

【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航空会社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。
- (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、交通管制企画課

今後、大規模な地震を想定して、航空局においては、被害想定や教育訓練の項目を含む「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」のひな形を平成28年1月に策定した。国管理空港のみならず、全国の空港においてもこのひな形を活用し、地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画の策定において一定の対応がとれるよう、実際の空港管理者に対する働きかけを行っている。

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（ATMC）を中心とした関係管署において、昨年6月22日から正式運用開始している「緊急ダイバート運航総合支援システム」を活用した定期的な訓練を実施している。

- (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、備蓄品の確保など行うべきである。

**【回答】** 総務課危機管理室

災害発生時は、空港利用者や従業員はもとより、周辺住民等におく安全確保が重要であると認識している。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として周辺の花巻、山形、福島空港の運用時間の延長、24時間運航、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。

重要インフラについては、社会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。

また、昨年4月に発生した熊本地震においても救援航空機、救援物資等の受入れ、防災拠点としての役割を担っており、今後とも社会インフラ上の防災拠点としての役割を担ってまいりたい。

## 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。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。

**【回答】** 首都圏空港課、大都市圏空港調査室、空港業務課

既存インフラの有効活用という視点に配慮しつつ、羽田空港の飛行経路の見直し等により、まずは2020年までに首都圏空港の空港処理能力を成田・羽田あわせて、約8万回拡大することを目指している。

羽田については、昨年7月に開催した第4回「首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」において、関係自治体から羽田空港の機能強化に必要となる施設整備にかかる工事費、環境対策費について、国が予算措置をすることについてご理解いただいた。

引き続き、住民の皆様の声を丁寧に伺いながら、飛行経路の見直しに必要となる航空保安施設や誘導路等の施設整備、環境対策を着実に進め、2020年までに羽田空港の国際線増便を実現したいと考えている。

また、これまでに開催した過去4回の協議会の資料等については、国土交通省の

ホームページにおいて公開している。

(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。

**【回答】** 交通管制企画課

成田空港の第三滑走路の整備については、「明日の日本を支える観光ビジョン」において掲げられている2030年の訪日外国人6000万人の目標達成の観点からは必要不可欠と考えている。

このため、昨年9月の成田空港の四者協議会において、国及び成田空港会社から、第三滑走路の整備、B滑走路の延伸、及び夜間飛行整備の緩和について提案され、それ以降、順次、地域住民への説明会等を開催してきたところである。

今後は、地元自治体からの要望等も踏まえ、対応について関係機関とも検討を進め、多くの住民の皆様にご理解いただけるように最大の努力をしてまいりたい。

(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】** 首都圏空港課、大都市圏空港調査室

成田空港、羽田空港では、航空旅客が増加している中、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。

羽田空港については国際線ターミナルT I A T側において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ており、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月から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ィ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と。

成田空港については、平成27年4月に供用開始した第三ターミナルでは、早朝便を利用の旅行者のための24時間開放をされており、27年7月にも第二ターミナル内にターミナルを利用される旅行者の滞在場所として約400席の座席、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」が開設され、平成28

年7月には第二ターミナルに24時間営業の飲食店も開店するなど、旅行者の夜間の安全確保のために警備員が定期的に巡回をしつつ、空港の夜間滞在環境の整備改善を図っている。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上、待合室等の改善については検討してまいりたい。

(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深夜の時間帯でも公共交通機関の整備を実現し、柔軟な交通機関の整備に取り組まれない。

**【回答】** 首都圏空港課

羽田空港への移動アクセスについては中央環状線の開通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。このため、国では関係事業者と連携し、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を行っている。

一方、自家用車による利用についても、既存駐車場の増床による駐車場容量拡充の検討を進めるとともに、繁忙期において臨時駐車場を開設することにより、利便性の確保向上に取り組んでいる。

また、羽田空港の深夜・早朝時間帯のアクセス改善に向けては、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」を運航支援等の実施主体とした、アクセスバスの運行を行っており、平成29年度については停留所の新設や運行ルートの見直し等により、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いる。今後とも関係事業者等と連携のうえ、アクセス改善に取り組んでまいりたい。

(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】** 首都圏空港課

成田空港においては、訪日外国人旅行者、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」というのを設置しまして、ソフト面を中心として関係者が連携・協力して取り組みを行っている。

これまで航空機の遅延等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、成田空港のアクセス利便性向上に関して鉄道・バス事業者と協働でPRを実施している。

