

令和7年度

航空局関係予算概要

令和7年1月

国土交通省航空局

<目 次>

I.	令和7年度航空局関係予算の概要	1
II.	令和7年度航空局関係予算総括表	2
	【個別事業の概要】	
	1. <u>航空の安全・安心の確保</u>	
	(1) 羽田空港での航空機衝突事故を踏まえた 更なる安全・安心対策の推進	3
	(2) 令和6年能登半島地震を踏まえた防災・減災対策	5
	(3) 宮崎空港で発生した不発弾爆発事案を踏まえた対策	5
	2. <u>持続可能性と利便性の高い航空サービスの実現</u>	
	(1) 人材確保・育成等の取組の推進	
	① グランドハンドリングにおける人材確保・育成等	6
	② 保安検査の量的・質的向上の推進	7
	③ 操縦士・整備士の養成・確保対策	7
	(2) FAST TRAVEL等空港業務DXの推進	
	① FAST TRAVELの推進等	8
	② 空港業務の体制強化に資する先進技術の導入促進	8
	(3) 空港整備事業等	
	① 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	9
	イ) 成田空港	10
	ウ) 関西空港・伊丹空港	11
	エ) 中部空港	12
	オ) 一般空港等	13
	② 空港経営改革の推進	14
	③ 航空路整備事業	15
	④ 空港周辺環境対策事業	16
	(4) 地方航空路線維持・活性化の推進	16
	(5) ICAOを通じた国際連携強化	17
	3. <u>航空分野における革新技術の社会実装の推進</u>	
	(1) 運航分野・空港分野における脱炭素化の推進	18
	(2) 空飛ぶクルマ・ドローンの安全対策	19
	令和7年度航空局関係組織・定員措置の概要	20
	参考資料	21

I. 令和7年度航空局関係予算の概要

1. 航空の安全・安心の確保

- ①羽田空港での航空機衝突事故を踏まえた更なる安全・安心対策の推進
- ②令和6年能登半島地震を踏まえた防災・減災対策
- ③宮崎空港で発生した不発弾爆発事案を踏まえた対策

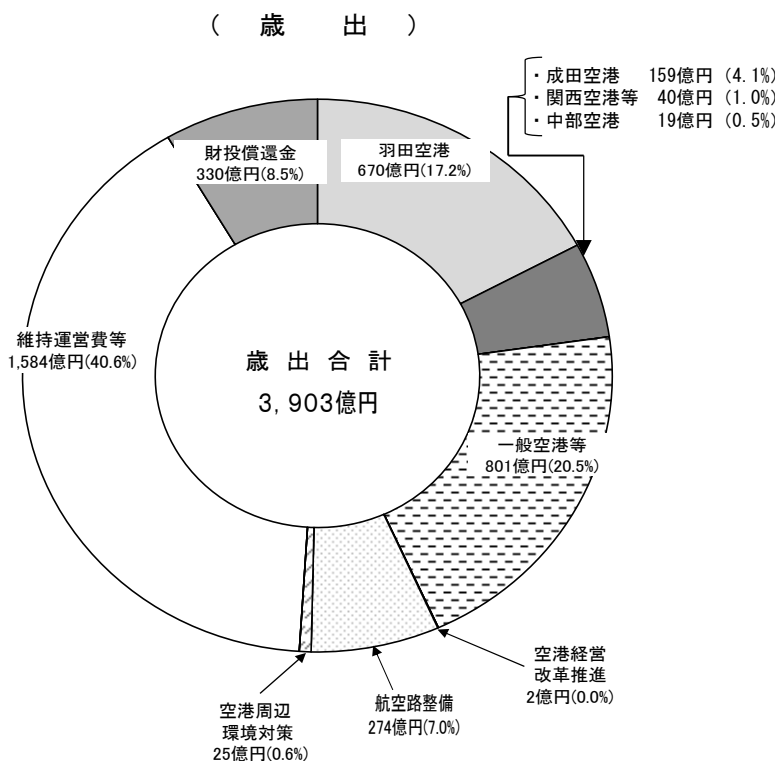
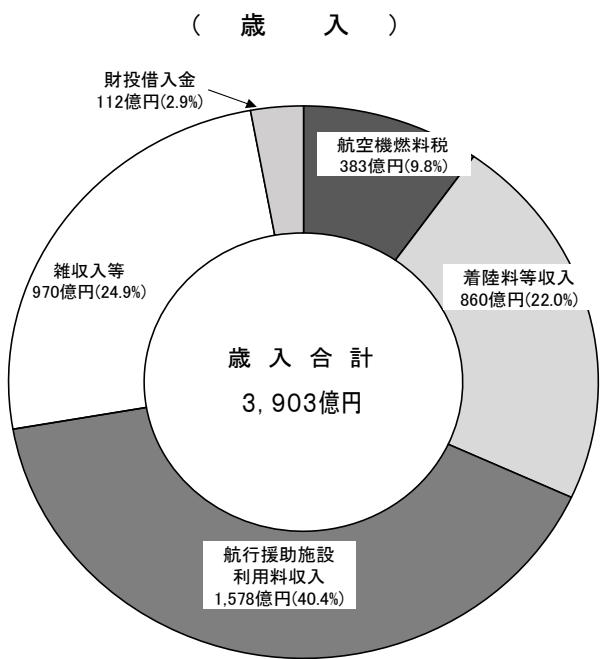
2. 持続可能性と利便性の高い航空サービスの実現

- ①人材確保・育成等の取組の推進
 - ・グランドハンドリングにおける人材確保・育成等
 - ・保安検査の量的・質的向上の推進
 - ・操縦士・整備士の養成・確保対策
- ②FAST TRAVEL等空港業務DXの推進
 - ・FAST TRAVELの推進等
 - ・空港業務の体制強化に資する先進技術の導入促進
- ③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
 - ・空港経営改革の推進
 - ・航空路整備事業
 - ・空港周辺環境対策事業
- ④地方航空路線維持・活性化の推進
- ⑤ICAOを通じた国際連携強化

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
- ②空飛ぶクルマ・ドローンの安全対策

空港整備勘定の歳入・歳出規模(令和7年度予算額)



※ 上記歳出には、羽田空港での航空機衝突事故を踏まえた更なる安全・安心対策の推進として19億円を含む

Ⅱ. 令和7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	383 (295)	国際拠点空港	888 (864)
		羽田空港	670 (662)
		成田空港	159 (156)
		関西空港等	40 (39)
空港使用料収入	2,438 (2,220)	中部空港	19 (7)
		一般空港等	801 (906)
		空港経営改革推進	2 (2)
雑収入等	970 (1,085)	航空路整備事業	274 (267)
		空港周辺対策事業	25 (25)
財政投融资	112 (360)	空港等維持運営費等	1,914 (1,896)
		【再掲】羽田空港での航空機衝突事故を踏まえた更なる安全・安心対策の推進	19 (—)
合 計	3,903 (3,959)	合 計	3,903 (3,959)

()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7年度予算額	備 考
航空局政策経費	15.0 (15.8)	令和6年度補正額:6.1億円
空港受入環境整備等の推進	1.7 (3.3)	
航空分野のグリーン施策の推進	0.2 (0.4)	
次世代航空モビリティの安全対策	2.0 (1.8)	
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	0.5 (0.7)	令和6年度補正額:0.1億円
I C A O 経 費	8.6 (7.7)	令和6年度補正額:3.4億円
その他の物件費	1.9 (1.8)	
地方航空局経費	22.7 (22.8)	
小 計	37.7 (38.6)	令和6年度補正額小計:9.6億円
独立行政法人航空大学校	25.2 (25.8)	令和6年度補正額:5.0億円
合 計	62.8 (64.4)	令和6年度補正額合計:14.6億円

(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. 航空の安全・安心の確保

(1) 羽田空港での航空機衝突事故を踏まえた更なる安全・安心対策の推進

6年度補正予算額 非公共予算 2.6億円

空港整備勘定 24億円

7年度予算額 非公共予算 0.7(一)億円

空港整備勘定 19(一)億円

(国際拠点空港、一般空港等、航空路整備事業、空港等維持運営費等の内数)

※()内は前年度予算

<事業の概要>

令和6年1月2日に羽田空港で発生した航空機衝突事故を受け、滑走路における航空機等の衝突防止のための、更なる安全・安心対策をハード・ソフト両面から検討するため、有識者及び関係団体から構成される「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」を設置し、令和6年6月24日に「中間取りまとめ」として更なる安全・安心対策の提言がされました。

取りまとめられた更なる安全・安心対策を速やかに実施するため、必要な取り組みを推進します。

○ 管制交信に係るヒューマンエラーの防止

・管制交信に係るヒューマンエラーを防止するため、パイロット間のコミュニケーション等(CRM:Crew Resource Management)に係る初期・定期訓練を自家用機等全てのパイロットに対して義務化するとともに、諸外国の状況を調査し、CRM訓練の一層の充実を図ります。

・管制官とパイロット等の意見交換を各空港等で定期的実施することで、管制交信に係る共通認識を醸成します。

○ 滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化

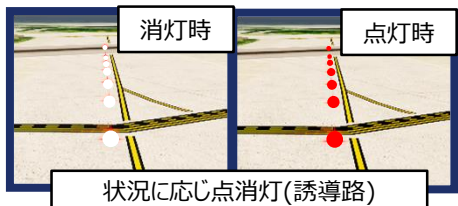
・滑走路状態表示灯(RWSL:RunWay Status Lights)は、航空機等が滑走路を使用している場合、他の離陸しようとする航空機又は滑走路を横断しようとする航空機等に対して警告する灯火であり、航空機の滑走路横断が日常的に発生する空港の滑走路及び誘導路に導入しています。

パイロット等に対する注意喚起を強化するため、主要空港※の同一滑走路で離着陸が行われる全ての滑走路及び誘導路に導入を拡大します。

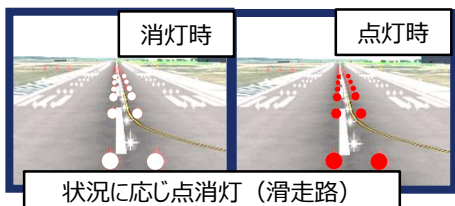
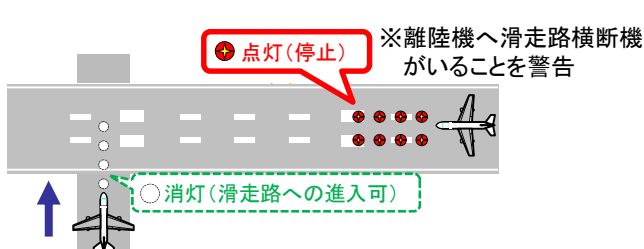
※主要空港とは、新千歳、成田、羽田、中部、伊丹、関西、福岡、那覇空港を指す。以下同。

RWSLの機能

1. 滑走路に離着陸機がいる場合



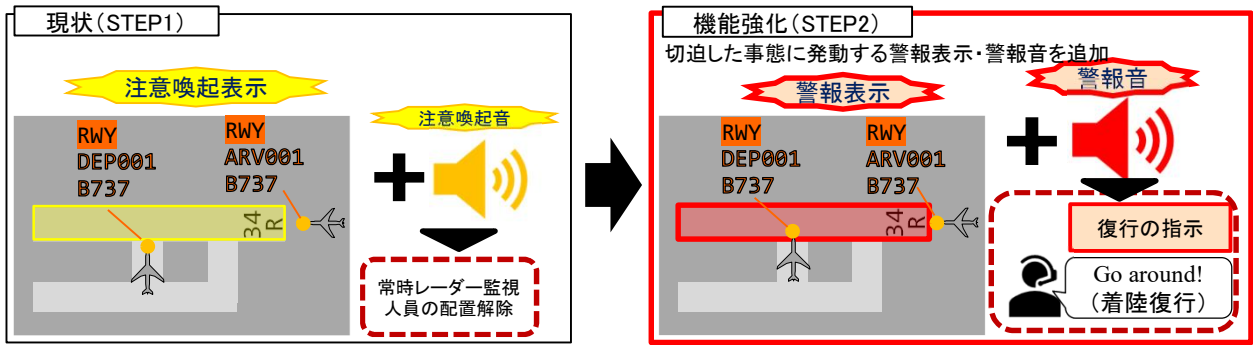
2. 滑走路横断機がいる場合



・滑走路誤進入に係る管制官に対する注意喚起システムの強化として、主要空港※において、滑走路占有監視支援機能を強化します。
第1ステップとして、令和6年10月31日より注意喚起音を追加しており、引き続き、第2ステップとして、衝突の危機が更に切迫した状況で発動する警報表示及び警報音を追加します。

※ 主要空港のうち、新千歳空港は防衛省において独自の機能及び監視体制を導入済みのため、対象外

滑走路占有監視支援機能の強化



・また、滑走路上の安全確保のためには、航空機のみならず、滑走路に進入する車両を監視することも必要であるため、主要空港において、滑走路進入車両に対する位置情報等送信機の搭載を進めます。

滑走路進入車両に対する位置情報等送信機の搭載



○ 管制業務の実施体制の強化

・管制官の疲労を業務の困難性や複雑性に依拠して把握・管理するシステムの導入等、管制業務の実施体制を強化します。

○ 技術革新の推進

・デジタル技術等の活用により、管制側・機体側双方における滑走路誤進入検知システムの強化や、航空交通管理の高度化を推進するための調査・研究を実施します。

【関連事項】(国研)海上・港湾・航空技術研究所(電子航法研究所)経費 (総合政策局予算)

6年度補正予算額 2.6億円 7年度予算額 53(52)億円の内数 ※()内は前年度予算

(2) 令和6年能登半島地震を踏まえた防災・減災対策

6年度補正予算額 2億円

7年度予算額 一般空港等 801億円の内数(一)

