

## 【航空局】

### 1. 空港の防災拠点としての役割について

- (1) 今後、首都圏直下型地震、南海トラフ地震など、大規模な地震の発生が予想されているが、それらの災害の発生を想定して、空港の機能低下を前提としたシミュレーションを管制も交えて定期的に行うべきである。特に、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、安全運航、関係者の防災・危機管理意識の向上の観点からも実施すべきである。
- (2) 今後の震災発生に備えたシミュレーションや訓練については、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。
- (3) 災害発生時は、利用者・従業員の安全・安心の確保を優先し、人道的な観点から平時の規制や運用のルールに縛られることなく迅速かつ柔軟な判断と対応が必要である。例えば、ダイバート先空港でのC I Q対応については、国交省・財務省・法務省・厚労省・農水省など関係各所が利用者目線を優先したスムーズな連携を図れるよう、予めシミュレーションなどを行っていただきたい。
- (4) 社会インフラ上の防災拠点として空港機能を拡充する際には、その役割・責任のあり方についてエアラインや空港ビルの事業者中心の従来の考え方に拘ることなく、防災という位置づけに相応しいものとすべきである。具体的には、国や自治体が責任主体となり、備蓄品の確保など航空輸送との役割を超える部分については、空港整備勘定以外の拠出も検討すべきである。

#### 【回答】（空港安全・保安対策課、交通管制企画課、安全企画課）

空港の地震対策について、空港が災害時に救急・救命活動及び緊急物資、人員輸送の拠点としての役割、航空ネットワークの維持や背後圏経済活動の継続性確保の役割を果たすと認識しており、平成19年4月に「地震に強い空港のあり方」を取りまとめた。

この取りまとめに基づき、発災後早期の段階から救急救命活動等行うことができるよう、また発災後、3日以内の緊急物資、人員輸送の拠点として機能するよう、航空輸送上重要な空港航路において、滑走路等の耐震対策を進めている。

また、津波対策につきましては、平成23年10月に策定した「空港の津波対策の方針」に基づき、津波による浸水の可能性がある空港について津波避難計画を

定め、計画に基づき避難訓練等の取り組みを実施するとともに、津波が襲来した後に早期に空港の機能を回復させることを目的として切迫性の高い地震に対して津波による浸水の可能性がある空港につきましては、津波早期復旧計画の策定を進めている。

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、定期的な訓練を実施することとしている。

空港の利用者や従業員はもとより、周辺住民におきます安全確保が重要であると認識しております。空港が災害発生時に物資や人員輸送の拠点としての役割を担うと認識しており、空港の耐震化や津波避難計画等の対策を進めている。

東日本大震災において、仙台空港が被災した際には、救援機等の受け入れとして、花巻・山形・福島空港の運用時間延長など、平時の規制や運用ルールに縛られることなく、迅速かつ柔軟な措置を講じている。

また、ダイバート先空港におけるC I Q対応については、利用者の目線に立った柔軟な対応が求められており、関係省庁間においても予め検討していることが必要と認識している。

社会インフラ上の防災拠点としての空港の取り組みについては、東日本大震災においても、仙台空港の旅客ターミナルビルが周辺住民等の避難場所として活用されたことから、津波の逼迫性のある空港については、周辺地域と連携し、避難計画を策定し、近隣住民の避難施設として旅客ターミナルビルを活用するように取り組んでいる。

## 2. 首都圏空港の整備について

### (1) 空域・管制について

「首都圏空港機能強化技術検討小委員会」の中間とりまとめで示されたとおり、首都圏空港のさらなる発着容量の拡大には、航空機の性能向上による騒音レベルの低下等を踏まえ、首都圏上空の空域の活用が有効である。従来の考え方にとらわれることなく検討・調整を進め、検討内容については、適宜公開していただきたい。なお、検討にあたっては、環境負荷の軽減（燃料消費の軽減等）の観点も加味すべきである。

### (2) 新たな滑走路の整備について

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。それでも、さらなる整備が必要な場合には、その歳出については、国益を担う国家的プロジェクトとして純粋一般財源の投入を積極的に行うことを検討すべきである。

**【回答】**（首都圏空港課、空港施設課大都市圏空港調査室、環境・地域振興課）

首都圏空港の発着拡大については、26年度に年間合計発着枠75万回化を達成している。これ以降についても、既存のインフラの有効活用という観点にも配慮しつつ、羽田空港の飛行経路の見直し等により、2020年までに約7.9万回の増枠ということを目指しており、「首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」等において、関係自治体と協議を進めてきているところある。

これまで、昨年8月、今年1月に開催しており、この会議の資料については、国交省のホームページで公開をしている。

それから、この機能強化の案を検討したのが、「首都圏空港機能強化技術検討小委員会」という委員会ではありますが、この中で2020年度以降にならざるを得ないと整理された方策については、技術的な検討課題も多々あるということで今後引き続き、同委員会等において、議論を深めていきたいと考えている。

### (3) 羽田空港について

- ① 首都圏各地からの羽田空港へのアクセス環境は良化しているものの、空港行バスや空港駐車場の混雑によって、利用便に乗り遅れるケースが出ている。については、空港近隣の民間駐車場との連携などの整備について、取り組みを検討されたい。
- ② 国際線旅客ビルの拡張と増設工事により、今後、さらに国際線利用客の需要が増えると想定されている。昨年3月に示された「東京国際空港の望ましいアクセスのあり方に関する検討会」のとりまとめを受けて、深夜早朝時間帯の定期便に対応したバスの実証運行等、一部検討が進められているものの十分とはいえないことから、交通事業者と連携し、深夜早朝のアクセス改善策を講じられたい。

**【回答】**（首都圏空港課）

羽田空港の駐車場については、昨年3月の国内線年間発着枠の3万回増枠を併せ、国際線地区駐車場の増築が行われ、今3,000台のキャパシティを擁しているところです。

繁忙期、特に夏、年末年始、混雑が続いておりますので、その増枠後直後ですが、4月に駐車場の事業者、国内線、国際線共に長期間の駐車についての割引料金の見直しが行われた。また、繁忙期の混雑緩和のため、「東京国際空港の望ましいアクセスのあり方に関する検討会」や、バス事業者やタクシー、そ

ったところも踏まえて、航空事業者とともに、公共交通機関の利用促進に向けた広報活動等を行っている。

具体的にはラジオ番組で流したり、あるいは社内のアナウンス等で流したり、それから、パーキングエリア、サービスエリアで、そういった周知活動を行っていただくということもやっており、今後とも、そういった関係者間で連携して、混雑緩和の取り組みを進めていきたいと考えている。

羽田空港の交通アクセス強化については、これまでも、各交通事業者と連携のうえ、バスや鉄道等のサービスの拡充に取り組んでいるところです。深夜早朝時間帯におけるアクセス改善策に向けては、平成26年10月から本年3月まで羽田空港と都心等を結ぶバスの実証運行等を実施した。27年度以降についても、「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」を運行支援等の実施主体として、バスの運行を継続・拡大するなど、関係事業者等との連携のうえ、深夜早朝時間帯のアクセスの利便向上を図って参りたい。

