

【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。
- (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）

南海トラフ、首都直下地震等の地震災害、空港機能を確保するため、最低限必要な基本施設、官制施設等の耐震化を進めております。また、今後想定されます大規模な地震を想定しまして、航空局において、被害想定や教育訓練の項目を含めます空港における地震、津波に対応する避難計画、早期復旧計画のひな形を28年1月に策定いたしました。国管理空港のみならず全国の空港において、このひな形を活用して、地震、津波に対応する避難計画、早期復旧計画の策定により、一定の対応が可能となりますよう、自治体等の空港管理者に対する働きかけを行っているところでございます。

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きましては、福岡にあります航空交通官制センターを中心として、緊急ダイバート運航支援システムを活用した訓練を現在実施しているところあります。

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。

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）

東日本大震災において、仙台空港が被災した際なのですが、航空機等の受け入れとして、周辺の花巻、山形、福島空港の運用時間の延長、2年前に発生しました熊本地震におきましても、熊本や大分など、定時の規制や運用ルールに縛られることなく、迅速かつ柔軟な措置を講じていたところであります。

二つ目としましては、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、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などが周辺住民等の避難場所として活用されたことがありますし、津波の逼迫性のある空港につきましては、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取り組んでおります。南海トラフ地震におきましても、高知、宮崎を避難場所として活用しております。

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）

首都圏空港の機能強化につきましては、まず羽田空港の飛行経路の見直し等によりまして、2020年までに首都圏空港全体として空港整備能力を約8万回拡大する、その羽田空港の飛行経路の見直しによりまして、そのうち4万回の拡大することを目指して進めているところでございます。

この実現に向けまして、平成28年7月に開催いたしました第4回首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会におきまして、羽田空港の機能強化に必要な施設整備にかかる環境対策費を国が予算措置することについて、関係自治体からご理解をいただいた上で、昨年度平成29年度より必要となる施設整備等を開始し

たところでごじざいます。

現在につきましては、飛行経路の見直しに必要な施設整備ですとか、総合な統一対策を着実に進めるとともに、第4巡目となる住民説明会を開催するなど、丁寧な情報提供に努めているところでごじざいます。引き続き、こうした対策や情報提供に着実に取り組んで、住民の方々のご理解をいただけるように努めてまいりたいと思っております。

また、これまでに開催した具体化協議会の資料等につきましては、国土交通省のホームページに公開しているところでごじざいます。

(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】

滑走路の整備についてですけれども、首都圏空港については、首都圏空港機能強化小委員会において、過去の実績値をベースに、需要予測を行い、さらなる機能強化に関する技術的な選択肢を取りまとめたところであり、明日の日本を支える観光ビジョンの訪日外国人旅行者数の目標達成に向けて、2020年までの羽田空港の飛行経路の見直し等を行うとともに、2020年以降の成田空港の滑走路の増設等による機能強化に取り組んでいくこととしております。

成田空港のさらなる機能強化については、今年の3月に成田空港に関する四者協議会において、合意を得たところです。この合意に基づいて、第3滑走路の整備や、夜間飛行時間帯の緩和等のさらなる機能強化を進め、年間発着枠を50万回に拡大させるという取り組みを進めてまいります。

続いて、羽田空港に関する滑走路の新設でございますが、この同技術検討小委員会におきまして、飛行経路を見直さずに、滑走路の創設だけを行ったとしても、空港処理能力の拡大効果を期待できないということを指摘されてございます。

また、2020年までに機能強化を実現しうる方策として、現在の4本の滑走路のままでも、飛行経路の見直しを進めることによって、先ほど申し上げた4万回の空港処理能力の拡大が可能という整理をされてございます。したがって、国土交通省といたしましては、既存ストック、4本の滑走路を賢く使うという観点からも、まずは現在進めております飛行経路の見直しによる羽田空港の機能強化をしっかりと進めてまいりたいと、そういうふうにごじざいます。

(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】

空港施設についてのところですが、成田空港、羽田空港では、航空旅客が増加してきている中、航空会社において、夜間滞在者の待合室整備や改善について取り組んでいます。

成田空港においては、第二ターミナルに直結した24時間受付、着陸可能なカプセルホテルが、早朝便のご利用時、帰国後乗り継ぎの際の宿泊や仮眠等様々なお客様に利用されているところです。

また、工事期間中で今年5月8日から7月10日まで、閉鎖されているのですが、第二ターミナル内のターミナルご利用となる旅行者の滞在場所として、横になれるスペースを備えた待合所についても、24時間開放されております。

そのほか、平成27年4月に開始した第3ターミナルの早朝便を利用する旅行者のために、オープン当初より、出発ロビーが24時間開放されております。フードコートエリアでは、テーブルのほか、横になれるソファベンチも設置されるなど、旅行者の夜間の安全確保、警備員が定期的に巡回するなどしつつ、空港の夜間滞在環境の整備、改善が図られているところです。

羽田空港におきましては、国際センターターミナル内に、24時間利用できるラウンジやシャワールーム、ターミナル直結のホテルが整備されておりまして、旅行者の方々に休憩や宿泊できるスペースが提供されているところでございます。

