

【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とエアラインも交えて定期的に行うべきである。特に、南海トラフ巨大地震については、南海トラフ地震防災対策推進基本計画が整備され、「南海トラフ地震等広域的災害を想定した空港施設の災害対策」が取りまとめられたが、具体的な対策や整備は早急を実施するべきである。加えて、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。

【回答】（空港技術課）

空港の防災拠点としての役割について、南海トラフ巨大地震等の震災時に空港に求められる機能を確保していくために、最低限必要となる基本施設・管制施設等の耐震化を随時進めている。

ダイバートについては大規模な災害が発生した場合にはダイバートの処理が発生するが、福岡にある航空交通管理センターを中心として、関係管掌において、航空局で有している緊急ダイバート運航総合支援システムを活用して定期的な訓練を実施している。

現状は職員だけの訓練になっているが、今後は訓練の高質化ということを考えて、エアラインも交えた訓練というものについて議論を行っていきたい。

- (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。

【回答】（空港技術課）

平成 30 年の台風 21 号とか北海道胆振東部地震による空港での災害を踏まえ、航空局で第三者委員会を設置して、大規模な自然災害が発生した場合においても、我が国の航空ネットワークを維持し続けることができるように、主要空港の機能確保等の対策の取り組みの構成とか、緊急に着手すべき課題も、4月10日に取りまとめた。今回取りまとめたソフト・ハードの両面の具体的な方策については、主要空港と銘打った検討会の中で検討してきたが、地方管理空港等も含めて全国の空港に展開してまいりたい。

また、空港を維持し続けるということで、空港BCPの導入とか見直しの促進を図るために、全ての空港を対象としたガイドライン（指針）を今後策定していく予定としている。

- (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CIQ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、備蓄品の確保など行うべきである。

【回答】（総務課危機管理室）（3）、（4）について

東日本大震災において仙台空港が被災した際は、救援航空機の受入れなど、周辺の花巻、山形、福島空港の運用時間の延長、24時間対応、それに加えて熊本地震においても熊本・大分 24 時間対応、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たところである。

また、重要インフラ上の防災拠点として、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、津波の逼迫性が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。

さらに、これらの取り組みも含めて、空港全体の機能維持・復旧を目的とし、設置管理者、航空会社、ターミナルビル会社、グランドハンドリング事業者、貨物事業者等の空港関係者が個別に対応することなく、一体となった対応を可能とするための事業継続計画の構築を進めてまいりたい。

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。国による羽田空港の飛行経路見直しに向けた取り組みを着実に進めるとともに、従来の考え方にとら

われることなく検討・調整を進め、調整・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。

【回答】（首都圏空港課）

首都圏空港の機能強化については、羽田空港の飛行経路の見直し、あるいは成田空港の誘導路の整備などを踏まえ、2020年までに首都圏空港の処理能力を約8万回拡大することを目指している。

この実現に向けては、平成28年7月に開催しております「第4回首都圏空港整備機能強化の具体化に関する協議会」にて、環境影響等に配慮した方策を示して、特に羽田空港においては、機能強化に必要な施設整備、環境対策に必要な予算を関係自治体のご理解をいただきながら現在整備を進めている状況である。

なお、この協議会の資料等については、国土交通省のホームページでも公表しており、情報提供のあり方については引き続きしっかり対応してまいりたい。

また、飛行経路の見直しにおいては、施設整備、騒音、落下物対策を着実に取り組むとともに、国土交通省が行っていましたが5巡目となります準備説明会を通じて丁寧な情報提供に努めてまいりたい。引き続きこうした対策や情報提供にしっかり取り組み、幅広い理解をいただいた上で必要な手続を行い、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの競技大会までにこのような機能強化を図ってまいりたい。

(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。

【回答】（首都圏空港課）

羽田空港、成田空港の機能強化に際しては、首都圏空港機能強化技術検討小委員会においても、航空需要予測を行い今後の需要や、さらには訪日外国人の観光ビジョンなどの目標達成などに向けて、羽田空港においては、新しい滑走路というわけではなくて飛行経路の見直しを行って、発着回数をふやす。成田空港については今後の滑走路の増設も視野に入れながら2030年の訪日外国人の目標達成

に向けて邁進してまいりたい。

特に成田空港の機能強化については、平成 30 年 3 月に成田空港に係る四者協議会で合意いただいております。この合意に基づいて今後の事業評価の適正な手続を行い、第 3 滑走路の整備等のさらなる機能強化を進めて、年間発着枠 50 万回を達成していきたい。

一方、羽田空港については滑走路増設するのみでは空港処理能力が大きく拡大するということが見込まれていませんので、引き続き飛行経路の見直しを行い、空港処理能力の拡大にしっかりと対応してまいりたい。

(3) 空港施設について

訪日外国人旅行者の増加の影響や夜間の LCC の増便などにより、深夜時間帯に空港を利用する人が増えている。旅行者の安全確保と安心して空港を利用できる環境づくりに向け、空港会社などと連携の上、空港施設の待合室整備などの改善について、引き続き検討されたい。

【回答】（首都圏空港課）

成田空港、羽田空港あわせて、航空旅客の増加が近年の傾向で、空港会社において夜間の滞在環境の整備の改善にも取り組んでいただいていると承知している。

具体例としては、成田空港においては、24 時間受付チェックイン可能なカプセルホテルが併設されており、早朝便の利用や帰国時の乗継ぎの際の宿泊・仮眠という用途に活用されていると承知している。

また、第 2 ターミナルは、滞在可能な場所として畳スペースを備えた待合所が 24 時間開放されています。そのほか、平成 27 年 4 月に供用開始されているが、第 3 ターミナルでは、早朝便を利用する旅客といった方々を対象として、オープン当初から本館 2 階の出発ロビーが 24 時間開放されており、フードコート、及びテーブルのほか、横になれるようなソファが設置されるなど、当然、旅客の夜間の安全性確保が大前提になるが、空港の夜間滞在中の環境整備の改善が図られていると承知している。

羽田空港においては、国際線ターミナルビルにおいては 24 時間滞在可能なラウンジやシャワールーム、それからターミナルビルに直結したホテルが整備されており、旅行者に休憩や宿泊が対応できるスペースが提供されている。また平成 28 年 3 月においては乗継ぎ等で長時間滞在される旅客者に向けて、保安エリアにパーティションをつけたリラクステアを新設するなど、待合スペースの充実を図っている。引き続きこうした対策をしっかりと講じてまいりたい。