#### (4) 成田空港について

LCCの早朝便利用者が前日より空港で滞在できるよう、現在一部スペースを開放されており、2015年4月8日から第3旅客ターミナルが営業を開始する予定と聞いている。LCC利用者の増加が今後も想定されることから、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。

#### 【回答】（首都圏空港課成田国際空港企画室）

成田空港においては、訪日外国人旅行者やLCC利用者の増加により、成田空港の都心のアクセスに慣れていない利用者が増加傾向であり、2020年の東京オリパラも見据えて、アクセスのさらなる利便性向上が必要と考えていて、26年10月に行政機関、交通事業者、成田空港会社などの関係者による「成田空港のアクセス利便性向上等に関する連絡協議会」というものを設置し、ソフトウェアを中心として関係者が連携、協力して取り組むべき事項について検討を重ね、3月27日に当面取り組むべき対応策について公表したところです。事業者に対しては、引き続きアクセス、利便性の改善の取り組みを要請したいと思っており、横断的な課題については、この協議会の枠組みを使って取り組んでいきたい。

成田空港会社の中期経営計画の中で「安全の徹底追求」が位置づけられており、「安全」はすべての基本でありますので、すべて優先するものとしています。引き続き関係者と連携しながら、利便性向上に努めたい。

#### (5) 羽田空港・成田空港について

今後も、羽田・成田両空港の利用客が増えることが想定されている。利用者の利便性確保のためには、羽田・成田両空港へのアクセスや、両空港間の改善は必要不可欠である。「都心直結線」の新設に向けた取り組み状況を明らかにするとともに、今後も国が主導のもと、鉄道局などの関係省庁や、交通事業者と連携し、早期実現に向けて積極的に取り組まれない。

**【回答】（首都圏空港課）**

東京がアジアの拠点として発展していくためには、都心と我が国の玄関口である羽田、成田、この両空港とのアクセスを強化することが非常に重要であると考えています。

首都圏空港の鉄道アクセスについては、平成 26 年の 5 月から交通政策審議会の鉄道部会において、東京圏の今後の都市鉄道のあり方についてということで議論されているところであり、空港アクセスの改善は、東京の国際競争力強化のため、重要なテーマの 1 つと考えています。鉄道部会において進めていただいている今後の空港アクセスのあるべき姿についての議論を踏まえて、航空局としても対応していきたいと考えている。

### 3. 地方ネットワークのあり方について

(1) 離島航空路は地域住民の重要な移動手段であるため、交通政策基本法における日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保や地域の活力の向上の視点から、離島生活路線として安定的・継続的に維持運営していくことが不可欠である。

新たな補助スキームである「地域公共交通確保維持事業」における「離島航空路確保維持事業（運航費補助）」による補助対象経費は、実績損失見込額と標準損失額のいずれか低い方とされているが、路線収支の経常損失額の全額を対象とされたい。

**【回答】（環境・地域振興課）**

離島航空路線の維持については、重要であると認識しており、運航費補助について、平成 23 年より特別会計から一般会計へ移行し、「地域公共交通確保維持改善事業」にて支援することにより、補助対象経費の制約を緩和し、より実情に合ったしくみとしている。離島航空路線の運航費補助については、事業者の経営改善への自主的な取り組みを促す観点から、実績損失見込額と標準損失額のいずれか低い方を補助しているものである。また、離島航空路線に係る航空機燃料税の引き下げや離島航空路線就航機に対する固定資産税の軽減措置など講じているところある。

(2) 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である。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。また、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】**

国内航空路線の参入・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いるが、地方路線の航空サービスの維持は重要であると認識している。

これまでも、国内線就航機に対する固定資産税および地方路線に係る国管理空港の着陸料の軽減や航空機燃料税の引き下げをおこなった。また、地方航空路線に対する一層の支援を行う観点から小型機に対する着陸料及び固定資産税のいっそうの軽減について、平成 27 年度も実施している。なお、一定の需要があるが代替交通機関がないといった地域に発着する路線において地域が主体的に路線維持に向けた取り組みを継続している路線を対象に国として実証調査を実施する「地方航空路線活性化プログラム」に必要となる予算について平成 27 年度も計上しており、今後も、事業者の経営改善への自主的取り組みを基本としつつ、支援措置を講ずることで地方航空ネットワークの維持に資するよう取り組んで参りたい。

#### 4. 地方空港のあり方について

- (1) 首都圏空港（羽田・成田）以外の空港では、定期便の減便や事業者の路線撤退が進み、利用者の利便性が低下している。今後も地方空港が定期便を維持することで、公共交通としての役割を果たすとともに、観光による地域活性化に寄与する必要がある。航空協議会等を活用しながら空港の利用促進のための広報活動などを通じて、地方空港のネットワーク維持に取り組むと聞いているが、引き続き観光庁や各地域・自治体と連携し、協議会での主導的な役割を果たすなど積極的な対策を講じられたい。また、着陸料の減額等の補助についても継続して取り組まれたい。

**【回答】**（環境・地域振興課、航空戦略課）

国内航空路線の参入・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となっており、定期便維持等の対策については、地域の関係者が話し合い、連帯・協力しながら、地域の実情に応じた取り組みをしていただくことが重要だと考えている。

一方、地方空港ネットワークの維持については、重要であると認識しております。

す、航空局としても、空港法協議会等を活用しながら、観光庁や地元自治体等と連携しながら、地域の観光資源や航空路線PR等も実施している。

例えば、中部運輸局が事務局を務める「昇竜道プロジェクト推進協議会」や仙台空港の地元協議会である「仙台空港国際化利用促進協議会」等に参加し、観光資源や国内定期便PRなどの事業を実施している。

今後も引き続きまして、航空法協議会等を活用し、広報活動に加え、地方運輸局等と連携をしつつ、地方航空のネットワーク維持に資するように、地元自治体等が主催する協議会等に積極的に参画して参りたい。

また地方空港ネットワークの維持、拡充を図る観点から、着陸料の軽減措置を講じており、これについて必要な改善を加えた上で、平成27年度においても継続できるよう、平成27年度予算に組み込んだところである。

- (2) 訪日外国客の増加が顕著であるが、今後、地方空港においてチャーター便や一般旅客発着時の保安検査については円滑な対応が図れるよう、一層の利便性の向上に取り組まれない。また、他省庁との連携、ならびに取り組みに関する進捗状況について明らかにされたい。

**【回答】**（航空安全・保安対策課航空保安対策室、航空ネットワーク企画課）

航空の安全を図るために保安検査を確実に実施することは重要ですが、一方で、利用者の利便を向上させることも重要な取り組みであるということは認識している。保安検査員の配置については、保安検査が適切に行われ、航空の安全が図られるよう、航空局が最低基準を定めており、航空会社は、同基準に基づき配置しているところである。以前より、混雑時においては、航空会社により保安検査が適切に行われるよう、随時応援要員を確保するなど、柔軟に対応していると聞いており、保安検査を確実に実施の観点から、適切に処理していきたいと考えている。