また、平成28年3月には、乗り継ぎ等で長時間滞在する旅行者用に保安エリア内にパーテーション付きのリラックスチェアが新設されたところでございまして、待合スペースの充実を図っているところでございます。

その後、引き続いて、こういった旅行者が安心して空港を利用できるように、空港会社などと連携の上で、待合室の改善に努めてまいりたいと思っております。

(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】

羽田空港への自動車アクセスにつきましては、平成 27 年の 3 月でございましたが、そちらによるアクセス向上に伴いまして、自家用車の利用が増加傾向にあるところがございます。繁忙期等において、長時間の駐車場の入庫待ちが今も生じているところではございます。

このため、国といたしましては、関係事業者と連携いたしまして、繁忙期における駐車場の混雑緩和のために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ところではございます。

さらに、基本駐車場の増床を行ってございまして、こういった駐車場の容量拡充を進めるとともに、繁忙期において、臨時駐車場を開設しておりまして、そういった駐車場混雑の緩和に取り組んでいるところではございます。

また、羽田空港の深夜早朝時間帯のアクセスに改善に向けては、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行支援の充実いたしましたアクセスバスの運行を行ってございます。今年度平成 30 年度につきましては、広報 P R の強化による利用者へのさらなる周知を実施いたしまして、深夜早朝時間帯の空港アクセスのさらなる利便性の向上に取り組んでいるところではございます。今後とも、こういった交通関係事業者等と連携いたしまして、羽田空港のアクセス改善に取り組んでまいりたいと考えております。

(5) 成田空港について

訪日外国人旅行者や L C C 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】

成田空港のアクセスの改善についてですけれども、成田空港においては、訪日外国人旅行者、L C C 利用者の増加により、国際競争力の強化のためには、成田空港と都心のアクセスをさらに改善していくことが必要と考えています。平成 24 年の L C C 就航に伴い運行が開始された都心と成田空港を結ぶ低価格高速路線バス、その後も L C C の就航便の増加に対応して、順次増便が行われてきておりますが、平成 29 年 5 月から、ザ・アクセス成田、東京駅、銀座駅、汐留から成田空港を結ぶものですけれども、上下 129 便が 142 便まで増加されています。そのほか、平成 29 年 12 月には、東京駅からの新たな高速バス、有楽町シャトルの運行も開始されているところです。

安全性を確保した施設整備の取り組みとして、併せて障害者、有識者、空港関係者などで構成される成田空港ユニバーサルデザイン推進委員会というのをつくっ

ておりまして、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、成田空港UD基本計画と、2020 年までに実施する具体的な取り組みを決定をしまして、多数のお客様が、多様なお客様が安全・安心・快適に利用できる方向を目指して取り組んでおります。

また、東日本旅客鉄道と京成電鉄で、列車との接触や路線への転落を防止する対策として、成田空港駅と成田空港第 2 ビル駅、2020 年までにホームドアを設置するよう、関係者と連携の調整を進めているところです。

引き続き、関係者と連携・協力しながら、旅客の利便性の向上に取り組んでまいりたいと思います。

3. 日中間の航空路混雑について

- (1) 日本ー中国路線、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】

北京行きの状況ですが、中国 FR が発生しており、ほぼ毎日、朝 10 時頃から 16 時頃までの制限が要請されている。

交通が集中する午前からお昼の時間帯には、離陸・着陸による待機も実施しており、遅延は日によって変動がありますが、10 機から 15 機の航空機に最大 20 分程度の遅延となっているのが現状でございます。

また上海行きの状況につきましても、毎日ではないものの、上海 LCC から突然、航空制限を要請されることがあるなど、遅延については、1 時間を超える場合もあるということで、遅延幅や航空機離・発着の制限などについて検討しております。

また、上海からの東行き便については、上海国際空港の地上混雑など、中国側の都合で、遅延が発生しています。

今後、日中間の協議についてですが、現在、中国、韓国、3 か国における交通に関する調整会議、国際会議を立ち上げておりまして、マップにより、事故検証について、議論を行っております。

日中路線の重要性については、3 か国共通理解であることから、今後とも関連情報の提供や、遅延が解消できるように、3 か国で調整を進めてまいりたいと思います。

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】

航空路線の参入・撤退については、航空会社自らの判断、経営判断によって決定することとなっています。一方で、地方航空ネットワークは、住民生活の向上や地方経済の活性化に重要な役割を果たしており、国土交通省としましても、その重要性については、十分認識しております。

このため、これまでも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、赤字離島路線に対しては、運航費補助を行っております。また、当該補助事業は、地域の協議会がパブリックコメントなどを経て、利用者等の意見を反映させて策定した計画に基づき実施されることとなっており、透明性が確保されている仕組みとなっております。

国土交通省としては、今後とも航空会社が自主的な経営改善の取り組みを基本としつつ、地域の方々の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と考えております。

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たい。

【回答】

国内航空路線の参入、退室については、航空会社が自ら経営判断により決定することとなっており、定期便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おります。

