

【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、航空局で整備を進めている「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】

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、「緊急ダイバート運航総合支援システム」を活用した定期的な訓練を実施することとしている。

- (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。

【回答】

空港の地震対策については、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」をとりまとめたところである。

このとりまとめに基づき、発災後早期の段階から救急・救命活動等を行うことができるよう、また、発災後 3 日以内に緊急物資・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等において、滑走路等の耐震対策を進めているところである。

また、津波対策については、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いて津波早期復旧計画を策定している。

さらに、平成 27 年 3 月の「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のあり方」のとりまとめを踏まえ、「空港における地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画ひな型」を平成 28 年 1 月に策定したところであり、今後全国の空港において「地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画」の策定を推進してまいります。

- (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】

災害発生時は、空港の利用者や従業員はもとより、周辺住民等におきます安全確保が重要であると認識している。

空港が災害発生時に物資、人員輸送の拠点として役割を担うと認識しておりまして、空港の耐震化、津波避難計画等の対策を進めているところである。

また、東日本大震災において、仙台空港が被災した際は救援機等の受入としまして、周辺の花巻、山形、福島空港の運用時間の延長など、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きたところである。

また、社会のインフラ上の防災拠点としての空港の取り組みにつきましては、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は、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、周辺地域と連携しまして、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】

首都圏空港の容量につきましては、平成26年度に75万回化を達成したところである。それ以降についても、羽田空港の飛行経路の見直し等により、成田、羽田両方合わせまして、2020年までに約8万回、正確には7.9万回ですけれども増やすことを目指して現在、関係自治体と協議を進めているところである。

これまでその関係自治体とつくっております協議会の内容というものもすべてホームページ等で公開させていただいており、昨日にいたっては、これまでやってきた住民説明会の結果というものを公表させていただいたところである。

新たな滑走路の整備については、現在成田空港の第3滑走路の整備を含めた抜本的な機能強化方策について、現在関係自治体と協議を進めており、引き続き、皆さんのご協力を得ながら首都圏空港をやっていきたいと考えているところである。

(3) 空港施設について

訪日外国客需要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。旅行者に対する安全への確保と安心して空港を利用できるよう、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、検討されたい。

【回答】

成田空港・羽田空港では、航空旅客が増加してきている中、空港会社などにおいて、夜間滞在環境の整備や改善に取り組んでいるところである。

成田空港においては、平成27年に4月に供用開始した第3ターミナルを早朝便の利用旅行者のため、オープン当初より24時間開放しております。また、平成27年7月には、第2ターミナル内にターミナルをご利用となる旅行者の滞在場所と

して 468 席の座席及び畳スペース、キッズパークを設けた待合所「北ウェイティングエリア」を開設している。

羽田空港においては、国際線ターミナルビル内に、24 時間利用できるラウンジやシャワールーム、ターミナルビル直結のホテルを整備し、旅行者に休憩や宿泊できるスペースを提供している。また、平成 28 年 3 月には、乗継ぎ等で長時間滞在する旅行者用に、保安エリアにパーテーション付きのリラックスチェアを新設し、待合スペースの充実を図っている。

今後も引き続き、旅行者が安心して空港を利用できるよう、空港会社などと連携のうえ、待合室等の改善について検討してまいりたい。

(4) 羽田空港について

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。2014 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が実施され、2015 年 4 月以降、アクセスバスの運行が開始されたが、国際線の増便や利用者のニーズにあわせ、交通事業者と連携し、さらに改善に向けて取り組むべきである。

【回答】

羽田空港の交通アクセスの強化については、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ある。

深夜早朝時間帯におけるアクセスの改善に向けては、平成 26 年 10 月から平成 27 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。

平成 27 年度については、「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、アクセスバスの運行を継続し、路線数の拡大や深夜便の運行本数の増便など運行拡充を図るとともに、平成 28 年度についても、引き続き、アクセスバスの運行を継続しているところである。

今後とも、関係事業者等と連携のうえ、深夜早朝時間帯のアクセスの利便性向上を図ってまいりたい。

(5) 成田空港について

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】

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、成田空港と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、国際競争力の強化

のためには、アクセスのさらなる利便性向上が必要と考えている。このため、平成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」を設置し、ソフト面を中心として、関係者が連携・協力して取り組む事項について検討を重ねているところである。

