

令和 8 年 度
航 空 局 関 係
予 算 概 算 要 求 概 要

令和 7 年 8 月

国土交通省 航空局

<目 次>

I.	令和8年度航空局関係概算要求の概要	1
II.	令和8年度航空局関係概算要求総括表	2
	【個別事業の概要】	
	1. <u>我が国の国際競争力の強化に資する強靱な航空ネットワークの実現</u>	
	（1）空港整備事業等	
	①首都圏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	3
	イ）成田空港	4
	ウ）関西空港・伊丹空港	5
	エ）中部空港	6
	オ）一般空港等	7
	②空港経営改革の推進	8
	③航空路整備事業	9
	④空港周辺環境対策事業	10
	（2）人材確保・育成、処遇改善等の取組の推進	
	①グランドハンドリングにおける人材確保・育成等	11
	②保安検査の量的・質的向上の推進	11
	③操縦士・整備士の養成・確保対策	12
	（3）国内航空ネットワークの維持・確保に向けた取組の推進	
	①国内航空の今後のあり方に関する検討	12
	②地方航空路線維持・活性化の推進	12
	2. <u>航空の安全・安心と持続可能性の確保</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	13
	（2）令和6年能登半島地震を踏まえた防災・減災対策	13
	（3）運航分野・空港分野における脱炭素化の推進	14
	（4）I C A Oとの連携を通じた我が国のプレゼンス向上	15
	3. <u>航空DXを通じた利便性の高い航空サービスの実現</u>	
	（1）FAST TRAVEL等空港業務DXの推進	
	①FAST TRAVELの推進等	16
	②先進技術の導入による空港業務の省人化・自動化の推進	16
	（2）空飛ぶクルマ・ドローン等の運航拡大に向けた環境整備等	17
	令和8年度航空局関係組織・定員概算要求の概要	18
	令和8年度航空局税制改正要望項目	18
	参考資料	19

I. 令和8年度航空局関係概算要求の概要

1. 我が国の国際競争力の強化に資する強靱な航空ネットワークの実現

- ①空港整備事業等
 - ・首都圏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
- ②人材確保・育成、処遇改善等の取組の推進
 - ・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
- ③国内航空ネットワークの維持・確保に向けた取組の推進
 - ・国内航空の今後のあり方に関する検討
 - ・地方航空路線維持・活性化の推進

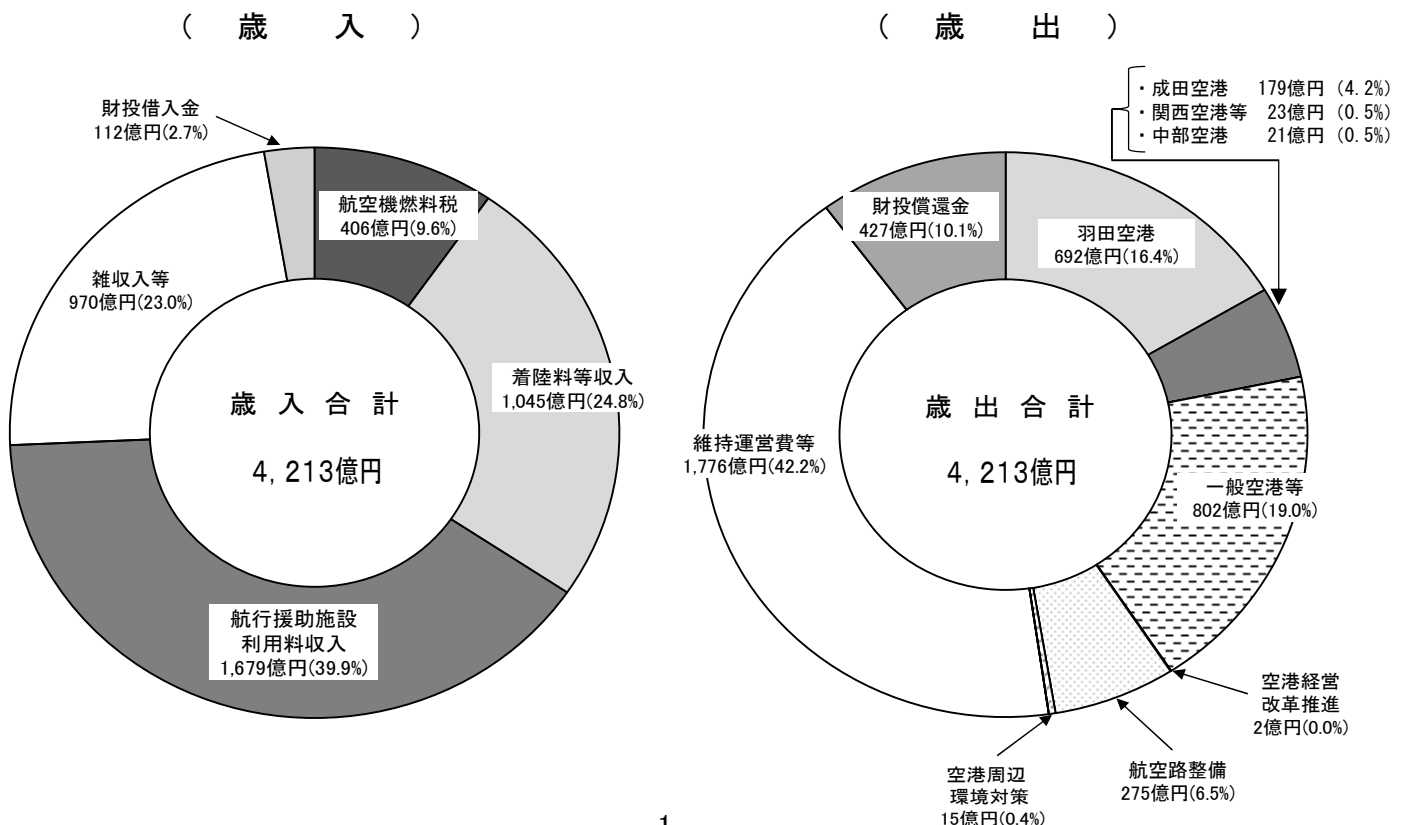
2. 航空の安全・安心と持続可能性の確保

- 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運航分野・空港分野における脱炭素化の推進
 - ・持続可能な航空燃料(SAF)の導入促進等
 - ・空港施設・空港車両からのCO2排出削減等
- ④ICAOとの連携を通じた我が国のプレゼンス向上

3. 航空DXを通じた利便性の高い航空サービスの実現

- ①FAST TRAVEL等空港業務DXの推進
 - ・FAST TRAVELの推進等
 - ・先進技術の導入による空港業務の省人化・自動化の推進
- ②空飛ぶクルマ・ドローン等の運航拡大に向けた環境整備等

空港整備勘定の歳入・歳出規模(令和8年度概算要求額)



Ⅱ. 令和8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	
航空機燃料税収入	406 (383)	国際拠点空港	915 (888)
		羽田空港	692 (670)
		成田空港	179 (159)
		関西空港等	23 (40)
空港使用料収入	2,724 (2,438)	中部空港	21 (19)
		一般空港等	802 (801)
		空港経営改革推進	2 (2)
雑収入等	970 (970)	航空路整備事業	275 (274)
		空港周辺対策事業	15 (25)
財政投融资	112 (112)	空港等維持運営費等	2,203 (1,914)
合 計	4,213 (3,903)	合 計	4,213 (3,903)

()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等を含む。
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8年度要求額	備 考
航空局政策経費	24.3 (15.0)	
空港受入環境整備等の推進	10.0 (1.7)	
航空分野のグリーン施策の推進	0.4 (0.2)	
次世代航空モビリティの安全対策	2.5 (2.0)	
地方航空路線維持・活性化の推進	0.4 (0.2)	
操縦士・整備士の養成・確保対策	0.7 (0.5)	
I C A O 経 費	7.9 (8.6)	
その他の物件費	2.4 (1.9)	
地方航空局経費	23.6 (22.7)	
小 計	47.9 (37.7)	
独立行政法人航空大学校	28.2 (25.2)	
合 計	76.1 (62.8)	

(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. 我が国の国際競争力の強化に資する強靱な航空ネットワークの実現

(1) 空港整備事業等

① 首都圏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

8年度要求額 692(670)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8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8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

8年度要求額 179(159)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>

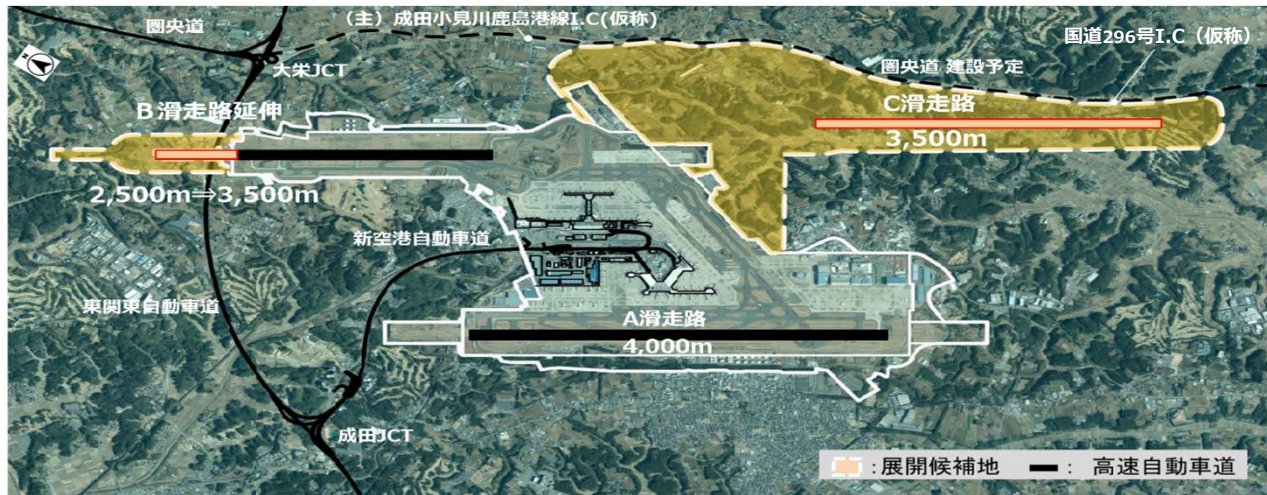
令和8年度は、成田国際空港株式会社に対して、政府無利子貸付金を活用し、B滑走路の延伸及びC滑走路の新設等の更なる機能強化を引き続き支援します。

