

●航空法等の一部を改正する法律案

背景・必要性

- 航空ネットワークを支える航空会社や空港会社等は、新型コロナの甚大な影響が長期化。このまま赤字経営が続くと、機材等の供給体制の縮減によりネットワークが縮小し、ポストコロナのネットワーク拡大にも支障。
➡ **航空ネットワークを維持・確保するため、需要回復に速やかに対応できる供給体制・需要回復後の成長投資の確保に向けた支援措置が必要。**
- 近年保安検査に関するトラブルが発生。将来の航空需要の増大が見込まれる中、航空機や空港を標的としたテロ等の脅威を防ぎ、**航空機の旅客等の安全を確保する**必要。
➡ **航空機に搭乗する旅客に確実に検査を受検させる仕組み等が必要。**
- 幅広い用途に無人航空機を有効活用し、多くの人々が利便性を享受するためには、**有人地帯での補助者なし目視外飛行（レベル4）の実現が必要不可欠**。成長戦略実行計画※において、**レベル4の目標時期を2022年度目途**とすることが明記。※令和元年6月21日閣議決定
➡ **第三者の上空を飛行することができるよう、無人航空機の飛行の安全を厳格に担保する仕組み等が必要。**



改正案の概要

1. 航空ネットワーク確保のための方針の策定・支援の実施（航空法及び民活空港法の一部改正）

- 国土交通大臣は、世界的規模の感染症の流行等により航空運送事業に甚大な影響が発生し、航空ネットワークの確保に支障を来すおそれがあると認められる場合、利用者利便の確保等の観点から、**航空運送事業基盤強化方針を策定**。

●本邦航空会社

本邦航空会社は、方針を踏まえ、**航空運送事業基盤強化計画を策定**し、同計画の実施状況を定期的に国へ報告。
(※令和3年度は、本邦航空会社の空港使用料を減免)

●空港会社（国管理コンセッション空港の運営権者）

国は、方針に基づき、国管理コンセッション空港の運営権者に対し、当該運営権者が行う空港整備事業に対する**無利子貸付を実施**。

2. 保安検査等の確実な実施に向けた制度整備（航空法の一部改正）

- 国土交通大臣は、航空機等に対する**テロ等の危害行為防止のための基本方針**を策定。
- クリーンエリアに立ち入る旅客等に対する**保安検査や預入手荷物の検査を義務付け**。等

3. 無人航空機のレベル4実現に向けた制度整備（航空法の一部改正）

- 有人地帯での補助者なし目視外飛行（レベル4）の実現に向け、
 - **機体の安全性に関する認証制度（機体認証）**
 - **操縦者の技能に関する証明制度（操縦ライセンス）**を創設。
- 第三者上空での飛行（レベル4が該当）**は、①**機体認証を受けた機体**を、②**操縦ライセンスを有する者**が操縦し、③国土交通大臣の**許可・承認**（運航管理の方法等を確認）を受けた場合、実施可能に。

4. 無人航空機の許可・承認の合理化・簡略化（航空法の一部改正）

- これまで**許可・承認を必要としていた飛行**は、①**機体認証を受けた機体**を、②**操縦ライセンスを有する者**が操縦し、③飛行経路下の第三者の立入りを管理する措置の実施等の運航ルールに従う場合、原則、**許可・承認を不要**に。
- 無人航空機を飛行させる者に対し**事故等の報告等**を義務付け。等

【参考】現行の航空法において許可・承認を要するもの

- (1) 無人航空機の飛行にあたり許可を必要とする空域
 - 航空機の航行の安全に影響を及ぼすおそれのある空域
 - 人又は家屋の密集している地域の上空
- (2) 無人航空機の飛行にあたり承認を必要とする飛行の方法
 - 夜間飛行
 - 目視外飛行
 - 人又は物件から30m以上の距離を確保できない飛行 等

5. 運輸安全委員会による無人航空機に係る事故等調査の実施（運輸安全委員会設置法の一部改正）

- 無人航空機に係る事故等**について、新たに**運輸安全委員会の調査対象**に。等

【目標・効果】

- 航空運送事業基盤強化方針を定め、航空会社等に対して必要な支援を行うことにより、航空ネットワークの確保を図る。
(KPI) 国内線の運航便数を2021年度末にコロナ前対比100%まで回復
- 機体の安全性確保及び操縦者の技能確保の導入等により有人地帯での補助者なし目視外飛行（レベル4）の実現を可能とし、また、現行の個別審査の手続きの合理化・簡略化を図ることにより、無人航空機の利活用全般の拡大を図る。
(KPI) 2022年度中にレベル4の飛行を実現
飛行毎の個別審査件数について制度導入（2022年度）から5年間で半減（参考：2019年度3万8000件）