

【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、東南海地震など、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) 東日本大震災のレビューや、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が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】

今後、発生が予想される南海トラフ地震や首都直下地震等の大規模災害により、羽田・成田を含む多数の空港が閉鎖した場合を想定して、飛行中の航空機が他の空港にダイバートする管制も含めたシミュレーションを実施している。その結果を踏まえて、空港閉鎖等で目的地を変更する航空機に、代替空港の情報を速やかに提供できるよう対応要領を制定している。その中で、代替空港において通常の駐機可能機数を超える場合には、空港運用を一定程度確保しつつ、スポット以外の駐機場所を定め、受入可能機数を増加させるなどの手順を定めている。

また、平成27年度末の運用開始を目途として、代替空港の駐機可能数の収集、あるいは代替空港の振り分けといった作業を支援するシステム整備を併せて実施している。

なお、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

割や、空港近隣における経済活動の継続性確保の役割を果たすということは十分認識しており、平成19年4月に「地震に強い空港のあり方委員会報告」を策定している。これに基づき、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13の空港から優先的に滑走路等の耐震化を進めているところである。

さらに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、津波リスクがあると言われている10の空港について避難計画を定めており、この計画に基づき避難訓練等への取り組みを実施している。

災害時には人道的な観点から、空港を利用されるお客様、空港で働く従業員の皆様、周辺地域住民等の安全確保が重要である。飛行中の航空機の目的地変更等の対応、それから空港運用時間の延長、津波発生時の避難・誘導等の対応を講じることとしている。

2. 首都圏空港の整備について

(1) 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。昨年3月に開催された「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」の中では、深夜早朝時間帯の定期便に対応した交通アクセスの改善、公共交通機関の利用促進、羽田再拡張時の対応策のフォローアップ等について検討され、バス等一部深夜便は増えた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。また、対策が講じられるまでの間、国際線ターミナルに安全性を確保した仮眠スペース設置に取り組まれたい。

【回答】

羽田空港の交通アクセスの強化については、これまでも深夜早朝時間帯の航空機の発着に対応して、各公共交通事業者がバスや鉄道のサービスの拡充に取り組んでおり、本年3月の国際線増枠に際しても、一部バス路線の増便等ダイヤ改善が図られたところである。

昨年3月に立ち上げた「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」では、深夜早朝時間帯における交通アクセス等の課題について、関係行政機関、事業者団体とともに検討を重ね、本年3月に当面の対応策を中心に検討状況の取りまとめを行ったところである。平成26年度は空港と都心を結ぶバスの実証運行を含む、深夜早朝時間帯の空港アクセスの改善に向けた調査を関係機関と連携して実施することを予定している。今後とも検討会において、対応策の効果の検証を行いながら、課題解決に向けて関係者間で検討を継続してまいりたいと考えている。

国際線ターミナル内の仮眠スペースについては、平成26年9月末の国際線旅客

ターミナルビルの拡張の完了に合わせ、このターミナル内にホテルが開業する予定となっている。このホテルは客室数が315室のほか、付帯施設としてリフレッシュルームを14室設けるといふふうに聞いている。

(2) 成田空港について

航空機の発着に併せた交通アクセスが十分でないことから、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深夜早朝も解放しているが、このような状況は空港職員の過重労働につながるものが想定されることから、アクセスの改善または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、早朝に出発するLCCなどの需要に対応して、深夜時間帯から早朝にかけて成田空港に到着するバスが運行を開始し、その運行本数を拡大するなど、アクセスについても改善が図られてきているところである。

また、深夜時間帯に空港ターミナルビル内に滞在する旅客の利便性向上を目的として、昨年8月にコンビニエンスストアの24時間営業化やシャワールームの営業時間前倒しなどが行われたところである。さらに成田空港会社ではターミナルビル内に勤務する職員のために休憩スペースの整備を行うなど、快適な労働環境の整備に取り組んでいるところである。

引き続き、航空機の発着に合わせたアクセスの改善等に向けて取り組んで参りたい。

(3) 成田空港と羽田空港のアクセスについて

都心と首都圏空港を直結し、短時間かつ乗換なしでの移動を可能とする「都心直結線」の整備に向けた検討が鉄道局において進められているが、現在の進捗状況について明らかにされたい。また、JR東日本から羽田空港乗り入れについての表明があったが、首都圏空港へのアクセス改善は空港利用者の利便性向上にもつながることから、鉄道局と連携し、積極的に取り組まれない。

