

5. 航空ネットワークの基盤を支える空港関連企業の維持・強化を支援するための施策

関西国際空港

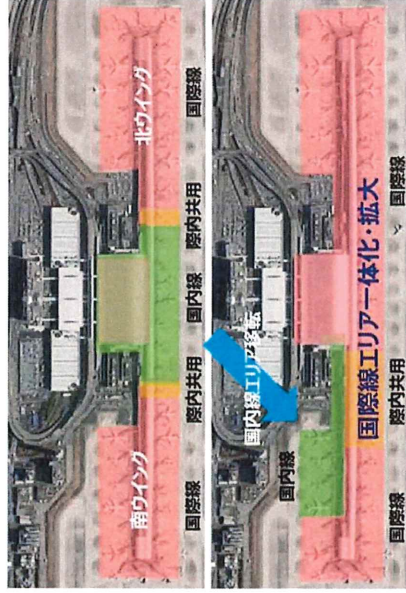
■ 防災機能強化施設の早期買い取り

○関西エアポート(株)が平成30年台風21号による被害を踏まえ実施している防災機能強化事業において整備された防災機能強化施設(地上化電源施設、護岸等)を、新関西国際空港(株)が迅速に買い取ることで、関西エアポート(株)の資金繰りを支援し、安定的な空港運営を確保する。

■ 第1ターミナル改修事業

○2025年大阪・関西万博に向け、関西エアポート(株)が実施する、関西国際空港第1ターミナル改修事業について、事業費の一部を負担する新関西国際空港(株)に対する財政投融資の活用により、空港機能強化の取組を推進する。

【第1ターミナル改修事業】 国際線エリアの拡大



中部国際空港

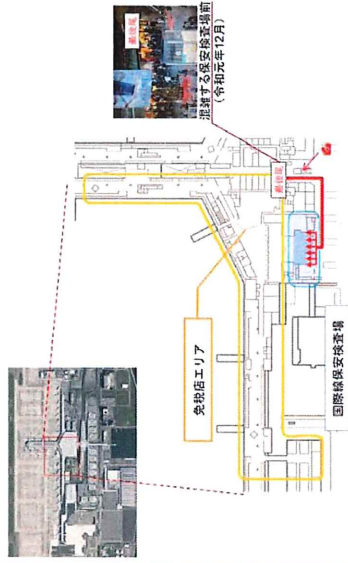
■ 令和2年度政府保証債の前倒し発行

○中部国際空港(株)において、令和2年度政府保証債の発行時期を、当初計画では令和3年3月としていたところ、令和2年6月に前倒し、経営基盤を強化。

■ 第1ターミナル改修事業等

○令和3年度財政投融資により、中部国際空港(株)において第1ターミナルの改修事業等を実施。

【第1ターミナル改修事業】



成田国際空港

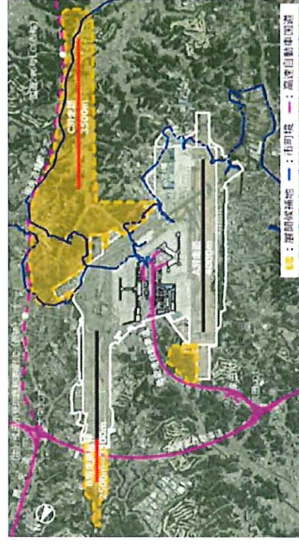
■ 令和元年度決算に基づく配当金の免除

○成田国際空港(株)の令和元年度決算に基づく配当金の無配を認める。

■ 滑走路新設等に対する無利子貸付

○成田国際空港(株)が実施する、滑走路新設等の空港施設の整備費用に対し、無利子貸付を行う。

【成田空港の更なる機能強化】 B滑走路の延伸、C滑走路の新設 等



4.2) 航空需要の回復・拡大に迅速に対応するための安全規制の集中的見直し(整備分野における規制・運用の見直し等)

