

令和 9 年 度  
航 空 局 関 係  
予 算 概 算 要 求 概 要

令和 8 年 8 月

国土交通省 航空局



## <目 次>

|      |                      |   |
|------|----------------------|---|
| I.   | 令和9年度航空局関係概算要求の概要    | 1 |
| II.  | 令和9年度航空局関係概算要求総括表    | 2 |
| III. | 航空を取り巻く環境の変化に応じた歳入改革 | 3 |

### 【個別事業の概要】

#### 1. 成長投資を支える航空ネットワークの維持・活性化

|     |                        |    |
|-----|------------------------|----|
| (1) | 国際拠点空港の整備・利便性の向上       |    |
| ①   | 羽田空港                   | 4  |
| ②   | 成田空港                   | 5  |
| ③   | 関西空港・伊丹空港              | 6  |
| ④   | 中部空港                   | 7  |
| (2) | 質の高い管制サービスの提供（航空路整備事業） | 8  |
| (3) | 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 | 9  |
| ②   | 保安検査の量的・質的向上の推進        | 9  |
| ③   | 操縦士・整備士の養成・確保対策        | 10 |

#### 2. 強い地域経済の構築を支える空港政策等の推進

|     |                                |    |
|-----|--------------------------------|----|
| (1) | 地域経済の発展を支える空港の受入環境整備の推進（一般空港等） | 11 |
| (2) | 空港経営改革の推進                      | 12 |
| (3) | 空港周辺環境対策事業                     | 13 |
| (4) | 国内航空ネットワークの維持・活性化に向けた取組の推進     | 13 |
| (5) | 離島の航空輸送の確保                     | 13 |

#### 3. 航空A X／D Xの推進、G Xの強化等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D Xの推進等       |    |
| ①   | 空港業務D Xの推進等による地方誘客の促進         | 14 |
| 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     | 15 |
| (2) | A Iの活用等を通じた管制サービスの高度化         | 16 |
| (3) | 航空分野の「成長戦略」実現に向けた環境整備等        | 18 |
| (4) | 運航分野・空港分野における脱炭素化の推進          | 19 |
| (5) | I C A OにおけるG Xの取組み等を通じた国際連携強化 | 19 |

|                        |    |
|------------------------|----|
| 令和9年度航空局関係組織・定員概算要求の概要 | 20 |
|------------------------|----|

|                  |    |
|------------------|----|
| 令和9年度航空局税制改正要望項目 | 20 |
|------------------|----|

|      |    |
|------|----|
| 参考資料 | 21 |
|------|----|

# I. 令和9年度航空局関係概算要求の概要

## 1. 成長投資を支える航空ネットワークの維持・活性化

- (1) 国際拠点空港の整備・利便性の向上
  - ①羽田空港
  - ②成田空港
  - ③関西空港・伊丹空港
  - ④中部空港
- (2) 質の高い管制サービスの提供(航空路整備事業)
- (3) 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
  - ②保安検査の量的・質的向上の推進
  - ③操縦士・整備士の養成・確保対策

## 2. 強い地域経済の構築を支える空港政策等の推進

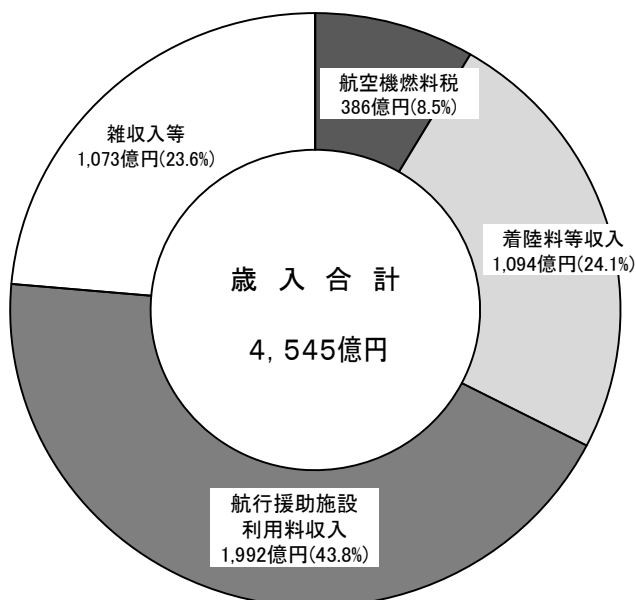
- (1) 地域経済の発展を支える空港の受入環境整備の推進(一般空港等)
- (2) 空港経営改革の推進
- (3) 空港周辺環境対策事業
- (4) 国内航空ネットワークの維持・活性化に向けた取組の推進
- (5) 離島の航空輸送の確保

## 3. 航空AX/DXの推進、GXの強化等を通じた利便性の高い航空サービスの実現

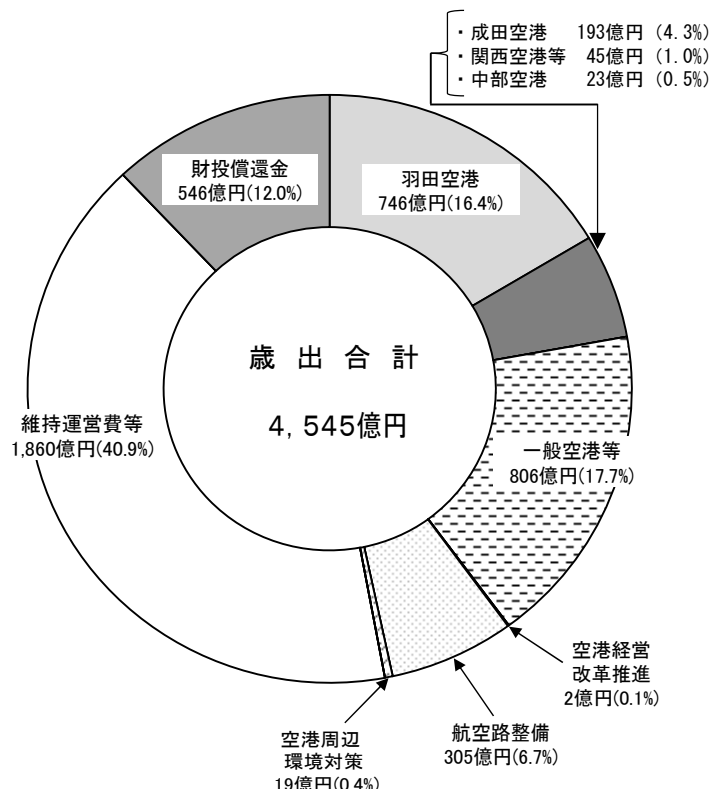
- (1) FAST TRAVEL等空港業務DXの推進等
  - ①空港業務DXの推進による地方誘客の促進
  - ②先進技術の導入による空港業務の省人化・自動化の推進
- (2) AIの活用等を通じた管制サービスの高度化
- (3) 航空分野の「成長戦略」実現に向けた環境整備等
- (4) 運航分野・空港分野における脱炭素化の推進
- (5) ICAOにおけるGXの取組み等を通じた国際連携強化

空港整備勘定の歳入・歳出規模(令和9年度概算要求額)

( 歳 入 )



( 歳 出 )



## Ⅱ. 令和9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 | 386 ( 407 )     | 国際拠点空港    | 1,007 ( 914 )   |
|          |                 | 羽田空港      | 746 ( 691 )     |
|          |                 | 成田空港      | 193 ( 179 )     |
|          |                 | 関西空港等     | 45 ( 23 )       |
| 空港使用料収入  | 3,086 ( 2,756 ) | 中部空港      | 23 ( 21 )       |
|          |                 | 一般空港等     | 806 ( 802 )     |
|          |                 | 空港経営改革推進  | 2 ( 2 )         |
| 雑収入等     | 1,073 ( 974 )   | 航空路整備事業   | 305 ( 275 )     |
|          |                 | 空港周辺対策事業  | 19 ( 15 )       |
| 財政投融资    | - ( 112 )       | 空港等維持運営費等 | 2,406 ( 2,241 ) |
| 合 計      | 4,545 ( 4,250 ) | 合 計       | 4,545 ( 4,250 ) |

( )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9年度要求額      | 備 考 |
|-----------------|---------------|-----|
| 航空局政策経費         | 19.8 ( 12.7 ) |     |
| 空港受入環境整備等の推進    | 1.1 ( 0.8 )   |     |
| 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 | 6.3 ( 2.1 )   |     |
| 地方航空路線維持・活性化の推進 | 0.3 ( 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     | 8.3 ( 6.8 )   |     |
| そ の 他 物 件 費     | 2.6 ( 2.0 )   |     |
| 地 方 航 空 局 経 費   | 23.7 ( 23.4 ) |     |
| 小 計             | 43.5 ( 36.1 ) |     |
| 独立行政法人航空大学校     | 31.4 ( 24.4 ) |     |
| 合 計             | 74.9 ( 60.5 ) |     |

(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

### Ⅲ. 航空を取り巻く環境の変化に応じた歳入改革

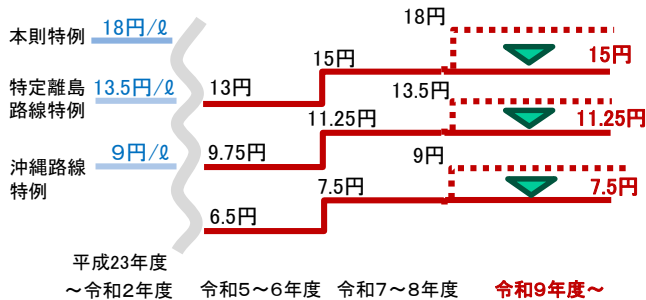
#### 航空ネットワークの維持・活性化

- 我が国の航空ネットワークの維持及び国際線・国内線に係る受益と負担の公平化を図るため、当面の間、令和8年度における航空機燃料税の税率の維持を要望します。また、地方路線に係る着陸料を軽減します。

##### 航空機燃料税の税率の維持

##### 地方航空ネットワークの維持・活性化に向けた着陸料軽減

(コロナ前水準)



##### ・ゲートウェイと地方を結ぶ航空ネットワークの維持・活性化

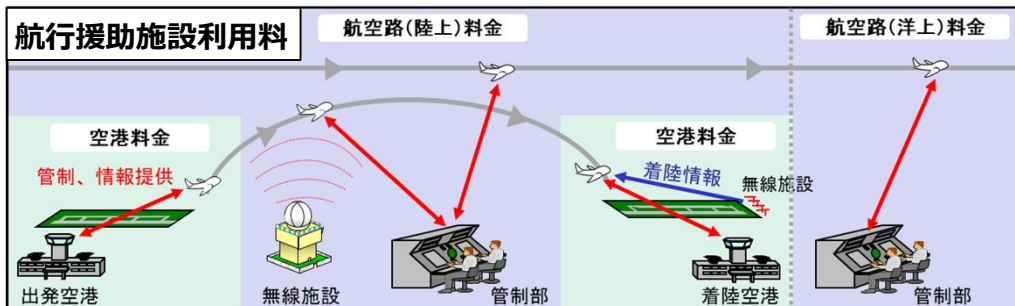
羽田、福岡、成田、関西、中部、新千歳、那覇空港から羽田以外の国管理・共用空港への着陸料については、更に軽減

##### ・地域と地域を結ぶ航空ネットワークの維持・活性化 (中小型機に係る現行の着陸料の軽減措置の強化)

現行の国内線に使用される中小型機に係る着陸料軽減措置の強化

#### 管制サービスの維持・強化

- 近年の人件費・物価の高騰による管制施設の維持コストの上昇に対応するとともに、特に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、安全性の確保と定時性の維持向上を図り、管制サービスを安定的に継続して提供するため、航行援助施設利用料を見直します。



最新コスト等現在の環境を踏まえ空港料金単価等を見直し

#### 羽田空港の騒音対策の強化

- 低騒音機導入促進に向け、羽田空港の着陸料の騒音料金等を見直します。

##### 【現在の羽田空港の着陸料】

(算定方法)

重量/旅客数課金 + 騒音値課金

(料金イメージ)

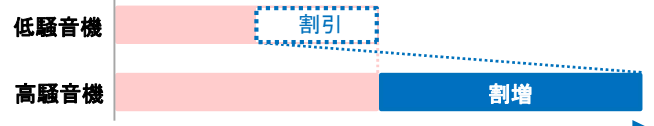


##### 【見直し後の羽田空港の着陸料】

(算定方法)

重量/旅客数課金 × 騒音係数

(料金イメージ)



# 1.成長投資を支える航空ネットワークの維持・活性化

## (1)国際拠点空港の整備・利便性の向上

### ①羽田空港

9年度要求額 746(691)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9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、ターミナルの再編整備、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、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引き続き推進するとともに、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9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(京急空港線引上線及びJR東日本羽田空港アクセス線)
- ターミナルの再編整備(第2旅客ターミナル地区南側国際線拡張等)
- 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