平成27年度においては、航空機の遅延や自然災害発生時における地上交通手段を確保するため遅延便対応要領の策定及び運用の開始、各交通機関の運行情報等を一元的に表示するデジタルサイネージの設置、成田空港に対する「遠くて不便」「交通費が高い」といったイメージを払拭するため、アクセス利便性向上に関する共同PRを実施している。

また、成田空港会社の中期経営計画（2016～2018）の基本戦略の中で「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、すべてに優先するものとしている。

引き続き、関係者とも連携しながら旅客利便性向上に取り組んでまいりたい。

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決である。

新たな補助スキームである「地域公共交通確保維持改善事業」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】

離島地域にとっての航空路につきましては、離島の生活や産業を支える地域の公共交通といたしまして、極めて重要な役割を果たしているものと認識している。

国交省としても、航空路に対する運航費の補助や島民向けの運賃割引を実施しているところでございます。この中でも、運航費の補助につきましては、私どもといたしましては、離島路線であっても、やはり事業者の経営改善への自主的な取り組みが必要と考えており、実績損出見込額と離島の標準的損失額を比較し、いずれかの低いほうを採用しているところである。

また、従来から運航費補助以外にも離島航空路線への支援策として、航空機燃料税の引下げや着陸料、固定資産税の軽減措置など講じているところである。

- (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・撤退につきましては、航空会社が自らの経営判断によりまして決定することとなっておりますが、国土交通省としても、地方経済への影響などの地方路線の重要性については、十分認識をしている。

このため、これまでも小型機材にかかる公租公課の軽減や地域の主体的な取り組みを支援する「地方航空路線の活性化プログラム」などの支援を行っている。

今後とも地域の皆様の意見を聞きながら、必要となる予算の確保に努めてまいりたい。

4. 地方空港のあり方について

- (1) 首都圏空港（成田・羽田）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。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たい。

【回答】

国内航空路線の参入、退出については、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、定期便維持等の対策については、空港所在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PR等を実施しております。例えば、中部運輸局が事務局を務めます「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PRや、国内線定期便PRなどの事業等を実施しており、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。

着陸料については、地方航空ネットワークの維持・拡充を図る観点から、国内ネットワーク割引をはじめ、様々な軽減措置を講じているところで、平成 28 年度はこれに加え、新たに地方空港で国際線の新規就航増便があった場合の着陸料軽減する取り組みを始めたところである。今後も適切に対処してまいりたい。

- (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出発時の保安検査や出発・到着時の入国審査、税関手続き等（C I Q）について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。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取り組まれない。

【回答】

急増する訪日外国人旅客への対応として、保安検査やC I Q手続の円滑化に向けた取り組みは、大変重要であると認識をしている。保安検査については、検査を厳格化しながら円滑化が図られるよう、平成 28 年度よりボディスキャナー導入による保安検査の高度化を進めているところである。

また、C I Qにつきましては、関係省庁が一体となって必要な取り組みを進めることができるよう、課題や情報を共有する連絡体制を構築している。

具体手的な取り組みといたしましては、C I Q関係省庁、それから自治体、空港ビル会社などから、C I Qに関する現状や課題、ニーズを把握するためのアンケートを実施しているところであり、今後この結果を、C I Q関係省庁と共有しながら必要な取り組みを進めてまいりたい。また、混雑期におきましては、各空港の状況を踏まえまして、出発、ロビーのスペース拡張、それから人員の増強、レーンの増設等の対応を行っているところで、引き続き手続の円滑化に向けて取り組んでまいりたい。

- (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】

中部空港については、平成 17 年の 2 月に開港し、今年 12 年目を迎え、開港にあたりまして設置しました航空保安施設については耐用年数に達してきていることから、今回更新整備を行うものである。

平成 28 年度については、ARTS、ターミナルレーダー情報処理システム、管制の情報の処理業務システムですが、これを今、更新させていただくということです。それから、空港監視レーダー、ASR、これは2機ございますけれども、第2ASR更新等を行うこととしている。

中部空港につきましては、近年LCCの乗り入れ拡大により、需要は回復しているところではあるけれども、開港ピークであります開港当時の利用実績、これにまだ超えられていない状況であることから、地元関係者とともに、さらなる需要の拡大を図っていくことが重要と考えている。