更なる機能強化

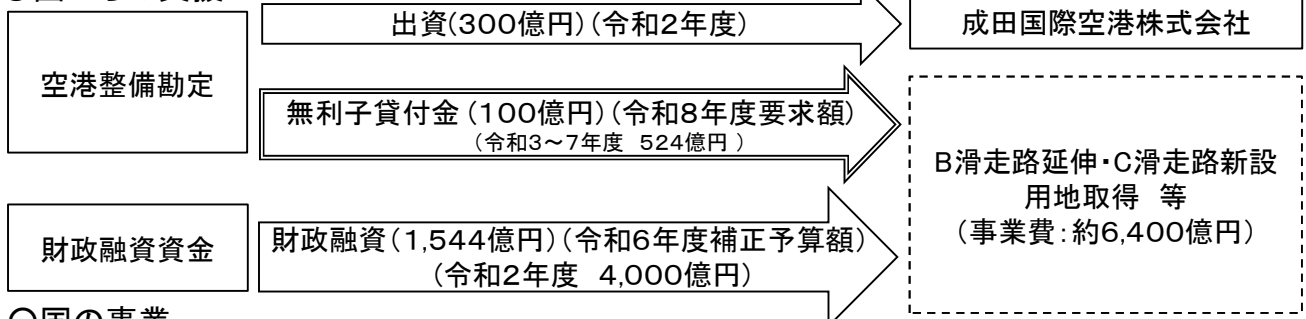
○会社事業

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。

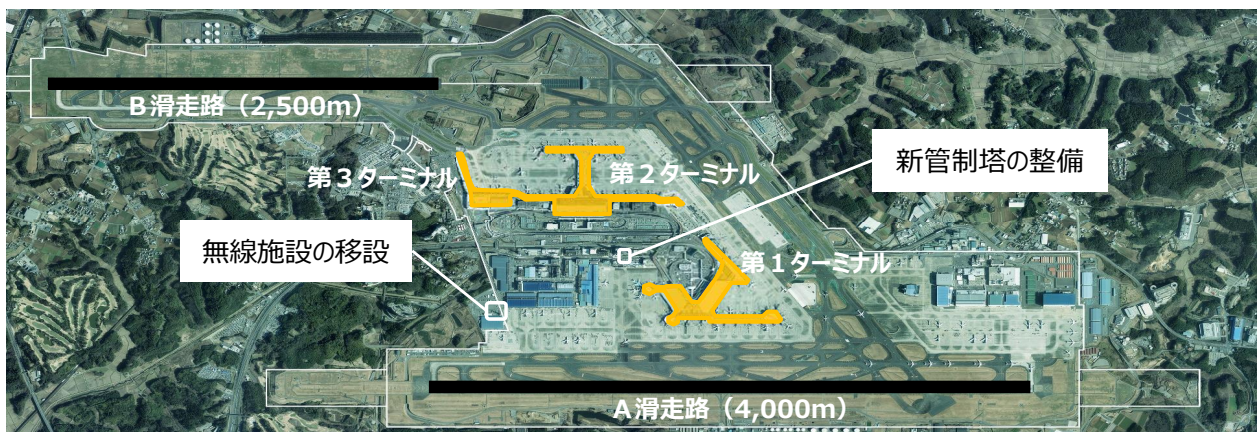


○国からの支援



○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8年度は、成田国際空港株式会社により、無線施設、航空灯火、旅客施設の整備・更新等を実施します。

ウ)関西空港・伊丹空港

8年度要求額 23(40)億円

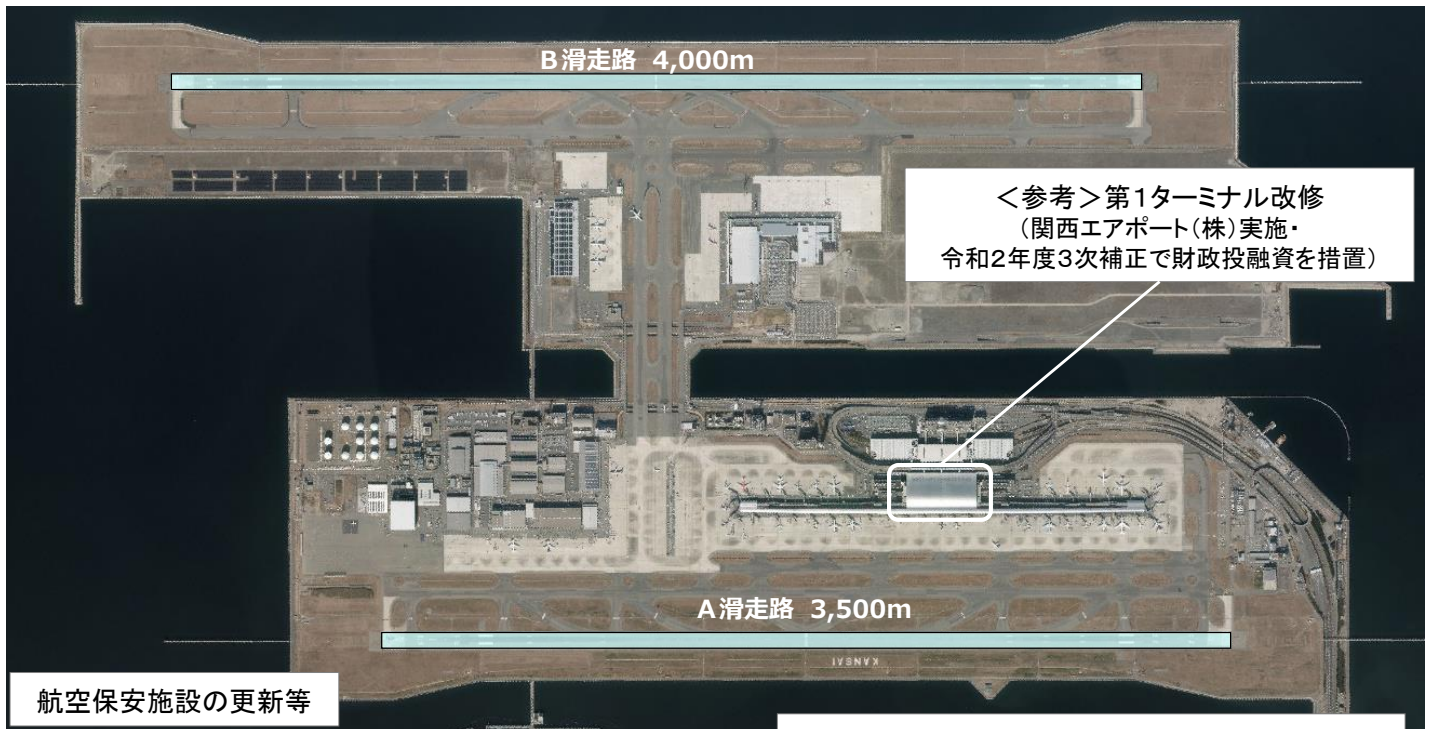
※()内は前年度予算

<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。2030年前後を目途とした関西3空港全体での年間50万回の発着容量確保を目指し、令和7年3月から新たな飛行経路の運用が開始されたところです。

令和8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等の整備を実施します。

【関西国際空港】



【大阪国際空港(伊丹空港)】



<参考>

○会社事業

令和8年度は、関西エアポート株式会社により、関西空港において、国際線の増便に向けた第1ターミナル改修※1を引き続き実施します。また、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※2を引き続き実施します。

※1: 令和2年度3次補正の財政投融資を活用し、新関西国際空港株式会社が最大1/2を負担。

※2: 令和3年度補正の財政投融資を活用し、新関西国際空港株式会社が最大1/2を負担。

エ) 中部空港

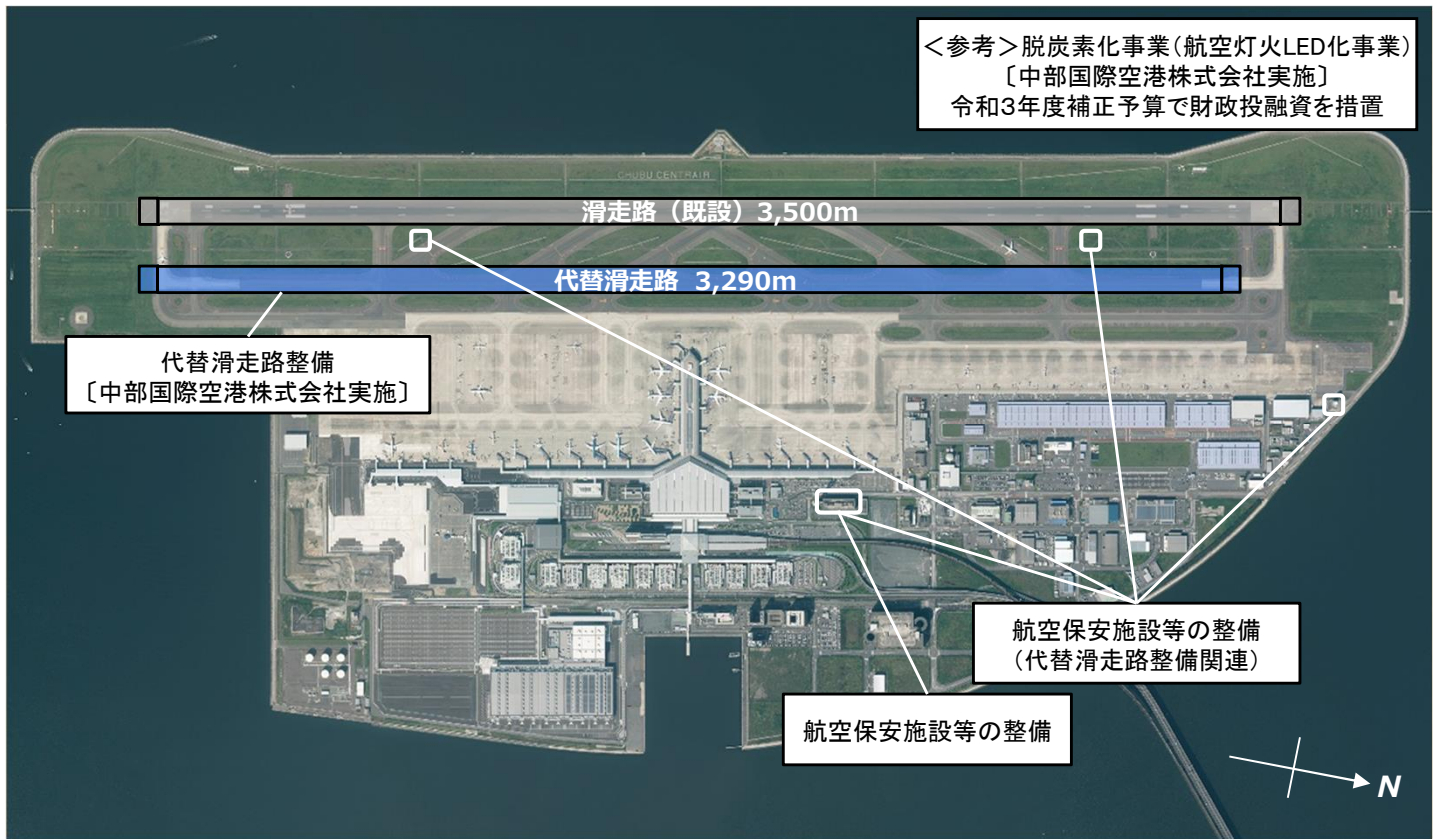
8年度要求額 21(19)億円
うち空港整備勘定からの無利子貸付 10(9)億円
8年度財政投融资要求額 127(122)億円
※()内は前年度予算

<事業の概要>

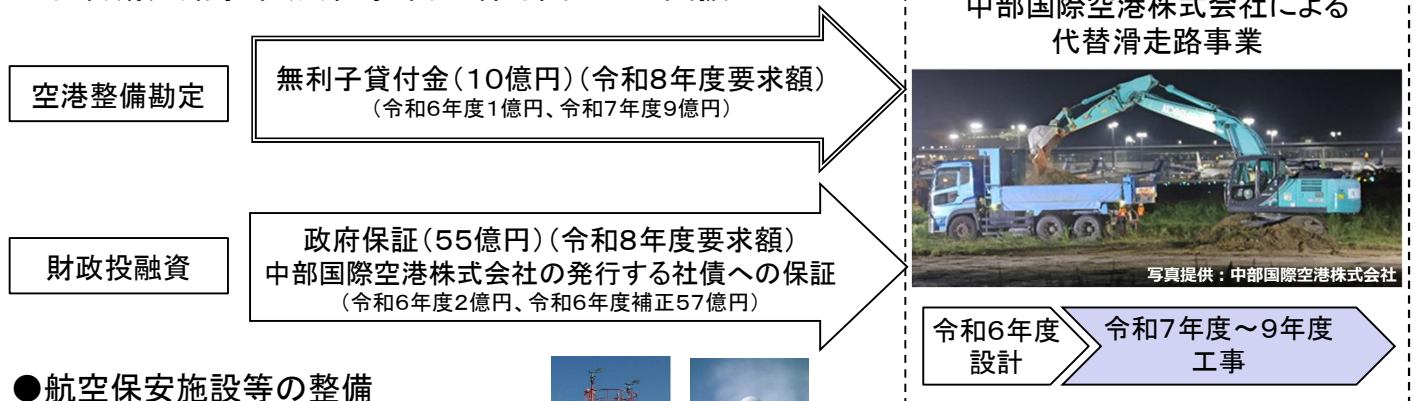
中部空港においては、24時間運用のため、開港から一度も滑走路の大規模補修を行っていないことから劣化が進行しており、早期に対応していくことが重要な課題です。

