

## 【航空局】

### 1. 空港の防災拠点としての役割

(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。

#### 【回答】（航空安全・保安対策課）

空港の地震対策について平成 19 年 4 月に「地震に強い空港のあり方」を策定し、滑走路などの耐震化等、優先順位を付けながら順次進めている。特に、羽田空港については、首都直下型地震の対応を含めて、応急復旧体制の検討を進めたいと考えている。

空港の津波早期復旧対策としては、「空港の津波早期復旧検討委員会」を本年 3 月に第 1 回目を開催し、空港の運用面との整合性をとりつつ、空港の早期復旧の検討を関係者と進めていく。

現在、空港閉鎖等で航空機が目的地を変更する場合、代替空港の情報を速やかに航空機に提供できる体制を構築している。また、代替空港において、通常の駐機可能な機数を超える場合は、一部の滑走路を閉鎖してそこに飛行機を置いてもらうといった受入の可能機数を増加させるなどの対応をして、安全に着陸させるための手順を定めている。

しかし昨今、さらに大規模な地震を想定してということで、相当数の空港が同時に閉鎖された場合、的確に対応できるように、今後とも安全のために取り組んでいきたい。

(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。

#### 【回答】（航空安全・保安対策課）

航空局においては空港の耐震対策等として、全国方針として先ほども申したように、「地震に強い空港のあり方」を平成 19 年 4 月に策定した。また、津波対策については全国方針として、「空港の津波対策の方針」を平成 23 年 10 月に策定している。

このような全国方針を踏まえ、津波リスクの高い空港については、津波緊急避難計画等をすでに策定済みであり、この津波避難計画に基づいて避難訓練等々を随時実施している。

- (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。

**【回答】**（航空安全・保安対策課）

空港の地震対策については、平成19年4月に「地震に強い空港のあり方」を策定し、施設の耐震化を順次進めている。

空港の津波対策についても、最大規模の津波に対して避難行動を基本とした対策を講じることとし、津波リスクのある空港について津波避難対策を策定済みである。

- (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】**（総務課）

航空局としての回答は難しいため、検討事項とさせていただきたい。

## 2. 首都圏空港の整備について

### (1) 羽田空港について

- ① 平成26年3月末の供用開始を目指した国際線ターミナルの再拡張が決まったが、進捗状況についてうかがいたい。また、新ターミナル増設に際しては、航空会社等からのヒアリング等を通じて、働くものを含む空港利用者の視点に立った空港づくりを検討されたい。

**【回答】**（首都圏空港課）

国際線ターミナルビルの拡張については、平成24年11月に着工しており、平成26年3月末の共用開始を予定している。但し、ターミナル内のホテルなどの一部はそれ以降の完成となる。

旅客動線や施設配置の設計等については、ターミナル事業者である（東京国際空港ターミナル株式会社）が、エアライン等の事業者に対して設計の段階でヒア

リングを行っていると聞いている。

- ② 拡張が決まった国際線ターミナルとネットワークの拡大により、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が、深夜・早朝便への交通アクセスが不十分であり、その増強に取り組まれない。また、各交通事業者との検討状況についてうかがいたい。特に、長距離線は深夜・早朝に限定されており、24時間対応を有効に活用するため、鉄道における早朝・深夜便の繰り上げ・繰り下げや、バスや乗合タクシーなどを使ったアクセス改善に取り組まれない。

**【回答】**（首都圏空港課）

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、各公共事業者がバスや鉄道のサービスの拡充に取り組んでいる。

さらに、深夜早朝時間帯への今後のさらなる新規就航や増便に対応した交通アクセスを検討するために、行政、関係事業者等による検討体制を立ち上げたところである。3月22日に「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議」の第1回検討会議を開催し、関東運輸局・東京航空局が事務局を担当し、交通関係事業者団体、ターミナルビル会社、航空会社、地方自治体、東京商工会議所などを構成員にしている。