平成28年度においては、悪天候時における大規模滞留者の発生時のアクセス確保対策として貸切バスの手配やタクシーの配車要請の仕組みを構築して運用を開始した。また成田空港のアクセス利便性を訴求するため、交通事業者との協働PRの継続、空港から都心までの公衆無線LANを事業者横断的にまとめたリーフレットの発行を行っている。今後も、空港アクセスにかかる事業者横断的な課題を引き続き検討・協議し、空港アクセスのさらなる利便性向上に向けて、さらなるサービスの改善・拡充の取り組みを進めてまいりたい。

また、成田空港会社の中期経営計画（2016～2018）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位置づけられている。引き続き関係者とも連携しながら旅客の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

- (1) 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、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】国際業務室、管制課

北京便の状況は、ご承知のとおり仁川、韓国の管轄となっており、中国のFIR内の混雑に起因して遅延が恒常的に発生している。ほぼ毎日朝10時頃から夕方4時頃まで、日本と韓国のFIR境界線上のフィックスにおいて高度に関わらず通常8分程度のICAO勧告が要請される。これによってEDCTと称される地上遅延の時間としては毎日10機から15機程度、羽田、成田、関西を中心として最大20分程度の遅延が生じている。

また、上海においても毎日ではないが、上海ACC（官制当局）から悪天等の理由によって制限を要請されることがある。この場合、遅延については場合によっては1時間を超えることもある。これは遅延幅や航空機数については制限理由により変動するところであるが、北京便ほどではないものの、エアラインの方々からは、上海から香港に向かう便についても浦東空港の地上混雑等の中国側の都合により遅延が発生しているということは聞いている。

現在、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、共通のフォーマットで情報共有を図る、また交通流制御の理由についても事後検証するというところで精力的に行っている。この情報共有と先方が言うてくる制限の理由、制限の内容について、大きな制限なのか、適正な制限だったのかということについての事後の検証については三国ともに正当性が必要なことは理解されているので、今後とも関連情報の提供なり情報共有を行い利用者の皆様へ提供ができるように努めてまいりたい。

#### 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】 地方空港活性化推進室

国内航空路線の参入・撤退については、航空会社がみずからの経営判断で決定すべきものとなっているが、国土交通省としても、地方経済への影響など、地方航空路線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、航空機燃料税の低減などを行っており、今後も地方航空ネットワーク維持に必要な支援をして、トータルパッケージにより運用を図ってまいりたい。

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たい。

#### 5. 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されたい。

##### 【回答】 政策調査室、空港業務課、

国内航空路線の参入・撤退については、航空会社がみずからの経営判断により決定することになっており、定期便の維持等の対策については、地域の関係者の皆様

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行う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、観光庁や地方自治体等と連携し、地域の観光資源や航空路線のPRを実施している。

例えば、中部運輸局が事務局を務める「昇龍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、観光資源や航空路線のPR等について実施している。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の解決や観光振興のための環境整備にも参画している。

今後も引き続き空港法協議会などを活用した広報活動に加え、地方運輸局等と連携しつつ、地方航空ネットワークの維持に資するよう、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。

- (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】** 空港計画課

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、滑走路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地域再編事業を引き続き推進してまいりたい。特に滑走路増設事業については、県・市と協力しながら平成37年3月末に向けて着実に進めてまいりたい。

- (3) 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(CIQ)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】** 空港業務課、安全企画課、航空保安対策室

急増する訪日外国客の対応として、保安検査及び出入国審査、税関手続等のCIQの円滑化は重要だと認識している。CIQについては、CIQ関係省庁が一体となり必要な取り組みを進める連絡体制を構築している。また地方空港におけるC

IQの機能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いてCIQ施設整備の活用を進めるほか、空港ビルの各社におけるCIQ施設整備に対する補助金を今年度は創設した。

各省庁においても、要員増や最先端技術を活用した出入国審査としてのバイオカードの導入が進められているところであり、今後ともCIQ関係省庁と連携し、円滑な対応に必要な取り組みを進めてまいりたい。

また、今年度に創設した「訪日誘客支援空港の認定等に関する取り組みとしまして、CIQ設備のほか、バスラウンジ、バゲージハンドリングシステム、ボーディングブリッジ等の整備に関しても支援していくこととしており、今後とも空港管理者と連携して、空港受入れ環境の強化を進めてまいりたい。