令和8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等の整備を実施します。



●代替滑走路事業（会社事業）に係る国からの支援



●航空保安施設等の整備

- ・代替滑走路整備に伴うもの
- ・老朽化対策など



（航空保安施設等）

<参 考>

○会社事業

令和8年度は、中部国際空港株式会社により、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。

オ)一般空港等

8年度要求額 802(801)億円

＜事業の概要＞

※()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

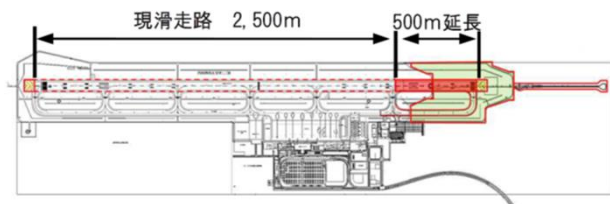
北九州空港においては、国際貨物輸送の拠点機能向上を図るため、滑走路延長事業を引き続き実施します。

○ 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

○ 8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。

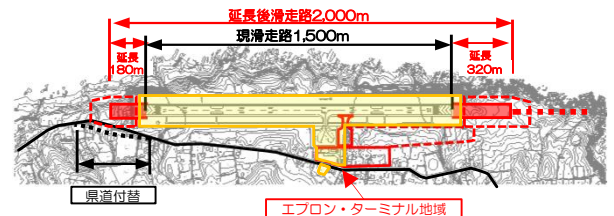
○ 供用開始予定日：令和16年3月末※

※航空法第40条に基づく告示

○ 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

○ 8年度事業内容：実施設計、用地造成 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、エプロンの拡張整備を行うとともに、観光客の増加に伴い、バス、レンタカー等による構内道路の混雑が深刻化しているため、引き続き、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(令和7年6月一部供用開始)。

新千歳空港等 受入機能強化

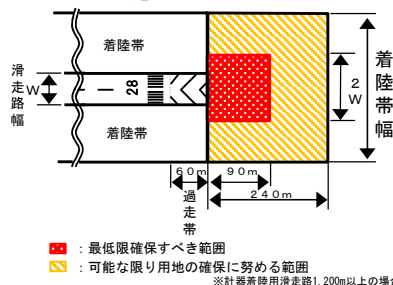
新千歳空港においては、冬期における航空機の欠航や遅延等が課題となっており、航空機や除雪車両の混雑を緩和し、駐機場への引き返しを少なくするため、誘導路複線化等を行います。また、道内の航空需要に対応するため、丘珠空港の機能強化に向けた調査・検討を行うなど、引き続き、関係者が連携して取組を推進します。

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。

○ 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)



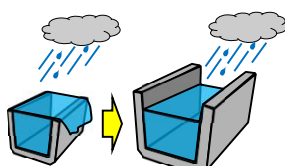
【オーバーラン事故の例】

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

○ 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、台風や豪雨等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の耐震対策等を実施します。

・浸水対策

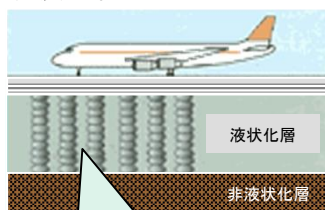


排水施設の大型化により、排水機能を確保



建物の補強や重要施設の高所移動により、災害後の空港の早期復旧を実現

・耐震対策



液状化層の地盤改良により、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)

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、松山空港について、引き続き資産調査を実施するとともに新潟・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ます。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。

8年度要求額 2(2)億円

※()内は前年度予算

松山空港運営委託に向けたプロセス

R6

R7~R9

R9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

R1

R2~R7

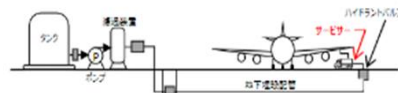
R7・R8以降

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



【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

8年度要求額 275(274)億円

※()内は前年度予算

<事業の概要>

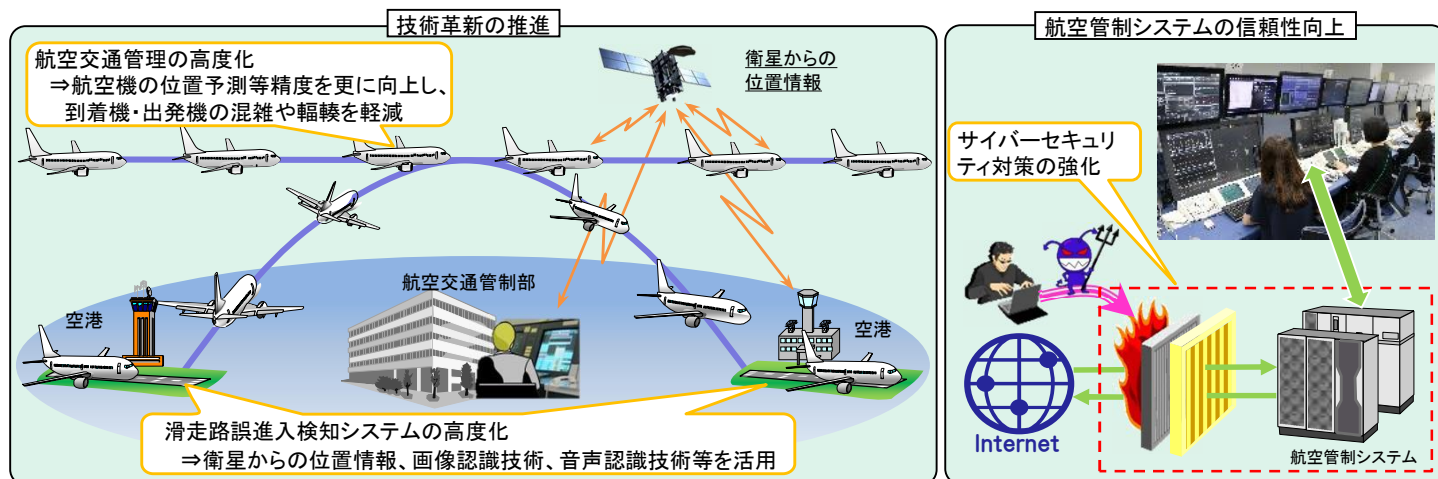
航空の安全・安心の確保は最大の使命であることから、「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」の「中間取りまとめ」において示された技術革新の推進等の対策を確実に実施します。また、更なる安全性向上のため、航空管制システムの信頼性向上を推進します。

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。

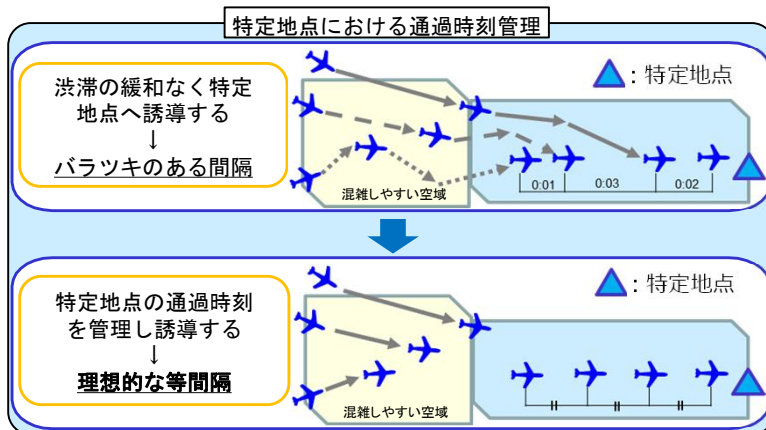
①航空の安全・安心の確保

- ・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

- ・航空管制システムの機能向上により、特定地点の通過時刻を管理し、航空機の飛行間隔のバラツキを抑えた理想的な間隔を実現することで、混雑しやすい空域の渋滞緩和を図る等、航空需要の増加に対応した、より効率的・効果的な管制サービスを実現します。



③航空路施設の機能維持・向上

- ・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、航空機の安全な運航を確保します。

老朽化施設の更新・改良



④空港周辺環境対策事業

8年度要求額 15(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。

【概ねLden57dB以上の区域】

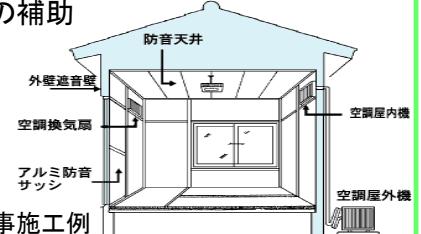
- ・学校、病院等の防音工事、空調機器の更新に対する補助
- ・公民館・集会所等共同利用施設整備に対する補助



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】

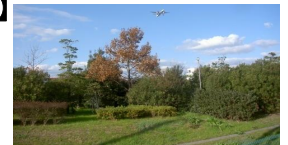
- ・土地の買入や建物等の移転補償



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

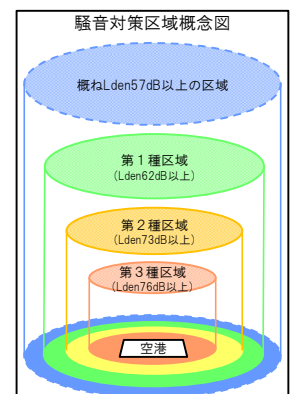
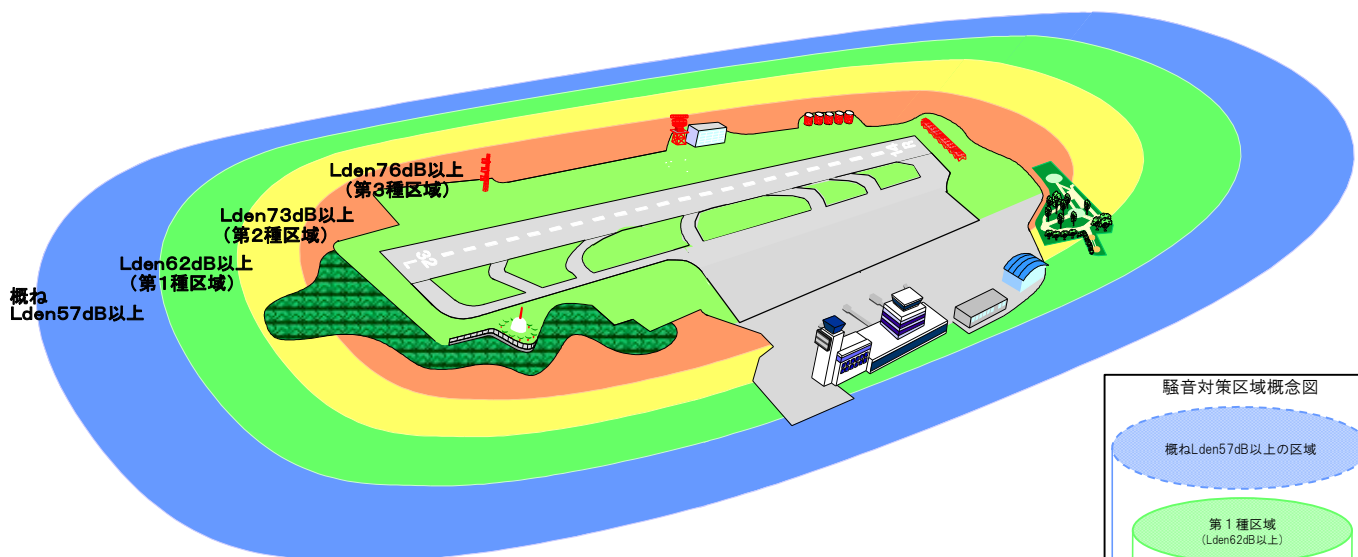