②

整備についての規制・運用の見直しの検討項目の例

整備基地開設や機種追加のための手続の見直し

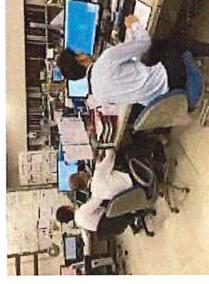
現行の制度概要

- ・航空会社が整備基地を開設したり、整備基地で取り扱う航空機の機種を追加を行う際には、基地の検査を受け、事業計画の変更手続きを行う必要がある



対応の方向性

- ・整備基地開設や整備基地で取り扱う航空機の機種追加を行う場合について、**検査等における手続きの明確化や手続きの柔軟化を図る**



部品等領収検査のリモートでの実施を含む合理化

現行の制度概要

- ・航空会社は整備に使用する航空機の部品等をメーカーから受領した際には、不具合がないか等の検査(領収検査)を行う必要がある
- ・航空会社が整備を委託する場合、航空会社が部品等を購入し領収検査を行った後、委託先へ部品等を供給するが、供給を受けた委託先も品質確保のため部品等の領収検査を行う必要がある

対応の方向性

- ・部品等の領収検査について、**最新技術を活用したリモートでの実施など効果的な手法の導入を図る**



手続の電子化の検討項目の例

技能証明の申請手続や運航規程等の書類等の電子化

現行の制度概要

- ・技能証明の申請は様式に従って紙媒体での申請書により行われている
- ・航空法に基づく運航規程(航空会社)・教育規程(訓練会社等)の各種書類や申請手続については、多くが紙媒体での手続き・提出が求められている

対応の方向性

- ・技能証明の申請手続や運航規程・教育規程等の認可書類や申請手続について、可能なものから**デジタル化を行う**



技能証明の申請書様式

紙媒体の規程類

無人航空機(ドローン)の飛行形態と規制の関係

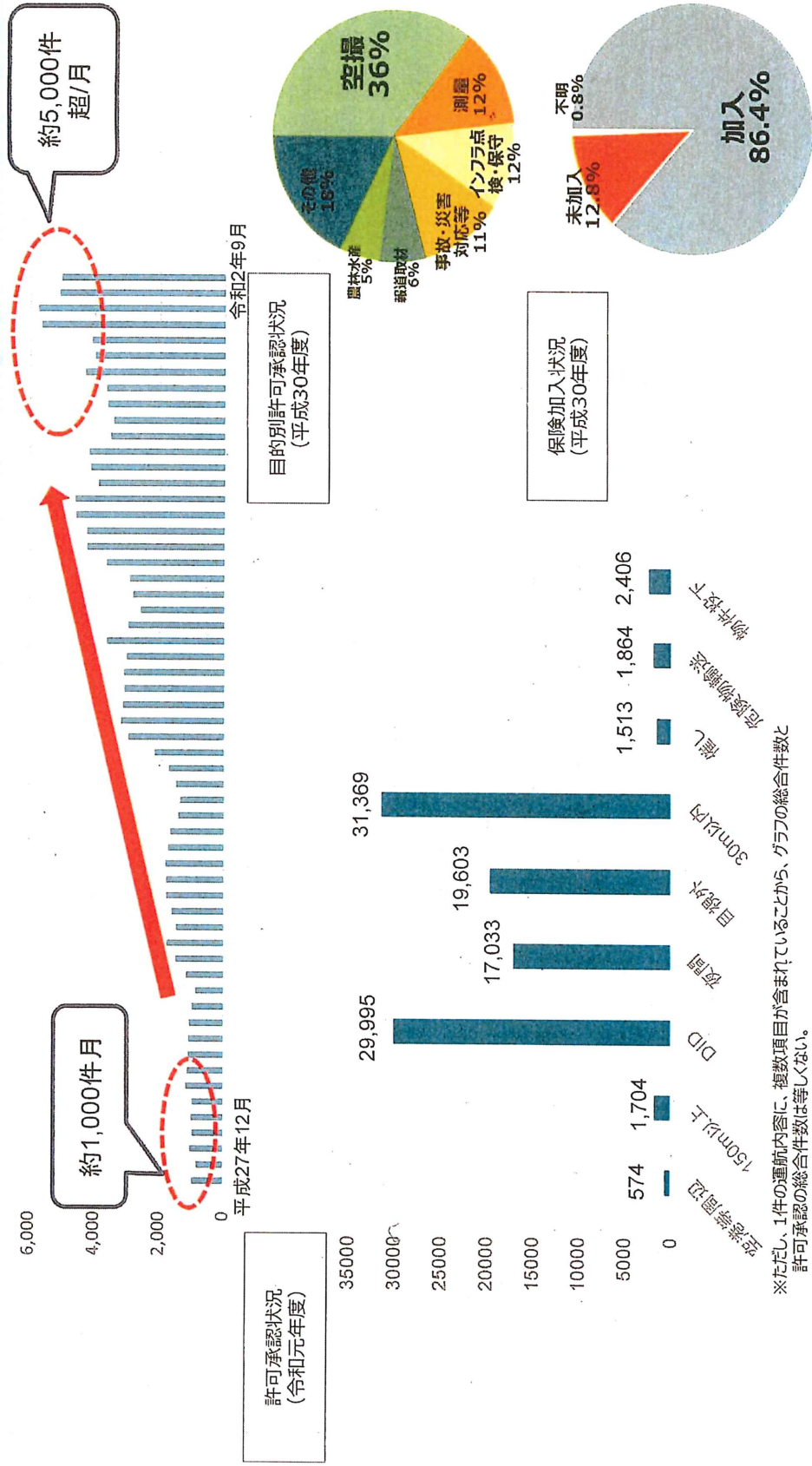
第三者上空の飛行（レベル4が該当）を可能とするための制度整備に当たり、現行許可・承認対象としている飛行を含む全体の規制のあり方を検討し、その結果、**新たな制度（機体認証、操縦ライセンス等）を導入しつつ、全体の規制の合理化・簡略化を図る。**