(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、及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、深夜帯における公共交通機関の利便性向上に向けて、柔軟な交通機関の整備に引き続き取り組まされたい。

【回答】（首都圏空港課）

羽田空港については、自動車アクセスが非常に向上しており、自家用車を利用した旅客が非常に多くなっていると承知している。特に繁忙期においては駐車場の前に長い列ができていることは承知している。そのため、国としては関係事業者と連携して、繁忙期には駐車場の混雑緩和に向けて公共交通機関の利用促進に向けた対策を講じている。

一方、ハード整備もあわせて進めており、既存の駐車場の増床により、駐車場の容量拡充を進めるとともに、繁忙期においては臨時駐車場も開設して混雑緩和に取り組んでいる。

また、深夜帯の公共交通の利便性向上という問題意識を持っており、平成27年度から羽田空港の深夜・早朝時間帯におけるアクセスバスの運行協議会というものを持ち上げ、運航支援等の実施主体としてアクセスバスの運行を行っている。引き続き、深夜・早朝帯アクセスバスの空港アクセスやさらなる利便性向上が図られるように、国としても関係事業者と連携を図りながら対応していきたい。

(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ともない、訪日外国人旅行者やLCC利用者等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されたい。

【回答】（首都圏空港課）

成田空港については訪日外国人旅行者、LCC利用者の増加を踏まえて、国際競争力の強化のため、都心アクセスのさらなる利便性向上が必要と考えている。

特に2012年の本邦LCC就航に伴い、運航が開始された都心と成田空港を結ぶ低価格高速道路バス、東京・銀座線と大崎線については現在、東京シャトル、THEアクセス成田、成田シャトル、有楽町シャトルの4系統に拡大しており、1日当たり上下合計300便以上が運行されている。2019年フルダイヤからは、A滑走路の夜間飛行制限の緩和が予定されており、これに向けてアクセス事業者に対して空港初の終バス時刻の繰り下げを行うなど、深夜アクセスの強化にかかる

働きかけも必要と考えている。

また、空港第2ビル駅のJR二重改札も長らく問題になっていたが、2019年度末までの解消に向けて工事が進められていると聞いている。

さらに、安全性を確保した施設整備の取り組みとしては、成田空港ユニバーサルデザイン推進委員会が、障害者、有識者、空港関係者等で構成され、平成30年4月に成田空港のユニバーサルデザインに関する指針となる「成田空港ユニバーサルデザイン基本計画」を策定しています。2020年オリンピック・パラリンピックまでに実現する具体的な施策を実施し、多様な旅客が安全・安心、快適に利用できる空港を目指していきたい。

また東日本旅客鉄道、JR東と京成電鉄において、列車との接触や線路への転落を防止する対策として、成田空港駅、空港第2ビル駅に2020年までにホームドアを設置することで、施設所有者である成田空港高速鉄道株式会社と調整を進めていると伺っている。京成電鉄の空港第2ビル駅については2018年度中に実施された。ほかにも課題があるが、NAA等と引き続き連携・協力しながら旅客利便性向上に取り組んでまいりたい。

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すべきである。

【回答】（航空交通国際業務室）

北京、仁川、FIR、西行き便については、以前は中国FIR内の混雑に起因して遅延が恒常的に発生している。特に午前からお昼の時間帯というのはEDCTが国によって異なるものの、10機～15機程度、最大20分ぐらいの遅延が発生していたと聞いている。

また、上海便の状況においても、毎日ではないものの、上海ACCから悪天等の様々な理由により、入域の制限がされる。遅延は1時間を超えるということもあると聞いている。逆に、上海からの東行き、いわゆる帰りの便も、上海国際空港の地上混雑等の中国側の都合によって遅延があると聞いている。

このような状況の中で日本、中国、韓国の3カ国において、交通流管理に関する調整会議を立ち上げ、今月は第8回の会議を東京で開催する。現在、共通のフォーマットによる交通ルールに関する情報共有の取り組み、また交通流制御の事

後検証について議論している。今後も日・中・韓の協議を通じて、混雑緩和に向けて取り組みを進めていきたい。

なお、北京便については、中国FIRと大連FIR間で航空路が独占化されたと聞いており、恒常的に遅延が発生していた状況が大きく改善されると聞いているので、引き続きこのような活動を通じて取り組みを進めていきたい。

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】（地方航空管制課推進室）

航空路線の参入・撤退については、航空会社がみずからの経営判断によって決定すべきものとなっている。

一方で、地方航空ネットワークは住民生活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いる。

このため、これまでの地方航空路線にかか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、赤字空港路線に対しては、運航費補助を行っている。

また、当該事業については、地域の協議会やパブリックコメントなどを通じて利用者の意見を反映させる。その反映させた計画に基づいて実施するとなっており、透明性が確保される仕組みとなっている。

国土交通省としても、今後も地方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たい。

5. 地方空港のあり方について

- (1) 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。空港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ない。

【回答】（空港業務課）

国内航空路線の参入・退出については、航空会社がみずからの経営判断により決定することになっており、定期便維持等の対策については、空港周辺地域の関係者が話し合い、連携・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と考えている。

一方、地方航空ネットワークの維持は重要であると認識しており、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、地域の観光資源や航空路線のPR等を実施している。

これまでの例で、中部運輸局が事務局を務めています「昇龍道プロジェクト推進協議会」や、広島県が事務局を務める「広島県空港振興協議会」等に参加し、観光資源や航空路線PRの事業等を実施している。また、地方運輸局ごとに設けられている「観光ビジョン推進ブロック戦略会議」に参加し、各ブロックにおける課題解決や観光振興のための環境整備に参画している。

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

また、平成31年度も引き続き地方空港を出発する羽田便の羽田空港における着陸料を当初の3分の2から6分の1に軽減していく措置を維持してまいりたい。

- (2) 各地方空港については、路線の拡大やLCC誘致などを積極的に進めつつ、福岡空港の発着枠の拡大や、新千歳空港の夜間・早朝時間帯の乗合タクシーや、駐車スペースの柔軟な対応を含めたバスなどの整備など、地方空港特有の問題解決への取り組みを講じられたい。