【回答】

都心と我が国の玄関口である羽田・成田のアクセス改善は非常に重要だと航空局としても考えている。その意味で、今鉄道局において、都心直結線の検討・調査を進めているところである。都心直結線が実現すれば、都心と国際空港間のアクセスは羽田へは18分、成田へは36分ということで、現在よりも大幅に改善され、首都圏の国際競争力の強化に大きく資するものと考えている。都心直結線については、昨年度、ボーリング調査による地質調査を行ってきたと聞いており、今後、さらに事業化に向けて、建設計画の具体化であったり、事業採算性の検討を進めていくというふうに伺っている。

また、JR 東日本による羽田空港乗り入れについては、昨年 10 月に JR 東日本が「今後の重点取り組みの事項」を公表し、この中で羽田へのアクセス改善が 1 項目として挙げられているものと伺っている。JR 東日本からはまだ具体的なルートや詳細については検討中であると伺っており、我々としても今後の検討状況をよく注視して参りたいと思っている。

これらのプロジェクトは、首都圏空港の機能強化に資するものと考えており、航空局としても必要に応じて鉄道局と連携して参りたい。

3. 空域・管制について

アジア域内のハブ空港の覇権争いが激化していることに加えて、2020 年の東京五輪開催を予定している中、当面の目標である 74.7 万回の達成以降もさらなる発着容量の拡大を目指す必要があると認識している。そのためには、より効率的な飛行ルートの設定とともに、航空機の性能向上による騒音レベルの低下を踏まえ、首都圏上空の空域の活用について、これまでの経緯や制約にとらわれることなく検討を行い、その内容を適宜公開していただきたい。なお、首都圏上空の空域活用は、ピーク時の混雑緩和による利便性向上と燃料消費の軽減等が期待できるため、例えば朝、夕のピークのみでの時間限定型や経路分散の運用ができるよう、地元自治体（東京都）との検討を行われたい。

【回答】

現在の羽田空港の飛行ルートは、環境に配慮し、可能な限り陸域への騒音影響を軽減するため、東京湾を最大限利用したものとなっている。首都圏上空の空域活用については、空域周辺への騒音影響等、様々な要素を総合的に勘案する必要があると考えている。このため、現在、学者・専門家で構成される首都圏空港機能強化技術検討小委員会において、首都圏空港の機能強化に関する選択肢の技術的な検討を行っているところである。

4. 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】

離島路線の維持については、国交省としても重要であると認識しており、運航費補助についても平成 23 年度より特別会計から一般会計へ移行し、地方公共交通確保

維持改善事業において支援することにより、補助対象経費についても制約を緩和しているところである。

離島航空路の補助については、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ほうを補助しているものである。また、従来から運航費補助以外にも、離島航空路に就航する航空機にかかる着陸料の軽減、離島航空路にかかる航空機燃料税の引き下げ、離島航空路就航機に対する固定資産税の軽減措置を講じているところである。

平成 26 年度においても、小型機に対する着陸料、航行援助施設利用料及び固定資産税の一層の軽減、航空機燃料税の引き下げ期間の 3 年間の延長を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・撤退については、航空会社自らの経営判断により決定するということになっているが、国交省としても地方航空路線サービスの維持は重要であると認識している。このため、これまでも国内線就航機に対する固定資産税及び地方航空路にかかる国管理空港の着陸料軽減、航空機燃料税の引き下げなどを行った。

なお、平成 26 年度においては、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、航援料及び固定資産税の一層の軽減を実施した。

また、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実験を実施する予定である。こちらは「地方航空路線活性化プログラム」ということで、必要な予算を平成 26 年度に計上しており、対象路線については有識者を含めた委員会において決定する予定である。

国交省としては、今後も事業者の経営改善への自主的な取り組みを基本としつつ、このような支援を講ずることによって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と考えている。

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

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取り組まれたい。

【回答】

国内航空路線の維持・撤退については、事業者の判断でなされるべきものとされている。したがって、定期便の維持対策については、空港所在地域の関係者間で連携・協力しながら、地域の実情に合わせて取り組みをしていただくことが重要であると考えている。航空局としては、空港法の法定協議会等を活用しながら、観光庁、運輸局、地元自治体と連携して、地域の観光資源や航空路線のPR等について、航空局の事業として実施している。