関係機関との連携については、国際線の就航状況により旅客の利便に支障が生じた場合は、各CIQ省庁に対し、大型機材の導入状況、新規路線の開設や、増便の見通し、などの情報提供を随時行い、人的体制の整備を働きかけて参りたい。施設面については、現地の要望とか、そういうのが吸い上げられるように、スキームをつくり、CIQのスペースの拡張等を取り組み、スムーズにできるように、CIQ関連省庁と連携して、進めて参りたい。

- (3) 中部国際空港については、近年利用者・取り扱い物量が減少し経営が厳しくなっている。国としても直轄事業として航空保安施設の整備や地域産業を踏まえた物流機能強化を含めた戦略的利用拡大に向けた調査検討を行うとしているが、具

体的な内容を明らかにされたい。

**【回答】**（近畿圏・中部圏空港政策室）

近年、新規就航や増便に伴い、利用者や取扱貨物量の利用は回復の兆しが見受けられており、その結果、中部空港株式会社の平成 25 年度期末決算について、4 期連続となる黒字を実現するとともに、当期純利益が過去最高となり、累積損失も解消された。平成 27 年度の直轄事業及び調査検討の内容については、航空保安スペースの更新等を実施する予定にしており、それと、リニア中央新幹線開業等による航空需要の変化を見据えた、今後の中部圏の空港のあり方等の調査を実施する予定である。

(4) 神戸空港を含めた関西 3 空港の運用について、利用者の利便性に合わせた柔軟な対応について検討されたい。

**【回答】**（近畿圏・中部圏空港政策室）

関西 3 空港については、平成 17 年に、兵庫県、大阪府、和歌山県知事等と神戸市長等で構成される関西 3 空港懇談会での合意された「関西 3 空港の在り方について」において役割分担が決められ運用されている。この合意で、神戸空港は、周辺の国内航空需要に対応する地方空港として、15 時間の運用時間、1 日の発着回数を 60 回、年間の発着回数は 2 万回程度が上限等とされている。その見直しについては、新たな合意が必要である。

他方、関西・伊丹の両空港につきましては、平成 27 年度中のコンセッションによる運営委託を目指すこととしている。なお、昨年 7 月に策定・公表されたコンセッションの実施方針において、神戸空港のコンセッションが実施される場合、運営権者は神戸空港の管理者と交渉を行うことができるとされている。今後、関西の 3 つの空港がそれぞれのよさをフルに生かして、関西経済の活性化につながるように、地元での議論が進められることを期待しており、航空局としても協力して参りたい。

(5) 関空空港と伊丹空港の一体運営する「新関西国際空港株式会社」が設立されたことにより両空港の無料乗り継ぎバスが運行されるなど利便性が向上したが、今後の展望と抱える課題について明らかにされたい。また、複数空港の一体運営は日本で初めての運営方向であり、全体としての空港の魅力を高めていく上では、利用者利便の向上の視点や航空事業者、働くものの意見を幅広く取り入れていくことが必要である。さらには伊丹空港の価値向上に資する伊丹空港のジェット機乗り入れ制限のさらなる緩和や長距離国内線の運航便の増加など柔軟な運用が早期に実現できるよう取り組まれない。

**【回答】**（近畿圏・中部圏空港政策室）

新関空会社には、平成 26 年 10 月に公表しました中期経営計画において、関西・伊丹両空港の事業価値の最大化のため「カスタマーズアイ」、すなわち航空事業者をはじめとする幅広いユーザーの目線に立って航空運営を行うこととされた。新関空会社は、同計画に基づき、両空港間のアクセスの改善、鉄道料金の低廉化等や、関空の免税店舗の大幅増床等による魅力ある商業エリアの創造など、利用者利便向上の観点から、空港の魅力向上に取り組んできた。

その結果、関西空港において、離着数が 41 ヶ月連続で前年を上回るとともに、本年 2 月の外国人旅客数が 2 月として過去最高になる等、成果として着実につながっているところである。

また、伊丹の運用につきましては、平成 25 年 3 月末より、段階的にプロペラ機枠の低騒音機枠への転換と長距離便の運用制限の見直しを進めており、今年の 3 月末には、予定通り、すべてのプロペラ機枠を低騒音機枠に転換し、低騒音機枠における長距離便の制限も 15%まで拡大される。

今後も、現在、選定手続き進められている新たな運営権者の意向も踏まえながら、両空港の魅力向上のための取り組みが進められるものと承知しており、航空局としても協力して参りたい。

## 5. 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、費用についても同様の観点から、現行の事業者、国・空港設置者がそれぞれ半分ずつの負担を改め、全額一般財源からの負担とされたい。

**【回答】**（航空安全・保安対策課航空保安対策室）

航空保安対策については、従来から安全に輸送する航空会社が一義的な責任を持って実施している。しかしながら、国においても、航空保安の重要性に鑑み、航空保安に関する政策の企画・立案、基準づくり、監査、そういった関与を行うとともに、国管理空港における検査機器又は、検査員の費用の 2 分の 1 を補助、負担するなど積極的な支援を行っている。

なお、これらの費用の財源については、国などの空港管理者は、旅客から保安料を徴収してこれに充当し、航空会社は最終的には航空運賃、旅客に転嫁しており、このため、結果的には旅客が負担する形となっており、国際的にも通常このような負担形態となっています。貨物においても同様に利用者である荷主が負担するものと考えている。

今後も航空向けの対策強化が世界的にも国内的にも求められている中で、航空保

安は国として大きな関心事項であり、旅客や荷主の皆様にもご理解をいただきながら、航空会社をはじめ、関係者の皆様と連携を深めて、万全を期していきたい。

- (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、関東地区は羽田・成田と米軍の横田、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、羽田・成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】**（管制課）

国際民間航空機関（ICAO）では、航空交通管理（ATM）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、すべてのユーザー要件を満たすような連続体である」に則り、我が国でも、形状及び時間帯など固定的な空域運用から、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の利用を行っており、これをさらに進める必要があると考えており、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、将来的にはすべてのユーザーがそのニーズに合わせて協調して、無駄なく有効に空域を利用できるように取り組んで参りたい。

関東空域について、平成 22 年 1 月に羽田空港と成田空港の進入管制区を統合しており、また、平成 22 年から 23 年にかけて、東京航空交通管制部の空域を含めた関東空域の再編をおこなった。今後も引き続き関東空域のさらなる再編について検討を進めて参りたい。

なお、自衛隊の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というものに基づき、国土交通省が提供する航空管制の同等のサービスが一元的には提供されているものと承知している。しかしながら、米軍が実施している進入管制業務の我が国への移管については、今後とも関係省庁と協力しながら、引き続き調整して参りたい。

- (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。

**【回答】**（航空機安全課）

「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

要な規制を行える。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、必要な連携を図ったところである。

その結果、平成24年10月には、通達改正により、航空機製造事業法の対象外となる事業の範囲が明確化され、平成25年11月には航空機製造事業法施行規則の改正により、需給調整の対象となる特定設備の見直しや、航空法の認可を受けた業務規定をもって各種提出書類に代える等、事業者負担軽減の観点からの見直しが行われた。