一方、地方航空ネットワークの構築が重要であると認識しており、航空局としても、空港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プ

プロジェクト推進協議会や、広島県が事務局を務めます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 の事業等を展開しております。

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お
り、今後も引き続き、空港協議会等を活用した広報活動に加えまして、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まいります。

また、平成 30 年度は引き続き地方空港と東京国際空港を結ぶ路線の着陸料を現
行の 3 分の 2 から 6 分の 1 に低減する措置を継続してまいります。

- (2) 各地方空港については、路線の拡大や L C C 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）

福岡空港におきまして、現在、われわれのほうでは、航空機の混雑、それからそ
れに伴う遅延を緩和するために、滑走路増設を進めるとともに、並行誘導路の二重
化を含む国内線ターミナル地域の再編事業を進めているところでございます。引
き続き、これらの事業を着実に推進することによりまして、滑走路処理能力の拡充
に向けた取り組みを進めてまいりたいと考えます。

- (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、~~や~~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引き続き取り組まれたい。

【回答】

明日の日本を支える観光ビジョンが定めます訪日外国人旅行者数 2020 年、4,000
万、2030 年、6,000 万人達成に向けましては、地方創生の観点からも、国際線就航
による地方空港の活用が大変重要であると認識しております。

このため、ご指摘いただきましたとおり、昨年 7 月に全国 27 の空港を訪日新規

就航、増便への支援や、旅客受入整備の支援等を行うなど、国際線就航に向けた取り組みを促進しているところでございます。

地方空港から入国しました訪日外国人旅行者数は、2017年は対前年比3割増の約145万人と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まいります。

また、保安検査や出入国審査、税関手続、CIQの分割化に向けた取り組みにつきましても、大変重要であると認識しております。保安検査につきましても、検査を厳格化しつつ、円滑化が図られるよう、先進的な保安検査装置の導入を推進しておりまして、今年度はボディスキャナーについて、仙台など14空港へ導入予定であり、その他の先進的な保安検査機器についても、全国の空港へ多数導入する予定でございます。

地方空港におけるCIQ強化の具体的な取り組みといたしましては、引き続き新千歳空港及び那覇空港におけるCIQ施設の拡張整備を進めるほか、空港ビル会社等によるCIQ施設整備に対する補助を行ってまいります。関係省庁においても、要員の増や、最先端技術を活用して、出入国審査としてバイオカード、それから顔認証ゲートの導入等が進められているところでありまして、今後ともCIQ関係省庁とも連携し、円滑な対応に向けて必要な取り組みを進めてまいります。

- (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】（空港業務課）

急増する訪日外国人旅行者の円滑な受入のため、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27日、現状把握、課題整理を行っております。

空港アクセスに関する平成29年度取組事例としては、三沢空港における二次交通確立支援事業、八戸方面を結ぶ特急連絡バス及び十和田方面を結ぶ乗合タクシーの運行事業者に対して、運行費用から運賃収入を差し引いた欠損部分を予算の範囲内で補充する。

北九州空港における広域アクセス向上事業、福岡市内と北九州空港を結ぶバスの運行事業者に対して、これも運行費用から運賃収入を差し引いた額を予算の範囲内で補助してまいりますと、などがありまして、運輸局、地域、事業者、空港が連携して取り組みを進めております。

- (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】

昨年7月ですけれども、当該空港に対しまして、新規就航増便にかかる着陸料、ハンドリング等の経費等の支援でありますとか、待合室ペースの拡充等の旅客受入整備への支援等を実施するとともに、また観光庁とも連携いたしまして、海外におけるPR支援を行うなど、各地における国際線就航に向けた取り組みを促進しているところでございます。

先ほど申し上げましたとおり、地方空港に入国した訪日外国人旅行者数、2017年は対前年3割増ということで順調に増加しておりますので、引き続き国としても必要な支援をやってまいります。

また、天災等発生時に、空港に求められる安全性を確保する、これも大変重要であると認識しておりますので、最低限必要となる基本施設、官制施設等の耐震化を進めてまいります。

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負っている一方で、具体的な保安措置を誰が実施するかということは、各国の判断に委ねられているところです。わが国においては、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おり、国の基準に従って具体的な対策を講じることとなっております。

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・監督しているところです。

また、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こと等を禁止しているところでございます。

- (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）

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ります空域は民、軍の別なく、可能な限り、すべての要件を満たす連続体であるということに則りまして、わが国でも形状及び時間帯が固定的な訓練区域等の運用から、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区域運用への転換を図っております。

これをさらに進める必要があると考えており、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きましても、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と考えております。

監督空域につきましては、平成 22 年 1 月に、羽田と成田の航空官制を統合しており、また、平成 22 年から 23 年にかけては、東京交通官制を含めた関東空域の再編を行いました。現在は、首都圏空港の機能強化のための新しい飛行経路や空域について、具体的な検討を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と考えております。

なお、自衛隊が実施する官制につきましては、国土交通大臣の委任に基づいております。また、米軍が実施する官制につきましては、日米間の官制合意に基づいており、国土交通省が提供する航空管制と同等のサービスが提供されているものと承知しております。