緩衝緑地

(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。

(平成25年4月1日より、従来のWECPNL⇒Ldenに指標を変更。)

(2) 人材確保・育成、処遇改善等の取組の推進

① グランドハンドリングにおける人材確保・育成等

8年度要求額 非公共予算 10(1.7)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グランドハンドリング等の体制強化を推進します。

○ 人材確保・育成の推進

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、外国人材の更なる活用に向けた多言語対応、航空整備士の確保に向けた広報活動等や、空港業務人材の教育訓練等の取組について支援することにより、人材の確保・育成を推進します。



空港ごとの合同就職説明会



教育訓練



外国人材の活用



航空整備士の効果的な広報活動

○ 業務効率化の推進

空港業務における省人化・省力化に資する先進機器の整備について支援することにより、業務効率化を推進します。



案内デジタルサイネージ



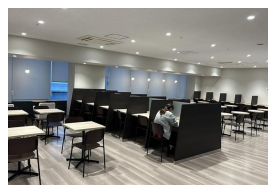
自動航空機洗浄機



牽引式空港用給油装置

○ 処遇改善等の推進

地方自治体等が実施する空港内の休憩室整備等の職場環境改善や、需要変動リスク対応のための応援派遣等の取組について支援することにより、処遇改善や生産性向上を推進します。



新設された空港職員共用の休憩室



ソーティングエリアに設置されたスポットクーラー



応援派遣・一部業務委託

② 保安検査の量的・質的向上の推進

8年度要求額 277(140)億円

※()内は前年度予算

<事業の概要>

令和8年度においては、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、保安検査員の処遇改善に必要な人件費や、保安検査機器の整備等に必要な費用を確保するとともに、保安検査の高度化に資するDX技術等の活用を図るなど、さらなる保安レベル向上や検査業務効率化を推進します。

また、令和7年6月の「空港における旅客の保安検査の実施主体の円滑な移行に向けた実務者検討会議」中間とりまとめを踏まえ、令和8年度に先行事例となる空港での航空会社から空港管理者への保安検査の実施主体の移行に取り組めます。



確実かつ効率的な検査の実施



DX技術を活用した検査の高度化

空港における旅客の保安検査の実施主体の円滑な移行に向けた実務者検討会議 中間とりまとめ (概要)

(令和7年6月27日公表)

- モデルケースとなるような主要空港等において優先的に検討を進め、移行に向けたロードマップを令和7年度中に策定、先行事例について令和8年度中の移行を目指す。
- 今般の見直しに合わせて、国管理空港の保安料については、従来航空会社が負担していた分も含めて、保安検査等の実施に必要な費用の全額を保安料により一括で徴収する形に改める方向で、引き続き検討。

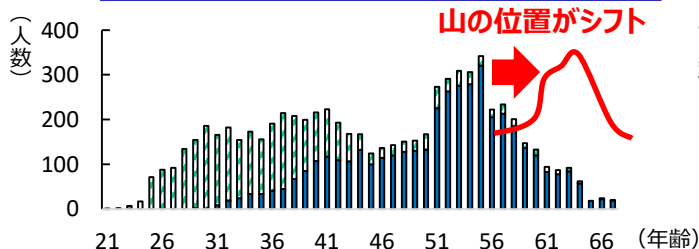
③操縦士・整備士の養成・確保対策

＜事業の概要＞

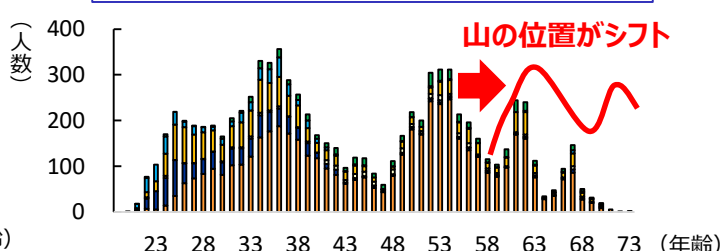
現在主力となっている50代の操縦士・整備士は、将来における大量退職が見込まれている中、今後の増加する航空需要に的確に対応していくためには、操縦士・整備士を着実に養成・確保していくことが極めて重要です。

このため、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

8年度要求額 非公共予算 28(25)億円

※()内は前年度予算

- 恒常的に効率的かつ安定した養成の実施
- 訓練に必要な施設・設備の老朽化等対策

＜訓練機＞



＜教官＞



＜訓練棟＞



民間と連携した操縦士・整備士の養成・確保の促進

8年度要求額 非公共予算 0.7(0.5)億円

※()内は前年度予算

【主な取組内容】

- 操縦士・整備士の人手不足対応に向けた養成の効率化など規制見直し・合理化等の調査
- 航空身体検査基準・マニュアルの見直し等(医薬品指針含む)に伴う調査・評価



操縦士の訓練

(3)国内航空ネットワークの維持・確保に向けた取組の推進

①国内航空の今後のあり方に関する検討

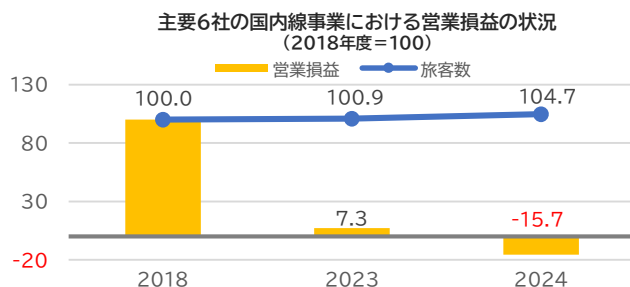
＜事業の概要＞

国内線の事業環境は、新型コロナを契機とした需要構造の変化や燃料費・整備費等のコストの増大などにより厳しい状況にあります。

そのなかで、持続可能なかたちで国内航空ネットワークを維持・確保するため、国内線事業の構造改革に向けた検討を行うために必要な調査を実施します。

8年度要求額 非公共予算 0.2(一)億円

※()内は前年度予算



(出典) 旅客数:航空輸送統計年報(2024年度は、一部航空局推計を含む。)

営業損益:主要航空会社6社からの聞き取りに基づき航空局試算。

注:2023年度及び2024年度の営業損益について、公的支援がなされなかったものとして推計。

②地方航空路線維持・活性化の推進

＜事業の概要＞

離島をはじめとする地域の生活を支えるために不可欠な交通手段である地域航空について、より持続可能性の高い協業スキームの構築や効果的な取組の推進に向けた検討を行うために必要な調査を実施します。

【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)

8年度要求額 269(209)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。

2. 航空の安全・安心と持続可能性の確保

(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

8年度要求額 非公共予算 1.2(0.7)億円

空港整備勘定 33(19)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>

「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(令和6年6月24日)」として提言された、更なる安全・安心対策を速やかに実現するため、必要な取り組みを推進します。

○滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化

パイロット等に対する注意喚起を強化するため、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)について、主要空港※における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。

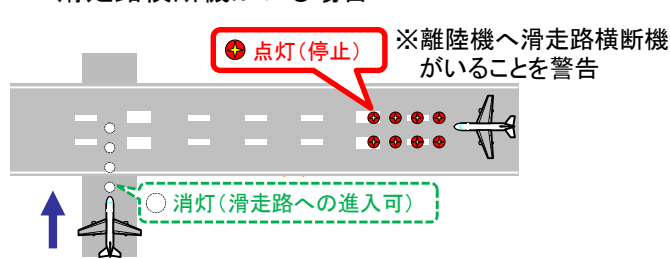
※主要空港とは、新千歳、成田、羽田、中部、伊丹、関西、福岡、那覇空港を指す。

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



○その他、管制官の疲労を業務の困難性や複雑性に応じて把握・管理するシステムの導入やデジタル技術等の更なる活用に向けた調査・研究等を推進します。

(2) 令和6年能登半島地震を踏まえた防災・減災対策

8年度要求額 一般空港等 802(801)億円の内数

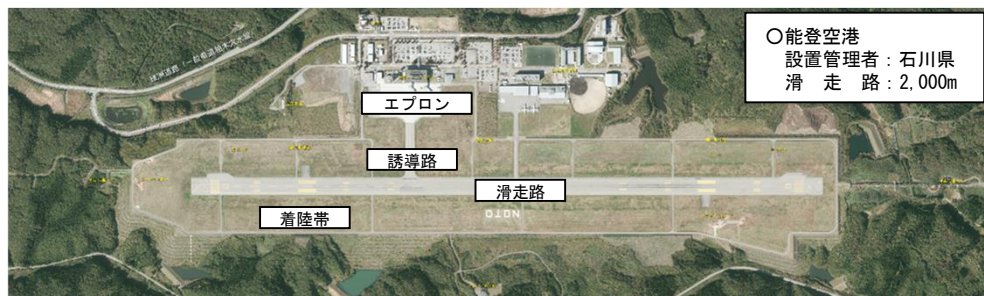
※()内は前年度予算

<事業の概要>

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

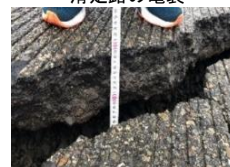
能登半島地震からの復旧に向けて、大規模災害復興法の適用による工事代行により、国において、能登空港の本格的な復旧工事を実施します。



※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



滑走路の亀裂



滑走路の段差

○能登半島地震を踏まえた対応

災害時に空港が防災拠点として機能するため、能登空港と類似する切盛土空港において、滑走路等の耐震対策を実施するとともに、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を実施します。



耐震対策イメージ(地盤改良)



給油施設への支援
〔補助率8/10以内〕

(3) 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

8年度要求額 非公共予算 0.4(0.2)億円

空港整備勘定【再掲】 12(12)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、国際・国内航空ともに2050年カーボンニュートラルを目指すため、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

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、戦略的に安全基準等の整備等に取り組めます。

- ✓ 基準策定の議論を行う航空当局等の会議に参画

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

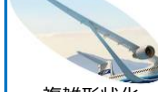
燃料ポンプ



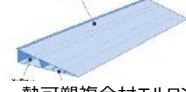
圧力制御バルブ

水素燃焼器・タンク
(川崎重工業)

航空機の軽量化



複雑形状化
(三菱重工業)



熱可塑複合材エロン
(新明和工業)

空港分野における脱炭素化の推進

8年度要求額 【再掲】 82(68)億円

(国際拠点空港、一般空港等の内数)

※()内は前年度予算

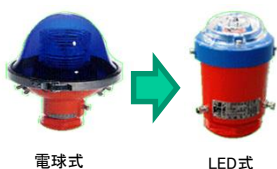
<事業の概要>

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地上航空機からの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ホームページより



JAL提供

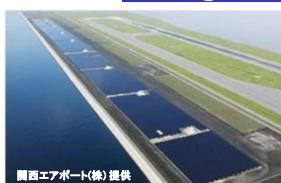
空港車両のEV・FCV化の促進(写真はEV車の一例)

②地上航空機からのCO2排出削減

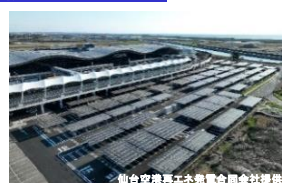


走行距離の縮減

③再エネ拠点化



関西エアポート(株)提供



仙台空港再エネ発電協会提供

太陽光発電設備の導入促進

(4) ICAOとの連携を通じた我が国のプレゼンス向上

8年度要求額 非公共予算 0.9(一)億円

※()内は前年度予算

<事業の概要>

2025年11月に予定しているICAO(国際民間航空機関)の次期理事会議長選挙において、我が国から大沼ICAO日本政府代表部特命全権大使を候補者として擁立しております。

