)億円

(国際拠点空港、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。

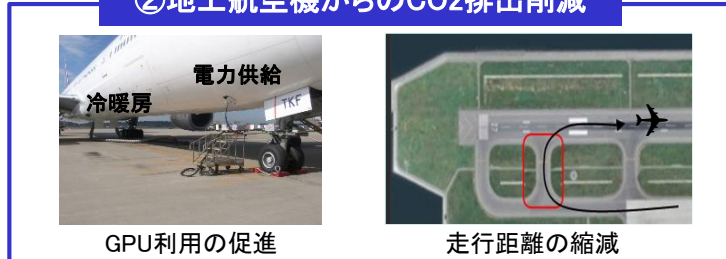
①空港施設・空港車両からのCO2排出削減に向けた照明・灯火のLED化や空港車両のEV・FCV化、②航空機からのCO2排出削減に向けたGPU利用等を促進します。

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。

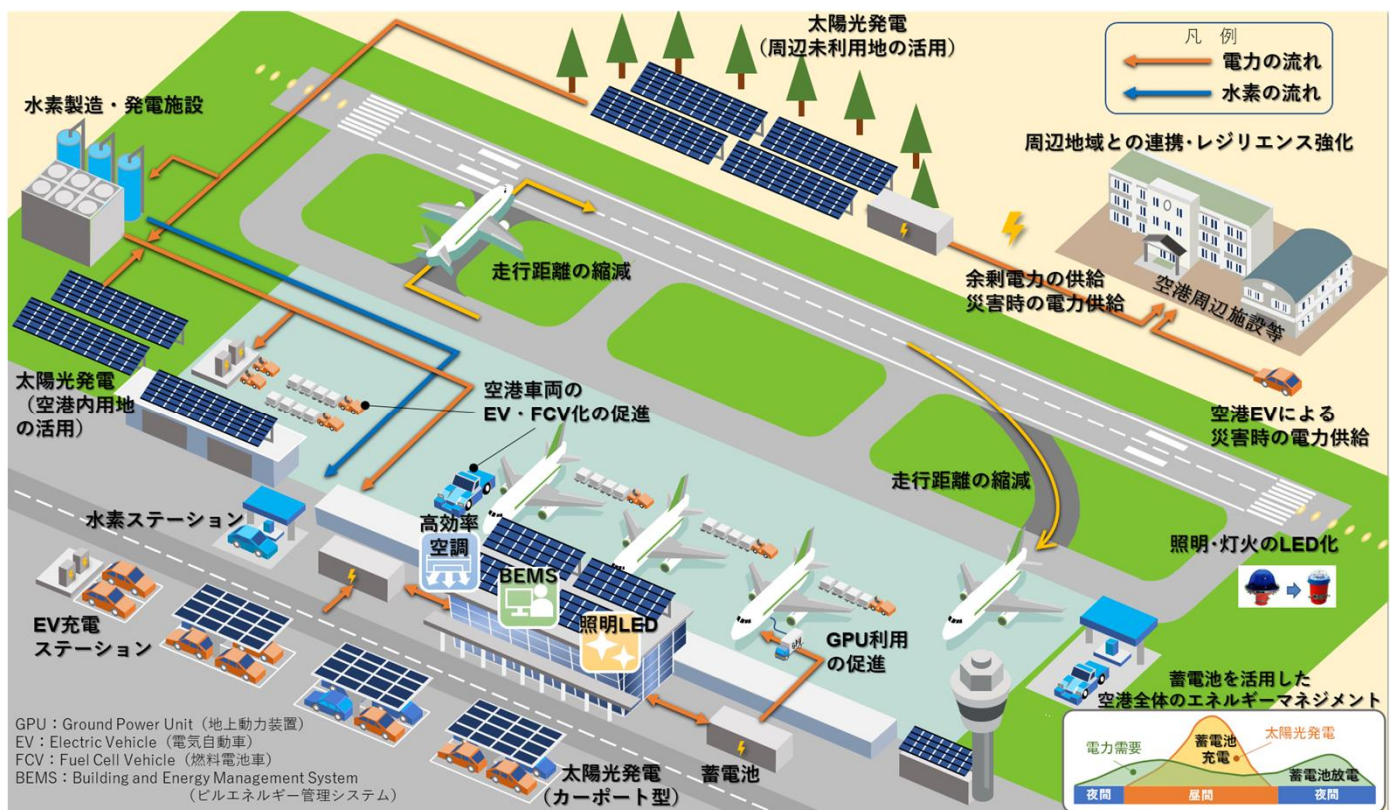
①空港施設・空港車両からのCO2排出削減



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

脱炭素成長型経済構造移行債(GX経済移行債)による投資促進策として、経済産業省と連携して、SAF製造・原料サプライチェーン整備支援に取り組む。

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年度補正予算額 非公共予算 0.6億円
6年度予算額 非公共予算 0.9(1.3)億円
空港整備勘定【再掲】12(12)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

令和7(2025)年の大阪・関西万博を契機に商用運航の拡大が期待されること、今後空飛ぶクルマの機体の多様化、飛行の自律化、運航の高密度化等が見込まれるため、これらに対応する安全基準策定等のための検討、空飛ぶクルマの運用概念(ConOps)の改訂に係る調査等を実施します。

○ 商用運航拡大に向けた空飛ぶクルマの安全基準策定等のための調査

- ・ 諸外国における機体の開発動向の調査・分析
- ・ 諸外国における空飛ぶクルマの制度や基準等の調査・分析 等

○ ConOps改訂に向けた調査

- ・ 業界関係者のConOpsに関する認識確認・要望収集のためのヒアリング
- ・ 海外におけるConOps策定内容の調査 等

○ 低高度における安全・円滑な航空交通等のための体制整備

- ・ 大阪・関西万博における交通管理等のための施設整備



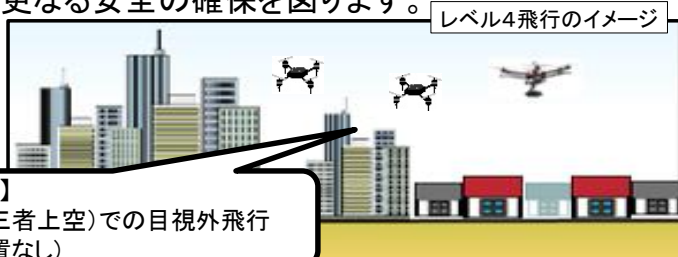
○ ドローンの高密度運航等に向けた環境整備

ドローンのレベル4飛行が実現され、今後は、運航の高密度化や、生活空間に近接した運航が見込まれるところ、運航管理(UTM)システムの段階的導入に係るUTMプロバイダの認定要件や騒音に関する規制要件の策定のための調査・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

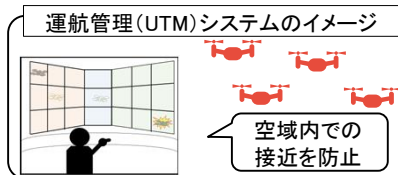
【レベル4飛行】
有人地帯(第三者上空)での目視外飛行
(補助者の配置なし)



レベル4飛行のイメージ

○ 高密度運航等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

- ・ UTMプロバイダの認定要件策定に向けた調査・検討、諸外国におけるUTMに関する制度整備や社会実装の状況調査
- ・ 騒音に関する規制要件策定のための調査・検討 等