羽田空港の空港アクセスの利便性を向上するため、こういった検討体制の会議を活用しながら、今後とも航空局及び関係者間で対応策を検討していく。

(2) 成田空港と羽田空港のアクセスについて

航空需要を増やすとともに、利用者の利便性確保のためには、成田・羽田空港間や両空港と都心間のアクセス改善は必要不可欠である。現在、鉄道局が主体となり「成田・羽田両空港及び都心と両空港間との鉄道アクセス改善に関する検討委員会」が設置されているが、需要予測や整備効果、概算事業費、整備スキームなど検討状況を確認されたい。鉄道アクセスの改善は時間短縮のみならず、手荷物の多い空港利用者にとっては混雑緩和にもつながり快適な移動手段となることから、実現に向け東京都等の関係者との調整に国が主導的役割を担い取り組まれるとともに、都営浅草線の短絡線実現までの間は、両空港間の直通列車や東京から成田空港までの増発及び増結やリムジンバスの定時性確保のため高速道路に占有レーンを設置するなど関係機関の調整により輸送力向上に取り組まれない。

**【回答】**（首都圏空港課）

成田空港と羽田空港のアクセスについては、基本的に鉄道局を中心に国土交通省では対応している。その上で、都心と成田・羽田両空港の鉄道アクセスの改善

は、首都圏の国際競争力の強化にとって重要な課題であると考えている。特に東京駅・品川駅周辺はアジアヘッドクォーター特区に指定されており、外資系企業を多く誘致することを見込むほか、品川はリニアの拠点が見込まれるなど、今後、国際拠点空港へのアクセス改善がますます必要になると考えている。

このため鉄道局においては、都営浅草線押上駅付近から泉岳寺駅付近を結ぶ短絡線を整備し、途中の東京駅丸の内側に新東京駅（仮称）を設けるプロジェクトの調査を実施している。その中身は、需要予測として約8,000万人（年間）、アクセス改善や利便性向上の整備効果として費用便益比1.7、時間短縮便益等の総便益が約3,800億円、概算事業費が約3,700億円＋ $\alpha$ となり、事業スキームは都市鉄道利便増進法を想定し、事業費の3分の1を国・地方・整備主体で負担するといった調査結果が出ている。さらに実現に向けた課題として、公的負担を抑制させる事業スキーム等の検討の深度化や関係者の合意形成等が挙げられている。

本プロジェクトは、首都圏空港の機能強化に資するものと考えており、航空局においても必要に応じ鉄道局と連携を図っていく。

### 3. 空域・管制について

(1) アジア域内のハブ空港の覇権争いが激化する中、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、首都圏上空の空域活用の検討を行われたい。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】（環境・地域振興課）

現在の羽田空港の飛行ルートに関しては、環境に配慮して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。

首都圏上空の空域の活用は、このような空港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

(2) 騒音基準は、航空機の性能向上や著しい技術革新に合わせて適宜見直しが行なわれているのか、うかがいたい。

#### 【回答】（環境・地域振興課）

国際民間航空機関（ICAO）加盟国である我が国においては、ICAO基準の改正に伴い、航空法及び航空法施行規則の改正等を行っている。

#### 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、現在検討中の交通基本法における移動権の保障やナショナルミニマムの視点から、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】（環境・地域振興課）

離島航空路線の維持については、国土交通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平成 23 年度より、補助対象に制約のある特別会計から一般会計に移行し、「地域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、補助対象経費の制約を緩和するとともに、より実情に合った仕組みとし、若干ではあるが改善しているものと認識している。

この中で、離島航空路線の運航費補助については、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方を補助している。

また、従来より運航費補助以外にも、離島航空路線に就航する航空機に係る着陸料の軽減を行っている他、離島航空路線に係る航空機燃料税の引き下げや、離島航空路就航機に対する固定資産税の軽減措置も講じている。

(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されたい。

##### 【回答】（環境・地域振興課）

国内航空路線の参入や撤退については、自主判断・経営判断に委ねられるが、当然、国民の生活にも必要な路線というのは維持していく必要があると認識している。

そのために、国内線の就航機に対する固定資産税の軽減や航空機燃料税の税率の引き下げを行い、平成 25 年度においては地方路線に係る国管理空港の着陸料を以前よりさらに引き下げた。