【回答】（計画課）

福岡空港においては、航空機の混雑及びそれに伴う遅延を緩和するために、滑走路の増設事業及び平行誘導路の二重化を含む国内線ターミナルの地域再編事業というものを行っており引き続き推進してまいりたい。

新千歳空港においては、国内線ターミナルの既存予約タクシー乗り場に加え、国際線増築工事完了後には新たに3台分の予約タクシー乗り場が設置された。特に夜間・早朝時間帯に到着されるお客様が多い国際線利用者の乗合いタクシーの利便性がこれによって向上されるものと予想されている。

また、駐車スペースにおいて、夏期繁忙期等の混雑時に約200台分の臨時駐車場を開放する等の柔軟な対応を行っており、さらなる需要増加に対応するため、

平成 30 年 2 月に B 駐車場を増築して新たに 809 台分の駐車スペースを整備した。現時点で A、B、C 駐車場を合わせて 4,547 台分の駐車スペースを用意している。

- (3) 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。一方で訪日外国客人旅行者の増加は引き続き顕著であり、今後も、チャーター便誘致や新規就航・増便、一般旅客出発時の保安検査、出発・到着時の入国審査、税関手続き等（C I Q）について支援の拡充や円滑な対応が図れるよう、より一層取り組まれない。特に多客期においては、カウンターや団体旅客の待ち合わせ場所、駐車場等の不足による混雑が生じており、施設の拡充に対して関係各所との連携を強化し、受け入れ体制の均質化に引き続き取り組まれない。

【回答】（政策企画室・航空保安対策室）

訪日誘客支援空港について、ご指摘のとおり平成 29 年に全国 27 地方空港を認定している。この中で着陸料やグランドハンドリング費用の軽減等の新規就航増便への支援に加え、ご指摘のような待合スペースの拡充など、それからバゲージハンドリングシステムの増設などについても旅客受入れ施設の整備への支援としてご支援している。今年度からは受入れ環境整備の一環として、新たにハイリフトローダーのようなグランドハンドリング車両についても導入を補助することとしている。

地方空港から入国した訪日外国人旅行者数は 2018 年には対前年 2 割増ということで順調に増加しておりまして、引き続き、国として必要な支援を行っていききたい。

また、このような空ビル部分の拡充に加えて保安検査、出入国審査、税関手続の円滑化に向けても非常に重要な課題であると認識している。

まず、保安検査については、検査を厳格化しつつ円滑が図られるような先進的な保安検査装置の導入を推進しており、今年度はボディスキャナーについて 2019 年のラグビーワールドカップ日本大会までに導入予定であり、そのほかの先進的な保安検査機器についても全国の空港に多数置く予定としている。

また、地方空港における C I Q 強化の具体的な取り組みとしては、引き続き新千歳空港や那覇空港における C I Q 施設の拡張整備を進めるほか、空港ビル会社等による C I Q 施設に対する補助を行ってまいりたい。

関係省庁においても要員の増が進められているところで、今後とも関係省庁と連携して円滑な対応に向けて必要な取り組みを進めてまいりたい。

駐車場についても、地方空港における駐車場等の具体的な取り組みとしては、例えば、那覇空港におけるアクセスの利便性向上に向けて、旅客数の増加による駐車場の容量不足や構内等における混雑に対応する施策を進めている。

- (4) 各地域の民間業者と自治体の連携で地域の観光産業の活性化を可能とするため、国や県が中心となった国内外に向けたPR活動、空港までのアクセスの整備、補助金制度の実施など検討されたい。

【回答】

急増する訪日外国人旅行者の円滑な受入れのために、各地方において、運輸局、整備局、航空局及び関係者で構成される観光ビジョン推進地方ブロック戦略会議を平成27年2月に設置しており、現状把握・課題整理を行っている。

国や県が中心となった国内外に向けたPR活動に関する平成30年度の取り組み事例としては、広島空港において、空港と地域との交流を促進するため、空港周辺の3市2町を圏域とする臨空広域都市圏の地域振興や圏域外への情報発信、PRのための広域イベントへの参加やバスツアーを実施している。

空港アクセスに関する平成30年度の取り組み事例としては、熊本空港において、定時性に優れた空港アクセス実現のために、「阿蘇くまもと空港」と最寄りのJR肥後大津駅—愛称阿蘇くまもと空港駅を結ぶ無料の空港ライナーを運行し、空港アクセスの改善や空港の利用促進を図るとしている。運輸局、地域、事業者、空港が連携し、引き続き取り組みを進めている。

- (5) 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】

国土交通省では訪日誘客支援空港として全国27地方空港について新規就航増便の支援や受入れ環境整備の支援を実施している。加えて観光庁、JNTO等と連携して海外におけるPRの支援を行うなど、各地における国際線の就航に向けた取り組みを促進している。

この制度の中で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により、全国の空港で最新の誘致に取り組ませていただくよう活動の底上げを行ってまいりたい。加

えて、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、最低限必要となる基本施設、管制施設等の耐震化や浸水対策等を進めてまいりたい。

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。

【回答】（航空保安対策室）

国際ルールでは国が航空保安対策に関する制度を定め、施行する国際的な責任を持っており、一方で、具体的な保安措置を誰が実施するかは各国の判断に委ねられている。

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いて、国の基準に従って具体的な対策を講じることとなっている。

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、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等を禁止している。

- (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】（空域調整整備室・官制課）

I C A Oでは航空交通管理にかか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連続体である」にのっとり、我が国でも、形状及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いる。これをさらに推し進める必要があると考えている。

これまで同様、訓練機と民間航空機を分離し、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、将来的にはすべてのユーザーがそのニーズに合わせて協調し、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。

担当空域については、平成 22 年から 23 年にかけて航空交通管制部を含めた担当空域の再編整理を行っている。さらに東京オリンピック・パラリンピックに向けた首都圏空港の機能強化のために正しい飛行経路や空域について具体的な検討を全て行っているところであり、引き続き関係省庁と協力し取り組んでまいりたい。

自衛隊が実施する管制については、航空法に基づく国土交通大臣の任により、また米軍が実施する管制についても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ものが提供されていると承知している。空域の安全性の向上と効率的な運航のため、引き続き関係機関との調整・連携を進めていく必要があると理解しており、それについては取り組んでいきたいと考えている。