そのため、国交省においても、今後の中部圏の航空利用の変化を見据えた、中部圏への空港需要の取り込みへの方策、また需要拡大のための方策、今後のあり方について、地元関係者とともに、調査検討を実施している。

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、現在、ボディスキャナーの導入が検討されており、導入費用については従来以上に国が補助することとされているが、航空保安全体に関わる費用についても国の責任を明確にする観点から、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】

航空機でのハイジャックを防止するための空港の保安検査については、航空法に基づいて、従来から旅客や貨物を安全に輸送する責務を有する航空会社が責任をもって実施している。また、旅客などは爆発物などの航空機内の持ち込みが禁止されており、航空会社は持ち込みを排除できる権限を付与されている。

国は航空法に従って保安検査の実施について基準を定めて、航空会社が行うハイジャック対策、措置内容について事前に審査を行うとともに、その後の実施状況を航空保安監査より確認し、そこで航空会社の対応に不足があれば厳しく指導・監督している。

また、航空保安全体に関わる費用については、大多数の主要国において、最終的に利用者である旅客等がふたんしている。

今後とも航空のテロ対策強化が求められる中、航空保安は国として大変重要と認識しており、航空会社をはじめ、関係者との連携を深めつつ、引き続き航空保安対策が適切に実施されるように万全を期してまいりたい。

- (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】

I C A O（国際民間航空機関）では、A T M（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・軍の区別なく、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、形状及び時間帯が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運用を行っており、これをさらに進める必要があると考えている。

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つつ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。

関東地区及び空域の統合につきましては、関東空域、平成 22 年 1 月に羽田と成田の空域を統合しており、2 年から 23 年にかけては、東京航空交通管制部のセクターを含めた関東空域の再編を行ったところである。

今後、首都圏空域の機能強化が求められておりますので、引き続き関係省庁と協力して対応してまいりたい。

自衛隊と米軍の官制につきましても、自衛隊については国土交通大臣の委任に基づき、米軍については地位協定の管制合意に基づいて、国交省が提供する管制業務と同等のサービスが提供されているものと承知している。

最後になりますが、米軍が実施している進入管制業務の移管につきましては、今後とも関係省庁と協力して進めてまいりたい。

- (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】

航空法と航空機製造事業法というのは、目的が異なっており、航空法のほうは輸送の安全の確保ですとか、その利用者の運用の増進が目的となっている。

一方で、製造事業法のほうは、航空機、その機器の製造修理事業活動の需給調

整、生産過多にならないように、そういう元々目的があり、それを図りながら運輸経済の健全な発展に寄与するとか、生産技術の向上を図っていくという、別々の目的があり、必要な規制というのをやっている。

これら二法の関係については、平成24年7月閣議決定がありまして、規制制度改革の方針が出され、これを受けて、航空機製造事業法を所管する経済産業省で、修理事業者とか、有識者を含めた検討会というのを計4回開催され、製造事業法の運用の見直しについて議論がなされた。

当然、航空法を所管する航空局としてもこの会議に参加し、必要な連携を図ってまいったところである。

その結果、24年10月には、経済産業省の通達の改正がなされ、航空機製造事業法の対象外となる事業の範囲というのが明確化された。また、翌年25年11月には航空機製造事業法の施行規則のほうの改正がまたされ、需給調整の対象となる特定設備の見直しとか、航空法の認可を受けた業務規定をもって、製造事業法の各提出書類に代えることができることになった。

事業者負担を軽減するという観点から様々な見直しが行われ、航空局としては、今後も航空機製造事業法の見直しにあたっては、連携を図りながら対応を進めてまいりたい。

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】

まず7月から仙台空港の民間委託、ついに始まるので、こちらを成功事例に導けるように関係者と連携して対応していきたい。また、空港経営改革を検討するに際しては、地域の実情をよく踏まえて、個別空港の特性に応じた運営手法が選択されるように検討していきたいと考えている。

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】

地球温暖化対策を適正に推進する観点から、当省から、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してまいったところである。

その結果、国内定期運送事業用航空機に積み込まれます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、その後、平成 26 年度の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ことから、祈願が付されており、当省としては、地球温暖化対策を適正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してまい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、航空局が中心となって、関係省庁との連携を図られたい。