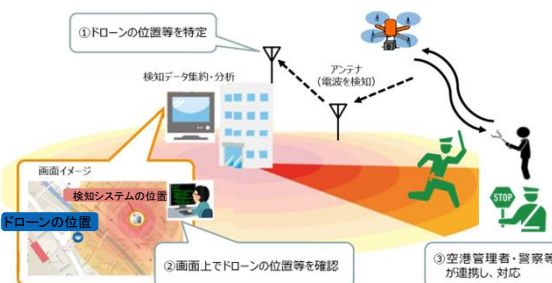


○ ドローン情報基盤システム(DIPS)の機能追加及びドローンの飛行に関する各種制度の運用

- ・ 飛行計画通報機能の無停止運用化を行う機能の追加等の実施
- ・ レベル4飛行をはじめとするドローンの飛行に関する各種制度に対応するヘルプデスクの運用、DIPSの保守・維持管理等の実施 等

○ 空港に侵入するドローンへの対処能力の強化

空港周辺のドローン飛行による空港運用の停止等を避けるため、空港におけるドローンの検知を行うシステムの整備等に加え、機器更新や高機能化に向けた調査を実施することで、空港に侵入するドローンへの対処能力を引き続き強化します。



(2) 空港業務の体制強化に資する先進技術の導入促進

空港におけるDX推進のための調査

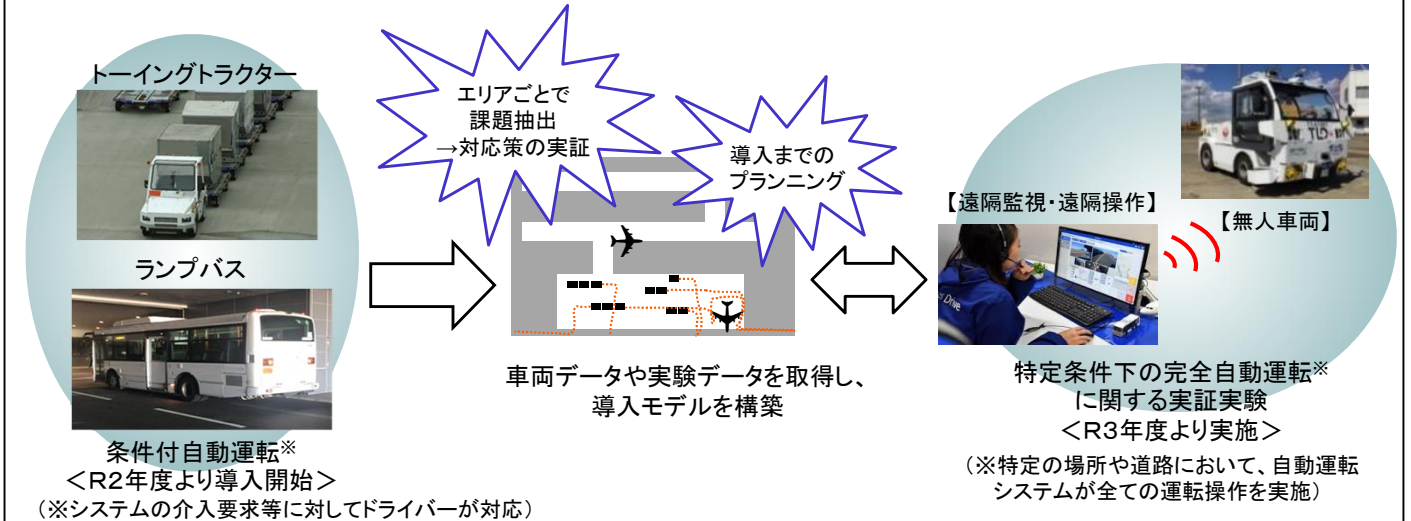
6年度予算額 1(1)億円

※()内は前年度予算

DXを活用した空港業務の生産性向上に向けて、地上支援業務の自動化・効率化や空港除雪の省力化・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

令和7(2025)年までに無人車両技術を導入するため、運用ルール等に係る課題及び対応方針を整理した上で指針の改定等を実施。



空港除雪の省力化・自動化

- ・空港用除雪車の省力化の更なる推進、除雪・走行装置の自動化検討。
- ・省力化、自動化された空港除雪車両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

<事業の概要>

6年度予算額 非公共予算 0.8(0.8)億円

※()内は前年度予算

- ・ドローンについては、レベル4飛行の本格的な実施に向けて、型式認証の申請を受理しており、今後も多くの申請が見込まれます。
- ・また、“空飛ぶクルマ”についても、令和7(2025)年の大阪・関西万博における運航の実現に向けて、型式証明の申請を複数件受理しており、今後も多くの申請が見込まれます。
- ・これらの安全性審査を確実かつ円滑に進めるのに加え、我が国上空等を飛行する従来の航空機についても安全運航を確保するため、確実な安全性審査、不具合事象への的確な対応等を引き続き実施します。



具体の取組

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)

外国関係機関等との
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6年度航空局関係組織・定員措置の概要】

コロナ禍からの需要回復及び今後の継続的な需要増に対応した安全・安心な航空輸送の提供を確保するとともに、航空・空港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。

定員措置 [192人]

* 「WLB推進のための定員」23人を含む

I. 安全・安心で持続可能性と利便性の高い航空・空港サービスの実現 (161人)

- 空港業務(グランドハンドリング、保安検査)の持続的な発展に関する体制強化
- 航空輸送に関する安全推進体制の強化
- 航空需要増に対応するための管制サービス高度化に向けた体制強化 等

II. 航空分野のグリーン施策の推進 (5人)

- 航空分野(運航・空港)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 (26人)

- 空飛ぶクルマ・ドローン等の安全対策のための体制強化 等

【令和6年度航空局税制改正】

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7年度まで)

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

(軽油引取税)

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

(令和8年度まで)

新関西国際空港株式会社、関西国際空港土地保有株式会社及び中部国際空港株式会社に係る資本割の課税標準の特例措置【延長】

(事業税)

- 資本割の課税標準について資本金等の額から一定割合を乗じた額を控除する特例措置の適用期限を5年間延長する。

(令和10年度まで)

【内容】新関西国際空港株式会社、関西国際空港土地保有株式会社 : 5/6を控除
中部国際空港株式会社 : 2/3を控除

経済産業省要望事項(航空局関連)

戦略分野国内生産促進税制の創設【新設】

(法人税)

- GX等の戦略分野における国内投資を促進するため、生産・販売量に応じて法人税額を控除。
- 対象分野は、半導体、EV等・蓄電池、グリーンステール、グリーンケミカル、SAF
控除額:(SAFの場合)30円/L 対象期間:認定日以後10年以内(4年間繰越し可)

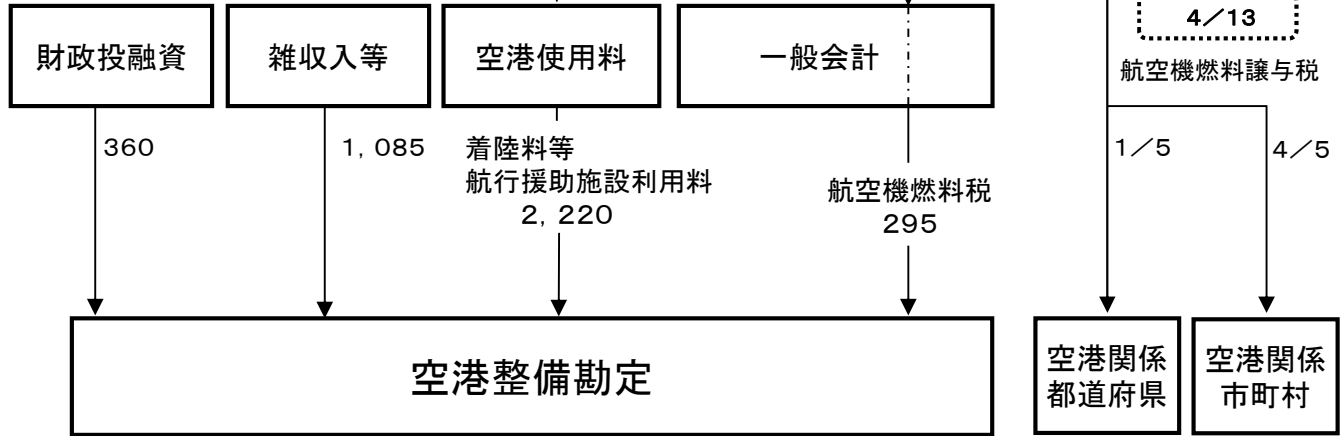
(参考資料)