航空局としては、航空機製造事業法の見直しにあっては、今後とも引き続き協力して参りたいと考えている。

## 6. 空港経営改革の推進に向けて

国際競争がますます激化する状況下においては、空港整備勘定に依存しない空港運営を推進し、利用者負担を軽減していくためにも、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の趣旨に則し、成功事例を早期に実現し、他空港を牽引していく効果を発揮させられるよう、調整を進められたい。なお、『民間』への委託は課題解決に向けた有効な手段の一つに過ぎず、空港運営が担保されるのであれば運営形態は一律である必要は無く、空港ごとの特性を活かした最適な形態を検討すべきである。

### 【回答】（航空ネットワーク企画課空港経営改革推進室）

民活空港運営法に基づく空港の運営委託制度は、効率的な空港運営を通じた地域活性化を実現する選択肢の一つであるという位置づけられたものであり、空港経営改革を検討するに際しては、地域の実情等を踏まえ、個別空港の特性に応じた運営手法が選択されるよう検討して参りたい。

空港経営改革の検討が進んでいる仙台空港等において、成功事例として運営委託を実現できるよう、迅速かつ適切に関係者との調整及び運営権者の選定を行って参りたい。また、仙台空港以外の国管理空港等においても、引き続き具体的な検討が進められるよう関係者等との調整を進めて参りたい。

## 7. 環境関連について

- (1) 平成24年10月より石油石炭税に税率を上乗せする「地球温暖化対策のための課税の特例」が適用されているが、現時点で代替動力源が実用化されていない産業特性や、諸外国においては公共交通機関へ減免措置が講じられていることを踏

まえ、航空機燃料に対する課税については恒久的に免税とすべきである。

**【回答】**（航空事業課）

地球温暖化対策税の創設に当たっては、地球温暖化対策を適正に推進する観点から、当省より平成 23 年度税制改正要望として「地球温暖化対策税にかかる特例措置の創設」を提出するなど、制度設計・対応策の議論に参画をしてきた。その結果、国内定期運送事業用航空機に積み込まれる航空機燃料に上乘せされる地球温暖化対策税分について、平成 24 年 10 月 1 日から平成 26 年 3 月 31 日までの間、還付措置が設けられ、これが平成 26 年度税制改正においては、さらに平成 28 年度までの 3 年間、延長されたところである。

本還付措置は、政策税制措置であるから、機嫌が付されており、当省としては、地球温暖化対策を適切に推進する観点から、引き続き地球温暖化対策税にかかる議論に参画をして参りたいと考えている。

(2) 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、航空局がイニシアチブをとり、関係省庁との連携を図られたい。

**【回答】**（航空戦略課）

代替航空燃料の活用については、中長期的な地球温暖化対策の方策として、また長期的なエネルギー安全保障の確保の観点からも重要であると理解している。

我が国では、これまでに代替航空燃料のテストフライトを実施し、技術的な実証については済んでおり、現在、代替航空燃料の普及に向けた取り組みを検討段階に入っているところと認識している。

一方で、この代替航空燃料の普及促進に向けては、価格面や施設・運用面等における課題があると認識している。

このうち、施設・運用面における課題については、既存の給油施設等を活用するための環境整備を進めることが必要であると考えており、関係者（資源エネルギー庁、石油連盟、定期航空協会及び航空局）の間で、事務レベルの議論、随時開催しているところである。

海外でも既存の給油施設を活用するために取り組みを進めている例もあり、こうした状況なども把握しつつ、今後とも関係省庁と協力しながら、取り組みを進めて参りたいと考えている。

## 8. 燃油サーチャージ制度について

- (1) 通達により旅行代金の総額表示への取り組みが進んだが、一部を除いて燃油サーチャージは本体運賃と別に徴収されている。また、海外修学旅行では積立開始時と旅行開始時で大幅な変動が生じることもあり課題となっている。そこで、国際航空運賃の規制緩和で上限運賃制度の導入に伴い、本体運賃と一本化して徴収できるよう取り組まれない。

### 【回答】（航空事業部）

燃油サーチャージを本体運賃と一本化して徴収するという点については、現行制度下においても、特段の制約はなく、航空会社の自由な経営判断により決められるものとなっている。なお、燃油サーチャージについては、燃油市況に応じて追加的に発生した燃油費用のみを収受し、燃油価格が下落した場合には、減額または徴収を停止する合理的な仕組みであるとともに、運賃設定方法として世界的に広く定着しているものであることから、合理性があるものだと考えている。

また消費者に対して、燃油価格の変動に伴う料金設定が明瞭化されているという点でも、合理性あり、一本化した場合に、本邦航空会社において2か月としている、燃油サーチャージの設定期間が本体運賃に合わせて長期化し、かえって利用者の利益を損なう可能性もあると考えている。

また、運賃の表示に関しては、利用者にとって支払総額をわかりやすくするという観点から、各航空会社等においても、既にホームページ等において燃油サーチャージ含めた総額表示を行う等の取り組みを行っているものと承知している。

- (2) 通達により旅行代金の総額表示への取り組みが進んだが、旅行形態や商品によっては消費者に対して徴収額の定義がわかりづらい。については、旅行会社からの告知のみならず、国が率先して、総額表示に対するさらなる周知に努められたい。

### 【回答】 観光庁の管轄のため回答なし

## 9. ビジネスジェット市場の活性化について

世界的にもビジネスジェット市場が活況であり、諸外国から日本への利用者も増加傾向にある。しかしながら、ビジネスジェット利用客は羽田と成田に集中しており、今後、需要が増加しても発着枠の確保が困難になることが想定される。今後は諸外国に向け、羽田・成田以外のビジネスジェットの受け入れが可能な日本の空港を積極的にプロモーションするとともに、成田空港で運用されているWEBスロット&スポット予約システムの地方空港での活用などの環境整備に取り組まれない。

### 【回答】（航空戦略課）

平成26年の4月に、富士山静岡空港にFBO（航空機運航支援）施設の共用が開

始された。国際会議、国際的なイベント等において、国の取り組みのみならず、幅広く情報を発信して参りたい。

地方空港においても、利用者の要望を踏まえ、引き続きビジネスジェットの利用促進に向けた取り組みを進めていきたいと考えている。

## 航空貨物関係

### 1. 成田空港の安全対策について

成田空港貨物地区について、歩車分離用に設置されているグリーンベルトが消えかかっている、など労働安全面において非常に危険な状況にあるため、重大な事故が発生する前に以下の安全対策に取り組まれない。