## ②成田空港

9年度要求額 193(179)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>

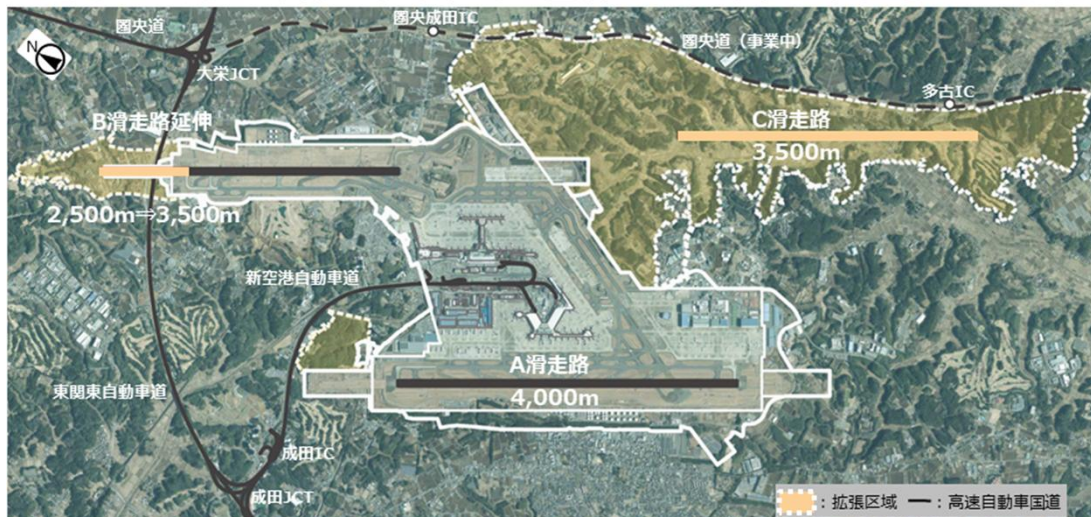
令和9年度は、成田国際空港株式会社に対して、政府無利子貸付金を活用し、B滑走路の延伸及びC滑走路の新設等の更なる機能強化を引き続き支援します。

### 更なる機能強化

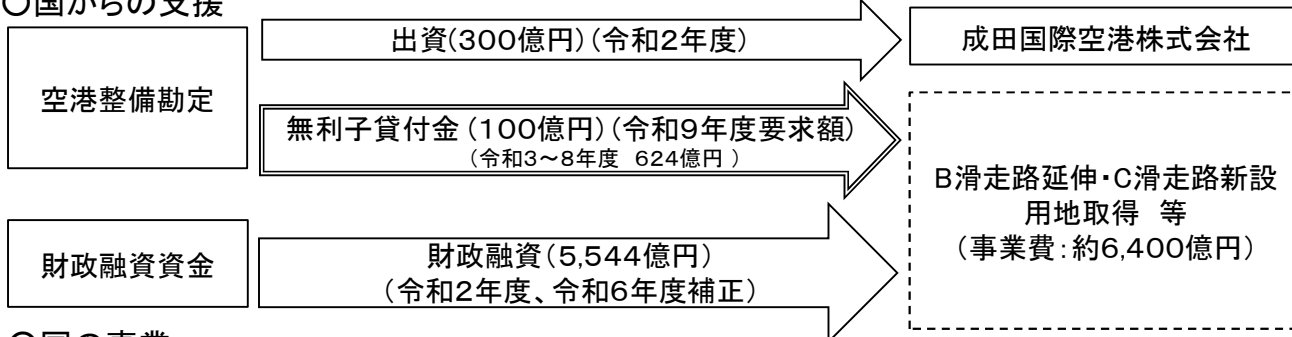
#### ○会社事業

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整備を進めます。

また、「今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会」で示された最終とりまとめ(令和8年7月)を踏まえ、旅客・貨物取扱施設等の整備に向けて更なる検討を進めます。

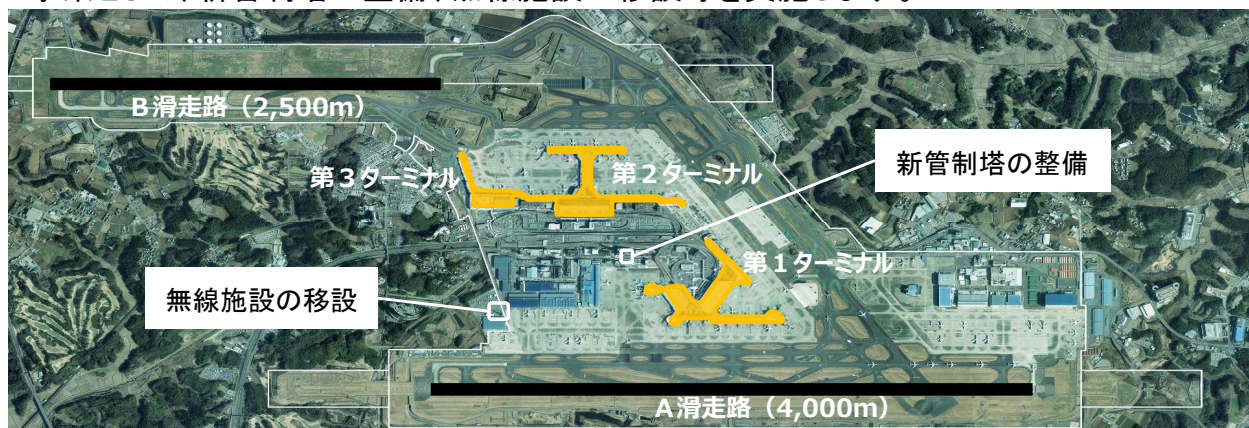


#### ○国からの支援



#### ○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9年度は、成田国際空港株式会社により、旅客施設内の設備の整備・更新等を行います。

### ③関西空港・伊丹空港

9年度要求額 45(23)億円

※( )内は前年度予算

#### <事業の概要>

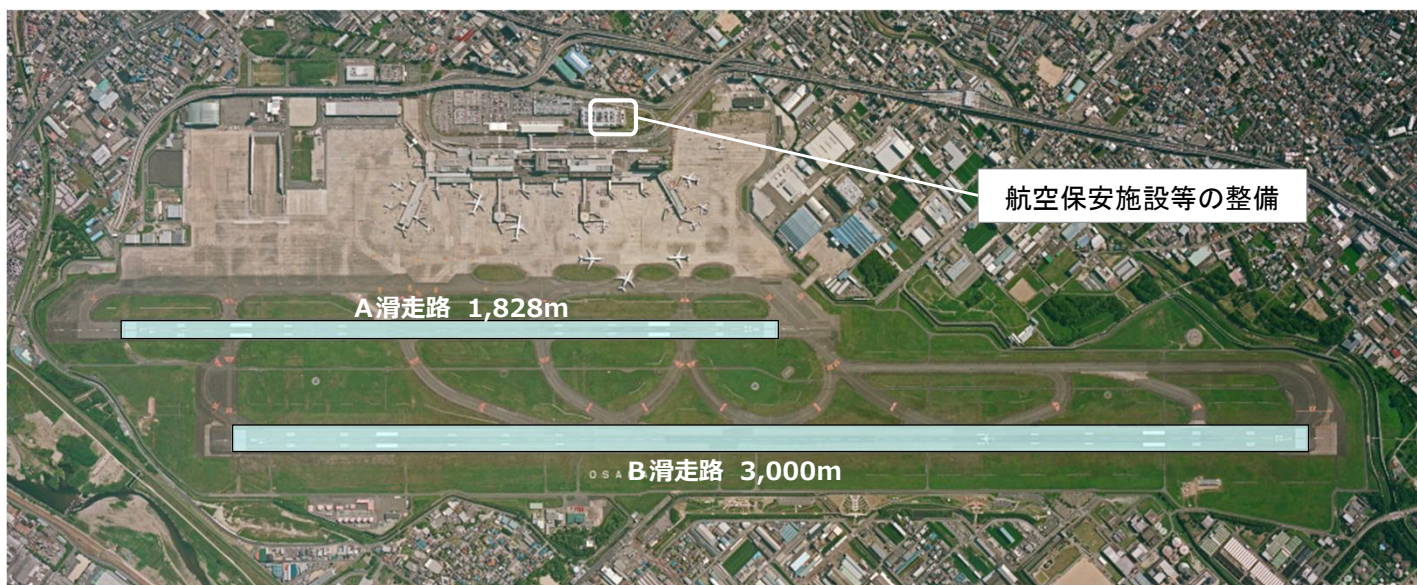
関西空港及び伊丹空港においては、平成28年4月から運営権の設定(コンセッション)により関西エアポート株式会社による運営が開始され、民間の創意工夫を活かした取組が推進されています。令和12年(2030年)前後を目途とした関西3空港全体での年間50万回の発着容量確保を目指し、令和7年3月から新たな飛行経路が運用されています。

令和9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9年度は、関西エアポート株式会社により、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※を引き続き実施します。

※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。

## ④中部空港

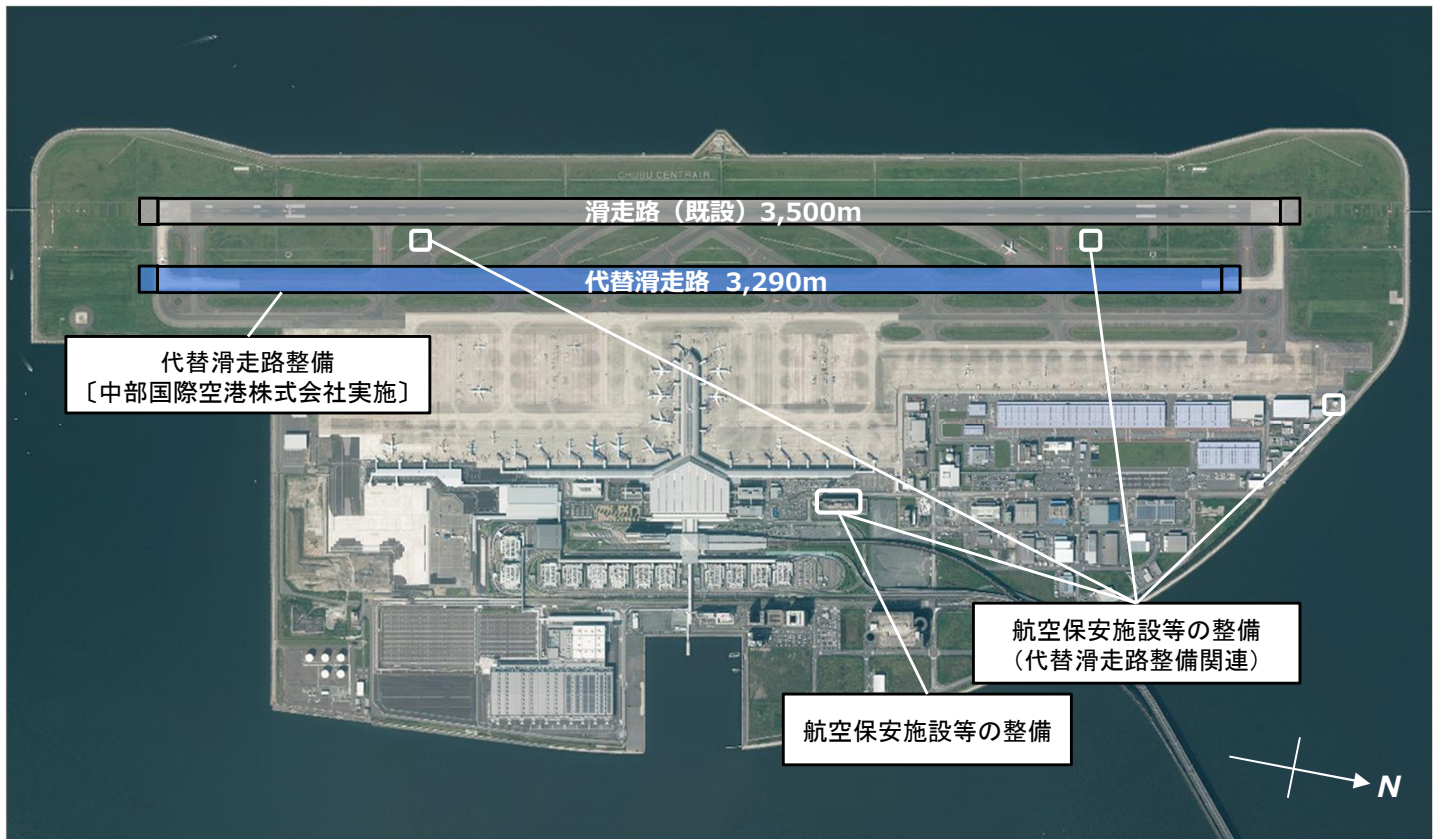
9年度要求額 23(21)億円  
 うち空港整備勘定からの無利子貸付 15(10)億円  
 9年度財政投融資要求額 194(127)億円  
 ※( )内は前年度予算

### ＜事業の概要＞

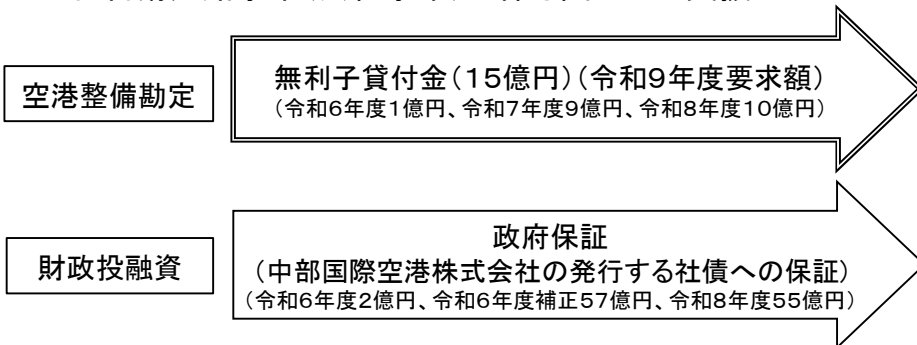
中部空港においては、24時間運用のため、開港から一度も滑走路の大規模補修を行っていないことから劣化が進行しており、早期に対応していくことが重要な課題です。