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」あるいは「仙台空港国際化利用促進協議会」等に参加して、観光資源のPR、あるいは国内線路線の定期便PRなどの広報活動等を実施している。

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、地方空港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参りたい。

地方航空ネットワークの維持に関しては、これまでも着陸料の軽減を講じてきたところであるが、平成26年度からは従来の措置の延長に加え、新たな着陸料の軽減措置として、最大離陸重量50トン以下の小型機材の運航にかかる軽減措置や、各空港からのプレゼンテーションを経て選定した路線における新規就航及び増便にかかる一定の割引制度を創設した。

(2) 地方空港におけるチャーター便出発時の保安検査に時間を要するため、迅速な対応が図れるよう柔軟な検査官の配置など、利便性の向上に取り組まれたい。

【回答】

航空の安全を図るため、保安検査を確実に実施することは重要であるが、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、航空局が最低限の配置基準というものを定めており、航空会社は同基準に基づき配置しているところである。従来より混雑時においては、航空会社は保安検査が適切に行われるように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、国土交通省としても、保安検査の確実な実施の観点から、適切に指導して参りたいと考えている。

(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】

平成 26 年度の直轄事業の内容については、現在羽田空港にある飛行検査機拠点を中部国際空港に移転するために必要な庁舎、格納庫の整備、及び航空保安施設の更新等を行っている。なお、調査検討については、過去に国際航空貨物の需要拡大方策の調査検討を行った。その結果の下、一例として、複数の物流事業者や荷主参加の下、長野県中南部地域及び北陸地域とセントレアの間で、国際航空貨物を同じトラックに積み合わせて輸送する取り組みを行った。

(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】

関西 3 空港については、神戸空港の開港の平成 17 年に地元の自治体、県、市等が入っていた関西 3 空港懇談会で合意された「関西 3 空港のあり方について」において 3 空港の役割分担が決められて、今現在もその方針に従って運用されている。

その合意の中で、神戸空港については、運用時間は 15 時間、1 日の発着回数は 60 回と定められている。一方で関空と伊丹空港については、一昨年の平成 24 年 7 月に経営統合がなされ、一体的、効率的な運用がなされているということである。

(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】

関空と伊丹は、平成 24 年 7 月に経営統合がなされ、新関西空会社の下で経営がなされているが、その新関西空会社の経営統合後すぐに中期経営計画という、向こう 3 年間の中期的な展望を描いた計画に沿って、今現在その新関西空会社の運営がなされている。

この計画の中で両空港間のアクセスの改善や免税店舗の大幅増床等、商業エリア

の増床等が謳われており、事業価値向上に向けて、鋭意取り組んでいるということである。

また、平成 25 年 3 月に伊丹空港のプロペラ機枠の中に低騒音のジェット機の乗り入れを可能にするという緩和がなされて、平成 26 年 3 月には、今度はモニタリングの上でもう一段階緩和してもよからうということで、さらにプロペラ機枠の中に低騒音ジェットの枠が増えたということであり、これも順調に進めば、来年度、さらに緩和がなされて、すべてのプロペラ機枠の中は低騒音ジェットに置き換わるというようになり、こういった取り組みを続けて、伊丹空港の価値向上に向けた取り組みが鋭意進んでいるということである。

6. 航空安全・保安について

- (1) テロやハイジャックは民間機、航空利用者ではなく、国家・国民を標的にしているという観点から、航空法に航空保安に関する国の責任と、旅客・荷主の責任を明記すべきである。また、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】

航空保安対策について、我が国においては、安全に輸送を行う責務の一環として、航空会社が一義的な責任を負っているが、国においても航空保安の重要性に鑑み、国管理空港における検査機器または検査費の費用の 2 分の 1 を補助または負担するなど、積極的に支援を行っているところである。

また、旅客及び荷主の責任としては、航空法第 86 条に爆発物の輸送禁止という条項を持っており、凶器や爆発物の機内への持ち込みを制限するほか、航空機の強取等の処罰に関する法律、航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律、これらの法律により、ハイジャックや航空機の破壊等の行為を禁止している。

航空保安対策の実施体制については、諸外国においても国によって様々ではあるが、その費用に関しては、航空会社または空港管理者を通じて最終的には航空利用者が負担することになる場合が大半であり、この点は我が国の制度も同様である。