- (1) 昨年も、貨物地区内の交通ルール徹底に向けた速度超過、路上駐車に対する取り締まり強化を要請したが、現場では速度取締・路上駐車取締りについては、依然として実効性が高まっていない。成田空港会社から一般社団法人千葉県トラック協会への協力依頼や、情報交換等、その後の取り組みについて明らかにされたい。
- (2) C-6号線及びC-3号線沿いの施設では、フォークリフトが歩道上を日常的に通過していたり、歩道を跨いで積み込み・取降ろしが行われており、危険である。日中、警備員による交通整理は見かけるものの、路上駐車に対する安全対策への取り組み強化についてはまだ十分とは言えない。については、安全対策の進捗状況について明らかにされたい。
- (3) 貨物管理ビル前における交通安全対策については、昨年回答があったが、さらなる改善に向けた対応を要請したい。貨物管理ビル前の道路には駐車禁止のコーンが設置されているが、路上駐車が恒常化しており、混雑時には、二重駐車も行われている。特に、貨物管理ビル・貨物駐車場ビルの出入り口への駐車は、進入車両の運転手が歩道上の歩行者を認識しにくくなり危険である。また、空港西通り2交差点についても、赤信号になってからの無理な右折なども散見され危険である。警察とのさらなる連携を行い、運転手への交通ルール遵守を図るなどの安全策を講じられたい。

#### 【回答】

成田空港の貨物地区における安全対策については、以下の通り取り組んでいるところである。引き続き、事業者団体や警察当局とも連携を図りながら、貨物地区を利用される運送会社等に対し、交通ルールの遵守を求めて参りたい。

(1) 千葉県トラック協会への協力依頼や情報交換については、平成25年度に引き続き、26年度についても、成田空港会社のほうで実施したと聞いている。

また、平成26年度においては、成田空港会社のほうで新たに陸上貨物運送事業労働災害防止協会を直接訪問し、貨物地区構内における制限速度の遵守、路上

駐車や路上での積込等の禁止を呼び掛ける運送事業者向けのリーフレットの配布等を協力依頼を実施したと聞いている。

- (2) 26 年度においても、貨物地区交通対策協議会による巡回指導や速度違反の取締り等を行っていると聞いている。
- (3) 貨物管理ビル前における交通安全対策については、空港警察署に対して、巡回等の依頼を行い、駐車車両の排除や、駐車違反の取締りのほか、交通量が増える夕方等には、警察官による立哨等を実施していただいております、引き続き、警察当局との連携し、運転手に交通ルール遵守を働きかけて参りたい。

## 2. 首都圏空港における国際貨物の活性化施策について

### (1) 成田空港について

航空物流システム全体の底上げは、航空物流産業の振興のみならず日本の国際競争力の維持・向上につながる重要な取り組みである。成田空港については開港 30 年を経過し、老朽化や狭隘化による弊害を取り除き、アジア発着貨物を取り込み、相対的地位低下へ歯止めをかけるとともに、耐震性を高め、最新の物流施設に改善するための将来像を示すとともに、具体的な取り組み状況について明らかにされたい。

#### (具体的事項)

搬入搬出の遅延が未だに見受けられ、施設の配置や構造に問題があると認識している。将来の貨物需要に応えるために上屋再配置等、施設展望計画策定について、今後どのように進めていくのか、防災・減災の観点も踏まえた方向性を明らかにされたい。

#### 【回答】(首都圏空港課成田国際空港企画室)

国際航空貨物の太宗を担う成田空港では、平成 26 年度末の空港容量 30 万回化を実現し、国際航空ネットワークのさらなる強化に努めている。

成田空港会社においては、今後物流事業者団体や、空港周辺自治体とも連携をしながら、将来の貨物需要に応えるための上屋再配置等、物流機能強化に向けた方策を検討している。

なお、防災減災の観点から、物流施設の耐震化については、法令を準拠して対応済みであり、ソフトウェアの対策として、引き続き定期的に防災訓練を実施して参りたい。航空局としても、成田空港会社と連携し、成田空港の物流機能の強化を図って参りたい。

### (2) 羽田空港について

羽田空港においては、空港内倉庫の運営を民間会社が事業を行っていくには厳

しい環境となっている。国際便の便数は増える予定となっているが、旅客便であるため、フォワーダーにとっては厳しい環境であることに変わりはない。フレイター増便の方向性や、T I A C T 及び三井物産などと連携した今後の方策について明らかにされるとともに、羽田空港における国際貨物需要の活性化施策について、積極的に取り組まれない。

**【回答】**（首都圏空港課）

羽田空港における国際貨物取扱量は、平成 24 年度は約 14.1 万トン、25 年度は 15.4 万トンということで増加をしている。平成 26 年度の国際貨物取扱量は、3 月 30 日に国際線の年間発着枠が 3 万回増枠し、年間発着枠が 44.7 万回（うち国際線は 9 万回）へ拡大した結果、旅客便ベリ一貨物が増加して、4 月から 12 月まで、対前年同期比で 2 倍以上という大幅な増加した。

引き続き、こういった新たな路線の増便となった路線を活用した貨物需要の取り込みや、深夜早朝国際貨物便に係る着陸料の軽減措置の実施等、T I A C T の意向も踏まえながら、羽田空港の貨物需要活性化に向けて取り組んで参りたい。

### 3. 航空保安制度の運用について

K S / R A 制度の一部改正により、「特定荷主」の確定行為は各フォワーダーが実施することとなっているが、市場原理の働く荷主とフォワーダーとの関係で安全性を担保するのではなく、以下の事例を踏まえ国が航空安全の確保に第一義的な責任を果たし、特定荷主の確定行為を行うとともに、フォワーダー各社が検査に要する装置導入にあたり費用の一部を負担するなどの負担軽減措置を図られたい。

（具体的事項）

- (1) 特定荷主の取得奨励に向けた啓蒙活動を積極的に進めていると聞いているが、その取り組み状況を明らかにされたい。
- (2) 国が空港管理者として空港の秩序を維持する責務を有するということから、国土交通省ホームページにおいてよりわかりやすい情報提供に取り組まれない。
- (3) 特定荷主の審査基準が厳しいことから、特定荷主の資格を返上する荷主が発生するなど、フォワーダーの負担が増えている。については、要件の緩和など新保安制度の運用促進に向けた対応を検討願いたい。また、費用負担についても国管理空港のみならず、フォワーダーや関係事業者に対しての補助を検討されたい。
- (4) 航空貨物安全確認状と特定貨物確認書の A-1、A-2、A-3 については、異なる使用目的にも関わらず、書式・内容が類似しているなど航空貨物安全確認状と特定貨物確認書の扱いが煩雑になっている。については、荷物の安全性を維持しつつ、R A 制度で使用する書式を統一し、1 種類のみフォームで網羅

できる、などの対応を検討されたい。

**【回答】**（空港安全・保安対策課航空保安対策室）

(1) 特定荷主（K S）の取得推奨に向けた啓蒙活動については、昨年度において、各荷主団体と20回にわたり意見交換を実施してきている。また、昨年9月からは、R A、荷主団体、航空会社、加えて経団連、合同での意見交換会を設置したところである。今後とも事業者と連絡を密にしながら、航空貨物の状況を注視していくとともに、関係者との意見交換を通じ必要に応じて対応を行って参りたい。

(2) 取扱いに慎重を要する空港保安関係の情報であることを考慮しつつ、引き続き国交省のホームページにおいて、情報提供を行って参りたい。

(3) 現在のように世界的に航空保安対策の強化が進み、我が国もテロの標的とされる中、現行のK S/R A制度は、国際的に求められるセキュリティレベルに合致したものであり、フォワーダー及び荷主の皆様におかれては、この点についてご理解を賜りたいと考えている。