令和9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



### 中部国際空港株式会社による代替滑走路事業



令和6年度  
設計

令和7年度～9年度  
工事

### ●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9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。

## (2) 質の高い管制サービスの提供(航空路整備事業)

9年度要求額 305(275)億円

※( )内は前年度予算

### <事業の概要>

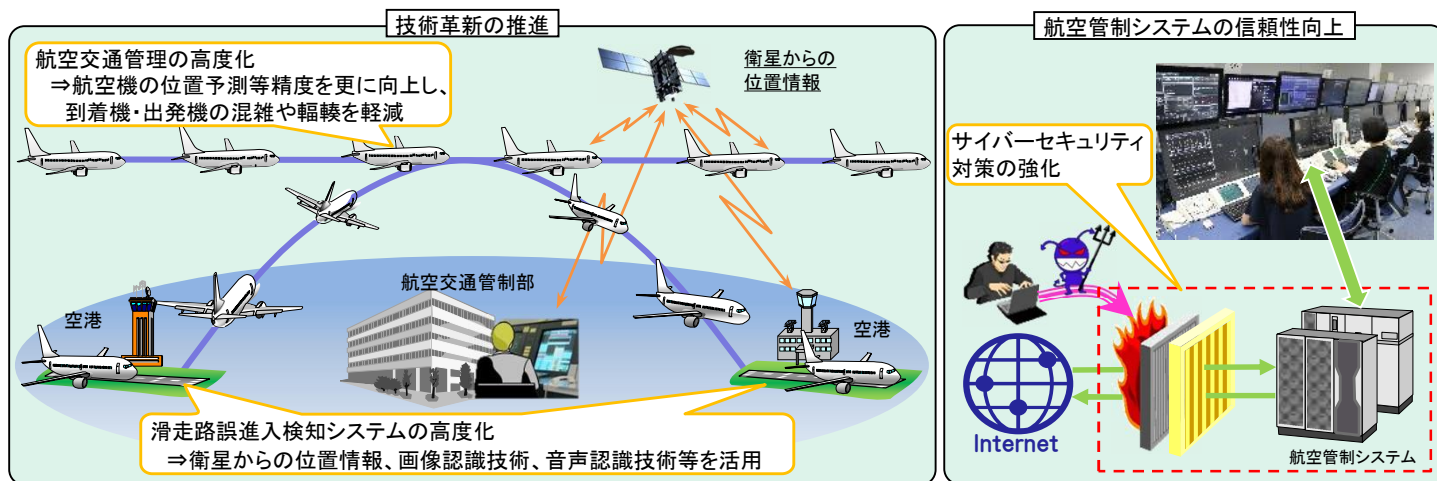
航空の安全・安心の確保は最大の使命であることから、「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」で提言された安全対策を確実に実施します。また、更なる安全性向上のため、航空管制システムの信頼性向上を推進します。

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。

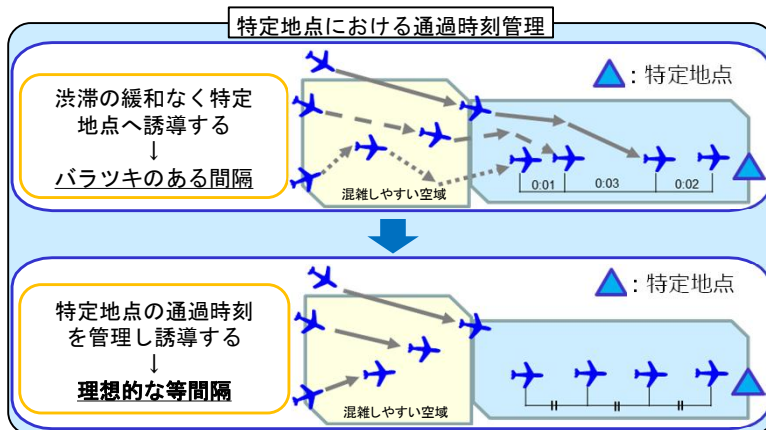
### ①航空の安全・安心の確保

- ・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



### (3)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

##### <事業の概要>

インバウンド需要の動向へ柔軟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。

9年度要求額 非公共予算 1.1(0.8)億円

※( )内は前年度予算

##### ○ 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、教育訓練・資格統一化、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、航空整備士の女性活躍に向けた整備機器の導入等の取組について支援等することにより、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



航空整備士の女性活躍に向けた  
整備機器の導入

##### ○ 職場環境改善等の推進

地方自治体等が実施する従業員用の食堂の整備や、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、職場環境改善や生産性向上を推進します。



従業員食堂



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



共用化されているGSE車両

##### ○ 業務効率化の推進

グランドハンドリング等における省人化・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



グランドハンドリング可視化システム

#### ②保安検査の量的・質的向上の推進

9年度要求額 313(324)億円

※( )内は前年度予算

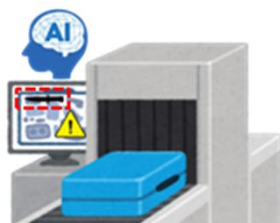
##### <事業の概要>

令和9年度においては、近年増大する航空旅客に対し確実かつ効率的に検査を実施できるよう、処遇改善を通じた安定的な保安検査員の確保、スマートレーン等の先進的な検査機器の導入や保安検査機器の整備等に取り組むとともに、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、羽田(国際線)、宮崎に加え、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引き続き取り組みます。



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)

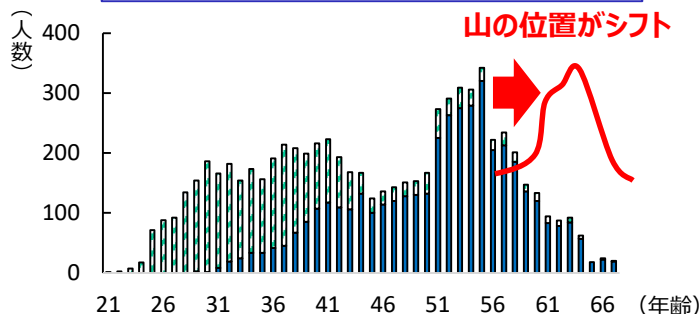
- 先行事例については、令和8年度中の移行を目指し、その他の空港についても、随時、移行に向けた検討・働きかけを進めていく。  
全体的なロードマップの策定に向けた検討の場を設けるとともに、移行状況等を踏まえ適切にフォローする。
- 今般の見直しに合わせて、国管理空港の保安料については、従来航空会社が負担していた分も含めて、保安検査等の実施に必要な費用の全額を保安料により一括で徴収する形に改める。

### ③操縦士・整備士の養成・確保

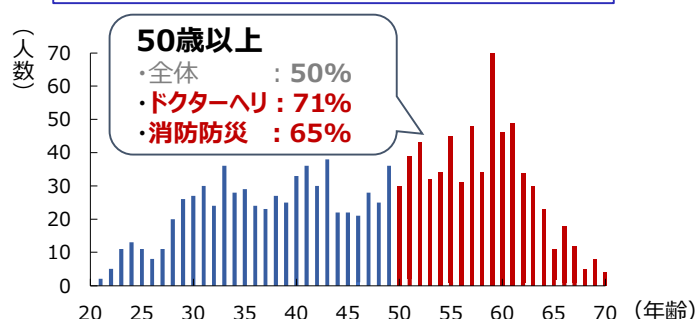
#### <事業の概要>

訪日外国人旅行者の増加に伴い大幅な需要の拡大が見込まれる旅客輸送や、地域の安全安心の暮らしを支えるドクターヘリなどのヘリコプター運航を担う操縦士・整備士の確保に向け、(独)航空大学校の更なる活用や、規制の合理化による生産性の向上等の対策を推進します。

主要航空会社の操縦士の年齢構成



ヘリコプター操縦士の年齢構成



#### (独)航空大学校の更なる活用

##### ○ 航空需要の拡大に対応した養成強化

航空大学校において国内航空会社の基幹的要員となる質の高い操縦士を着実に養成し、我が国の安定的な航空輸送を実現します。

特に令和9年度は、訪日外国人旅行者の増加に伴い拡大が見込まれる航空需要に対応するため、体制を強化し、操縦士養成を加速します。

##### ○ 女性にも配慮した受入環境整備

築50年が経過し老朽化が著しい学生寮などの施設について、安全と快適性の確保とともに、増加が見込まれる女性学生にも配慮したものになるよう、学生寮の更新等の受入環境整備を進めます。

##### ○ ヘリコプター操縦士養成に向けた準備

ドクターヘリや消防防災ヘリ等の操縦士確保に向け、令和10年度から開始予定の「ヘリコプター操縦士養成課程(既にライセンスを持つ若手操縦士に対して、基礎的技術や飛行経験を付与)」に必要な、訓練カリキュラムや教官養成等の準備作業を行います。

9年度要求額 非公共予算 31.4(24.4)億円

※( )内は前年度予算



訓練機



訓練の様子



学生寮



機上での訓練



実機とシミュレータを用いて訓練を効率的・効果的に実施  
(画像はイメージ)

#### 規制の合理化による生産性の向上

9年度要求額 非公共予算 0.7(0.5)億円

※( )内は前年度予算

○ 操縦士・整備士の訓練や業務に係る規制等について、業界とも連携の上、安全性の確保を前提に、合理化を進め生産性を向上させます。  
(令和9年度:操縦士の年齢上限についての諸外国調査等)

○ 航空身体検査基準・マニュアルの見直しに必要な調査・評価を行います。  
(新たな医薬品・医療技術の基準への反映)



操縦士の訓練の様子

## 2.強い地域経済の構築を支える空港政策等の推進

### (1)地域経済の発展を支える空港の受入環境整備の推進(一般空港等)

9年度要求額 806(802)億円

※( )内は前年度予算

#### <事業の概要>

今後の航空需要の増大を見据え、地域における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や那覇空港のターミナル地域の機能強化等の受入環境整備を推進するとともに、丘珠空港の滑走路延長について必要な手続きを引き続き実施します。

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。

#### 屋久島空港 滑走路延長事業(補助)

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。

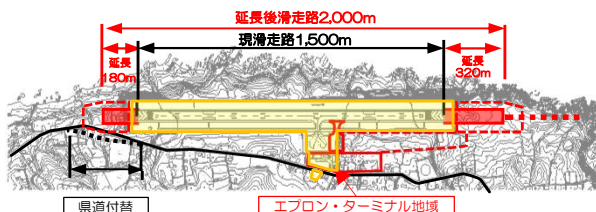
○供用開始予定日:令和16年3月末※

※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

○9年度事業内容:用地造成 等



#### 北九州空港 滑走路延長事業

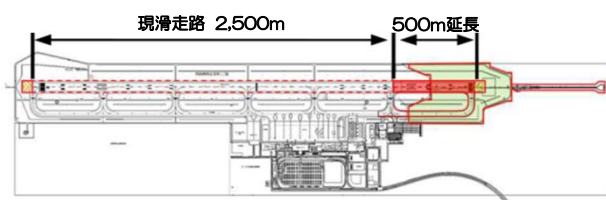
国際貨物輸送の拠点機能向上を図るため、滑走路延長事業を引き続き実施します。

○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

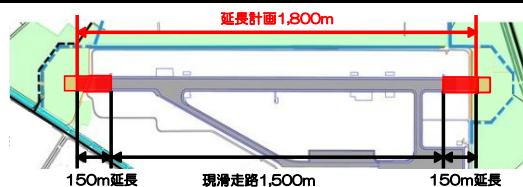
○総事業費:約130億円

○9年度事業内容:無線施設・照明施設・  
気象施設整備 等



#### 丘珠空港 滑走路延長事業

小型ジェット機による道外都市との就航を可能とする滑走路延長について、環境影響評価の手続き等を引き続き実施します。



#### 那覇空港 国際線ターミナル地域再編事業

旺盛な航空需要に対応するためのエプロン拡張整備を行うとともに、構内道路の混雑を解消するためのターミナルビル前高架道路の整備等を引き続き実施します。

#### 新千歳空港 誘導路複線化等

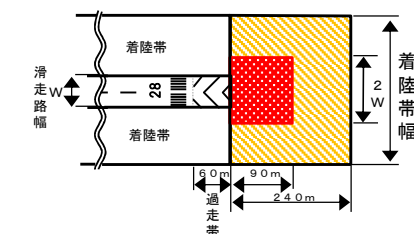
航空機や除雪車両の混雑を緩和するための誘導路複線化等を実施するとともに、空港アクセス鉄道の整備に係る調査・検討を行うなど、引き続き新千歳空港の機能強化を推進します。

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や滑走路状態表示灯の導入拡大を着実に実施します。

#### ○ 滑走路端安全区域の整備(RESA)

・RESAの長さおよび幅(国内基準 平成29年4月改訂)