空港整備勘定のしくみ

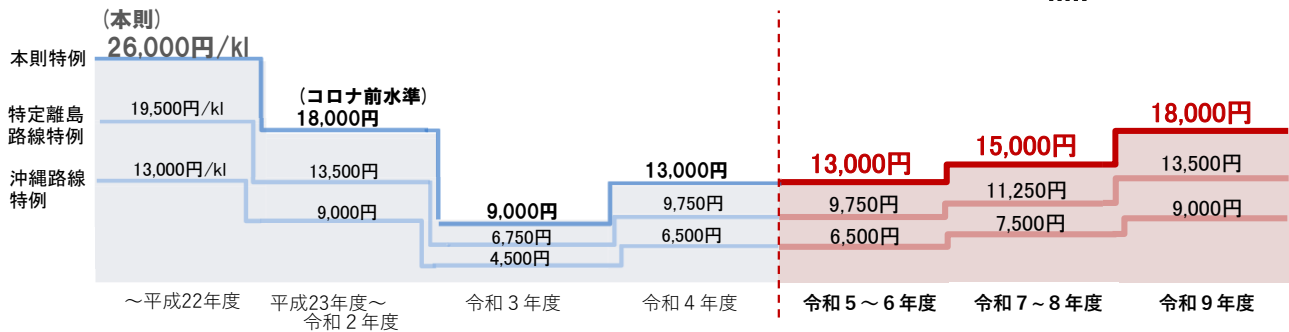
(単位: 億円)