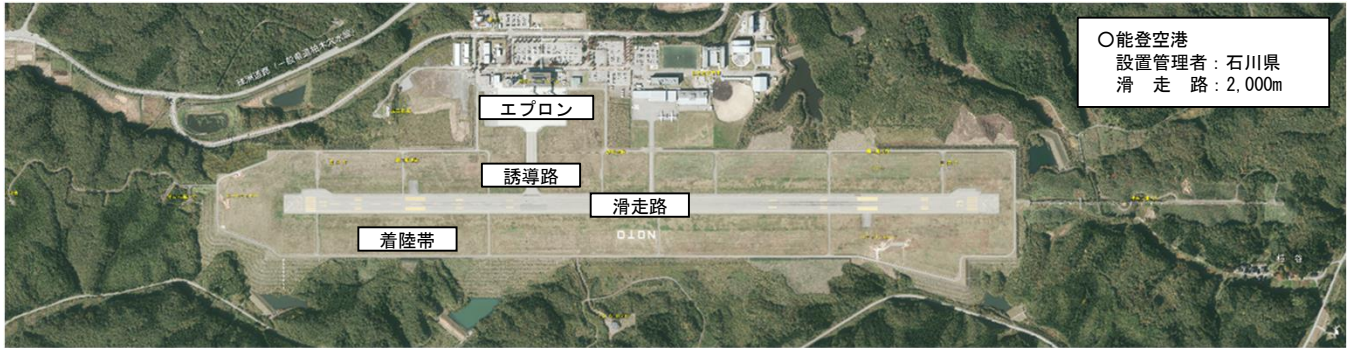
＜事業の概要＞

※()内は前年度予算

令和6年1月に発生した能登半島地震からの復旧に全力を尽くすとともに、今回の地震を踏まえた災害対応力の強化、防災・減災、国土強靱化を着実に推進します。

○ 能登空港災害復旧事業

能登半島地震からの復旧に向けて、大規模災害復興法の適用による工事代行により、国において、能登空港の本格的な復旧工事を実施します。



※上記以外に、排水溝、保安道路、場周道路、場周柵、調節池、のり面、道路駐車場も工事代行により実施予定



○ 能登半島地震を踏まえた対応

能登半島地震では、能登空港の切盛土境界部周辺において大きな亀裂や段差が滑走路等にも生じました。このため、発生要因を検証するとともに、能登空港と類似する切盛土空港において同様の事象が生じる可能性について調査を行う等、必要な対策を実施します。

また、災害時に防災拠点として空港が保持すべき機能の強化に向けた取組を推進します。

＜滑走路等の被災メカニズムのイメージ＞

切盛境界の亀裂・段差

滑走路

着陸帯

＜防災拠点として空港が保持すべき機能＞

[新規]半島・離島の空港における災害時に必要な給油施設への支援[補助率8/10以内]

(3) 宮崎空港で発生した不発弾爆発事案を踏まえた対策

6年度補正予算額 22億円

＜事業の概要＞

令和6年10月2日に宮崎空港で発生した不発弾の爆発事案を踏まえ、航空の安全・安心を確保するため、これまでに不発弾が発見されている仙台空港、松山空港、福岡空港、那覇空港等において、早期に磁気探査、確認のための試掘等を実施します。



2. 持続可能性と利便性の高い航空サービスの実現

(1)人材確保・育成等の取組の推進

①グランドハンドリングにおける人材確保・育成等

6年度補正予算額	非公共予算	6.1億円
7年度予算額	非公共予算	1.7(3.3)億円
※()内は前年度予算		

<事業の概要>

急速なインバウンド需要の増大に対応しつつ、空港機能が持続可能な形で維持・発展できるよう、航空機の運航に不可欠な空港業務の体制強化を推進するとともに、今後の航空需要を支える航空整備士の確保に向けた取組についても支援します。

また、航空燃料の円滑な供給に向け、「航空燃料供給不足への対応に向けた官民タスクフォース」において令和6年7月にとりまとめた「航空燃料供給不足に対する行動計画」に基づく取組を推進します。

○ 人材確保・育成等の推進

旅客やランプ、空港給油等のグランドハンドリングや保安検査を担う空港業務人材に加え、航空整備士も対象として、空港ごとの合同就職説明会や広報活動の実施を支援するとともに、空港業務を担う人材の教育訓練の実施や処遇改善の実現を支援することにより、人材の確保・育成等を推進します。



空港ごとに開催する合同就職説明会



教育訓練



航空整備士等の効果的な
広報活動

○ 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や需要変動リスク対応のための空港業務職員の応援派遣等の生産性向上に資する取組の推進により、空港機能の効率的投資・運用を実現します。



共用化されているGSE車両



応援派遣職員による
旅客ハンドリング業務対応

○ 航空燃料の輸送体制の強化に向けた取組推進

航空燃料の円滑な供給に向け、「航空燃料供給不足に対する行動計画」に基づく給油作業員の確保等の輸送体制の強化に向けた取組を支援します。



採用情報の発信強化



共用休憩室の整備等職場環境の改善

②保安検査の量的・質的向上の推進

7年度予算額 140(135)億円

※()内は前年度予算

＜事業の概要＞

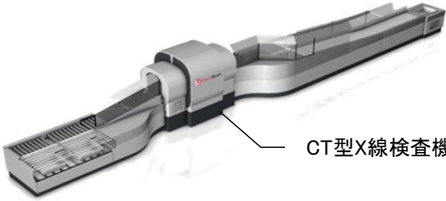
今後の航空需要の増大に対応するため、多数の旅客に対し確実かつ効率的に検査を実施できるよう、保安検査の量・質をともに向上させていくことが極めて重要です。

このため、令和7年度も引き続き、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、新たにスマートレーンの導入に伴い必要となるターミナル改修への補助や、保安検査のDX化を一層推進するべく、保安検査のリモート化に必要な機器への補助を実施します。

先進的な検査機器

スマートレーン

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)



CT型X線検査機

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



⇒ 保安レベルの向上、保安検査員の負担軽減、旅客利便性の向上が期待

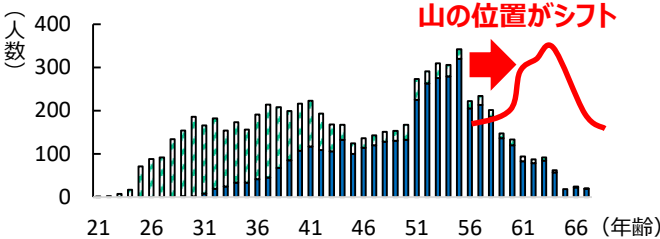
③操縦士・整備士の養成・確保対策

＜事業の概要＞

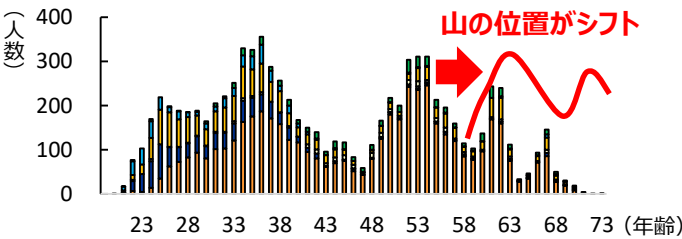
現在主力となっている50代の操縦士・整備士の将来における大量退職が見込まれる中、今後の航空需要の増大に対応するためには、操縦士・整備士を着実に養成・確保していくことが極めて重要です。

このため、(独)航空大学校において操縦士を着実に養成するほか、民間と連携した操縦士・整備士の効率的な養成・確保を促進するための取組を推進します。

主要航空会社における操縦士の年齢構成



主要航空会社等における整備士の年齢構成



(独)航空大学校における操縦士の着実な養成

6年度補正予算額 非公共予算 5.0億円

7年度予算額 非公共予算 25(26)億円

※()内は前年度予算

- 年間108名の安定養成に加えて、訓練遅延解消のための追加養成の実施
- 訓練に必要な施設・設備の老朽化等対策
- 地域航空会社への操縦士供給に関する調査

＜訓練機＞



＜教官＞



＜訓練棟内の設備＞



民間と連携した操縦士・整備士の養成・確保の促進

6年度補正予算額 非公共予算 0.1億円

7年度予算額 非公共予算 0.5(0.7)億円

※()内は前年度予算

【主な取組内容】

- 操縦士資格付与段階におけるCBTAプログラム導入に向けた調査
CBTA: Competency-Based Training and Assessment Program
- 操縦士・整備士における女性活躍推進に向けた調査
- 航空身体検査医の確保に向けた取組の推進



操縦士の訓練

(2)FAST TRAVEL等空港業務DXの推進

①FAST TRAVELの推進等

【関連事項】観光庁関連予算

【6年度補正予算額 3.0億円、7年度予算額 16.3億円】

ストレスフリーで快適な旅行環境の実現に向け、先進技術の活用等により、搭乗手続きの円滑化や手荷物輸送の迅速化を推進します。[補助対象事業者:空港ビル会社、空港会社等(補助率1/2)]

【搭乗関連手続の円滑化】

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、自動手荷物預入機や自動走行トーイングトラクター等の自動化機器の導入により旅客の待ち時間短縮や手続きの非接触・非対面化等の実現を促進。

チェックイン



自動チェックイン機

手荷物預入



自動手荷物預入機

保安検査場



自動ゲート



スマートレーン
X線検査機器

搭乗



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)

(手荷物・旅客輸送の迅速化)

自動走行
トーイング
トラクター

手荷物搭降載
補助機材

(新規)自動
ハイリフト
ローダー

(新規)高速
パッケージ
ハンドリング
システム

自動走行
バス

(新規)自動
航空機牽引機

搭乗橋の
自動化、
遠隔化

【旅客動線の合理化・高度化】

地方空港において、ビジネスジェットの受入環境整備、チェックインカウンターの共用化等、空港内の旅客動線を短縮することで、国際線利用者の混雑・待ち時間を改善し、国際線の受入を促進。



BJ受入環境整備



(新規)空港ビル施設の
配置適正化



チェックインカウンター共用化



インラインシステム化

○地域における受入環境整備促進事業(地域公共交通関係)

【6年度補正予算額 158億円の内数、7年度予算額 6.2億円の内数】

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整備を促進します。

【補助の事例】段差解消(旅客搭乗橋、エレベーター)、無料公衆無線LAN環境の整備、多言語化対応、トイレ様式化 等
[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)]

②空港業務の体制強化に資する先進技術の導入促進

グランドハンドリングや保安検査をはじめとする空港業務の生産性向上に向けて、空港業務の省人化・自動化に向けた検討調査を実施します。

7年度予算額 1(1)億円
※()内は前年度予算

【空港業務DX促進に資する技術等検討調査】

空港業務の生産性向上に向けた先進技術の開発・実装を進めるべく、施設改修の課題抽出を含めた技術開発・実装の阻害要因の調査を行い、対応策の検討を経済産業省とも連携して実施します。令和7年度は、各空港業務について技術開発・実装のロードマップを検討すると共に、手荷物輸送作業の生産性向上に向けた検討を進めます。

手荷物輸送作業の生産性向上に向けた検討イメージ

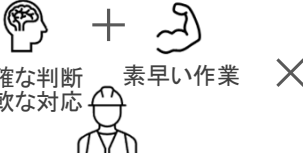
現状の把握

課題の抽出・検討

技術開発・実装



手荷物仕分け場
における作業

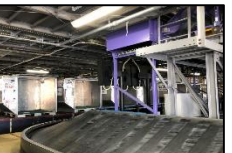


人が作業を行う前提の作業工程・環境

正確な判断
柔軟な対応

素早い作業

人間の高度な作業能力



狭隘で、かつ、温度・
湿度も変化する環境



ロボットフレンドリーな作業工程・環境へ
技術開発の促進・実装の加速化

ロボット

手荷物

コンテナ

【自動運転レベル4の導入展開/空港除雪の省力化・自動化】

令和7(2025)年の空港制限区域内における自動運転レベル4を実現するとともに、国内空港への導入展開に向けた検討や、共通インフラ及び運用ルールの改良・改善の検討等を行います。

旅客ターミナル

旅客

手荷物

スポット

貨物

貨物ターミナル



ランプバス



トーイングトラクター



AI



自動運転技術

搬送作業の
無人化

共通インフラ
車両の自律的な走行が困難な箇所・場合
において、車両を補助する設備



3Dマップ



磁気マーカー



信号設備



センサー



カメラ

また、空港除雪の車両についても、自動化の実現に向けて、作業の確実性や安全性の確保ができる車両の技術開発・評価を行います。

8

(3) 空港整備事業等

① 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

7年度予算額 670(662)億円

※()内は前年度予算

<事業の概要>

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

令和7年度は、アクセス利便性向上を図るため、京急空港線引上線及びJR東日本羽田空港アクセス線の鉄道基盤施設を整備するほか、人工地盤の整備、旧整備場地区の再編整備、地上支援車両レベル4自動運転の実装のための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7年度 主要整備事項】



空港機能の拡充			
○ 空港アクセス鉄道の整備	○ 人工地盤の整備		
○ 旧整備場地区の再編整備	○ レベル4自動運転実装のための整備		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