保安検査については検査を厳格化しつつ、円滑化が図られるよう取り組みを進めており、今年度は先進的な保安検査機器の導入に加え、CT型のX線検査装置にスマートレーンを組み合わせた運用に関して評価試験を実施することとしている。

(4) 成田空港を始め地方空港において、新規就航路線の優遇策への国からの支援拡充を求めたい。たとえば平成28年4月1日より平成29年3月31日まで羽田、千歳、福岡を除く、国の管理する空港において、新規就航や増便等一定の要件を満たすと空港使用料が1年間軽減されているが、2年目以降の優遇措置も検討されたい。

**【回答】** 総務課政策調査室

2020年に4,000万人等の目標の実現のためには、首都圏空港などの大規模空港だけではなく、地方空港発着の国際線を充実させ、地方ネットワークの流れを創出する必要がある。このため、国土交通省においては、全国の地方空港のうち、高いレベルの訪日外国人誘致の取り組みが行われている地域にある空港を「訪日誘客支援空港」と認定した上で、着陸料の低減等のコスト低減やCIQ施設等の整備促進など、国際線の就航促進に向けた総合的な支援措置を講ずる制度を平成29年度より設けたところである。

「訪日誘客支援空港」に認定された国管理空港においては、新規就航・増便にかかる着陸料低減措置の期間を現在の1年間から最長3年間に延長するなどの支援の拡充を行うこととしている。

(5) 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】** 空港業務課

急増する訪日外国人旅行者の円滑な受入れのため、各地方において運輸局、整備局、航空局あるいは関係者で構成される「観光ビジョン推進ブロック戦略会議」において現状の課題整理を行っている。

空港アクセスに関する取り組みとしては、平成 28 年においては、北海道で「周遊バスの実証運行」「複数事業者間での共通パスの設定」、東北で「高速バスフリーパス実証事業」などを実施しており、今後とも運輸局・地域・事業者・空港が連携して取り組みを進めてまいりたい。

- (6) 中部空港の置かれている状況は、東京（成田・羽田）・大阪（関空・伊丹）と比較しても旅客・貨物ともに便数や利用客が減少している。また、福岡・札幌といった国内観光需要や訪日外国客需要に支えられている地方空港と比較しても同様の状況である。今後の中部空港の活性化に向け、その方向性を明らかにされたい。

**【回答】** 近畿圏・中部圏空港政策室

中部国際空港の旅客数は平成 24 年度より 5 年連続で増加しており、需要回復の兆しが見受けられている。今後の活性化については、中部国際空港株式会社において、新 LCC ターミナルの整備等が予定されていることは承知しており、国としても CIQ 施設の整備等により空港会社の事業を支援してまいりたい。

## 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】** 安全企画課、航空保安対策室

航空法には航空会社と空港設置管理者の実施すべき航空保安対策は明確に規定されており、同法において運航者に対する爆発物等の輸送禁止の義務づけが明記されている。また、国は国際基準に従い航空保安対策の実施に係る基準について、策定及び見直しを行い、航空会社及び空港設置管理者が適切に航空保安対策を実施するよう指導するとともに、実施状況を監査により確認している。

- (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】** 官制課空域調整整備室

I C A O（国際民間航空機関）では、A T M（航空交通管理）にかかる民軍協調を採択しており、「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」というコンセプトにのっとり、我が国においても、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おり、これをさらに進める必要があると考えている。これまで同様、軍用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。

関東空域につきましては、平成 22 年 1 月に羽田と成田の進入管制区を統合しており、また平成 22 年から 23 年にかけては東京航空交通管制部を含めた関東空域の再編を行ったところである。今後も首都圏空港の機能強化に向けて、飛行経路や空域の見直しが必要となっているところを引き続き関係省庁と協力し取り組んでまいりたい。

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いる。いずれにせよ、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調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」は異なる法律目的により制定されておりそれぞれに必要な規制を行っている。

この 2 つの法律の関係については、平成 24 年 7 月に行政刷新会議の規制・制度改革に関する分科会において、規制・制度改革に係る方針が定められ、その中で航空機製造事業法を所管する経済産業省において修理事業者に関する検討会が開催され、航空機製造事業法の見直しについて議論された。航空局としても、この検討会に参加して必要な連携を図っているところである。

