

【航 空 局】

1. 災害に強い空港づくりについて

- (1) 首都圏空港が閉鎖された場合、国内、国際便の多くの便が他空港へダイバートを余儀なくされ、大きな混乱が予想される。シミュレーションは大規模かつ広範囲にわたるが、航空局が導入した「緊急ダイバート運航総合支援システム」等も活用し、安全運航、関係者の防災・危機管理意識の向上の観点から実施すべきであるとするが、エアラインも交えた訓練についてどのような議論・調整を行っているか伺いたい。

【回答】（航空局交通管制企画課）

大規模な災害が発生した場合におけるダイバートの処理については、航空交通管理センターを中心とした関係官署において、定期的に「緊急ダイバート運航支援訓練」を実施しております。また、さらなる訓練の充実化を図る観点から、今年度CDM参画のエアライン各社に訓練参加の調整を実施する予定です。

- (2) 民間への運営権の委託が進み、日本の空港は様々な運営形態になっていることもふまえ、今後の災害発生に備えたシミュレーションや訓練、BCPの内容精査等については、各空港や自治体だけに任せるのではなく、国として方針・ガイドラインを掲げるなど主体的に関わり、実施状況や内容に大きなバラつきを生じさせないことが重要である。

【回答】（航空局空港技術課）

航空局では、令和2年3月に「A2-BCP」ガイドラインを策定するとともに、全国の95空港において、当該ガイドラインに基づく「A2-BCP」が策定されたところです。

航空局としましては、継続的にその実効性を高めていくことが重要であると認識しており、定期的かつ現実に即した訓練等を実施しているところです。また、各空港の「A2-BCP」や訓練の実施状況等を検証し、その結果を各空港のA2-HQ（「A2-BCP」総合対策本部）に周知することで、「A2-BCP」の内容や今後の訓練計画等に反映させているところであり、引き続き、このような取り組みを進めてまいります。

※A2-BCP：空港全体としての機能保持および早期復旧に向けた目標時間や関係者の役割分担等を明確化した空港の事業継続計画

2. 首都圏空港の整備について

(1) 首都圏空域の需要予測について

新型コロナウイルス感染症による航空行政全般に関わる環境の変化を踏まえて、首都圏空港の機能強化策の前提となる需要予測を再度行う必要性について、議論・検討されていることがあれば明らかにされたい。

【回答】（航空局空港計画課大都市圏空港調査室）

現在、新型コロナウイルス感染症が将来の航空需要に与える影響の分析方法について検討を行っているところです。

(2) 2020年以降の拡大に向けた検討について

2020年以降の施策として、羽田、成田ともに新たな滑走路の整備についても検討されているが、滑走路新設等の高額投資については、需要予測を精査し、慎重に検討すべきである。例えば、羽田空港における飛行経路の見直しを適用する時間帯の拡大・分散など、既存ストックでの対応を前提に、あらゆる可能性を徹底的に検討すべきである。

【回答】（航空局空港計画課大都市圏空港調査室）

我が国の国際競争力の強化等の観点から、首都圏空港の機能強化は大変重要であると認識しております。その技術的選択肢については、平成25年以降「首都圏空港機能強化技術検討小委員会」において検討を行い、同委員会のとりまとめに基づき、2020年までに羽田空港の飛行経路の見直し等を行うとともに、2020年以降成田空港の滑走路の増設等による機能強化に取り組んでいくこととしております。

羽田空港については、同小委員会において飛行経路を見直さずに滑走路だけを増設しても空港処理能力拡大効果は見込めないと指摘されており、既存ストックを賢く使う観点から2020年3月29日より新飛行経路の運用を開始することで国際線の発着容量を年間約4万回拡大したところです。

一方、成田空港については、同委員会における検討により、さらなる発着容量拡大のためには、滑走路の新設等を実施する必要があるとされたところです。現在、既存のB滑走路の延伸やC滑走路の新設等による年間発着容量50万回化の実現に向け取り組んでいるところであり、引き続き、千葉県や地元市町をはじめとする関係者としっかりと連携して、騒音対策や地域振興に取り組み、地域のご理解をいただきながら、できる限り早期に機能強化が実現するよう取り組んでまいります。

(3) 空港施設について

新型コロナウイルスの感染予防として、空港におけるソーシャルディスタンスの確保が求められているが、職場からは施設の広さなどの物理的な制限により、適切な距離を保つことが難しい場所もあるとの声を聞いているが、航空局としての課題認識や、今後、取り組んでいく内容があれば明らかにされたい。

【回答】（航空局総務課危機管理室、航空ネットワーク企画課、計画課）

空港における感染拡大予防の取り組みについては、航空関係団体が定めた「航空分野における新型コロナウイルス感染拡大予防ガイドライン」に基づき、国と事業者が連携して取り組みを実施しております。

具体的には、距離を確保するためのマーキング、チェックインカウンター等でのアクリル板や透明ビニールカーテン等の設置、テーブルや椅子の配置の見直しや一部席の利用禁止等の他、館内への消毒液の設置、空港・航空機内でのマスク着用、体調不良の場合は航空機の利用を控えることの呼びかけ等を行っているところです。また、本年4月には関係団体と連携し感染予防ガイドラインを改定するなど感染予防対策に取り組んでいるところですが、引き続き現場の状況を確認させていただきながら、感染拡大予防ガイドラインの見直しを検討するとともに、空港における過密を避ける環境整備の支援や、C I Q施設等における感染症対策のための調査・検討を実施するなど、さらなる対策に取り組んでまいります。

(4) 羽田空港について

国内線における自家用車での空港利用促進による利用客拡大のためにも、羽田空港周辺の駐車場開発、および駐車場混雑緩和のための公共交通機関利用促進の周知を幅広く利用者に周知されたい。また、都内J R、私鉄各線の終電の繰り上げが今後実施されると認識しているが、コロナが収束し、羽田空港発着の深夜便が復便した場合への影響について、鉄道局等と中長期的な視点で連携を図られたい。

【回答】（航空局首都圏空港課）

羽田空港へのアクセスについては、自動車・鉄道あるいはバスによるアクセスが大半を占めておりますが、いずれもコロナウイルス収束後の需要回復等に伴う利便性向上が課題となっているところです。

空港への自動車アクセスについては、中央環状線開通（平成27年3月）によるアクセス向上等に伴い、自家用車利用が増加傾向にあり、繁忙期等において長時間の駐車場入庫待ちが生じているところです。

このため、国では関係事業者と連携して、繁忙期における駐車場混雑緩和のた

め、公共交通機関の利用促進に向けた取り組み（混雑対策協議会によるPR等）を行っております。さらに、平成30年度末には既存駐車場の増床による駐車容量拡大を実施するとともに、繁忙期において臨時駐車場を開設することにより、引き続き駐車場混雑の緩和に取り組んでおります。