イ)成田空港

6年度補正財政投融资予算額 1,544億円

7年度予算額 159(156)億円

うち空港整備勘定からの無利子貸付 100(100)億円

※()内は前年度予算

＜事業の概要＞

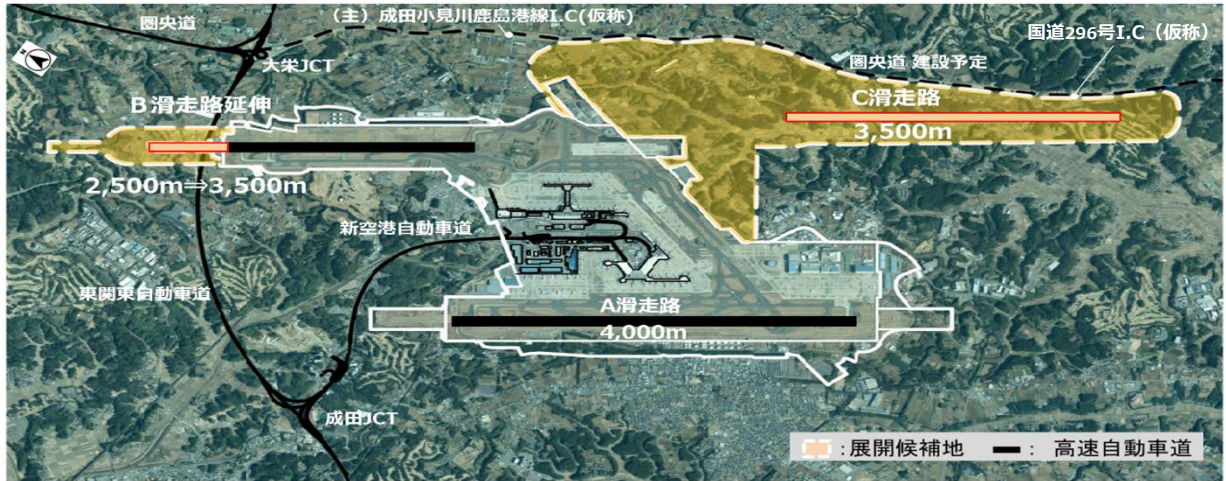
令和7年度は、成田国際空港株式会社に対して、政府無利子貸付金を活用し、B滑走路の延伸及びC滑走路の新設等の更なる機能強化を引き続き支援します。

更なる機能強化

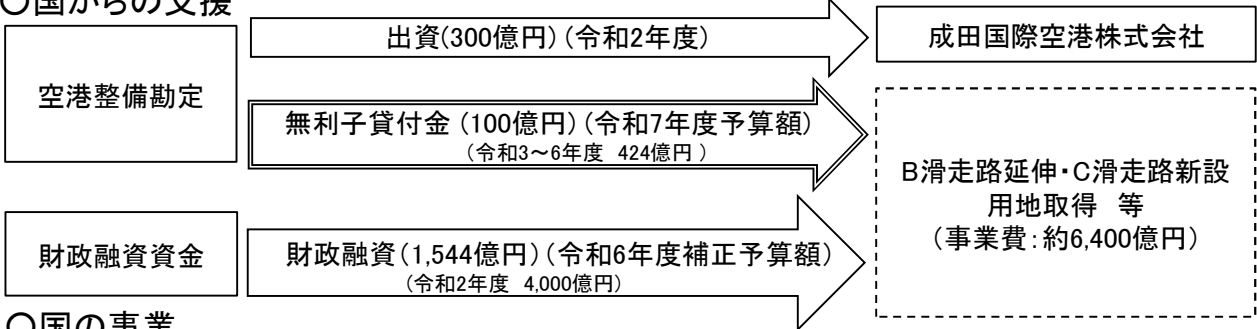
○会社事業

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。

また、成田国際空港株式会社による「新しい成田空港」構想のとりまとめでは、旅客ターミナルの再構築や新貨物地区の整備などの様々な取組案が盛り込まれました。

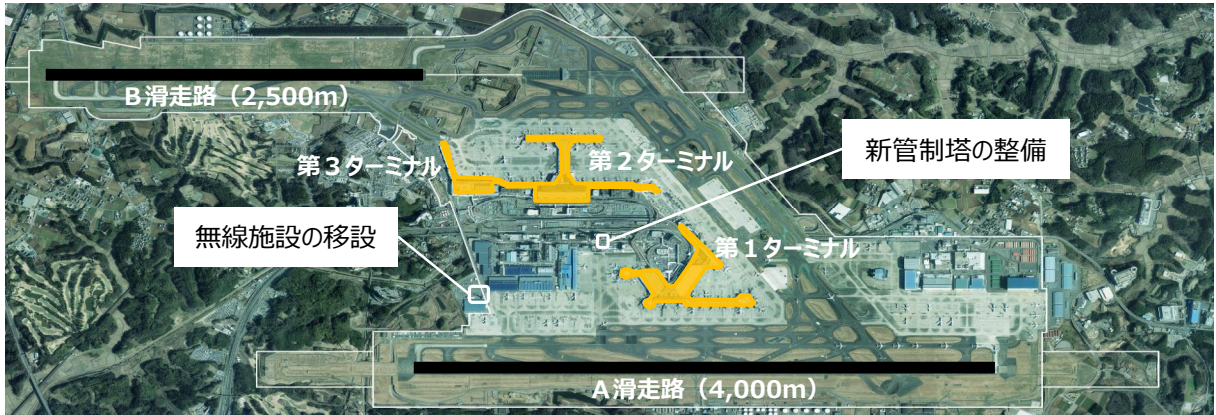


○国からの支援



○国の事業

成田国際空港株式会社が行うB滑走路の延伸及びC滑走路の新設等の整備に関連した国の事業として、新管制塔の整備、無線施設の移設等を実施します。



＜参 考＞

○会社事業

令和7年度は、成田国際空港株式会社により、貨物地区整備、航空灯火をLED化する事業及び施設・設備の更新等を実施します。

ウ)関西空港・伊丹空港

7年度予算額 40(39)億円

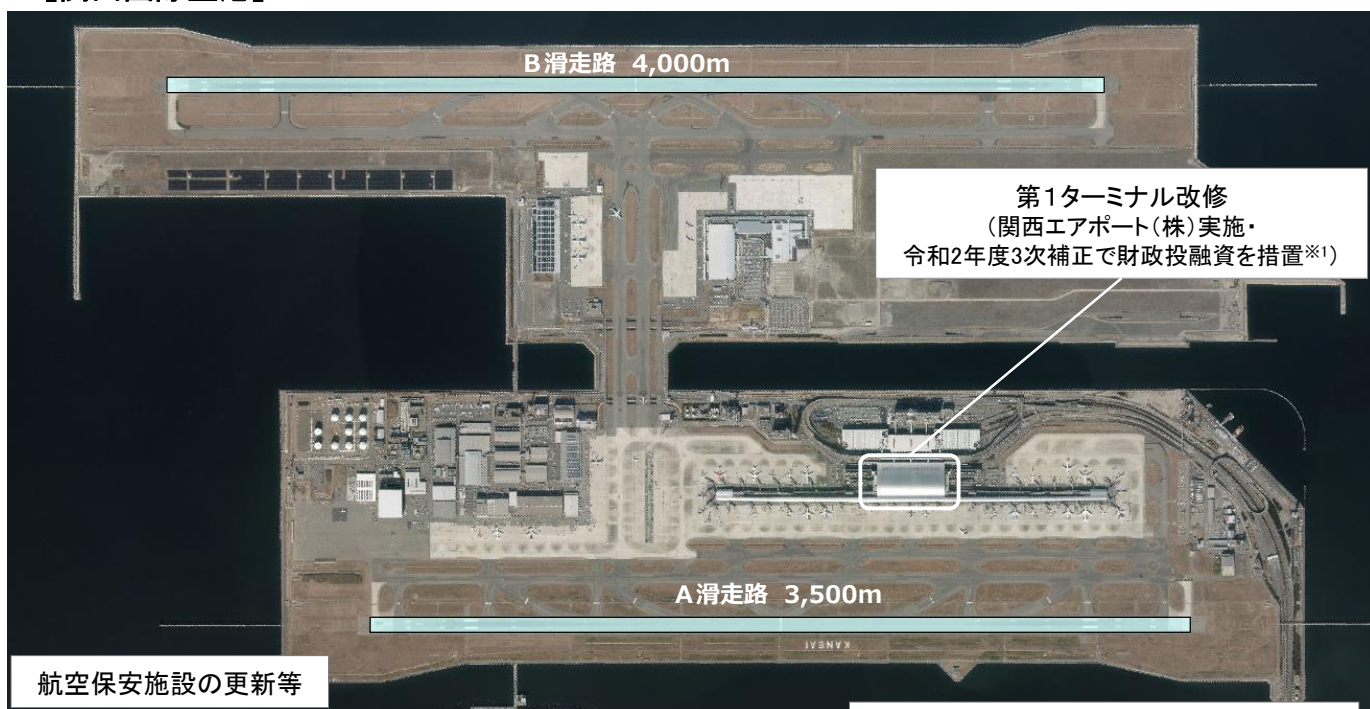
※()内は前年度予算

<事業の概要>

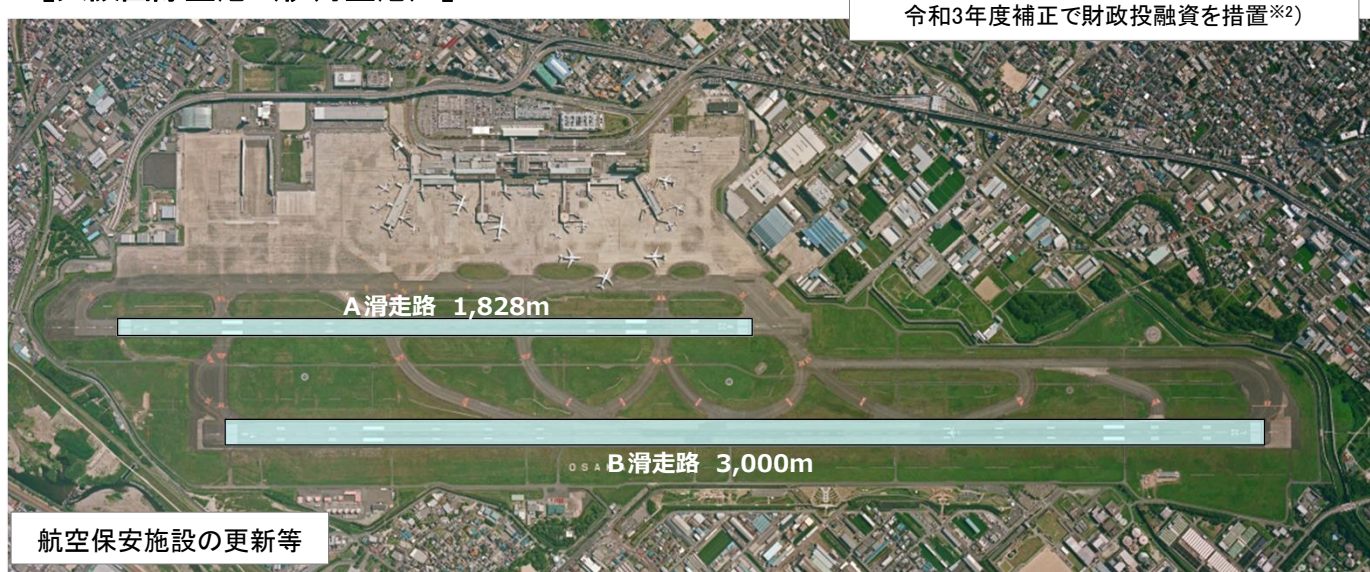
関西空港及び伊丹空港においては、平成28年4月から運営権の設定(コンセッション)により関西エアポート株式会社による運営が開始され、民間の創意工夫を活かした取組が推進されています。現在、2025年大阪・関西万博等に向け、関西3空港における年間発着容量50万回の実現を目指しています。

令和7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7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。