一方、費用負担については、世界的にも利用者負担が原則となっておりますが、利用者からのコストの具体的な回収方法や、保安対策を実施する者への費用配分のあり方などについて、関係団体との意見交換の場を通じて検討を行っているところであり、また、効率的な制度運用についても同意見交換会で検討していくこととしている。

(4) ご承知のとおり、航空貨物安全確認状（A-1）と特定貨物確認書（A-2）はフォワーダーにおいて使用されるものの、その目的は異なっておりまして、統一化により混乱を招く恐れもあり、また、A-3の様式は、特定の事業形態を有するフォワーダーのために、A-1とA-2それぞれの様式を一様の様式にまとめたものであり、これをA-1とA-2と統一化することは、A-3の様式を利用しているフォワーダーにとって不都合となる可能性があることから、慎重に検討すべきものと考えている。

一方で、現在、I C A OやI A T Aにおいては、様式の見直しは電子化などの検討が進められていることなどから、今後、時期を見て本件についても関係者との検討を進めて参りたいと考えている。

#### 4. 航空機部品検査時間の柔軟な対応について

航空機部品を輸入する際に実施される検査については、フレイター搭載量が許容範囲を超える事などにより、「予証不可日」という通知が月初に送付される。ランダムな平日休みが月平均3～4日あることで、検査完了から輸入許可まで時間を要し、納品が遅れるなどの影響が出ている。税関などの通関部門は休日も行っている

ことから、平日の検査時間の拡張や土日の対応も可能とするとともに、予約期間の拡大に取り組みたい。

**【回答】（航空機安全課）**

ご指摘の検査は、航空法第 17 条の規定に基づく予備品証明検査であると認識している。航空検査官は、国家公務員の厳しい定員の下、人数が限られており、シフト勤務等により土日の対応を可能とすることは困難であるほか、平日においても、他の検査業務との兼ね合いにより、予備品証明検査の実施が困難である日が稀に存在します。

一方で、当該予備品がないと航空機が運航できなくなる事態のような、緊急で予備品証明が必要となる場合にあっては、休日を含む官執時間外や、予証不可としている日であっても柔軟に対応している。

なお、国の認定を受けた認定事業所が、修理実施後に、安全基準を適合すると確認した場合には、当該装備品は、予備品証明を受けたものとみなされる。つまり、国による予備品証明検査が不要となるため、認定事業所制度を積極的に活用していただきたいと考えている。

## 5. 危険品輸送に関する荷主への啓蒙活動・教育訓練について

危険品輸送時などにおいて、荷主が危険品に該当するものとしめないものを理解していない知識不足や、責任の重さを認識していないケースが散見されている。法務省では危険品輸送に関わる商法の改正を視野に入れた議論がされているが、法改正に向けて、荷主が最低限の知識と、危険品を取り扱う責任の重さを認識させるための取り組みを検討されたい。さらに、危険品輸送に関する啓蒙活動や情報提供においては、国土交通省ホームページでの情報提供を行うなどの対策を講じられたい。

**【回答】（運航安全課）**

航空貨物は、その大半は荷主が直接航空会社に持ち込むものではなく、航空貨物利用運送事業者を介して持ち込まれており、貨物を受け付ける際、品名等の確認により、危険物と疑わしいものについては、その場合によっては受託を拒否する等、荷主に問い合わせを対応していることから、これまで危険品に関して理解が少ない荷主にも危険品輸送に関する情報が浸透していると認識している。実際、航空輸送される直前に航空会社から水際で無申告危険物を発見し、受託拒否等の対応が行われた件数は、ここ数年減少してきている。

しかしながら、依然危険品について知識がない荷主が多いことも認識しており、引き続き航空貨物利用運送事業者等に対し、貨物を受け付ける際の品名等の確認の徹底を指導して参りたい。

法制審議会において、荷主責任にかかる商法改正が検討されていることは承知

しており、荷主等への教育訓練等啓蒙活動については、日本化学工業協会、化学日本や化学日報社等が開催している講習会に、当局危険物担当者を講師として派遣しており、今後もこのような機会をさらに増やし、航空機による危険輸送の安全啓蒙を積極的に行って参りたい。

国土交通省ホームページにおいては、航空貨物に関して危険物の代表例を示し、一般貨物では危険物は輸送できないとする内容のページを掲載しており、掲載内容については、今後とも関係団体等と調整の上さらに充実させて参りたい。引き続き無申告危険物輸送の防止のため、必要な措置、対策を講じて参りたい。

## 【質疑・応答】

**【質問】** 空港の防災拠点の見直しという観点で、二つほどご質問させていただければと思いますけれども、まず先ほどのダイバート地の対応として、管制においてはATMですとか、シミュレーション訓練をやっていらっしゃるということでお聞きしておりますけれども、やっぱり 3.11 を経験しました私どもとしましては、ATMでの訓練に加えて、やはり全国的な空港との連携ですとか、乗員あるいは運航支援という、私ども機能ありますけれども、そういったところがどういう考えを持ってダイバートへ向かっていくのか。コックピットでどういうことが起きているのかということ踏まえて、訓練をしていく必要があるのではないかと認識しております。

やはり着陸をした後もそうですけれども、スポットに誘導した後に、お客様に対する備蓄品の提供ですとか、単純に安全に飛行機が降りただけではなくて、その先のことも含めて災害時の対応というものを考えていくべきではないかと思っておりますので、ぜひ最悪の状況を想定した訓練を事業者、あるいは管制機関、あるいは各省庁ともに一緒に連携してやっていくことが非常に有効ではないかと思っておりますので、今のご説明いただいた訓練の状況ですとか、何かそういった連携も含めて、補足がありましたらお願いします。

もう一つは、社会上のインフラとしての空港ということでございますけれども、やっぱり地域の自治体、あるいは地方との連携が非常に大事なポイントだと思っております。そういった中においても、空港においては、外国人が徐々に増えてきていることであったり、あるいは航空機を降りたはいいけれども、どうやってその次に移動するのか、お客様の食料とか水だけではなくて、例えば燃料ですとか、電気ですとか、そういう運航側として使用する、そういった品物についても、どのように備蓄していくのか。そういったことを検討しながら取り組んでいく事とか。

その中においては、昨今の南海トラフの話もございまして、ますます危機意識というのは私たちも持っておりますので、ぜひ、エアラインとかクービルという枠にこだわらず、引き続き自治体、あるいはエアライン、国、それぞれの責任を

もって対応していくのが、そういった場をつくっていくべきと思っておりますので、そういった形の検討状況などもお伺いできればと思っております。

**【回答】**

空港安全の保安対策課から、津波関連の状況とか、回答させていただきます。津波対策につきましては、切迫性の高い地震に対して津波のリスクがあるという空港がございますので、そちらの空港におきまして、津波避難計画を策定しております。年に一度、11月20日、防災の日を目安にしまして、訓練を実施している状況でございます。訓練の中で関係機関と連携をとりまして、先ほどのお話にありました空港ビルだとか、航空会社さんとの連携をとりまして、空港全体として訓練を実施している状況でございます。