今後も航空会社をはじめとする関係者と連携しつつ、航空保安の維持・向上に努めてまいりたいと考えている。

- (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】

自衛隊の訓練空域について、国際民間航空機関 ICAO 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」に則り、我が国でもユーザーが形状及び時間帯が固定的な空域の運用をする方法から、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に移行す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、今後はこれが使用されていない間は民間航空機の使用が可能となるような運用、将来的にはすべての空域ユーザーがそのニーズに合わせて協調しつつ、無駄なく有効に空域を利用できるように取り組んでいきたいと考えている。

関東空域については、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、周辺の東京航空交通管制部を含めた関東空域全体の再編を行っている。今後も必要に応じ空域の再編について検討を行っていききたいと考えている。

管制の一元化について、我が国において提供されている航空管制に関して、自衛隊については、航空法により国土交通大臣による委任及び統制が行われている。また米軍については、管制合意により ICAO に準拠したサービスを提供することとなっており、国土交通省が提供する航空管制と同等のサービスが行われているものと承知している。

いずれにしても、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、従来より要請しているところであり、今後とも関係省庁と協力しながら努力してまいりたいと考えている。

(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（経済産業省管轄）」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は異なる法律目的に則り、それぞれに必要な規定を行っている。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、航空機修理事業者等を含めた検討会が開催され、航空機製造事業法の運用の見直しについて議論された。航空局としても当該検討会に参加し、必要な連携を行ってきたところである。

その結果として、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程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たっては、今後とも協力してまいりたいと考えている。

- (4) 機内における電子機器の使用については、諸外国の動向を踏まえ、航空機の安全性を確認した上で規制の緩和を検討されたい。また、現状の規制の範囲内においても、使用電子機器の告示は、1 年ごとに検証・見直しを行うこととされているが、電子機器の開発のスピードが増している状況を踏まえ、1 年という期間にこだわらず臨機応変な対応も検討されたい。

【回答】

機内における電子機器の使用については、これまでも航空会社と情報交換を行い、新しい電子機器の開発状況や世界的な動向などを把握しつつ、技術的な検証を適宜行い、必要に応じて改正を実施してきたところである。

昨年末、欧米において電子機器の使用制限が緩和されたことなどを踏まえて、現在、航空局では、航空機内における電子機器の使用に関する意見交換会などを通じ、いわゆる携帯電話の機内モード、これは電波を発射しない状態にあるモードのことだが、そのような電子機器について使用制限緩和などを検討している。

新しい技術の導入も頻繁であることから、その都度技術的検証を行い、安全性の確認を行って、適時に告示に反映させることは困難ではあるが、問題となるものについては、適宜航空会社と意見・情報交換をしながら、必要な対応を講じてまいりたいと考えている。

- (5) 機内における携帯電話の使用に関して、国土交通省成長戦略の規制改革検討リストにおいて、「日本においても規制撤廃、制度新設により、(欧州と)イコールフットイングを実現し、利用者利便性の向上を図ることが望ましい」と提言されており、総務省との折衝状況含め、今後の方向性について明らかにされたい。

【回答】

平成 23 年 8 月に機内の携帯電話に対する航空会社、携帯会社などにニーズ調査を行うとともに、課題などについて意見交換を総務省と行ったところである。

昨年末、欧米において電子機器の使用制限が緩和されたことなどを踏まえて、現在航空局では、航空機内における電子機器の使用に関する意見交換会などを通じ、携帯電話の機内モードにある電子機器の使用制限の緩和などについて検討を行って

いるところである。

逆に機内における携帯電話の通話、これは電波を発射することになるので、これについては今後電子機器の開発状況や世界的な規制緩和の動向を踏まえた上で、定期的な見直しを行う中で、再度検討を行ってまいりたいと考えている。

7. 空港経営改革の推進に向けて

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が成立、施行されているが、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、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、『民営』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】

昨年成立した民活空港運営法に基づく空港運営委託制度は、効率的な空港運営を通じた地域の活性化を実現する上で、その選択肢の一つであるという位置付けであり、空港経営改革を検討するに際して、地域の実情等を踏まえて、個別空港ごとの特性に応じた運営手法が検討されるということが重要であると考えている。

また、そうした上で、今、空港経営改革の具体的な検討が進められている仙台空港等において、まずは民間委託の成功事例を早期にお示しできるものにするのが重要ではないかと考えており、引き続きそういう視点で検討を進めてまいりたいと考えている。