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RESAの整備を着実に実施します。



■ : 最低限確保すべき範囲  
■ : 可能な限り用地の確保に努める範囲 ※計着着陸用滑走路1,200m以上の場合



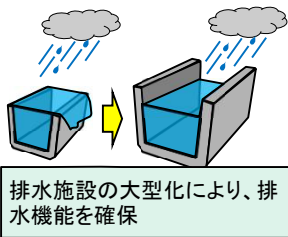
【オーバーラン事故の例】

## ○ 空港の防災・減災対策

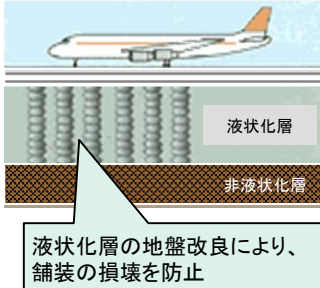
近年の気象変化や長期的な気候変動を踏まえ、台風や豪雨等に備えた浸水対策を実施するとともに、地震災害時において、緊急物資等輸送拠点としての機能確保、航空ネットワークの維持等を図るために必要となる基本施設の耐震対策等を実施します。

また、能登半島地震を踏まえた対応として、災害時に空港が防災拠点としての機能を発揮できるよう、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。

### ・浸水対策



### ・耐震対策



### ・防災拠点化



## ○ 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果的かつ効果的な更新・改良を実施します。



（老朽化した滑走路舗装の改良）（老朽化した空港監視レーダーの更新）

## ○ 滑走路状態表示灯の導入拡大(RWSL)

羽田空港における航空機衝突事故を踏まえた更なる安全・安心対策として、パイロット等に対する注意喚起を強化するため、管制指示とは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への導入拡大を実施します。

※主要空港とは、国際拠点空港及び新千歳、福岡、那覇空港を指す。

### RWSLの機能

- 滑走路に離着陸機がいる場合  

※誘導路で待機する航空機へ他の離着陸機がいることを警告
- 滑走路横断機がいる場合  

※離陸機へ滑走路横断機がいることを警告

## (2) 空港経営改革の推進

### <事業の概要>

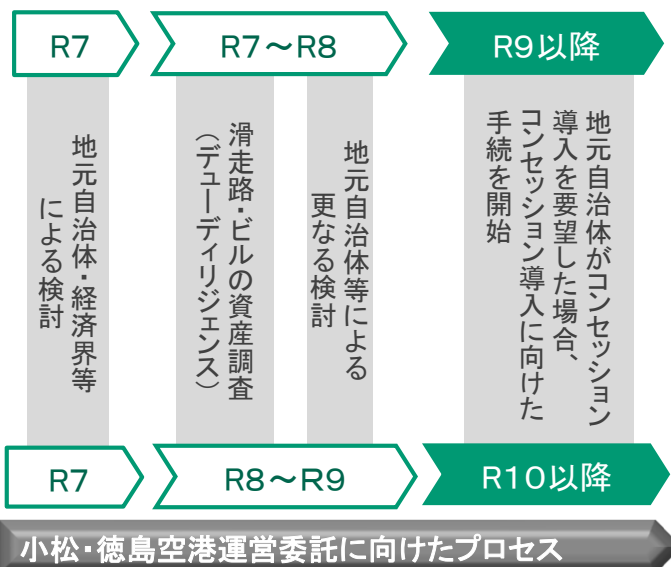
民活空港運営法に基づき、民間による空港の一体経営（航空系事業と非航空系事業の経営一体化）を実現し、着陸料等の柔軟な設定等を通じた航空ネットワークの充実、内外の交流人口拡大等による地域活性化を図ります。

特に、松山空港について、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。小松・徳島空港については、引き続き資産調査を実施します。

### 9年度要求額 2(2)億円

※( )内は前年度予算

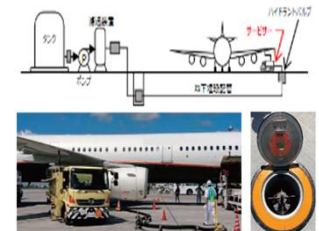
### 松山空港運営委託に向けたプロセス



### コンセッション空港におけるこれまでの取組事例



【福岡空港】ターミナルビルの国際線旅客増改築（令和7年3月供用開始）



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



【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) 空港周辺環境対策事業

#### <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。

9年度要求額 19(15)億円

※( )内は前年度予算

#### 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。

##### 【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

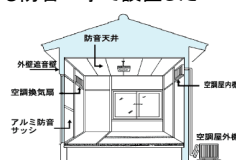


学校等の防音工事(防音サッシ・空調機)

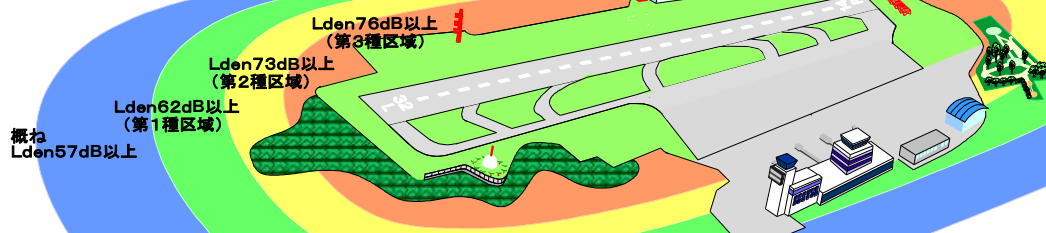


##### 【第1種区域:Lden62dB以上】

- ・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】

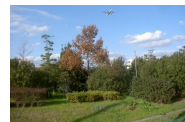
- ・土地の買入や建物等の移転補償



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

※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。)

(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

### (4) 国内航空ネットワークの維持・活性化に向けた取組の推進 国内航空の構造改革による環境変化を踏まえた調査

#### <事業の概要>

国内線事業は、新型コロナを経た事業環境の変化により、引き続き厳しい経営状況にあります。

そのなかで、持続可能な形で国内航空ネットワークを維持・確保するためには、適正な競争環境を確保しつつ、航空会社間の協調を促す政策も展開する必要があることから、「国内航空のあり方に関する有識者会議」での議論を踏まえ、協調の取組が進展するなど環境が変化した場合の効果・影響(運賃水準の変化など)をモニタリング・公表するために必要な調査を実施します。

9年度要求額 非公共予算 0.3(0.2)億円

※( )内は前年度予算

#### 航空会社間の協調の取組

|    | ダイヤ調整 | 便数調整  | 運航社集約             |
|----|-------|-------|-------------------|
| 重複 | 07:50 | 07:50 | 08:00<br>(コードシェア) |
|    | 08:05 | 10:00 |                   |
| 重複 | 12:05 | 12:05 | 12:30<br>(コードシェア) |
|    | 12:50 | 14:00 |                   |
|    | 19:15 | 19:15 | 19:00<br>(コードシェア) |

### (5) 離島の航空輸送の確保

#### 【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)

9年度要求額 765(206)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。

### 3. 航空AX/DXの推進、GXの強化等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

##### ① 空港業務DXの推進等による地方誘客の促進

オーバーツーリズムに配慮しつつ訪日外国人旅行者の地方分散の更なる推進を図るため、国内線を含めた搭乗手続き、手荷物・旅客輸送の円滑化・迅速化、空港ターミナル・アクセスの改善、グランドハンドリング強化や旅客滞留対策等を推進します。

#### ○ 空港におけるFAST TRAVELの推進

##### 《搭乗手続きの円滑化》

- ・自動化機器・顔認証技術を用いた搭乗手続きの実現



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》

- ・手荷物輸送に係る先進機能の整備、自動運転技術を用いた車両の導入



##### 《旅客動線の合理化・高度化》

- ・空港ビル施設の配置適正化、ビジネスジェットの受入環境整備



#### ○ ボトルネック解消に向けた空港機能の抜本的強化

##### 《空港ターミナルビルの機能強化》

- ・チェックインエリアや搭乗待合エリア等旅客動線の拡張



##### 《空港アクセスの改善》

- ・二次交通への動線改善 待合施設の整備



##### 《グランドハンドリング等の体制強化》

- ・職場環境改善に資する共用の従業員用施設、設備の整備等



#### ○ 天候トラブル時の空港への旅客滞留・混雑防止対策

- ・滑走路等、航空機の除雪作業効率化に資する先進資機材の導入等



#### ○ 地域における受入環境整備の促進

- ・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 等



その他、空港アクセス鉄道の整備・機能強化への支援 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

9年度要求額 1(1)億円

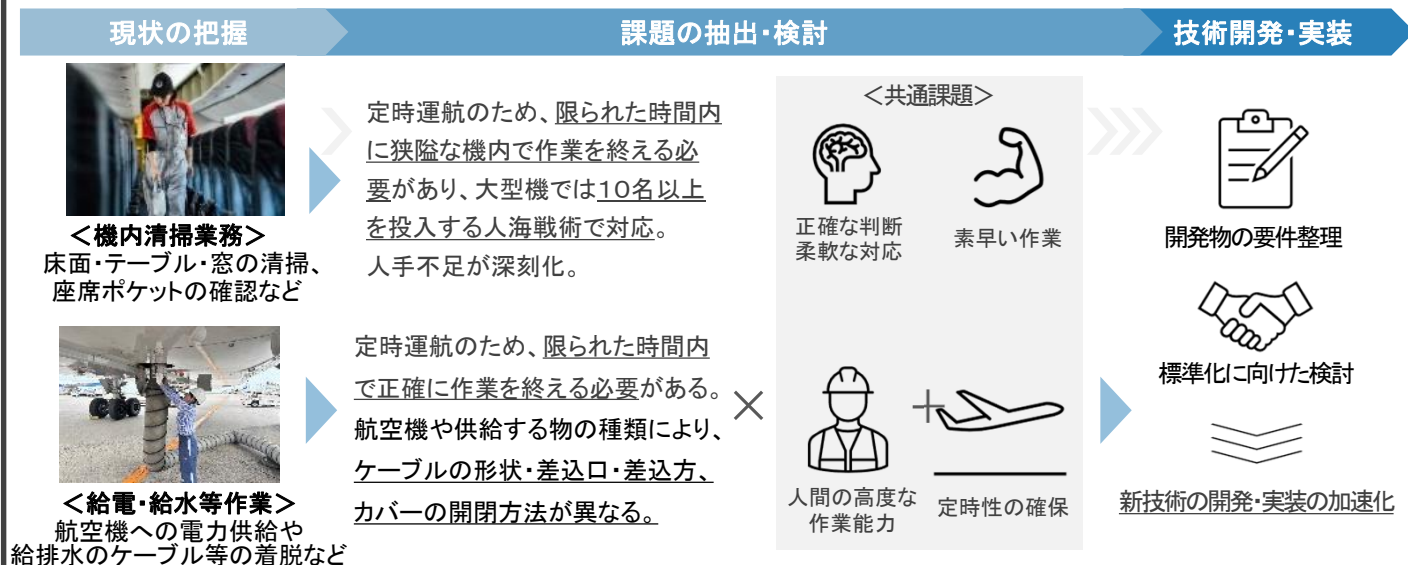
※( )内は前年度予算

グラウ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。

### 【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資する空港業務DXを推進するため、令和9年度は、ランプ業務や旅客業務等における作業効率化に向け、作業工程や関連設備の標準化に向けた検討、既存施設・設備に関する課題の洗い出しとその解決策の検討、開発物に求められる性能・要件等の整理を行います。

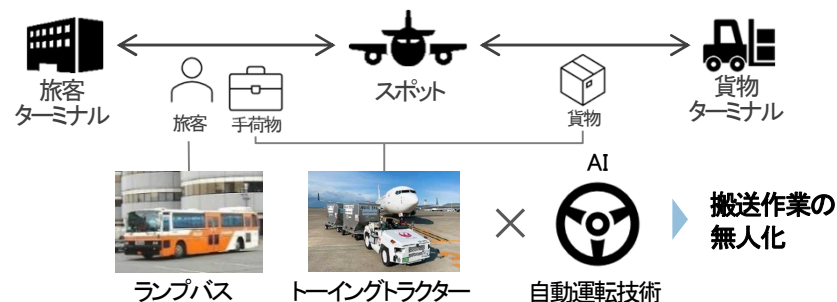
生産性向上に向けた検討イメージ(航空機到着時作業の例)



また、令和7年度から技術開発に着手している手荷物積付作業については、技術開発後の実証・実装を円滑に進めるために必要な、施設・設備の改修に向けたガイドラインの作成等を実施します。

### 【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年に実用化した空港制限区域内における自動運転レベル4について、羽田空港・成田空港における更なる導入拡大及び他空港への導入を推進するため、航空機と交差する経路の走行等の課題解決に向けた共通インフラ及び運用ルール等の改良・改善の検討を行います。



**共通インフラ**  
車両の自律的な走行が困難な個所・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) AIの活用等を通じた管制サービスの高度化

～ 新時代の定時性と安全性の実現に向けて ～

9年度要求額 航空路整備事業【再掲】 305(275)億円の内数

※( )内は前年度予算

### ○ 背景・課題

・航空需要の回復・増大に伴い航空交通量が増加し、首都圏空域等において混雑や遅延が顕在化するとともに、アジア方面からの国際線の増加により、国内線の主要経路と重なる空域で交通が集中し、運航の不確実性が高まっています。このため、「出発間隔や通過時刻」の調整を要する場面が増加し、管制運用は一層複雑化しています。このままでは今後の航空需要の更なる増加に伴い、遅延が一層拡大するおそれがあることから、AI技術等の先進技術を活用し、安全性の確保と定時性の維持・向上を図ることが課題となっています。