【回答】

代替航空機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認識している。国土交通省では、昨年 12 月に、航空機に搭載できる燃料として、国際規格に適合するバイオジェット燃料を明確に位置付けたところである。

一方で、わが国における代替航空機燃料の普及促進に向けては、供給量や施設・運用面等における課題があると認識をしている。

こうした課題について、昨年 7 月に「2020 年オリンピック・パラリンピック東京大会に向けたバイオジェット燃料の導入までの道筋検討委員会」を経済産業省とともに立ち上げ、航空運送事業者、石油精製元売事業者、燃料生産事業者等の参画の下、検討を行っているところである。

このうち施設・運用面における課題について、今年 3 月には既に既存の旧施設等を活用して、代替航空機燃料を導入している海外の空港の現地視察や情報交換を行い、その導入事例も踏まえて、検討を行っている。

今後、これまでの議論を踏まえて、今年7月を目途に、中間的なアクションプランを取りまとめることとしており、引き続き、本検討委員会を通じて関係者と協力しながら取り組みを進めてまいりたい。

8. 燃油サーチャージ制度について

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。特に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いることから、徴収方法について利用者への周知・理解に向けた対応を検討されたい。

*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成田と羽田に集中しており、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、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取り組まされたい。

【回答】

成田・羽田以外の空港について、ビジネスジェットの受け入れというのは、わが国の国際競争力の強化のために必要だと認識しており、国際的な海外イベントなどを通じて、積極的に成田・羽田以外の空港についても、プロモーションをしてきていて、今後も引き続き実施をしていきたい。

ビジネスジェットを利用促進しているビジネス航空協会というのがあり、そこと定期的に受け入れ環境の改善の検討を行っており、昨年度末に関空において、ファーストネームをビジネスジェットの利用者も使用できるというような取り組みも行った。引き続き、要望を踏まえまして、ビジネスジェットの利用促進に向けた環境改善に取り組んでまいりたい。

(航空貨物関係)

1. 成田空港の安全対策について

成田空港貨物地区について、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をはじめとした、貨物地区における設備の抜本的な改善に取り組まされたい。

- (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、現場の速度取り締まり・路上駐車取り締まりについては、依然として実効性は十分とは言えない。ついては、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ことから、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。
- (4) 貨物地区の上屋周辺に設置されているグリーンベルトについて、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等機能しているとは言い難い。また、グリーンベルト上を走行してUターンや逆走、横断、待機する車両が散見されることから、安全確保の為に車両運行規則の徹底を求めたい。

【回答】

成田空港の貨物地区の安全対策は、まず千葉県トラック協会への協力依頼とか、情報交換については、平成27年度、昨年度も成田空港会社で実施しており、貨物地区構内での制限速度の遵守とか、路上駐車や路上での積み込みの禁止を呼びかけるリーフレットの配布について実施している。

また、貨物地区構内の運送事業者を直接訪問し、事故の発生状況とか、構内ルール等を伝達しており、引き続き、各社の交通安全対策について、ヒアリングを行うなど交通事故の削減に向けた取り組みを実施していきたいと考えている。

また、一部道路についての交通違反の懸念もいただいておりますけれども、これも昨年度、貨物地区の交通対策協議会において巡回の指導・取り締まりを行っている。

また、混雑緩和として、一部地域で成田空港構内一般道路と貨物地区が分かれてるけれども、一般の道路を少し狭め、貨物地区の道路を拡張するという動線の

改良も行っている。

貨物地区の交通安全対策についてもご要請をいただいておりますけれども、これは空港警察と連携して、巡行の依頼を行っており、取り締まりを強化し、夕方の時間帯など交通量が増える時間には、警察官に立ってもらって交通安全対策を実施している。引き続き、巡回パトロールとか、空港警察との連携について、取り組んでまいりたい。

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。将来の貨物需要の発展に向けた方策について、今後どのように進めていくのか、その方向性を明らかにされたい。

【回答】

成田空港会社においては、いかに効率よく貨物を伸ばしていくかということで、今様々な施策を行っております。具体的には、物流事業団体や自治体と連携しながら、分散している上屋の再配置とか、一定の温度、湿度を保つ、低温倉庫の拡充を図るといった方策を検討している。