いずれにしましても、米軍が実施している新入官制業務のわが国への移管については、今後とも関係省庁と協力しながら調整してまいりたいと考えております。

- (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、それぞれ異なる法律目的に則りまして、それぞれ必要な規制を行っております。これら二つの法律なのですが、その関係につ

いては、平成 24 年 7 月の閣議決定を受けまして、航空機製造事業法を所管する経済産業省のほうにおいて、航空機修理事業者等含めて検討会が開催されました。

航空機製造事業法の運用の見直しについて、議論されたところですが、航空局としても当該検討会に参加しまして、必要な連携を図ってきたところでございます。

その結果、通達改正によりまして、航空機製造事業法の対象外となる事業の範囲の明確化、また、航空機製造事業法施行規則の改正によりまして、需給調整の対象となる特定設備の見直し、また、各種提出書類の簡略化等、事業者負担低減の観点からの見直しが行われてきたところでございます。

航空局としましては、航空機製造事業法の見直しにあたっては、今後とも必要に応じて協力してまいりたいと考えております。

- (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りたい。

【回答】

空港における保安検査は、空に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員を確保することは極めて重要です。しかしながら、保安検査員の離職率は、大都市圏の空港で特に高いと報告を受けているほか、保安検査員を含む保安の職業の有効求人倍率は、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になっていると認識しております。

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、警備業法を所管する警察庁をはじめ、関係省庁とも情報共有を行っているところでございます。

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、関係者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、以前に比べて改善の傾向にあると承知しております。また、保安検査員の費用については、国も、国管理空港における空港管理者として費用の 2 分の 1 を負担しているところです。

加えて、設備投資において、ボディスキャナー等の先進的な保安検査機器の導入や、爆発物等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まして、当該機器の整備費について、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への2分の1補助に加え、国が新たに航空会社に2分の1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ところでございます。

国土交通省といたしましては、今後とも国として責任をもって航空保安対策に万全を期してまいります。

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を実施されたものの、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】

空港安全室の糸川と申します。よろしくお願ひいたします。要請事項にございます制限の車両運転許可の講習試験の見直し、それから運転資格要件の見直しにつきましては、それぞれ平成28年、それから29年に見直しを行ったところでございます。この間、それらの導入状況につきまして、日本各地の国管理空港、それから会社管理空港、水戸空港のような小規模な空港を除きます地方管理空港につきまして、日本で56の空港でございすけれども、導入状況について調査を行いました。

その結果、今年の5月現在での取りまとめになりますけれども、ほとんどの空港で導入済みですという回答をいただいております。作業中もしくは検討中という空港につきましては、作業中が2空港、検討中が1空港というふうな状況でございました。

それから、ランプパスの基準を柔軟化すべきというふうなご指摘の部分ですけれども、こちらにつきましては、ランプパスの利便性を向上させる方策といたしまして、今年の3月に、新たに立入承認証というふうなものを設けまして、こちらを発行することになりまして、他空港では既に立入承認証が交付されている方につきまして、応援に行ったときに、直ちに対応できるようにというふうな措置をしたところでございます。

こちらにつきまして、今年の3月に制定してお知らせしたというふうなところもございすので、現在、ほとんどの空港で作業中、もしくは検討中という状況に

なっているところでございます。

いずれにしましても、引き続き、各空港の導入状況につきましては、こちらのほうで把握するとともに、必要がありましたら、私どもから指導してまいりたいと考えております。

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）

空港経営改革の推進に向けて、国土交通省におきましては、効率的な空港経営を通じまして、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に、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きまして、地域の実情を踏まえて個別空港の特性に応じた運営がされるよう検討していくというところでございます。

平成28年7月からは、国管理空港では初となります仙台空港につきまして、また本年4月からは高松空港におきまして、それぞれ民間による運営が開始されたところでございます。

仙台空港については、昨年度の旅客数は、過去最高の343万人、とりわけ乗客数は、民間委託前の平成27年度と比較いたしまして、約1.7倍増加するなど、民間による運営の成果が出てきているところでございます。

現在、福岡空港、北海道内7空港、熊本空港、広島空港におきまして、運営の民間委託に向けた手続を進めているところでございますけれども、今後の案件についても、先行事例を踏まえながら、引き続き地域の関係者と連携して、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まいりたいと考えてございます。

- (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】

北海道内空港の民間委託についての関連でございますけれども、選定のプロセスにつきましては、7空港の提案内容を具体的に審査、評価し、交渉権者を選定する仕組みとしてございます。実施契約については、発注者ごとに異なりますので、管理者ごとの交渉権者と締結することとは異なりますが、運営開始後の運営権者による業務の移行についても、業務管理者共通の枠組によるモニタリングを実施いたしますとともに、運営権者がPR事項や要求水準を仮に実行しない場合が続いたときには、業務管理者すべての契約解除を念頭に対処できる包括的な仕組み等を構築してございます。