津波リスクが考えられる空港におきまして、策定もしくは策定に向けた作業を進めてございます。この中で津波が起きた時点で機能を確保する、人員を確保するという観点で、津波早期速報計画を策定している状況でございます。以上です。

ダイバートの関係。先ほど、国土交通管理センターのみでももちろんやっているわけではなくて、管制機関を中心とした連携の訓練を今中心にやっているところでありまして、特に、ダイバート先をどこにするかという話を中心に、まだこちらを立ち上げたばかりのところもありますので、管制機関同士の連携プラス、特に大きく問題というか、駐機場の問題もありますので、降りたはいいけれど、止める場所もないというような状況も起こりえますので、今のところはまずは管制機関同士の連携を中心に訓練を行ないます。

**【要望】**ありがとうございます。追加で教えていただければと思いますけれど、例えばダイバートのことを少し想定すると、われわれ運航者からすると、残燃料ですとか、降りたからには、所定の駐機場以外でもお客様を降機させるだとか、非常時の対応というのは、やはり最悪を想定をして積み上げておくべきではないかなと思っておりますので、やはり空港同士の連携が大事だと思っておりますので、加えて、運航者側との調整ですとか、未然にそういったものを想定をして、事が起こったときにはすぐに対応できるというような必要性があるなと思っておりますので、引き続きそういった点を含めてご検討いただければと思います。

**【質問】** 4. の(2)の部分で、2種類あるんですけれども、まず1点目は、保安検査について、先ほどご答弁の中でも、混雑時は応援要員を確保して、航空会社が応援要員を確保するという事などで柔軟に対応しているという話がありましたけれど

も、これについて、基本的に一定の基準で要員の配置とかの基準が決まっていて、そこに対して混雑時については、航空会社が自主的に応援の要員というのを配置しているということでもまずよろしいかどうかというのが1点目の質問であります。

**【回答】** そのような認識でございます。

**【質問】** わかりました。それから2点目なんですけれども、先ほど後段の部分で、航空対策のほうからも答弁いただきましたけれども、他省庁との連携等図っていますということと、現地の要望を吸い上げられるようスキームを検討していますということがあったのですが、もう少し具体的にその部分について、どういう取り組みをされているのかということがあれば、ご指摘をいただければと思います。

**【回答】**

今まで、窓口とか、それから何となく現地から、いわゆる現場からこうしてほしいというのが何となく上がってはきていたんですけれども、スキーム的な指示なかったものですから、現場と地方局とスムーズに上がってこられるような形をつくっておりまして、つい3月なんですけれども、それは各関係にスムーズに上がってこられるように、窓口をはっきりさせると、そういう形をしております。

**【質問】** 航空会社、保安とあとC I Q関連との連携といいますか、特に保安側で混雑してしまって、その後、実際に出国の手続きですとか、そういうところはそんなに混んでないというギャップがあったりですとか、そこはだから、実際に全体で見たとき、一連の流れとして見たときに、どういうやり方がいいのかというところは、他省庁の方々と、あとは航空会社とかビルとか、そういう保安側のところで一体的に考えられるような体制というのを今後ちょっと考えていかないと、より2,000万人とか3,000万人とかを目指していくとか、地方空港ということもより活用していくとなると、一つ課題になるのではないかなというふうに考えていますので、そういう観点でも、全体的に議論できるというのが望ましいと思っています。

**【回答】**

私どももそう思っております、各空港ごとの協議会とか委員会開いています。横断的に、ビル、空港事務所、C I Qカンショ、みんな集まって問題を、課題を抽出してどうしたらいいか。本当に実際に警備員立てるかとか、パーテーションを立てるかとか、そういうこまい話までを進めています。

**【質問】** 5番の航空安全保安についてというところで、(1)のところですね。テロ・ハイジャックの部分になります。先ほどご答弁いただいたとおり、現在の中では国の

責任と、旅客・荷主の責任ということで、いわばご答弁いただいた内容ということだと思っておりますけれども、今の、少し大きな話になるかもしれませんが、今のテロの情勢ですとか、そういうところについては、当然認識されているということであったんですけれども、今の考え方、責任の区分とか考え方自体は、相当昔の昭和 49 年とか、そういう頃の考え方に基づいているのではないかなという認識をしています。費用の負担の半分のあり方ですとかね。その当時と今では、ものすごく情勢は変わってしまっていて、航空機自体が武器になったりですとか、あるいは利用者だけの安全とか保安だけではなくて、国が標的になるような 9.11 なんかを思えば、そういうことなんかあるんじゃないかと思っておりますけれども、そういったときに、少し従来の考え方の延長で、ますますテロの脅威とか高まっていく中で対応できるのかなということなんかを率直に思うところあるわけですけれども、そこについて、何か検討されていることとか、現行の枠組みだけではなくて、今後のことも踏まえたときに議論される必要があるのではないかと思いますけれども、そこについては。

**【回答】**

昨今のシリア人質事案とかを踏まえまして、やはり脅威レベルというものを考えなければいけないというのが、航空会社も含めて関係者一同思っているところでして、やはり意見交換を通じて、何をしなければいけないんだというものを今詰めているところでございます。具体的には、欧米、特に先端的な保安検査機器とか導入している事例もあるというふうな話も聞いておりまして、こういったものを海外からも入手して、国内の関係者と意見交換を始めているところでございます。

**【質問】** 欧米を参考にされていると。そうしたときに、先ほど冒頭申しましたように、従来の役割分担とか、考え方で、新しい機器とか、新しい脅威への対応策ということに対応していくことに難しさもあるのではないかと。今は、今までの中で国とか事業所とか、それぞれの役割の中で、事が起きないように努力して維持している状況だと思いますけれども、例えば今の航空保安の役割分担で言うと、一時的には航空会社が保安の責任を負っているということでもあります。そうしたときに、例えば先ほど言った先端的な保安検査機器の導入とか、そういうことについて、なかなか民間の航空会社、当然保安守らなければいけない責任あるんですけれども、そこに対して民間事業者として経営をしているわけですから、そこにより先進的な機器を積極的に入れようというインセンティブがなかなか働きづらいのではないかと。うふうに思うところがあるんですけれども、そこについては、いかがでしょうか。どうお考えになりますか。

**【回答】**

費用負担については、先ほども申し上げましたとおり、最終的には旅客、あるいは荷主さんに転嫁しているものということですので、実施主体についても、国か民間かという議論は確かにあるんですけど、諸外国見ますと、民間がやっているという例がやはり大多数でありますので、そういった考え方、現行の民間のほうで、旅客・荷主の考え方と、いかにして、あとは航空会社の導入インセンティブを高めるかといった考え方を、単に制度設計の段階から意見交換を大事にしていくというものでございます。

**【要望】**今の考えの中でより強化していこうといったときに、航空会社にもインセンティブが働くようにということですけども、ちょっと具体的にどういうふうな、今の考えの中で進めていくのは結構難しいのではないかなというのが、われわれの考えなものですから、そこはそういう導入インセンティブが働くようなことを現行の仕組みの中でよく考えていくと。