また、鉄道アクセスについては、現在コロナウイルスの影響により羽田空港乗り入れの鉄道会社を含め都内JR、私鉄各線の終電の繰り上げが実施されているところです。今後コロナウイルスが収束し、羽田空港発着の深夜早朝便が復便した場合において、深夜早朝時間帯における鉄道アクセスが確保されるよう、関係事業者、鉄道局と連携し、さらなる利便性向上に取り組んでまいります。

なお、バスでのアクセスについては、平成27年度から、「東京国際空港の深夜早朝時間帯におけるアクセスバス運行協議会」の支援のもと、深夜早朝時間帯のアクセスバスの運行を行っております。令和元年度については、広報・PRの強化による利用者へのさらなる周知を実施し、深夜早朝時間帯の空港アクセスのさらなる利便性向上に取り組んでおります。

(5) 成田空港について

四者協議会で合意された夜間飛行制限の緩和、B滑走路の延伸、第3滑走路の整備による空港機能の向上に加え、コロナウイルス収束後の国際航空需要の回復もみすえ、利便性向上のためにも、空港へのアクセスのさらなる改善や、安全性を確保した施設整備に取り組まれない。

2030年度を目途とした滑走路増設を含む拡張計画により、空港敷地も現在のほぼ倍となる予定である。

拡張に伴い、貨物地区の再編が行われるのであれば、フォワーダーを含めた業界と協業して再編計画を示していただきたい。その際は空港施設内若しくは至近にフォワーダーの施設が配置できるような計画を策定されたい。

【回答】（航空局首都圏空港課）

現在成田空港においては、既存のB滑走路の延伸やC滑走路の新設等の機能強化に取り組んでいるところですが、コロナウイルス収束後の訪日外国人旅行者やLCC利用者の増加を見据え、空港アクセスのさらなる利便性向上も大変重要であると考えております。今後の需要回復にあわせて、空港アクセスも速やかに復便するよう、NAAや交通事業者とも連携しつつ取り組んでまいります。

また、機能強化に伴う各種施設整備にあたっては、安全性を最優先に取り組んでまいります。なお、鉄道アクセス利用者の安全性確保の観点からは、2020年9

月に京成電鉄成田空港駅1・2・4番線ホームにおけるホームドアの運用を開始し、その結果、成田空港駅、空港第2ビル駅のすべてのホームにおけるホームドア運用が実現いたしました。加えて、2030年度を目途とした空港拡張後の貨物施設の再編について、NAAにおいて航空会社、上屋事業者、フォワーダー等関係各所へのヒアリングを十分に行ったうえで、具体的な整備計画については今後の需要動向や社会情勢等を踏まえながら検討してまいります。

引き続き、NAAと連携・協力しながら旅客利便性向上および貨物施設の再編計画に取り組んでまいります。

3. 日中間の航空路混雑について

日本－中国路線、特に北京や上海を離発着する航空機については、恒常的に遅延が発生している。さらに昨今の便数の増加により、慢性的な航空路混雑が生じており、利用者に多大な迷惑をかけている。中国路線の管制事由による航空路混雑の改善に向けては、国が日本・中国・韓国の三国間で協議を設定していくことが重要であり、引き続き連携を強化するとともに、利用者に状況を周知されたい。

そのような中、12/25にA593が複線化されたとのプレスリリースが公表されたが、安全面の効果に加えて、航空路混雑解消の効果等について説明を願いたい。

【回答】（航空局管制課）

日本と中国（上海方面）を結ぶ航空路A593について、2020年12月にICAOおよび日中韓3か国において、安全性および効率性向上の実現のため、経路の複線化をすることで合意に至りました。

この複線化については、段階的に導入することとしており、第1段階として2021年3月25日から運用開始されているところです。引き続き、さらなる航空交通容量の拡大と空域の効率的利用について関係者間で必要な調整を進めていきたいと考えています。また、北京行き等の仁川FIRを越える西行便については、仁川FIR－大連FIR間の航空路が複線化（2018年12月）されたことにより、恒常的に発生していた日本国内空港出発便に対する遅延は大きく改善されました。しかしながら、依然として悪天などの理由により、急な入域制限などを要請される場合もあるため、引き続き関係者間で必要な調整を進めていきたいと考えております。

4. 地方ネットワークのあり方について

路線維持・撤退・開設は、基本的に事業者判断に委ねられるべきとの認識である。

一方で、利用者利便の向上の観点から、地方路線を安定的に維持していくために

は、航空会社の自助努力だけでなく、空港の外部経済効果を考慮した地方自治体や国による運航費補助等の仕組み作りが必要である。特にコロナ禍において移動が制限される状況においては、この仕組み作りは急務であり、その仕組みは、各空港・地方自治体と航空会社の個別協議に全てを委ねることなく、公正かつ透明性の高いものとされたい。

【回答】（航空局航空事業課地方航空活性化推進室）

航空路線の参入・撤退については、航空会社が自らの経営判断により決定することとなっております。一方で、地方航空ネットワークは住民生活の向上や地方経済の活性化に重要な役割を果たしており、国土交通省としても、その重要性については十分認識しております。このため、これまでも地方航空路線に係る着陸料の引き下げや航空機燃料税の軽減などの支援措置を講じており、さらに、コロナ時代の航空ネットワークの維持・確保のための施策として、空港使用料・航空機燃料税のさらなる減免を講じたところです。

赤字離島路線に対しては、運航費補助を行っています。当該補助事業は、地域の協議会が、パブリックコメント等を経て利用者等の意見を反映させて策定した計画に基づき実施することとされており、透明性が確保される仕組みとなっております。

国土交通省としては、今後とも、航空会社の自主的な経営改善への取り組みを基本としつつ、地域の方々のご意見を踏まえながら、必要となる施策を講じてまいります。

5. 地方空港のあり方について

- (1) 新型コロナウイルス感染症により、地方空港と海外とを結ぶ路線では運休が長期化している。そのような中でも、運航再開を見据えて、受け入れ環境の整備を継続していくことが重要だと考えているが、航空局の認識を明らかにされたい。

【回答】（航空局空港計画課）

空港のゲートウェイ機能を発揮していくため、福岡空港の滑走路増設事業、ターミナル地域の機能強化等を実施するとともに、C I Q施設等については、新型コロナウイルス感染症の状況を踏まえ、空港における感染リスクの最小化を検討しつつ、今後の航空需要の回復および増加に対応するための受入環境整備を推進します。