その結果、経済産業省の通達の改正が行われ、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ており、航空機製造事業法の施行規則、経済産業省令の改正により、需給調整の対象となる特定設備の見直し、提出書類の簡略化等、事業者負担軽減の観点から見直しが行われた。航空局としては、航空機製造事業法の見直しに今後とも協力してまいりたい。

## 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必要であり、特に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、安全を担保した上で港内免許やランプパスの基準を柔軟化すべきである。

### 【回答】安全企画課空港安全室

グランドハンドリング要員の機動的配置を可能とするための港内免許の緩和とランプパスの基準の緩和について、港内免許については、昨年8月にグランドハンドリング要員の円滑な機動的配置が可能になるよう構内の車両運転許可にかかる講習試験の見直し、並びに昨年3月に車両運転にかかる資格要件の見直しを実施した。

ランプパスの基準化については、現在ランプパスの利便性を向上させるための方策について検討を進めている。

## 8. 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】航空ネットワーク企画課空港経営改革推進室

民間空港運営法に基づく空港の運営委託制度は、効率的な空港運用をつうじた地域活性化を実現する選択肢の一つとして位置づけられたものであり、空港経営改革を検討する際には、地域の実情等を踏まえ、個別空港の活性化に応じた運営手法が選択されるよう検討している。

国が管理する空港の民間委託第1号案件である仙台空港については、昨年7月に民間委託が開始されたところである。仙台空港において運営委託開始後の国際線の利用客数は平成29年2月までの前年同期比で約1.6倍に増加するなど、運営

委託の成果が出てきているところである。

また現在、高松・福岡の各空港においては運営委託にかかる整備手続を進めており、その他の国管理空港においても、引き続き地域の関係者と連携しながら、空港ごとの特性を生かした民営化に向けた具体的な検討を進めてまいりたい。

## 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】 政策調査室

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確保の観点からも重要であると理解している。国土交通省では、航空機に搭載できる燃料として、国際規格に適合する代替ジェット燃料を明確に位置づけているところである。

一方で、我が国における代替航空燃料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しており、経済産業省と協働で、「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けたバイオジェット燃料導入までの道筋検討委員会」を立ち上げ、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もと、検討を行っている。

その中で、昨年9月にアクションプランを取りまとめ、我が国が有するバイオ燃料生産技術を活用し、国際的なバイオジェット燃料規格を満たす燃料を製造するための一貫したシステムの構築を目指すとともに、サプライチェーンとしてバイオジェット燃料が、受入れ、品質確認、出荷されるまでの設備を2020年までに一通り整備されている状況を見据えているところである。

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）では、「バイオジェット燃料生産技術開発事業」として、安定的な長期連続運転及び製造コストの低減などの実現可能性を検証するための補助を平成29年度から平成32年度まで行うと聞いている。引き続き本検討委員会を通じて、関係者と協力しながら、実用化に向けた環境整備の取り組みを進めてまいりたい。

## 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、利用者に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】 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。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】 政策調査室

羽田・成田以外の空港においても、ビジネスジェットを完全に受入れることはわが国の国際競争力強化のために重要であると認識している。

羽田・成田以外の空港におけるビジネスジェットの利用環境の改善について、国際的な会議やイベントなどを通じ、積極的にプロモーションしており、今後も引き続き実施してまいりたい。

また、ビジネス空港の発展を目的とした日本ビジネス航空協会とともに、これまで全国空港の受入れ環境の改善を図ってきており、後も引き続き、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) 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に関する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号線沿いの施設における路上駐車に対する安全対策の進捗状況について明らかにされたい。とりわけ、夜間作業時の安全対策についても確認されたい。

- (3) 貨物管理ビル前の道路における路上駐車が恒常化や、混雑時には、二重駐車も行われており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。空港西通り 2 交差点に無理な右折も改善されていない。ついては、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などにある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おり、交通安全対策として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。
- (5) 成田空港の輸入上屋で積込中や引取待ちのトラックが歩行者レーンに停車している事があり、歩行者が車道を歩かなくてはならなくなり危険である。また、トラック待機場が不便なため、待機場を上屋近くへ設置をもとめたい。

**【回答】** 首都圏空港課

(1) 成田空港の貨物地区内の交通ルール徹底に向けた取り組みについては、航空陸区の制限速度遵守徹底を目的に、貨物地区構内フォークリフト使用要領改正を平成 28 年 7 月に実施し、構内で使用するフォークリフトの登録申請時に速度制限装置等の設定状況証明書の添付を義務づけるとともに、貨物地区交通対策協議会安全パトロールの際に、スピードガン・看板・旗を用いた速度超過車両に対する新たな啓発活動を実施している。