**【質問】**羽田空港なり、成田空港のアクセスについてでございますけれども、いろいろ努力をされていらっしゃるということは、十分感じておりますが、地元の千葉県なり神奈川県などからも、多分このアクセスについて、いろんな要望が上がっていると思います。われわれもまだまだ十分だとは思っておりませんし、今後も、訪日外客数2,000万人を目指すということでいけば、もっと利用が増えるというところに対して、もう少しアクセスの改善について、努力をしていただきたいという要望ですが、よろしくお願ひしたいと思ひます。

**【質問】**今の話につなげてなんですけれども、羽田空港、成田空港のアクセスの改善に向けて、われわれも報道等通じていろいろ徐々に進んできていると認識しているんですけども、かねてよりお話しさせていただいている、いろんな連携を、要は例えば関係省庁での連携を通じてやっていただきたいということをこれまでもお話しさせていただいて、先ほどもご説明の中でも、鉄道部会とも今後連携してというお話をいただきました。イマイチ、鉄道局との連携具合といいましようか、中身が少し見えないもので、進んでいるのかどうなのかというのが全体的につかみにくいというのが正直、もし、お話しできる範囲でかまいませんので、鉄道局との連携をどういう形で、今何を現にされているのかというところを含めてご紹介いただければと思ひます。

**【回答】**

鉄道局との連携ということなんですけれども、現在、先ほどの回答で述べさせて

いただきましたとおり、交通政策審議会の鉄道部会において、有識者のほうで、今後東京圏の施設のあり方、時期、答申に向けて議論されているというところです。

今後、いろいろ鉄道会社ですとか、地方自治体ですとか、そういったところにアンケートなどを行いまして、いろいろな要望ですとか、課題、そういったことを洗い出しをしながら、今後の東京圏、首都圏の鉄道のあり方というのは議論していくということになっておりますので、われわれとしては鉄道局といろいろ今の現状の状況ですとか、そういった情報は提供させていただいております。

今後、具体的に事が動くというのは、答申を待ってからだと思っておりますけれども、その辺で協力はしておりますので、引き続き、そういった体制で対応していきたいと思っております。

**【質問】**羽田空港の国際貨物の件なのですが、当面荷は増えても、荷物は倍になったとはいえ、これは成田から載せたり、現地に依頼をかけたというところで、荷物が多少増えているのは確かなんですけども、それでも業者は赤字であるというのは変わりなくて、既に3社のうち2社は撤退をしております。一つ日通だけ残っているという状況になっておりますし、そういう状況では、やはりその1社も残れるかどうか。というのは、多分毎年億以上の赤字をあそこは出していると思いますので、それを考えると、かなり厳しい状況が続いていると。多分、三菱も、相当の赤字を出しているというふうに聞いていますので、これちょっと、対策を早く打っていただかないと、かなり厳しいのかなと。貨物だけでペイできるかどうか。50年という長いタームで見れば、多分生きるんでしょうけれども、そこまで持つのかなというのは、実際の感覚だと思いますので、この辺ちょっと何とか、入れていただきたいなというところがあります。対策は何をやるかわからないんですけども、全体を増やすなり、中間に入れるなりというところが、多分一つの大きな要因だと思います。あとは、パーシャルでつくとか、いろいろ問題があるんです。税関のほうでも、要は一つの便で、成田だと便がたくさんありますから、飛行機が分かれて着いても、時間を待たばいいんですけども、羽田と成田に分かれてもし着いてしまうと、どっちかに寄せないと通関切れないんですね。そういう問題も若干ありますので、そうすると羽田便使いたくないというお客さんもいますので、その辺も含めてやはり改善も必要のかなというところがありますので、ぜひ、この部分、われわれも引きたくはないので、できれば羽田を使ってどんどんやっていきたいとは考えていますけれども、ペイできなければ、使っていけないというところもありますので、それをうまくやっていただければと思います。

**【回答】**

先ほどちょっと対前年同期2倍以上というようにお話をさせていただきました

が、具体的な数字によりますと、平成 25 年 4 月から 12 月は、累計で 11.5 万トンということでした。平成 26 年の 4 月から 12 月について、23.2 万トンということで、2 倍を超えているという状況だったと。契約等の経営状況なんですけれども、詳細は契約のあれですが、だいぶ改善はしてきているというのは確かなことをごさいますして、今後、経営状況がどうなるのかというのは、まだあれなんですけれども、今後 30 年間、20 数年残っているわけですが、今後、この調子でいけば何とかいけるのではないかなという兆しが出てきたという状況でございますので、当然われわれも先ほど申しましたように、われわれとしてできることは取り組んでまいります、ぜひこの調子で貨物維持できるように、われわれとしてもサポートはしていきたいと考えております。

**【要請】** 首都圏空港の整備の観点で、空域と管制について、少し要請をしたいと思っておりますけれども、首都圏空港の空域の再編は、われわれ事業者、運航する側にとっては、非常に大きな変化だというふうに認識しております。そういうことがございますので、やはり事前に、どのような変更になっていくのか。どのような観点で見直されていくのか。そういったことがしっかり事業者側と連携をして公開されていくこと、これが私どもにとって、実際に運用を使って運航していくにあたっては、大事なことだと思っておりますので、ここはぜひ強く要請をしたいと思っております。

加えてになりますけれども、やはり運用が変われば、当然航空機のダイヤですとか、あるいは着陸の経路ですとか、ブロックタイムですとか、様々なものが航空機の運航の中で変わっていくと認識しています。そこがこれまでの運航と当然変われば、もちろん日本の空、世界の空、全体への波及というのも、可能性はあると思っておりますし、非常に大きな変化だと認識しております。加えて、せっかく新しいオペレーションするのであれば、やはり環境にもやさしい、効率的な運行をしたいという願いがございますので、要請文にも記載しておりますけれども、環境負担の軽減、過度なサンプリングですとか、過度な経路調整ですとか、そういったことがないような空域の設定といったものを切にお願いしたいと思っております、こちらの要請文に加えさせていただいておりますので、そういった観点でのご検討をお願いしたいと思っております。

**【回答】**

情報公開については、先ほどホームページでも公開していて、先ほど言いましたが、これから自治体との協議ですとか、あるいは今後の住民との協議というのは、出てくるかとは思いますが、そういった段階での、できるだけわかりやすい説明、一般の方にもわかりやすい説明ということをご心掛けていきたいと思っておりますし、そういったコミュニケーションのあり方については、有識者委員会を立ち上げまし

て、3月に、そういったところでも議論をしていただいて、どういった形で情報公開、対話というか、説明をしていけばいいのかというのをご議論いただいておりますので、それを踏まえて、説明の仕方を考えていきたいと考えております。

それから、オペレーションについても、当然、自治体の方々と協力していく中で、具体の方策というのが当然決まりましたら、運航者のほうとも、やっていくことになるかと思っております。環境負荷の観点についても、無駄にならないようなことも加味して取り組みをしていきたいと考えております。