- (2) 2017年7月には全国27空港が「訪日誘客支援空港」として認定され、地方空港の新規就航・増便の支援策として国際線の着陸料の軽減や補助に加えて、空港受

入環境の整備等の支援や関係部局・省庁と連携した支援策を強化することが盛り込まれた。今後、訪日誘客支援空港の認定区分の見直しについて検討していくと聞いているが、その後の検討状況を明らかにされたい。

【回答】（航空局総務課政策企画調査室）

訪日誘客支援空港に対する今後の支援については、地方空港国際線の再開見通し等を踏まえ、適切なタイミングで支援を開始することとしており、令和元年度の有識者会議での議論を踏まえ、認定区分の見直しを行った上で、地方空港国際線の回復・充実に向けた支援を実施してまいります。

(3) 地方空港における国際線の就航については、インバウンド需要による持続的な地域活性化や、天災等発生時などのリスク分散という観点から、継続的に安定した路線網の確保が必要である。

関係省庁や地方自治体と連携し、地方空港ごとの取り組みではなく、日本全体で地方空港が活性化するような取り組みを講じられたい。

【回答】（航空局総務課政策企画調査室）

国際線就航による地方イン・地方アウトの誘客促進のため、国土交通省が認定した「訪日誘客支援空港」等の地方空港に対し、着陸料の軽減等の運航再開等の支援や、空港における感染リスク最小化のための受入環境整備への支援等を実施しているところです。

本制度においては、毎年度（※）有識者委員によるフォローアップを実施しており、この結果をもとに各空港にさらなる効果的な取り組みを促すこと等により、引き続き、全国の空港での国際線誘致の取り組みの底上げを図ってまいります。

天災等発生時に空港に求められる機能を確保することも重要であると認識しており、最低限必要となる基本施設等の耐震化および浸水対策等、空港の耐災害性強化対策を進めてまいります。

（※）令和2年度については、新型コロナウイルスの影響により、地方空港における国際旅客便の就航がなかったことから、フォローアップは実施しておりません。

6. 航空安全・保安について

(1) テロやハイジャックは民間機、航空利用者ではなく、国家・国民を標的にしているという観点から、航空法に航空保安に関する国の責任と、旅客・荷主の責任を明記すべきである。また、保安検査に関する有識者会議における中長期的な課題である、関係者の役割分担の明確化や連携強化に関しては、保安検査の実施主体の変更に伴う課題を国が早期に整理したうえで、目標時期を明確に示すととも

に、早急に取り組むべきである。

【回答】（航空局安全企画課航空保安対策室）

民間航空に関する国際ルールでは、国が航空保安対策に関する制度を定め施行する義務を負う一方で、これらの対策の実施責任主体は各国の判断に委ねられております。

我が国においては、国が航空保安対策基準を定め、空港設置管理者と航空会社は、航空法令において、実施すべき航空保安対策が明確に規定されており、国の基準に従って具体的な対策を講じることとなっております。さらに、国は、関係者へ監査を行い、適切に対策が講じられるよう厳しく指導、監督しております。また、航空法令においては、航空機内の旅客が航空機の安全を阻害すること等を禁止しております。

実施主体の変更については、保安検査の実施主体ごとのメリット・デメリットも考慮しつつ、これらの課題を解決した上で、関係者のコンセンサスを得る必要があるため、今後、海外の状況等についてさらに調査を行い、有識者会議等の場も活用しながら、引き続き、関係者間で検討してまいります。

- (2) 民間航空機の安全運航を確保するためには、自衛隊の訓練空域を縮小し、沖合へ移転するなど民間機の飛行ルートを最優先した空域の抜本的な再編を行う必要がある。特に、関東地区は成田、羽田と米軍の横田、厚木、自衛隊の百里など空域が混在しているが、空港整備の効果を最大限発揮するためには、成田、羽田の空域統合や米軍、自衛隊空域も含めた近隣空域を再編が不可欠である。さらにこれをステップに国交省、自衛隊、米軍の三者に分かれている現行の複雑な管制体制を見直し、国交省への一元化を目指されたい。

【回答】（航空局管制課）、

ICAO（国際民間航空機関）では、ATM（航空交通管理）に係る民軍協調を採択しており、そのコンセプトである「空域は、民・軍の別なく、可能な限り全てのユーザー要件を満たす連続体である」に則り、我が国でも、形状および時間帯が固定的な訓練空域等の運用から、ユーザーが必要なときに必要な広さだけ使用するという柔軟な空域運用への転換を図っており、これをさらに進める必要があると考えております。これまで同様、民間訓練試験空域と民間航空機の運航を分離し安全を確保しつつ、現行の自衛隊あるいは米軍が使用するとされている空域についても、将来的には、全てのユーザーがそのニーズにあわせて協調し無駄なく有効に空域を利用できるように取り組んでまいりたいと考えております。

首都圏空域については、令和元年から2年にかけて、首都圏空港の機能強化のための新しい飛行経路の導入や、東京航空交通管制部を含めた空域の再編を行いました。首都圏空域のさらなる効率化については、引き続き関係省庁と協力し取り組んでまいりたいと考えております。なお、自衛隊が実施する管制については、国土交通大臣の委任に基づき、また米軍が実施する管制については管制合意に基づき、国土交通省が提供する航空管制と同等のサービスが提供されているものと承知しております。いずれにせよ、関係省庁と協力しながら必要な調整を進めてまいりたいと考えております。

- (3) 民間航空機の整備分野における「航空法（国交省管轄）」と「航空機製造事業法（経産省管轄）」の重複項目について、航空法の認定事業場においては航空機製造事業法を適用外にするなど、管轄する省庁間で調整を行い、手続き簡素化の観点から二重適用を改めるよう法律を改定されたい。特に規制改革・行政改革に資する課題だと認識しているが、国土交通省内で検討されていることがあれば明らかにされたい。

【回答】（航空局航空機安全課・総務課）

「航空法」と「航空機製造事業法」は、異なる法律目的に則り、それぞれに必要な規制を行っております。これら2法の関係については、平成24年7月の閣議決定を受けて、航空機製造事業法を所管する経済産業省において、航空機修理事業者等を含めた検討会が開催され、航空機製造事業法の運用の見直しについて議論されました。航空局としても当該検討会に参加し、必要な連携を図ってきたところです。その結果、通達改正による航空機製造事業法の対象外となる事業の範囲の明確化（平成24年10月）、航空機製造事業法施行規則の改正による需給調整の対象となる特定設備の見直し、各種提出書類の簡略化（平成25年11月）等、事業者負担軽減の観点から見直しが行われました。