エ) 中部空港

6年度補正財政投融资予算額 57億円

7年度予算額 19(7)億円

うち空港整備勘定からの無利子貸付 9(1)億円

7年度財政投融资予算額 122(235)億円

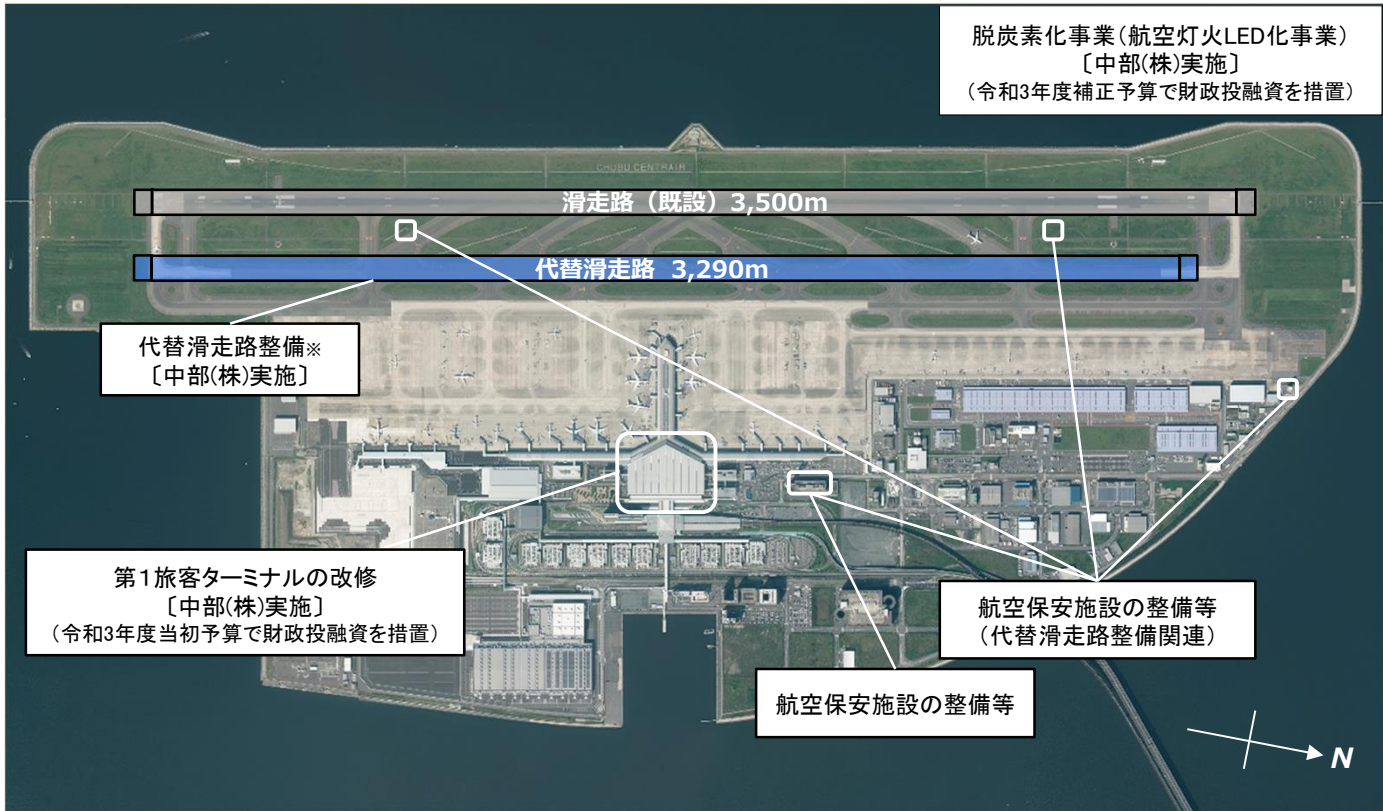
※()内は前年度予算

＜事業の概要＞

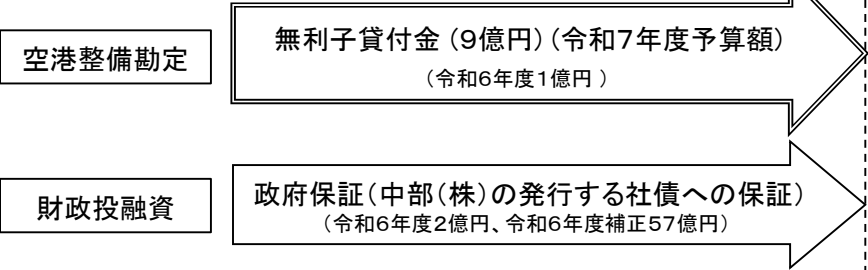
中部空港においては、24時間運用のため、開港から一度も滑走路の大規模補修を行っていないことから劣化が進行しており、早期に対応していくことが重要な課題です。

令和7年度は、大規模補修時においても継続的な空港運用を可能とすること及び完全24時間運用を実現すること等を目的として、代替滑走路整備を進めます。

また、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。



●代替滑走路事業に係る国からの支援※



中部国際空港株式会社による代替滑走路事業

（工事イメージ）

令和6年度設計 → 令和7年度～9年度工事

●航空保安施設の整備等

- ・代替滑走路整備に伴うもの
- ・老朽化対策



＜参 考＞

○会社事業

令和7年度は、中部国際空港株式会社により、代替滑走路整備を実施します。また、第1旅客ターミナルの改修及び航空灯火LED化を引き続き推進します。

才) 一般空港等

<事業の概要>

7年度予算額 801(906)億円

※()内は前年度予算

今後の航空需要の増大を見据え、空港のゲートウェイ機能を発揮していくため、屋久島空港の滑走路延長事業、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

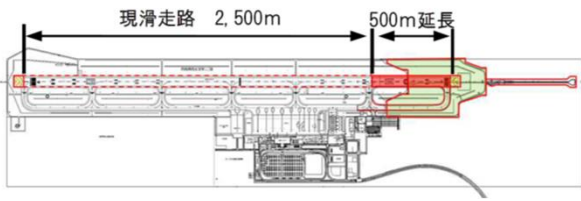
北九州空港においては、国際貨物輸送の拠点機能向上を図るため、滑走路延長事業を引き続き実施します。

○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

○7年度事業内容:用地造成、滑走路・誘導路・無線施設・照明施設整備等



屋久島空港 滑走路延長事業(補助)

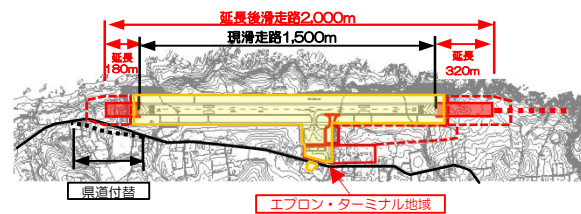
屋久島空港において、首都圏からの直行便の就航を可能とし、交流人口の更なる拡大等を図るため、滑走路延長事業を引き続き実施します。

○事業期間:令和6年度～令和15年度(予定)

○総事業費:約165億円※

※直轄(無線・気象)・補助事業のみ
旅客ビル拡張等の民間事業等除く

○7年度事業内容:実施設計等



○ 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

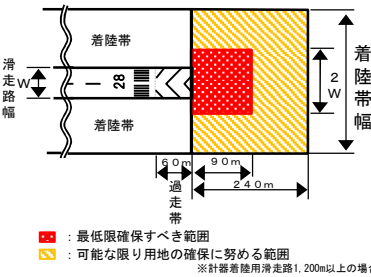
新千歳空港においては、冬期における航空機の欠航や遅延等が課題となっており、航空機や除雪車両の混雑を緩和し、駐機場への引き返しを少なくするため、誘導路複線化等を行います。また、丘珠空港を含む道央の航空ネットワークのあり方等について調査・検討を行った上で、関係者が連携して機能強化の取組を推進します。

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。

○ 滑走路端安全区域の整備

航空機がオーバーランまたはアンダーシュートを起こした場合の航空機の損傷軽減対策として、国際民間航空機関(ICA0)勧告を踏まえた改正国内基準に基づき、着陸帯両端に安全確保のために設けることとされている滑走路端安全区域(RESA)の整備を着実に実施します。

・RESAの長さおよび幅
(国内基準 平成29年4月改訂)



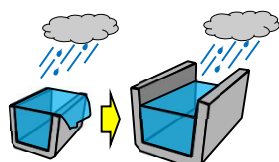
【オーバーラン事故の例】

事故概要
・平成25年8月5日 新潟空港着陸時に発生
・RESA内で停止したため、人的被害無し

○ 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

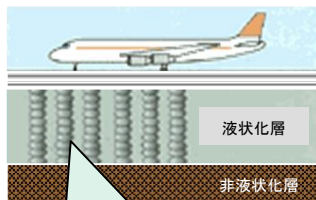


排水施設の大型化により、排水機能を確保



(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)

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。

② 空港経営改革の推進

<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

コンセッション空港におけるこれまでの取組事例

R1

R2～R6

R6・R7以降

地元自治体・経済界等による検討

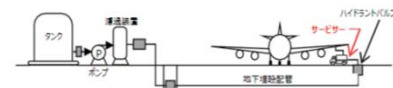
滑走路・ビルの資産調査
(デューデリジェンス)

地元自治体等による更なる検討

地元自治体がコンセッション導入を要望した場合、コンセッション導入に向けた手続を開始



【高松空港】国際線新規路線誘致等の商談会やセールスコールを実施



【新千歳空港】ハイドラント共用開始による給油作業の効率化(令和4年12月～)



【熊本空港】国内線・国際線一体型の新旅客ターミナルビルの建設(令和5年3月23日供用開始)



【広島国際空港】広島空港合同企業説明会

※出典(写真): 各空港運営会社より提供

③航空路整備事業

7年度予算額 274(267)億円

※()内は前年度予算

＜事業の概要＞

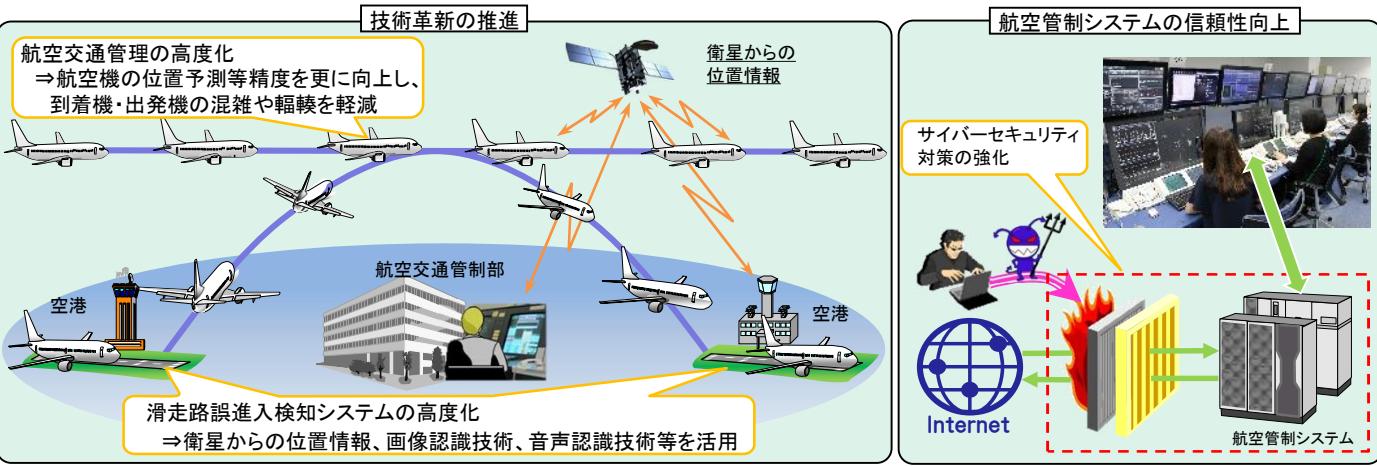
航空の安全・安心の確保は最大の使命であることから、「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」の「中間取りまとめ」において示された技術革新の推進等の対策を確実に実施します。また、更なる安全性向上のため、航空管制システムの信頼性向上を推進します。

さらに、我が国の国際競争力強化のため、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増大へと確実に対応します。

その他、航空ネットワーク機能維持に不可欠となる管制施設、航空保安施設、通信施設等の機能維持・向上するための更新・改良を進めます。

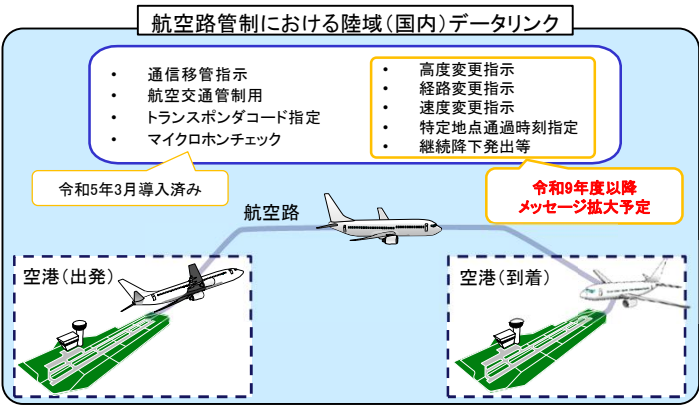
①航空の安全・安心の確保

- ・滑走路における航空機等の衝突リスクを低減するため、航空交通管理や滑走路誤進入検知システムの高度化に向けた技術革新の推進等の「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」の「中間取りまとめ」において示された対策を実施します。
- ・航空管制システムの信頼性を向上するため、サイバーセキュリティ対策の強化を進めます。



②効率的・効果的な管制サービスの実現

- ・音声通信に代わり、データリンク機能を活用した管制通信の実現や、準天頂衛星を活用した飛行経路の導入等により、航空需要の増大に対応した効率的・効果的な管制サービスの実現を図ります。



③航空路施設の機能維持・向上

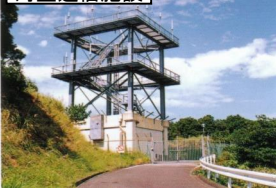
- ・航空保安大学の施設の維持に必要な用地を引き続き安定的に確保するとともに、老朽化した管制施設や航空保安施設等の更新・改良を行い、航空ネットワークを支える航空路施設の機能維持・向上を進めます。

航空保安大学校(大阪府泉佐野市)



老朽化施設の更新・改良

対空通信施設



レーダー施設



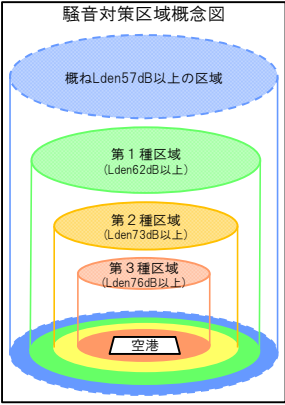
航空保安施設



④空港周辺環境対策事業

7年度予算額 25(25)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。
また、住宅の騒音防止対策事業に関する検討を行います。

（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、以下の対策事業を実施しています。

【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

【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

【第2種区域:Lden73dB以上】

- ・土地の買入や建物等の移転補償

【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

（注）騒防法：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

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

(4) 地方航空路線維持・活性化の推進

7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＞

持続可能な地域航空の実現に向けて、航空会社の系列を超えた協業の枠組み等を活用しつつ、解決すべき課題について検討し、必要な取組を推進します。

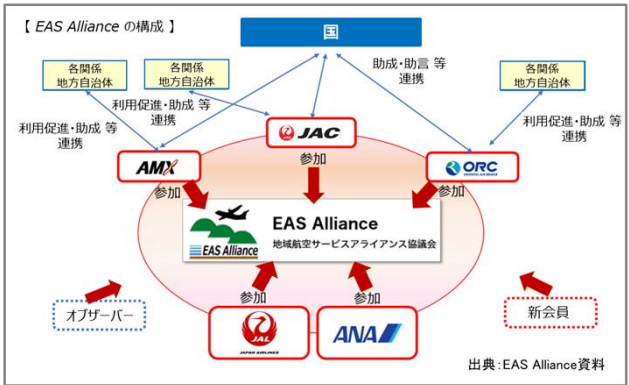
【系列を超えた協業の流れ】

H30年:「持続可能な地域航空のあり方に関する研究会」最終とりまとめ

「地域航空の担い手のあり方に係る実務者協議会」報告

R元年:「地域航空サービスアライアンス有限責任事業組合(EAS LLP)」設立

R5年:「地域航空サービスアライアンス協議会(EAS Alliance)」設立



地域航空の協業による安定的運航の確保等に関する調査

地域航空は、離島をはじめとする地域の生活を支える不可欠な交通手段であり、安定的な運航を継続することが重要です。本調査では、安定的運航の確保にあたり課題となっている、必要な航空機部品の確保等について調査し、改善に向けた検討を行います。