また、平成 25 年の夏ダイヤから拡大する羽田空港の発着枠配分については、地方航空ネットワークの維持・充実を重要な評価項目として評価を実施し、評価の

高い航空会社への配分を行った。このような措置を通じて、地方航空ネットワークの維持に資するよう取り組んでいく。

## 5. 地方空港のあり方について

- (1) 首都圏空港（成田・羽田）以外の空港においては、定期便の減便や事業者の路線撤退が進み、利用者利便が低下している。地方空港が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のため定期便維持に各地域や自治体と連携し積極的に対策を講じられるよう航空局と観光庁と連携して主導的に取り組まれない。

### 【回答】（環境・地域振興課）

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、定期便の維持等の対策については、空港の所在地域の関係者が話し合い連携・協力しながら、地域の実情に合った取り組みを行っていくことが重要であると考えている。

航空局としても、地域航空ネットワークの維持は重要であると考えており、観光庁とも連携しつつ、空港法に規定する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資するよう取り組んでいく。

- (2) 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】（近畿圏・中部圏空港政策室）

中部国際空港の25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へ移転するために必要な庁舎や格納庫の整備等や、無線システムの統合及び気象情報システムの更新、また、国が国際航空貨物の需要拡大方策の検討について平成21年度から平成23年度にかけて実施した。

- (3) 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】（近畿圏・中部圏空港政策室）

関西3空港については、神戸空港の開港等に当たって、平成17年11月に、兵庫県、大阪府、和歌山県知事、神戸市長等で構成される関西3空港懇談会で合意された「関西3空港の在り方について」において役割分担が決められ、運用され

ている。

この合意では、神戸空港は、神戸及びその周辺の国内航空需要に対応する地方空港として、運用時間は15時間、1日の発着回数は60回、年間の発着回数は2万回程度が上限等とされている。

また、関空・伊丹空港については、平成24年7月に経営統合が実現されたところであり、「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する基本方針」に基づき、両空港の一体的運用による適切かつ有効な活用を進めているところである。

- (4) 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緩和や長距離国内線の運航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】**（近畿圏・中部圏空港政策室）

新関空会社は、昨年10月に公表した中期経営計画において、関空・伊丹両空港の事業価値の最大化のため、「カスタマーズアイ」、すなわち航空事業者を初めとする、幅広いユーザーの目線に立って空港運営を行うこととしている。

具体的には、新関空会社は同計画に基づき、両空港間のアクセスの改善、鉄道料金の低廉化等のアクセスの改善や、関空の免税店舗の大幅増床等による魅力ある商業エリアの創造など、利用者利便向上の観点から、空港の魅力向上に取り組んでいる。

また、伊丹空港の運用については、平成25年3月末より段階的にプロペラ機枠を低騒音機枠へ転換するとともに、長距離便の運用制限についても、見直しを行うこととしている。今後も新関空会社の中期経営計画の着実な実現に向け、協力していく。

## 6. 航空安全・保安について

- (1) 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】**（管制課）

現在、国際民間航空機関では、航空交通管理に関して民と軍の協調というものを採択しており、そのコンセプトは、空域は民・軍の別なく、可能な限り全てのユーザーの要件が満たされるようなものにすべきというものである。

これに則り我が国においても、ユーザーが形状や時間帯が固定的な空域運用から、ユーザーが必要に応じて使用する柔軟な空域運用に移行する必要があると考えている。現行の自衛隊や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時は民間航空機の使用が可能になるよう調整をしている。将来的には、全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取り組んでいく。

いわゆる関東空域については、平成 22 年 1 月に羽田と成田の進入管制区が統合した。また、平成 22 年から 23 年にかけて、東京管制を含めた関東空域の再編を行っており、この間も米軍の横田空域や自衛隊の百里空域の統合を行った。今後も必要に応じて、空域の再編について検討を行っていききたい。