航空局としては、航空機製造事業法の見直しにあたっては、今後とも協力してまいりたいと考えております。

- (4) 中長期的に保安体制を維持・強化する観点から、保安検査員の人材確保・育成について、警備業法を管轄する国家公安委員会と航空保安を監督する航空局との連携を強化した上で、国として積極的に関与していくことが重要である。さらには、航空保安検査員の社会的地位を確立するとともに、人材育成の観点からも目標となる資格制度を検討していく必要があると考えるが、航空局の考えをうかがいたい。加えて、先進的な危機の導入や関係各所が連携した施設整備によって、

検査員の省力化を図りたい。

【回答】（航空局安全企画課航空保安対策室）

空港における保安検査は、空の安全を確保するために大変重要であり、質の高い航空保安検査員を確保することは極めて重要です。しかしながら、保安検査員の離職率は大都市圏の空港で特に高いとの報告を受けている他、保安検査員を含む「保安の職業」の有効求人倍率は全職種の中で突出して高く、最も採用が困難な職種となっており、航空保安検査員の確保が課題になっていると認識しております。こうした保安検査員の人材確保等の問題に対応するため、国土交通省においては、航空局、航空会社、空港管理者、警備会社等をメンバーとする検討体制を構築し、課題の整理や解決策について検討しており、警備業法を所管する警察庁をはじめ関係省庁とも情報共有を行っているところです。

また、保安検査員の処遇の改善についても、重要な課題として関係者間で認識を共有しており、航空会社と委託先の警備会社との間の契約における人件費の契約単価は以前に比べて改善の傾向にあると承知しております。なお、保安検査員の費用については、国も国管理空港における空港管理者として、費用の1/2を負担しているところです。

保安検査員の資格制度については、警備業法において整備されているところです。その上で、今後、航空法の下で新たに策定する保安検査業務の受委託に係る基準において、委託者である航空会社と受託者である検査会社の双方に対し、教育訓練に関する要件を定める予定としております。また、標準的な教育訓練ガイドラインの策定とともに、教育訓練の適切な実施について、立入検査等の機会も活用しながら現場の状況を把握し、しっかり監督してまいります。

加えて、設備投資につきましては、ボディスキャナー等の先進的な保安検査機器の導入や、爆発物等の自動検知といった検査のオートメーション化を推進しており、当該機器の整備費について、ハイジャック対策のみならず国際テロ対策として、従来の空港管理者による航空会社への1/2補助に加え、国が新たに航空会社に1/2補助を行っており、検査の厳格化や円滑化に加え、保安検査員の負担軽減や効率化も図っているところです。国土交通省と致しましては、今後とも、国として責任を持って航空保安対策に万全を期してまいります。

7. 地方空港のゲートウェイ機能の強化に向けて

「明日の日本を支える観光ビジョン」で掲げた目標の達成に向けては、地方空港の受入体制強化が重要である。国はグランドハンドリング要員の機動的配置を可能にするため、車両運転許可にかかる講習試験の見直しや車両運転にかかる資格

要件の見直しが実施されたと認識している。一方、車両運転許可取得に係る講習や試験については、今後は一時的な支援者のみではなく、異動者も対象とした見直しを行い、グランドハンドリング要因のさらなる機動的な配置を実現できるよう取り組まれない。また、ランプパスの利便性向上のための方策について、早期の実現に向け取り組みを進められたい。

【回答】（航空局空港安全室）

車両運転許可取得に係る講習や試験については、制限区域内の車両運転の安全と秩序の維持のために実施しているものです。

具体的には、当該空港の制限区域内で車両を運転するに当たって必要となる知識の付与とその理解度の確認を目的としており、当該空港の制限区域内の車両が走行する区域の詳細な状況、当該空港固有の車両運転に係るルールや、過去において当該空港で発生した制限区域内事故事例を踏まえた事項等となっております。一方で、定常的な要員不足が進む状況において、グランドハンドリング要員の機動的配置に係るニーズについては承知しており、どのような形で実現していくべきか検討を行っているところです。

一時的・臨時的な地上支援業務の支援に伴う車両運転については、特定の便に係るものであること、かつ運転の期間や区域が限定されることから、その運転者に付与されていることが必要となる安全知識については、①他空港において車両運転許可の取得にあたり習得した一般的な車両運転に係る知識および、②この車両運転の支援を受け入れる当該空港事業者等が支援しようとする運転者に対し付与した知識、としています。このため、当該空港管理者において、支援しようとする車両運転者がこれらの安全知識を付与していると認められた場合、講習・試験は免除しているところです。

一方で、一時的な地上支援業務の支援に伴う車両運転とは異なり、当該空港への異動者の車両運転については、日々多くの便に係るものであること、かつ恒常的に制限区域全体にわたることから、その運転者に付与されていることが必要となる安全知識については、当該空港の特性を踏まえた制限区域内における、①交通ルール等に係る知識、②様々なリスク・ハザードに係る知識としています。このため、異動者が他空港で車両運転許可を受けていたことのみをもって、これらの知識の付与を省略することは、当該空港の制限区域内交通の安全を確保する上で適当ではないと考えています。

このような考えから、異動者による車両運転にあたっては、当該 空港管理者が行う講習を受講して頂くとともに、その理解度を確認する試験に合格して頂くこととしていますが、異動者の方ができるだけ速やかに地上支援業務に従事してい

ただけるよう、引き続き空港管理者と連携して取り組んでまいります。

なお、ランプパスの利便性を向上させる方策として、2018年（平成30年）3月より、臨時立入承認証による対応を開始しております。

グランドハンドリング要員の機動的な配置に係るニーズに対して、現時点で、臨時立入承認証による対応を行っている空港は、本年4月末時点で定期便の就航する84空港について確認したところ、すべての国管理空港を含む52空港が導入済みとなっており、また5空港が本年夏までに導入予定とのことです。また、他の27空港についても、ビジターパスと管理者による先導・帯同等の方法により速やかに対応がなされることにより臨時立入承認証と同等の対応がなされることを確認しています。

8. 空港経営改革の推進に向けて

(1) 新型コロナウイルス感染症の影響により、コンセッション空港の運営権者の経営状況が急速に悪化している。航空局としても経済的な支援を講じているが、航空需要の回復の兆しが見えない中、影響の長期化も懸念されている。

今回の環境変化をふまえたコンセッションに対する新たな課題認識や、フォローが必要な内容について明らかにされたい。

【回答】（航空局航空ネットワーク企画課空港経営改革推進室）

新型コロナウイルス感染症の影響により、航空需要が大幅に減少し、コンセッション空港の運営権者は大変厳しい経営環境にございます。そのため、コンセッション空港に対しては、運営権対価の支払猶予や契約上の履行義務の緩和等を行っているほか、空港施設の整備に対する無利子貸付などの支援を行います。

今後とも、国内外の交流や国民生活、経済活動を支える航空ネットワークを維持・確保するため、状況を踏まえて運営権者と誠意をもって協議をするなど適切な対応を行うとともに、引き続き、地域の実情等を踏まえながら空港コンセッションの導入に取り組んでまいります。

