

空港・航空政策の現状(参考資料)

国土交通省 航空局
令和8年1月14日

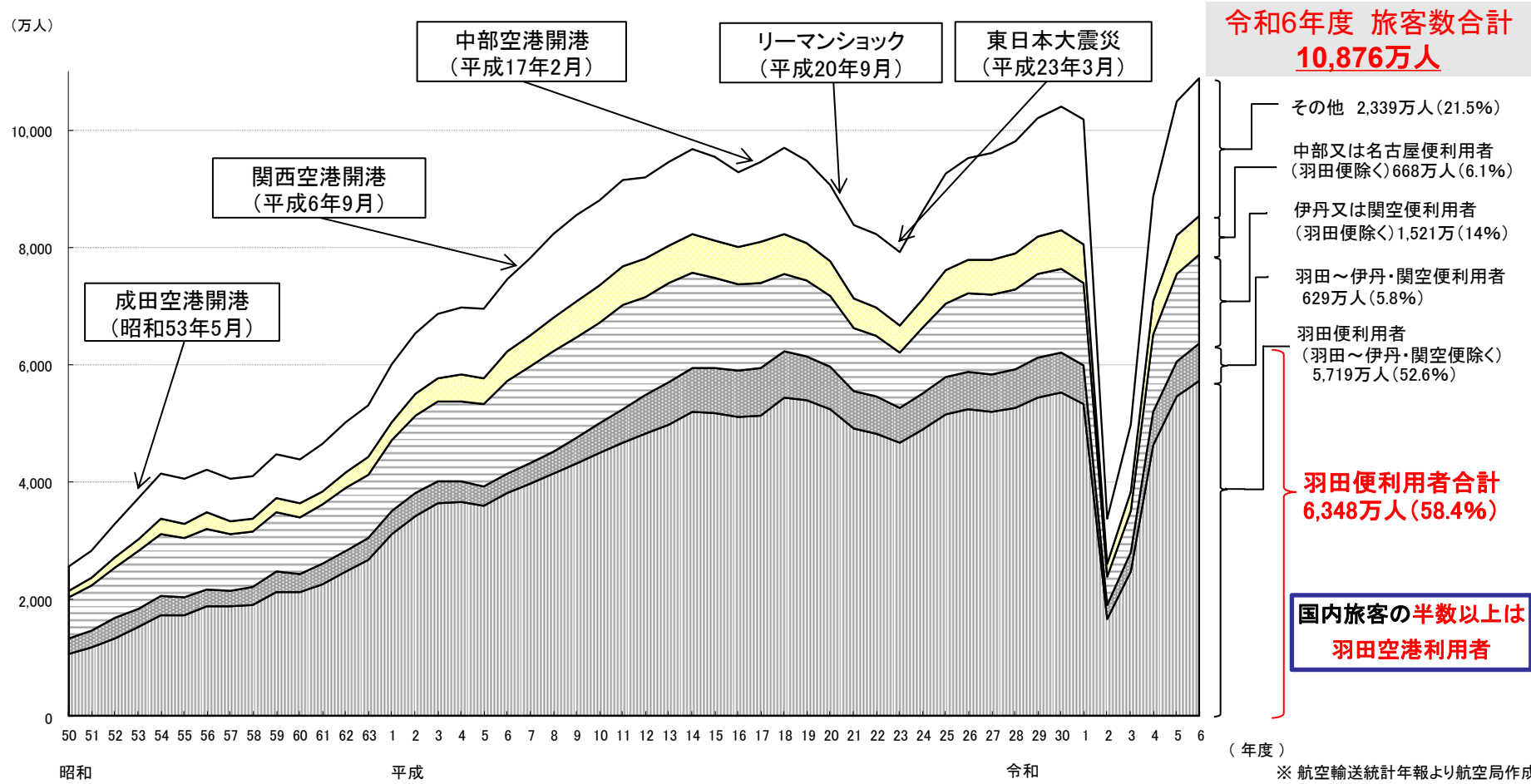
【目次】

1. 航空輸送、空港の整備・運営の現状
2. 空港における安全・安心の確保、適切な施設の維持・管理
3. 空港における環境対策
4. 空港における多様な利用者ニーズへの対応

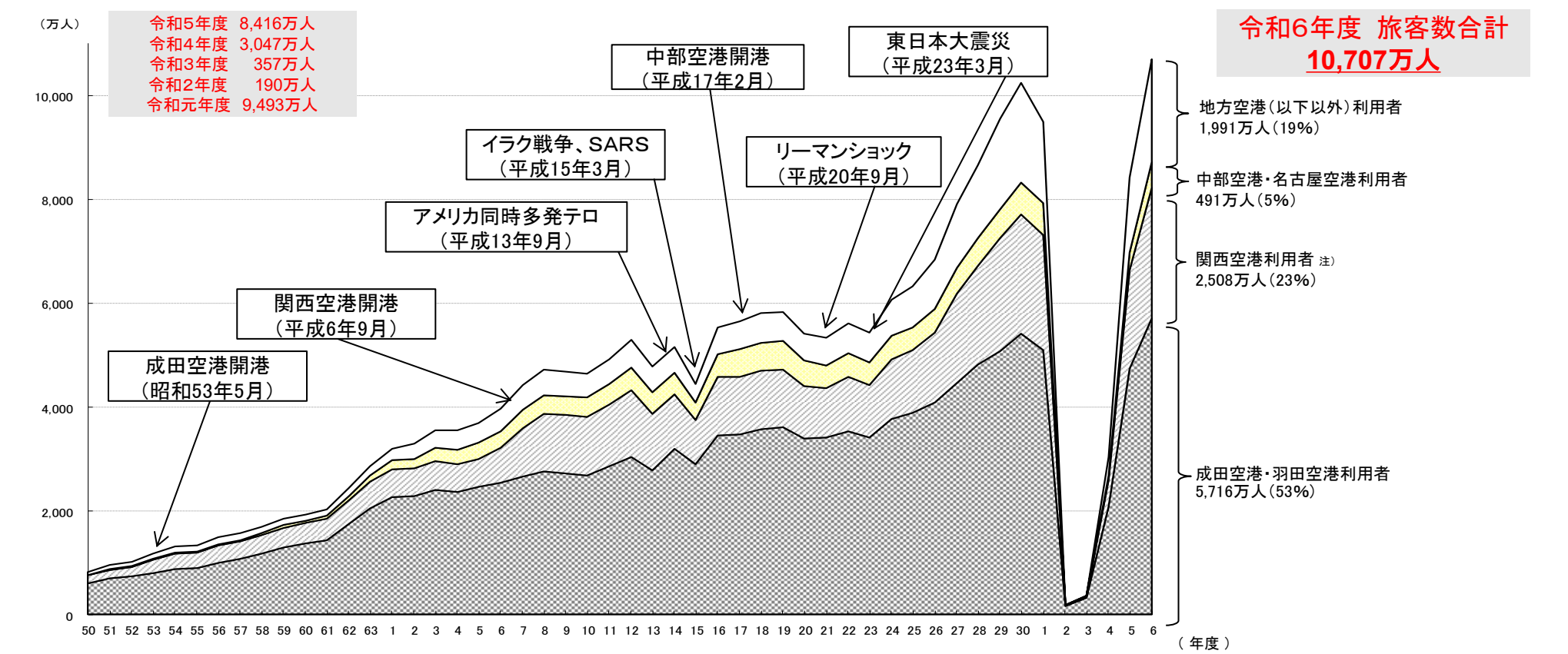
【目次】

1. 航空輸送、空港の整備・運営の現状
2. 空港における安全・安心の確保、適切な施設の維持・管理
3. 空港における環境対策
4. 空港における多様な利用者ニーズへの対応

- 我が国の国内航空旅客数は、平成20年のリーマン・ショック等による世界的な景気後退、平成23年の東日本大震災の影響を受け減少傾向であったが、その後のLCC参入等により増加に転じた。
- 令和2年2月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により旅客数は大幅に減少したが、令和3年度以降は再び増加に転じ、令和6年度はコロナ禍以前の水準を超えている。



- 我が国の国際航空旅客数は、平成13年以降、米同時多発テロ、リーマンショック、東日本大震災の発生ごとに一時的な落ち込みが見られるが、近年においては訪日外国人旅行者の増加等により増大した。
- 令和2年2月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により旅客数は大幅に減少したが、令和3年度以降は再び増加に転じ、令和6年度はコロナ禍以前の水準を超えている。



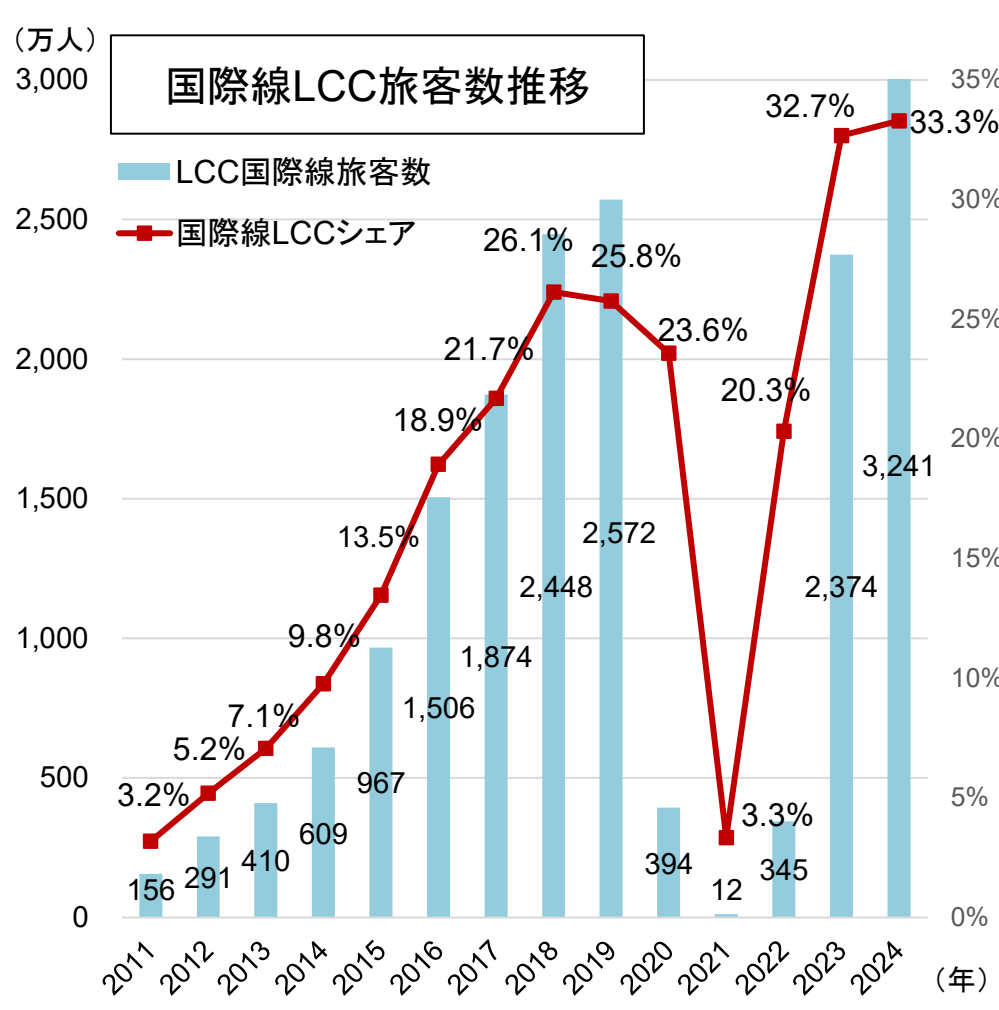
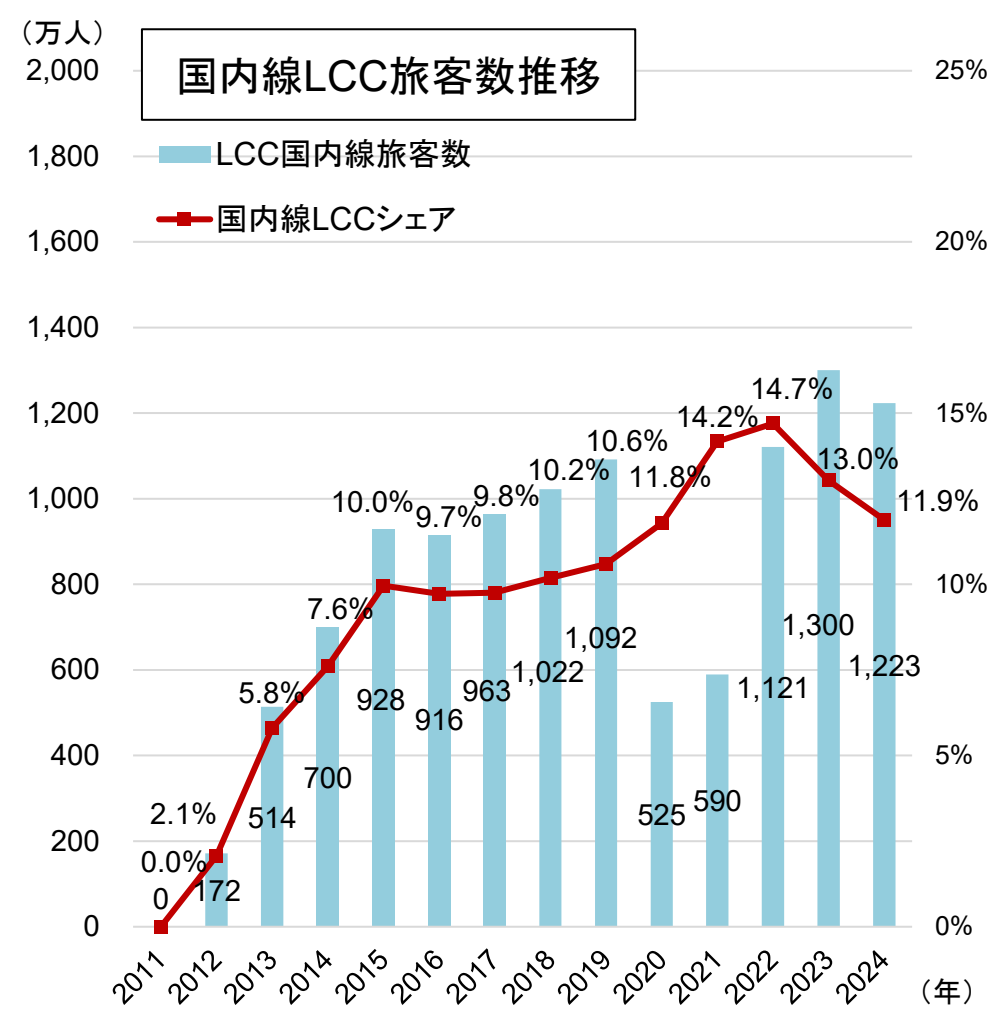
※ 国土交通省資料より作成 注）関西空港開港以前は、伊丹空港における利用者数を示す。