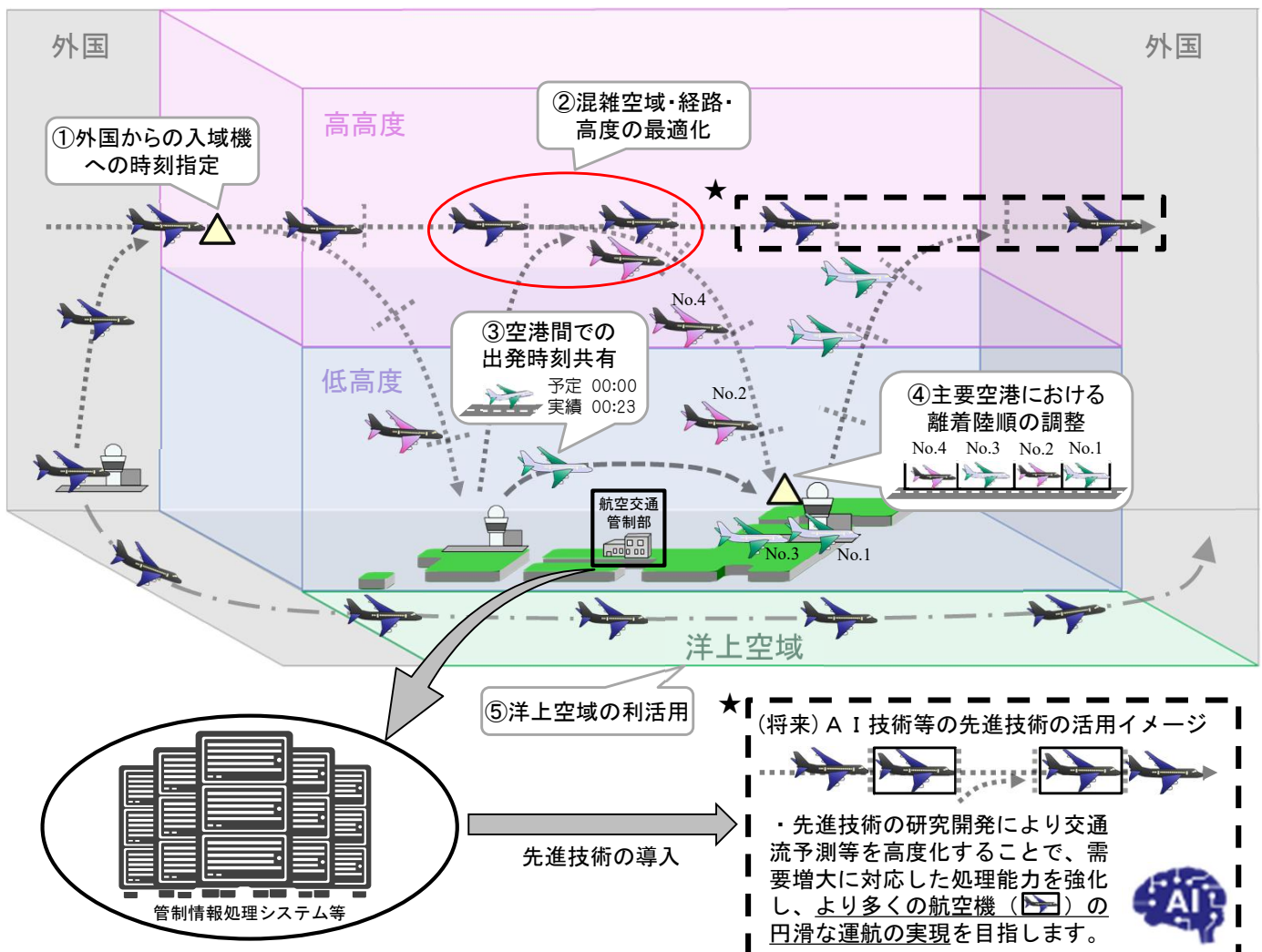
### ○ コンセプト

・航空需要の増大に対応しつつ、安全性を確保しながら定時性の維持・向上を図るため、AI技術等の先進技術を活用し、管制の効率性向上を推進します。

具体には、①外国から本邦に入域する航空機への時刻指定、②混雑空域・経路・高度の見直しによる最適化、③空港間での出発時刻の共有による交通流予測の精緻化、④主要空港における離着陸順調整による空港容量活用の最大化、⑤通信等の高度化による洋上空域の有効活用により、効率的な航空交通流の形成を図ります。

また、将来の航空需要の増大や運航環境の変化を見据え、AI技術をはじめとする先進技術の研究・開発等を推進するとともに、管制サービスの基盤である施設・システムの信頼性向上等に取り組み、将来にわたり安全で効率的な管制サービスの提供を実現してまいります。

### 【今後の管制サービス】



## ○ 具体的取組

・管制サービスの高度化に当たっては、AI技術をはじめとする先進技術の活用や関係機関との連携により研究・開発等を促進します。また、情報の共有・連携強化及び交通流の最適化により管制の効率性向上を図るとともに、施設・システム等の信頼性向上によりサービスの安定性向上を図り、安定的な管制サービスの提供を確保します。

### ✓ 研究・開発等の推進

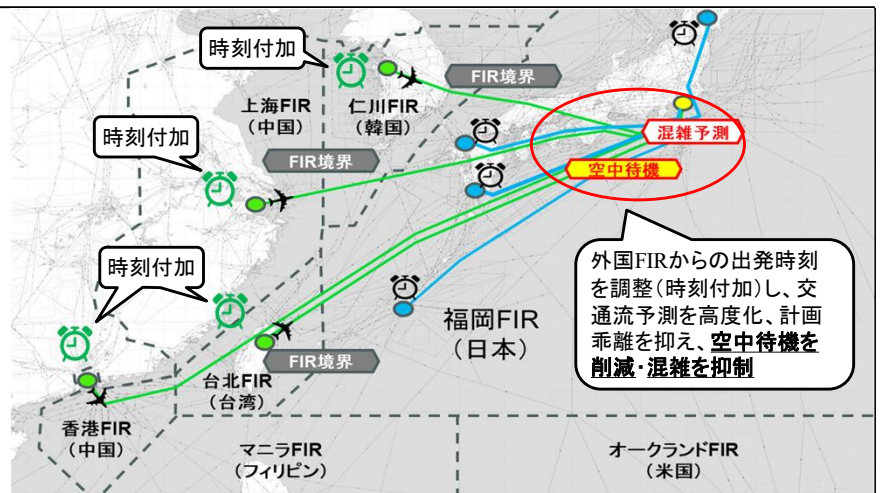
・AI技術等の先進技術の活用や航空会社等とのデータ連携の強化を図るとともに、産官学の連携を通じた研究・開発環境の整備を推進し、**将来の航空需要に対応した管制サービスの高度化**に資する技術革新を推進します。



### ✓ 管制の効率性向上

・航空機運航に関する情報を適時把握するとともに、交通流予測の高度化により空域の処理能力の向上を図ります。また、運用の最適化により待機や迂回を最小化するとともに、交通の分散や洋上空域の有効活用を推進します。

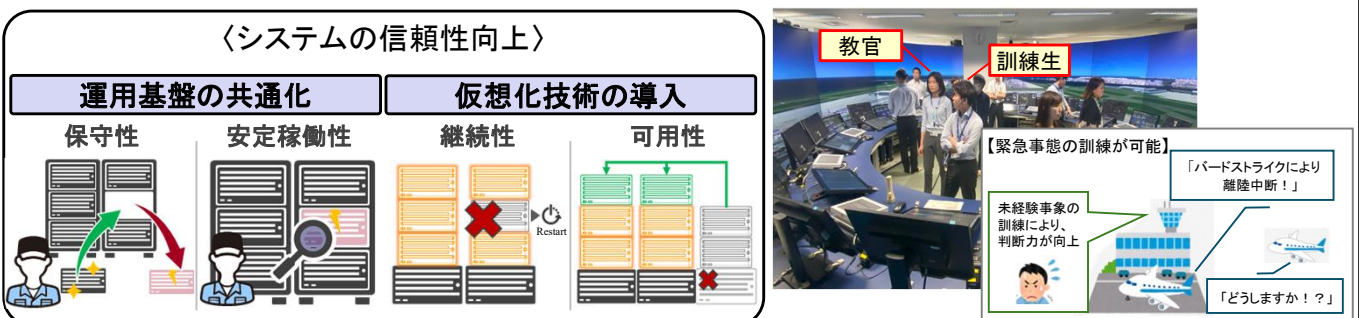
これにより、**遅延の削減及び定時性の維持・向上**を図ります。



### ✓ サービスの安定性向上

・管制情報処理システム等の堅牢性及び冗長性の確保を図るとともに、自然災害やシステム障害等の不測の事態に対する対応力の強化を推進します。

また、職員に対する訓練環境の整備により運用能力の向上を図り、**安定的かつ継続的な管制サービスの提供**を確保します。



### 【効果】

遅延削減及び定時性の向上を図るとともに、将来の変化に対応した安定的なサービスの提供を実現

### (3) 航空分野の「成長戦略」実現に向けた環境整備等

9年度要求額 非公共予算 6.3(2.1)億円

空港整備勘定【再掲】6(6)億円

(国際拠点空港、一般空港等の内数)

※( )内は前年度予算

#### 民間航空機に係る認証体制の構築・拡充等

##### ○「成長戦略」実現に向けた認証体制の構築・拡充

官民双方で必要な認証体制を構築・拡充するため、調査及び訓練を実施します。

- 関係機関と一体となった認証体制の構築に向けた調査
- 航空局のテストパイロットが空飛ぶクルマの飛行試験を実施するために必要な訓練

##### ○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。

#### 空飛ぶクルマの社会実装に向けた環境整備

##### ○空飛ぶクルマの高密度運航・遠隔操縦に向けた環境整備のための調査

2030年代以降の空飛ぶクルマの運航拡大及び操縦者の搭乗しない旅客輸送の実現を見据え、空飛ぶクルマ用の空域ルート(AAMコリドー)の設定等を含む環境整備に必要となる調査等を実施します。



##### ○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

商用運航拡大を見据え、パーティポートの分類に応じた機能・設備要件の整理や社会受容性向上に向けた取組等の整備のあり方に関する調査を実施します。

##### ○空飛ぶクルマの実用化に対応するための航空局職員の訓練

空飛ぶクルマの実用化に適切に対応するため、航空従事者試験官が操縦士や整備士の実地試験を適切に実施できるよう、各機種の特徴や操縦方法を習得するための訓練を実施します。



#### ドローンによる目視外飛行の事業化促進等に向けた環境整備

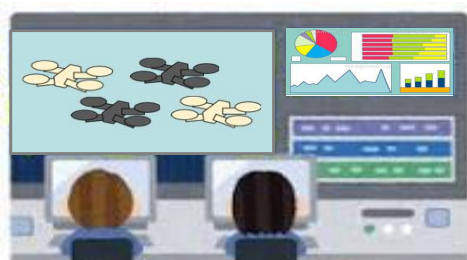
##### ○無人航空機の更なる制度設計のための調査等

ドローンの市場は今後大きな伸びが予測される中、目視外飛行による新たなビジネスモデルの事業化促進を図るため、運航の効率化や事業採算性の向上に資するよう、AIや画像検知技術を活用した多数機同時運航の拡大に向けた調査や、ドローンの高密度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等を実施します。

- AI等を活用した多数機同時運航の拡大に向けた調査
- 運航管理システムの高度化に向けた制度設計のための調査

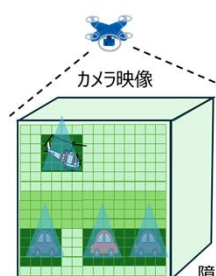
##### ○ドローン情報基盤システム(DIPS)の機能追加

ドローンの利活用拡大に向け、各種手続をオンラインで行えるドローン情報基盤システム(DIPS)を改修します。



UTM(ドローンの運航管理)のイメージ

AI等の活用による障害物検知の例



障害物を自動検知

## (4) 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

9年度要求額 非公共予算 0.4(0.4)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の導入促進に向けた官民協議会」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
- ✓ CO2排出量削減証明書活用によるSAF利用促進
- ✓ SAF調達支援に関する手法についての調査

#### 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みます。

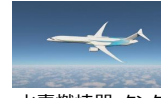
- ✓ 基準策定の議論を行う航空当局等の会議に参画

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



水素燃焼器・タンク

(川崎重工業)

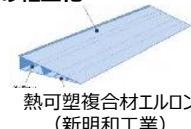
圧力制御バルブ

##### 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

9年度要求額【再掲】98(82)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)」の達成に向けて、以下の取組を実施します。

#### ①空港施設からのCO2排出削減



電球式

航空灯火のLED化

LED式

#### ②地上航空機からのCO2排出削減



走行距離の縮減

#### ③再エネ導入



太陽光発電設備の導入

## (5) ICAOにおけるGXの取組み等を通じた国際連携強化

9年度要求額 非公共予算 0.7(一)億円

※( )内は前年度予算

#### <事業の概要>

国際民間航空機関(ICAO)の重要プログラムを支援し、ICAOとの連携強化を図るとともに、二国間関係の強化や、国際航空分野における日本の国際的プレゼンスの向上を図ります。