現行の取扱い (必要な手続き)	主な飛行形態		新制度で必要な手続き等
<p style="text-align: center;">飛行不可</p> <p>⇒ 飛行可能となるよう措置</p>	<p>有人地帯（第三者上空）における 補助者なし目視外飛行 〔レベル4〕</p>	<p>機体認証、操縦ライセンス（一等資格）の取得 かつ 飛行毎の許可・承認（運航管理体制等の確認）</p>	
<p style="text-align: center;">飛行毎の 許可・承認</p> <p>⇒ 手続きの合理化・簡略化</p>	<p>現行、規制対象の具体の飛行</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 空港周辺 ● 高度150m以上 ● イベント上空 ● 危険物輸送 ● 物件投下 ● 一定の重量以上 <p>無人地帯における 補助者なし目視外飛行 〔レベル3〕</p> <p>目視内飛行 〔レベル2（自動操縦） レベル1（手動操縦）〕</p>	<p>○ 飛行毎の許可・承認 (機体の安全性、操縦者の技能、運航管理体制等の確認) ※ 機体認証又は操縦ライセンス（二等資格）を取得している場合、審査を一部省略</p> <p>○ 機体認証、操縦ライセンス（二等資格）の取得 (運航ルールの遵守) 又は 飛行毎の許可・承認 (機体の安全性、操縦者の技能、運航管理体制等の確認)</p> <p>飛行毎の許可・承認は不要</p>	
<p>手続き不要</p>	<p>上記以外の飛行</p>	<p>手続き不要</p>	

十 所有者等の登録（既に航空法改正済み）

無人航空機の利用の現状

- 無人航空機に係る航空法施行後（平成27年12月10日～令和2年9月30日）、国土交通省に対して合計151,903件の申請があった。
- その内、令和元年度（平成31年4月1日～令和元年3月31日）は、48,364件の許可・承認の申請があり38,211件に対して許可・承認を行った。
- 許可等を行ったものは、第三者又は、第三者又は、物件との距離（30m）未満での飛行に係るものや空撮等を目的とするものが多数占めている。
- なお、保険加入の浸透に見られるように、操縦者等の安全意識も向上していると考えられる。



※ただし、1件の運航内容に、複数項目が含まれていることから、グラフの総件数と許可承認の総件数は等しくない。