【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）

7年度予算額 209(214)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。

＜事業の概要＞

国連の専門機関の一つである国際民間航空機関（以下、「ICAO」という。）では、3年ごとに理事会議長の選挙を実施しており、次期理事会議長選挙が2025年11月に見込まれるところ、大沼ICAO日本政府代表部特命全権大使を我が国の候補者として擁立することを決定しました。

国土交通省としては、各国の動向を踏まえながらハイレベルでの支持要請を行うとともに、ワークショップやキャパシティ・ビルディングの実施により、我が国の航空分野における貢献状況等を加盟国に示すことで、我が国のプレゼンス向上を図り、次期理事会議長ポスト獲得を目指します。



ICAO理事会議長候補の
大沼ICAO日本政府代表部特命全権大使

ICAOの概要

○1944年の国際民間航空条約（シカゴ条約）に基づき、国際民間航空の安全かつ秩序ある発達及び国際航空運送業務の健全かつ経済的な運営を図ることを目的として、そのための国際ルールの策定・実施確保に取り組む。

近年はロシアによるウクライナ侵略、北朝鮮によるミサイル発射等についても積極的に議論。

○本部は、カナダ・モントリオールにあり、現在、193か国・地域が加盟。

○全加盟国・地域が参加する総会、36か国の理事国で構成される理事会、理事会決定事項の実施・管理機関である事務局で構成。



本部・地域事務所等

○ハイレベルでの支持要請

・航空政策の情報交換等の機会を設ける形で理事国各国を訪問し、直接支持要請を実施します。

○ワークショップの開催

・ICAOの会合の機会を利用して、我が国の航空政策に関するワークショップを開催し、併せて我が国候補者等からのプレゼンを実施します。



ワークショップのイメージ

○キャパシティ・ビルディング

・ICAOの理念である“*No Country Left Behind*”を踏まえ、日本国として途上国支援（我が国の先進的な航空安全のシステムのセミナー等）を行い、発展途上国のみならず周辺国を含めた選挙における我が国支持獲得を目指します。



キャパシティ・ビルディングのイメージ

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

運航分野における脱炭素化の推進

7年度予算額 非公共予算 0.2(0.4)億円
空港整備勘定【再掲】12(33)億円
(一般空港等、航空路整備事業の内数)
※()内は前年度予算

<事業の概要>

国際航空においては2020年以降の総排出量の抑制、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、また、国際・国内航空ともに2050年カーボンニュートラルを目指し、3つのアプローチの取組を実施します。

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の実現に向けて、経済産業省等とSAF官民協議会において連携し、国産SAF利用拡大に向けた環境整備を図ります。
- ✓ 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
- ✓ 国際連携によるSAF利用の推進

②運航の改善

- 航空路、出発・到着、空港面といった場面ごとの運航効率の改善策及び運航全体の最適化を推進し、運航の改善によりCO2の削減を図ります。
- 場面ごとの取り組み
- 【航空路】
迂回の少ない飛行ルート及び高度・経路の選択自由度の向上
- 【出発・到着】
燃費の良い上昇・降下の実現
- 【空港面】
地上走行経路の最適化
- 運航全体の最適化
航空情報共有基盤の整備による、円滑な交通流の実現

③機材・装備品等への新技術導入

- 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めます。
 - ✓ 基準策定の議論を行う国際標準化団体等の会議に参画
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
- 試験設備等
燃料ポンプ
水素燃焼器・タンク (川崎重工業)
圧力制御バルブ
- 航空機の軽量化
- 複雑形状化 (三菱重工業)
熱可塑複合材エルロン (新明和工業)

空港分野における脱炭素化の推進

7年度予算額 【再掲】68(74)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排出削減に向けた走行距離の縮減等を促進します。
- 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



電球式 → LED式
照明・灯火のLED化



ANAホームベースより
空港車両のEV・FCV化の促進(写真はEV車の一例)



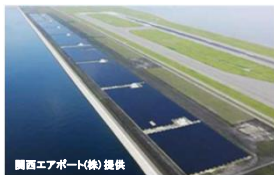
JAL提供

②地上航空機からのCO2排出削減



走行距離の縮減

③再エネ拠点化



関西エアポート(株)提供



仙台空港再エネ推進研究会提供

太陽光発電設備の導入促進

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、次世代航空機開発等の支援に取り組む。

(2) 空飛ぶクルマ・ドローンの安全対策

7年度予算額 非公共予算 2.0(1.8)億円
空港整備勘定【再掲】 8(12)億円
※()内は前年度予算

<事業の概要>

空飛ぶクルマについては、2025年大阪・関西万博を契機に商用運航の拡大が期待されるところ、今後、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ことから、これらに対応する安全性基準策定等のための検討、空飛ぶクルマの商用運航の拡大に向けて解決すべき課題に対応するための調査等を実施します。

ドローンについては、レベル4飛行(第三者上空での目視外飛行)が実現され、今後は生活環境により近く高密度な運航が見込まれるところ、高密度なドローンの運航に必要な運航管理(UTM)システムを段階的に導入するための調査や必要なシステム整備、ドローンの自律化や安全性向上を目的とした装備品導入に対応するための調査・検討等を通じ、更なる安全の確保を図ります。また、空港に侵入するドローンへの対処能力を強化すべく、ドローン検知システムについて機能向上を含む機器更新を実施します。

そのほか、これらの次世代航空モビリティについて、安全性審査等を確実かつ円滑に進めて実用化を推進するとともに、従来の航空機の安全運航を確保するため、確実な安全性審査や不具合事象への的確な対応等を引き続き実施します。

○ 空飛ぶクルマの社会実装に向けた環境整備

○ 操縦者の搭乗しない荷物輸送等の高度な事業に対応した安全基準等のための調査

- ・ 諸外国における運用概念や国内において高度な事業を実施する際の課題調査 等

○ 商用運航の拡大に必要な制度等の検討及び調査

- ・ 商用運航拡大のための各種制度の在り方や運航課題への対策の調査・分析 等



○ ドローンの高密度運航等に向けた環境整備

○ 無人航空機の更なる制度設計のための調査・検討

- ・ UTMの段階的導入に向けた費用負担の在り方等を含めたシステム連携や有人機との位置情報共有等に係る調査
- ・ 自律化及び第三者への人的被害軽減のための装備品基準に関する調査 等

○ ドローン情報基盤システム(DIPS)の機能追加

- ・ UTMの段階的導入のための民間事業者(USP)とのシステム連携に必要な機能の追加
- ・ 利用者の利便性向上のためのユーザーインターフェース改善 等

運航管理(UTM)システムのイメージ



【令和7年度航空局関係組織・定員措置の概要】

令和6年1月の羽田空港航空機衝突事故を踏まえ、安全・安心な航空輸送の提供体制を重点的に強化するほか、持続可能性と利便性の高い航空サービスの実現、航空分野における革新技術の社会実装の推進等、新たな行政課題に対応するための体制構築・強化を図る。

定員措置 [147人]

* 以下Ⅰ～Ⅲのほか、「WLB推進のための定員」26人、事項要求10人を含む

Ⅰ. 航空の安全・安心の確保(73人)

(1)羽田空港での航空機衝突事故を踏まえた更なる安全・安心対策の推進

- 管制業務の実施体制の強化
- 管制交信に関する安全管理体制の強化
- 滑走路安全対策の推進
- グランドハンドリング事業者への安全監督体制構築に向けた体制強化
- 小型航空機パイロットの技能強化 等

(2)令和6年能登半島地震を踏まえた防災・減災対策

- 能登空港航空灯火電気施設の災害復旧工事代行体制の構築 等

Ⅱ. 持続可能性と利便性の高い航空サービスの実現(37人)

- 空港制限区域内の自動運転車両導入に必要な体制の構築
- 福岡空港機能強化に係る業務実施体制の強化 等

Ⅲ. 航空分野における革新技術の社会実装の推進(1人)

- ドローンの事業飛行拡大に伴う安全対策のための体制強化

＜参考資料＞

・ 空港整備勘定のしくみ	・ ・ ・ ・ ・ 2 2
・ 本邦航空会社の国内線・国際線旅客数の推移	・ ・ ・ ・ ・ 2 2
・ 国内主要空港の乗降客数（令和元年度、令和5年度）	・ ・ ・ ・ ・ 2 3
・ 空港別の入国外国人数	・ ・ ・ ・ ・ 2 3
・ 羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会 中間とりまとめ（概要）	・ ・ ・ ・ 2 4
・ 能登半島地震の災害対応を踏まえた今後の方針（概要）	・ ・ ・ ・ ・ 2 5
・ 空港業務（グラハン・保安検査等）に関する現状	・ ・ ・ ・ ・ 2 6
・ 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	・ ・ ・ ・ ・ 2 6
・ 航空燃料供給不足に対する行動計画（概要）	・ ・ ・ ・ ・ 2 6
・ 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）	・ ・ ・ ・ ・ 2 7
・ 航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会 中間とりまとめ（概要）	・ ・ ・ ・ ・ 2 8
・ 首都圏空港（羽田・成田）の空港処理能力の増加について	・ ・ ・ ・ ・ 2 9
・ 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	・ ・ ・ ・ ・ 2 9
・ 離島航空路維持対策	・ ・ ・ ・ ・ 3 0
・ 航空脱炭素化の検討体制について	・ ・ ・ ・ ・ 3 1
・ 航空脱炭素化推進の制度的枠組み	・ ・ ・ ・ ・ 3 1
・ 空飛ぶクルマの社会実装に向けた環境整備	・ ・ ・ ・ ・ 3 2
・ 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	・ ・ ・ ・ ・ 3 2
・ 海上・港湾・航空技術研究所 電子航法研究所	・ ・ ・ ・ ・ 3 3
・ 空港分布図	・ ・ ・ ・ ・ 3 4

空港整備勘定のしくみ

令和7年度予算額 3,903億円

(単位:億円)