(2) 北海道内空港の民間への運営委託では、一部の空港の黒字で他空港の赤字を補うスキームでは赤字空港の経営改善が進まずに収支が一層悪化するリスクがある。それぞれの空港において経営改善を通じて事業価値を向上させていけるよう取り組まれない。

【回答】（航空局航空ネットワーク企画課空港経営改革推進室）

国管理4空港については独立採算による運営が行われますが、成長してもなお

赤字が見込まれる旭川・帯広・女満別の3空港については、公共側が一定の公的負担を行う仕組みを導入して、運営権者が一定の公的負担を受けられる仕組みを確保しており、民間の創意工夫を活かして各空港を成長させていくことを期待しているものです。

9. 環境関連について

環境負担軽減のみならず、長期的なエネルギー安全保障の確保、新規産業としての雇用創出・経済効果などが期待できることや、排出権取引制度の導入が決定していることから、日本において航空機代替燃料となるバイオジェット燃料の実用化に向けた取り組みが急務である。なお、実用化に向けては研究開発費補助の拡充や全量買取制度の導入など、あらゆる支援策を講じられたい。加えて、空港での備蓄や給油など、実用化に向けては運用環境の整備が必要であり、航空局が中心となって、関係省庁との連携を図られたい。

加えて、日本において『2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す』ことが示されたが、航空局としての今後の方針について検討されていることがあれば明らかにされたい。

【回答】（航空局航空戦略室）

2050年カーボンニュートラルの実現を目指し、政府全体として、脱炭素化を進めることとしており、航空分野においても、CO₂削減のための取り組みを強化することが重要です。こうした考えの下、国土交通省では、①「航空機運航分野」と、②「空港分野」において取り組みを強化すべく、航空局において新たに、学識経験者、航空会社、研究機関等から成る検討会を本年3月にそれぞれ立ち上げ、検討を進めているところです。

この中でも、①「航空機運航分野」の検討会においては、

- ・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（いわゆるSAF（サフ）※）の導入促進

の3つのアプローチによるCO₂排出削減について、中長期の取り組みの方向性等に関して、検討を進めています。（※）Sustainable Aviation Fuel

バイオジェット燃料を含むSAFについては、大きなCO₂削減効果が期待されているものであるが、実用化に向けた技術開発、十分な供給量の確保、空港での給油も含めたサプライチェーンの確立、導入に向けた支援策などが重要な課題であると認識しております。引き続き、検討会において、エアラインやエネルギー

会社、空港関係者等と調整しながら丁寧に議論を進めてまいります。

(航空貨物関係)

1. 成田空港の安全対策について

(1) 成田空港貨物地区、上屋前の路上駐車等の混雑について

成田空港貨物地区では、未だに勤務する者や来訪者は危険にさらされながら歩行している。昨年度回答では「短期的対応としては、貨物事業者の生産性、効率性の向上を図り、構内のトラック交通の円滑化を目指し、貨物関連事業者との連携を図りながら、トラック管理システムの導入を検討しております。」とあるが、以下の安全対策や設備の改善の進捗状況と今後の取り組みを明らかにされたい。

- ① トラック管理システムの導入とは、具体的にどのようなシステムで、実用に向けてどこまで検討されているか。検討の際には、よりよいシステムにするため、フォロワーからの意見を取り入れる機会を設けられたい。
- ② 「短期的対応としては、貨物事業者の生産性、効率性の向上を図り、構内のトラック交通の円滑化を目指し」とあるが、未だに解決していない。改めて事業者に対する注意喚起や取り締まりの強化、パトロールの強化を要請する。
- ③ 長期的な対応として「上屋前の路上駐車等の混雑緩和に係る抜本的な解決策については、NAAにおける貨物地区の将来の展開計画を踏まえて検討してまいります。」とあるが現時点で確定している具体的な内容をすべて開示していただきたい。あわせて早期実施を要請する。

【回答】(航空局首都圏空港課)

現在、LDR (Local Delivery Receipt : 輸出貨物の搬入時にドライバーから上屋窓口に提出される様式) の原本の手渡しや、台帳への手書き記入といったマニュアルで対応されている輸出貨物の搬入受付手続きのペーパーレス化、受付後路上で順番待ちしているトラックの呼び出しシステムの導入を検討しており、現状の受付手続きにおける改善点の洗い出しを実施しております。検討にあたっては、まずはトラックの受付窓口となっている上屋事業者と共にシステムの概要を決定してまいりたいと考えております。

ご指摘にある、注意喚起と取り締まりおよびパトロールの強化につきましては、混雑状況に応じて適切に対処してまいります。また、本年2月から、待機トラックによる混雑対策として、待機スペースの増設と混雑上屋におけるトラック呼び出し運用を開始したところです。将来の展開計画と整合をとって計画、実施することで抜本的な解決につなげるため、現時点で確定したものではありませんが、上

屋の配置、運用方法などの貨物機能と整合をとった交通動線を計画し、安全で円滑な運用が可能な貨物地区を目指してまいります。

(2) 成田空港貨物地区の路面舗装劣化について

グリーンベルトや横断歩道の一部では塗装の補修が行われている一方で、それらが認識できないほど塗装の剥離が見られる場所も多く存在する。(1)におけるグリーンベルト上での作業が劣化を速めている)安全・安心な歩行者帯確保のため速やかな修繕が必要であり、状況確認の頻度・修繕が必要と判断される基準・確認時から修繕が完了するまでのおおよその日数箇所の補修・改修の計画、進捗を明らかにされたい。

また、横断歩道予告表示(菱形のマーク)による効果が実感できておらず、より視覚にうったえる“イメージハンブ”等の設置を再検討されたい。

【回答】(航空局首都圏空港課)

グリーンベルト等路面マーキングについては、貨物地区交通対策協議会(※)による安全パトロールおよびNAAによる構内巡回パトロールの際に、グリーンベルト・横断歩道等の塗装および路面舗装の状況確認を継続して実施しており、貨物関連事業者からの声も聞きながら、劣化状況に応じて緊急度の高い箇所から適時改修工事を実施しております。

状況確認は毎日の警備員巡回など危険箇所を確認次第その対処を検討しております。修繕については、施工計画上の事情等により一概に日数は定まりませんが、上述のとおり危険度が高いものについては優先度を高く致しております。

また、歩行者安全対策として、危険箇所に置き型の制限速度注意喚起看板を設置しております。スピード超過対策として、スピードガンによる速度計測と違反車両への注意喚起を実施しております。ご提案のイメージハンブにつきましては、以前、交通対策協議会で検討した結果、菱形マーキングの方がトラックドライバーには浸透しており、効果は高いとの見解を受け、採用しませんでした。引き続き効果的な安全確保対策を検討していく中で導入を検討してまいります。