- 2012年3月に初の日系LCCとなるピーチ・アビエーションが大阪－札幌など2路線で運航を開始。その後、7月にはジェットスター・ジャパンが、8月にはエアアジア・ジャパンが就航し、2012年は「LCC元年」となった。
- 2025年夏ダイヤ当初計画時点では、下表のとおり、日系LCC5社が国内線延べ50路線、国際線延べ38路線を就航。

(2025年夏ダイヤ当初計画時点)

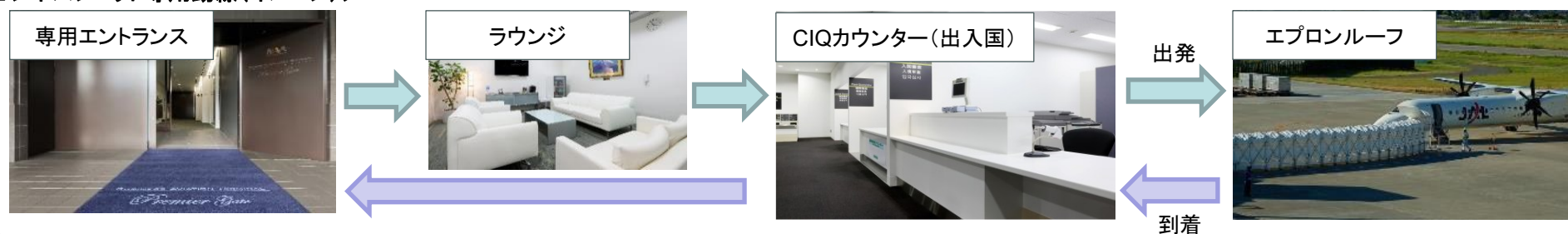
会 社 名	Peach Aviation(株)	ジェットスター・ジャパン(株)	スプリング・ジャパン(株)	(株)ZIPAIR Tokyo	(株)エアー・ジャパン
拠 点 空 港	関西、那覇、仙台、新千歳、成田、中部	成田、関西、中部	成田	成田	成田
運 航 路 線	<div>(国内線) 関西＝女満別、釧路、新千歳、仙台、 成田、福岡、長崎、宮崎、鹿児島、 奄美、那覇、新石垣 成田＝新千歳、福岡、奄美、那覇、 新石垣 福岡＝新千歳、那覇、新石垣 仙台＝新千歳 中部＝新千歳、仙台、那覇 那覇＝新千歳 計25路線</div> <div>(国際線) 関西＝上海、香港、台北、高雄、仁川、 金浦、バンコク、シンガポール 羽田＝上海、台北、仁川 成田＝台北 中部＝台北、金浦 那覇＝台北 計15 路線</div>	<div>(国内線) 成田＝新千歳、旭川、高松、松山、高知 福岡、長崎、大分、熊本、宮崎、 鹿児島、那覇 関西＝新千歳、成田、那覇 中部＝福岡、那覇 福岡＝新千歳 計18路線</div> <div>(国際線) 成田＝台北、マニラ、上海 関西＝台北 計 4 路線</div>	<div>(国内線) 羽田＝新千歳、北九州 成田＝新千歳、広島、 北九州、那覇 北九州＝新千歳 計 7 路線 ※貨物専用路線を含む</div> <div>(国際線) 成田＝天津、ハルビン、 寧波、上海、大連、 南京 計 6 路線</div>	<div>(国際線) 成田＝仁川、バンコク、マ ニラ、シンガポール、 ホノルル、ロサン ゼルス、サンノゼ、 サンフランシスコ、 バンクーバー、 ヒューストン 計 10 路線</div>	<div>(国際線) 成田＝バンコク、仁川、 シンガポール 計3路線</div>

○ 旅客数に着目すると、国内線においてはLCCシェア率が約1割、国際線においては約3割となっている。

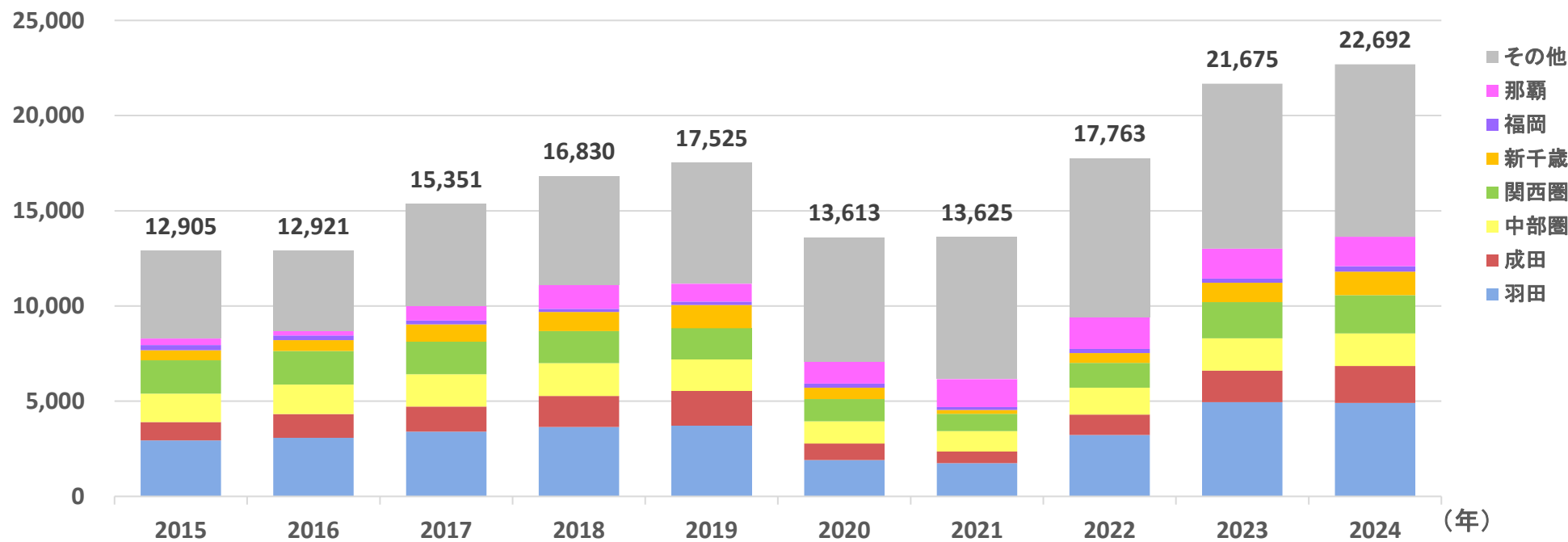


- 国において、ビジネスジェット専用の旅客動線を整備することなどによる、迅速性・秘匿性・快適性・柔軟性を重視するビジネスジェット旅客の受入環境整備の支援を実施。
- 日本の空港におけるビジネスジェットの発着回数は、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、一時は低迷したものの、現時点においては増加傾向。(2024年は過去最高値を記録)

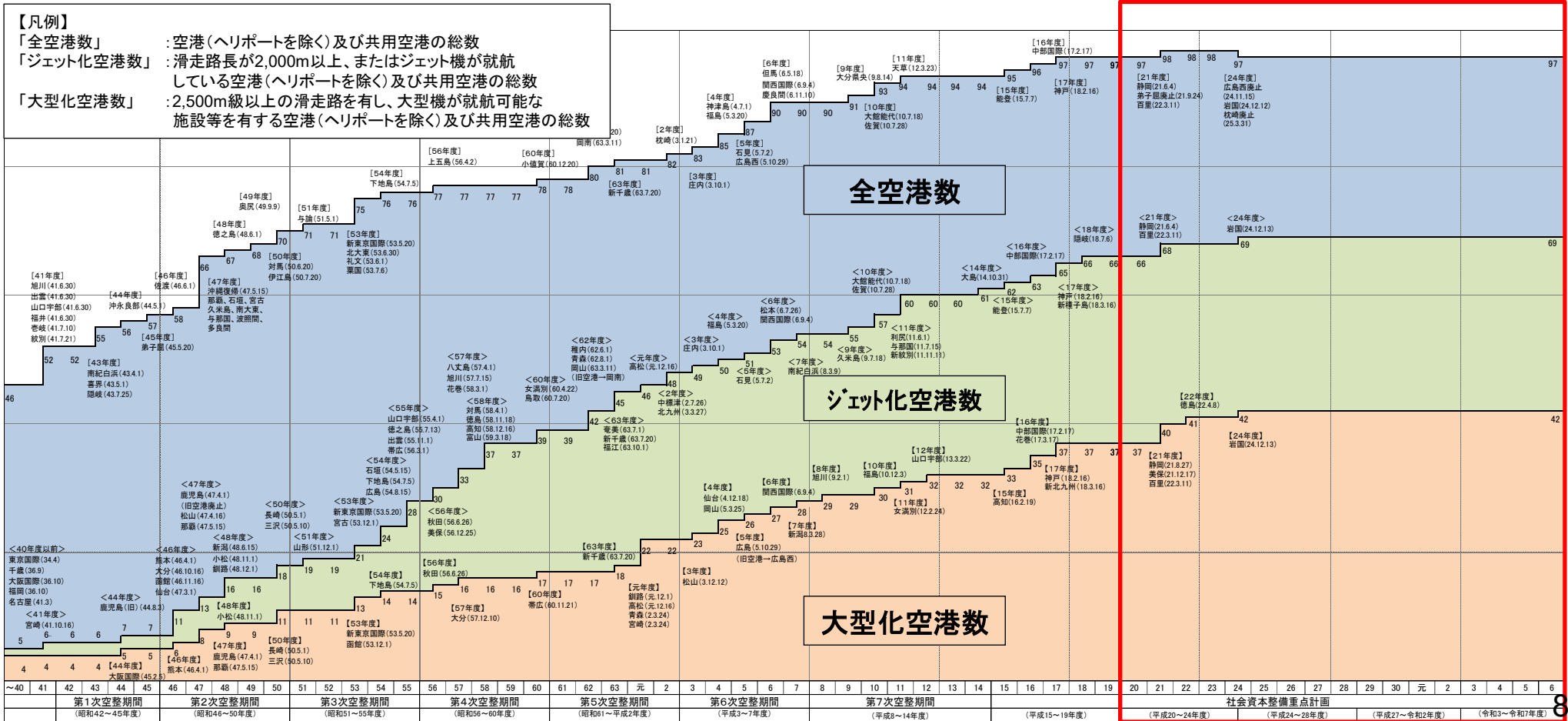
<ビジネスジェット専用動線(イメージ)>



<ビジネスジェット発着回数の推移>



- 平成20年の基本方針策定後の空港数の推移は以下のとおり。
 - ・平成21年度 … 供用開始：静岡空港・茨城空港 廃止：弟子屈飛行場
 - ・平成24年度 … 供用開始：岩国空港 廃止：広島西飛行場・枕崎飛行場
- 現在の空港数は97となり配置面的側面からの整備は概成。
- 空港政策は「整備」から「運営」にシフト。