自治体との関係では、成田市や生産者で構成される「成田市場輸出拠点強化推進協議会」に参加し、周辺地帯の農産物強化に寄与するよう努めている。

防災・減災の観点から、物流施設の耐震化について、法令を準拠して対応しており、ソフト面の対策として、引き続き定期的に防災訓練を実施してまいりたい。

(2) 羽田空港について

羽田空港においては国際貨物の取扱量は増えているが、実際は成田空港からの転送貨物などにより増えているのが実情であり、依然として空港内倉庫の運営を民間会社が行っていくには厳しい環境となっている。T I A C T社などと連携し国際貨物の取扱が増える施策や、国際貨物便が就航しやすい環境づくりなど羽田空港における国際貨物活性化について積極的に取り組まれるとともに、今後の方策について明らかにされたい。

【回答】

羽田空港の貨物については、平成 26 年 3 月に国際線の年間発着が 3 万回増枠したこととか、平成 26 年 11 月から深夜・早朝時間帯の国際線に係る着陸料の軽減措置を実施したことにより、航空便ベリ一貨物が増加しており、平成 25、26、27

年と順調に増えているところである。

引き続き、深夜・早朝時間帯の着陸料の軽減措置の継続や、PFI事業者でありますTIACT社によるポートセールス等の利用促進の取り組みを実施してまいりたい。

3. 航空保安制度の運用について

KS/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、国が航空安全の確保に第一義的な責任を果たされたい。また、危険品輸送に関する荷主への啓蒙活動・教育訓練については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な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】 3. 5. 併せて回答

特定荷主の確定行為につきましては、国が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、このガイドラインに従って、R A事業者の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ある。

また、国はR A事業者に対する保安監査を実施する際に、特定荷主に対しても調査を行っており、特定荷主も保安体制などについての確認など行っており、ガイドラインの策定とあわせて、航空安全確保に努めている。

航空貨物は、大半の荷主が直接航空会社に持ち込むということではなくて、航空貨物利用運送事業者、いわゆるフォワーダー、こちらを介して持ち込まれており、個々荷主から貨物を受け取る際に、そのフォワーダーは、品名もしくは外装の確認をしっかりとやるということを求めている、その中で危険物と疑わしいものに関しては、場合によっては受託拒否、もしくは開梱して中身の確認し受け付けている。

6年ほど前から運用をしているのが、危険物の無申告輸送という、航空会社にフォワーダーから持ち込まれる際に水際で防止することもあるのですが、そのケースがかなり減っているというところは認識している。

しかしながら、危険物の知識がない荷主も多いというところも認識しており、引き続き貨物利用運送事業者に対し、品名もしくは外装の確認の徹底を指導して

まいります。

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に関して、検討が行われているというところは承知しており、具体的な内容については、引き続き注視してまいりたい。

航空局としては、荷主等への教育訓練の啓蒙活動、こちらについて現在日本化学工業協会、また化学日報社、業界誌、もしくは、航空貨物輸送協会等の開催している講習会に講師として派遣しており、今後とも荷主への啓蒙活動を実施していきたいと思っております。

また、国交省のホームページにおいては、航空貨物に関する危険物の代表例等も示しており、今後とも、関係団体等と調整した上で、内容も充実させていきたいと考えている。

引き続き、無申告危険物輸送の防止のため、必要な措置・対策を講じてまいりたい。

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まれない。

【回答】

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。予備品証明を行う航空機検査官というのは、公務員の厳しい定員事情がありまして、人数が限られている中で対応しており、シフト勤務などを行って、土日の対応をするということは、かなり困難な状況というのが正直なところです。平日では、他の検査業務というのがもちろん検査がありますので、予備品証明検査の実施が困難であるという日がまれに存在するというのは事実であるが、検査間隔を柔軟に設定するなどして、少しずつ改善を図ってまいっているところである。

一方で、当該予備品がないと航空機の運航ができなくなるような緊急の事態がある場合には、休日を含む官執時間外や、予証が難しい日についても、柔軟に対応している。

また、実際には、国の認定を受けた認定事業場というのが、修理実施後に安全基準を適合することを確認した場合には、予備品証明というのを受けなくてもいい、受けたものとみなす、国の検査を受けなくてもいいという制度もありますので、