理事会議長就任後は、航空分野における世界のリーダーとして、国際ルール策定の主導し、我が国航空の発展等にも寄与していくことが期待されているところ、国土交通省から、航空技術に精通した職員を理事会議長の補佐役として配置することにより、議長任務の確実な遂行を支援します。

また、ICAOの取り組みについて我が国から積極的に支援を行い、我が国のプレゼンス向上や議長就任後の継続的な支持獲得を目指します。



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

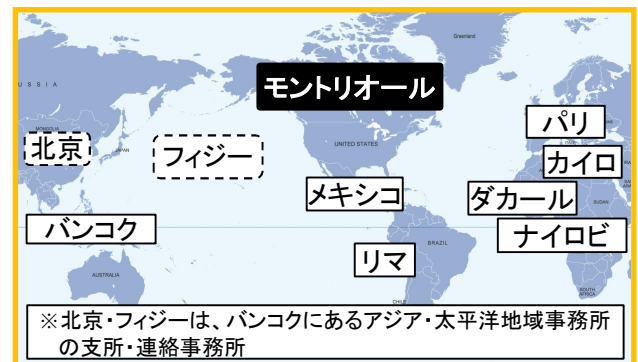
ICAOの概要

○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、技術的問題、法律的問題、経済的問題等に関する各種活動を実施。

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か国が加盟。

○全加盟国が参加する総会、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。



ICAO理事会議長補佐のための邦人職員の派遣

- 航空分野の安全・保安・環境といった専門的知見や人的ネットワークを活用し、日本政府とも連携しながら、情報収集・分析及び議長への助言等を行います。



ICAO理事会の議場

ICAOの取り組み支援

- ICAOが主導する、女性航空従事者の活躍推進におけるボトルネックに係る調査を支援し、女性活躍拡大に向けた対策検討を後押しします。
- ICAOの、航空分野でのキャリアを目指す女性を対象とした修士号取得のための奨学金制度創設を支援します。



ICAO主催のジェンダーサミット
(2023年)

3. 航空DXを通じた利便性の高い航空サービスの実現

(1) FAST TRAVEL等空港業務DXの推進

①FAST TRAVELの推進等

ストレスフリーで快適な旅行環境の実現、更なる地方誘客の促進に向け、先進技術の活用等による搭乗関連手続きの円滑化や手荷物・旅客輸送の迅速化、旅客動線の合理化・高度化をはじめとした空港の利便性向上を推進します。

(搭乗関連手続きの円滑化)



(旅客動線の合理化・高度化)



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)



○地域における受入環境整備促進事業(地域公共交通関係)

【8年度要求額 観光庁予算9.1億円の内数】

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、トイレ洋式化 等

②先進技術の導入による空港業務の省人化・自動化の推進

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。

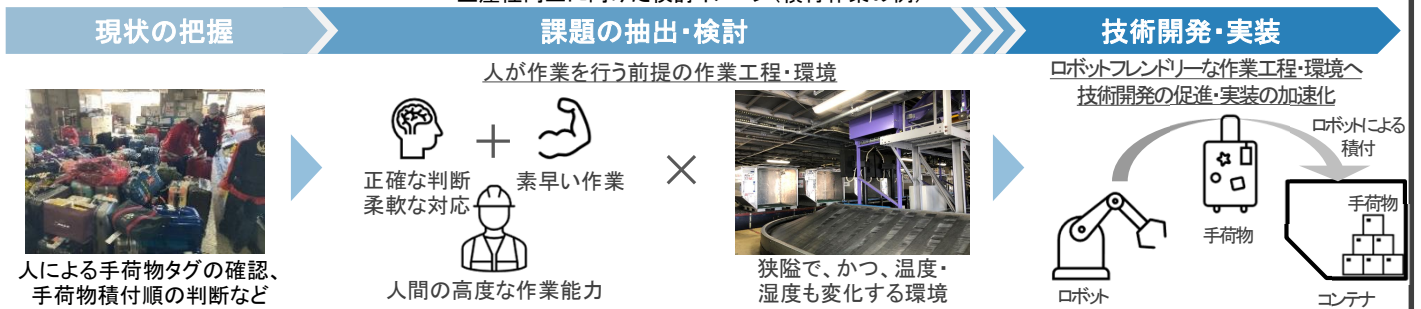
8年度要求額 1(1)億円

※()内は前年度予算

【空港業務の生産性向上に資する技術検討】

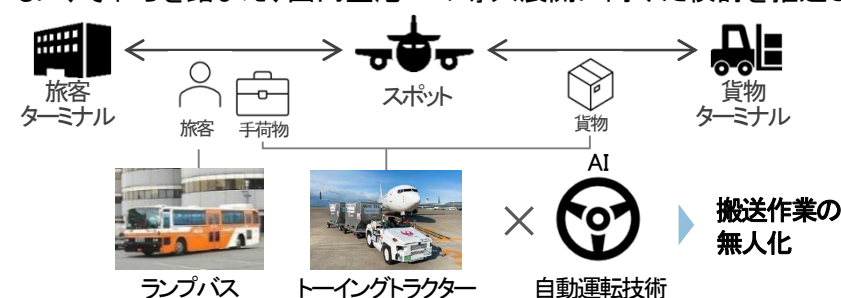
空港業務の生産性向上に向け、施設改修の課題抽出を含めた技術開発・実装を進めるための調査を行います。令和8年度は、積付作業の生産性向上について、引き続き技術開発を含めた検討を行うとともに、それ以外の空港業務についても、技術開発・実装のニーズ・効果の整理を行った上で、具体的な検討に着手します。

生産性向上に向けた検討イメージ(積付作業の例)



【自動運転レベル4の導入展開/空港除雪の省力化・自動化】

2025年に空港制限区域内における自動運転レベル4が実現予定であり、共通インフラ及び運用ルールの変更・改善に向けたレビューを実施するとともに、それらを踏まえ、国内空港への導入展開に向けた検討を推進します。



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



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。

(2) 空飛ぶクルマ・ドローン等の運航拡大に向けた環境整備等

8年度要求額 非公共予算 2.5(2.0)億円

空港整備勘定【再掲】 6(8)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

空飛ぶクルマの商用運航の拡大を目指すとともに、機体の多様化、飛行の自律化、運航の高密度化等に対応するため、万博後に想定される新たな展開や多様なユースケースに対応した制度整備及び運用概念の改訂に係る必要な調査等を実施します。

○ 空飛ぶクルマの商用運航拡大に向けた環境整備のための調査

- ・ 万博後の多様なユースケースに対応した運用概念の改訂に係る調査
- ・ 機体及び運航形態の多様化・高度化に対応した制度整備に係る調査

○ 空飛ぶクルマの離着陸場(パーティポート)の普及促進に向けた検討

- ・ 商用運航の拡大を見据え、パーティポートの規模や機能を分類した上での効果的かつ効率的な配置のあり方に関する調査 等

○ 空飛ぶクルマの運航拡大に向けた新たな運用に関する体制整備の調査

- ・ 新たな運用に対応した交通管理等に関する調査



小型無操縦者航空機の社会実装に向けた環境整備

山間地や災害時における物資輸送等への幅広い活用が期待される小型無操縦者航空機の早期の社会実装を目指し、運航実現に必要な基準を整備するための調査等を実施します。

○ 小型無操縦者航空機の貨物輸送実現に向けた調査

- ・ 制度設計具体化のための諸外国におけるリスクベース制度の具体要件の調査 等

ドローンの高密度運航等に向けた環境整備

ドローンを用いた荷物配送等の社会活用が進み、今後は生活環境により近く高密度な空域での運航が見込まれることから、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・検討等を通じ、更なる安全の確保を図ります。



○ 無人航空機の更なる制度設計のための調査・検討

- ・ UTMでの無人航空機の運航把握等の実現に向けた、国と認定USPに求められる役割・システム連携のあり方、多種の機体が混在する空域での一貫した交通管理の実現に向けた課題整理・制度設計に関する調査 等
- ・ 電磁波等による電磁的影響に関する基準等の調査 等

○ ドローン情報基盤システム(DIPS)の機能追加

- ・ 技能証明制度の見直しに対応するための機能の追加 等

空港に侵入するドローンへの対処能力の強化

空港周辺の違法なドローン飛行への対処能力を引き続き強化するべく、検知システムのソフトウェア更新を行い、空港の安全な運営の確保を図ります。

空飛ぶクルマ・ドローンに対する確実な安全性審査等

空飛ぶクルマ・ドローンについて、安全性審査等を確実かつ円滑に進めるとともに、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。

【令和8年度航空局関係組織・定員概算要求の概要】

我が国の国際競争力の強化に資する強靱な航空ネットワークの実現を重点的に強化するほか、航空の安全・安心と持続可能性の確保、航空DXを通じた利便性の高い航空サービスの実現等、新たな行政課題に対応するための体制構築・強化を図る。

I. 我が国の国際競争力の強化に資する強靱な航空ネットワークの実現

- 福岡空港等機能強化に係る業務実施体制強化
- 航空管制官の養成に係る体制強化
- 保安検査業務の実施主体移行に伴う体制の強化 等

II. 航空の安全・安心と持続可能性の確保

- 空港防災機能強化の推進体制の構築
- 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 等

III. 航空DXを通じた利便性の高い航空サービスの実現

- 空港業務DX促進に必要な体制の構築
- 空飛ぶクルマの商用運航及びドローンの運航高度化に向けた体制強化 等

【令和8年度航空局税制改正要望項目】

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9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10年度まで)

国内定期航空運送事業の用に供した航空機燃料に係る石油石炭税の還付措置【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石油石炭税の還付措置の適用期限を3年間延長する。

(令和10年度まで)

航空機騒音対策事業に係る特定の事業用資産の買換え等の場合の課税の特例措置【延長】

(所得税・法人税)

- 個人又は法人が、令和2年度以降に新たに指定された「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種区域内又は「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。

(令和10年度まで)

＜参考資料＞

・ 空港整備勘定のしくみ	・ ・ ・ ・ ・	2 0
・ 本邦航空会社の国内線・国際線旅客数の推移	・ ・ ・ ・ ・	2 0
・ 国内主要空港の乗降客数（令和元年度、令和 6 年度）	・ ・ ・ ・ ・	2 1
・ 空港別の入国外国人数	・ ・ ・ ・ ・	2 1
・ 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 2
・ 空港業務（グラハン・保安検査）に関する現状	・ ・ ・ ・ ・	2 3
・ 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 3
・ 航空燃料供給不足に対する行動計画（概要）	・ ・ ・ ・ ・	2 3
・ 空港における旅客の保安検査の実施主体の円滑な移行に向けた 実務者検討会議 中間とりまとめ（概要）	・ ・ ・ ・ ・	2 4
・ 航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会（概要）	・ ・ ・ ・ ・	2 5
・ 首都圏空港（羽田・成田）の機能強化について	・ ・ ・ ・ ・	2 6
・ 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 6
・ 離島航空路維持対策	・ ・ ・ ・ ・	2 7
・ 航空脱炭素化の検討体制について	・ ・ ・ ・ ・	2 8
・ 航空脱炭素化推進の制度的枠組み	・ ・ ・ ・ ・	2 8
・ 空飛ぶクルマの社会実装に向けた環境整備	・ ・ ・ ・ ・	2 9
・ 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	・ ・ ・ ・ ・	2 9
・ 海上・港湾・航空技術研究所 電子航法研究所	・ ・ ・ ・ ・	3 0
・ 空港分布図	・ ・ ・ ・ ・	3 1