- 関西空港及び伊丹空港においては、平成24年に新関西国際空港株式会社が両空港の設置管理者となり、一体運営を開始。また、平成28年より、コンセッション方式を導入し、関西エアポート株式会社が運営を開始。
- 神戸空港においても、平成30年からコンセッション方式を導入し、同社の完全子会社である関西エアポート神戸株式会社が運営を開始したことにより、関西3空港における一体運営を実現。

関西3空港位置図



関西空港

- 設置管理者：新関西国際空港(株)
- 滑走路：(A)3,500m、(B)4,000m
- 運用時間：24時間
- 役割：西日本を中心とする国際拠点空港
関西圏の国内線の基幹空港



伊丹空港

- 設置管理者：新関西国際空港(株)
- 滑走路：(A)1,828m、(B)3,000m
- 運用時間：14時間(7:00～21:00)
- 役割：関西圏の国内線の基幹空港
環境と調和した都市型空港



神戸空港

- 設置管理者：神戸市
- 滑走路：2,500m
- 運用時間：16時間(7:00～23:00)
- 役割：神戸市及びその周辺の国内航空需要に対応する空港
関空、伊丹を補完
R7.4より国際チャーター便運航開始

○ 第14回関西3空港懇談会(令和6年7月15日)において、3空港全体で2030年前後を目途に年間50万回の容量確保等を目的とした新飛行経路案について地元として合意し、令和7年3月より新飛行経路の運用を開始。

機能強化概要

<関西3空港全体>

- 年間50万回の容量確保(2030年前後)

<関西空港>

- 年間発着回数30万回
- 1時間当たりの処理能力:45回→60回

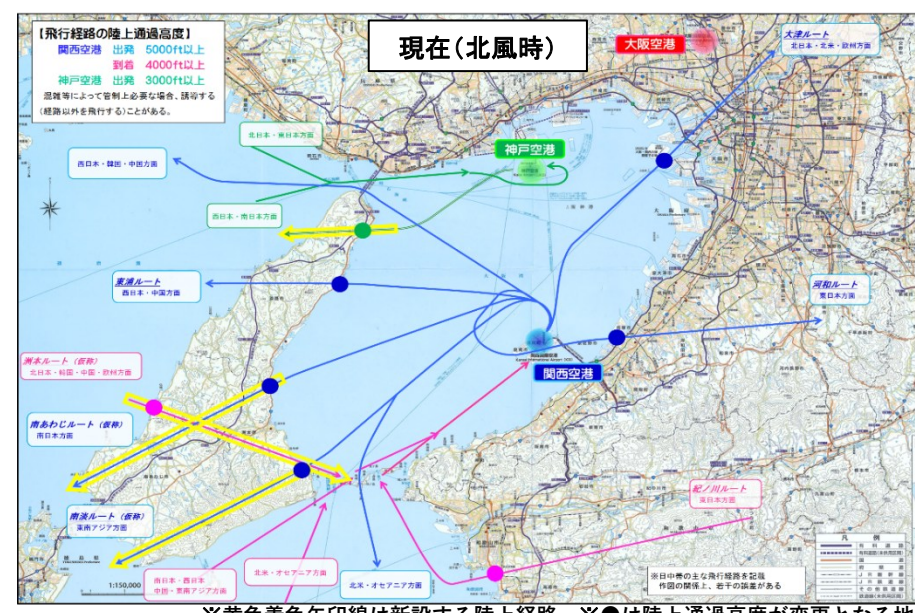
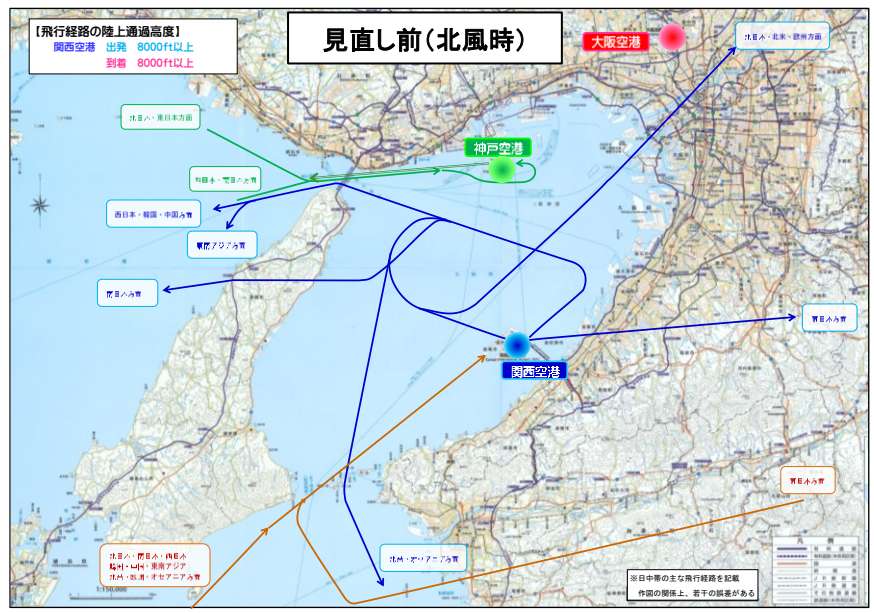
<神戸空港>

- 国内線 1日の最大発着回数:80回→120回
- 国際線 チャーター便解禁
- 定期便40回/日(2030年前後)

新飛行経路概要

- 出発機:大阪湾内の空域のひっ迫を解消するため離陸後直ちに分岐し、各方面へ直進する経路を設定するとともに、需要が増大する西・南西方面の飛行経路を複線化
- 到着機:飛行可能な範囲を陸地上空も含め拡大し、最短となる到着経路を設定

➡ 発着容量を拡大



- 中部国際空港は、中部の空の玄関口として、国際・国内航空輸送拠点の役割を担う。
- 名古屋飛行場は、都市型総合空港として通勤・航空の活動拠点や広域防災拠点などの役割を担う。
- 名古屋飛行場は、中部国際空港を補完するという基本的な役割分担の下、中部圏の多様な航空需要に適切に対応した両空港の連携を図る。

中部圏2空港位置図



中部国際空港

- 設置管理者：中部国際空港(株)
- 滑走路：3,500m
(代替滑走路)3,290m※整備中
- 運用時間：24時間
- 役割：国際・国内航空輸送の拠点



名古屋飛行場

- 設置管理者：愛知県
- 滑走路：2,740m
- 運用時間：15時間(7:00～22:00)
- 役割：通勤・航空機の活動拠点
小型常駐期の活動拠点
ビジネス機の受入拠点
広域防災拠点

- 平成17年の開港後、20年が経過しており、滑走路の大規模補修が必要となっている。また、24時間運用が可能であるものの、メンテナンスのため、深夜～早朝の一部時間帯は利用不可。
- 現滑走路の大規模補修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、代替滑走路を整備中。

<整備内容>	代替滑走路の整備： 3,290メートル滑走路（現滑走路の東側）及び航空灯火等		
<事業費>	中部国際空港（株）事業	：221億円（滑走路等）	
	国事業	：5億円（航空保安関連施設、気象施設）	総事業費：226億円
<事業期間>	令和6～9年度		
<費用対効果>	B/C=1.7		



- 令和2年3月に増設滑走路の供用を開始。
- 平成21年度から国際線ターミナル地域再編事業を実施しており、平成26年2月には新国際線旅客ターミナルビルが供用を開始。また、令和2年11月には国際線ビルCIQ施設の拡張整備を行い、コロナ禍後の国際線の運行再開にあわせて、令和4年8月に供用開始。

【事業概要】

○滑走路処理能力

13.5万回/年→24万回/年※

※回転翼機及び深夜発着機は含まず

○総事業費：約2,056億円

○事業内容

用地造成(埋土工)、滑走路・誘導路新設、
管制塔・無線施設・照明施設整備 等

【事業の経緯】

平成25年4月

新規事業化

平成26年1月6日

事業決定の告示
(航空法第40条)

1月中旬

工事の着手

令和2年3月26日

B滑走路供用開始



- 令和7年3月に第2滑走路の供用を開始。これまでの38回/時から40回/時に処理能力を拡大。
- 令和7年11月には地元経済界や自治体等で構成される「福岡空港機能向上等検討委員会」からの要請を受け、45回/時の早期実現に向けた技術的検討等に着手。



- 「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」(平成25年6月26日法律第67号)の成立を受け、平成28年7月より仙台空港において民間委託を開始。
- 関西国際空港・大阪国際空港(伊丹空港)におけるコンセッションも含めると、現在、全国19空港で空港運営の民間委託が行われている。

民活空港運営の基本的な手法

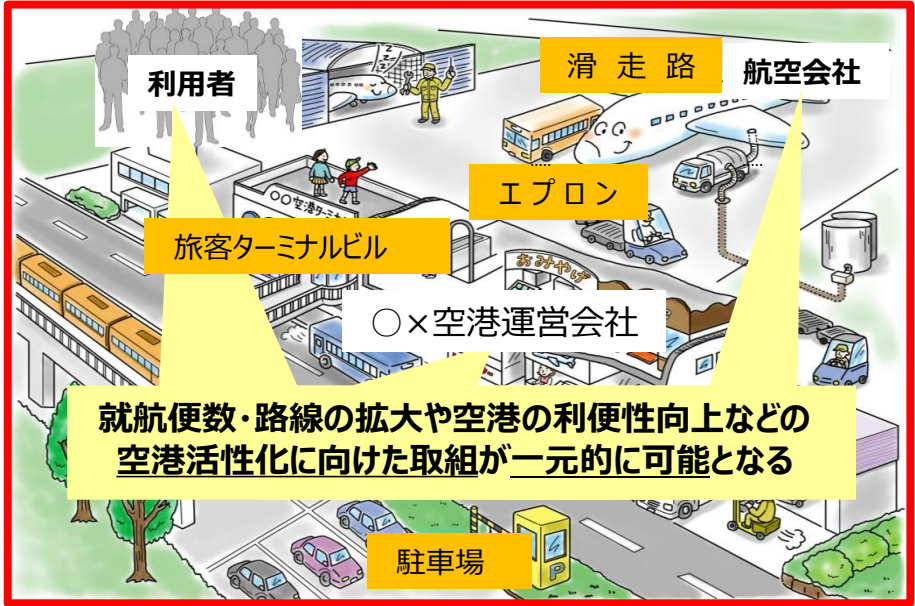
国が土地等の所有権を留保しつつ、**民間に公共施設等運営権を設定**し、航空系事業と非航空系事業の**一体経営**を基本とする。

- ・ 運営権者は、国から公共施設等運営権の設定を受けることにより滑走路等の運営を実施、三セク等の株式を取得することによりターミナルビル等の運営を実施
- ・ 運営権者は、着陸料その他の収入を設定・収受し、これらの収入により事業実施に要する費用を負担する

<「空港コンセッション」による経営一体化>

施設等所有者	国		民間
	管制	滑走路等 (航空系)	空ビル等 (非航空系)
運 営	国		三セク等
	↓ 継続 ↓		↓ 譲渡 ↓
	国		民間による一体経営