また路上駐車対策としては、警備員による積極的な注意・指導を実施するとともに、構内交通ルール違反の目立つ運送事業者等の管理責任者と面談を行い、構内の交通事故発生状況等を通知した上で、従業員に対する交通ルール遵守徹底の要請、各社の交通安全対策のヒアリングを行うなどの交通事故削減に向けた各種取り組みを実施しており、平成 28 年度 23 社で実施している。

(2) 路上駐車に対しては重点的な対策を実施しており、警備員による積極的な注意・指導、トラック待機場の移動など注意・指導を実施するとともに、長時間の駐車や路上での積み下ろし作業に対しては注意書、警告書を発出するなどの厳格な対応を行っている。

また特に夜間作業時の安全対策としては、横断歩道、路面マーキング等の夜間視認性向上を目的とした高視認性塗料による補修工事の実施、また貨物地区交通対策協議会での議事等を踏まえた C-6 号線上、C-10 号線との交差点付近での照明増設による照度確保等の対策を実施している。

(3) 貨物管理ビル前の交通安全対策について、当該道路が道路交通法の適用道路であることから、成田国際空港警察署に対して、適宜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、交通量がふえる夕方等に、警察官による立哨等を実施している。また空港西通りの交差点についても、成田国際空港警察署

において、交通量がふえる夕方の時間帯など、警察官による立哨等の交通安全対策を実施しており、引き続き警察当局と連携して、車両運転者に交通ルール遵守を働きかけてまいりたい。

(4) について、グリーンベルト等の路面マーキングについては、貨物地区交通対策協議会安全パトロール及び成田空港会社による構内巡回パトロールの際に、グリーンベルト、横断歩道等の塗装及び路面塗装の状況についての確認を実施している。

平成 28 年度は官庁合同庁舎前の横断歩道の移設を含め、40 カ所の路面マーキングの補修工事を行った。また横断歩道等の視認性向上のために、高視認性塗料の使用や車両運転者に対し、より横断歩道を認識させるためのマークの新設を行い、あわせて、構内交通ルール違反車両に対しては警備員による積極的な注意・指導、注意書や警告書の発出等の対策を実施している。

(5) 歩行者レーンの駐車対策は、貨物地区交通対策協議会安全パトロール及び成田空港会社による構内巡回パトロール並びに警備員による構内巡回パトロールの際に、駐車車両に対し、トラック待機場への移動を促すとともに、長時間の駐車車両については注意書や警告書を発出するといった対策を実施している。

またトラック待機場については、現状の物理的な制約の中では、上屋近くへの新設といったハード面による対応がまだ困難な状況にあるが、引き続き貨物需要動向を見据えた上で、必要な施設整備の検討を進めてまいりたい。

## 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。新滑走路の活用など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】** 首都圏空港課

地元と協議を進めている滑走路増設を始めとする成田空港のさらなる機能強化にあわせて、貨物地区の施設展開についてもあわせて検討を進める予定にしている。

### (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。羽田空港における国際貨物

活性化について、今後の方策について明らかにされたい。

**【回答】** 首都圏空港課

羽田空港における国際貨物取扱量については、平成 26 年 3 月 30 日の国際線の年間発着枠 3 万回増枠に伴い、旅客便貨物が増加し、現在大幅に増加している。具体的には平成 25 年度の国際貨物取扱量が 15.4 万トンであったのに対して、平成 26 年度は約 31 万トンと対前年比で 2 倍以上に増加しております。またその後も平成 27 年度の国際線取扱量が約 33.6 万トンと着実に増加している。

また、羽田空港においては飛行経路の見直し等により、発着枠は 2020 年までに約 4 万回拡大することを目指しており、今後さらなる国際貨物取扱量の増加が期待される。今後とも、羽田空港における国際線貨物の需要創出や環境整備に関し、深夜・早朝時間帯の国際線にかかる着陸料の低減措置等を引き続き実施してまいります。

### 3. 地方空港における国際貨物の活性化施策について

福岡空港発着のグランドハンドリングをFACTL(福岡共同上屋)が管轄しているが、貨物の引き出し(輸入)が遅く、荷捌きに遅れが生じることで倉庫内に貨物が滞貨している。以前は到着後 2 時間程度で輸入申告業務が行われていたところ、現在では半日以上の時間を要する事例なども発生しており、配送に影響が大きく出ていることから、同状況の改善を講じられたい。