航空事業者等

11/15
航空機燃料税

4/15
航空機燃料譲与税

財政投融资

雑収入等

着陸料等
航行援助施設利用料
2,438

一般会計

航空機燃料税
383

1/5

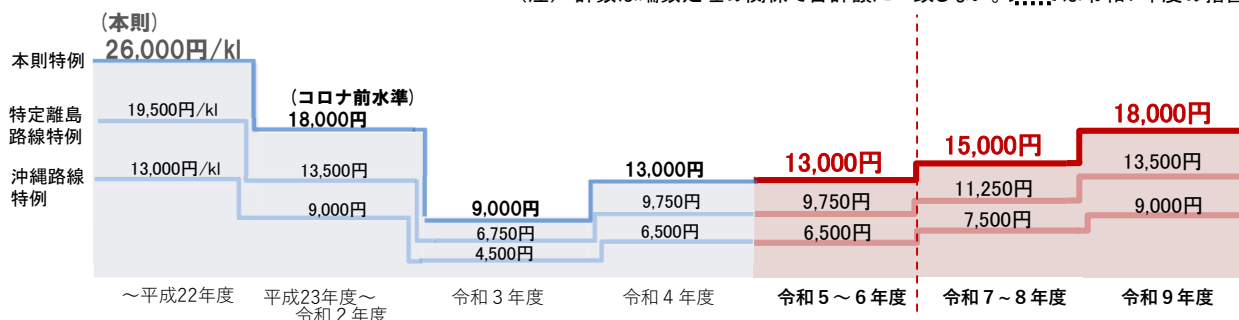
4/5

空港整備勘定

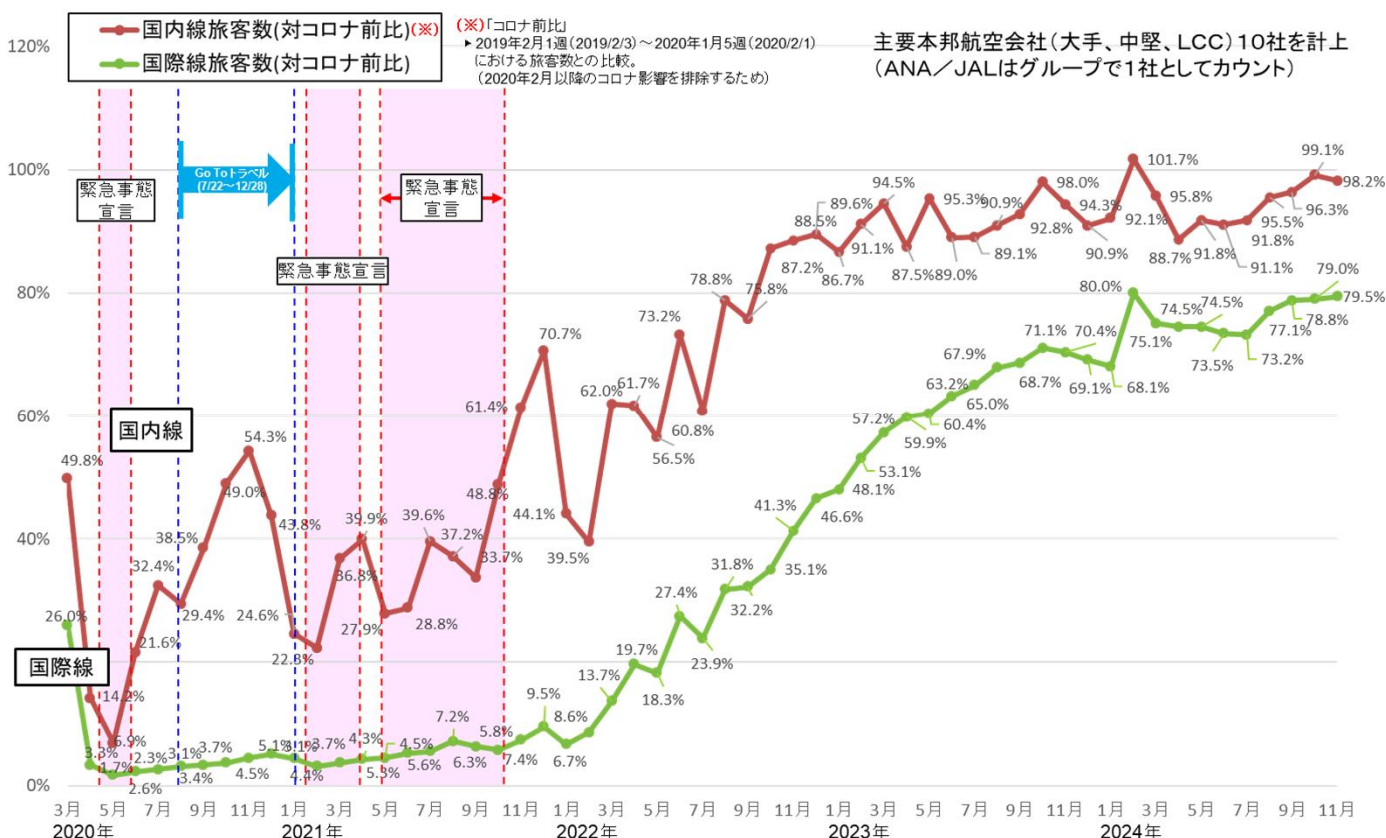
空港関係
都道府県

空港関係
市町村

(注) 計数は端数処理の関係で合計額に一致しない。.....は令和7年度の措置。



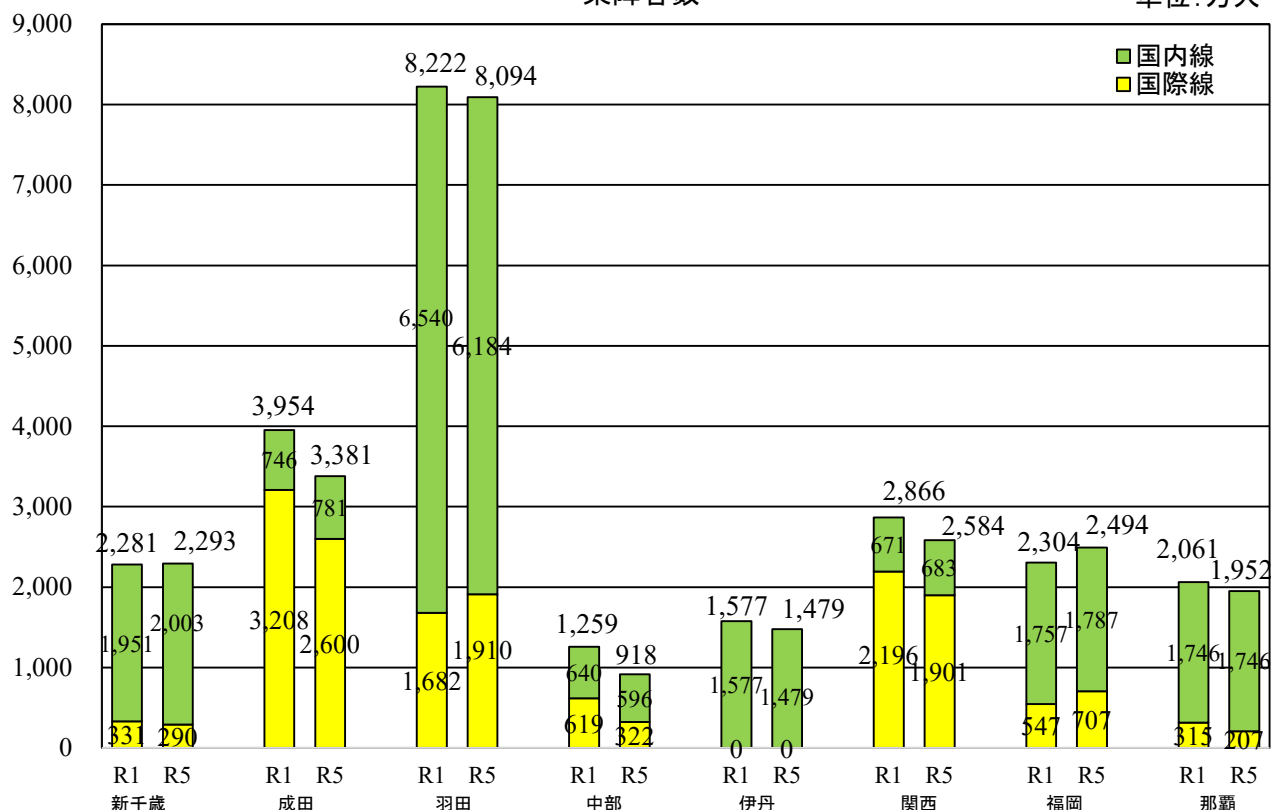
本邦航空会社の国内線・国際線旅客数の推移



国内主要空港の乗降客数（令和元年度、令和5年度）

乗降客数

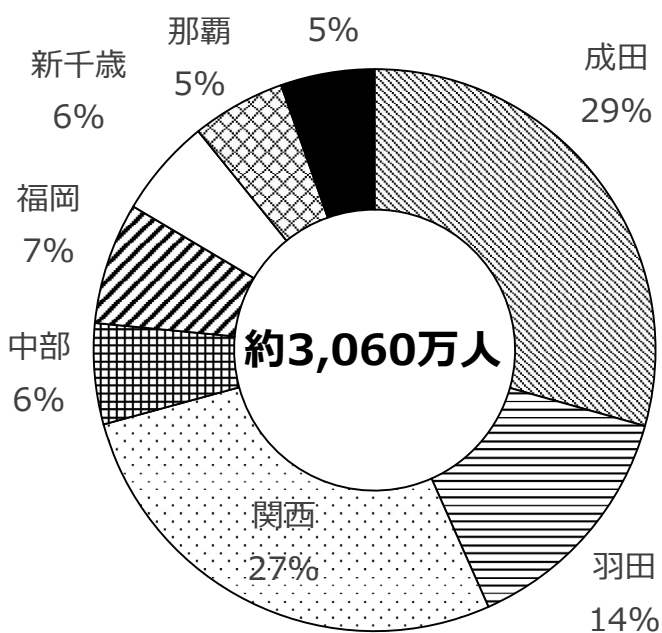
単位：万人



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

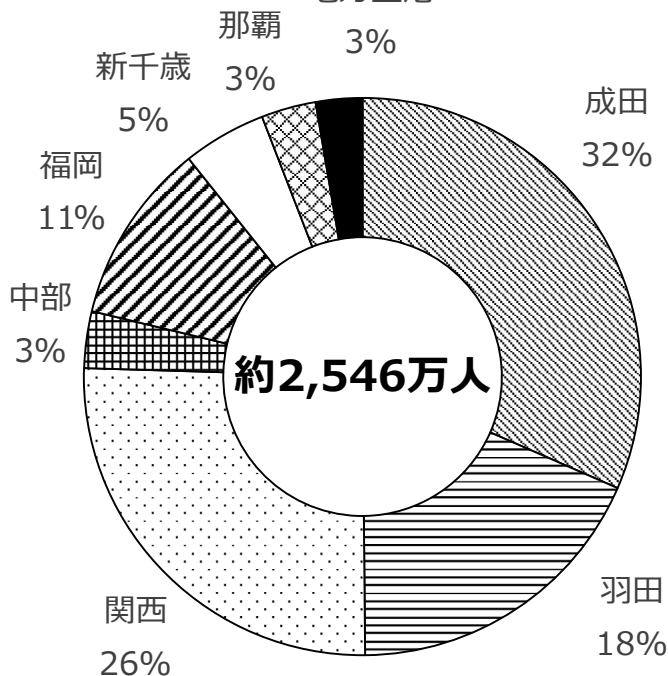
地方空港



令和元年（2019）

約3,060万人

地方空港



令和5年（2023）

約2,546万人

（出典）法務省「出入国管理統計」より航空局作成（港湾を除く）

※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

羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会 中間取りまとめ（概要）

～（令和6年6月24日公表）～

1. 管制交信に係るヒューマンエラーの防止

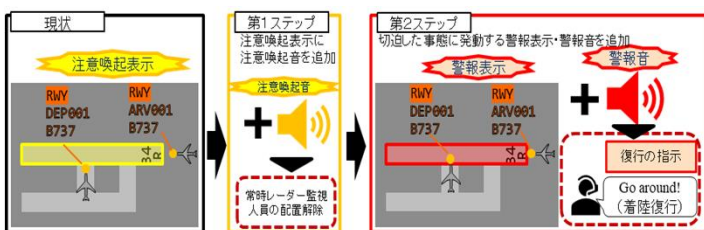
- (1) 管制交信に係るヒューマンエラー防止のため、自家用含む全てのパイロットに対して、パイロット間のコミュニケーション等（CRM: Crew Resource Management）に係る初期・定期訓練を義務化
- (2) パイロットに対して外部監視、管制指示の復唱等の基本動作を改めて徹底
- (3) 離陸順序に関する情報提供（No.1、No.2等）について、情報提供を行う際の留意事項を管制官とパイロットに周知徹底の上、停止を解除
- (4) 管制交信に関する管制官とパイロット等の意見交換、教材を用いた研修・訓練等を実施



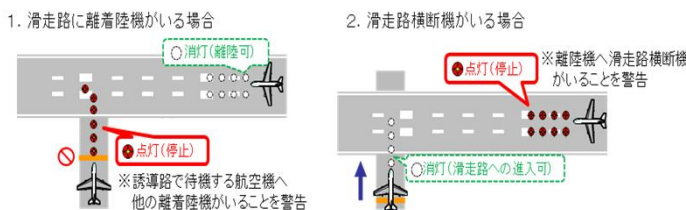
2. 滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化

- (1) 管制官に対する注意喚起システム（滑走路占有監視支援機能）のアラート機能を強化
- (2) 管制指示と独立して機能する滑走路状態表示灯（RWSL: RunWay Status Lights）を主要空港の対象滑走路に導入
※ 主要空港：新千歳、成田、羽田、中部、伊丹、関西、福岡、那覇空港

滑走路占有監視支援機能の強化



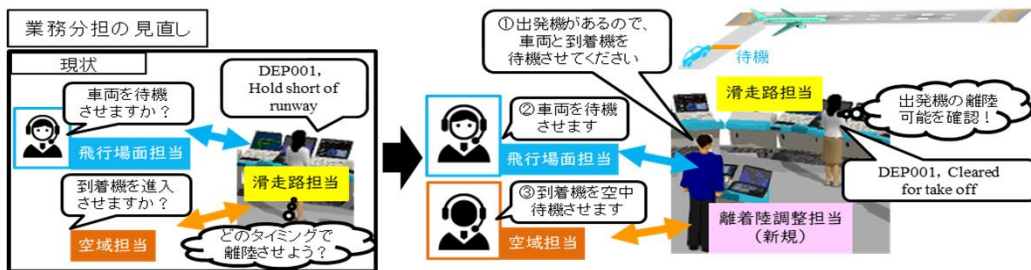
RWSLの機能



- (3) 滑走路進入車両に対して位置情報等送信機の搭載を義務化

3. 管制業務の実施体制の強化

- (1) 管制官の人的体制の強化・拡充



- (2) 管制官の疲労を業務の困難性や複雑性に応じて把握・管理する運用を導入
- (3) 管制官の職場環境を改善、ストレスケア体制を拡充

4. 滑走路の安全に係る推進体制の強化

- (1) 国において、総合的な滑走路安全行動計画（Runway Safety Action Plan）を策定
- (2) 主要空港において滑走路安全チーム（Runway Safety Team）を設置
- (3) グラハン事業者を含め滑走路の安全に係る監督体制を強化
- (4) 国際的な連携の強化（ICAO等）