(※) 貨物地区交通対策協議会

成田空港会社、東京税関成田航空貨物出張所、成田航空貨物運送協会、東京通関業会、成田支部、成田空港貨物ターミナル運営者評議会、運送会社等により構成。

(3) 成田空港貨物地区の路上駐車や二重駐車について

貨物管理ビル前の道路における路上駐車の状態化や、混雑時の二重駐車、さらには荷降ろし作業などが行われており、歩行者の安全を脅かしている。特に、横

断歩道上や横断歩道付近の駐停車禁止場所においても路上駐車が発生しており、歩行者の視界を妨げ、非常に危険な状況である。成田空港株式会社と成田空港警察署との連携を通じた違法駐車を取り締まりについて認識しているが、危険な状況は改善されておらず、いつ事故が起きてもおかしくない状態であるため、改善されたい。

【回答】（航空局首都圏空港課）

貨物管理ビル前の道路における交通安全対策については、当該道路が道路交通法の適用道路であることから、NAAは成田国際空港警察署に対し駐車車両の排除や駐車違反の取り締まりの実施を依頼しております。引き続き、NAAと警察当局が連携し、車両運転者に交通ルールを順守するよう働きかけていきます。

(4) グリーンベルト上で作業をしている現状について

運送会社や上屋会社による、グリーンベルトを跨ぐフォークリフト作業が常態化している。グリーンベルト上は駐車や作業が禁止されているはずであり、注意喚起をお願いしたい。また、上屋施設の再配置検討については承知しているが、現行施設における、上屋内で作業が完結できるような構造上の改善を願いたい。

【回答】（航空局首都圏空港課）

上屋前の路上駐車等の混雑緩和に係る抜本的な解決策については、NAAにおける貨物地区の将来の展開計画を踏まえて検討してまいります。短期的対応としては、貨物事業者の生産性、効率性の向上を図り、構内のトラック交通の円滑化を目指し、貨物関連事業者との連携を図りながら、トラック管理システムの導入を検討しております。

上屋内で作業が完結できるような構造上の改善については、そのような改善策の検討、実現可否について、上屋会社と相談してまいります。

2. 羽田空港貨物地区での安全対策について

2020年12月に羽田空港の東貨物地区において、フォワーダー同士の人身事故が発生したが、この事故の分析や再発防止対策についての検討状況を明らかにされたい。

【回答】（航空局首都圏空港課）

令和2年12月8日、羽田空港東側貨物地区1号ゲート前において、フォークリフトと歩行者の人身事故が発生いたしました。本事故の原因は、フォークリフト運転者が交差点を曲がる際の前方不注意、一時停止無視および速度制限超過でし

た。本事故を踏まえ、国土交通省としては、東側貨物地区内に歩行者への注意喚起のための路面標示を設置するとともに、当該地区を管理する空港施設（株）より、地区内の貨物上屋契約会社等に対して、事故原因の周知および安全運転・安全作業に関する注意を呼びかけております。

また、空港施設（株）・貨物上屋契約会社等から構成される「東京国際空港国内航空貨物ターミナル地区協議会」分科会において、今後の再発防止策として、フォークリフトの制限速度の減速化、速度抑制装置の義務化、貨物地区合同パトロールなどの実施を合意、導入したところであり、国としても取組状況についてフォローアップをしております。

3. 航空貨物に対する保安措置について

業務負荷の軽減を優先したい荷主と、顧客たる荷主に対応するフォワーダーとの市場原理が働く関係においては、フォワーダーの業務負荷が大きくなり、適切な業務手順に基づく確実な安全担保がなされるか懸念を残している。KS/R A制度の適正な運用には国が直接管理することが航空輸送の安全の確保に資すると考え、また、法人番号に紐付けた管理を行うことで業務効率化がより一層図られることが期待される。

爆発物混入防止等の航空貨物に対する保安措置を調査する体制を強化するための保安体制の強化・明確化の検討についてどのような検討がなされたのか進捗状況を明らかにされたい。

【回答】（航空局首安全企画課航空保安対策室）

国から認定を受けた特定フォワーダー、いわゆるR Aである「特定航空貨物利用運送事業者等」による特定荷主の確定行為については、国が特定荷主における航空貨物の爆発物検査、貨物の保管・運送中の不法干渉防止などの保安対策の要件について「特定荷主の遵守事項に係るガイドライン」を定めており、R Aは、このガイドラインに従って特定荷主の保安体制を確認し、確定を行っているところです。また、国はR Aに対する監査を実施する際に、特定荷主に対しても調査を行い、特定荷主の保安体制等についての確認等を行っており、ガイドラインの策定と併せて、航空安全の確保に努めているところです。

さらに、爆発物混入防止等の航空貨物に対する保安措置に向けた課題や今後の取り組みについては、KSやR Aの保安体制に対する国等の関与を強化・明確化することを検討しているところです。

引き続き、当該調査等を通じて、現状把握を行いながら、また、航空貨物の関

係者等とも調整しながら、国等の関与の強化・明確化に係る検討を進めるなど、その実態を踏まえて適切に対応してまいります。

4. KS/R A制度の適正運用について

KS/R A制度により義務付けられる爆発物検査は国の定める規定を根拠に行う検査といえる。現状、フォワーダーが自社ターミナルに爆発物検査装置を設置する場合、自費購入して検査を行っており、フォワーダーにとって費用負担が生じている。旅客ターミナルでは国費により備え付けられたボディースキャナーで検査が行われる一方、貨物についてはフォワーダーが検査装置を自費購入しなければならない、安全担保のために国が取る措置が旅客と貨物で整合性が取れているとはいえない状況にある。また、貨物事業についてのみ企業が検査装置を自費購入し、その維持についても負担を強いられるのは産業内の公平性が保たれていない。

- ① 貨物主要空港である成田・関空・中部に対して、国管理空港での爆発物検査装置の購入費用 1/2 補助の仕組みが導入されるよう、国管理空港以外の空港管理者等に対して速やかに調整を図られたい。
- ② 爆発物検査装置の導入費用補助のみならず、維持に関する負担軽減に向けた補助を検討されたい。

【回答】（航空局保安対策室）

KS/R A制度は、全ての航空貨物が航空機搭載前に爆発物検査を実施しなければならないところ、必ずしも航空会社ではなく、いわゆるRAである「特定航空貨物利用運送事業者等」およびいわゆるKSである「特定荷主」も含めたいずれかにおいて爆発物検査を実施し、サプライチェーン全体で保安を担保する、国際規則に基づく制度です。これにより、航空貨物の安全と物流の円滑化の両方を確保するだけでなく、貨物への干渉を最小化することも可能となっていると認識しています。