#### OICAOのプログラム支援

##### ① 途上国支援

途上国の航空分野を支援し、各国との連携強化や日本企業における支援機会の拡大に繋がります。

##### ② 安全分野

途上国における航空安全の能力向上を支援することでネットワークとして繋がっている世界の航空の安全性を高めます。

##### ③ 環境分野

2050年までの国際航空のCO2排出実質ゼロの目標(2022年ICAO総会で採択)に向け、途上国の脱炭素化を支援します。



ICAO世界航空実施支援シンポジウム  
(2026年4月・モロッコ)



航空の安全性向上



持続可能な航空燃料(SAF)  
の原材料(廃食油)

## 【令和9年度航空局関係組織・定員概算要求の概要】

成長投資を支える航空ネットワークの維持・活性化を重点的に強化するほか、強い地域経済の構築を支える空港政策等の推進、航空AX/DXの推進、GXの強化等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. 成長投資を支える航空ネットワークの維持・活性化

- 成田空港の更なる機能強化に係る体制強化
- 管制サービスの高度化に向けた航空交通管制部の機能強化
- 滑走路誤進入の発生防止・早期検知に向けた管制官による滑走路監視体制強化 等

### II. 強い地域経済の構築を支える空港政策等の推進

- 国内線事業の構造改革推進のための体制強化
- 奄美空港の飛行場管制業務提供開始に向けた体制強化 等

### III. 航空AX/DXの推進、GXの強化等を通じた利便性の高い航空サービスの実現

- 空港分野のDX技術の開発及び実装に必要な体制の構築
- 空飛ぶクルマ・ドローン等の運航拡大に向けた環境整備
- 国際航空分野における議論主導のための戦略形成機能の構築
- 国産SAF導入促進に向けた持続可能な制度設計・運用のための体制強化 等

## 【令和9年度航空局税制改正要望項目】

### 航空機燃料税に係る特例措置【拡充・延長】

(航空機燃料税・航空機燃料譲与税)

- 我が国の航空ネットワークの維持及び国際線と国内線における受益と負担の公平化を図るため、航空機燃料税の税率を以下のとおりとし、当面の間延長する。

#### 【軽減内容】

|          |          |
|----------|----------|
| 本則特例     | 15円/ℓ    |
| 特定離島路線特例 | 11.25円/ℓ |
| 沖縄路線特例   | 7.5円/ℓ   |

- 航空機燃料税から地方自治体へ譲与する額について、4円/ℓ等を継続し、当面の間延長する。

### 空港内で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)

- 空港内で使用される特殊車両の動力源に供する軽油に係る軽油引取税について、現行の特例措置を3年間延長する。

(令和11年度まで)

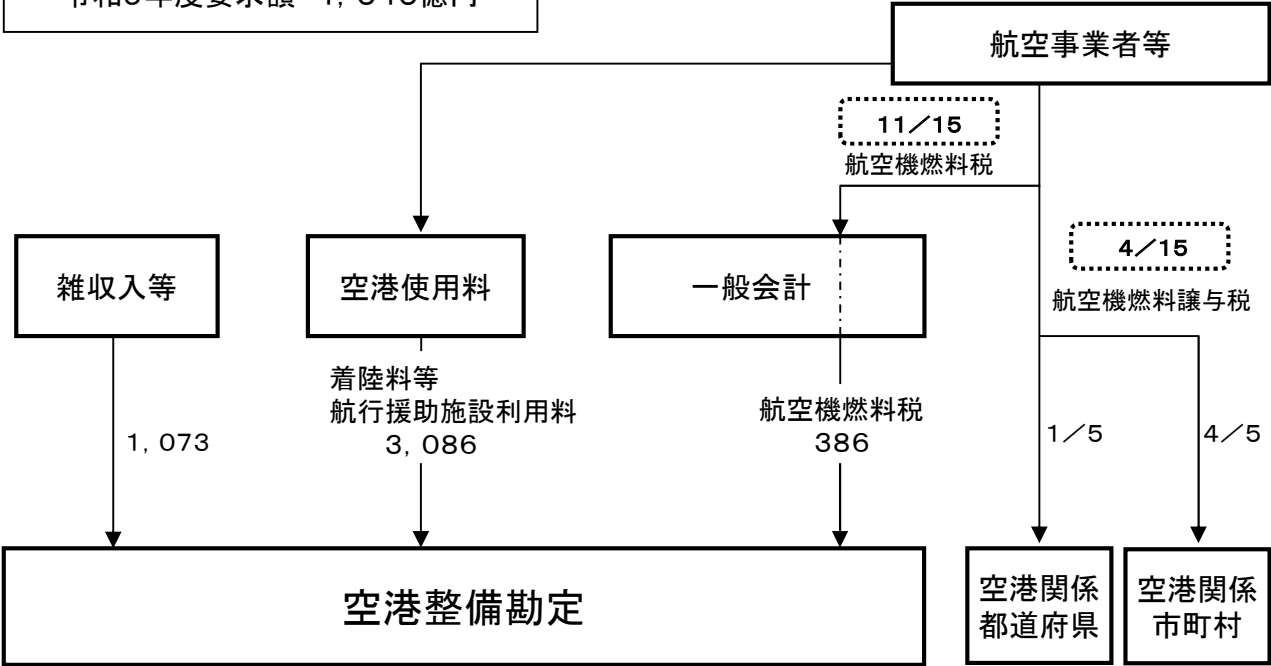
## ＜参考資料＞

|                                           |           |     |
|-------------------------------------------|-----------|-----|
| ・ 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 7 年度）              | ・ ・ ・ ・ ・ | 2 3 |
| ・ 空港別の入国外国人数                              | ・ ・ ・ ・ ・ | 2 3 |
| ・ 国内航空のあり方に関する有識者会議 報告書（概要）               | ・ ・ ・ ・ ・ | 2 4 |
| ・ 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 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 |
| ・ ヘリコプター操縦士の養成・確保に関する関係省庁連絡会議（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<br>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9年度要求額 4,545億円

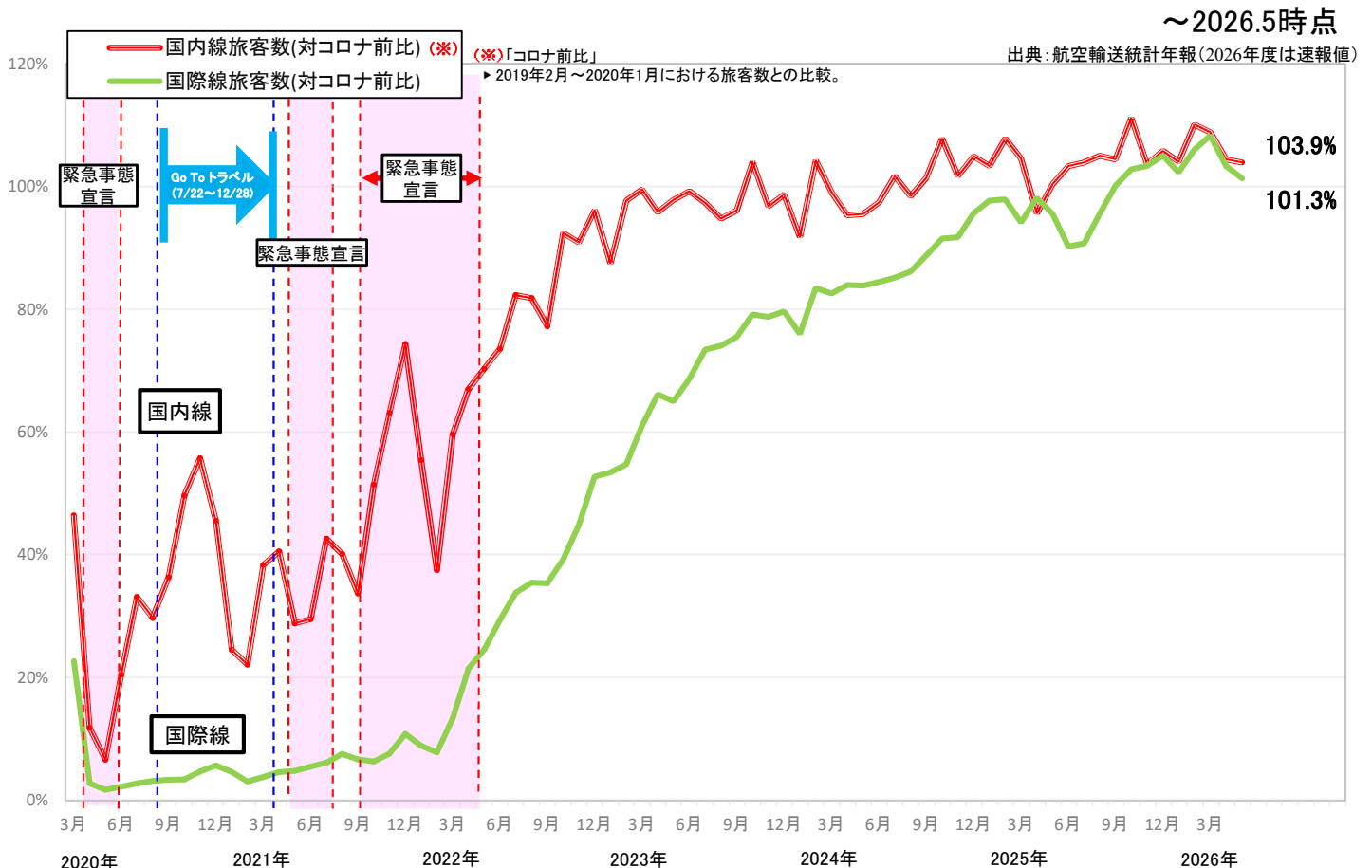
(単位:億円)



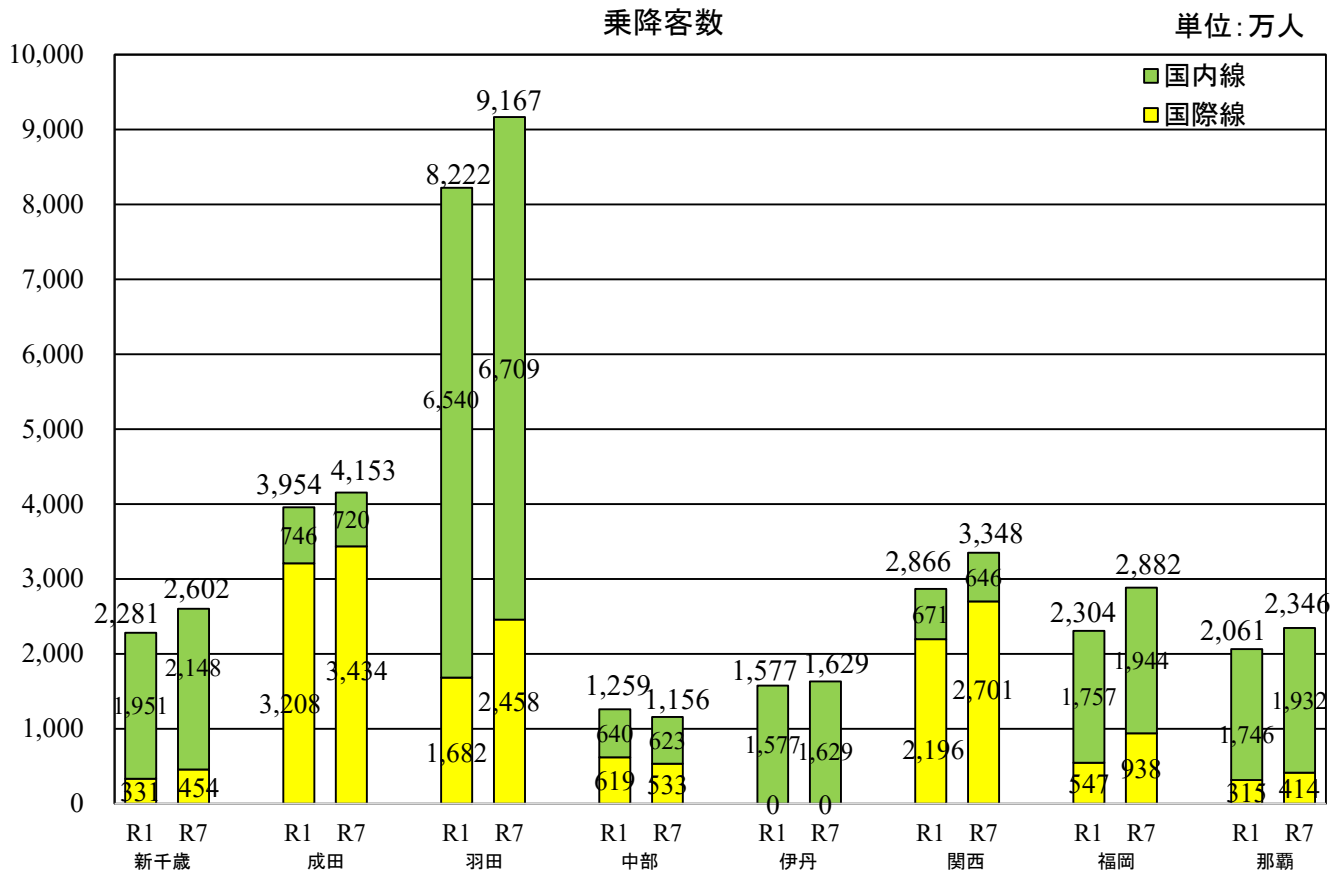
(注) 1. 計数は端数処理の関係で合計額に一致しない。  
2. 〃は令和9年度税制改正要望を踏まえた措置。

|          |          |
|----------|----------|
| 本則特例     | 15円/ℓ    |
| 特定離島路線特例 | 11.25円/ℓ |
| 沖縄路線特例   | 7.5円/ℓ   |