このような取扱いについて、混乱が生じないように、説明会の場において、民間の方々にも丁寧にご説明を行ってきているところでございます。

また、国管理4空港については、独立採算による運営が行われますが、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いたしまして、運営権者が一定の公的負担を受けられるという仕組みを確保してもらいます。民間の創意工夫を生かして、期待しているところでございます。

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普及、実用化に向けた取り組みについて、中長期的な地球温暖化対策の方策といたしまして、また長期的なエネルギー安全保障の観点からも、バイオジェット燃料の活用は重要であると認識してございます。

また一方で、わが国におけるバイオジェット燃料の普及、促進に向けましては、供給量や施設、運用面等の課題があるということも十分認識してございます。そこで、われわれといたしましては、経済産業省と共同で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の導入までの道筋検討委員会を立ち上げまして、航空運送事業者さん、石油精製元売り事業者さん、燃料精製事

業者さん等の参画のもと、課題解決のための議論を行ってまいりました。

本検討委員会での議論を通じまして、バイオジェット燃料の導入のイメージですとか、導入量の見落とし等が明らかになってきておりまして、今後は、具体的な燃料供給体制の検討等を関係事業者間で進めてまいりたいというふうに考えております。

国土交通省といたしまして、バイオジェット燃料の実用化に向けた環境整備の取り組みが円滑に進むよう、引き続き関係省庁及び関係事業者さんと緊密に連携して、取り組んでまいりたいと考えてございます。

また、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さんのほうでは、国内のバイオジェット燃料製造事業者に向けまして、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いたしまして、バイオジェット燃料の一般製造プロセスの確立のために、予算支援を行っていくというふうに聞いてございます。

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】（政策企画調査室）

ビジネスジェット市場の活性化についてというところで回答させていただきます

す。ビジネスジェットの受け入れ拡大につきましては、わが国の国際競争力強化でありますとか、インバウンド対応の利便性の向上というところに資するものとして、大変重要と考えております。

首都圏空港のみならず、地方空港におきましても、受入体制を整えていく必要があると考えております。首都圏以外の大都市圏にあります中部国際空港でありますとか、関西国際空港では、既にビジネスジェット利用者向けの施設が設置されております。

他方、東京オリンピック・パラリンピックの開会期間中におきましては、開会式等のピーク時などで、首都圏空港のみならず、首都圏に近接する空港での受け入れでありますとか、駐機のための地方空港への海港といったことも視野に入れた検討が必要になってまいります。また、これをきっかけとして、ビジネスジェット需要の地方への広がりというところも見据えまして、プロモーションも含めて、さらなる取り組みの推進ができればと考えております。

これら地方空港におきますビジネスジェットの受け入れ環境の整備にあたりましては、具体的な人数でありますとか、地元の自治体等のご意向も踏まえる必要があると考えておりますので、航空局しましても、地元の意見、それからご要望をお伺いしつつ、CIQ関係省庁等の調整といったようなソフト面での支援も含めまして、適切に対応してまいりたいと考えております。

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、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むけて今後、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】

成田空港においては、24時間受付チェックイン可能な宿泊施設を設置している。成田空港というのが、第二ターミナルに併設した第二駐車場ビル地下1階にしております、早朝・深夜ご利用時の際の宿泊などに活用されているところで

あと、第二ターミナル内にウエイティングエリア、現在、一部7月10日まで閉鎖しておりますけれども、こちらも7月10日以降は、24時間開放と、あと、関西空港においてですけれども、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、第一ターミナルビルにはリクライニングチェアなどを備えた24時間営業のラウンジが設置されているところです。

近年の深夜早朝便の増加に伴いまして、フライト前後で館内でエアコン増加しているために、プラザ内において、無料の仮眠休憩スペースなどが提供されており、ニーズに合わせて利用されているところです。

さらに、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、旅客ターミナル内1階に提供していきまして、深夜早朝フライト前後の宿泊に活用されているところです。

また、1,500室の宿泊施設がありますが、既存宿泊施設による統合や新たな宿泊施設の開業により、現在の倍以上となる3,500室の宿泊施設を兼ね備えており、航空旅客の増加に対応しているということです。

新千歳ですけれども、新千歳空港においては、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まして、深夜早朝便の利用する方も含めてご利用いただいていると。今後も空港利用者の多様なニーズを踏まえまして、利便性向上に努めていくと、空港会社等から聞いております。国としても、空港会社などと連携しながら、空港利用者の多様なニーズに応えていきたいと思っております。

(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。重大な人身事故が発生する前に、以下の掲げる安全対策や設備の改善に取り組まれない。

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路上駐車が常態化している。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ため、駐車場の増設やNAAと連携した啓もう活動の徹底なども含めた抜本的な解決策を求めたい。

また、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にも未修繕箇所の補修・改修に努められたい。

② 貨物管理ビル前の道路における路上駐車の常態化や、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。については、警察と連携し、違法駐車を取り締まりを強化されたい。