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、従来から日米合同委員会民間航空分科会において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いききたい。

我が国において提供されている航空管制に関して、自衛隊については国土交通大臣による委任及び統制がなされており、また米軍については管制合意により、国際民間航空機関に準拠したサービスを提供しており、国交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と承知している。

- (2) 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】**（航空保安対策室）

ハイジャック防止対策をはじめとする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うべきものとして、航空法に基づき認可された事業計画に従って実施されてきている。その一方、国においても航空保安の重要性に鑑み、検査機器の導入あるいは検査員人件費の 2 分の 1 の補助を実施するなど国も積極的に支援を行っている。

航空保安対策の実施体制については、国ごとに様々な形態がとられているが、その費用に関しては、最終的には航空会社または空港管理者を通じて航空利用者が負担する形をとる場合が大半であり、現在の我が国の考え方が不合理なものとは考えていない。

旅客及び荷主の法的責任については、航空法第73条の3及び第73条の4に基づいて機内での安全阻害行為に対し厳正に対処するとともに、同法第86条に基づいて、凶器や爆発物の機内への持ち込みを制限するほか、ハイジャック防止法及び航空危険報により、ハイジャック、機内での暴力、航空機の破壊、航空保安施設の破壊等の行為について重罰を科することができることとなっている。

今後もテロ対策の強化が求められる中、航空のセキュリティの向上を図ることは国として大きな関心事であり、制度の継続的改善に向け、航空会社をはじめとする関係者との連携を深めていきたい。

- (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）

国交省が管轄している「航空法」と、経済産業省が管轄している「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制を行っている。

「航空法」における事業場の認定においては、航空機及び航空機用機器の安全性に係る国の検査を代行させることの可否に関して審査を行っている。

「航空法」に基づき認定を受けた事業場に対する「航空機製造事業法」の適用については、昨年10月に見直しがされたと聞いている。

- (4) 機内における使用電子機器についての告示は、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】**（空港保安対策室）

電子機器については、侵入の交替や新しい技術の導入も頻繁なことから、適時に告示に反映させることが困難という課題もあるが、問題になるものについては航空会社等々と情報交換して必要な対応を講じていきたい。

- (5) 機内における携帯電話の使用に関しては、2011年4月より、一部規制緩和がなされたが、最近では欧州大手エアラインで機内に小型基地局を搭載して運航中の

使用を認める動きもあると伺っている。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)イコールフッティングを実現し、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、機内へ基地局が設置できればさらなる緩和が実現できると伺っているが、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】(空港保安対策室)**

地上停止中のドア開放時における携帯電話の使用については、安全性に関わる検証を行った結果、航空機の運航の安全に支障がないことが確認されたため、平成23年4月より規制緩和した。これにより欧州と同様な取り扱いになったものと認識している。

また、平成23年8月に、機内で携帯電話を使用することに対して、航空会社、携帯電話会社等にニーズ調査を行うとともに、課題などについて基地局を管理する総務省と意見交換を行った。引き続きニーズ等を踏まえ、必要な課題については協力し検討していきたい。

## 7. 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、一部を除いて燃油サーチャージは本体運賃と別に徴収されている。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。そこで、国際航空運賃の規制緩和で上限運賃制度の導入に伴い、本体運賃と一本化して徴収できるよう取り組まれない。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ない。

**【回答】(航空事業課)**

「燃油サーチャージ」は、燃油市況に応じて追加的に発生した燃油費用のみを収受し、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、運賃設定方法として世界的に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。

消費者に対して燃油価格の変動に伴う料金設定が明瞭化されるという点でも合理性があり、一本化した場合、本邦航空会社において2ヶ月毎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せて長期化し、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。

なお、運賃の表示に関しては、利用者にとっての支払総額を分かりやすくする観点から、航空会社においても、既にホームページ等において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。