**【回答】** なし

### 4. 航空保安制度の運用について

- (1) 現状、NVOCCが荷主と国土交通省の間にはいり、RA合意書・特定荷主の確定のための確認書・特定荷主確定所を荷主と契約している。また、国土交通省のKS/R Aのガイドライン(航空貨を取り扱う職員の保安管理・施設の保安措置・施設貨物の保安措置や管理・教育訓練等)に従いNVOCCは荷主に必ずその内容を説明する義務がある。市場原理の働く荷主とNVOCCとの関係で安全性を担保するのではなく、KS/R A制度の業務効率化を図るため、国土交通省が直接荷主と合意書を結び、管理するなど、国が航空安全の確保に第一義的な責任を果たされたい。

**【回答】** 安全企画課航空保安対策室

航空における特定荷主の確定行為については、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RA事業者は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 RA 事業者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。

(2) ① 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、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。

② SDS の記載事項について

16 項目の輸送について、具体的な規定を設け正確な情報の記載を義務化するなどの対策を省庁連携の上講じられたい。

例：「安全な輸送を行うこと」のような曖昧な表現ではなく、危険品の場合は UN NO, PG, Class の情報を必ず記載。通常品ならば「該当なし」など。

**【回答】** 運行安全課

大半の航空貨物については、航空貨物利用運送事業者が航空会社に搬入することから、航空局及び総合政策局において、航空会社もしくは航空貨物利用運送事業者に対し、貨物を引き受ける際の品名確認及び外装確認の徹底や、危険物と疑わしい場合にはその都度、確認するように平成 21 年に通達を発行している。

また、荷主等に関しては、危険物輸送に関する知識の付与や安全啓蒙を図る目的で業界団体が行う講習会に積極的に、我々が講師として派遣しており、あらゆる機会を通じて講習会を行っている。

国土交通省ホームページにおいては、貨物に関する危険品代表例を記載し、一般貨物では輸送できないというような内容のページも掲載しており、引き続き掲載内容については、関係団体等と調整の上、充実させていく。

また今後、危険品輸送の防止のための必要な措置、対策については、関係省庁及び各種団体と調整の上、対策していくこととする。

我が国においての SDS は経済産業省所管の化管法、厚労省所管の労働衛生安全法等、所管法令によりその作成が義務づけられている。

関係省庁間で情報共有してまいりたい。

## 5. 国内危険品への対応について

国内消防法に抵触する貨物（国際輸送上は普通品扱い）は C F S で保管できず、

貨物取り扱い方法が業者によって異なる。国内消防法該当貨物をC F Sで保管可能となるような緩和措置や共同上屋として公的機関が倉庫を設けるなど、危険品により柔軟に対応できる物流環境を整備するなどの対策を講じられたい。

**【回答】** なし

## 6. 航空貨物の輸入に関する件について

L i - i o nの取り扱い規則については、ブッキング方法やラベルの有無など、業務や作業が不統一である。危険品との認識で特別作業が必要であることなども想定し、他省庁や業界団体との連携により確たる規則を定め日本国内での取り扱い方法の周知徹底を図られたい。

**【回答】** 運行安全課

リチウム電池の輸送の方法については、飛行中の危険性に鑑み、国際標準に基づき我が国においても航空機の爆発物等の輸送基準等を定め告示し、国内担保している。リチウム電池を含む安全輸送については、今後とも各省庁及び業界団体と情報共有を図りながら、引き続きあらゆる方法で周知を行ってまいりたい。

## 【質疑・応答】

### 【意見】

前半で航空の観点が非常に大きくて、特に地方のネットワークのあり方のところ、5番(2)(3)に関連するところですが、地方を中心に、冒頭のご発言の中でも、地方が誘客にしてもボトルネックになりがちだとおっしゃっていましたが、そういったところのCIQを含めて施設が少しずつ整備をされていくことは非常にありがたいと思っています。これは継続して、中身を見ながら進めていただきたいと思いますし、いざその設備が拡充されましても、そこが有効に活用できているかという観点でぜひ見ていただきたいと思います。数が整備されていても、その10個あるうちの10個がすべて活用できているかということ、そういう体制になれていないこともありまして、そういう観点で、航空連合としては人材の活用・確保のところでも進めていますが、設備と人の両方の観点で地方の活性化、空港の有効な活用ということで見ていただきたいと思います。質問ではありませんが意見として発言させていただきました。