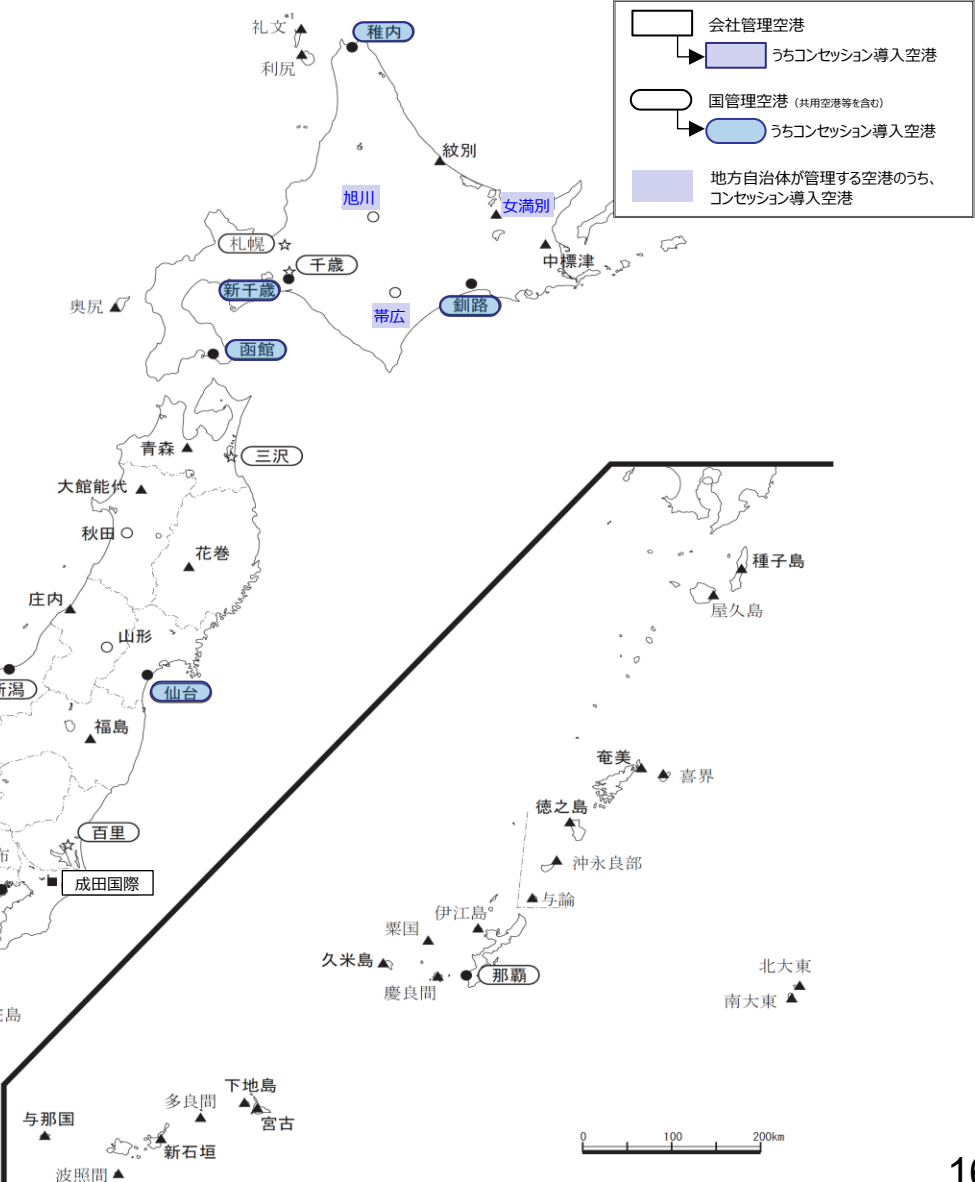
我が国の国管理空港は、各施設の運営主体がバラバラ



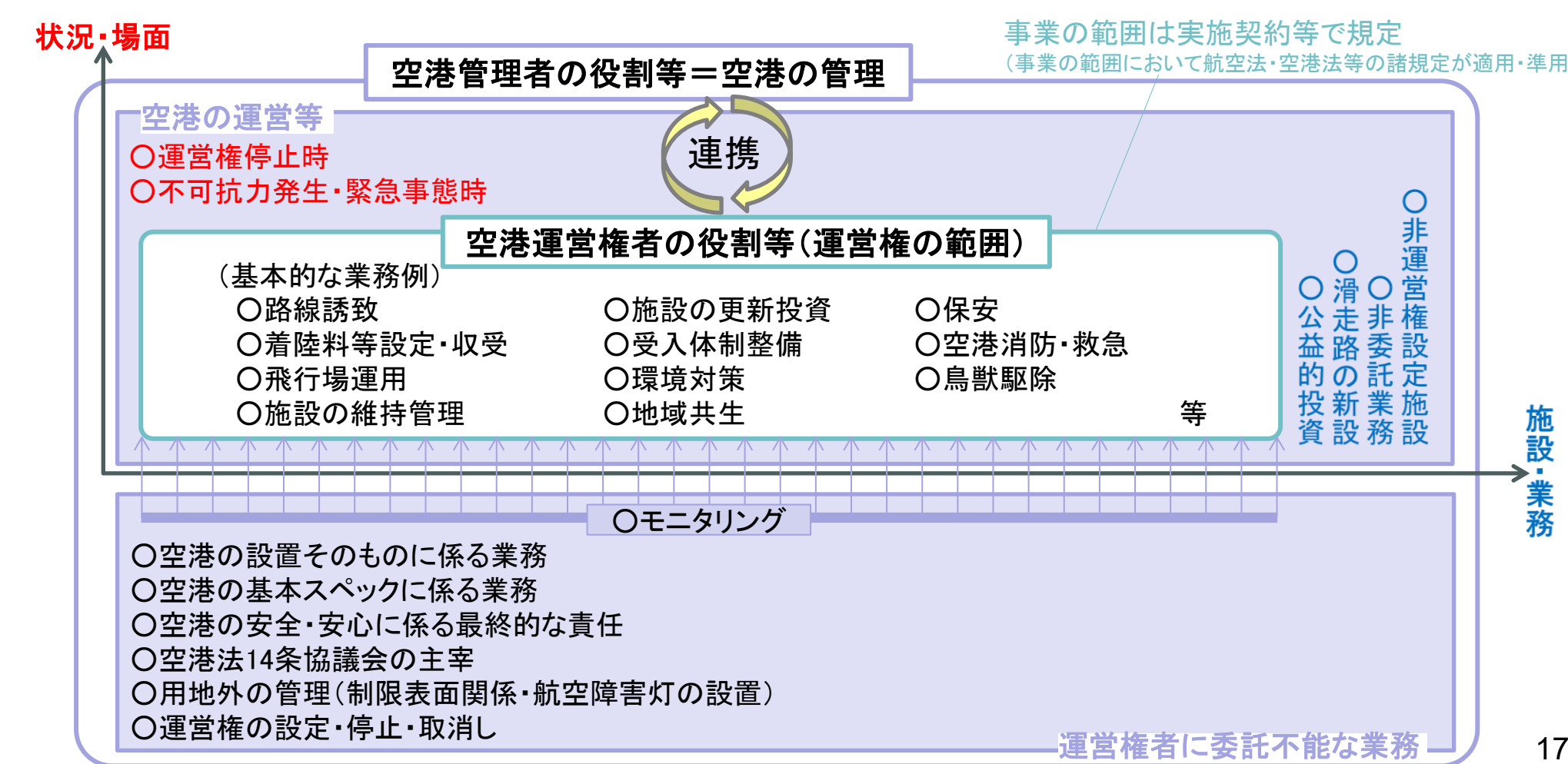
(参考)コンセッション導入済み空港について

全国 97 空港のうち、19 空港※においてコンセッションが導入されている。
(令和8年1月1日時点)
※下記の青枠囲い又は青字の空港

	空港会社管理	国管理	地方自治体管理
拠点空港(28) (国や空港会社が設置する拠点空港)	成田、 関空 、 伊丹 、中部 (■:計4空港)	羽田、 新千歳 、 稚内 、 釧路 、 函館 、 仙台 、新潟、 広島 、 高松 、松山、高知、 福岡 、北九州、 長崎 、 熊本 、大分、宮崎、鹿児島、那覇 (●:計19空港)	旭川 、 帯広 、秋田、山形、山口宇部 (○:計5空港)
地方管理空港(54) (地方自治体が設置する重要な空港)			中標津、紋別、 女満別 、青森、大館能代、花巻、庄内、福島、 静岡 、富山、能登、福井、松本、 神戸 、 南紀白浜 、 鳥取 、出雲、石見、岡山、佐賀 (20空港) ＜離島空港＞ 利尻、礼文、奥尻、大島、新島、神津島、三宅島、八丈島、佐渡、隠岐、対馬、小値賀、福江、上五島、奄岐、種子島、屋久島、奄美、喜界、徳之島、沖永良部、与論、粟国、久米島、慶良間、南大東、北大東、伊江島、宮古、下地島、多良間、新石垣、波照間、与那国 (34空港) (▲:計54空港)
その他の空港(15) (自衛隊等との共用空港、コムーター空港等)		札幌、千歳、百里、小松、美保、徳島、三沢、八尾、岩国 (☆:計9空港)	調布、名古屋、 但馬 、岡南、大分県央、天草 (★:計6空港)
合計 (97)	4	28	65



- 空港運営権者は、公共施設等運営権実施契約等に規定する事業の範囲において、空港管理者の役割を担う。
- その一方で、空港管理者は、空港の設置及び管理に関する責任者として引き続き存在することから、空港管理者と空港運営権者は相互に連携する事が重要。



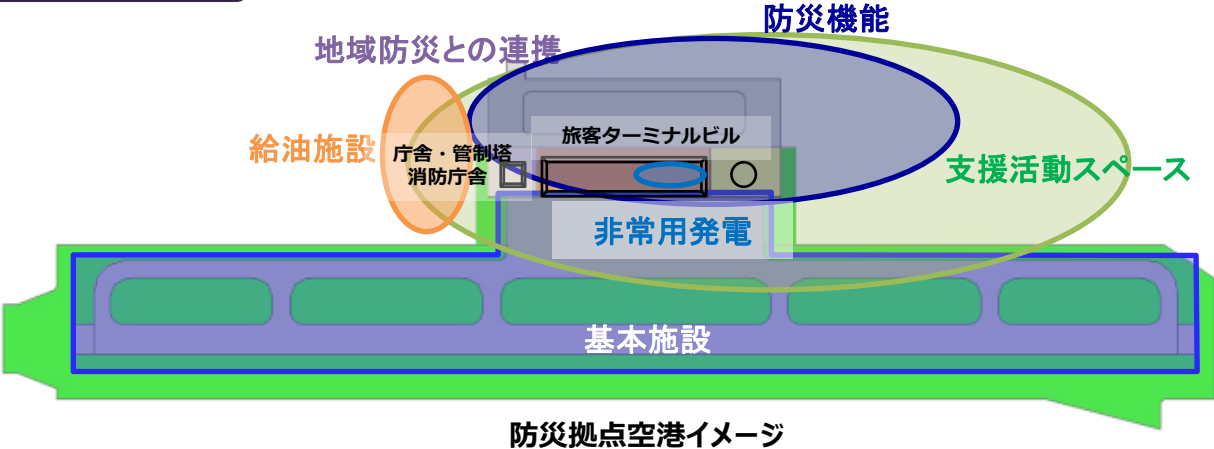
【目次】

1. 航空輸送、空港の整備・運営の現状
2. 空港における安全・安心の確保、適切な施設の維持・管理
3. 空港における環境対策
4. 空港における多様な利用者ニーズへの対応

○ 能登半島地震を踏まえ、空港を災害時の広域的な救援・物資輸送等の拠点として位置付けて、災害時においても空港が輸送拠点等としてその機能を発揮できるようにすることが重要。

◆ 空港が災害時に防災拠点として機能するために必要となる施設等

基本施設等	基本施設(滑走路、誘導路、エプロン)、庁舎・管制塔、消防庁舎、旅客ターミナルビル等
給油施設	救援機(自衛隊、消防、警察、海保、ドクターヘリ等)に航空機燃料を供給する給油施設 ※空港防災機能施設整備事業費補助事業〔令和7年4月創設〕半島地域・離島地域
支援活動スペース	救援機(自衛隊、消防、警察、海保、ドクターヘリ等)の駐機場所、支援車両の駐車場等
防災機能	空港を拠点に背後地を支援するための貯水タンク、支援物資やSCU(臨時医療医療施設)の倉庫等のスペース、防災トイレ等
非常用発電	滞留者や避難者が避難場所として使用する旅客ターミナルビル等の電源の確保
地域防災との連携	近隣地方自治体の地域防災計画との連携



能登空港駐車場でTEC-FORCE車両が待機



能登半島地震における小松空港での
救援ヘリの駐機状況



支援物資の一時仮置きとして
ターンテーブルの利用



能登半島地震時の自衛隊等の活動拠点として
日本航空学園体育館を利用

A2-BCP(空港業務継続計画)の策定

- 令和2年3月に、有識者委員会の審議内容や平成30年台風第15号・第19号等への成田国際空港での対応の反省点や知見を盛り込んだ「A2-BCP」ガイドラインを策定し、現在、全国95空港で「A2-BCP」を策定。
- その後、各空港において独自の創意工夫や災害対応経験を生かした先進的な取組が進展していることから、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、令和6年6月に「A2-BCP」ガイドライン(改訂版)をとりまとめ。

* 「A2(Advanced/Airport)-BCP」・・・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