さらに、米軍が実施している進入管制の業務についても、我が国の空域を一元的に管理するという観点から今後も引き続き関係省庁と協力しながら調整してまいりたい。

- (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について、これらの規制はそれぞれの法律の目的に沿って必要な規制がかけられ、平成 24 年 7 月に規制見直しに関する方向性についての議論が行われており、その中で閣議決定された内容に基づいて、経産省で必要な見直しが行われている。今後すぐということにはならず長期的な課題かもしれませんが、事業法の見直しをするようなタイミングであれば、ご指摘のようになっていくと思っている。

- (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。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られたい。

【回答】（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

航空保安検査を確保することは極めて重要である。しかしながら、保安検査員の離職率は大都市圏の東京で特に高いとの報告を受けているほか、保安検査員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となっていると認識している。

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、警備業法を所管とする警察庁はじめ、関係省庁と情報共有を行っている。

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省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も改善の傾向にあると承知している。

なお、保安検査員の費用については、国管理空港における空港管理費、適用の2分の1を負担している。加えて設備投資については、ボディスキャナ等、先進的保安検査機器の導入や爆発物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の2分の1の補助に加え、国が新たに航空会社に2分の1の補助を行っており、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。

国土交通省としては、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いく所存である。

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、移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。ものの、多くの空港では運用規則に見直しも時間を要しており、現時点で見直しできていない空港も複数ある。そのため、空港管理者による規制の見直しを早急に進め、国全体としての効果の最大化に向け、航空局としても積極的に関与されたい。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】（空港安全室）

観光ビジョンの目標達成に向けて、今までグランドハンドリング要員の機動的な配置を可能とするために、車両運転許可にかかる講習試験の見直しとか車両運転許可にかかる資格要件の見直しを実施した。

例えば、車両運転許可にかかる資格要件の見直しについては、平成29年3月に基準の見直しを行い、今年1月の段階で全国の空港のうち、国管理空港とか会社管理とか離島空港とか小規模を除いた地方管理空港に導入状況の確認をした。全国56空港に作業の状況を確認したところ、1空港は検討中とでしたが、その他の55空港は既に導入済みという回答をいただいた。規制の見直しについては、ほぼ完了したと認識している。

制限区域内の車両運転の安全の確保と秩序の維持は従来から講習試験ということを実施してきており、実際は講習の中身としては、運転するに必要な知識の付与、もしくは試験でどの程度理解されているのかの理解度の確認で試験・講習を行ってきた。

一時的な支援者というところは、観光ビジョンの実現という大きな目標もございましたし、併せて、「一時的な」ということで当該空港に立ち入る期間とか、もしくは実際に作業される範囲のあたりは限定されていますので、講習・試験の免除とか、そのような対応をとってきている。

一方で、今般、異動してこられる方は、当該近郊で長期間、数年単位で勤務されるというところと、異動者に比べてより広範囲で活動されることを考えますと、やはり講習・試験を省略するのはなかなか難しいと考えており、ご理解いただきたい。

8. 空港経営改革の推進に向けて

- (1) 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、空港経営改革の着実な推進に向け取り組みを進められたい。また、仙台空港の成功事例を継続的にわかりやすく他空港へ展開し、他空港を牽引していく効果を発揮させられるよう、引き続き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であり、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】（空港経営改革推進室）

国土交通省においては、効率的な空港運営を通じた航空ネットワークの充実や地域の活性化を実現するため、空港の民間委託を進めていく際には、「民活空港運

営法」に基づいて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抜されるよう検討している。

平成 28 年 7 月から、国管理空港では初となります案件の仙台空港において、それから平成 30 年 4 月からは高松空港において、また本年 4 月、福岡空港において、それぞれ民間による運営が開始された。

実績として仙台空港については、昨年度の旅客数は過去最高の 361 万人、それからその中でもとりわけ国際線の利用客数は民間委託前の平成 27 年度と比較して約 1.9 倍に増加している。また、高松空港においても、昨年度の旅客数は過去最高の約 209 万人に増加するなど、民間による運営の成果が出てきているところと考えている。

また、北海道内 7 空港、熊本空港、広島空港においてそれぞれ運営の民間委託に向けた手続を進めているところですが、今後の案件についても、仙台、高松、福岡といった先行事例を踏まえつつ、引き続き地域の関係者と連携させていただきながら、空港ごとの特性を生かした運営について具体的な検討をしていきたい。

- (2) 北海道内空港の民間への運営委託は、管理者が国、道、市と異なっており、選定のプロセスや契約内容の相互間の関係性などについて、混乱が生じないようにすべきである。また、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革が進まずに収支が一層悪化するリスクがあるため、それぞれの空港が経営改革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】（空港経営改革推進室）

選定のプロセスについては、7 空港の提案内容を一体的に審査・評価して、優先交渉権者を 1 つだけ選定する仕組みを構築している。

実施契約については、管理者ごと、国と北海道と旭川市、帯広市の 4 管理者であるが、管理者ごと選定された運営権者と締結することになるが、運営開始後の運営権者による業務の履行については、4 管理者共通の枠組みでモニタリングをしていくということを実施するとともに、運営権者が提案した事項や要求水準、契約で定められた事項等を遵守しない場合が続いた場合には、4 管理者全ての契約解除を念頭に対処できるような包括的な枠組みを既に構築した上で民間事業者に交互に参加してもらおうという形を構築している。こうした取扱いについては、公募のプロセスの中でしっかりと説明会等で混乱が生じないように丁寧に説明を行ってきている。

また、国管理の 4 空港については、独立採算による運営が行われるという形で

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、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いる。こうした仕組みを入れることによって民間の創意工夫を生かして各空港を成長させていくということで、一部の空港の黒字ではほかの空港の赤字を補うということではなくて、それぞれ各空港を成長させていくということを期待できる形で仕組みを構築しており、民間の事業者に運営していただくことを期待している。

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。

【回答】（政策企画調査室）

バイオジェット燃料の活用というのは、中長期的な地球温暖化対策の方策として重要であると認識しており、国際民間航空機関であるICAOにおいても、2050年まで化石燃料を代替ジェット燃料に変えていくことを目指して関係者間で協力していくということが確認されている。国土交通省としましては、「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会」に合わせたバイオジェット燃料を用いた初の商用フライトの実現を目指して、経済産業省、航空運送事業者、石油精製元売事業者、燃料生産者と共同して作業を進めている。