総合的・計画的な推進体制



5. 技術革新の推進

- 管制側・機体側におけるデジタル技術等の更なる活用に向けた調査・研究
※ 機体側の新たな技術等に対応して、パイロットに適切に訓練を実施させることを制度化

米国等で開発中の滑走路誤進入検知システム（SURF-A）のイメージ



能登半島地震の災害対応を踏まえた今後の方針（概要）

～「空港における自然災害対策に関する検討委員会」分科会 有識者会議（令和6年7月31日）～

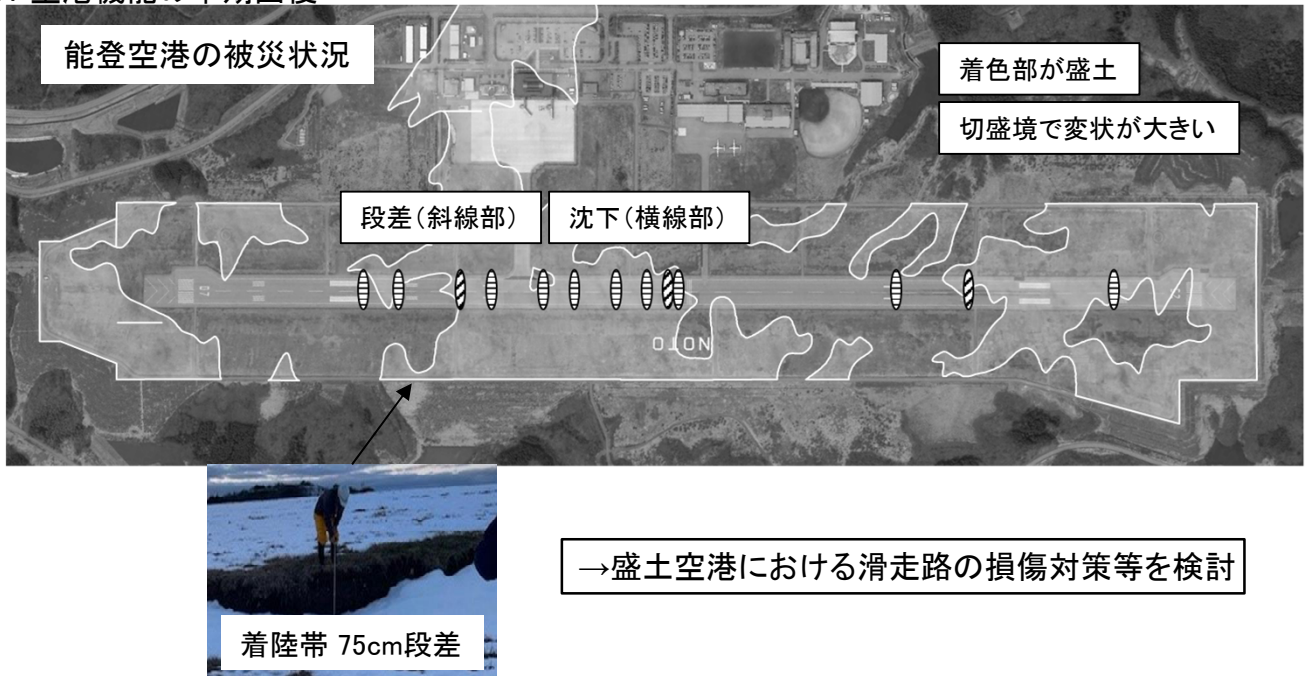
背景

- 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6月28日 公表）
- 令和6年能登半島地震が発生した際、能登空港は被災地の救援活動拠点として一定の役割を果たしたものの、民航機の運航再開に向けた空港機能の回復の早期実現や、防災拠点としての役割の更なる充実のための新たな課題も見えたことから、次なる取組方針について整理。

*「A2（Advanced/Airport）：先進的な空港 - BCP（Business Continuity Plan）：事業継続計画
... 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

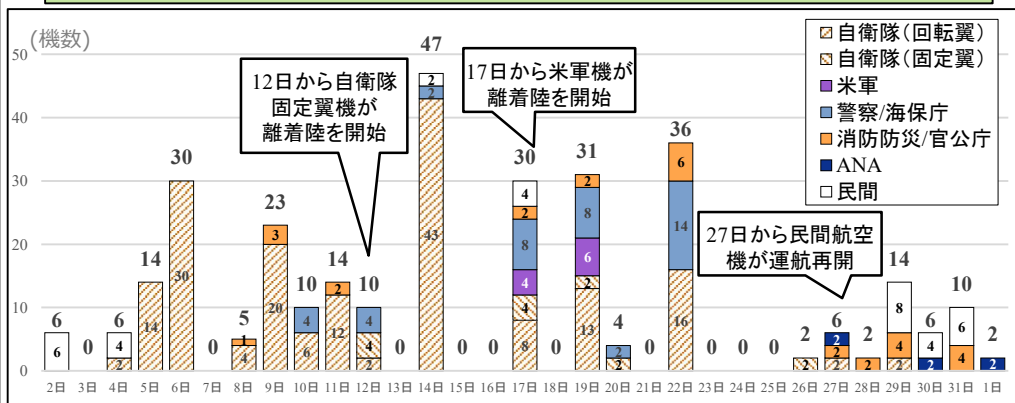
● 能登空港の被災状況を踏まえ「令和6年度検討委員会分科会」として検討を実施

1. 空港機能の早期回復

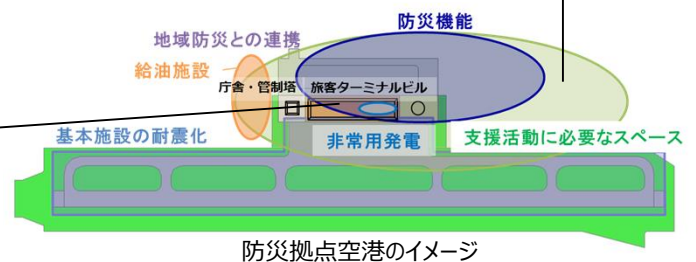


2. 空港の防災拠点としての役割

能登空港救援機（ヘリ・輸送機等）の離着陸回数（1/2～2/1の合計：308回）[航空局データ]



→能登空港が防災拠点として機能したことを踏まえ、防災拠点空港のあり方を検討



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5年:98%)**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、「**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】

- ・コロナの影響で、一時は作業員数が**約1～2割減少したが、足元ではコロナ禍前の水準まで回復している**。
- ・地方部のランプ部門と旅客部門の人員はいずれもコロナ禍前を超えたが、都市部の旅客部門の人員はコロナ禍前比で約1割減少となっている。

【保安検査員】

- ・コロナの影響で、一時は検査員数が**約2割減少していたが、足元では9割程度まで回復している**。

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の見直し(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

航空燃料供給不足に対する行動計画(概要)

～航空燃料供給不足への対応に向けた官民タスクフォース(令和6年7月公表)～

○ 構成員

定期航空協会/全日本空輸(株)/日本航空(株)/IATA(日本事務所)/BOAR/成田国際空港(株)/関西エアポート(株)/中部国際空港(株)/北海道エアポート(株)/福岡国際空港(株)/石油連盟/ENEOS(株)/出光興産(株)/コスモ石油(株)/コスモ石油マーケティング(株)/(一社)全国空港給油事業協会/日本内航海運組合総連合会
事務局:国土交通省(航空局、海事局、観光庁)/経済産業省資源エネルギー庁

○ 開催実績

第1回 R6.6.18(事務局より現状説明) / 第2回 R6.6.26(各関係事業者等からヒアリング) / 第3回 R6.7.16(行動計画審議)

1. 短期の取組【R6.7～】

■ 需要量の把握

- ・新規就航・増便など、各空港における需要量が把握可能な仕組みの構築 <空港会社等、石油元売会社等>
- ・航空燃料の供給不足について調整が難航した場合の相談窓口の設置 <国交省、エネ庁>

■ 供給力の向上

- ・空港への直接輸入の実施 <空港会社等、石油元売会社等>

■ 輸送体制の強化

- ・製油所から空港へのローリー直送の増加 <石油元売会社>
- ・内航船への転用等による輸送力強化 <石油元売会社、内航海運業者>
- ・給油作業員の確保に向けた取組 <給油事業者、国交省>

2. 中長期の取組【R7年度以降を見据えた取組】

- ・製油所・油槽所などの既存タンクのジェット燃料タンク転用など供給力の確保
- ・空港のジェット燃料タンクの必要な容量の確保等の実施
- ・ローリーの台数の確保、船舶の大型化、老朽化した荷役設備の更新等など、供給力の確保や輸送体制の強化に係る取組を進める。

3. 今後の対応

- 本行動計画の各施策に基づき、各空港ごとに、新規就航・増便に係る改善状況についてフォローアップ(年4回程度)
- 更なる改善の取組について、継続的に検討

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たところ、その後、諸外国では検査の厳格性と利便性の両立等を目的に、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行之、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

※2024年3月に国管理空港は105円から250円に引上げ

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】

	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。

- 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、



保安検査場の混雑状況



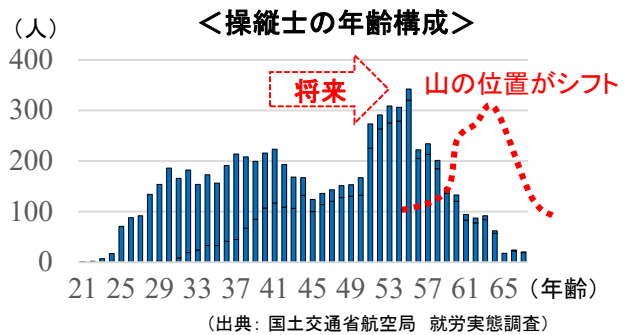
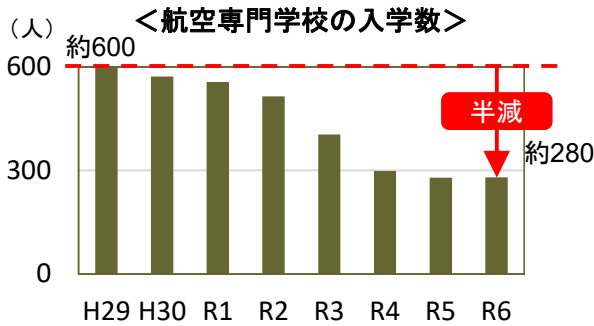
➡ 適正な「保安関係料金の設定水準」と「国、空港管理者、航空会社、旅客等の負担割合」に加え、透明性を確保した費用徴収方法、保安検査の効率化等利便性を向上させる方法

- 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

趣旨

- ・ コロナ禍以降、航空整備士の志望者が急激に減少。特に航空専門学校※の入学人数は5年間で半減。これが続くと運航への影響の可能性(※航空会社の整備士の約6割を輩出。全国で8校)
- ・ 操縦士について、高齢化に伴う大量退職時代の到来や、今後の航空需要の増加により世界的にも操縦士需要がひっ迫するなど、2030年の訪日外国人6000万人の達成に不安要素も潜在。
- ・ 平成26年の「交通政策審議会(略)乗員政策等検討合同小委員会」提言から10年経過。その後コロナ禍など航空を取り巻く環境は大きく変化

2030年の訪日外国人6000万人の達成・今後の航空需要を支えるため、有識者検討会で、安全確保を前提に、航空整備士・操縦士の確保等に向けた取り組みをとりまとめ



有識者検討会

委員

- ・ 李家 賢一 東京大学 大学院工学系研究科 教授
- ・ 松尾 亜紀子 慶應義塾大学 理工学部 教授
- ・ (公社)日本航空技術協会、(公社)日本航空機操縦士協会
- ・ (一社)全日本航空事業連合会、定期航空協会、(学校法人)中日本航空専門学校

スケジュール

- ・ R6年2月7日 : 第1回検討会(現状と課題等)
- ・ 3月～4月: 第2回～3回検討会(ヒアリング)
- ・ 4月～5月: 第4回～6回検討会(論点整理、骨子案)
- ・ **6月20日: 第7回検討会(中間とりまとめ)**

中間とりまとめ

航空整備士

リソースの有効活用

- 1 資格の業務範囲を広げ、整備士一人のできる仕事の範囲を拡大**
運航整備士の業務範囲拡大。日常の運航間点検をカバー。
- 2 型式別のライセンスの共通化(軽微な作業について型式別ライセンスを不要)**
ベースとなるライセンスで、複数機体(B737、A320等)の運航整備を可能に。

養成・業務の効率化/強化

- 3 時間ベースの教育から能力ベースの教育へ**
- 4 最近の機体整備技術を踏まえた試験項目への刷新**
複合材やソフトウェアアップデート等、最近の整備技術を反映。
- 5 デジタル技術を活用した整備の推進**
作業毎にデジタル技術の活用の可能性を検証。

裾野拡大

- 6 戦略的な普及啓蒙**
官民連携した広報の中核的役割の協議体を設置。
- 7 自衛隊整備士の活用促進**
円滑な民間資格取得に向け防衛省と調整。
- 8 外国人整備士の受け入れ拡大**
現在1国4名に留まる特定技能外国人の拡大に向け、拡大対象国・時期等を定めた計画を作成し、積極推進。

操縦士

- 1 即戦力外国人操縦士の受け入れ円滑化**
ライセンス切替え手続きのデジタル化に加え、HPでの海外向けの日本ライセンス切替案内等の対策検討。

- 2 シニア人材等の活用推進**
身体検査証明を取得できなくなった機長経験者がシミュレータによる訓練審査などを全面的に可能とするよう制度を見直し。

- 3 航空大学校の安定養成に向けた抜本改革**
老朽化施設の更新に加え、経営の有識者を含め、体制強化、訓練効率化、収支改善等の対策をまとめ、次期中期に反映。公共性の高い小型機事業者のニーズを念頭にした回転翼操縦士養成課程の検討。