令和6年度予算額 3,959億円

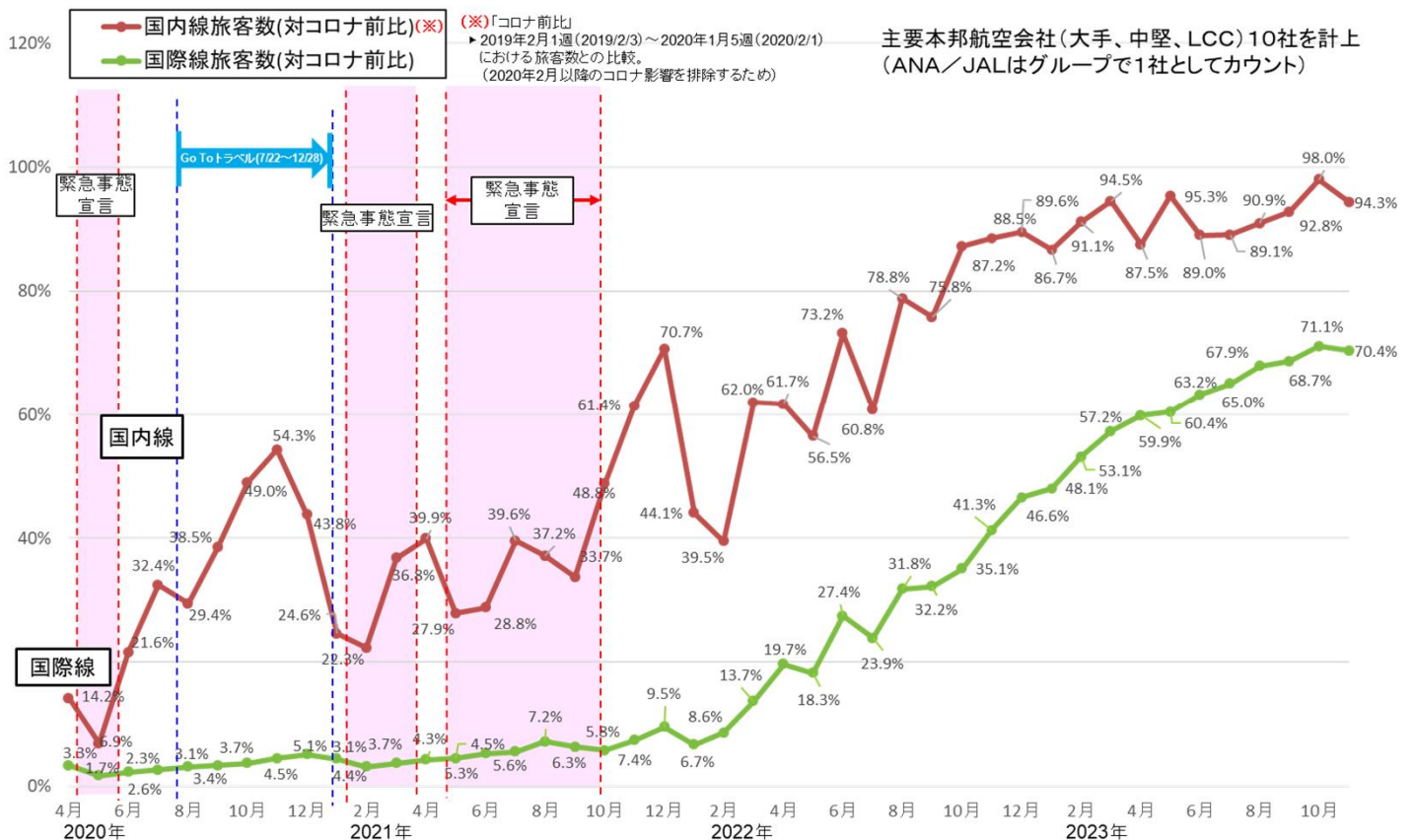
航空事業者等



(注) 計数は端数処理の関係で合計額に一致しない。.....は令和6年度の措置。



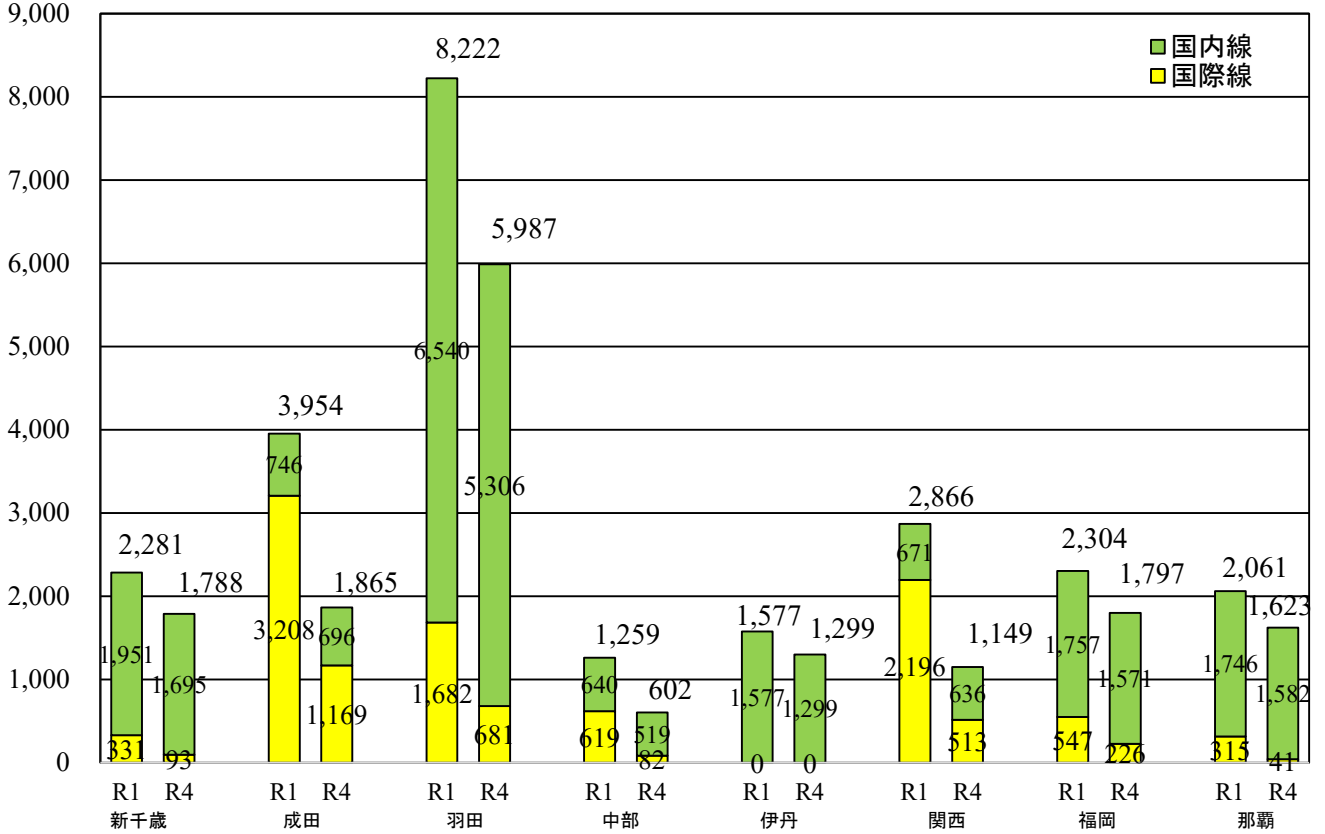
本邦航空会社の国内線・国際線旅客数の推移



国内主要空港の乗降客数（令和元年度、令和4年度）

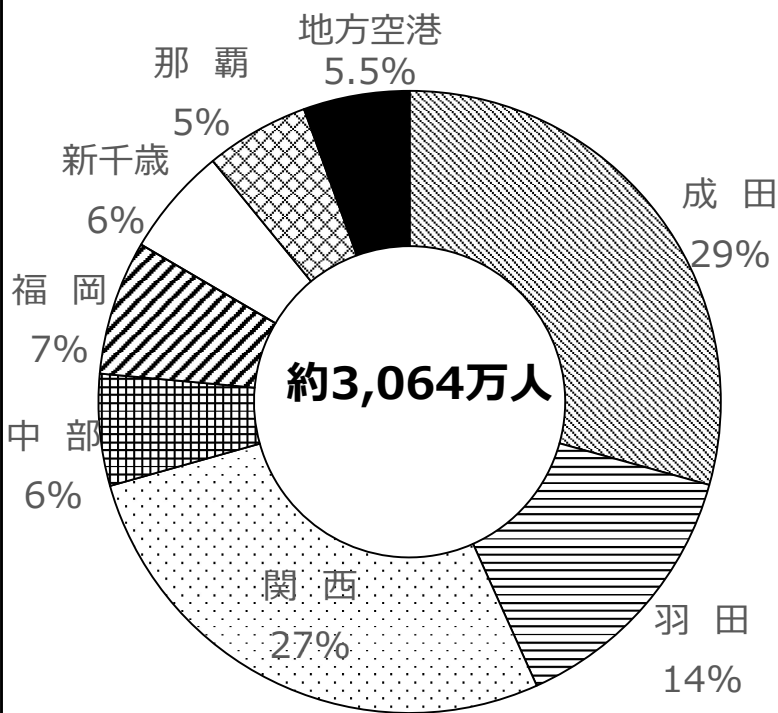
乗降客数

単位：万人

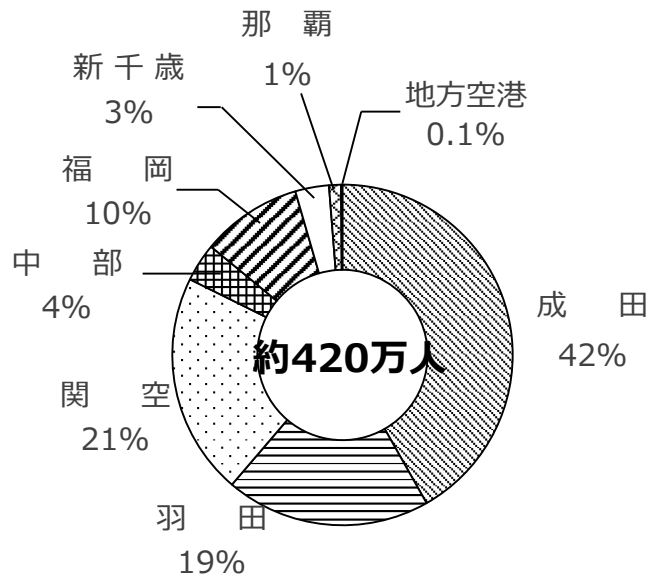


出典：空港管理状況調査(国土交通省航空局)

空港別の入国外国人数



令和元年（2019）



令和4年（2022）

（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

空港業務(グラハン・保安検査等)に関する現状

- 訪日外国人旅行者の日本への入国は、**基本的には空路(令和4年:100%)**であるところ、**航空機の運航に不可欠な空港業務**(保安検査・グラハン)は、厳しい労働環境等により、**コロナ前から人手不足が懸念**されていた。
- その後、コロナによって航空需要が激減したことで、コロナ禍によって「**脆弱な業界**」というイメージが定着。また、以前から懸念されていた、厳しい労働環境等の根本的課題は解決していないこともあり、**若者等から敬遠**されて、離職者の増加、採用競争力の低下という課題に直面している。
- 地方空港等においても国際線を円滑に復便していくためには、これまで以上に**人材確保・育成、生産性向上を推進**していくことが必要。

人材不足の現状

【グランドハンドリング作業員】

- ・コロナ前と比べて、作業員数は**約1~2割減少**している。
- ・コロナ前から人材不足が懸念されていた**ランブ部門だけでなく、旅客部門の人員減少も顕著**になっている。

【保安検査員】

- ・コロナ前と比べて、検査員数は**約2割減少**している。

【参考】グランドハンドリング業務の例



貨物ターミナル



【参考】保安検査業務の例



空港業務の持続的発展に向けたビジョン 中間とりまとめ概要 ~持続的な発展に向けた空港業務のあり方の検討会(令和5年6月9日公表)~

空港業務の位置付け

- グランドハンドリング(旅客、ランブ等)や保安検査をはじめとする空港業務は、前者が航空会社との間の契約に基づいて実施され、後者が法律に基づいて実施されるという性格の違いはあるものの、いずれも空港において、航空機の機体や旅客、貨物・燃料等の搭載物の取扱等に関わる、航空機の運航に不可欠な業務である。
- 空港業務は、公共交通や貨物輸送により国民生活や社会経済活動を支える航空ネットワークの根幹であり、インバウンドの推進等を通じた地域振興を実現するための拠点でもある、「空港」の機能を維持していく上で、極めて重要な役割を果たしている。
- この業務を持続可能なものにしていくためには、需要の動向を見据えつつ、空港業務を支える担い手を安定的に確保してイノベーションを推進することが重要であり、地方自治体を含む官民の空港関係者が連携して取り組む必要がある。