8. 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、国土交通省より平成 23 年度税制改正要望として「地球温暖化対策税に係る特例措置の創設」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乗せされる地球温暖化対策税分については、平成 24 年 10 月から平成 26 年 3 月 31 日までの間、還付措置が設けられ、平成 26 年度税制改正において、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期限が

付されており、国土交通省としては、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へ参画してまいる考えである。

(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。本格的な導入に向け、(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。なお、実用化に向けては研究開発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。

【回答】

バイオジェット燃料、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。

当省としても、代替航空燃料の空港内における取り扱いに関する調査を昨年度に実施したところである。また、関係者間において普及・促進に向けた取り組みを進めることが必要と考えており、昨年から資源エネルギー庁、石油連盟、定期航空協会及び航空局の4者間で定期的な会議を開催して、実用化促進に向けた議論を進めている。

今後とも関係省庁と協力しながら、また、海外の状況なども把握しつつ、取り組みを進めてまいりたいと考えている。

9. 燃油高騰に伴うサーチャージ制度について

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、パンフレット造成時期との燃油サーチャージの額に差が生じる可能性があることから、本体と別に徴収されているケースもあり、旅行会社にとって大きな負担となっている。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。

一部の航空会社では出発日直前に変更される場合もあることから、国際航空運賃の規制緩和による上限運賃制度導入に伴い、本体運賃と一本化して徴収できるよう取り組まれた。また、それまでの間、旅行者に対する燃油サーチャージ制度の周知に取り組まれた。

【回答】

燃油サーチャージ制度は、燃油市況に応じて追加的に発生した燃油費用のみを受受し、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、運賃設定の方法としては世界で幅広く定着しているものであることから、合理性があるものと考えている。

また、航空を利用する方々に対して、燃油価格の変動に伴う料金の設定が明瞭化、明らかになるという点でも合理性があり、仮に一本化した場合、日本の航空会社に

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さって長期化することもあり、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、利用される方々にとって支払いの総額をわかりやすくするために、航空会社においても既にホームページ等で燃油サーチャージを含んだ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。

10. 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、ビジネスジェットを利用して訪日した外国人の国内移動については取り扱える企業が少なく、かつ保有機材にも限りがあり潜在的ニーズの掘り起こしが十分ではない。東京オリンピック・パラリンピック開催も控えており、さらに需要拡大が見込まれることから、申請から受理までの日数をさらに緩和する等、ビジネスジェットならびにヘリコプターを活用した移動手段の環境整備に取り組まれない。

【回答】

外国籍機のチャーター機で訪日し、国内2地点以上に用務がある場合の国内移動は、これまでは認めていなかったが、搭乗者が変わらないであるとか、海外と国内の運航が一連の契約になっているという一定の要件の下で、海外からのビジネスジェットの国内移動については、国外からの航行の接続運航であることを明確化して、通常のチャーター許可を得るのみで国内運航を可能とする運用の見直しを昨年10月に行っている。これにより、海外からの訪日ビジネスジェットの利用環境が向上するものと考えている。

また、外国籍機のビジネスチャーター機の日本の空港への乗り入れに関する許可申請の手続きについては、現在、運航の原則として3日前までとしているが、商用でやむを得ない事情があるときは24時間前までとしており、柔軟な運用を行っているところである。

また、安全面・審査基準の観点では、ビジネスジェットを用いたチャーター事業に特化した運航に関する包括的な審査基準を昨年12月に策定している。これによって事業者側の柔軟な乗員編成が可能となるなど、運航事業者のコスト削減につながり、運航事業者の新規参入などの効果が期待され、市場の拡大が期待される。

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。

【質問】

ビジネスジェットのみならず、プライベートジェットという観点で、今後さらなる訪日外国客の観光需要拡大を想定した、渡航案件の対応強化拡大に向けた検討をお願いし

たい。

【回答】

ビジネスジェットには、所要緊急時 24 時間前とかなり柔軟には対応させていただいているところではあるが今後も、観光訪日、インバウンド需要の拡大に向けて、対応可能なことを検討していきたいと思います。

航空貨物関係

1. 成田空港の安全対策について

成田空港貨物地区は開港当初からの設備で、労働安全面において非常に危険な状況にあるため、重大な人身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) 昨年度、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。現場では速度取り締まり・路上駐車取り締まりについては、依然として実効性が上がっていないが、昨年度の要請に対するその後の対応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について早急に対策を講じられたい。
- (3) 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ギリギリに駐車されると、進入車両の運転手から、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】