### 【回答】

今いただいたことは、我々も共感しておりまして、先ほども説明しました我々が空港委託を決めているのも、今までは圧倒的に空港の容量が足りなかったもので、航空局の仕事は空港、滑走路、あるいはスポットをつくるというところでしたが、今はどちらかというところと運営というのが非常に重要ではないか。先ほどからいろいろ出

ていますが、航空路線を誘致してくるという運営から、誘致してきたものをちゃんと受入れる、グランドハンドリングとか CIQ を含めてそういう運営が重要だと思っております。その中で運営委託も進めていますが、一方で、運営委託を進めている空港は結構運営委託が進んでいて、国管理空港でいえば 20 のうち 10 個ぐらいがやる予定になっております。2020 年ぐらいになればかなり進んでいくと思いますが、一方でそうでない空港も残っていますので、それは我々が引き続き運営ということで見なければいけないという問題意識の中で、去年新しく、ボーディングブリッジとかいろいろな補助金もしました。こういう流れです。

もう一つ申し上げますと、地方空港も十把一絡げで地方空港という見方ではなくて、千歳とか福岡、那覇みたいに地方空港の中でもほぼ、いまや羽田とかに近いものと、もう一つ、キャパシティはあいているけれども、逆にグランドハンドリングがないようなところ、2 つに分けて考えるといいと思います。

#### 【要望】

5. 地方空港の福岡空港の取り組みについて回答をいただきました。あれだけ規模の大きい工事であれば、利用者目線でいえば巨大迷路を移動しているような感があるということで率直に感じた次第です。37 年に向けてこの空港がどのように変わるのか。それはホームページでも概要は知らされているかもしれませんが、いざ現場で移動する利用者、とりわけ日本人も外国人も含めて、この空港がどうなるのかということがよくリアルなところで目通しができれば、よりストレスフリーで、利用環境は理解が深まるのかなとは思っています。そういった観点で引き続き、ほかの空港に関しても今後いろいろ改善に向けた取り組みがあると思いますが、利用者目線のところを留意いただければありがたいと思います。これは要望になりますがひとつお願いします。

#### 【回答】

福岡空港はご案内のとおりで 1 本の滑走路で 16.4 万回も運用しているという非常に混雑した空港です。その中で平行移動の二重化、空ビルのセットバックでありますとか、プラス、まさにコンセッションも含めて動きがある空港になっておりますので、運営委託も含めて福岡の将来像、あるいは、もう一つあるのは、福岡は北九州とある種、一体的に考えなければいけないというところもあって、それも含めて福岡空港の将来像も運営委託する中でいろいろと関係者皆様のご議論を見ながら進めていきたいと思っています。

#### 【要望】

端的に 3 点。3. の日中間の航空路混雑は非常に管制の観点で精力的に日本がリ

ードして日中韓三国間でいろいろ協議していただいていることがわかりましたので、感謝しておりますし、職場のほうに伝えたいと思います。

職場の状況をお伝えするというところで、最後に利用者に状況を周知すべきとありますが、お客様に空港の係員が説明するとき、なぜ遅れているのかというのは説明してもなかなかわからない、うまく説明する訓練も必要ですが、航空事業の範囲から遠い、国と国との間での管制の話とか、スロットとか容量の問題もあって、非常にそこら辺の説明に苦慮している実態がありまして、恒常的に遅延することになっていると、働く者の立場からしても残業が恒常的になっていますし、説明できないことに対するお客様に申し訳ないという気持ちもあって、職場からは早期の解決を求められているところですので、一朝一夕にということではないかもしれませんが、主体的に取り組んでいただいていることに感謝するとともに引き続きお願いいたします。

2点目が航空保安に関して、6.(1)になります。従来からお伝えしていることなので、その文章だけだと先ほどご答弁いただいた内容がそこにとどまるのかなと思いますが、我々が伝えたいこととしては、国家が標的になっている以上、国の責任をもっと強化、関与を強めるべきというのが我々の要望事項であります。今、明確にされているとか、監査とかをつくることは十分理解している上で、さらに踏み込んだ形で検討をお願いできないかということです。