- ③ 貨物地区入構口では歩行者への雨除けがわずかであるために、雨の日は傘の開閉による検問の待ち時間が発生している。雨除けの延長について検討されたい。
- ④ C-6号線及び官庁合同庁舎および輸入共同上屋ビル周辺の歩行者通路は照明が少なく、夜間の歩行は特に危険な状況にある。照明増設による照度確保等の対策を補強されたい。
- ⑤ 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について考慮されたい。

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十分な検討事項として考慮されたい。

【回答】（成田空港の安全対策）

路上駐車対策について、継続して警備員による積極的な注意や指導、トラック待機場場への移動するなど、そういったことを実施しておりまして、長時間の駐車や路上での積み降ろし作業に対しては、注意書や警告書を発出するなど、厳格な対応を行っているところです。

また、NAAは構内交通ルール違反の目立つ運送事業等の管理責任者と面談を行いまして、構内の交通事故発生状況を周知した上で、従業員に対する交通ルール重視徹底の要請、各社の交通安全対策のヒアリングを行うなど、交通事故の削減に向けた各種取組を続けて実施していきたいということで、平成29年度も20社ぐらゐを実施しているところです。

併せて貨物地区の交通対策協議会において、人身事故が複数回発生している交差点における交通安全対策について協議をした結果、本年5月から車両が混み合う曜日、及び時間帯における警備員による歩行者誘導を実施しておりまして、歩行者の安全確保にかかる取り組みを厳しく行っていきます。

グリーンベルトなどの路面のマーキングについては、この協議会の安全パトロール及びNAAによる構内巡回パトロールの際に、グリーンベルトや横断歩道等の塗装や、路面塗装の状況の確認を継続して行っていきたいと、実施しております。

なお、平成29年度はグリーンベルトを含む約20か所の路面マーキングの補修工事を実施しております。

貨物管理ビル内の交通安全対策については、当該道路が道路交通法の適用道路であるということから、NAAは成田国際空港警察署の協力で、駐車車両の排除、駐車違反の取締まりの実施を依頼しております。引き続き、NAAと警察当局が連携して、車両運転者の交通ルールを重視するよう働きかけてまいります。過去3年

ですけれども、こちらはNAAに確認したところ、貨物の入構口のところでの傘の開閉をされているところがあまり見受けられていないとのことなのですが、天候にかかわらず、大人数の入構の手続を行う際に、待ち時間がこのところで発生しているということでした。それで、できるだけ待ち時間が短くなるように、引き続き対応を検討してまいりたいと考えております。

道路照明設備が少ない箇所が見受けられるということでしたので、NAAに対して、関係者の協力の上、適宜照明、照度の確保などの対策を検討するように働きかけていきたいと思っております。

今年の3月13日に開催された成田空港に関する四者協議会において、さらなる機能強化についての合意が得られたということ踏まえまして、年間発着回数50万回に対応した旅客貨物ターミナルの施設規模や、配置欄の概略の検討を進めていくことになっております。いただいたご意見も踏まえつつ、今後貨物ターミナルの再配置等もありますので、こういったことを検討してまいりたいと思っております。

2. 危険品取扱いに対する荷主への啓蒙活動について

危険品通知義務違反時の損害賠償責任について、商法の改正法案が成立したが、現在においても危険品に対する荷主の理解不足や、責任に対する認識の甘さが見受けられる。特に、Li-ionの搭載に当たってはSection I、Section IIの中でも運送状やマーキングラベルへの記載文言の要否など、判別項目が多く存在する。これらの判別作業は荷主判断が原則であるにもかかわらず、輸送業者に判断を求める事例が散見され、危険品輸送に関する作業の重要性に対する認識が十分ではない現状がある。航空輸送の安全確保に向け、関係省庁と連携し、荷主への啓蒙活動や教育研修機会の提供について推進を図りたい。

【回答】（運航安全課）

危険品取扱いに対する荷主への啓蒙活動についてという要請事項ですが、これまでも危険品輸送にかかる知識、もしくは安全啓蒙等を図るため、荷主等の業界団体さんの行う講習会、こちらに講師として参加していると。また、国土交通省航空局のホームページにおきましても、そういった危険物輸送に関する記載をしているということなど、あらゆる機会をとらまえまして、危険物の航空輸送のルールを荷主側に周知しているということでございます。

そのほか、先月5月より、航空輸送にかかる荷主に対して、専門的な危険物のルールをなかなか難しい手続もありますので、それをかみ砕き、わかりやすくしたリーフレットを作成しまして、業界関係団体を通じて周知徹底を行っているという取り組みをしているところでございます。

3. 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。については、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）と連携して、荷主への指導を徹底されたい。

また、Li-ionに関しては、輸送業者は輸送における安全確認として「発熱・発火性」の判断が重要な要素となるが、以下の数値についても今後SDSに記載することを検討されたい。

《リチウムイオン》

- ・セルの場合：セル1個あたりのWh（ワットアワー）の数値
- ・組電池の場合：組電池1個あたりのWh（ワットアワー）の数値

《リチウムメタル》

- ・セルの場合：セル1個あたりのリチウム金属含有量
- ・組電池の場合：組電池1個あたりのあたりのリチウム金属含有量

【回答】

引き続き、SDSの記載事項についてという要請事項ではありますが、わが国におきまして、SDSは、経済産業省や厚生労働省の所管法令で、その作成が義務付けられているというところをごさいます、その記載内容自体それぞれが所管法令で規定されているというところをごさいます。