A2-BCPのイメージ

〇〇空港A2-BCP

S-Plan

各機能※が喪失した場合に備えて策定する機能別の喪失時対応計画

※電力供給機 通信機能 上下水道機能
燃料供給機能 空港アクセス機能

B-Plan

滞留者対応計画

〇〇空港管理者

〇〇空港ビル(株)

航空会社

ビル内テナント

〇〇ホテル

・・・
滞留者の滞在環境の確保等に向けた関係機関の役割分担等を示したもの

早期復旧計画

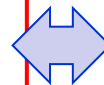
〇〇空港管理者

〇〇空港ビル(株)

航空会社

・・・
救援機や民間航空機の離着陸等に最低限必要となる施設の早期復旧に向けた関係機関の役割分担等を示したもの

A2-HQ(総合対策本部)構成員
それぞれのBCPと連動



- 地震発生後における救急・救命活動等の拠点機能の確保や航空ネットワークの維持を可能とするため、滑走路等の耐震対策（液状化対策・地盤変状対策）を実施する。

被災事例



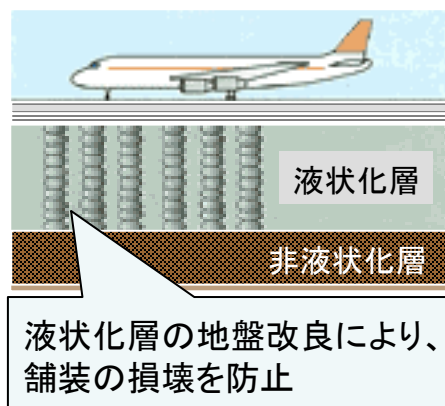
東日本大震災で発生した液状化による誘導路の沈下
(仙台空港)



能登半島地震で発生した地盤変状に伴う滑走路の段差等
(能登空港)



耐震対策事例

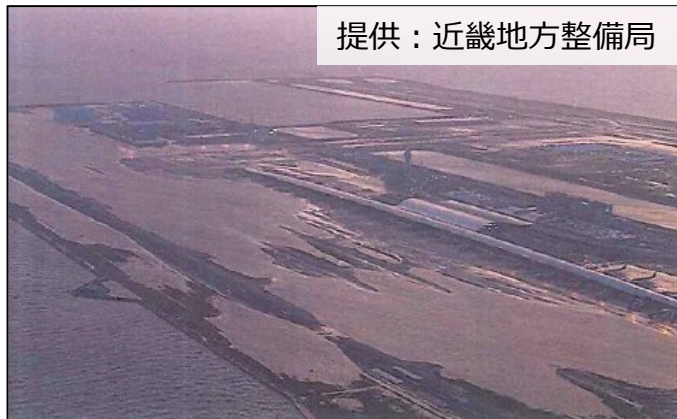


地盤改良施工状況

- 平成30年9月の台風第21号により、関西国際空港において高波が護岸を超えて滑走路やターミナルビルが浸水し、停電などで空港を閉鎖する事態に陥った。
- こうした過去の災害の経験も踏まえ、越波対策として、地下設備室水密化や大型排水ポンプ車導入、護岸の嵩上げ、電気設備の地上化等の防災機能強化事業を実施。

関空（空港島(1期島)）の冠水の様子

提供：近畿地方整備局

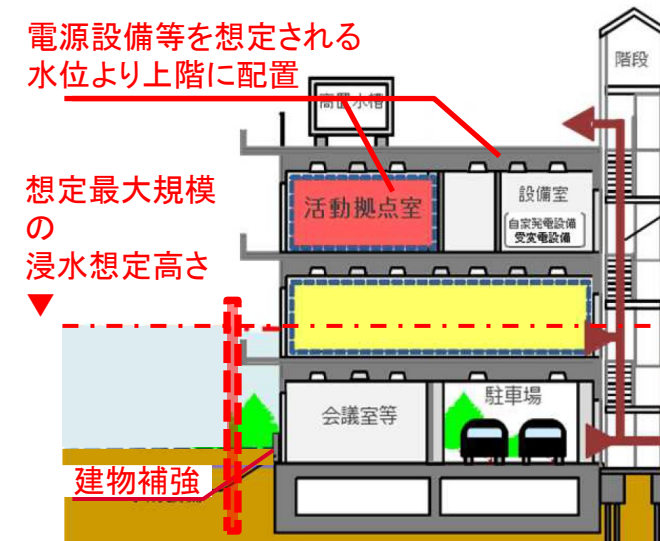


【空港島（1期島）の冠水の様子】

浸水対策の例



【護岸の嵩上げ】

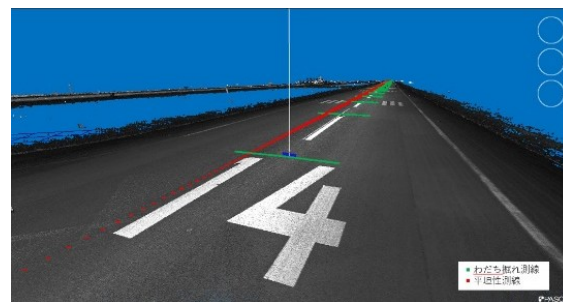


【空港無線施設等の浸水対策】

- 滑走路等の基本施設舗装の定期点検や、草刈や除雪といった施設維持の効率化・高度化のため、新技術を活用。

点 検

○路面性状調査、定期点検測量を同時計測



＜MMS車両での計測＞

GPSアンテナ、レーザースキャナー、カメラなどの機器を搭載し、走行時に舗装面や周辺の3次元座標データと連続映像を取得することで、路面性状調査と定期点検測量を計測

維 持

◆草刈工の作業工程

自動化作業対象



草刈作業



集草作業

自動化作業対象外



梱包作業



積込・運搬作業

◆自動化トラクタ(概念図)

GNSS衛星



固定基地局

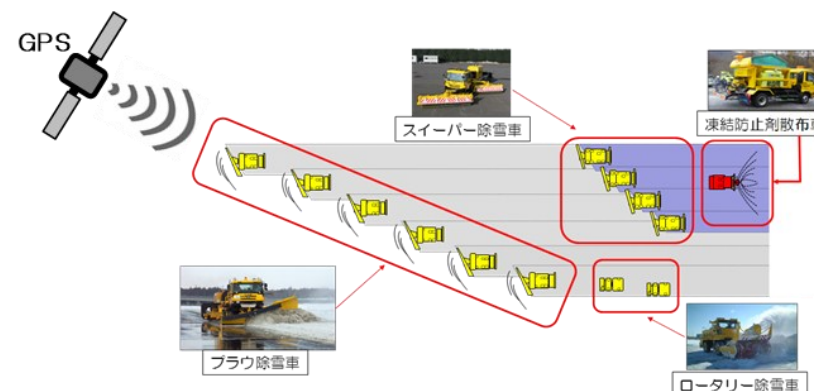


自動化トラクタ運転 [2台/人]

タブレット操作 [ON/OFFのみ]

【除雪】自車位置測定装置等による作業の省力化

- ・衛星などを使用した自車位置測定装置やガイダンスシステムを装着することで、助手が必要なくオペレータのみの1名体制へ
- ・1名体制になることで、大幅な労働力不足の解消につながる。



- 国土交通省の取組であるi-Constructionを踏まえ、空港土木施設において、「ICTの全面的な活用」の推進に関する実施方針」及びBIM/CIMに関する各種規定を定め、それらの普及促進に取り組んでいる。

ICT

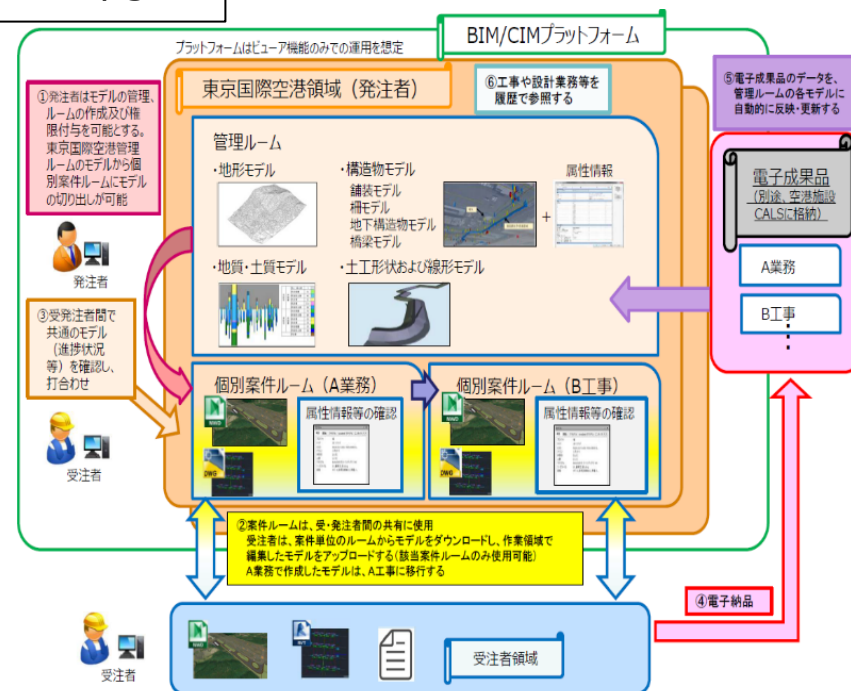


資料：国土交通省

【ICTについて】

測量、設計・施工計画、施工等について3次元データを活用するもの。手順の概要は、面的な3次元測量データを基に3次元設計データを作成し、施工量の自動算出。その3次元設計データ等によりICT建設機械では施工範囲等の自動制御やオペレータへの支援が可能。

BIM/CIM



【BIM/CIMについて】

BIM/CIMとは、建設事業で取扱う情報をデジタル化することにより、調査・測量・設計・施工・維持管理等の建設事業の各段階に携わる受発注者のデータ活用・共有を容易にし、建設事業全体における一連の建設生産・管理システムの効率化を図ること。

- 国土交通省では、平成20年4月にTEC-FORCE（Technical Emergency Control FORCE:緊急災害対策派遣隊）を創設し、被災自治体が行う被災状況の把握、被害の拡大の防止、被災地の早期復旧等に対する技術的な支援を円滑かつ迅速に実施。
- 令和6年4月には航空交通管制部を追加したほか、令和6年能登半島地震におけるTEC-FORCE派遣実績等を踏まえ、運用支援班、ロジ・広報班を追加。

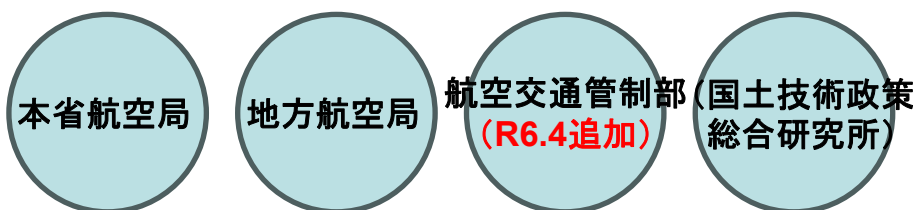
オール航空局TEC－FORCE体制の構築

POINT1 訓令改正

「緊急災害対策派遣隊の設置に関する訓令」（平成24年国土交通省訓令第31号）の一部改正



派遣実施機関(航空関係)



POINT2 派遣班の追加

リエゾン

先遣班

高度技術指導班

運用支援班

(R6.4新設)

空港の運用時間拡大の支援、救難機等の離着陸に関する調整の支援等

ロジ・広報班

移動手段・宿泊施設・連絡手段の手配、装備品の搬送、食事手配等、各班の活動状況の資料収集・撮影、災害対策本部等との調整等

- 生産年齢人口の減少に伴う空港除雪作業の労働力不足が懸念されることも踏まえ、空港除雪の省力化・自動化に取り組んでおり、先端技術の活用も含め、実証実験等により運用上の有効性を確認しつつ検討を進めている。

【取組の一例】 運転支援ガイダンスシステムの一部導入

自車位置情報



【車外】衛星測位アンテナ



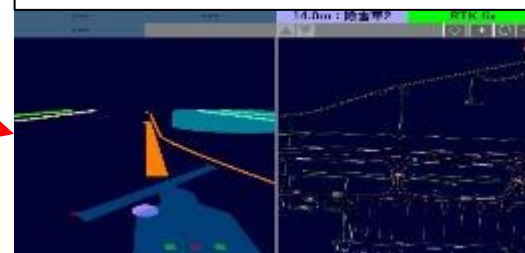
空港用プラウ除雪車

空港施設地図情報



【車内】表示端末

- ・自車位置と設備等の位置を表示。
- ・設備等に接近した際は、危険通知。



- 「運転支援ガイダンスシステム」とは、車内に設置する表示端末に、自車位置測定技術を用いた正確な現在位置及び、地図情報をもとにした空港内の設備等の位置を表示すると共に、車両が除雪作業時に支障となる設備等に接近した際、危険を通知することにより、オペレータの労力を支援するシステムと定義しています。