最後に7. 地方空港のゲートウェイ機能強化で、こちらもグランドハンドリング要員の機動的配置を可能とするための規制の見直しに取り組んでいただいているということで感謝申し上げたいと思います。

空港の人材の、特に地方空港は確保が難しくなっている中、チャーター便の受入れ等は困難なところがありますので、こういう取り組みは非常に感謝しています。あと、実際に現場で規制緩和効果を実感できるまでにはもう少し時間がかかる部分がありまして、実際には国のほうで、航空局のほうで変えていただいた基準見直しが各空港の管理者に浸透して、その中でルールを変えて、かつ、その事業者との協議とかいろいろそういうことなんかも少しタイムラグがありますので、ここは国管理空港、地方管理空港、会社管理空港がありますけれども、それぞれでしっかり規制の見直しの効果を早期に発揮できるように、引き続き国としても、働きかけ、あるいは取りまとめをお願いしたいと考えています。

#### 【回答】

まず、最初の点は、管制の観点からすると、スロットのほうもいろいろ我々も中央当局という関係もありますので、情報やいろいろな周知に努めていきたいと思っています。お客様の苦情が来るといのはよくわかりましたので、我々も情報提供に努めてまいります。

2番目の話も、我々も航空連合様のお考えはよく存じ上げています。これも釈迦に説法ですけれども、ご案内のとおり我々もここに書いてありますが、いろいろな危機につきまして、特に航空会社の負担がなく、テロなど、航空会社の負担をなくしてやっているという流れをまず入れていきますし、また危機の対象もステップバイステップでふやしていく。ステップバイステップの取り組みを引き続きさせていただきながら努力していきたいと思っています。

3番目も、先ほど申し上げましたが、我々も運営のほうに意識を向けようとしていまして、手前みそで恐縮ですが、我々組織のほうも空港関係の組織体制を見直しまして、各空港関係担当を集めまして、もちろん会社空港とか運営委託をやっている空港は一義的には運営権者とか会社が考えられて、我々のところにご相談に来られると思いますが、そうではない国直营とかに関して言うと、我々のほうで現場のボトルネックみたいなことも常に吸い上げながらやっていきたいので、困っている問題があればまた教えていただければ、議論させていただきながらやっていきたいと思っています。

#### 【質問】

成田空港の滑走路とか運用容量拡大について、運用時間を延ばすことによっても取り組まれていると思っていますけれども、去年からの取り組みの中で運用時間を23時から終わる25時、開始は供用開始を5時にするというので、当初は住民の方々への説明の中でなかなか理解が得られていないのが課題だと思っておりますが、説明を続けるに当たって、そこでの改善や反応の変化とか、さらに具体的なアプローチなどがもしあれば、ぜひ追加でお聞きしたいと思います。

#### 【回答】

直近で言いますと、5月の11日に国土交通大臣のところに千葉県知事と地元の市町の首長さんが要請をしに来られまして、そこで夜間飛行制限で提示している一部見直しを求められているところです。それを踏まえて、また今後検討していくという国土交通大臣の指示をいただいている状況になっております。

成田は容量だけではなくて、ダイヤ設定も非常に重要さが増していますし、LCCは特に影響を受けますし、あるいは国際便であっても中東や貨物便は夜の時間帯がよかったりするので、夜だけではなくそういうものもありますので、我々も引き続き、これは夜の問題なので住民の皆さんのご懸念は強いですが、そこはよろしくお願ひします。

#### 【質問】

航空貨物関係で、先ほど成田空港の貨物施設の安全対策のご回答をいただいたと

ころです。既に進められているものがここに書いてありますが、最近の現場実態からいきますと、とりわけ貨物管理周辺の安全状況は危険を伴う状態が依然続いています。現場の報告で4月に一度取締りがあったということで、土曜日の実施だったということで報告がございました。その際には、15分から20分程度の取締りがあったということで、その際には二重駐車していたり、駐車してはならないところに止めていた車が一旦離れて、また落ちつくと戻って来るといった実態がイタチごっこのように繰り返されてきたというのがこれまでもあったということです。

必要に応じて状況を把握いただくということで回答をいただきましたので、現場で働く皆さんや通行する方々、運転する方々双方に対して、安全上の重大な課題だと認識しておりますので、そういった観点も含めて、改めて今後も状況の把握にご理解いただきたいと思いますので、よろしく申し上げます。

**【回答】**

会社にも安全対策をかけて、引き続き、一回だけではなくて継続的にやっていくように務めます。