それで、航空局としましては、航空輸送の安全確保を図るため、危険物を輸送する荷主等の輸送関係者に対しまして、航空法令に定められた荷物の安全確認、内容に応じた適切な輸送方法を行っていただくことが重要であるということで、この考えのもと、引き続き指導していくと。

4. KS/R A制度の適正運用について

- ① 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制度の適正運用のため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。については、国土交通省と荷主が直接に合意書を結ぶことを検討されたい。

- ② K S / 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ない、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公平ではない。については爆発物検査装置の購入に係る費用補助を行い、産業間の公平性を図るとともに、企業の負担軽減を図られたい。

【回答】

国から認定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ついては、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、確定を行っているところでございます。

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、特定荷主の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合せて、航空安全の確保に努めているところでございます。

さらに、今年度は、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、定員を新たに配置することとしております。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応してまいります。

次に②についてです。K S / R A制度は、すべての航空貨物が航空機登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はなく、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K S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でございます。

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、貨物へのカンショウを最小化することも可能となっていると認識しております。航空局は、国管理空港や、そ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に、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ところでございます。

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、協力する場合には、国管理空港の負担割合も緩和することも求めておりますが、貨物取扱量の多い成田、関西、中部においても、国管理空港と同様の補助の仕組みは導入されていないと承知しております。

航空局としては、国管理空港以外の空港管理者等においても、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まいります。

いずれにしましても、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、国として責任をもって、保安対策に万全を期してまいります。

【質疑・応答】

【質問】 6. の全体にかかわる部分でございますが、先ほど、航空局の皆様からお話しいただきまして、やはりオリパラ近づいていますし、相変わらずISからも日本は狙い撃ちされている部分もありますので、そういう意味で言うと、テロ、ハイジャックのリスクというのは、やはり非常にまだまだ高いというふうに認識をしています。

そういう中で航空局の予算としても、平成30年度は、昨年度対比でも大きく倍増以上に負担いただいているということも、改めて御礼を申し上げたいというのはあるのですが、一方でやはり国家がテロの標的ということであると、国家レベルの課題としてとらえるべきであって、航空事業者任せの対応だけでは限界があるなど認識をしています。

そういう意味で言うと、保安にかかる費用というのは、やはり航空事業者の経営状態とは切り離して考えていく必要があるのではないかというふうにわれわれとしては考えているところでございます。そういう中で、具体的に実現するためには、責任の主体は国であることを明確にしながら、法制化を目指すべきだというふうにわれわれ考えておりまして、過去の国会の中でも航空保安法というものを航空政策議員フォーラムとして提出した経緯もございまして、その法案の制定に向けて、今後も航空連合としては取り組んでいきたいと思っておりますので、引き続き連携も含めてお願いしたいというのがまず1点、意見の部分でございます。

もう1点、質問ということで、保安検査要員の話もいただきまして、ここはわれわれとしても非常に課題を持っています。実際に、今国会の中でも小川カツヤ参議院議員が、保安検査員の話も含めてご質問された経緯もあったと思うのですが、その中で今、航空局とエアラインと警備会社含めて意見交換、検討会を立ち上げて取り組んでいらっしゃるという話もいただきましたけれども、その中で具体的な答えというのは、生み出す予定ない状況かと思っておりますが、現在の議論状況というのを

どういふふうに保安検査要員を確保していくか、議論して考えていられたいこと
があれば、ご教示いただきたいと思ひますが、いかがでしようか。

【回答】

まず1点目について、ご意見として受け止めさせていただきます。

2点目に関しましては、この検討体制において、これまでのところ、保安検査員
の確保に具体的に有効であると考えられる取り組みとしては、警備会社による新
規採用活動に対する航空会社などの協力、クレームやトラブル対応への体制充実、
保安検査員の休憩施設、必要備品の充実、混雑時間帯における航空会社職員配置の
体制などについて、検討を行ひまして、関係者において、すぐに実現できるところ
から対応がとられているところがございます。引き続きこの検討体制において、検
討を進め、さらなる改善策などを考え、できることから、さらなる取り組みを進め
てまいりたいと考えております。

【質問】 8番の空港経営改革推進に関するところで、(1)に関連する部分だと思ひます
けれども、2点あって、1点目が、2018年方針の案の中で、原則8空港を含めてす
べての空港で、コンセッション導入するという話があったんですけれども、これは
原則というのはどこまでを想定されているのか。本当に全部羽田空港も含めてする
のかという観点も含めて書かれているのかというところと、あと話が若干変わりますが、
昨今、仙台空港でコンセッション既に終わっているということですが、
国が定めた協定、国との協定が実質保安関連で守られなかったという事例があつた
と思ひますが、特に保安の部分で非常に大事な部分だと思ひますけれども、今後、
どんどんコンセッション推進していく中で、どういふふうにイニシアチブとして、
協定を守っていかせるのかということも含めて、対応策があれば、ご教示いただ
きたいと思ひます。