(1) の昨年度の要請に対するその後の対応について、ご報告をさせていただきます。

昨年度、成田空港会社において車両に対する入構禁止措置及び当該違反会社に対する新規IDの受付不可措置は8件、また、フォークリフトに対する違反車両の使用禁止措置及び違反者の運転禁止措置を2件行っている。また、当該違反者の属する会社名の公表も行っている。

また、成田空港会社において路上駐車の多いエリアでの取り締まりを強化し、駐車車両をトラック待機場に移動するよう促すとともに、長時間駐車している車両に対して警告違反書を発出するなどしている。その他、定期的に構

内の巡回指導を実施し、交通ルールの徹底を図るとともに、成田空港会社が構内で事業所を構えていない運送会社も含めて、一般社団法人千葉県トラック協会も直接訪問して、交通安全への協力依頼や情報交換等を行っているところある。

(2) のフォークリフトの危険行為や路上駐車に関しては、違反のあったフォークリフトに対する使用禁止や構内の巡回指導も行っている。それに加えて、昨年度は成田空港会社と成田労働基準監督署により、フォークリフトを使用する貨物事業者を対象とした研修会を実施したほか、歩行者と車両の通行を明確に分けるためのグリーンベルトの修繕工事等を行っている。

(3) の貨物管理ビル前の路上駐車対策については、当該道路が道路交通法の適用道路であることから、空港警察署に対して適宜巡回の依頼を行っている。ご指摘の空港西通り2交差点については、交通量が増える夕方の時間帯を中心に警察官に実際に立っていただいて、交通安全対策を実施しているところである。

引き続き、警察等の関係者と連携しながら、成田空港会社において安全対策を適切に講じられるよう指導してまいりたい。

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。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、既存施設の再編も含めた抜本的な対策に早急に取り組まれない。

(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】

国際航空貨物の中心を担う成田空港では、2014年度中の空港容量30万回化を着実に実施しているところである。また、2013年夏ダイヤから実施しているオープンスカイを契機として、国際航空ネットワークのさらなる強化に努めているところである。

成田空港会社では、国際航空貨物を取り巻く情勢を的確に見極めた上で、貨物地

区内の混雑緩和や動線の簡素化・効率化等の取り組みや、将来の貨物需要に応えるための上屋再配置等、施設展開に向けた取り組みについて、2013年度から2017年度までの中期経営計画に盛り込まれているところである。

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に準拠して対応済みであり、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。

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まいりたい。

(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。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。

(具体的事項)

- ① 羽田空港については、国際貨物チャーター便の運航を可能とし、24時間運用空港であること、首都圏という一大消費地に至近であること、国内線ネットワークを有していることなどの特長があるが、十分に活用されていない。貨物需要の活性化に向けて、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たい。
- ② フォワーダー各社が羽田空港施設において貨物の取扱量を増やすために、引き続き国際便の増便や、国際貨物便の昼間時間帯の発着を可能とすることや、羽田空港に海上貨物を蔵置し、成田・羽田税関あての輸出入申告が現在認められていない海上貨物の蔵置・申告を可能とするなど、羽田空港における国際貨物需要の活性化施策について、関係省庁と連絡の上、引き続き取り組まれない。

【回答】

羽田空港における国際貨物取扱量は、平成23年度は約12.4万トン、平成24年度は約14.1万トンと、着実に増加しているが、さらなる取扱量の増大に向けて、積極的に取り組む必要があると認識している。

今年3月末からの羽田空港の国際線の発着枠増加を契機として、旅客便ベリー貨物の増大に向けた、新たな路線や増便となった路線を活用した貨物需要の取り込み、深夜・早朝時間帯の利用促進策の実施など、T I A C Tの意向も踏まえ、関係省庁と適宜連携を図りつつ、羽田空港の貨物需要活性化に取り組んでまいりたいと考えている。

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、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) 2012年12月から米国向け貨物で適用が始まった新KS/R A制度は、2014年4月から全仕向地に適用が始まる予定であるが、2014年4月より導入される「新保安制度」について、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、新KS/R A制度の運用が拡大される2014年4月以降は費用面と業務面においてフォワーダーの負担が増える。また、現時点で新KSの資格取得者数が少ないため、2014年4月からの出荷に影響が出る恐れがある。