空港業務の持続的な発展に向けた視点・取組

視点

【視点1】働き方

- ・誇りを持って長く働けること
- ・社会的意義や魅力の発信
- ・賃上げを含む処遇改善や人材育成

【視点2】需要変動への対応

- ・就航と撤退
- ・季節/時間的な繁閑差

【視点3】多様な人材受入

【視点4】イノベーション

- ・労働環境の改善にも資する生産性向上
- ・空港分野の脱炭素化
- ・業界構造・慣行の見直し

【視点5】

視点1~4を踏まえた上での空港毎の対応

- ・特性(アクセス、事業者構成等)に応じた取組の検討
- ・地場産業であり、地域振興の観点からも重要な空港業務を地域で支える

【視点6】官民の関係者の連携

- ・系列をはじめとする垣根を越えた連携、役割分担
- ・現場状況や課題の継続フォロー

取組の方向性(抜粋)

- ・受託料引き上げ等を通じた処遇改善における透明性の確保
- ・保安関係料金の適正水準のあり方検討
- ・ハード・ソフト両面からの職場環境改善の推進
- ・ライフステージに応じた空港内での分野横断的な職場設定
- ・空港業務の社会的意義等の情報発信 等
- ・需給の逼迫状況等に見合った受託料引き上げ
- ・人材確保にマイナスに働く受託契約の内容の適正化
- ・就航メリットを享受する主体間の適切なりリスク分担 等
- ・外国人が地域に馴染むための環境整備
- ・男女比の極端な偏りの解消に資する職場環境整備 等
- ・DX・GX技術の開発・実証、更なる活用の推進
- ・スマートレーン等の先進機器の導入の推進
- ・(特に地方部における)GSE車両の共用化・共有化の推進
- ・多重委託構造や雇用慣行・契約慣行の見直し 等
- ・地方自治体による支援のあり方見直し(空港業務支援も誘致支援の一部と位置づける 等)
- ・空港WG等を活用した空港単位での取組推進
- ・業界団体の創設及び同団体等による共通課題への取組推進 等

空港業務の持続的な発展

空港における旅客の保安検査の実施主体・費用負担の見直しの方向性（概要）

～保安検査に関する有識者会議（令和5年6月23日公表）～

1 背景

- 我が国の旅客への保安検査は、諸外国を参考に航空会社を実施主体としているところ、その後、諸外国では検査の厳格性と利便の両立等を目的に、主体を航空会社から空港管理者等に変更
- 令和4年3月施行の改正航空法(保安検査の義務化等)の国会審議における附帯決議では「**保安検査における（略）役割分担の見直しについて、諸外国との比較を十分にを行い、期間を定めて検討を行うこと**」とされ、
- 国交省に設置された有識者会議において「令和5年夏から秋頃までに今後のあり方の骨格となる方向性の打ち出しを目指す」となっているところ

2 実施主体の現状と海外の事例

- 日本では、空港内で複数の航空会社が主体となるため、**事案発生時の迅速な対応、空港内の保安水準の維持**に課題。**旅客利便と検査の厳格性を同一主体が追求することの懸念も存在**
- 諸外国では**空港管理者が主体となる事例が多く**、これにより**検査の厳格性と旅客利便性を確保**（例:米:国、英仏豪星中韓:空港管理者、独:警察、加:公法人）

3 費用負担の現状と海外の事例

- 我が国の保安検査費用(機器・人件費)は、実施主体である「航空会社」が5割を負担し、5割を、旅客一人あたりに定めている「保安関係料金(保安料、PSSC)」で負担
保安関係料金の例:国管理空港:105円/人、会社管理空港:約100～530円/人
- 米国を除く**諸外国の保安検査費用は、旅客一人当たりで定めている「保安関係料金」で全額負担（旅客にとって費用と使途が明確）**
- 保安関係料金は、国際、国内で料金が異なり、諸外国では、日本より高いケースが多い
諸外国(米英豪星独)の保安関係料金の平均:約446～1,608円

4 我が国の「保安検査の実施主体・費用負担」の見直しの方向性

- 保安検査の厳格かつ確実な実施にあたっては、「**旅客に対し一定の客観性をもち検査**」を行え、かつ、「**空港全体で同一の保安水準を確保し、事案発生時に迅速に対応**」できる体制が極めて重要である。
- 加えて保安検査には「**旅客利便性の確保との両立**」とともに、見直しにあたっては、**円滑かつ迅速に移行**する必要があることから、以下を軸に検討を進めることが適切である。

【イメージ】

実施主体：空港を一元的に管理する者であり、空港の特性等を十分に把握している「**空港管理者**」に移行

費用負担：充実かつ安定した財源確保に向け、直接の受益者である**旅客からの透明性を確保した形での負担**とともに、**関係者**（国、航空会社等）の**一定の負担**からなる**仕組みの構築**

| | 現在 | 見直し後 |
|-------------|----------|-------|
| 国管理(羽田、那覇等) | 航空 会社 | 国 |
| 会社管理(成田、中部) | | 空港会社 |
| 地方管理 | | 地方自治体 |
| コンセッション空港 | | 運営会社* |

※コンセッション契約の変更の上

- これにあたり、**国は、各空港において適切な保安水準が確保されるよう**、危害行為防止基本方針(令和4年3月制定)に基づき、**航空保安に関する基準の制改定、監査等を通じた指導監督**、対策に係る関係機関との総合調整等に確実に取組む必要がある。

- また、検討を進めるに際しては、以下の論点についての解決が前提。

スマートレーン



保安検査場の混雑状況



- ① **将来のインバウンド増、世界的な航空セキュリティの重要性の高まり**等を踏まえ、**最新検査機器の円滑な導入、十分な検査要員の確保**が必要となることも見据え、

➡ **適正な「保安関係料金の設定水準」と「国、空港管理者、航空会社、旅客等の負担割合」に加え、透明性を確保した費用徴収方法**、保安検査の効率化等利便性を向上させる方法

- ② 保安検査から搭乗までの誘導や持ち込み禁止物の旅客への事前周知など**旅客サポートのための航空会社等との連携方法**
- ③ 空港規模や特徴等を十分に考慮した上で、例えば**地方自治体管理空港など早期移行が困難な空港については段階的に進めるほか、単独航空会社の就航する空港の取扱いなど、工夫が必要である**。ただしその場合でも一定の期限を設けることが必要
- ④ **保安検査に起因する損害賠償や追加コスト負担が生じた際の責任分担や補償のあり方**