なお、国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）におきましては、国内のバイオジェット燃料製造事業者に向けて、バイオ燃料の生産システム構築のための技術開発事業として、バイオジェット燃料の一貫製造プロセスの確立に向けた予算支援を行っていると聞いている。

引き続き関係者と協力しながら、バイオジェット燃料実用化に向けた環境整備の取り組みを推し進めてまいりたい。

10. 燃油サーチャージ制度について

航空会社が徴収すべきサーチャージを旅行会社が負うことで、旅行会社の負担が大きい。とりわけ募集型企画旅行では、旅行代金への総額表示の取り組みが進み、燃油サーチャージの変動は旅行会社にとってリスクとなっている。また、受注型企

画旅行や海外修学旅行では、受注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おり、サーチャージの金額の変動による徴収額の変更への対応は非常に煩雑で、利用者が対応に苦慮している。また、日系以外の航空会社によってはHPでの説明は不十分であり周知されているとは言い難いことから、徴収方法について利用者へのさらなる周知・理解に向けた対応を検討されたい。

【回答】 (回答なし)

11. 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。今後も諸外国に向け、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、地方空港においても、利用者の要望を踏まえビジネスジェットの利用促進に向けた環境整備に引き続き取り組まされたい。

【回答】

ビジネスジェットの受入れ拡大について、わが国の国際競争力強化、インバウンド対応の質的向上という観点からも重要であると認識している。ご承知のとおり首都圏以外の地域についても受入れ体制を整えていく必要がある。

首都圏以外の大都市圏にあります中部空港や関西空港においても、既にビジネスジェットの専用導線が設置されているという状況もあり、静岡空港で専用導線に隣接した格納庫とか、共有されている事例もある。

他方、東京オリンピック・パラリンピック大会の期間中の需要ということで、需要のピークの際に、首都圏に近接する空港での受入れ、地方空港への開放ということも視野に入れた検討が必要であると考えており、これをきっかけにビジネスジェットの地方への広がりを見据えてプロモーションも含めて、さらなる取り組みの推進を考えている。

これら地方空港へのビジネスジェットの専用導線の整備等に当たっては、具体的なニーズや地元の自治体等のご意見も踏まえる必要があり、航空局としても地元のご意見・ご要望をお伺いしつつ、CIQと関係省庁との調整といったソフト面での支援も含めて適切に対応してまいりたい。

12. 空港ターミナルビル内の宿泊施設（設備）増強について

市街地から距離のある成田、関西、セントレア中部、新千歳等の空港については、LCCをはじめとする早朝深夜離発着便の増加により、宿泊の需要が高まっている。

一方で、空港ターミナル内の宿泊施設は客室数が限られていることや宿泊料金が低廉ではないため、出発ロビーの長椅子などで仮眠している旅行者を頻繁に見かけ

るようになってきている。

待合ロビーの長椅子で就寝することは航空機の出発を待つ他の旅行者の座席を占有することになるため、常態化していくのは避けることが望ましい。適正な空港施設の利用に向けて今後、空港ターミナル内ホテルの客室増室や仮眠施設の出店については営業許可申請の簡素化、助成金を出すなど積極的な誘致施策について検討されたい。

【回答】（首都圏空港課）

ターミナルビル内の宿泊施設、成田空港については、先ほど2. (3) のところで説明があったが、成田空港では24時間受付チェックインカプセルホテル・ナインアワーズ成田空港が第2ターミナルに直結した第2駐車場ビル地下1階に立地している。また、早朝便の利用時、帰国後乗継ぎの際の宿泊・仮眠等の用途に応じてご活用していただけている。また、第2ターミナル内には旅行者の滞在場所として畳スペースが24時間解放されている。

関西空港についてもホテル日航関西空港、及び24時間利用可能なコンパクトホテル、ファーストキャビン関西空港に加え、第1ターミナルビルには、リクライニングチェア、シャワーを備えた24時間営業の有料ラウンジが設置されている。近年、深夜・早朝便の増加に伴い、フライト前後に館内で夜間滞留されるお客様が増加したため、エアロプラザ内において無料の仮眠・休憩スペース、約300席も提供されており、ニーズに合わせて利用されている。

中部国際空港においては、24時間受付チェックイン可能なカプセルホテル、中部スクウェアが旅客ターミナルビル内の1階に位置しており、深夜・早朝のフライト前後の宿泊に活用されている。また、セントレア空港島内には既存宿泊施設による増棟や新たな宿泊施設の開業により、3,500室の宿泊施設を兼ね備える空港島となっており、航空旅客の増加に対応してきている。

さらに新千歳空港については、国内線旅客ターミナルビル内に平成24年4月にエアターミナルホテルが開業し、深夜・早朝便を利用する方も含め多くの方に利用されている。今後も空港利用者の多様なニーズに踏まえ、利便性向上に努めていくと空港会社から聞いており、国としても、空港会社等と連携して空港利用者の多様なニーズに応えていきたい。

（航空貨物関係）

1. 成田空港の安全対策について

成田空港貨物地区では、貨物をはじめとする自動車主体の道路整備となっており、

周囲で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ことが多い。昨年の貴局からの回答を受け、以下の掲げる安全対策や設備の改善の進捗、今後の取り組みを明らかにされたい。

① 貨物地区内においては歩行者通路であるグリーンベルトをまたいで駐車し、グリーンベルト上に荷物を置きながら荷卸しや積み込みを行っているトラックやフォークリフトが存在する。また、路上駐車についても常態化している。

定期的な巡回パトロールは行われているが、ここ数年実態は変わっていない。

交通対策協議会やN A Aの取り組みは承知しているが、駐車場の増設など抜本的な解決策が必要であり、活動の進捗、今後の取り組みについて明らかにされたい。

② 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。安心安全な歩行者帯確保のため速やかに実施されるべきものであり、未修繕箇所の補修・改修の計画、進捗を明らかにされたい。

③ 貨物管理ビル前の道路における路上駐車常態化や、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。成田空港株式会社と成田空港警察署との連携をつうじた違法駐車の取り締まりについて認識しているが、現状の改善に向けた課題や今後の取り組みについて明らかにされたい。

④ 将来的に上屋の再配置が検討されているが、その道路・通路の設計については、歩行者の安全・安心の確保と雨除けの十分な配置が求められる。また、貨物地区内の動線確保については効率的な搬出入作業を実現出来るよう、検討会議を設置する際には、貨物地区に関わる各業者の参加と共に、意見募集等をつうじ現場で働くものの声を取り入れるよう考慮されたい。