2014年度に全仕向地対象となる新保安制度については、移行期間を設けるなど緩和措置を講じるとともに、多くの荷主がKSの資格取得が出来るよう取り組みを検討されたい。

(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を行うなど、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、新保安制度の運用開始に向けた対応を検討願いたい。

(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格段に大きくなることが懸念される。費用負担や業務手順の明確化はもとより、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。

【回答】

米国向け旅客便に搭載する航空貨物の取り扱いについては、航空会社、RA事業者、荷主、これら三つの団体の協力の下、2012年12月から新KS/RA制度を導入させていただき、サプライチェーン全体で航空貨物の保安検査、安全を担保しているところである。新KS/RA制度を導入する際には、関係者の皆様のおかげで円滑に移行ができたと理解している。新制度移行に伴ういろいろな懸案事項については、今後も航空会社、RA事業者、荷主との意見交換を行う中で、解決に向けて取り組んでまいりたいと考えている。 具体的に、

(1) 2014年4月より新KS/RA制度が全仕向地向けの国際旅客便搭載貨物に適用拡大されることとなった。これについては、もともと米国側の2012年12月に認証を受けた際に決定されたスケジュールであり、実はこのような移行期間を設け

たのは日本だけと、かなり米国は日本に対して配慮していただいたというふう
に聞いている。よって、米国向けの旅客便搭載貨物には当初適用され、今年の
4月から全仕向地向けに適用拡大されたが、1年以上の猶予期間を設けていた
だいたということで、その間にRA事業者などにおいては爆発物検査装置を増設
するなど、必要な対策を整えていただき大変感謝している。今後もRA事業者と
は情報連絡を密に進めてまいりたいと考えている。

また荷主に対しては、これまでも荷主団体と意見交換を行う中で、なるべく
KSになっていただきたいということをお願いしているところではあるが、今は
新KS/RA制度が非常に厳しいということで、なかなか手を挙げる荷主さんが少
ないということは承知している。ただ、今後も荷主が積極的にKSになっていた
だけのように、引き続き働きかけを行ってまいりたいと考えている。現在のと
ころ、物流等に大きな影響は生じていないと聞いているが、今後もこの制度移
行時に伴う混乱について、注視してまいりたいと考えている。

(2) 新KS/RA制度の情報提供について、制度の概要については既にホームページ
に掲載するなど情報提供を行ってきているところであるが、今後も意見交換な
どの機会を通じて、KSの取得奨励に向けた啓蒙活動を行ってまいりたいと考
えている。

(3) 今年の4月以降、新KS/RA制度による特定荷主が思ったように増えない中、
RA事業者が相当な負担を強いられているということは承知している。航空局と
しては、国管理空港を利用するRA事業者に対しては、航空貨物検査にかかる
爆発物等の検査機器購入などの費用について半額を補助するなど、積極的に支
援をしているところであるが、一方、国管理空港以外の空港、例えば成田、関
空、中部においても国管理空港と同様な支援をしていただけないかというこ
とで、今後も空港会社に対して働きかけを行っていきたいと考えている。

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、各担当検査官室と日程・場所
について調整を行うが、東京航空局では休日の対応はしておらず、休日明けまで待たな
いといけないケースが散見される。また、予約に関しては前日の8：30以前の予約は
一切受け付けてもらえないなどの実態があるため、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。

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】

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。航空機検査官は、国家公務員の厳しい定員事情のもと、人数が限られており、シフト勤務等によって土日の対応を可能とすることは困難であるが、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場が、修理実施後に安全基準に適合することを確認した場合には、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、予備品証明検査が不要となるため、認定事業場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

危険品を出荷する荷主を登録制にする等、規制の強化をして頂きたい。荷主が危険品に該当するものとししないものを理解していないために、危険品輸出時などにおいて、知識、責任の認識が不足しているケースが散見される。そのため、荷主が最低限の知識と、危険品を取り扱う責任の認識を植え付けるために、ディプロマとは別に荷主用のライセンスの取得制度の導入を検討願いたい。

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】

個人を含む不特定多数の荷主に対して個別に登録を求めることは、登録等に関わる期間、コスト等を踏まえれば、必ずしも現実的ではないと考えている。ICAOは危険物規則においても、荷主用のライセンスを取得することを義務とする規定は設けられておらず、一方、外国においてもそのような制度を設定しているとの情報も承知しておらず、我が国として現段階において、そのような対応は考えていない。