航空局は、国管理空港やその近傍の貨物施設において、航空会社やRAが爆発物検査装置を購入する場合、空港管理者として、その1/2について補助を実施し、これにより航空会社やRAが爆発物検査装置を導入する際の初期費用の負担軽減を図っているところです。なお、当該補助制度の財源として、貨物の重量に応じた保安料を徴収しています。また、国管理空港以外の空港管理者等に対しては、航空会社やRAによる保安検査の実施に支援・協力する場合に、国管理空港の負担割合も勘案することを求めています。また、貨物取扱量の多い成田、関西、中部においても国管理空港と同様の補助の仕組みは導入されていないと承知していま

す。

航空局としては、国管理空港以外の空港管理者等においても国管理空港と同様の補助の仕組みが導入されるよう関係者と調整を図ってまいります。また、爆発物検査装置の維持に関する負担軽減に向けた補助については、国管理空港においても補助の実態はなく、早期解決については難しいと思慮します。いずれにしましても、貨物事業者や航空会社をはじめ、関係者と連携を深めながら、国として責任を持って航空保安対策に万全を期してまいります。

5. SDSの記載事項について

SDSにおける16項目の記載内容については、附属書D「D.15 項目14—輸送上の注意」に従い、輸送の安全確保のために、国連番号・容器等級・国連分類などについて、明記することが必須と考える。しかしながら化学品の1次生産者といえるメーカーに比べ、化学品を売買する航空危険物を扱う輸出入者、有害性等の情報伝達への意識が高いとは言えない。

については、国土交通省航空局としても、輸送関連情報を備えたSDSの作成について、主管省庁である厚生労働省（労働安全衛生法、その他所管法令に基づく）および経済産業省（化学物質排出把握管理促進法に基づく）と連携を図りたい。

また両省と連携のもと荷主となる事業者への啓蒙活動の強化や指導を徹底されたい。また、GHS関係省庁等連絡会議での意見反映事項を明らかにされたい。

【回答】（航空局運航安全課）

我が国においてSDS（安全データシート）は、経済産業省や厚生労働省等の所管法令によりその作成が義務づけられており、その記載内容は国連勧告で採択されたGHS（化学品の分類および表示に関する世界調和システム）に基づき定められています。航空局としては、2001年より国連GHS専門家小委員会に対応するために厚生労働省を幹事とし、経済産業省、国土交通省、環境省、農林水産省、外務省、消費者庁、消防庁および関連団体を構成員として設置された「GHS関係省庁等連絡会議」に参加し、航空輸送の安全確保のために意見を述べてきたところ、今後も引き続き当該会議を通じて関係省庁と連携を図っていきます。なお、前年度はコロナ禍の影響により対面での会議は行われず、メールベースでの実施のみとなりましたが、意見については国連GHS専門家小委員会の対処方針やGHS分類に関するガイダンス等に反映されております。

また、航空局の取り組みとして、これまでも危険物輸送に係る知識付与や安全啓蒙等を図るため、荷主等の業界団体の行う講習会や会合など、あらゆる機会を

通じて危険物輸送のルールについて荷主に対して周知しているところ、引き続き啓蒙活動や情報提供に取り組んでまいります。

6. 機内持ち込み制限品について

新型コロナウイルスの感染拡大により、空間除菌剤などの機内持ち込み制限品が保安検査場等で発見されるケースが多発しているが、航空局としての課題認識を明らかにされたい。また、今後は多種多様な除菌関連商品が出てくることを見据えれば、持ち込み制限品から除外する条件を検討すべきと考えるが、航空局の考えを明らかにされたい。

【回答】（航空局運航安全課）

現在空間除菌剤として主に流通している製品は、医薬品類には該当せず、内容物が危険物の種類の一つである「腐食性物質」に該当するため、旅客および乗務員の安全面並びに航空機装備品の金属部分への腐食による損傷を防止する観点から、機内持ち込みおよび預け入れを禁止しているところです。当該製品の製造者に依頼し、WEBページなどで航空機には持ち込めない旨の周知対応をしていますが、一部の旅客へは周知が行き届いていないと考えています。

航空局としては、テレビやインターネットを利用した危険物輸送ルールの積極的な広報活動、空港に掲示するポスターの更新・配布等、あらゆる機会、媒体、方法による啓蒙活動を引き続き行ってまいります。なお、アルコールを使用した除菌関連商品については、量的制限はあるものの従前より手荷物による輸送を許容しています。

【観 光 庁】

1. 観光施設のクレジットカード対応促進支援について

国内の多くの観光施設において入場拝観料の支払いは現金払いが多い。キャッシュレス化が進む諸外国と比べても対応が不十分である。東京オリンピック・パラリンピックに向けて観光施設の入場拝観料のクレジットカード取扱いを増やすために設備導入支援などに取り組みされたい。

また関係省庁や地域と連携による実証事業の進捗または計画について明らかにされたい。

国や自治体が管理する観光施設の入場料について、クレジットカード決済ができるよう環境整備をお願いしたい。また、民間業者が管理する観光施設については、利便性向上に向け行政より入場料のクレジットカード決済導入の指導をお願いした

い。

【回答】（外客受入参事官室）

観光庁が訪日外国人旅行者に対して実施している、旅行中に困ったことに関するアンケート調査においては、「クレジットカード／デビットカードの利用」が、不満を感じるものの上位となっております。

このため、訪日外国人旅行者の満足度向上および消費機会の拡大のためには、クレジットカード決済をはじめとするキャッシュレス環境の改善を図っていくことが重要であると考えております。

平成30年度には、地域と連携したスマートフォン決済の利活用実証実験を行い、地域における消費拡大の効果等を確認しており、こうした結果も踏まえ、現在、観光地や「道の駅」の飲食店や小売店等における一体的なキャッシュレス化、博物館等の文化施設におけるキャッシュレス・チケットレス化を支援しているところです。

引き続き、クレジットカード決済をはじめとするキャッシュレス決済環境の改善に取り組んでまいります。

2. 国立・地方自治体所有の文化財の積極開放について

赤坂迎賓館や京都御所などの公開が進んでいるものの、諸外国と比較すると旅行者が容易に入場・貸切ができる文化財や施設が少ない。

観光ビジョンの施策の一つとして掲げた「魅力ある公的施設・インフラの大胆な公開・開放」の進捗について伺いたい。また、団体の受入が可能な施設について該当があれば明らかにされたい。