【回答】

①について、路上での荷下ろしや積み込み作業及び長時間路上駐車に対して現在も継続して警備員による積極的な注意・指導、「トラック待機場へ移動するように」などと注意・警告を厳格に行っている。上屋前の路上駐車場等の混雑緩和にかかる抜本的な解決策についてはなかなか難しいところではあるが、N A Aにおいて将来的に貨物地区の展開計画を考えており、抜本的に解決できるように検討を今後もしていきたい。

②について、グリーンベルト等の路面マーキングは、貨物地区の交通対策協議会による安全パトロール及びN A Aによる構内巡回パトロールの際に、グリーンベルトとか横断歩道の塗装、路面塗装の状況確認を継続して実施している。劣化状況に応じて適宜、改修工事を実施しているが、緊急度の高いところから順次対

応している。

平成 30 年度は、ドライバーに対して貨物地区の構内道路における横断歩道を認知させることと歩行者への注意を喚起させる対策として、新たに北部貨物地区、計 59 カ所に横断歩道予告表示（菱形のマーク）を設置して

③について、貨物管理ビル前の道路における交通安全対策は、道路交通法適用の道路になっており、NAAとしては成田国際空港の北部警察署に対して駐車車両の排除、駐車違反取締の実施の依頼をしている。引き続き空港会社としては警察当局と連携しながら車両運転者に対して交通ルールを遵守するように働きかけてもらう対応をしていきたい。

④について、貨物地区の将来の展開においては、成田空港会社において関係各所にヒアリングを十分行うよう、またニーズを把握して安全・安心の確保と効率的な運用を目指す施設計画を行うよう国土交通省としても監督してまいりたい。

2. 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、平成 30 年度に定員を新たに配置したと承知しているが、当該調査をつうじ、適切な保安措置に向けた課題や今後の取り組みについて明らかにされたい。

【回答】（航空保安対策室）

国から荷受け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おいては、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かかるガイドライン」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。

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、特定荷主も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あわせて、航空安全の確保に努めている。

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/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。引き続き当該調査等を通じて現状把握を行いながら、その実態を踏まえて適切に対処してまいりたい。

3. 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ず、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はかられたい。
- 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なく、いわゆるR Aである特定航空貨物利用運送事業者等及びいわゆるKSである特定荷主を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。

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になっていると認識している。

航空局は、国管理空港の近傍の貨物施設において、航空会社やR A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2分の1について補助を実施し、これにより航空会社やR A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。

なお、当該補助制度の財源としては貨物の重量によって保安料を徴収している。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R A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を勘案することを求めているが、貨物取扱い量の多い成田、関西、中部においても国管理空港と同様の補助の仕組みが導入されていないと承知している。

航空局としては、国管理空港以外の空港管理者においても、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いく。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がなく、早期解決については難しいと危惧している。

いずれにしても、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たい。

4. 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、商社等の事業者は、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）及び経済産業省（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。

【回答】

我が国におけるSDS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、これは「化学品の分類及び表示に関する世界（国際的）調和システム」に基づいて定められている。

航空局としては、2001年から国連GHS専門家小委員会、これはGHSの内容の検討を行う国連の専門部会となるが、これに対応するために厚生労働省を所管庁として経済産業省、国土交通省、環境省、農林水産省、外務省、消費者庁、消防庁及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て、これまでも航空輸送の安全確保のために意見を述べてきた。今後とも、引き続きこの当該会議を通じて関係省庁と連携を図ってまいりたい。

【質疑・応答】

【質問】 一番初めにいただいた防災拠点の話ですが、現段階ではとりわけダイバートに関しては、今、管制側での訓練を行っているところで、今後、高質化に向けた検討を行うということですが、具体的にどれぐらいのタイミングで実施できればというロードマップ的なものはありますか。

【回答】

現在、年に1回ほど管制3職種と言われるところで訓練を行っています。その回数につきましては、現時点で特に変える予定はありませんが、航空局だけでやっているところを今後エアラインも含めてできないかというところから検討・調整を進めたい。さすがに管制は運用を持っていますので、そちらの運用に影響がないように、どんな訓練のやり方があるのかも含めて、調整・検討が要るのかなと考えてございます。

【質問】 具体的には、ダイバートの支援ですので、どこか一つ空港がダメになって、それを対象としてということだと思いますが、想定としてはここに書かれている首都圏直下とか南海トラフというところを想定されていますか。要は、一番大きい羽田が対象になって、羽田がダメになったときにどうやってダイバートさせていこうかというプロセスを踏まれるのか、その都度、変えられているのか。

【回答】

現状の訓練は羽田・成田の同時被災ということを想定した訓練を毎年行っています。

【質問】 それらを踏まえて、(3)のところはダイバート先空港のC I Q対応という話ではありますが、いただいたところは過去の実績ということで、仙台が被災したときの事例、熊本が被災したときの事例というのはお伺いしましたが、それらを生かして、実際にダイバージョンが起きたときは、平時の運用を超えてということはお伺いしていますが、それはその都度、判断していくという内容で、実際にシミュレーションをするというより、そのタイミングのときにこういう方向性でいこうというのを持っていらっしゃるという認識でいいですか。

【回答】

方向性を持っているというより、そのとき、当然被災したときに救援航空機等の受け入れもございますね。対応できるところで人命救助の観点からも24時間対応できるように、都度というより、判断して決めているような状況です。

【質問】 今回、出させていただいたように、首都圏直下、南海トラフ地震というのがよく言われている部分で、これら2つで被災するであろう空港は当然ながらも絞られてくるだろうと思っています。とりわけこれらが発生したら、先ほど成田・羽田同時被災という話をされていましたが、この2つの空港が同時に被災し、再運用開始のタイミング、要は空港機能が損なわれたときに、周りで速やかにカバーできる体制は、C I Qも含めて、常にシミュレーションする必要があるという問題認識を我々

は持っていますが、そこまでは考えられていませんか。

【回答】

両方被災したときに、ほかの空港に機械的に振り分けるということですね。

【質問】 1. BCPに絡めてということで、航空機のほうでガイドラインとかを設定され空港においてBCPを策定していくという課題があると思いますが、具体的にガイドラインを策定する時期と、そもそもBCPをいつまでに各空港につくらなければいけないというような期間というかタイムスケジュールみたいなものはあるのでしょうか。