一方、航空局としては、平成21年、航空輸送が制限されている貨物を適切に取り扱うための方策として取りまとめた「航空貨物輸送に係る安全対策研究会の報告」に基づき、航空輸送制限貨物を多く取り扱う荷主の団体を通じ、協力要請を行っている。内容としては、①物流事業者の行う品名確認の確実な実施、②運送約款に基づく運送状への品名、品質等の確実な記載について協力要請したところであり、その後のフォローアップ会議等を通じて、教育訓練の実施と確実な輸送方法の確立に向けた対策及び履行状況についての報告がなされ、改善されたとの評価をいただいているところである。実際に航空輸送される直前に航空会社が水際で無申告危険物を発見し、受託拒否となった件数が減少しているということは確認している。

一方、啓蒙活動や情報提供について、まず安全啓蒙としては、現在、荷主を含む危険物輸送関係者に対する講習会、これは日本化学工業協会や航空振興財団等が開催する講習会があるが、従前から私どもの担当者を積極的に講師として派遣してい

るが、今後もできるだけこのような機会を増やすことによって、さらなる安全啓蒙を積極的に行っていきたいと考えている。それから、昨年の秋から航空貨物に関して危険物の代表例を示して、一般貨物では危険物はまず輸送できないとする内容のホームページを掲載している。今後はこの掲載内容についても皆様方といろいろな意見交換を図りながら、さらなる良いものにするために調整を図っていきたいと考えている。

なお、不具合を発生させた荷主に対する指導を行うとともに、必要に応じて航空法第86条の2第2項に基づく荷物の機内への搭載拒否、取り降ろし、拒絶等について、航空会社にそういう措置を命ずるなどの対応も今後は考えていきたい。

以上のとおり、荷主への安全啓蒙・情報提供については、今後も積極的にやっていかなければと認識しており、必要な措置・対策を講じてまいりたい。

【質問】

ご説明をいただいた電子機器のところ、検討を今考えられているというところで、航空連合として意見交換もさせていただいておりますが、今後のスケジュール等を伺いたい。今のスキームが変わったときにも、やはり利用者への周知徹底が非常に鍵になった。どれが電波を発している状態にあるものなのか、そうではないものなのかということが、なかなか旅客への浸透が難しかった経緯があったと思いますので、改めてこの規制が変わるタイミングで周知徹底が必要と認識しています。

【回答】

スケジュールに関して、現在パブコメを実施すべく準備を進めております。パブコメについては1か月以上掲載しなければいけないということで、これの中で国民の皆様の意見を聴取した上で、最終的に緩和をするということが決まり次第、今度は告示・改正の手続きに入らせていただきたいと思います。よって、どんなに最短でも夏。どうしても規定改正のための決裁の手続き等も必要になりますので、早くても夏というふうを考えていただければと思います。

一方、ご指摘のとおり、国民の皆様への周知については非常に重要だと思っております。ホームページへの掲載はもちろん、空港にポスターなどを掲示することによって、幅広く周知したいというふう考えておりますが、これについてはエアラインの皆様と協力しながら、あるいは空港会社と協力しながら進めていきたいと考えておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

【質問】

ご説明いただいた大規模な災害があったときの対応、具体的には一番最初の(1)のところですが、対応要領を定めるだとか、27年度末を目標にシステムを整備し

ているというお話をいただいたのですが、先月の新聞報道の中で、管制についても一元的にそういった大規模災害があったときには対応をし、着陸の空港の選定に混乱をきたさないような体制を構築するという報道がされていたと思うのですが、その中身のことを指しておっしゃっていたのか、それとはまた別次元で何か調整がされているのか。そのあたりをお伺いできればと思うのですが。

【回答】

今まにおっしゃっていると通りの、あの報道でなされました管制対応と同じことを今ご説明申し上げたところであります。システム整備につきましては、新聞報道にはされておりました。今初めてお話しをさせていただいたところであります。ですので、まず、今手持ちのストックと管制の要領というところで対応させていただくというのを最初のステップにしております。その後、予算要求等々を経まして、27年度末には管制官とか、そういった業種の方々がやるところを支援するシステムを27年度から稼働させて、よりスムーズな対応ができるようにというふうに考えております。