【回答】（観光資源課）

インフラツーリズムは、インフラが持つ魅力を高め、観光資源のひとつとして地域活性化に役立てていくとともに、インフラへの理解を深めていただくため、普段入ることができないインフラの内部や今しか見ることができない工事風景などの非日常を経験するツアーを展開することにより、地域に人を呼び込み、地域活性化に寄与することを目指しています。

全国のインフラツアーをとりまとめたポータルサイトを国土交通省のホームページ上に開設し、各地で行われている団体受け入れ可能なインフラツアーの情報を紹介しています。ポータルサイトには、令和3年4月時点で、現場見学会272件、民間主催ツアー30件を掲載しています。

インフラツーリズムの付加価値を高め、地域や民間と連携した新たな段階に育

て展開していくために必要な方策について、インフラツーリズム有識者懇談会において議論を行っており、7つのモデル地区において、継続的な運営体制の構築や地域観光資源との連携手法の検討、ツアーガイドの育成などの社会実験を実施しているところです。

公的施設の一般向け公開・開放の取り組みについては継続して進めており、例えば、

- ・皇居一般参観においては、平成28年6月より、参観定員を拡大するとともに、当日受付および土曜日の参観を実施
- ・京都御所においては、平成28年7月より、事前予約不要、参観者数制限なしの通年公開を実施するとともに、土曜日のほか、日曜日および祝日も公開を実施
- ・皇居東御苑においては、令和元年6月より、3月から9月の春・夏の時期において、開園時間の延長を実施
- ・迎賓館赤坂離宮については平成28年4月から、京都迎賓館については平成28年7月から通年で一般公開を実施
- ・迎賓館赤坂離宮前の公園において令和2年6月4日からカフェ、ショップ、多機能トイレ等が併設された休憩所を開設
- ・なお、令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、各施設一定期間、休止・休園の措置を実施したものの、それ以外の期間では感染症対策を徹底しつつ、参観・公開・開園を実施

また、これら全ての各施設においては、団体による参観も可能です。

引き続き、我が国の歴史や伝統に溢れる公的施設を観光資源として最大限活用するために、一般向けに公開・開放を進めていきます。

3. 公共交通機関の利用環境の改善について

インバウンドの拡大、持続的な発展に向けては都市部から地方への旅行者の循環が重要な鍵となる。

ゲートウェイとなる空港・港湾から訪日外国人旅行者の来訪が特に多い観光地等に至るまでの公共交通機関の利用環境を刷新するため、訪日外国人旅行者のニーズが特に高い多言語対応、無料Wi-Fiサービス、トイレの洋式化、キャッシュレス決済対応、大型スーツケースへの対応の取り組み等を進め、シームレスで一貫した世界水準の交通サービスを実現させることが重要である。したがって、公共交通事業者や旅客施設管理者への促進を図るとともに、さらなる支援策を講じられたい。

【回答】（外客受入参事官室）

インバウンドの拡大のためには、公共交通機関の利用環境を改善し、出入国の拠点である空港・港湾から、乗り換え拠点を通じて地方の観光地に至るまで、ストレスフリーで快適に移動できる環境の整備を強力に推進していくことが重要と認識しております。

そのため、国土交通省においては、訪日外国人旅行者の来訪が特に多い観光地に至るまでの公共交通機関の利用環境を刷新するため、国際観光旅客税を活用し、多言語対応、無料Wi-Fi サービス、トイレの洋式化、キャッシュレス決済対応等の取り組みを一気呵成に進めるための支援を行っているところです。

引き続きこうした支援策を通じて、公共交通機関におけるストレスフリーな受入環境の整備の促進を図ってまいります。

4. Go To トラベルキャンペーンについて

国内観光需要の喚起策として Go To トラベルキャンペーンが導入されているが、今後の需要回復状況によるキャンペーン期間の延長や、移動単体の商品（航空券、新幹線、長距離バス等）も対象商品にするなど、Go To トラベルキャンペーンに次ぐ新たな需要喚起策を検討されたい。また、すでに何か検討していることがあれば明らかにされたい。

【回答】（観光庁クーポンPT）

新型コロナウイルス感染症により、旅行業、宿泊業のみならず、運送業を含む幅広い観光関連事業者が大変深刻な影響を受けたことから、政府として強力な需要喚起策である Go To トラベル事業を実施し、パック旅行や往復交通付き日帰り旅行を含む旅行・宿泊商品の割引を行うとともに、交通機関をはじめ幅広い商品・サービスに利用いただける地域共通クーポン券を配布し、本事業を通じて地域経済を下支えするべく取り組んでまいりました。

他方で、感染の拡大により現在は昨年末からの全国一斉の事業停止措置を継続せざるを得ない状況であり、感染状況等を踏まえると、現時点で再開時期を見通せる状況にはありません。

そうした中で、全国の多くの知事からの強いご要請等を踏まえ、感染状況が落ち着いているステージⅡ相当以下と判断した都道府県が、県内旅行の割引事業を行う場合において、国として財政的に支援する「地域観光事業支援」を実施しているところです。

Go To トラベル事業については、しかるべき時期における再開に向けて、昨年

12月の総合経済対策の内容や全国各地域からの声等を踏まえるとともに、年末から事業停止措置を継続していること等も十分に考慮しつつ、国民の皆様のご理解とご支持を得られる中で本事業を再開できるよう、引き続き、様々な観点から検討を行ってまいりたいと考えております。

5. 国民の旅行促進について

観光産業を基幹産業として位置付けるためには、これまでのようにインバウンドに依存しすぎるのではなく、国民の国内旅行やアウトバウンドを促進することが重要であると考えます。そのための体制構築（経済界や教育機関等の連携など）が重要であると考えますが、観光庁としての今後の考え方を明らかにされたい。

【回答】（参事官〈旅行振興〉）

我が国の国内旅行消費額のうち、約8割を日本人国内旅行消費額が占めていることから、国内旅行の維持・活性化は重要であると考えている。またアウトバウンドの促進についても、国際感覚の向上のみならず、国際相互理解の増進により、互いの理解を深め、友好関係を高めるとともに、インバウンドの拡大にも貢献し得るものであります。

昨年からの新型コロナウイルスの感染拡大を受けて、観光庁では、昨年7月に開始したGo Toトラベル事業をはじめ、地域観光事業支援の実施や、ワーケーション等の仕事と休暇を組み合わせた滞在型旅行を推進しており、「新しい旅のスタイル」の普及・定着に取り組んでいるところです。

さらに、アウトバウンド（海外旅行）の維持・活性化の観点からは、将来的な海外旅行の再開・回復も見据え、関係業界と連携し、感染症対策も含む海外旅行オンラインセミナーの開催などに取り組んでいます。

観光庁としては、引き続き、関係省庁や関係業界とも連携し、国内旅行やアウトバウンドの維持・活性化に向けた支援に取り組む所存です。