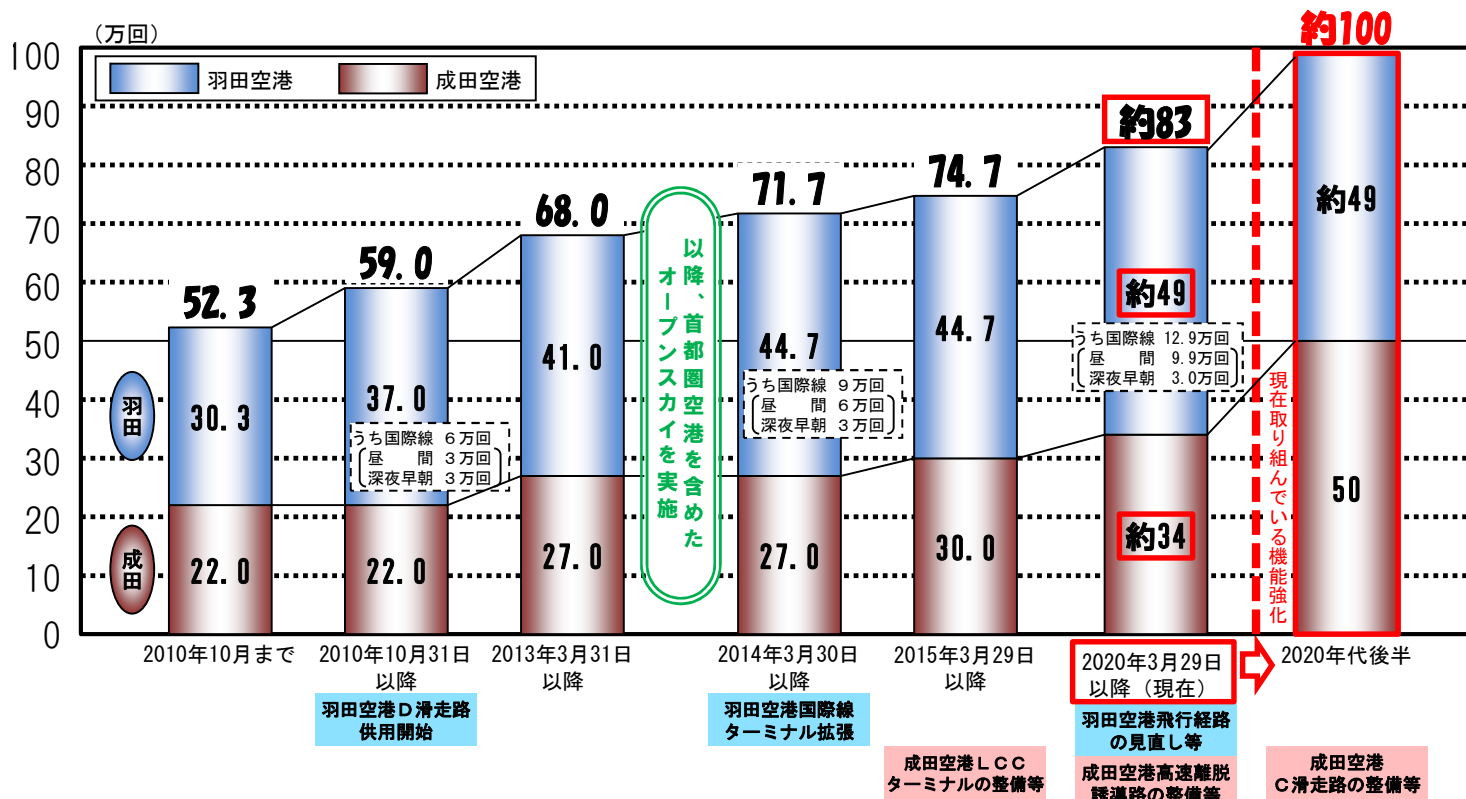
5 今後のスケジュール

※別途有識者会議の場において議論

- ・令和6年春頃:最終とりまとめ※ ・令和6年度:運用開始に向けた準備・詳細検討 ・令和7年度以降:順次運用開始

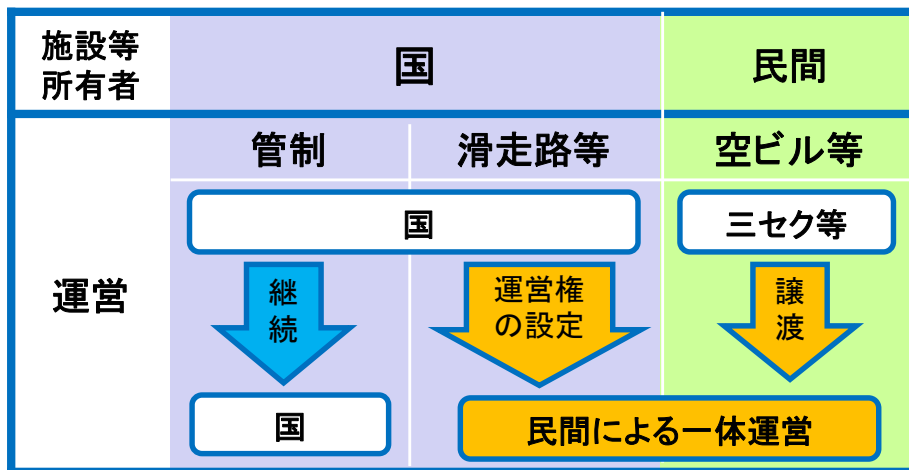
首都圏空港(羽田・成田)の空港処理能力の増加について

○ 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・パソン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)

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、
 - ③ 2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(トルニエ228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 100t以下の機材に係る着陸料について、上記に加えて30%の軽減
(50t以下の機材については40%、20t以下の機材については50%の軽減)

最大離陸重量 100t以下の機材に係る航行援助施設利用料について、上記に加えて20%の軽減
(15tを超え20t以下の機材については50%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、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5年度・令和6年度)等
- 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5年度・令和6年度)等
 ※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」の適宜見直し
- 「空港脱炭素化事業推進のためのマニュアル」の適宜見直し

<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削減方策を広く専門的に議論する。

<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

空港における太陽光パネル設置検討WG

- 空港における太陽光パネルの設置について、空港施設やグレア（眩しさ）による管制等への影響などの課題の抽出、対策方法を検討。

<構成員> 航空局関係課室、国土技術政策総合研究所

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。

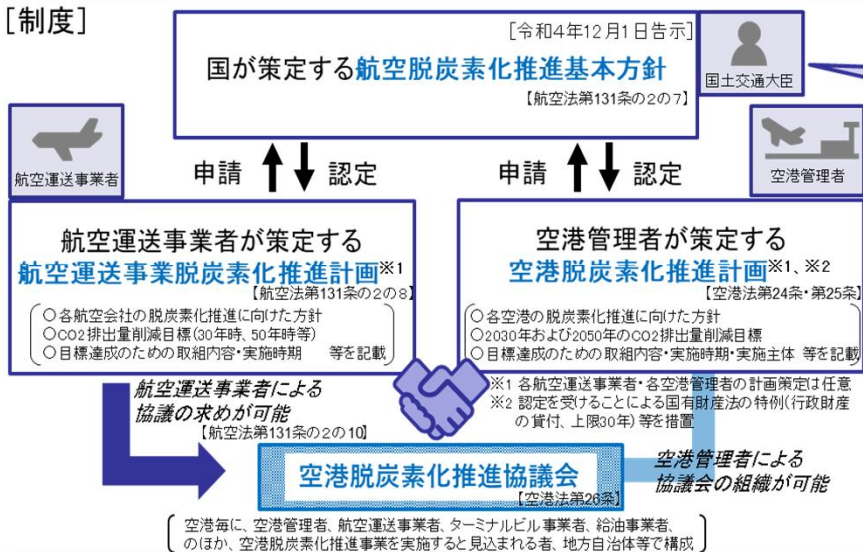
<構成員> 空港管理者、エアライン、空港運営権者、空港内関係事業者、エネルギー関係事業者、省エネ・再エネ関係企業、建設会社、商社、金融機関、空港周辺自治体、関係省庁等

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、令和3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、令和4年12月1日施行]