- 4 機長養成の迅速化**
航空会社により可能な機長の認定範囲を拡大(海外機長等)することで、社内運用の効率性・機長養成の迅速化。

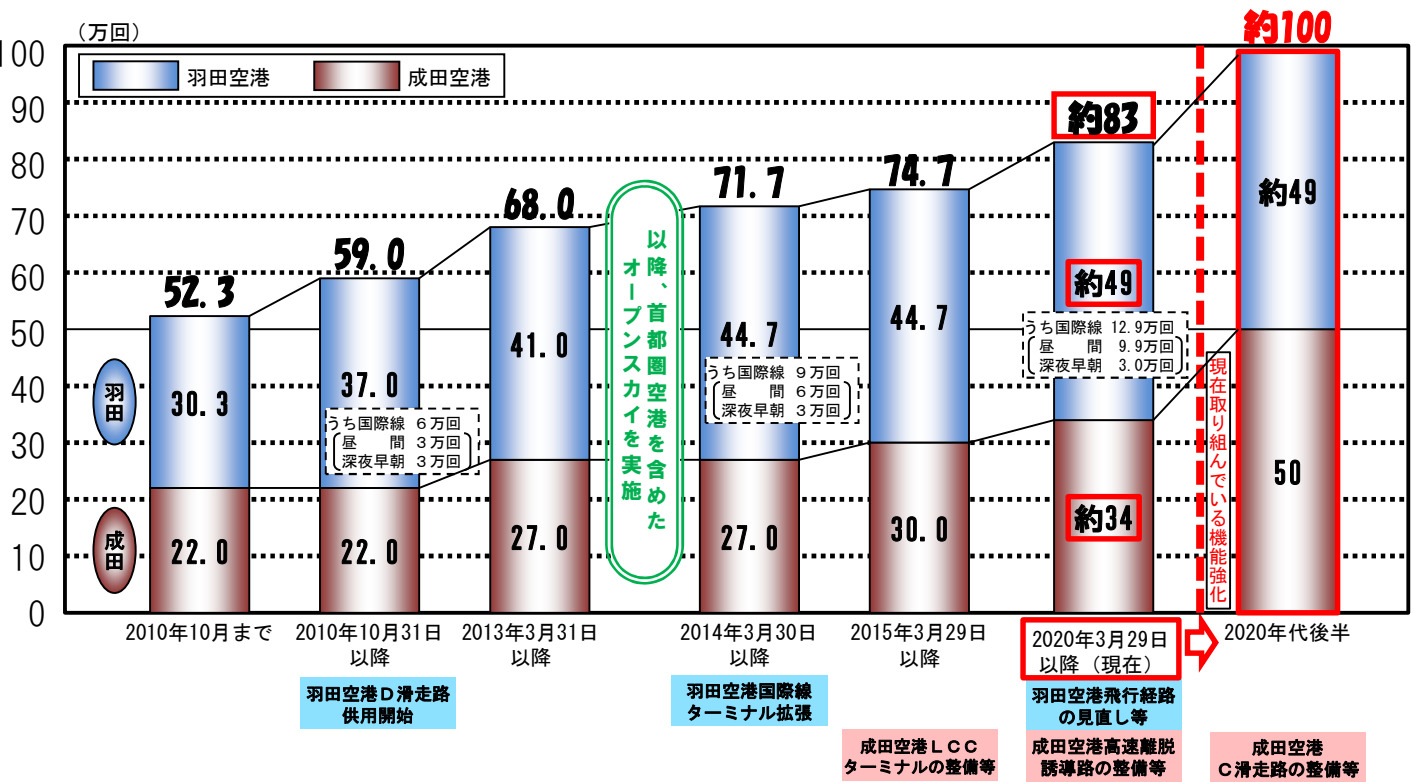
- 5 戦略的な普及啓蒙**
官民連携した広報の中核的役割の協議体を設置。

- 6 私立大学の活用促進**
入学から操縦士になるまでのキャリアパスをわかりやすく高校生等へ提示、「入学者増」「養成レベル向上」への課題等の調査。

- 7 女性パイロットの拡大**
操縦士の女性活躍の推進(現率:1.7%)に向け、航大による女子寮充実等とともに、早期に業界への実態調査による阻害要因の洗い出し、WGでの検討等。

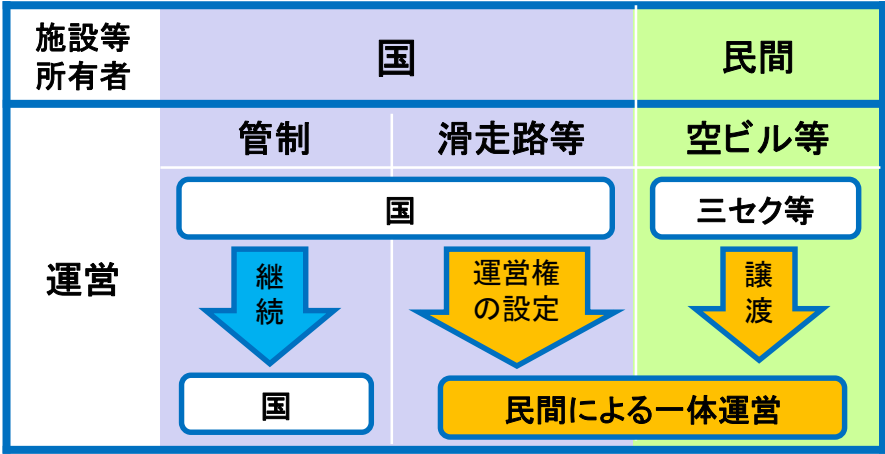
首都圏空港(羽田・成田)の空港処理能力の増加について

○ 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、
 - ③2社以上の競合路線でない路線
- 補助対象経費は、実績損失見込額と標準損失額のいずれか低い方
- 補助対象経費の1/2以内を国が補助(残り1/2は地域で負担)
- 制度拡充 (平成23年度下半期～) 特別会計から一般会計へ移行
 - (平成24年度～) 離島住民運賃割引の拡充を支援
 - (平成26年度～) 離島住民運賃割引の基準運賃の引き下げ
 最も日常拠点性を有する路線に準ずる路線については、
 離島住民運賃割引の補助対象とできるよう要件を緩和

2. 機体購入費補助

- 対象航空機 : 9人以上の旅客、1,500メートル以下の長さの滑走路で離着陸できる飛行機
- 補助方式 : 補助対象航空機及びその部品の購入に要する費用の45%(沖縄路線に就航する場合は、75%)を補助

3. 衛星航法補強システム(MSAS)受信機購入費補助

- 対象航空機 : 9人以上の旅客、1,500メートル以下の長さの滑走路で離着陸できる飛行機
- 補助方式 : 衛星航法補強システム(MSAS)受信機購入に要する費用の45%(沖縄路線に就航する場合は、75%)を補助

4. 着陸料の軽減、航行援助施設利用料の軽減

- | | |
|---|------------|
| ■ターボジェット機 (E170等) | 一般路線の 1/6 |
| ■その他航空機 (ATR42-600等) | 一般路線の 1/8 |
| 〔うち、着陸料 6t以下(アイランダー等)〕 | 一般路線の 1/16 |
| 航行援助施設利用料 15t以下(ドルニエ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 50t以下の小型機材に係る着陸料について、上記に加えて20%の軽減
 (20t以下の小型機材については30%の軽減)

最大離陸重量 15t～20tの小型機材に係る航行援助施設利用料について、上記に加えて1/2の軽減

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) → 11,250円(令和7年度・令和8年度)
- 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) → 7,500円(令和7年度・令和8年度)
 ※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 30t～70t(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 30t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

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

空港建築施設の脱炭素化に関する検討WG

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

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

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

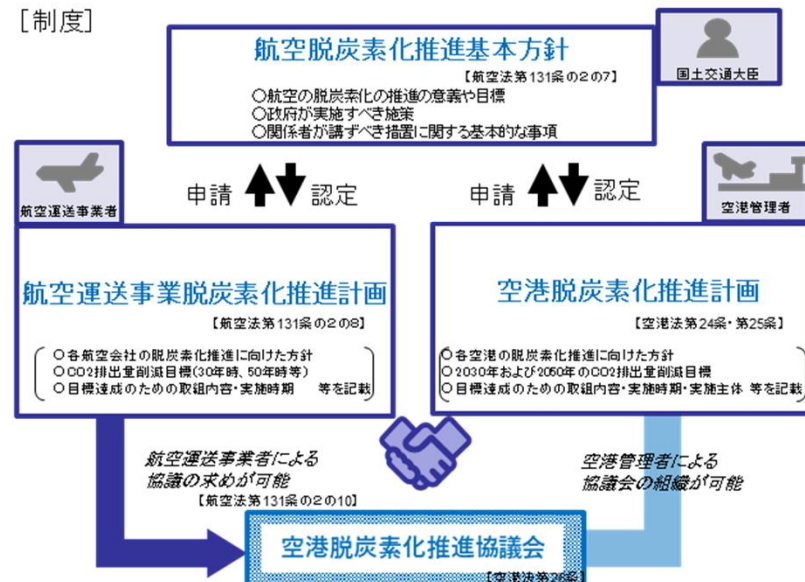
航空脱炭素化推進の制度的枠組み

- 令和3年度、2050年を見据えた航空分野の脱炭素化を推進するためのロードマップを作成。
- 各事業者や各空港が取組を進め、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]



[主な取組内容]

航空機運航分野

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

空港分野

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

空港毎に、空港管理者、航空運送事業者、ターミナルビル事業者、給油事業者、のほか、空港脱炭素化推進事業を実施すると見込まれる者、地方自治体等が構成

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）

運航開始に
向けた準備

大阪・関西万博
運航開始

運航、操縦者の技能証明、
離着陸場基準について整理・
公表

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

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

利活用や技術の
動向等に応じた
対応

（※）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

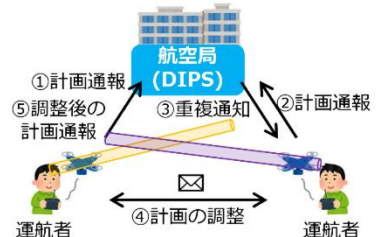
Step 1

【現状の運航管理】

＜飛行計画の調整＞

- ドローン情報基盤システム(DIPS)※の機能により、
飛行計画が重複した場合に運航者へ通知
- **運航者間の調整をメール等で実施**しているため
運航者の手間が発生

※ドローンに係る各種手続きをオンラインで行うことのできるシステム



Step 2

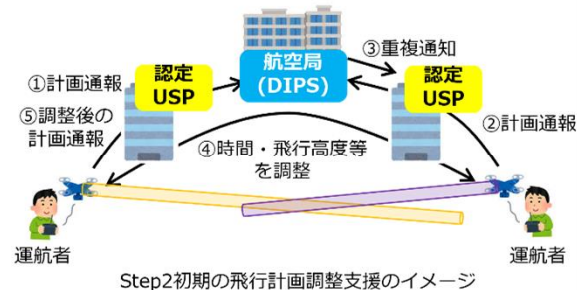
【UTMサービスプロバイダ認定制度】

＜初期＞

- 認定UTMサービスプロバイダ(認定USP)が提供する
システムにより**飛行計画の調整支援等**を実施(右図)

＜中後期＞

- **上記に加え、Step 3の実現に向けて、ドローンの
動態情報の把握や認定USP間での共有・経路逸脱時
のアラート発出等を実施**

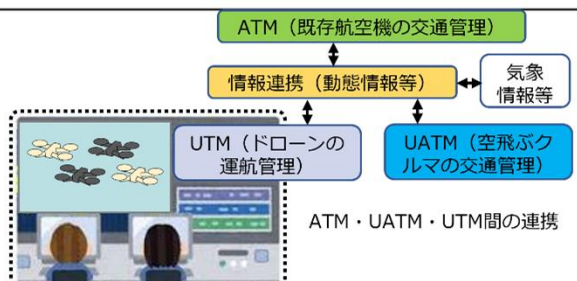


Step2初期の飛行計画調整支援のイメージ

Step 3

【空域指定制度】

- 多様な機体が混在する**飛行場所では空域を指定し**、
当該空域に対して**飛行前から飛行後まで一貫した
交通管理(低高度空域管理)を行う環境を構築**
- 飛行中は飛行計画通りに飛行していることの
モニタリング及び他の無人機・有人機等の検知と
回避により衝突リスクを低減

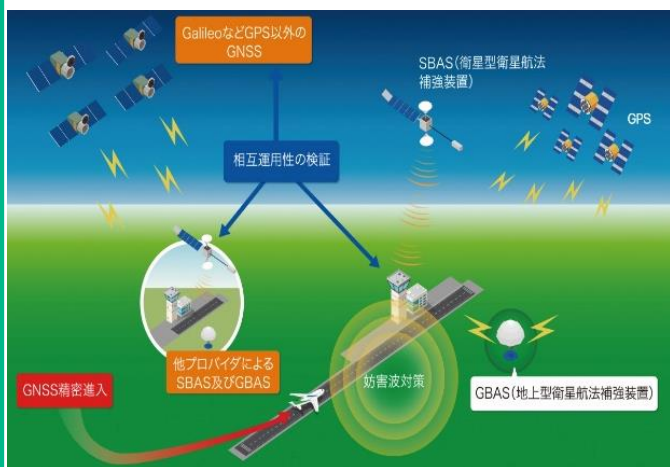


【海上・港湾・航空技術研究所 電子航法研究所】

- 電子航法研究所は、安全・安心な航空輸送の実現、需要増大への的確な対応、持続可能性と利便性の高い航空サービスの実現及び航空分野における革新技術の社会実装の推進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。
- 羽田空港での航空機衝突事故を踏まえた安全対策の推進に寄与する研究開発に積極的に取り組む。

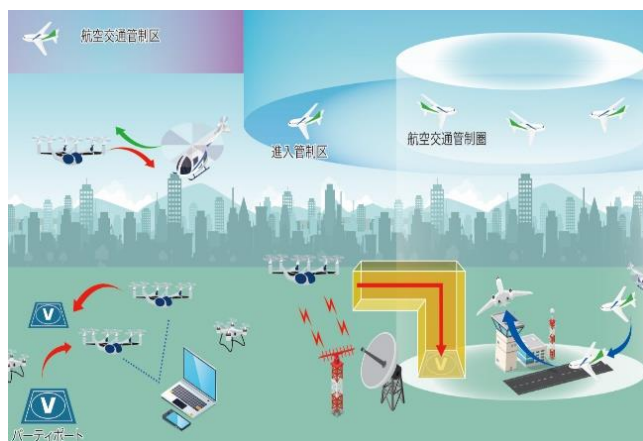
航空交通の安全性及び信頼性の向上

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

センサー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



空港分布図