- 空港除雪の省力化については、除雪車両 1 台あたりオペレータ 1 名、助手 1 名の 2 名体制からオペレータ 1 名体制(ワンオペ化)での運用を目標とし、取組を進めています。
- 自動化については、作業装置の操作および除雪車両の運転の自動化に向けて技術開発を進め、段階的な自動化を導入することで、オペレータの経験不足への対応や、労働力不足の解消を目指しています。

- 空港等の周辺の上空の空域など航空機の運航の安全に影響を及ぼす恐れのある空域等においては、国土交通大臣の許可を受けた場合を除き、無人航空機を飛行させてはならない。
- 令和2年の航空法の改正において、無人航空機の異常な飛行等、航空機の飛行に影響を及ぼすおそれのある行為を防止する措置等について法律上明確に規定し、空港等の設置者に対し、空港機能管理規程にその具体的な内容を盛り込み対応することを義務付け。

空港等の「保安上の基準」(R2改正前)

- 国土交通大臣が空港等の設置者がその施設の管理について従わなければならない「保安上の基準」を規定。
- ・ 航空機の航行の安全、地上の人等の安全が損なわれないようにするための基準のみ
 - ・ 基準は国土交通省令に規定

空港等の「機能の確保に関する基準」(R2改正で新設)

- (1) 空港等の設置者が講ずべき措置の**範囲を拡大**
保安上の基準に加え、**空港の機能の維持のために必要となる措置**を講じることを規定
- ① 無人航空機の異常な飛行その他の**航空機の飛行に影響を及ぼすおそれのある行為を防止する措置**
 - ② 小型無人機等飛行禁止法において空港管理者が講ずることとされた措置
 - ③ 自然災害、無人航空機の侵入その他の**空港等の機能を損なうおそれのある事象が生じた場合における措置**
- (2) 空港等の設置者が講ずべき措置を**法律上に規定し明確化**

空港等の設置者が対応すべき事項

【全空港】

- ・ 空港の周辺において、許可のない無人航空機の飛行、航空機に向かってのレーザー照射、花火の打ち上げ等の航空機の飛行に影響を及ぼすおそれのある行為が禁止されている旨の周知
- 空港内外におけるポスター等の掲示、周辺住民への呼びかけ等

- ・ 違反行為の有無を把握するための巡視その他の違反行為を防止するために必要な対応
- 場周警備の一環としての巡視、違反行為を確認した場合の中止要請、警察への通報等

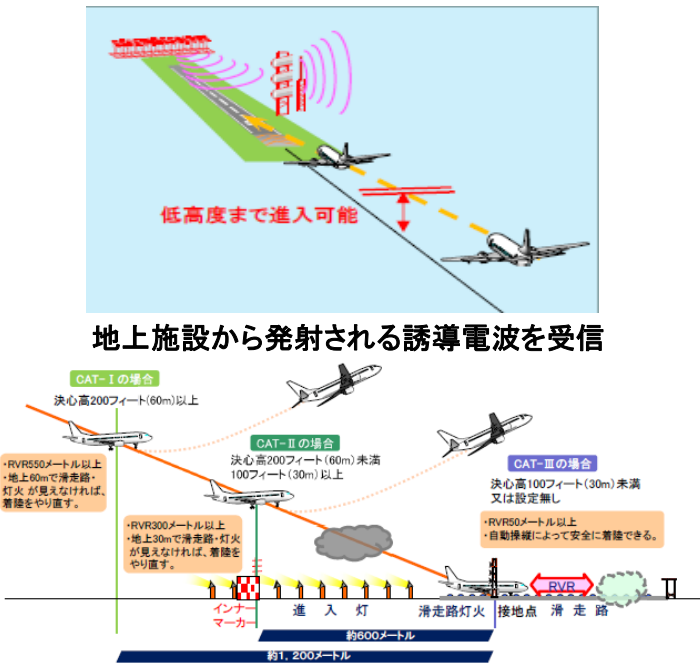
【小型無人機等飛行禁止法の対象空港】

- ・ 小型無人機等飛行禁止法に基づき空港管理者に求められる措置を講じるために必要な設備及び体制の整備
- 無人航空機検知システムやジャミング装置の整備、職員の適切な配置や訓練の実施等



- ILS(計器着陸装置)の高カテゴリー化等を進め、天候等による欠航の発生を極力防止することにより就航率の改善を図る。また、進入方式の高度化等による、空港処理能力の向上に努める。
- 計器進入方式のうちILS進入は、地上施設からの精密な誘導電波を利用する進入方式であり、悪天候時であっても低高度まで進入し、着陸の可否を判断できる。ILS進入には、CAT-I、CAT-II、CAT-IIIの3つのカテゴリーがあり、数字が大きくなるほどより低高度まで進入可能。
- 計器進入方式のうちGPSを利用した、航法精度の高いRNP-AR進入方式の導入を進めており、地上無線施設や地形特性の影響に左右されず、柔軟な経路設定が可能。

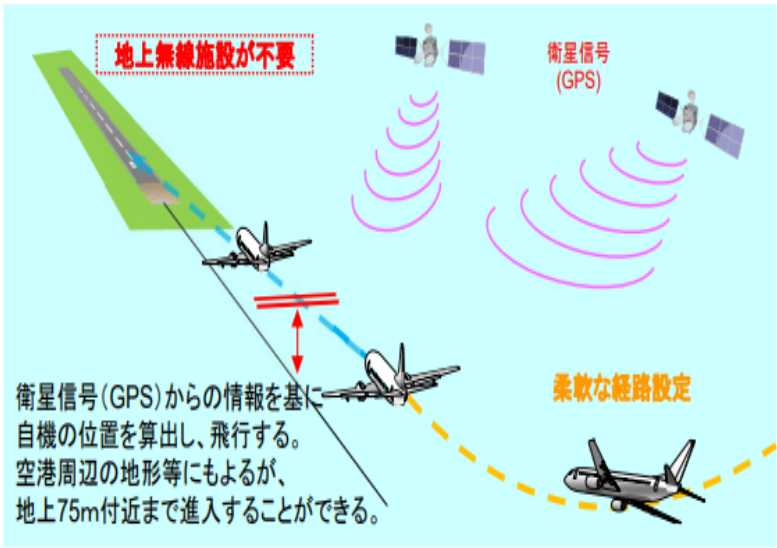
ILSの高カテゴリー化



悪天候時でも低高度まで進入し、着陸の可否を判断できる

* RVR(Runway Visual Range: 滑走路視距離) 滑走路上のパイロットが滑走路を見通すことの可能な最大距離

進入方式の高度化等



* RNP-AR 進入方式(Required Navigation Performance - Authorization Required)
: 所定の航法性能・機能要件に準拠した計器進入方式。なお、当該方式による航行には特別な航行許可が必要。

- コロナ禍においては、入国者の検査場所や検査結果が出るまでの待機場所を空港内に確保。
- また、医療機関や空港会社・空港ビル会社等と連携し、主要空港において海外渡航者向けの検査体制を整備。
- こうした水際対策にあたっては、内閣感染症危機管理統括庁やCIQ、警察、消防等の関係機関と連携を図ることが重要。

空港ターミナルにおける利用者向けの主な対策

■ 出発旅客の検温

- 主要な空港において、出発旅客に対しサーモグラフィー等による体温測定を実施。

■ 3密の回避

- チェックインカウンターや保安検査場など、列ができる場所では旅客同士の間隔を確保するよう誘導
- 空港到着前や非接触によるチェックイン、自動チェックイン機・自動手荷物預け機の利用を促進

■ 利用者への呼びかけ等

- 館内アナウンス・ポスター等による手洗いやマスク着用、発熱時の入館・航空便利用の自粛等の要請
- 館内への消毒液の設置

等



サーモグラフィーによる体温測定
(関西空港)

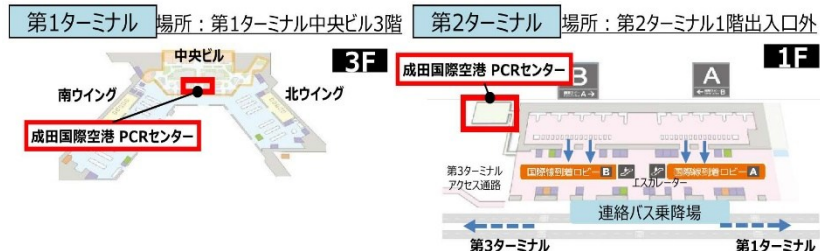
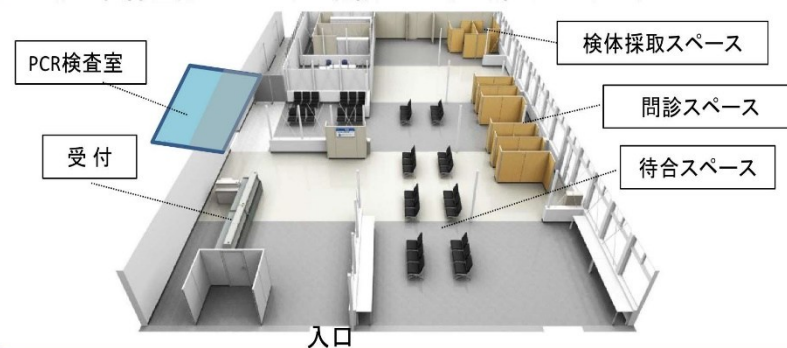
提供：関西エアポート(株)



床面マーキングによる一定間隔の確保
(チェックインカウンター)

成田空港における渡航者向けPCR検査センター

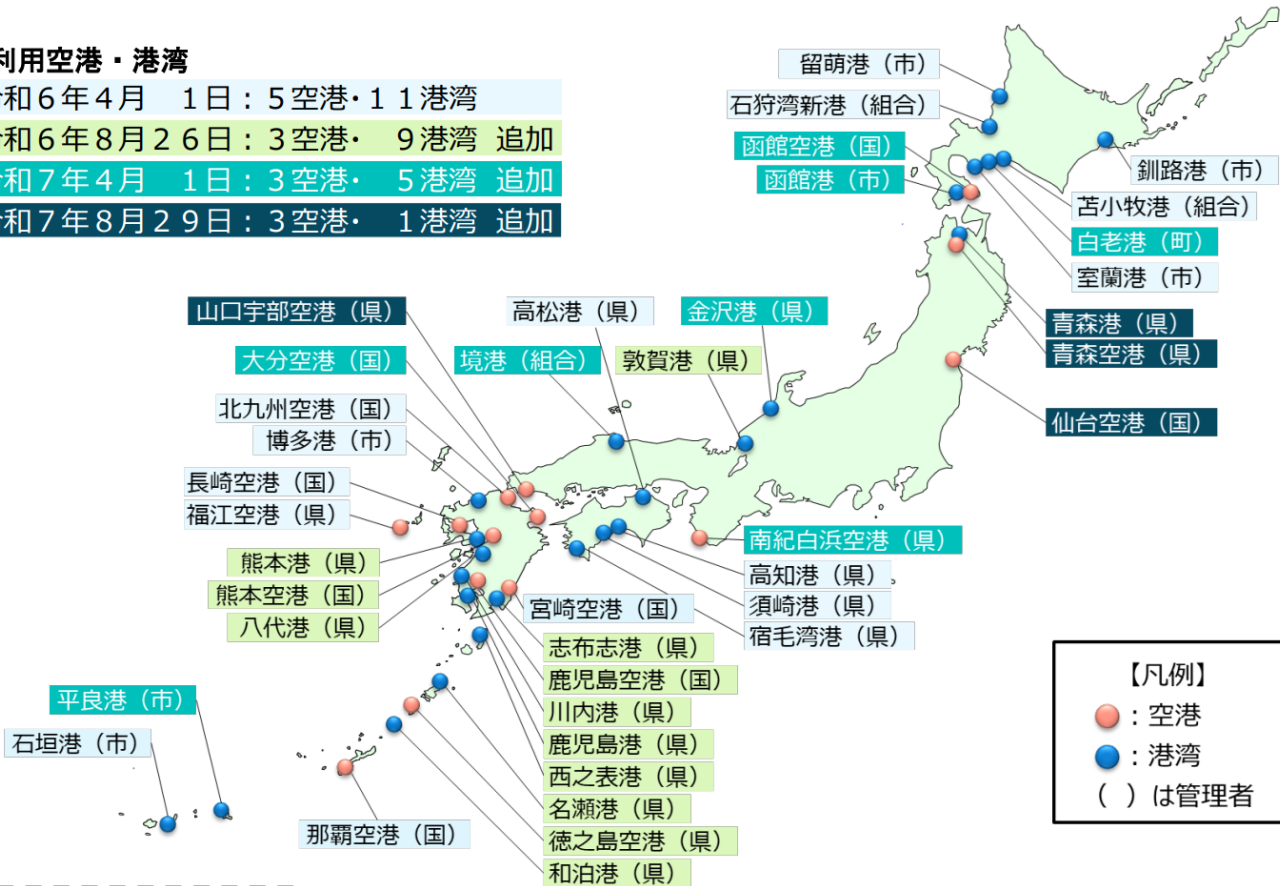
成田国際空港 PCRセンター施設レイアウト(第2ターミナル)