[制度]



航空脱炭素化推進基本方針のポイント

1. 航空の脱炭素化の推進の意義及び目標

- 航空の脱炭素化への取組は不可欠であり、脱炭素化の推進が重要
- 2030年及び2050年の目標を規定

2. 政府が実施すべき施策に関する基本的な方針

- 航空機運航分野と空港分野において脱炭素化を推進
- 国土交通省、環境省、経済産業省 その他関係省庁の連携

3. 関係者が講ずべき措置に関する基本的な事項

- 航空機運送事業者
 - SAFの導入、運航の改善、航空機環境新技術の導入 等
- 空港管理者、空港関係事業者等
 - 空港施設・車両の省エネ化、空港の再エネ拠点化 等

4. 5. 計画の認定に関する基本的な事項

国によるフォローアップ

- 航空機運送事業者／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]
- 「空港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

空飛ぶクルマの社会実装に向けた環境整備

2023年度

2024年度

2025年度～

2020年代後半～

日本・海外における機体開発

並行して実施

機体や運航の安全基準等の
制度整備（欧米当局とも連携）

機体、運航、操縦者の技能
証明、離着陸場基準について
整理・公表

運航開始に
向けた準備

大阪・関西万博
運航開始

商用運航拡大に向け、
・自律飛行等の需要に応じた多様な機体の基準整備
・多様な機体に対応した技能証明の制度整備 等

利活用や技術の
動向等に応じた
対応

低高度における安全・円滑な航空交通の
実現を目指した取組（※）

機器調達/設計

設置調整

運航拡大に
対応した
体制整備

（※）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

無人航空機の高密度運航等に向けた運航管理（UTM）システムの段階的導入

2023年度

2025年頃

空域の混雑度：低い

空域の混雑度：高い

単一の運航者がリスクの高い飛行（※）を実施
（※）個別の飛行のリスク評価の中で判断

複数の運航者がリスクの
高い飛行を実施

1 飛行経路×1機

1 飛行経路×複数機

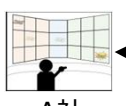
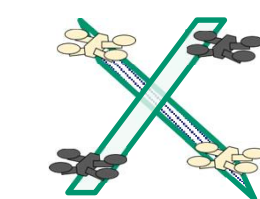
複数経路×複数機
*1機の場合も含む



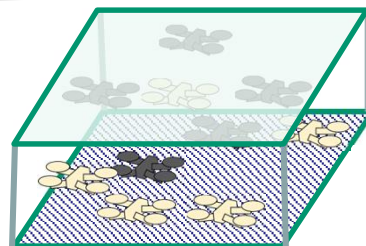
出典：プロドローン社HP

出典：プロドローン社HP

A社



B社



B社

Step 1

UTMの利用を推奨

（リスクの高い飛行については、
個別の許可承認の中で運航管理体制を評価）

早期のUTM利用の例：災害時等

Step 2

航空局が認めたUTMプ
ロバイダを利用すること
により、同一空域において複数
の運航者がリスクの高い飛
行を実施可能とする
（異なるUTMプロバイダを利用す
る場合は、プロバイダ間の接続
が条件）

Step 3

指定空域内において、**全ての無
人航空機が航空局が認めた
UTMプロバイダを利用**すること
により、高密度な運航を可能と
する
（当該空域を飛行する有人機も位置情報
を共有）

※Step 3の導入時期については引き続き検討

- 電子航法研究所は、安全・安心な航空輸送の実現、需要回復・増大への的確な対応、航空分野のグリーン施策及び航空イノベーションに係る政策における技術的課題への対応や航空保安業務への支援のため、航空交通の安全性及び信頼性の向上、航空管制の高度化と環境負荷の低減、空港における運用の高度化並びに航空交通を支える基盤技術の開発に重点的に取り組む。