## 本邦航空会社の国内線・国際線旅客数の推移



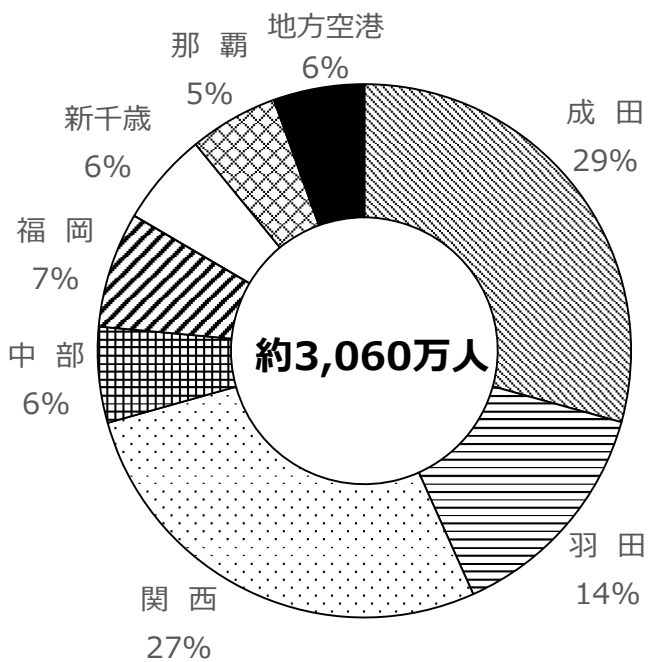
## 国内主要空港の乗降客数（令和元年度、令和7年度）



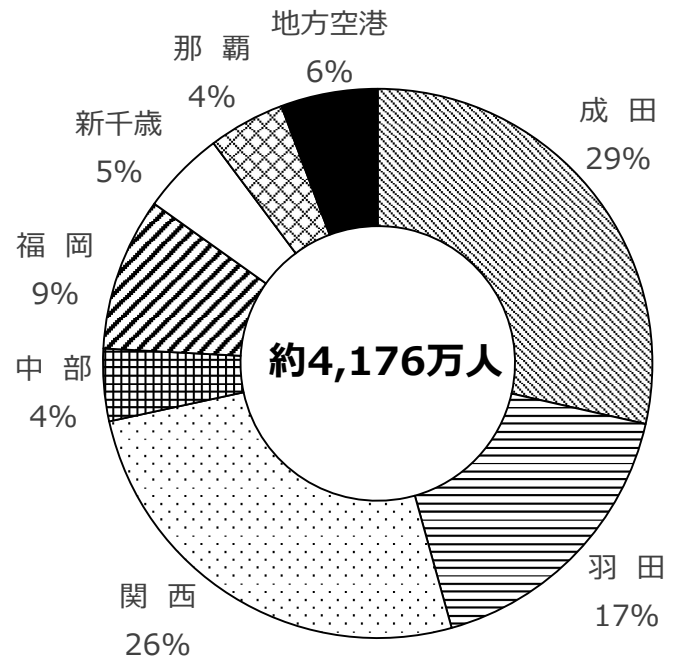
出典: 空港管理状況調査(国土交通省航空局)

※R7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7年（2025）

（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

## 国内航空の現状

## 2000年の規制緩和による自由化

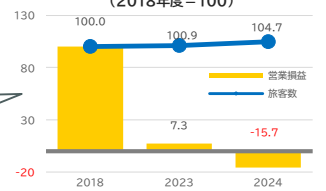
- ・路線免許制の廃止 ・運賃の自由化 ・新規参入社への発着枠の優先配分
- ⇒ 中堅社のネットワークの拡大、運賃種別の多様化、サービスの向上
- 利用者利便の向上、国内航空産業の発展

## 新型コロナを経た事業環境の構造的変化

- ・不可逆的なコスト上昇(燃油費、整備費、人件費等)
- ・円安による外貨建コスト増
- ・高単価のビジネス需要の減少

新型コロナ以降、旅客数は回復したものの、2024年度には国内線の収支は実質的に赤字

主要6社の国内線事業における営業損益の状況 (2018年度=100)



## 航空政策の方向性

：航空会社間の競争を原則としつつ、国内航空ネットワークの維持のための方策を講じ、利用者利便を確保。

## 具体的な方策

| 大手社                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 中堅社 | リージョナル航空会社 | 地域航空会社 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|------------|--------|
| <b>路線協調の円滑化</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>＜課題＞ <ul style="list-style-type: none"> <li>● 複数の航空会社のダイヤが重複。</li> </ul> </li> <li>＜対応策＞ <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ 一定の要件の下で独占禁止法上問題なく、路線のダイヤ調整が可能。</li> </ul> </li> <li>＜効果＞ <ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者利便(時間帯の選択肢など)の向上。</li> </ul> </li> </ul> |     |            |        |
| <b>航空会社間の協業の円滑化</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 大手社から中堅社への出資規制により、各社の経営上の選択肢が狭められている。</li> <li>⇒ 事業環境の変化に応じ、各社の経営の自由度を高めるため、当該出資規制を廃止。</li> <li>⇒ 合併等があれば、競争とネットワーク維持の観点から、一部の発着枠の回収再配分を実施。</li> <li>⇒ ネットワークへの影響を最小限に、経営改善に向けた連携深化も可能に。</li> </ul>                                                                        |     |            |        |
| <b>透明性の確保</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 協調・協業等が進展する中でも利用者利便や公正な競争を確保する観点から、適切な運賃水準の監視と分かりやすい情報公開が必要。</li> <li>⇒ 実勢運賃のモニタリングを実施。あわせて、低廉運賃の監督基準や情報公開のあり方も見直し。</li> <li>⇒ 利用者が運賃の動きを分かりやすく把握することを可能に。また、コストに見合った健全・公正な価格競争の確保。</li> </ul>                                                                                   |     |            |        |
| <b>需要獲得・サービス向上に向けた取組</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 国内航空のインバウンド利用の低迷 ⇒ 国際観光旅客税の補助事業の対象拡充、地域航空会社への伴走支援</li> <li>● 人口減少下での需給適合が必要 ⇒ リージョナル機等の有効活用、需要に合わせた曜日運航・期間減便の実施</li> <li>● 遅延の増加 ⇒ 航空会社・空港・管制等様々な主体が連携して取組を実施</li> </ul>                                                                                              |     |            |        |
| <b>今後の検討課題</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 今般の議論の継続的なフォローアップ</li> <li>② 鉄道等他モードとの役割分担に関する検討</li> <li>③ 地域航空の今後の維持のあり方に関する検討</li> </ul>                                                                                                                                                                                     |     |            |        |

国民生活を支える重要な交通手段である国内航空ネットワークを今後も安定的に維持し、利用者利便を確保するため、航空会社をはじめとする関係者が速やかに上記施策を実行することが重要。

## 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
- ・現状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

- ・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

- ・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

- ・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

- ・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。

### 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(=整備士一人で行える仕事の範囲)を拡大
- 2 型式別資格の共通化

##### 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
- 5 デジタル技術の活用

##### 裾野拡大

- 6 戦略的な普及啓発
- 7 自衛隊整備士の活用促進
- 8 外国人整備士の受入拡大

#### 操縦士

- 1 外国人操縦士の受入円滑化

- 2 シニア人材等の活用推進

- 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**

- 4 機長養成の迅速化

- 5 戦略的な普及啓発

- 6 私立大学等の活用促進

- 7 女性パイロット等の拡大

## ヘリコプター操縦士の養成・確保に関する関係省庁連絡会議(概要)

### 現状と課題

#### 1. 高齢化の進展

特に高い技術/豊富な飛行経験が必要※なドクターヘリや消防防災ヘリ操縦士の高齢化が顕著

※機長飛行時間：1,000時間以上

##### 50歳以上の割合

全体 約 50%

ドクターヘリ 約 71%

2030年以降、年間10名以上の追加養成が必要(ドクヘリ)

消防防災ヘリ 約 65%

#### 2. 養成負担の増加

##### 飛行時間の推移

農業散布等 ドクヘリ等

2000年 約60千h 約14千h

2024年 約22千h 約18千h

▼6割減 + 3割増

※ここ10年の全体の飛行時間は横ばい

##### 養成方法

従前 農業散布等で飛行経験を取得

現在 養成のみでの飛行が必要

養成負担の大幅増  
(1飛行時間あたり約30万円)

### とりまとめ

#### 1. 若手操縦士の養成加速

##### (1) 航空大学校の活用

- ・(独)航空大学校にヘリ操縦士養成コースを創設
- ・既にライセンスを持つ若手操縦士に対し、基礎技術や飛行経験の習得を効率的・効果的に実施

(2) 養成経費への公的支援の検討

(3) 飛行経歴要件の見直し

#### 2. なり手の確保

(1) 官民一体となったPR活動

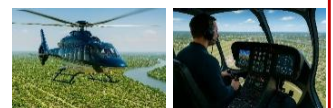
(2) 奨学金制度の創設の検討

### 航空大学校のヘリ操縦士養成イメージ

#### プロジェクト概要

実機とシミュレータを使用し、訓練を効率的かつ効果的に実施

ドクヘリ等の安定的な運航体制を確保



画像はイメージ

#### 運用イメージ

運航者  
(事業者、地方自治体、海保、警察)

委託

航空大学校  
基礎技術の取得  
飛行経験の蓄積

#### 想定スケジュール

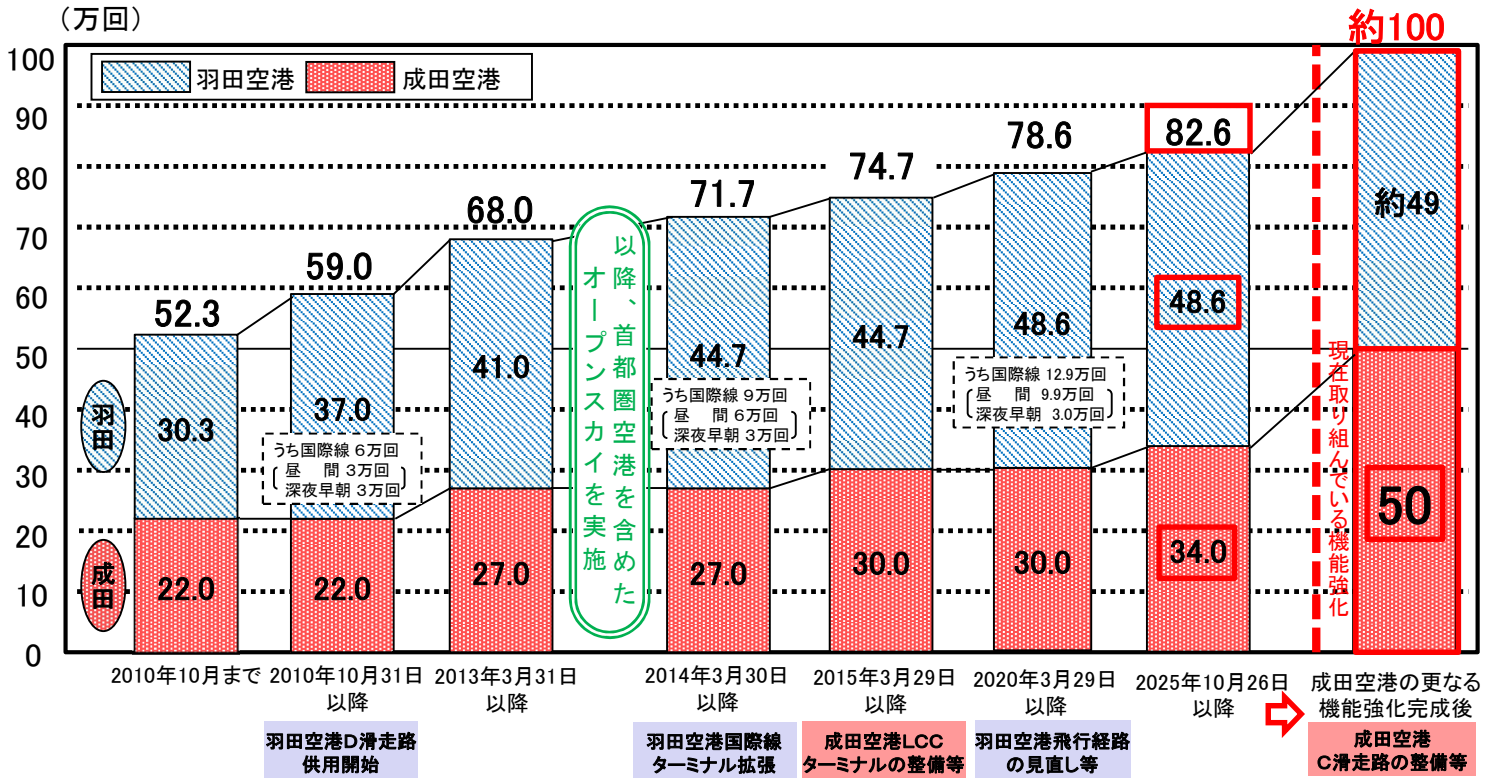
令和8年6月～：  
機材・施設の整備(日本財団からの助成により実施)