○「国家安全保障戦略(令和4年12月閣議決定)」を踏まえ、令和7年8月29日時点で14空港を自衛隊・海上保安庁が平素から必要な空港・港湾を円滑に利用できるよう、インフラ管理者との間で円滑な利用に関する枠組みを設ける「特定利用空港」としている。

特定利用空港・港湾

- 令和6年4月 1日：5空港・11港湾
- 令和6年8月26日：3空港・9港湾 追加
- 令和7年4月 1日：3空港・5港湾 追加
- 令和7年8月29日：3空港・1港湾 追加



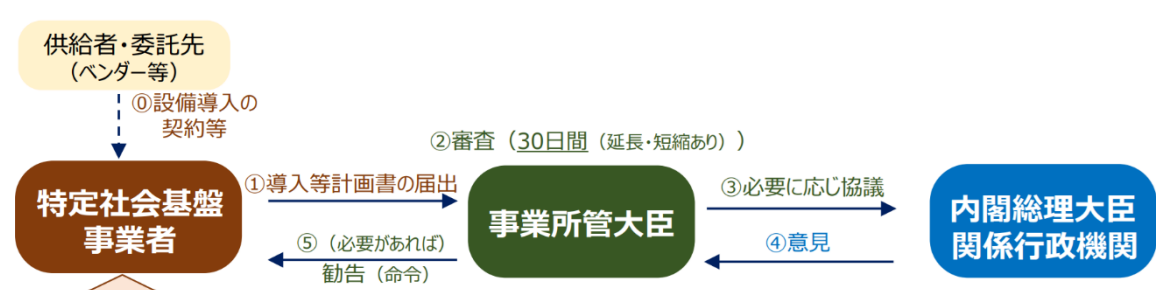
区分	年月日	所在地	名称	管理者
空港 (14)	令和6年4月1日	沖縄県	那覇空港	国
		宮崎県	宮崎空港	国
		長崎県	長崎空港	国
			福江空港	県
		福岡県	北九州空港	国
	令和6年8月26日	鹿児島県	鹿児島空港	国
			徳之島空港	県
		熊本県	熊本空港	国
	令和7年4月1日	大分県	大分空港	国
		和歌山県	南紀白浜空港	県
		北海道	函館空港	国
	令和7年8月29日	山口県	山口宇部空港	県
		宮城県	仙台空港	国
		青森県	青森空港	県

(参考)国家安全保障戦略

総合的な防衛体制の強化の一環として、自衛隊・海上保安庁による国民保護への対応、平素の訓練、有事の際の展開等を目的とした円滑な利用・配備のため、自衛隊・海上保安庁のニーズに基づき、空港・港湾等の公共インフラの整備や機能を強化する政府横断的な仕組みを創設する。あわせて、有事の際の対応も見据えた空港・港湾の平素からの利活用に関するルール作り等を行う。

- 令和4年に成立した経済安全保障推進法により、空港についても基幹インフラに指定されており、国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる空港であって、令和元年度における旅客数が1,000万人以上である空港の空港管理者・運営権者が保有する「飛行場灯火定電流調整装置システム」を特定重要設備として定めている。
- 当該設備の導入及び維持管理等の委託の事前審査等を実施することにより、空港における重要設備が役務の安定的な提供を妨害する行為の手段として使用されることの防止を図る。

空港における基幹インフラ制度の概要



対象分野（法律）/ 特定社会基盤事業 の指定（政令）		特定社会基盤事業者の指 定基準（省令）	特定社会基盤事業者 として指定された者 （令和7年7月31日時点）	特定重要設備 （省令）	重要維持 管理等 （省令）	構成設備 （省令）
⑩ 空港	空港の設置及び管 理を行う事業	・年間旅客数：1,000万 人以上 かつ ・国際航空輸送網又は国 内航空輸送網の拠点とな る空港（国管理空港を除 く）を管理・運営 ※社会経済上のインパクトが大きい大 規模空港をカバーするものとして、年 間旅客数に着目して設定（国管理 空港は指定対象外）。	成田国際空港株式会社 新関西国際空港株式会社 関西エアポート株式会社 福岡国際空港株式会社 北海道エアポート株式会社 中部国際空港株式会社	飛行場灯火定電流調 整装置システム ※航空機の安全な離着陸を 援助する灯火の制御を司ること から対象とする。	・維持管理 ・操作	・制御基板 ・操作・監視表示パネル ・電流制御ソフトウェア
	空港に係る公共施 設等運営事業					

- 現在、サイバー空間では、露見リスクが低く攻撃者側が優位にあるサイバー攻撃の脅威が急速に高まっており、サイバー攻撃による重要インフラの機能停止や破壊等が、国家を背景としたものも含め平素から行われている状況。
- 重要インフラに対するサイバー攻撃として、令和5年7月には名古屋港統一ターミナルシステムが不正プログラム感染により停止し、約3日間にわたり物流が大きな影響を受けた事案が発生するなど、重要インフラ事業者のサイバーセキュリティ確保の重要性が格段に増してきている。

内航海運業法施行規則等の一部を改正する省令

- サイバーセキュリティ基本法に基づき位置づけられる重要インフラ分野のうち、事業法体系においてサイバーセキュリティ確保について規定されていない運輸関係の4分野(航空、空港、鉄道、物流)の事業について、国が各事業者の保有する重要なシステムを把握し、国・事業者の情報交換等により、事業法体系でのサイバーセキュリティ対策に係る監督措置を適切に行えるよう、令和7年12月、事業法省令(空港分野においては、航空法施行規則)を一括改正。

空港機能管理規程への記載事項追加

- 航空法施行規則の改正により、空港機能管理規程の記載事項として、サイバーセキュリティの確保に関する事項を追加。
- 空港管理者等が、各空港におけるその機能が停止又は低下した場合に多大な影響を及ぼすおそれが生ずる主要なシステムにおけるサイバーセキュリティ確保に取り組むことを求める。

【目次】

1. 航空輸送、空港の整備・運営の現状
2. 空港における安全・安心の確保、適切な施設の維持・管理
3. 空港における環境対策
4. 空港における多様な利用者ニーズへの対応

騒防法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、必要な事業を実施している。
- ※ Lden：1日あたりの騒音のレベルを評価する尺度。夕方及び夜間に発生した騒音に重み付けを行った上で、1日に発生した全ての航空機騒音のエネルギー総量を平均した指標。(2013年4月1日より、WECPNLからLdenに指標を変更。)

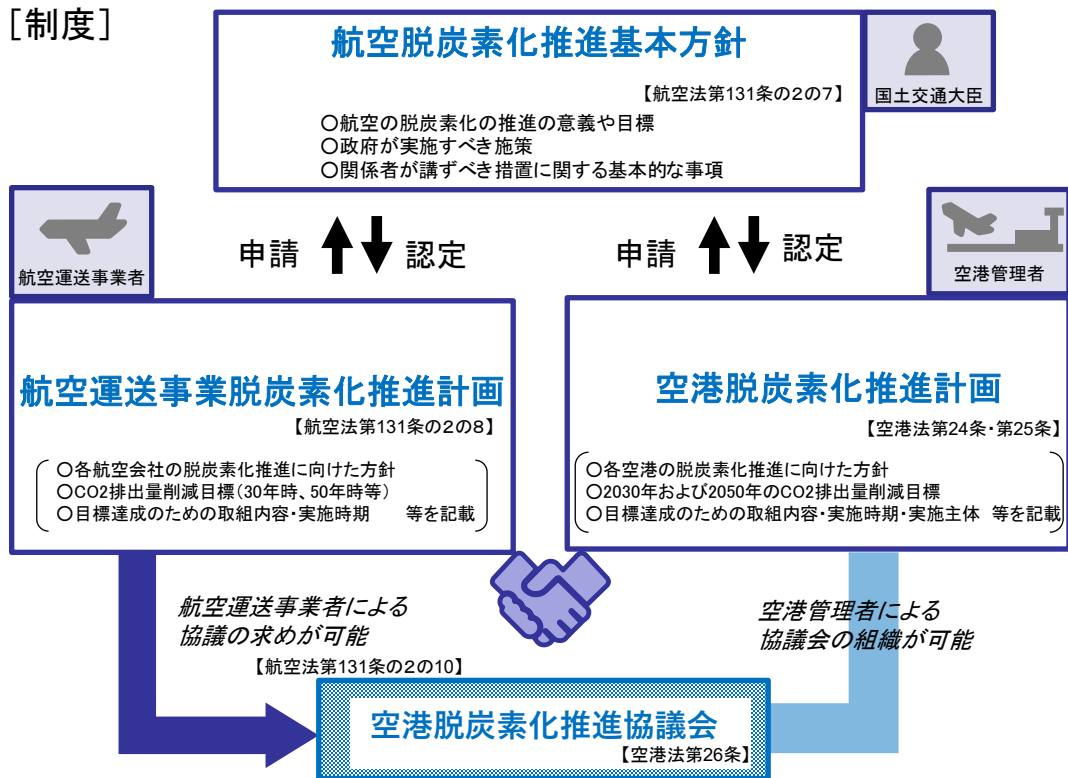


騒防法(公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律)の**対象空港(特定飛行場 14空港)**
函館、仙台、東京国際、成田国際、新潟、大阪国際、松山、高知、福岡、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇
 成田国際空港は成田国際空港株式会社が、大阪国際空港は関西エアポート株式会社が実施。国管理空港特定運営事業により、函館空港は北海道エアポート株式会社が、仙台空港は仙台国際空港株式会社が、熊本空港は熊本国際空港株式会社が空港周辺環境対策事業を実施。

航空脱炭素化推進の制度的枠組み

- 令和3年度に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。
- 令和4年の航空法・空港法等の改正（目的規定に脱炭素化の推進を位置づけ）により、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。

[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、地方自治体等で構成

- 令和4年の航空法等の改正を受け、「航空脱炭素化推進基本方針」を策定し、「2030年度までに各空港のCO2排出量を2013年度比で46%以上削減および、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」などの目標を設定
- 各空港において「空港脱炭素化推進計画」の策定を進めており、現在、50空港にて認定・作成済み。

空港脱炭素化の主な取組内容

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



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



冷暖房 電力供給
GPU利用の促進



走行距離の縮減

③ 再エネ拠点化



太陽光発電の導入促進

空港脱炭素化推進計画の策定状況

計画策定主体	会社 4	国 27※	地方 65	計 96
協議会設置	認定・作成 4	27	19	50
	検討中 —	—	19	19
合計	4	27	38	69

※ 千歳飛行場を除く



2025年11月28日時点



成田、中部、関西、大阪の4空港の認定式
(2023年12月1日)