空港整備勘定のしくみ

令和8年度要求額 4,213億円

(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

空港使用料

一般会計

112

970

着陸料等
航行援助施設利用料
2,724

航空機燃料税
406

1/5

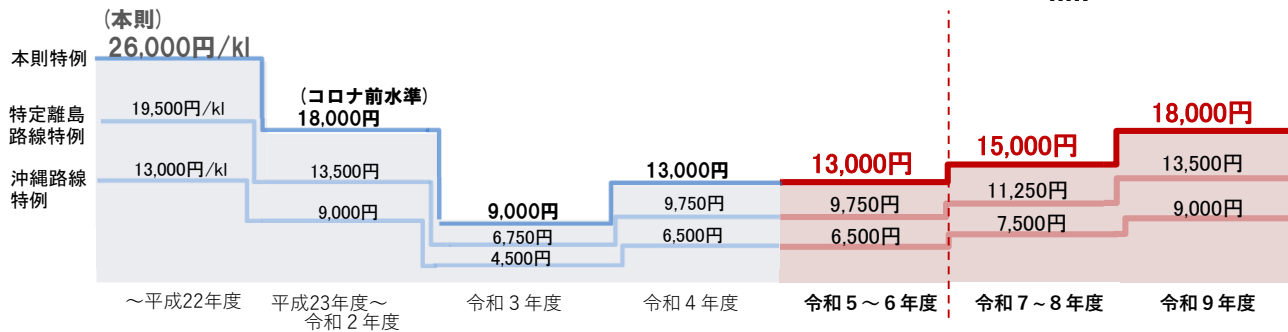
4/5

空港整備勘定

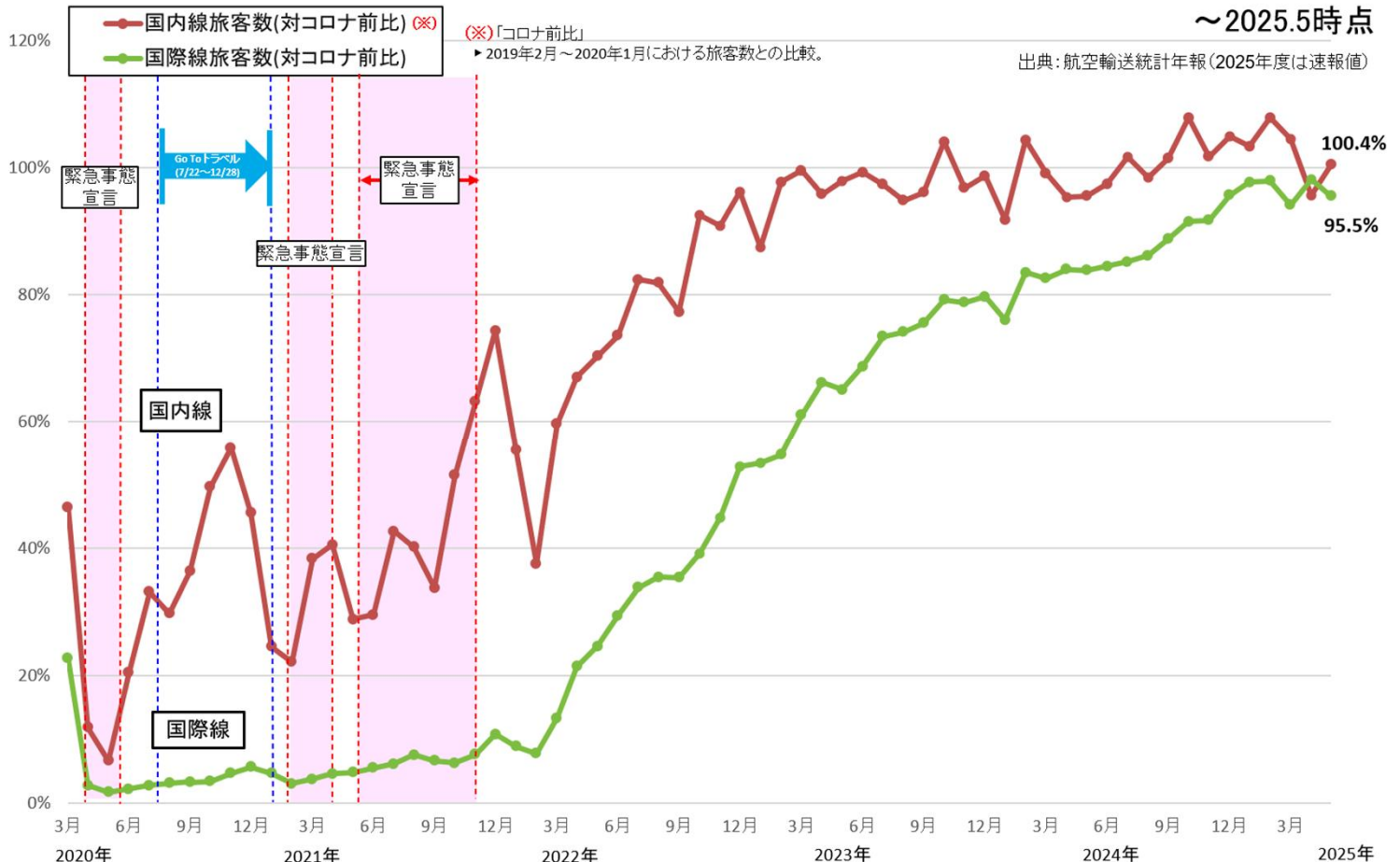
空港関係
都道府県

空港関係
市町村

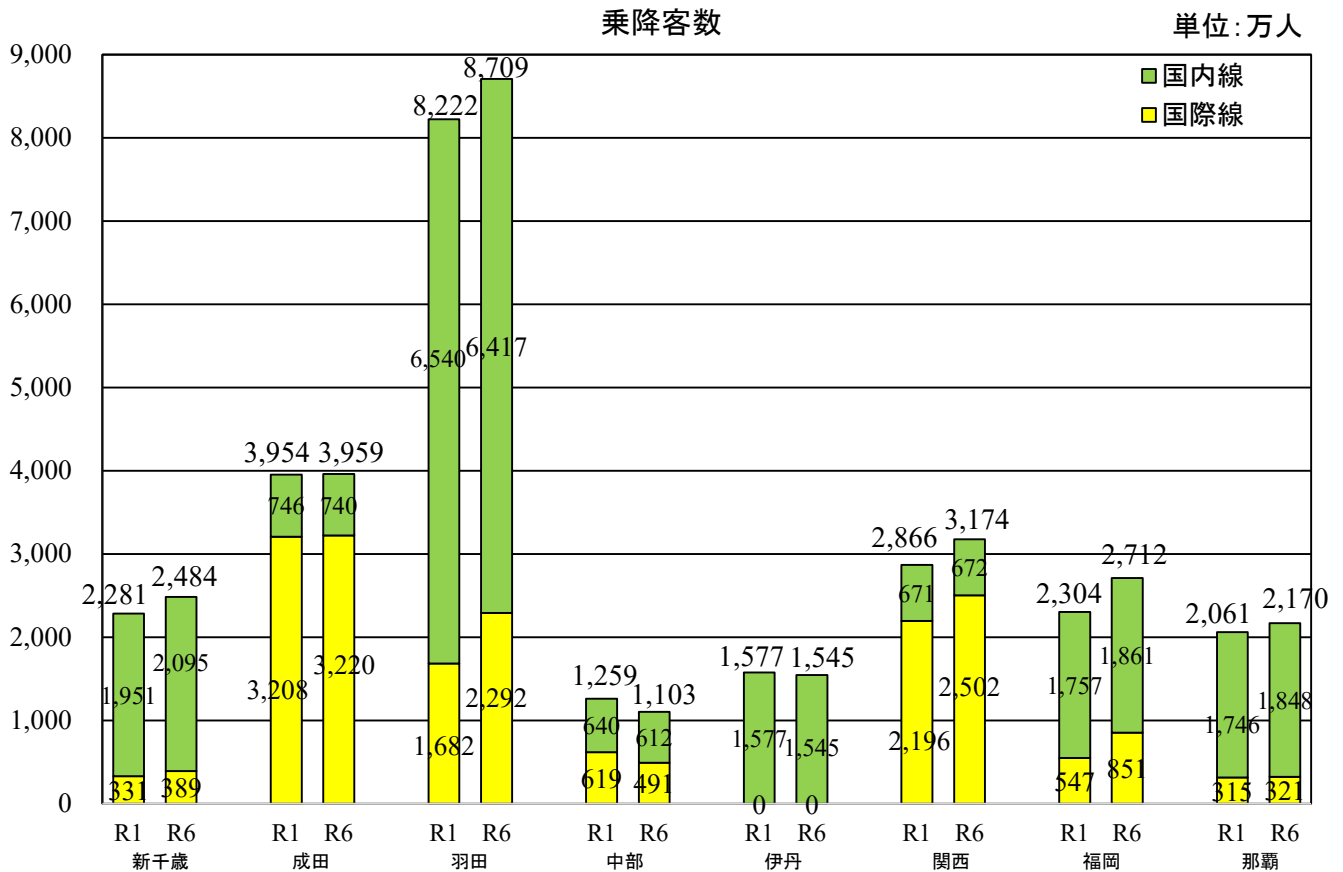
(注) 計数は端数処理の関係で合計額に一致しない。⋯⋯は令和8年度の措置。



本邦航空会社の国内線・国際線旅客数の推移



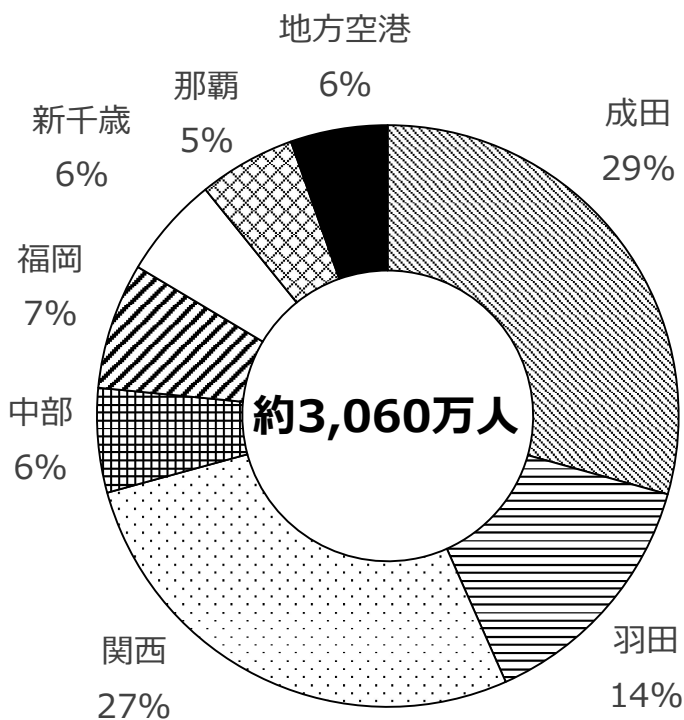
国内主要空港の乗降客数（令和元年度、令和6年度）



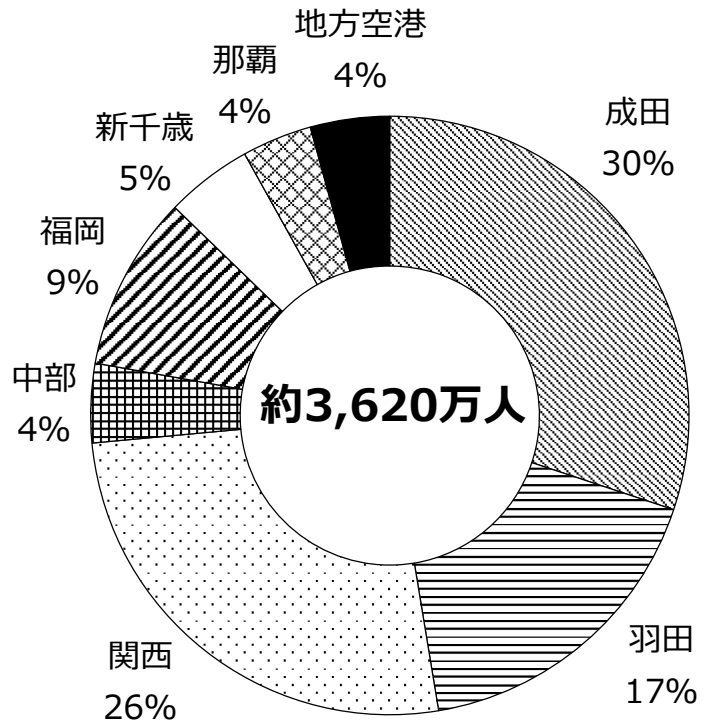
出典: 空港管理状況調査(国土交通省航空局)