【回答】

昨年度実施してきました検討会、有識者委員会の対象となっている12空港については、昨年度末までにBCPの見直しをお願いして実施しているところです。それ以外の空港については、これからガイドラインを早急につくっていきまして、年度末ぐらいをメドに各空港につくっていただきたいということをお願いしていきます。基本的にはそれぞれの事業者さんのBCPは既に存在していることは認識していて、空港全体で機能を維持していくために一つのものというところなので、新たにゼロからつくるといふことには多分ならないと思います。

【質問】 BCPを今後ガイドラインを中心につくっていく中で、空港の運営計画、管理形態もいろいろ変わってきていて、会社管理、国管理もそうですが、民間の管理をしている、コンセッションする中で、民間が管理する空港もふえている状況の中で、BCPの内容の精査を例えば航空局が主体的に確実にガイドラインに則って実施されているとかのチェック機能を今後果たしていく必要があるのかどうか。もしお考えがあればお聞かせいただけますか。

【回答】

明確に航空局が各空港のガイドラインを許可するとか承認するとか認可するというたぐいのものではないと思いますが、航空局として各空港でBCPをつくっていただくことが必要だという認識があるので、それぞれつくっていただいた内容を教えていただいて、こちらから、ほかの空港での取り組みでいいものがあれば、他の空港にも共有してブラッシュアップを常時やっていただくようお願いしていこうとは思っています。

【要望】 現在、国において訪日誘客支援空港とか着陸料の軽減等を実施していただいている中で、今後2030年までに6,000万人を受け入れていく中で地方航空ネットワーク、国内の航空ネットワークの充実というのは非常に大事になってくると思ってい

ます。

その中で今いろいろな取り組みをされていると思いますが、次のアイデアを考えていく必要性もあるのではないかと考えています。例えば、訪日外国人に、より国内線を使っていただけるような仕組みの構築とか、本邦航空会社が地方空港から国際線を飛ばすというのは現状、なかなか厳しい状況もあると思いますが、何かアイデアをどんどん考えていかないと6,000万人達成というのは非常にハードルの高い数字だと認識していますので、質問ではないのですが、もちろん我々交運労協ですので航空連合も考えなければいけないし、エアラインも含めて考える必要があると思いますが、ぜひ一緒になって考えていければと思っています。

【要望】 BCPとかシミュレーションの話もお伺いしました。ありがとうございます。

これまでもそうでしたし、これからもそうだと思いますが、まさに東日本大震災で仙台が被災したときが典型だと思いますが、これまで以上に空港が持つ災害における防災拠点としての機能、あるいは被災した地域への物流の基点としての機能がこれまで以上に問われると思っていますし、そういう中、これらがいつ訪れてくるのかわからないのが事実だと思います。我々東日本大震災があった後に空港が壊滅的に打撃を受ける。あるいは、それ以外の理由も含めて空港が機能不全に陥ることはそうそうないと正直思っていました。現実として、昨年であれば関西空港がそういう状況に陥ったというのが事実としてあります。

そういった中、こうしたときに速やかに運航をもとに戻していく。そして物の流れ、人の流れを速やかにもとの状態に戻していくためには、常日ごろ、これは我々働く者も含めて、シミュレーションであり準備を常に行っていかなければならないと思っています。ここは繰り返し継続的な訓練の実施とか様々なことをお願いしてきておりますが、それはここから先も変わらないと思っていますし、各空港におけるBCPも強化されていって、しっかりとさらに整備されていくと認識していますので、ぜひ民間にも、分野によってできること、できないことはあると思っていますが、そこについては、現場の働く者も含めて各空港単位、さらには先ほど出たダイバージョンも含めて、全体としてスムーズに空の運航が維持できる体制をつくっていきたいと思っていますので、改めてお願いします。

先ほど細かいことを言いましたが、当然ながら空港の機能だけ、あるいは管制だけ戻っても、受け入れ先のC I Qが機能していなければ人の動きがストックしてしまっただけで先に動けない、人の流れがとまる、物の流れがとまることになると思いますので、そこも含めてぜひ今後ご検討いただければと思いますので、改めてお願いします。

【質問】羽田空港の飛行経路の見直しに当たって我々としてもぜひ実現できるように皆様と連携しながら関係各所にも問いかけを実施していきたいと思っております。その中で住民説明会が第5フェーズを迎えられて、12月から始まっていると思っておりますが、その中で住民の皆様から、数カ月間やってきた中でのお声とか、もしご教示いただければお願いします。

【回答】

今ご指摘いただきましたとおり、羽田空港の飛行経路の見直しに当たりましては、丁寧な情報提供を行うということを第一の主眼としまして、住民説明会を順次進めてまいりました。直近で申し上げますと昨年の12月からことしの2月にかけて、オープンハウス型の住民説明会というもので、双方向の対話を重視した説明会というもの、これは第5巡目を開催して、様々な方々にお集まりいただきまして様々な意見交換をしてまいりました。

そうした説明会の中で、特に多くご意見として寄せられたのが騒音とか、あるいは落下物に対する懸念ということでございました。そうしたお声に対しまして、特に騒音につきましては、これまでも飛行高度の引き上げや着陸料金の体系を騒音を加味した料金体系の見直しというものに改変しまして、低騒音機の導入促進など騒音軽減に向けて取り組みを進めてまいりました。

また、落下物対策につきましても、今年、本邦航空会社は1月から適用ということですが、落下物対策基準が策定されまして、今後、そういった形で基準が遵守されることをもって落下物対策にもしっかりと取り組んでまいりたいと思っております。

このような多方面の取り組みを進めてまいりまして、2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催までに飛行経路の実現に向けて取り組みを進めてまいりたいと考えております。

【質問】航空貨物の成田のご回答をいただきましたが、各安全対策の回答は全て「NAAと」という言葉にあったとおり、国としては基本的にはNAAと連携しながら対処するのが一番効率的だというお考えでよろしいでしょうか。

【回答】

安全の部分について、何かまた情報をいただければ、それについてNAAには連絡したいと思っております。直接、国から具体的に考慮するというわけではないので、またそういう情報をいただければ。