36

【目次】

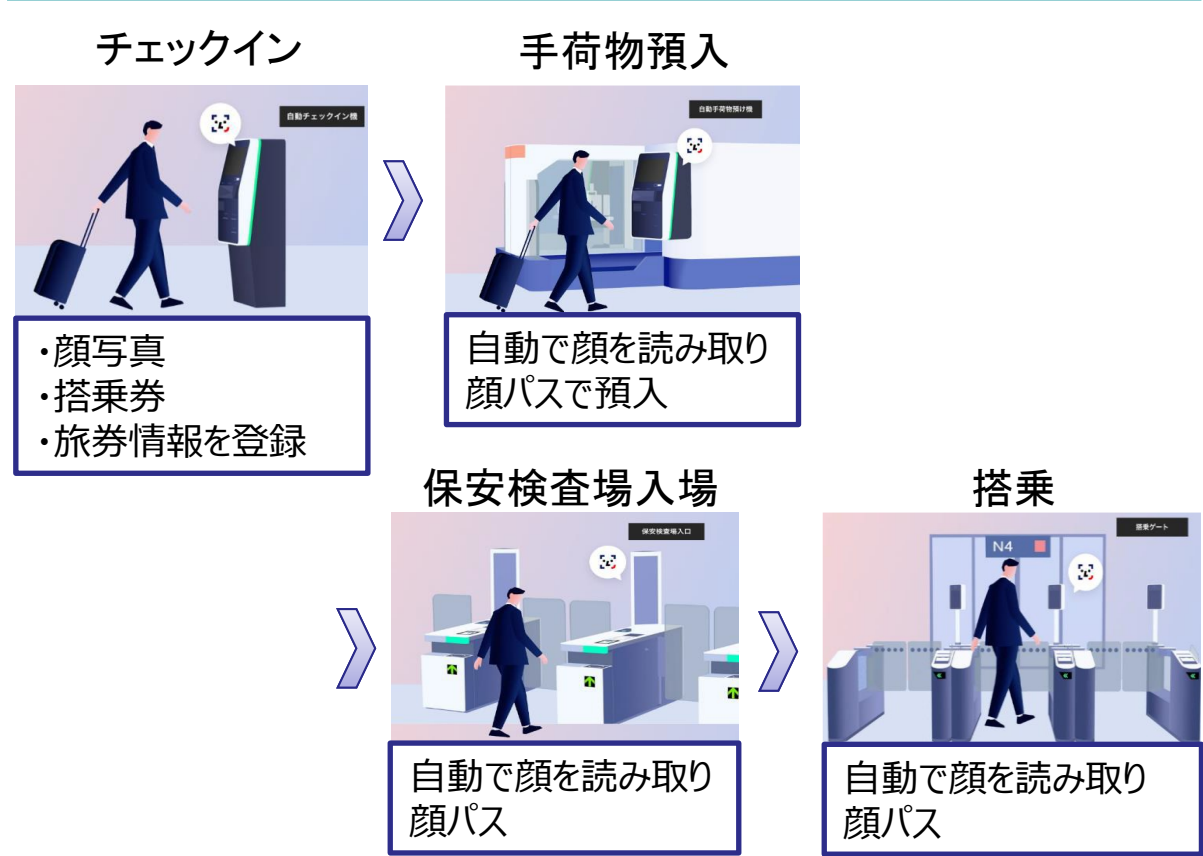
1. 航空輸送、空港の整備・運営の現状
2. 空港における安全・安心の確保、適切な施設の維持・管理
3. 空港における環境対策
4. 空港における多様な利用者ニーズへの対応

- 令和元年度より、「観光先進国」の実現に向けて、ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備を通して、世界最高水準の空港利用者サービスを提供するため、先端技術の活用等により、旅客が行う諸手続きや空港内の動線を一通貫で高度化する「FAST TRAVEL 推進支援事業」を実施。



- 生体認証を用いた搭乗手続きであるOne IDサービスを羽田・成田空港で導入(顔認証を活用したFace Express)。これにより、出発時の手荷物預け、保安検査等の手続きを顔パスで可能。
- 到着時に入管・税関手続きに必要な旅券・顔写真・申告情報を同時に提供できる「共同キオスク」を関西・羽田・成田・福岡空港の入国動線上に設置。これにより旅客の利便性向上や入国手続全体の時間短縮等を実現。

出発：Face Expressを利用した搭乗手続の流れ



到着：共同キオスクを利用した到着手続の流れ



入管・税関手続が
まとめて一度に！

共同キオスクで
入管・税関手続に必要な情報をまとめて提出
これまでの入国手続がより早く快適に
※ご利用には Visit Japan Web の事前登録が必要です

空港名	ターミナル名	運用開始時期	設置場所等	運用時間等
関西空港	第1ターミナル	令和7年4月1日	入国動線エリア 及び 上陸審査場内	9時～21時
	第2ターミナル	令和7年4月1日	上陸審査場内	9時～20時
羽田空港	第2ターミナル	令和7年4月1日	入国動線エリア 及び 上陸審査場内	4時30分～22時
	第3ターミナル	令和7年4月1日	入国動線エリア 及び 上陸審査場内	入国動線エリア：24時間 上陸審査場：0時～1時30分 4時30分～24時
成田空港	第3ターミナル	令和7年4月7日	入国動線エリア	10時～20時
福岡空港	—	令和7年12月1日	上陸審査場内	7時～21時

撮影協力：関西エアポート株式会社



- 多様性・包摂性が確保され、誰もが安心して利用しやすい空港とするため、バリアフリー化・ユニバーサルデザイン化の取組を推進していくことが重要。
- 航空旅客ターミナル施設のバリアフリーについて、バリアフリー法に基づく基本方針における第4次目標を設定。(令和8年4月～令和13年3月)

現行目標

- 平均利用者数が2,000人以上/日の旅客施設を原則として全てバリアフリー化
- その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化

基準	令和5年度末 時点	総施設数に対する割合 (適合施設数/総施設数)
段差解消	100%	43/43
視覚障害者 誘導用ブロック	約98%	42/43
案内設備	約95%	41/43
障害者用トイレ	100%	43/43

第4次目標

- 引き続き、現行目標に基づくバリアフリー化を推進するとともに、現行目標の「その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化」の部分で以下推奨目標を設定する。
 - ・航空旅客ターミナル施設から二次交通までの段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備 (44/52空港 85%※)
 - ・航空旅客ターミナル施設増改修時において障害のある当事者からの意見聴取 (35/52空港 67%※)

※ 令和6年7月実施の航空旅客ターミナル施設事業者へのアンケートに回答した52空港中

- 加えて、目標の達成状況を確認する際、取組事例を収集し、優良事例を航空旅客ターミナル施設事業者へ展開することで、更なるバリアフリー化を促進する。



案内設備 (那覇空港HPより)



障害者用トイレ (那覇空港HPより)



搭乗橋(PBB)段差解消

空港の満足度調査(CS調査)

- 空港利用者の意見・提案を空港運営に継続的に反映させる取組として、平成26年度より国管理空港において「空港利用者満足度調査」を隔年で実施。なお、令和元年度より毎年実施。
- 結果を各空港の関係者にフィードバックすることにより、各空港の関係者のサービス改善に対する意識の醸成することが目的。
- また、コンセッション空港においては、各空港運営権者においてCS調査を実施し、その結果を各社のHPにて公表。

調査の概要（令和7年度）

■対象空港

国管理空港（17空港）

※国際線は羽田、新潟、松山、北九州、鹿児島、那覇、小松、の7空港で実施

■調査方式（R7.9月下旬～12月実施、R8.3月結果確定）

航空旅客、空港訪問者を対象に、出発待合室で調査員により調査票の配布、その場で記載・回収

■アンケートの内容

以下8分野と総合満足度について、10段階での評価及び自由記述により回答。

- ・ 空港に関する情報の入手のしやすさ
- ・ アクセス交通手段の利用のしやすさ
- ・ 空港内での動線
- ・ 空港内での手続きの円滑さ
- ・ 空港での案内のわかりやすさ
- ・ 空港内の飲食店及び物販店
- ・ 空港ターミナル内の環境、施設・サービスの満足度
- ・ 航空路線の利便性



第7回調査（令和6年度）の結果概要

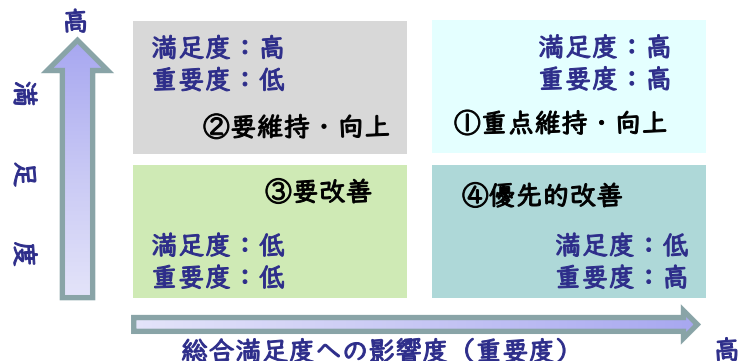
■有効回答数

5,234（うち国内線旅客 3,360、国際線旅客 1,146、空港訪問者 714）

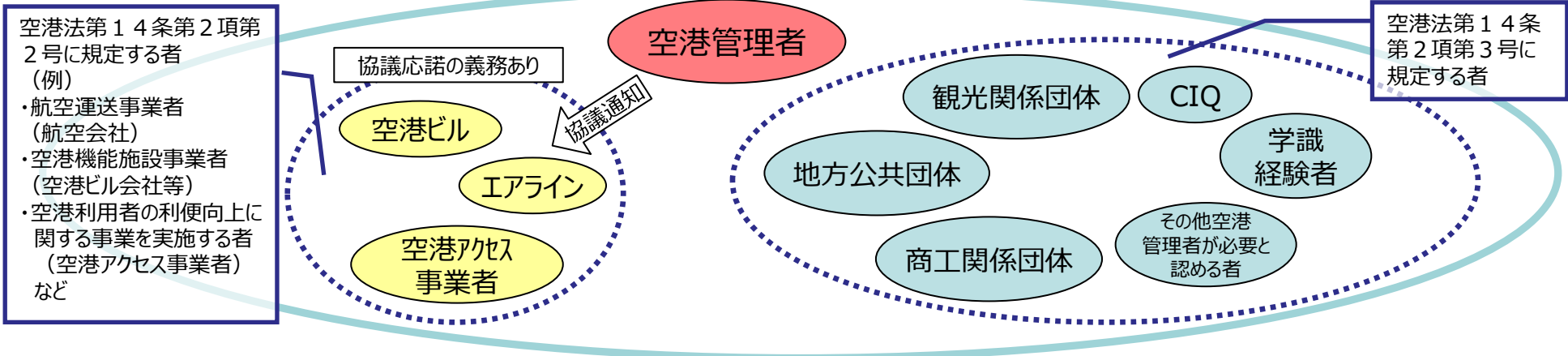
■分析

空港毎のスコア及び偏差値をグラフ化するとともに、スコアから各空港の順位を算出。

総合満足度への影響度も踏まえて、以下のマップを作成。重要改善項目を洗い出し、各空港のサービス改善計画の策定に応用可能に。



- 協議会は、空港に関わる多様な関係者が一堂に会し、自発的で創意工夫に富んだ各種取組の具体化を図るための検討・調整を図る場であり、平成20年の空港法改正において、その位置づけ等が明確化された。
- 各空港のニーズに応じて、「空の日」記念行事などのイベント開催をはじめ、利用者利便向上のための取り組みなどを行っており、新千歳空港においては、空港利用者便益増進のため、人気漫画とコラボしたイベントの開催、那覇空港においては、空港の適正利用と利活用促進のため、旅行雑誌を活用した宣伝広報活動といった取組等が実施されている（令和6年度）。



空港法協議会の設置状況（令和7年4月1日現在）

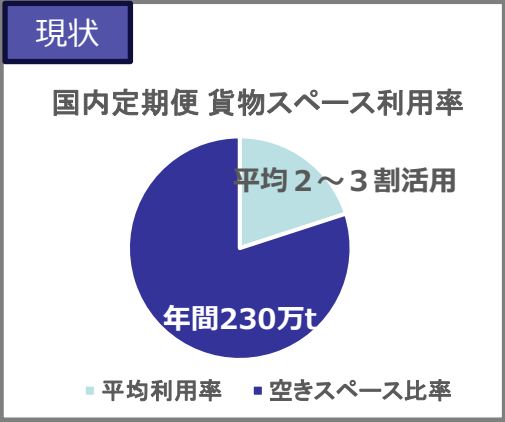
種別(数)	設置済空港	未設置空港
国管理空港(19)	新千歳、稚内、釧路、函館、仙台、新潟、広島、高松、松山、高知、福岡、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇	東京国際(羽田)
共用空港(8)	札幌(丘珠)、百里(茨城)、小松、美保(米子)、徳島、三沢	千歳、岩国
会社管理空港(4)	(設置なし)	成田国際、関西国際、大阪国際(伊丹)、中部国際

総合物流施策大綱における空港の位置づけ

- 従来のトラック輸送から鉄道と内航海運へのモーダルシフトに加えて、陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員する「新モーダルシフト」の取組が推進されている中、CO₂排出量削減の観点でも物流における航空の位置づけも高まっている。
- また、2030年度に向けた総合物流施策大綱については、現在、有識者検討会において提言の検討が進められているところであり、本提言を基に令和7年度末までに政府として総合物流施策大綱を策定予定。

新モーダルシフト

航空輸送の更なる拡大に向けて、定期旅客便の空きスペース等の活用



税関関連事務の簡素化

成田空港と羽田空港の一体的運用及び首都圏空港と京浜港の連携の強化に資するように、税関関連事務の簡素化等を検討

航空物流のデジタル化

航空貨物関連業界におけるデータ共有の新標準方式であるONE Recordの導入など、関係者が一元的に情報共有できる環境の早期の整備に向けて必要な取組について関係事業者等と連携して検討