※R6の乗降客数は速報値

空港別の入国外国人



令和元年（2019）



令和6年（2024）

（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

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

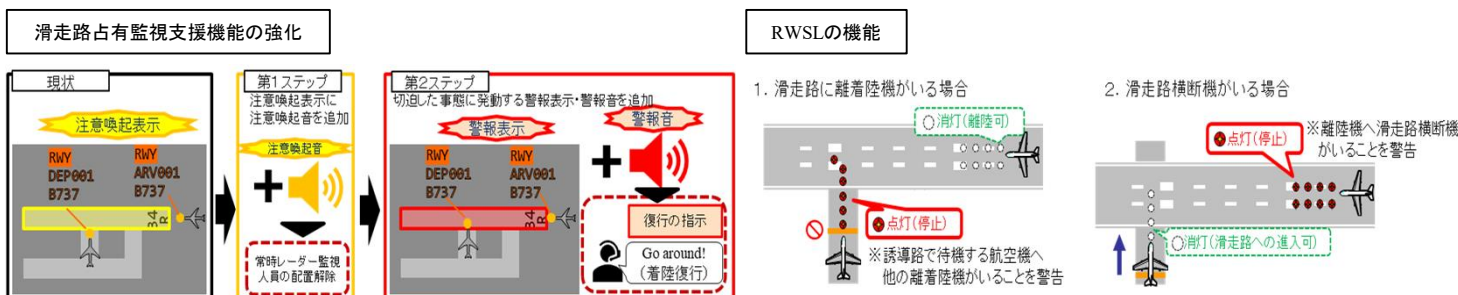
- (1) 管制交信に係るヒューマンエラー防止のため、自家用含む全てのパイロットに対して、パイロット間のコミュニケーション等（CRM: Crew Resource Management）に係る初期・定期訓練を義務化
- (2) パイロットに対して外部監視、管制指示の復唱等の基本動作を改めて徹底
- (3) 離陸順序に関する情報提供（No.1、No.2等）について、情報提供を行う際の留意事項を管制官とパイロットに周知徹底の上、停止を解除
- (4) 管制交信に関する管制官とパイロット等の意見交換、教材を用いた研修・訓練等を実施



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



- (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

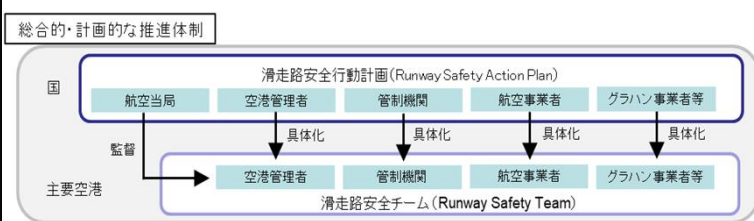
- (1) 管制官の人的体制の強化・拡充



- (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）



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



空港業務(グラハン・保安検査)に関する現状

- 訪日外国人の日本への入国は、**基本的には空路(令和6年：98%)**であるところ、**航空機の運航に不可欠なグラウンドハンドリングや保安検査といった空港業務**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**。空港業務の体制としても、**一時はコロナ前の1～2割程度職員が減少**。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、**人材確保とあわせて育成と定着が課題**となっている。
- **足元ではコロナ前の水準まで職員数は回復しているものの**、2024年の訪日外国人旅行者数は過去最高の3,687万人を更新するなど、**急速に増大するインバウンド需要に適切に対応し、その経済効果を取り込んでいくためには**、これまで以上に**空港業務の人材確保・育成や職場環境の改善、生産性向上を推進**することが必要。

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を見直し(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の円滑な移行に向けた実務者検討会議 中間とりまとめ（概要）（令和7年6月27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保安検査に関する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。

- 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ことに加え、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。
- 以上を踏まえ、令和5年6月に我が国の「空港における旅客の保安検査の実施主体及び費用負担の見直しの方向性」がとりまとめられたところ。

見直しの方向性

- 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**：充実に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

【イメージ】

※コンセッション契約の変更の上

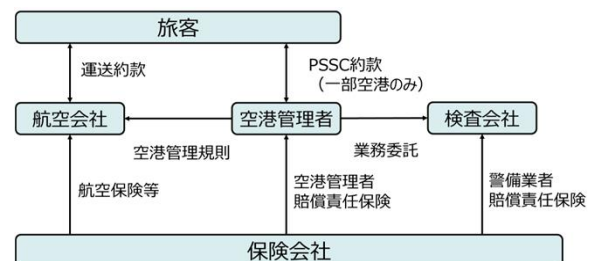
	現在	見直し後
国管理（羽田、那覇等）	航空会社	国
会社管理（成田、中部）		空港会社
地方管理		地方自治体
コンセッション空港		運営会社※

空港における旅客の保安検査の実施主体の円滑な移行に向けた実務者検討会議において、令和6年11月から、実施主体の移行と費用負担の見直しについてそれぞれ実務的な課題についての検討を実施。これまでの議論を踏まえ、方策をとりまとめた上で公表。

2 実施主体移行に関する実務的な課題

- 実施主体移行後の役割分担**
 - 空港管理者と航空会社の役割分担については、危害行為防止基本方針において大まかに規定した上で、関係者間で引き続き検討。国は、各主体において適確に保安検査等が実施されるよう、主導的な役割を果たす。
- 国管理空港・地方管理空港における空港ビル会社の役割**
 - 国管理・地方管理空港においては、国・自治体から空港ビル会社に対して事務委任を行う方向で引き続き検討する。
- 移行の範囲・進め方**
 - モデルケースとなるような主要空港等において優先的に検討を進め、移行に向けたロードマップを令和7年度中に策定、先行事例について令和8年度中の移行を目指す。その他の空港についても、随時、移行に向けた検討・働きかけを進める。
- 損害賠償・保険**
 - 旅客の手荷物の補償は、国内定期航空保安協議会が定めた標準的な取り決め書に基づき、一定の損害賠償限度額の範囲内において検査会社が補償する。この取り決めについて、航空会社から空港管理者に対して適切に引継ぎを行う。

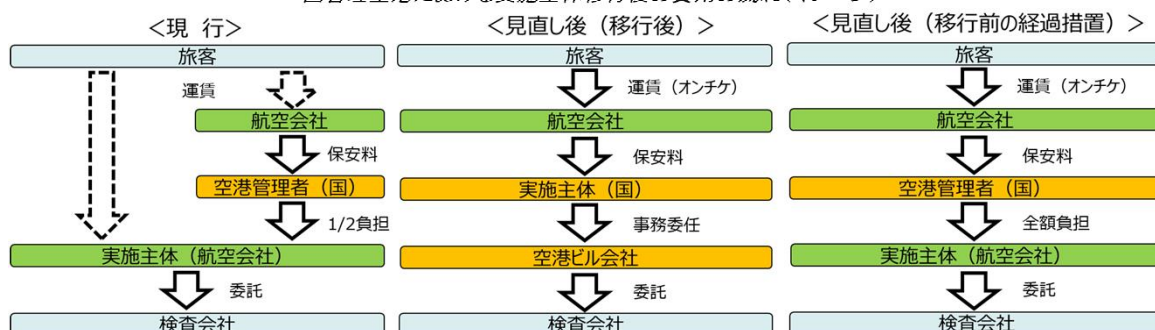
損害賠償・保険のイメージ（実施主体移行後）



3 費用負担の見直しに関する実務的な課題

- 費用負担のあり方**
 - 保安検査関係経費は、現状、基本的には航空会社と空港管理者とで折半して負担。主体移行後も航空会社・空港管理者双方に裨益することになり変わらないため、この原則を維持する。
- 国管理空港の費用**
 - 従来航空会社が負担していた分も含めて、保安検査等の実施に必要な費用を保安料により一括徴収する形に改める。また、透明性の観点から、オンチケット方式により徴収するべく、航空会社に対して働きかける方向で検討する。

国管理空港における実施主体移行後の費用の流れ（イメージ）

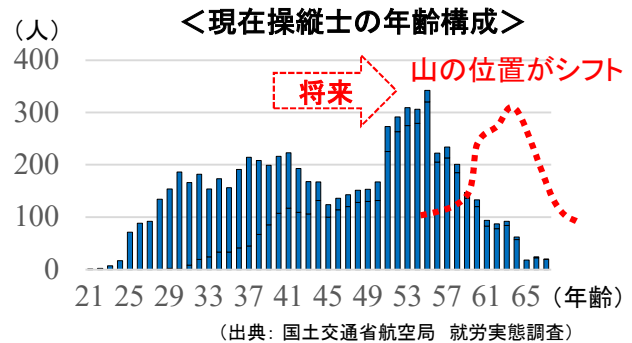
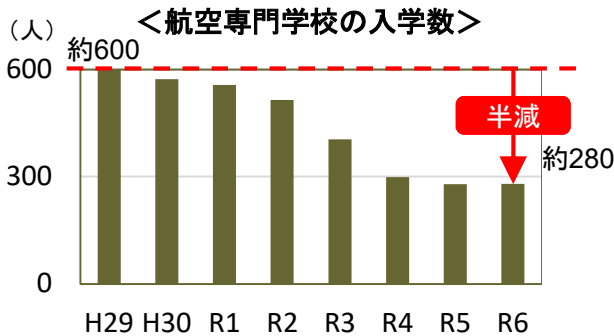


※国管理空港以外については、旅客の負担の透明性確保の方策について各空港ごとに引き続き検討

航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会（概要）

趣旨

- ・新型コロナ以降、航空整備士の志望者が急激に減少。特に航空専門学校※の入学者数は5年間で半減。今後、運航への影響も懸念（※航空会社の整備士の約6割を輩出）
- ・操縦士は、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がひっ迫するなど、2030年の訪日外国人6,000万人の達成に不安要素も潜在。
- ・2030年の訪日外国人6,000万人の達成・今後の航空需要を支えるため、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組をとりまとめ。



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
- ・吉田 保夫 （公社）日本航空技術協会 常務理事
- ・畑辺 三千夫 （公社）日本航空機操縦士協会 副会長
- ・大塚 洋 （一社）全日本航空事業連合会 理事長、定期航空協会 理事長
- ・杉原 秀則 （学校法人）中日本航空専門学校 航空整備科学科長

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）
- ・11月14日：第8回検討会（検討状況フォロー）
- ・R7年3月28日：第9回検討会（最終とりまとめ）

最終とりまとめ

航空整備士

リソースの有効活用

- 1 資格の業務範囲（＝整備士一人のできる仕事の範囲）を拡大
日常の運航間点検をカバー
- 2 型式別資格の共通化
軽微な作業は型式別資格を不要
ベースとなるライセンスで複数機体（B737、A320等）の運航整備が可能

養成・業務の効率化

- 3 時間ベースから能力ベースの教育へ
- 4 最近の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などを反映
- 5 デジタル技術の活用
カメラ使用により整備後確認を遠隔にて可能

裾野拡大

- 6 戦略的な普及啓発
官民連携の協議体を設置、広報戦略を策定・実行（R7.3）
- 7 自衛隊整備士の活用促進
円滑な民間資格取得を可能とするスキームを
防衛/国交で協力し構築
※R7年内より試行開始見込み
- 8 外国人整備士の受入拡大
特定技能外国人の拡大に向け、小型機事業者を対象とした制度活用マニュアル等を制定（R7年度見込み）