## 8. 空港経営改革の推進に向けて

最短で 2014 年度から民間への運営委託等をスタートさせていくスケジュールが示されているが、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、今通常国会での関連法案の成立を目指すとともに、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】（空港経営改革推進室）

国土交通省では、空港を核とした地域の活性化を図るため、地域の実情を踏まえつつ、民間の能力を活用した効率的な空港運営を図るため、国管理空港等について P F I 法に基づく公共施設等運営権制度を活用して民間による空港運営を可能とするための法案を今国会に提出する予定である。今後、地域の意向を十分に踏まえつつ、成功事例を実現するためにも、関係者と調整を行ったうえで民間委託を実施する空港を選定していきたい。

また、本法案の公共施設等運営権制度による民間委託は、地域が空港のあり方を検討する際の一つの選択肢として、国が空港の底地等の所有権を留保したまま運営のみを民間事業者に委ねることができる手法であり、本制度を全ての空港において強制するものではない。

## 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。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】（航空戦略課国際企画室）

バイオジェット燃料の開発、実用化は、中長期的な地球温暖化対策として重要であると認識している。現時点では、上空低温時の特性が要求される品質や安定供給・価格面における課題もあるが、複数の方策の一つとしてあげられている。

また日本国内においては、独立行政法人の新エネルギー・産業技術総合開発機構で実施されている「戦略的次世代バイオマスエネルギー利用技術開発」において、将来的にジェット燃料を代替することも見据え、食料生産活動に影響しない

原料を用いたバイオ燃料に関する基礎技術の開発が実施されている。

航空局としても、他国の動向・状況を見つつ引き続き関係省庁と協力して取り組みを進めていく。

## 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り、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。また、3Dで人と車両を分けるなどの安全対策も検討されたい。

- (1) 貨物管理ビル前の一時的な駐車スペースの設置と、貨物地区内において一部にしか設置されていないゴム製のポールやコーンの設置を歩行者の多いC-6号線を優先的に増やし、人と車両を分離する目的とした安全対策に積極的に取り組まれない。

**【回答】**（首都圏空港課）

貨物管理ビル前の一時的な駐車スペースの設置及びC-6号線へのポールやコーンの優先的増設については、施設の配置上の制約により設置が困難な状況にあり、整備が可能である場所において歩行者と車両の通行を明確に分離するため歩行帯（グリーンベルト）や一部においてはゴム製のポールやコーンなども成田国際空港株式会社（NAA）が設置し、警察とも連携のうえ、貨物地区構内の安全確保に努めていると聞いている。

- (2) 貨物地区構内交通ルールの徹底のため、常時警備員を配置するとともに、速度規制や路上駐車に対する取り締まりの強化に取り組まれない。

**【回答】**（首都圏空港課）

成田空港貨物地区構内交通ルール遵守のため成田国際空港株式会社（NAA）により、日々構内の巡回・指導を実施することによりルールの徹底を図っているところと聞いている。

- (3) 歩車分離信号を設置した空港西通り2と空港東通り2の交差点について、スクランブル交差点化による安全性の確保に取り組まれない。

**【回答】**（首都圏空港課）

警察により、空港西通り2と空港東通り2の交差点の歩車分離信号が設置されたことにより、歩行者の安全は図られていると聞いている。なお、スクランブル交差点化については、警察との協議も踏まえ、交通流を阻害する恐れもあることから、今後の課題と考えている。

## 2. 成田空港の地位向上にむけて

「我が国航空物流のグランドデザイン」でも触れられているとおり、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、仁川や香港に対抗できるよう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。

### 【回答】（首都圏空港課）

成田国際空港の国際航空ネットワークはより一層充実することが見込まれることから、成田国際空港株式会社（NAA）において、空港容量 30 万回に対応した空港諸施設の準備を順次進めている。バランスのとれたネットワークの充実により、貨物量も増加していくものと考えており、航空貨物に求められている迅速性、効率性の実現のため、貨物地区においてもさらなる物流機能強化が求められることから、成田空港を管理・運営する成田国際空港株式会社（NAA）においては、国際航空貨物を取り巻く情勢を的確に見極め、関係者の協力を得て、航空物流機能の強化を図るため、貨物地区の混雑緩和、導線の簡素化等、効率化の取り組みを進めるとともに、将来の貨物需要に応えるための上屋再配置等、施設展開計画を策定することとしている。