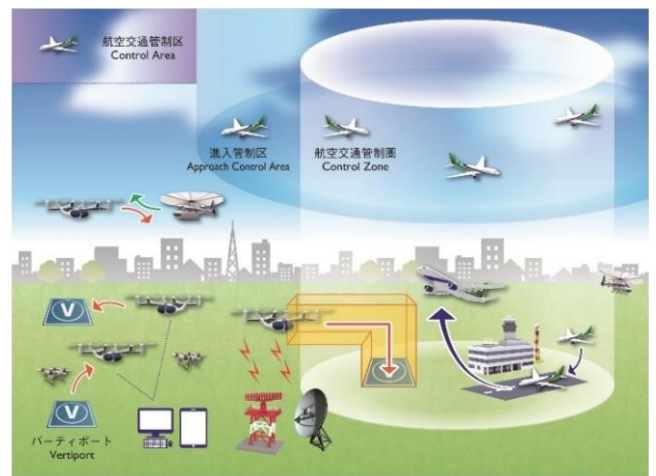
航空交通の安全性及び信頼性の向上

衛星航法の高機能化、安全性評価手法の高度化、適用範囲の拡大、障害に備えたバックアップに関する研究開発



航空管制の高度化と環境負荷の低減

柔軟な空域運用・経路設定、環境負荷の低減、空域の有効活用、悪天候などに対する運航の堅牢性及び次世代航空モビリティを考慮した空域管理方法に関する研究開発



空港における運用の高度化

センサ等のデジタル技術を活用して遠隔で航空管制する技術、空港周辺や空港面における航空機等の新たな監視技術と性能評価に関する研究開発



航空交通を支える基盤技術の開発

航空通信ネットワーク・サービスに必要な情報共有管理技術・手法などに関する研究開発

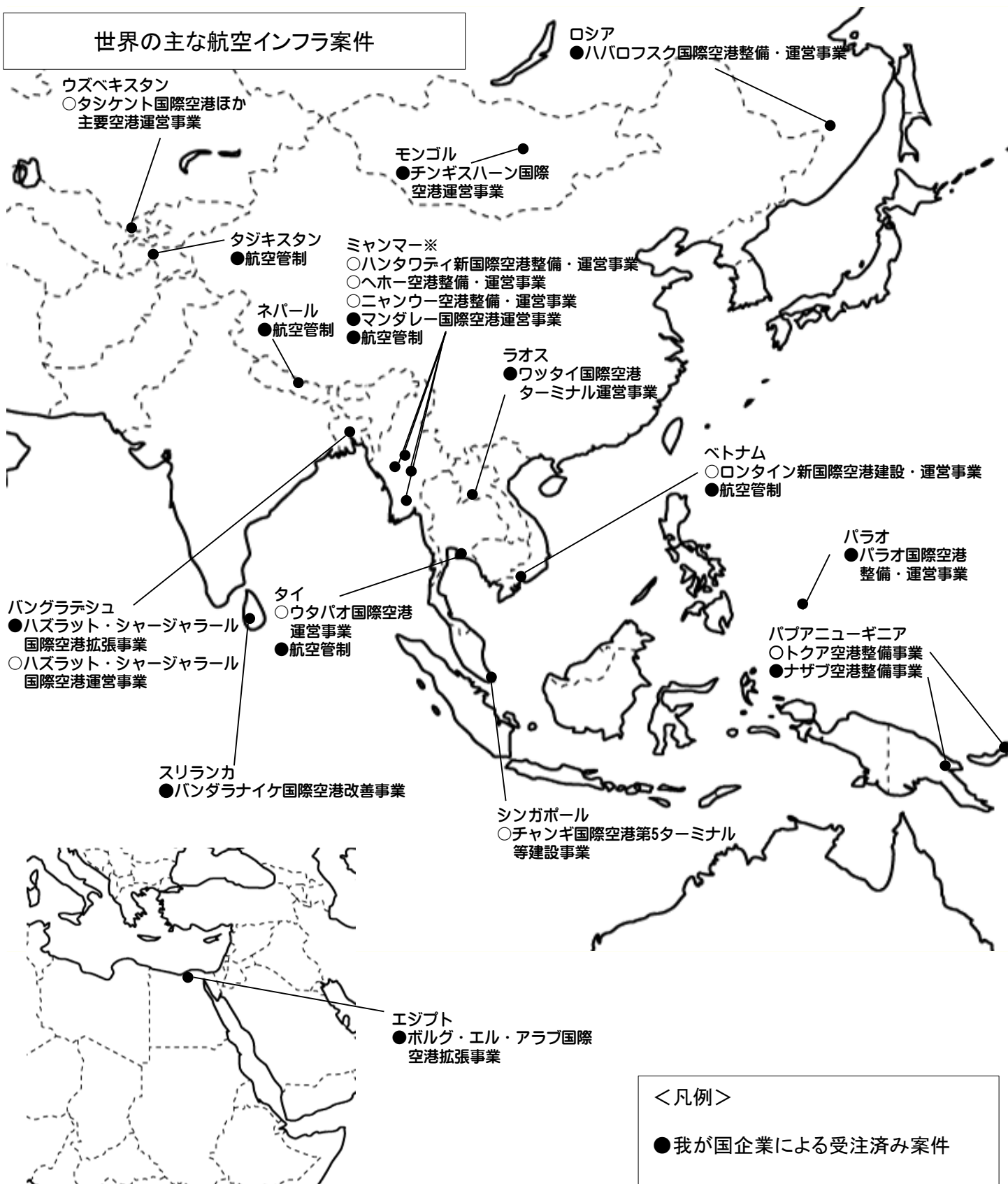


航空分野のインフラ国際展開

新型コロナウイルス感染拡大による影響からの回復とアジア等における航空需要の拡大を背景として、ASEAN諸国をはじめとする各国において、空港の整備・拡張事業やコンセッションによる空港運営が増加している。

このような状況下において、我が国企業による航空インフラ案件獲得に繋げるべく、海外航空インフラに係る案件発掘調査等を実施するとともに、諸外国政府要人等へのトップセールス、要人招聘、航空セミナー等を活用した相手国政府とのネットワーク構築・強化を図る。

世界の主な航空インフラ案件

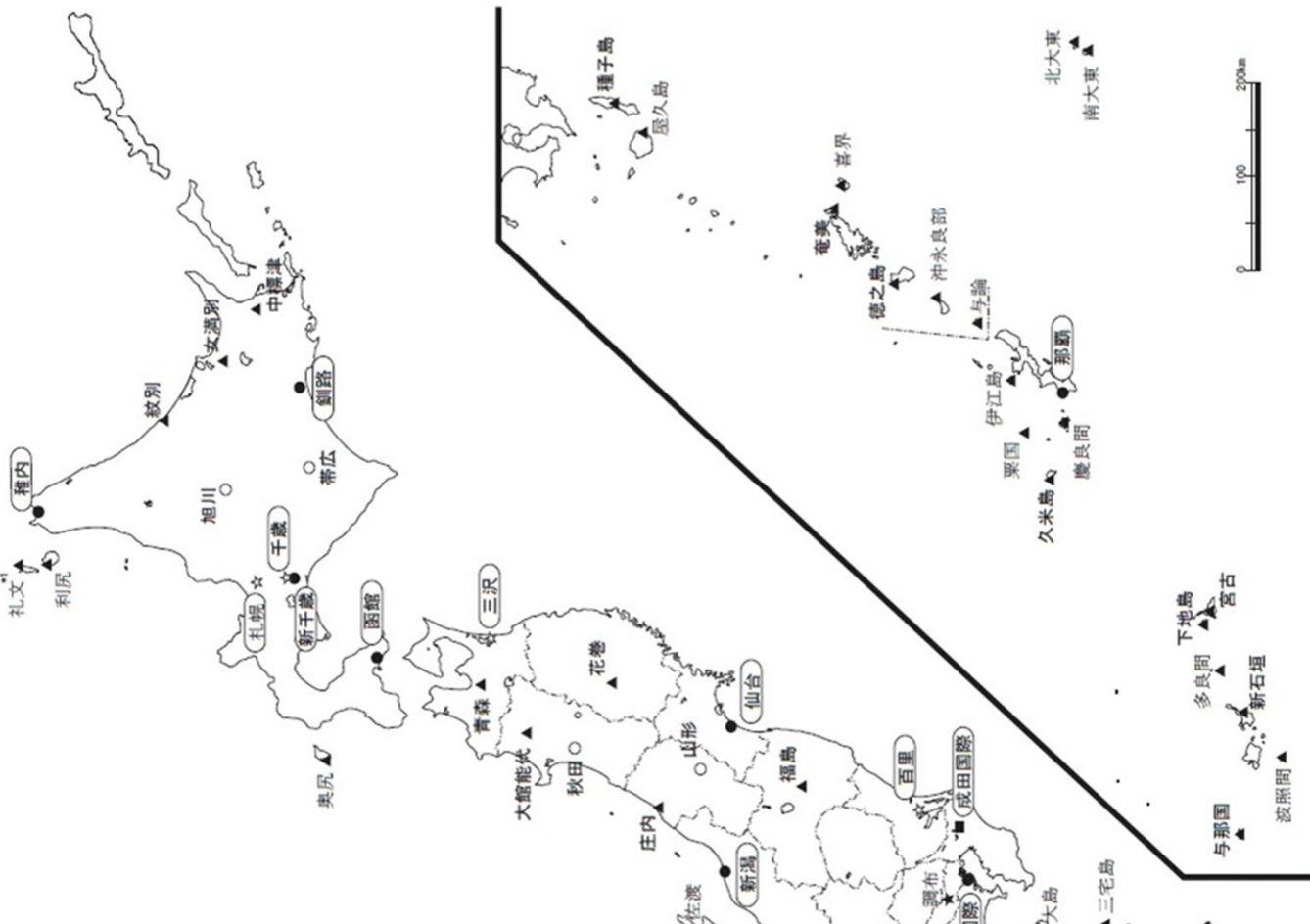


<凡例>

- 我が国企業による受注済み案件
- 我が国企業による受注を目指す案件

※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

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、関西、伊丹、中部 (■:計4空港) | 羽田、新千歳、稚内、釧路、函館、仙台、新潟、広島、高松、岡山、高知、福岡、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇 (●:計19空港) | 旭川、帯広、秋田、山形、山口宇部 (○:計5空港) |
| 地方管理空港(54) (地方自治体が設置する重要な空港) | | | 中標津、紋別、女満別、青森、大館能代、花巻、庄内、福島、静岡、富山、能登、福井、松本、神戸、南紀白浜、鳥取、出雲、石見、岡山、佐賀 (20空港) <離島空港> 利尻、礼文、奥尻、大島、新島、神津島、三宅島、八丈島、佐渡、隠岐、対馬、小値賀、福江、上五島、老成、種子島、屋久島、奄美、喜界、徳之島、沖永良部、与論、栗国、久米島、慶良間、南大東、北大東、伊江島、富古、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) | | 礼幌、千歳、百里、小松、美保、徳島、三沢、八尾、岩国 (☆:計9空港) | 調布、名古屋、但馬、岡南、大分県央、天草 (★:計6空港) |
| 合計 (97) | 4 | 28 | 65 |

(この冊子は再生紙を使用しています。)