この認定事業場制度というのも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ら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。

* 3. で回答

【質疑・応答】

【質問】

この度、熊本の大地震におきまして、昨日から臨時便等の運航再開を始めていると認識しております。この度も臨時便あるいは到着便の再開にあたっては、様々な柔軟な運用をさせていただいていると思っておりますし、逆にエアライン側の工夫も含めて認めていただいて、今運用が行えていると認識しています。

今回の災害については、東北に起きました地震とはまた違った種の災害が起きていると思っております。津波とはまた違って、拠点空港でもないということも含めて、今後、今回の大地震の教訓を生かして、またあぁいった地方空港で起きた際に、どのように災害に強い空港をつくっていくのか。あるいは住民との関係をどう構築していくのか。そういったところをまた改めて官民、あるいは労働者、働く者の立場を含めて議論させていただければと思っております。

熊本空港におきましても、航空保安、あるいは旅客のスタッフ含めて被災した方もいらっしゃると思っております。今回の再開にあたっては、やはり航空会社で働く人も限られておりますので、ほかの空港との連携ですとか、例えばランドパスですとか、免許関係ですか、そういったものの互換性ですとか、災害時だけでもそういった柔軟な運用をよりやっていけるようなことを今回の災害を機に、また議論をさせていただきたいと思っております。

【質問】

2点あるのですけれども、1点は、4. の地方空港のあり方の(2)のところ、先ほどご答弁いただいた中で、C I Qの迅速な対応ということで、C I Q関係省庁自治体空港ビルにアンケートを実施されているということをお願いしたんですけれども、

その中に事業者とか空港の係員といいますか、航空会社とか、そういうところはアンケートの対象に入っていないのかということの質問です。

結構、C I Qとかの手續の問題なんですけれども、お客様からすると、旅客係員とか、そういうところに直接クレームといいますか、お声をいただくこともありますので、そういうことで対象範囲に入っていないのかということと、アンケートの内容について、どういうことを聞かれているのかということでおわかりになる範囲で教えてくださいということと、2点目は、5. の航空安全保安の(1)ですけれども、先ほどご挨拶にもあったとおり、いろいろと平成28年度の予算においても、対応いただいているという認識をしておりますが、先ほどご答弁の中に、費用について、諸外国も最終的には利用者等が負担しているというご答弁をいただきましたけれども、利用者の負担にこうやって日本のように、利用者の範囲の話になるかもしれませんけれども、航空会社、航空事業者が負担をしている例というものはあるのでしょうか、おわかりになる範囲でご回答いただければと思います。

【回答】

まず、地方空港に対するC I Qアンケートの件でございますけれども、こちらにつきましては、おっしゃるように、空港事務所、それから空港ビル会社、地方公共団体、自治体ということでとりあえずアンケートを差し上げたところでございます。

おっしゃるように、航空会社とか、ハンドリング会社については、今のところはまだ対応しておりませんが、また今後検討させていただきたいと考えております。

それから、内容のほうでございますけれども、中身といたしましては、国際線誘致の取り組みでございますとか、それからC I Q施設の現状ということで、増改築、そのハードにかかる部分、増改築の予定があるかないかとか、また現有のスペースの中でブースを工夫するなりして、どれぐらい増やせるのかとか、そういった問題ですね。それからあとは、先ほど、直接航空会社様とかハンドリングの会社様にはということをお願いしましたけれども、航空会社とか利用者から要望が寄せられておりましたらお願いしますという項目も入れてございますので、ビル会社ですとか、空港事務所、そちらのほうでピックアップした情報については、そちらのほうに入っているかというふうにご検討しているところでございます。

【質問】

空港施設の安全・安心が担保される空間をつくってほしいという改めでの要望でございます。ちょうど今から3日前、成田空港で台湾からの便の旅客誤誘導というニュースがあったように思います。私も今まで一般では考えられないことが起きたなという認識をしています。訪日外国客が激増し、極めて渡航数が増えている中で、あの