【回答】

国管理空港コンセッションについては、民活空港運営法の立法の趣旨でいいま
すと、地域の実情や空港の特性に応じてやっていくということでございますので、
どこの空港がどうかということではなくて、地元の方々と今いろんな様々な意
見交換であるとか、そういう場を通じながら、調整を図るとか、そういうことをし
ながら、やれるところからやっていくというのが、空港の民間委託の一つのスタ
ンスでございます。

仙台空港の協定というお話でございますけれども、私ども国といたしましては、
民活空港あるいは航空法の関係条例に基づきまして、法令上の監査、検査ももちろ
んございます。確保されてございます。

また、仙台空港のほうの提案事項の違反があつたという、そういう件なんですけ

れども、そういうところも仙台空港の経営状況、そういうところもございますけれども、ちゃんと提案したことからやっていただくということで、われわれとしては自主契約に基づきましてモニタリングというところで、しっかり注視していくと。適切に、場合によっては指導監督していくということが必要かと考えてございます。

仙台空港のほうからは、遅れている事業については、ちゃんと適切にやっていくということで、状況をちゃんとご報告いただいて、しっかりやっていただくというところもちゃんと見ていただくという仕組みはとってございますので、そういったところから、また次の案件、高松、福岡、北海道、続いてございますけれども、そういうところでちゃんと最初に回答申し上げましたけれども、先行案件の状況を踏まえつつということで、やっていきたいと考えているところでございます。

【要望】 バイオジェット燃料の話ですが、経産省のほうにも既に要請に行かせていただいております。当初、2020年からの実用化というところが目標というふうに確認をしておりましたけれども、若干、今、流れとしては少し遅くなっているのかというふうには認識はしています。2020年に初の所用フライトを実現するんだという。そこに導入を進めていくというところからはちょっと、その前段階とまるのかなというふうには思っていますが、いずれにしても、バイオジェット燃料、これだけCO₂の削減ということが言われています。これは日本の中の目標もあり、航空会社にとっては非常に負担の大きい話にもなってくるなというふうに思っています。代替燃料がない航空という中で、何らかの措置が講じられない限り、やはりなかなか導入が進まない。つくってもなかなか導入されなければ、つくる意味もないというふうにも思います。

I C A Oのほうの承認をとらなければならないということも経産省のほうで確認はさせていただきましたけれども、そちらも含めて、ぜひ早期の実用化に向けて、またその際には、事業者の負担が過度にならないように、何らかの措置も含めて、ぜひとも検討、さらに、これはお互い知恵を絞ってということだと思いますが、進めていければと思っておりますので、よろしく願いいたします。

もう一点、航空貨物関連、2.の荷主への啓蒙活動のところに関してですが、先日開催された航空安全情報分析委員会、私も航空連合の立場としてオブザーバーで参加をさせていただいております。今年の中でのリーフレットであったりとか、様々研修会などに参加して啓蒙活動していただいているというところ、非常によい取り組みだなというふうに思っています。

それらを取りまとめた来年の安全への取り組みという中では、具体的にそちらの活動に関して言及されていませんでしたが、もちろん当然ながら進められるものだ

というふうに思っていますけれども、ぜひこの課題に関してはなくそうと思っても、事業者だけではどうにもならない。ここは航空局の皆さんと課題認識一致していると思いますが、われわれ事業者だけではどうにもならない。これはフォワードナーだけでも何ともならない。やはり荷主さんへの周知というのをしっかりと行っていかないと、この問題というのは解決できない問題だと思っております。われわれも一緒にやっていきたいと思っておりますので、ぜひよろしくお願いいたします。

【要望】 日本として、国策として観光立国目指すということで、インバウンドの増加には力を入れているのは十分理解していますが、やっぱりそれに伴って、発着枠はいろいろありますが、すべての面が施設、インフラ、伴っていないというか、これからますますオーバーフローしてくるんだろうなという気がしてなりません。今イミグレの状況見ても、だんだんだんだん諸外国から比べると、まだまだブースが少ないように思いますし、インバウンドが増えてくると、逆に日本人のブースが減ってきて、日本人が待たされるというような現象も起きているようにこの間からちょっと感じています。

したがって、すべての施設をこれからの4,000万、6,000万に向けて対応ができるように、これは民間の事業者だけでは到底無理ですので、やっぱり国策としてやってもらわなければならないと思っております。その一番その中で最終的に一番重要になってくるのがアクセス、足の問題だと思っております。特に羽田も発着枠等々拡大策はいいのですが、羽田への足が限られていますし、そこの民間の鉄道利用ということになると、今一般客との混在ですから、どうしても朝晩は通勤列車になってしまいますから、逆に言うとそういう旅行者、あるいは空港利用者にとっては大変扱いづらい、乗りにくいということになっていきますので、そういったものを含めて、これは回答いりませんが、国としてインバウンドに答えられるような対策を総合的に検討してもらいたいということだけお願いしておきたいと思っております。