令和9年度～：  
訓練カリキュラム検討、教官確保等の準備(運航者との協力・連携)

令和10年度末を目途に運用開始

# 首都圏空港(羽田・成田)の機能強化について

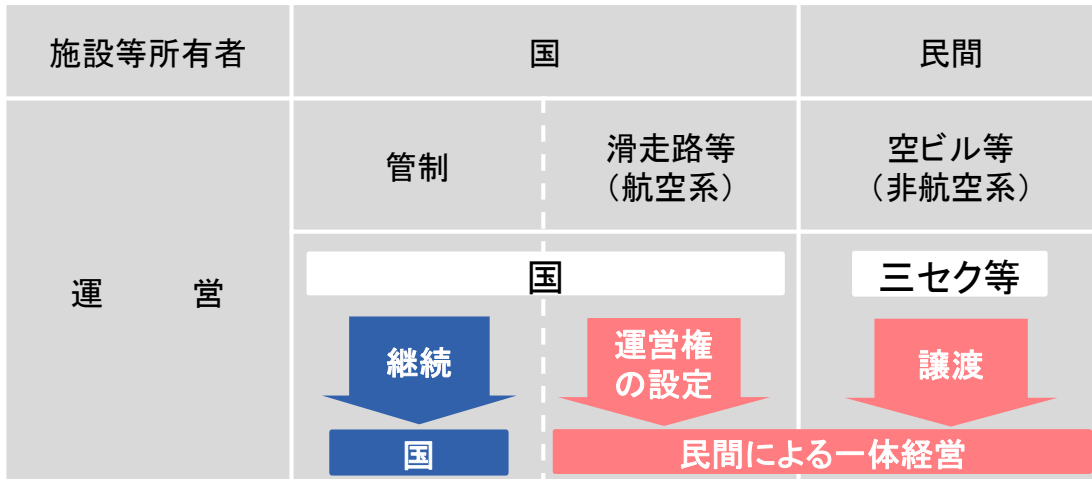
○ 成田空港のC滑走路新設等により、空港処理能力年間約100万回の実現を目指す。



(注)いずれも年間当たりの回数である。

(注)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、
  - 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  |
| <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;">〔</div> <div style="margin-right: 10px;">うち、着陸料</div> <div>6t以下(アイランダー等)</div> </div>      | 一般路線の1/16 |
| <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;">〔</div> <div style="margin-right: 10px;">航行援助施設利用料</div> <div>15t以下(ドルニエ228等)</div> </div> | 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(令和8年度)。  
 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。  
 $1\text{L} = 13.5\text{円}$  (コロナ前の軽減措置)  $\rightarrow 11.25\text{円}$  (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。  
 $1\text{L} = 9\text{円}$  (コロナ前の軽減措置)  $\rightarrow 7.5\text{円}$  (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

#### 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]

### 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

- 空港施設からのCO2排出削減
- 地上航空機からのCO2排出削減
- 再生可能エネルギーの導入促進



航空運送事業者

申請 ↑↓ 認定

申請 ↑↓ 認定



空港管理者

### 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

### 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

# 空飛ぶクルマの社会実装に向けた環境整備

## 空の移動革命に向けたロードマップ

2026年3月27日 空の移動革命に向けた官民協議会

このロードマップは、いわゆる“空飛ぶクルマ（AAM）”、電動・垂直離着陸型・自動操縦の航空機などによる身近で手軽な空の移動手段の実現が都市や地方における課題の解決につながる可能性に着目し、官民が取り組んでいべき技術開発や制度整備等についてまとめたものである。

|      |             | 2020年代後半（導入初期）                                                                            | 2030年代前半（成長期）                                  | 2030年代後半（成熟期）                                                     | 2040年代以降（完成期）                                                              |
|------|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
|      |             | 一部地域で商用運航開始                                                                               | 導入地域の段階的拡大<br>～遠隔操縦※4による旅客輸送～                  | 日常の移動手段として定着<br>～自動・自律運航～                                         | 日常生活における<br>自由な空の移動<br>が当たり前の<br>社会の実現                                     |
| 活用   | ※1          | 大都市圏<br>空港アクセス<br>地方部<br>公的利用                                                             | 試験飛行<br>実証飛行<br>商用運航開始<br>2027年/2028年～         | 都市部/都市内運航・遊覧飛行の拡大<br>観光地・空港アクセス、貨物輸送サービス開始<br>ドクターヘリの補充（医師・患者移動等） | 都市内・広域的運航ネットワークの形成<br>空港アクセスの拡大・定着<br>地域内・地域間運航、輸送網の拡大<br>地域医療・災害対応など利用が拡大 |
| 運用概念 | ※2          | フェーズ0                                                                                     | フェーズ1                                          | フェーズ2                                                             | フェーズ3                                                                      |
|      | 機体          | ・充電式バッテリーの機体（一部ハイブリッド型含む）<br>・操縦者搭乗が中心（一部貨物は遠隔操縦）                                         | ・ハイブリッド型の本格導入、航続距離増<br>・操縦者搭乗が中心（一部旅客の遠隔操縦が開始） | ・水素燃料電池搭載の機体の導入<br>・操縦者非搭乗が中心（一部自動・自律運航）                          | 自動・自律運航の本格化                                                                |
|      | 空域・交通管理     | ・既存の航空管理システムの利用、段階的なAAMルートの導入<br>・低密度運航                                                   | ・AAMコリドーの導入<br>・中密度運航（運航規模の拡大）                 | ・AAMコリドーの高度化（新たな飛行方式の活用）<br>・高密度かつより就航率が向上した運航（運航規模のさらなる拡大）       |                                                                            |
| 環境整備 | 地上インフラ      | ・既存の空港・HP等の利用<br>・比較的小規模なAAM専用の離着陸場の整備                                                    | ・より大きく複雑なAAM専用の離着陸場の整備<br>・建物屋上等への設置           | ・多様な機体や運航に対応した空港・既存HPや離着陸場の整備、離着陸場の自動化                            |                                                                            |
|      | 機体の安全性の基準整備 | 需要に応じた多様な機体の基準整備（自動・自律運航、水素燃料電池などの新たな推進方式への対応等）                                           |                                                |                                                                   | 技術動向等に応じた制度の見直し                                                            |
|      | 技能証明の基準整備   | 航空従事者拡大のための基準整備 ⇒ 操縦者の搭乗しない旅客輸送等に係る制度整備（自動・自律運航等）                                         |                                                |                                                                   | 技術動向等に応じた制度の見直し                                                            |
| 技術開発 | 空域・運航       | 初期商用運航の航空交通のための基準・体制整備                                                                    | 運航拡大に対応する交通管理実現（AAMコリドー設定等）に向けた制度・体制整備         | より高密度かつ就航率が向上した運航に対応する新たな空域管理・飛行方式等の基準・体制整備                       | 利活用動向等に応じた制度の見直し                                                           |
|      | 事業の制度整備     | 航空運送事業の基準整備（初期商用運航を想定）                                                                    | 高度な運航に対応した基準・制度整備（操縦者の搭乗しない旅客輸送等）              | 多様な機体に対応した基準・制度整備（自動・自律運航等）                                       | 利活用動向等に応じた制度の見直し                                                           |
|      | 離着陸場 ※3     | VP整備指針を踏まえた専用離着陸場の基準整備                                                                    | 多様な機体や運航・用途への対応、自動化に向けた離着陸場の基準整備               |                                                                   |                                                                            |
| 技術開発 | 社会受容性       | 自治体等を中心に導入地域での社会受容性の拡大                                                                    |                                                |                                                                   | 更なる受益者の増加、社会課題解決等を通じた受容性向上                                                 |
|      | 試験環境        | 福島ロボテストフィールドをはじめとする試験飛行拠点としての活用・整備、研究・人材育成等の機能拡充                                          |                                                |                                                                   |                                                                            |
| 技術開発 | 推進システム      | 電動モーターの性能向上（出力密度、耐久性、冷却性能等）<br>リチウムイオン電池の性能向上（容量エネルギー密度、サイクル寿命等）<br>ガスタービンハイブリッド推進システムの開発 | 次世代バッテリー（全固体電池等）のAAMへの適用<br>水素燃料電池推進システムの開発    | より広域的な運航を実現する推進システムの開発                                            |                                                                            |
|      | 自動・自律運航     | 技術的な基盤設計<br>操縦機能の自動化技術の開発、衝突防止システムの構成部品（機上センサ・カメラ等）の開発<br>離着陸場の自動運用技術の開発                  | 自動・自律化やより就航率が向上した運航に向けたAAMの技術開発                | より安全で効率的な運航を実現する自動・自律運航技術の開発                                      |                                                                            |
|      | 運航管理        | 初期AATMの技術開発                                                                               | 運航の高密度化に向けたAATMの技術開発                           | より高度な運航を実現する運航管理技術の開発                                             |                                                                            |
| 技術開発 | サプライチェーン    | 量産化に向けたサプライチェーンの構築（要素技術開発等）                                                               | 自動車産業等の技術を活用した高レート生産技術の開発                      | より安定的で効率的な生産を実現する技術の開発                                            |                                                                            |

※1 自家用運航については、商用運航に合わせて普及することが見込まれる

※2 運用概念：空飛ぶクルマ（AAM）の主要な構成要素や段階的な導入のフェーズ

※3 離着陸場には、規模や役割等に応じて充電施設や格納庫等が併設される

※4 自動化・自律化レベルに関係なく、操縦者が搭乗していないこと

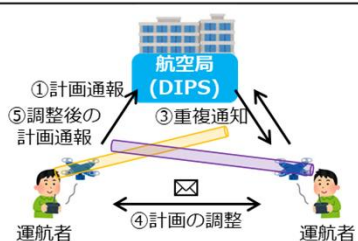
## 無人航空機の高密度運航等に向けた運航管理（UTM）システムの段階的導入

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（今後の多数機同時運航の拡大に対応するには限界）**



Step 2

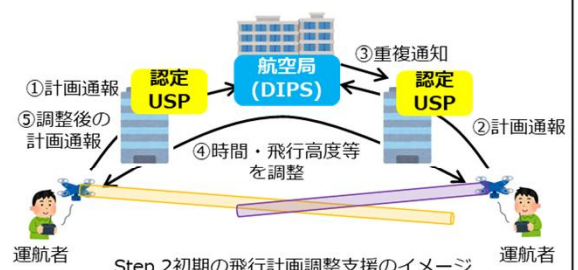
### 【UTMサービスプロバイダ認定】

#### <初期> R7年度末に認定要件を制定

- 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）

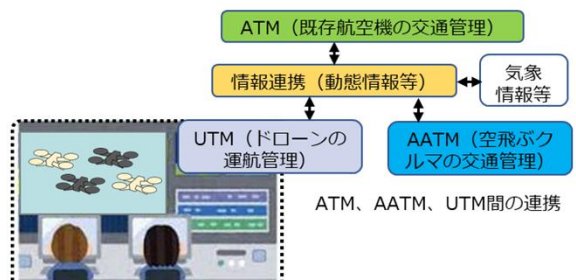


Step 2初期の飛行計画調整支援のイメージ

Step 3

### 【空域指定】

- 多種の機体が混在する**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（**多数機同時運航を安全に社会実装するための基盤を形成**）



ATM、AATM、UTM間の連携

## 【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、航空交通の政策・技術的課題への対応を図るため、「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」、「航空交通を支える基盤技術の開発」の4課題を重点研究・開発分野と位置付け、積極的に取り組む。
- 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。

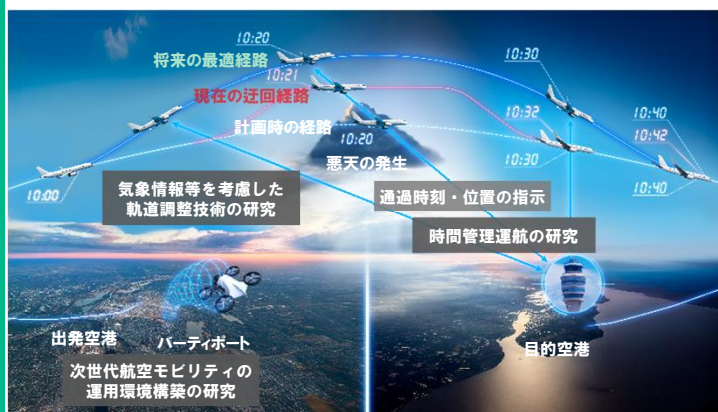
### 航空交通の安全性及び信頼性の向上

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

| 空港会社管理                                | 国管理               | 地方自治体管理                                                                                                                                  |
|---------------------------------------|-------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 拠点空港(28)<br>(国や空港会社が設置する拠点空港)         | 成田、関空・伊丹、中部(計4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)<br>(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)                                                                  |
| その他の空港(15)<br>(自衛隊等との共用空港、コミュニティー空港等) |                   | ＜離島空港＞<br>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、奄美、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、宮古、下地島、多良間、石垣、波照間、与那国(34空港) |
| 合計(97)                                | 4                 | 65                                                                                                                                       |