事件そのものに関しては、テロですとか、その他の安全不安になりかねない1件ではなかろうかという認識をさせていただきます。

あの件は成田空港で起きたことではあります。政府で出資されている空港ではあると思いますが、その他の民間空港においても、ああいったようなニュースが今後起きないように、どのように対策をしていくのか、そういった観点も含めて、既にご検討中のことかと思えますけれども、引き続き防犯対策を敷いていただくセキュリティ強化を図っていただいて、施設の利用者と提供者共々が安全・安心な利用ができる空間づくりを改めてお願いしたいということでございます。

【質問】

首都圏空港の整備の空域・管制のところですが、ぜひ、今後も、今後需要がどんどん増えてくる中では、どうしても首都圏の容量拡大というのが必須となっていくと思えますので、引き続き丁寧に、ここは確実な進めをしていきたいと私たちも思っておりますので、ぜひ協力してやっていきたいと思えます。よろしく申し上げます。

【質問】

政府のビジョンの4,000万人とか6,000万人というのを考えたときに、ほぼ空路だと思うんですけども、どういう空港に、どういう容量が必要なのかといったようなことというのを考えていく必要があるとわれわれとしては思っています、そこら辺の検討状況といいますか、今はまず2020年までのプラス7.9万回という首都圏のお話と、あとは地方空港の着陸料ですとか、そういう取り組みをされていると思えますけれども、ちょっと想像がつかないものですから、多分プラス7.9万回の首都圏だけでは4,000万人とかは難しいと思えますし、ほかの関空とかいろんな空港を含めて、どういうふうに対応されようとしているのかというところの検討状況とか、そういうところがあれば、お話しいただければと思います。

【回答】

ご指摘のとおり、観光ビジョン、3月の末に策定をされまして、2020年、4,000万人、2030年、6,000万人の目標がビジョンとして新しく示されたところであります。宿泊施設の不足に加えて、空港容量についても、そうしたご懸念があるという点は、われわれとしてもよく受け止めておりますので、まずはいただいたように、首都圏空港の7.9万回というのを確実に進めるということ。それから、深夜時間帯の活用を首都圏に限らず、アクセスの整備なども絡めて進めていくということ。それから、最近増えておりますけれども、地方空港に直接入ってくる国際線、それもどんどん誘致して進めていくこと。そうした取り組みをしっかりとそれぞれ複合的に進めていくということが基本になってくると思えますけれども、引き続き、なおご懸念がな

いように、しっかり局内でも検討を進めていきたいと思っております。

【質問】

引き続きになりますけれども、地方も福岡とか千歳ですとか、首都圏以外もかなり容量がパンクしている状態もありますので、基幹空港もそうですし、もう少し小さな小規模の空港等、ランクがそれぞれあると思いますが、少し、首都圏以外のところも、かなり抜本的な受け入れ環境の整備、それからそこに対応する人の受け入れ体制というところも合わせてご検討いただきながら議論もしていきたいと思っております。よろしくお願いたします。

【質問】

繰り返しになると思うんですけれども、おそらく4,000万、6,000万という話になったときには、これは鶏と卵の話になるかもしれませんが、地方の観光資源を豊かにしていくということにあわせて、そのエリアの空港の施設なり、逆にそれがあからということもあるでしょうし、そうなってくると、本当に今までの延長線上ではない異次元な状態を目指すということになるのであれば、われわれもそれは期待したいところなんですけれども、ちゃんとそういう進捗に関して、全体のポートフォリオを見ながら、どこにどういう資源、限られた資源を有効に還流していくとか、そういうわれわれ労働組合の運営ではそういうのは書記長とか事務局長が担うわけですが、それは余談ですが、そういう役回りをする、ちょっと省庁を横断したりも、国交省の中でも部局を横断したりとかという話になるので、非常に難しいとは思いますが、そういう視点というのが非常に重要になってくるのではないかなと懸念も含めて感じているところもありますので、ぜひそういうふうな切り口での検討なり、検証をしてみたいなと、そういうベースで今いくつか質問させていただきました。

【回答】

ご指摘の点もよく踏まえて、検討を深めていきたいと思っております。ビジョンの中でも、先ほどいただいた地方も基幹空港以外のもう少し小さいところも大事ではないかという点も、受け入れについて、C I Qですとか、もっと柔軟にできるように、C I Qも機能の強化なんていうのも掲げておりますので、そのあたり、きめ細やかに進めていければなと思っておりますので、またご指摘いただければと思います。