【質問】貨物関係の1番の同じ質問ですが、上屋等の混雑を抜本的に解決するのは早期には難しい。将来の上屋の貨物地区の配置等の計画でということですが、人命にか

かわることですので、引き続き混雑というのは重々承知していますが、できる限りの安全対策としてNAAと協力していきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。
4番の再配置の部分で、我々貨物運送事業者の声もきちんと聞くということですが、具体的にどのような業者を経由して今後意見を取り入れたいということか、わかっている範囲で教えていただきたいと思っております。

【回答】

具体的にNAAからこのようなところにヒアリング計画とかそういうところはまだ聞いていませんので、この質問をいただいたことに対する申し上げた回答は、会社にも照会して、これから聞いていく予定ですという話を聞いていますので、具体的にはまだちょっとわかりません。

【質問】 私は職場が成田空港で日常的に取り組みをされているという実感も、肌で感じてはいますが、どうしても経済活動が優先されている感じが否めませんので、安全面、人命優先ということが頭でわかっている、どうしても業務を優先されるような空気があるのも現状です。その中で、参考というか、いい事例として上がってくる声は、例えば関西空港の歩車完全分離ということで、スカイウェイで人間と全く別のところをいく。こういったことで完全に分離するような、いい例も声として上がっておりまして、NAAさんともお話をする機会がありますが、余り存じていなくて、関西空港ではそういう「いい事例」があるよとお伝えしたところ、余り認識されていなかったのも、もし可能であれば、国として、「こういう方法も他空港でいい結果を生んでいるよ」というようなことを展開していただけると、よりよいものになるのではないかと思います。

【回答】

成田空港の貨物の部分について、傾向が余りないということを経営者の担当者は認識していましたが、貨物が若干遅れているなという傾向は認識しておりますので、他空港の事例という話もありましたので、そこはよく調べるよという話もしたいと思っております。

【質問】 首都圏空港関連、各空港の施設整備のパートかなと、主にそういうところかなと認識しています。とりわけ成田・羽田に関してはアクセスの話もさせていただきました。羽田の深夜帯のアクセスがここ数年で随分変わってきたというのは我々も認識しています。いろいろと話を聞いていると、利用者が莫大にいるわけではないですが、あれができたことで非常に便利になったという話も聞いています。

一方で、アクセスというのは何も時間帯あるいは便数がふえることによる利便性の向上だけではなくて、「わかりやすさ」というのもアクセスの向上かなと思ってい

ます。そういう意味では、先般、羽田空港のモノレール棟のターミナル駅の名称が変わったというリリースがあったと思っています。たしか国際線ビルではなくて第3ターミナル、そして第1第2という形になると聞いています。

一方で、成田のほうはいまだに空港第2ビル駅と成田空港駅という言い方をしている、わかりにくいという話もあろうかと思っています。これからどんどん外国人のお客様がふえていく。メインはもちろん羽田もどんどん大きくなっていますので羽田もふえると思いますが、一方でLCCが強くなってきている成田から考えると、よりわかりやすさというものが求められるかなと思っていますので、そういったわかりやすさ、ユーザーフレンドリーといいますか、そういった観点も含めて今後整備できればいいなと我々は常々お伝えしているところですので、ぜひご検討いただければと思います。

【回答】

駅名については、また交通事業者とお話しするときに出したいと思っています。

【質問】 KS/R A制度の部分に関して、この制度のおかげで物流の円滑な流れが妨げられないようになっていると認識していますが、旅客の保安対策、警備員はなりわいとして保安対策、保安をすることで収入を得ていると思いますが、我々航空貨物の事業者としては、顧客であるノウンシッパーもしくは非特定荷主から収入を得ているという顧客との関係にある中で、必要な部分はきちんと保安対策は講じていますが、なかなか顧客、収入を得る部分に対してのはざまに、立ち位置というか、今、そこに苦しんでいるという状況もあります。最終的な保安の担保という部分では、非特定貨物に関しては、我々R Aで保安検査を行っていますが、KSのほうで行われているのは毎回きちんと行われているかということではなく、年に定められた監査をR Aとして行っている程度で、実際に100%行われているかどうかは記録でしか見られていない。一方、万が一航空機に爆発物が持ち込まれてしまうと、一度でも大事故につながってしまうと思うので、最終的な担保が航空機搭載前に行われると、もう少し安心して業務に携われるという部分があって、100%というのは難しいと思いますが、現状ではまだまだ我々も信用ベースでしか行われていない部分があって、この辺が業務していて難しいところでもあります。ただ、物流の円滑な流れを妨げない中でこのKS/R A制度、各国との連携もあると思いますし、米国からの監査も入ると思いますが、そうした中で、より強化していく方向性は現在で何かお考えはありますか。

【回答】

そこはまだ検討中としかいえない段階で、具体的にどうするという事は言えませんが、国としては検討していますという回答はできます。それ以上はまだ言えないです。

【要望】 これも繰り返しお伝えしているところですが、保安に関して、具体的には6.

(1)で、きのうも総合政策局への交運労協の要請の中で同じような内容に触れています。航空保安に関しては、昭和45年のよど号ハイジャックを受けて昭和49年から今の制度に変わって、今の体制になって、そのまま数十年間見直しがされていないという状況です。世の中、世界規模で見ると、取り巻く環境は大きく変わっているのも事実だと私たちは認識しています。

何も今の制度が不十分とか、今のままでは航空保安が担保できないという話をしているわけではありません。ただ、一方で、今の状態というのは、費用負担という話でいきますと、現在エアラインとしても費用負担している、利用者から入る保安料でも負担しているというところでは、ここに関して、とりわけ航空事業者の負担が入っているというのは、どうしても経営状態と、別に経営状態が悪くなったからそこに対する費用を極端に削る事業者がいるかということ、私はそんなことはないと思いますが、そこも影響を受けるリスクというのは、切っても切り離せないのかなと考えています。

状況が変わってきた中で、昔ならハイジャックそのものが目的であって、それを手段としてほかの何かやるということは考えられない時代でしたけれども、今はそういう時代ではなくなってきたという中では、特に航空の保安を守ることは何も異動者の安全を守る、航空機の安全を守るといったことにとどまらず、国家の保安上の大きな問題だと私たちは認識していますので、改めてここについては、これも意見としてですが、受け止めは結構ですので、改めてお伝えさせていただきます。

その中で、国としての責任の明確化が必要なんじゃないかというのが私たちの大きな課題認識というところは毎年お伝えしていきまして、いろいろな場でお伝えしていますが、繰り返しですがお伝えいたします。