操縦士

1 外国人操縦士の受入円滑化

資格切替手続のデジタル化に加え、HPでの海外向けの日本資格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 航空大学校の抜本改革

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。回転翼操縦士養成課程の検討

※引き続き検討

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 戦略的な普及啓発

官民連携の協議体を設置、広報戦略を策定・実行（R7.3）

6 私立大学等の活用促進

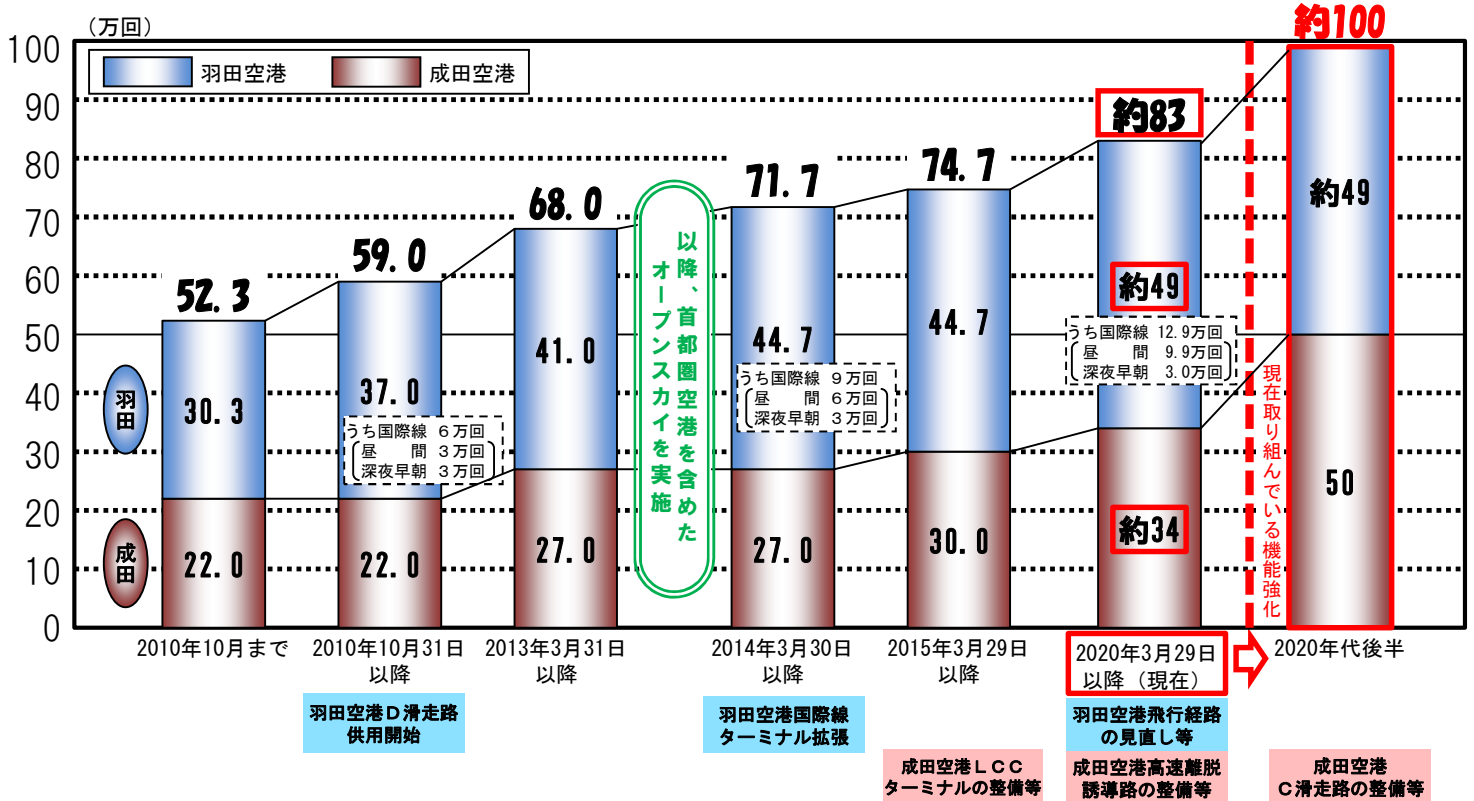
関係者を集めた検討会で、奨学金の充実、航空会社との連携等の具体的対応策の検討を開始

7 女性パイロット等の拡大

航大の女性比率向上（女性枠等）・国家資格の見直し等の対策をとりまとめ（R7.2）

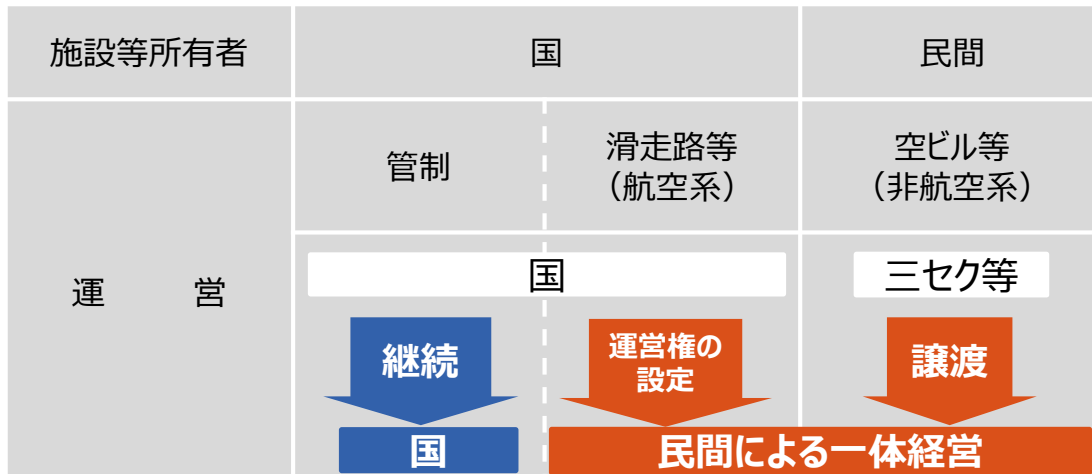
首都圏空港(羽田・成田)の機能強化について

○ 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)

【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 |
| <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;">〔 うち、着陸料</div> <div style="margin-right: 10px;">6t以下(アイランダー等)</div> <div>一般路線の 1 / 16</div> </div> | |
| <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;">航行援助施設利用料</div> <div style="margin-right: 10px;">15t以下(トルニE228等)</div> <div>一般路線の 1 / 16</div> </div> | |

※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) $\rightarrow 11,250円$ (令和7年度・令和8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) $\rightarrow 7,500円$ (令和7年度・令和8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

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

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

報告 助言

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]

航空脱炭素化推進基本方針

【航空法第131条の2の7】

- 航空の脱炭素化の推進の意義や目標
- 政府が実施すべき施策
- 関係者が講ずべき措置に関する基本的な事項



国土交通大臣

[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



航空運送事業脱炭素化推進計画

【航空法第131条の2の8】

- 各航空会社の脱炭素化推進に向けた方針
- CO2排出量削減目標（30年時、50年時等）
- 目標達成のための取組内容・実施時期等を記載

申請 ↑↓ 認定

申請 ↑↓ 認定



空港脱炭素化推進計画

【空港法第24条・第25条】

- 各空港の脱炭素化推進に向けた方針
- 2030年および2050年のCO2排出量削減目標
- 目標達成のための取組内容・実施時期・実施主体等を記載

航空運送事業者による協議の求めが可能
【航空法第131条の2の10】

空港管理者による協議会の組織が可能

空港脱炭素化推進協議会

【空港法第26条】

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、地方自治体等で構成

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、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

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

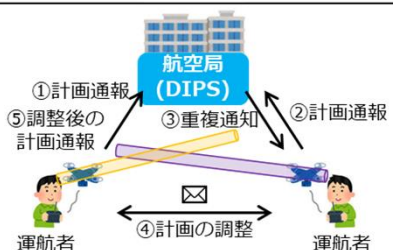
無人航空機の高密度運航等に向けた運航管理（UTM）システムの段階的導入

Step 1

【現状の運航管理】

＜飛行計画の調整＞

- DIPSの機能(複数の運航者より重複した飛行計画が通報されたときに、重複を表示、運航者間の調整を促す機能)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



Step 2

【UTMサービスプロバイダ認定】

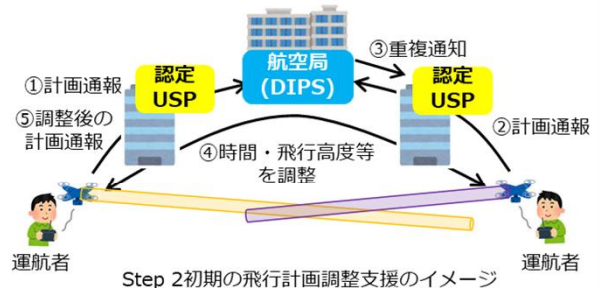
＜初期＞

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

＜中後期＞

- 飛行計画の支援業務(※)に加え、**Step 3の実現に向けて、ドローンの運航に係る動態把握・認定USP間での共有・経路逸脱時のアラート等を実施**

(※：DIPSへの過剰な負荷を防ぐため、DIPSとは別のシステムを用いて飛行計画の管理を行うことも想定)

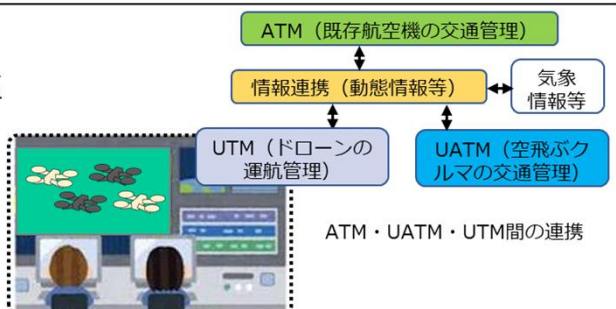


Step 2初期の飛行計画調整支援のイメージ

Step 3

【空域指定】

- 多様な機体が混在する**飛行場所の空域を指定し**、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**
- 飛行前は飛行計画の競合調整によって事前に衝突リスクを低減
- 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

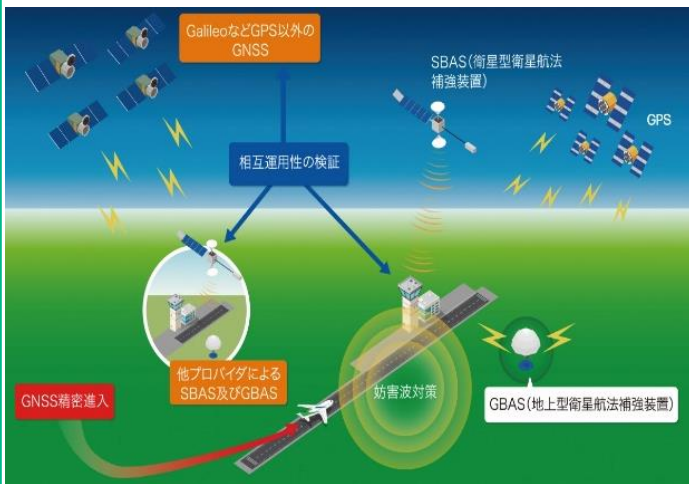


【海上・港湾・航空技術研究所 電子航法研究所】

- 電子航法研究所は、航空交通における安全・安心の確保、航空需要の拡大への対応、我が国産業の国際競争力の強化、2050年のカーボンニュートラルの実現に向けた取組、デジタルトランスフォーメーション(DX)の推進など、国土交通省の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