なお、施設の耐震化については法令に準拠し成田国際空港株式会社（NAA）において対応済みであるため、ソフト面の対策として定期的に防災訓練を引き続き実施していく。

## 3. 成田空港ゲートの混雑緩和について

成田国際空港株式会社が検問の廃止を検討しているように、ビデオカメラ等の監視体制を整えるとともに、物流の円滑化を図るため入場車輛の検問を廃止し、成田空港ゲートの混雑緩和に取り組まれない。

### 【回答】（首都圏空港課）

「グレード・アップ『ナリタ』活用戦略会議」での「警備の質を確保しつつ、入場者の快適性の向上（ノンストップゲート化）を図る。」との政策提言を受け、成田国際空港株式会社において実現に向けた機械システム等の警備手法も考慮に入れたシステムの在り方を警察等関係機関と協議し、2013 年 3 月 18 日から約 2 ヶ月の間、空港第 2 ビル駅において、実証実験を行っているものと承知している。

今後、要請事項について、成田国際空港株式会社と連携しながら課題解決に向け取り組んでいく。

#### 4. 貨物便の増便にむけた規制緩和

閣議決定された物流政策大綱において、オープンスカイの推進による航空貨物ネットワークの拡充という方針が示されており、アジア地域等とのオープンスカイの早期合意やフォワーダーチャーターの要件緩和について取り組まれない。また、羽田空港の貨物量が伸びないため、昼間時間帯における貨物専用便の就航にむけ取り組まれない。

**【回答】**（航空交渉室、航空事業課、首都圏航空課）

##### ○オープンスカイの推進

アジアなど海外の旺盛な経済成長をとりこみつつ、世界的な航空自由化に伴う競争環境の変化に対応するため、平成 22 年 10 月より首都圏空港を含めたオープンスカイを推進してきたところ、平成 25 年 3 月までに、韓国、シンガポール、マレーシア、中国等、23 カ国・地域との間で合意が得られている。引き続き、航空貨物ネットワークの拡充に向け、戦略的にオープンスカイ交渉を推進していく。

##### ○フォワーダーチャーターの要件緩和

総合物流施策大綱及び総合物流施策推進プログラムに基づき、全国の空港において、国際貨物チャーター便の運航を容易化するため、相互主義が確保されていること及びオープンスカイに合意していることの 2 要件を満たせば、首都圏空港を含め、フォワーダーチャーター及びスプリットチャーターの運航を可能とするなどの制度改正を実施しているところです。引き続き、適切な制度の運用を図っていく。

##### ○羽田空港の昼間時間帯における貨物専用便の就航

羽田空港の昼間時間帯は、都心に近い同空港の利便性を最大限活用するため、旅客便を優先することとしているが、国際貨物チャーター便の運航は可能としている。また、羽田空港は、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、全国 50 空港との間に 1 日約 490 往復の充実した国内線ネットワークを有していること、などの特性を有しており、こうした特長を活かし、羽田における貨物の活性化に努めて参りたい。

#### 5. 航空保安制度の運用について

RA 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はかられない。

**【回答】**（航空保安対策室）

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・荷主の協力のもと、昨年12月より新KS/R A制度を導入し、サプライチェーン全体で安全を担保している。この新KS/R A制度への移行の際は、航空会社、RA事業者等の関係者の方々のおかげで円滑に移行できたものと理解している。

国としても空港管理者として、空港の秩序を維持する責務を有することから、国管理空港を利用するRA事業者に対し航空貨物検査に係る爆発物等検査機器購入のための費用について半額を補助している。

さらに、国管理空港以外の空港についても、必要に応じ管理者に対して国と同様の補助を行うよう要請文書等を出すなど協力をお願いしている。今後もテロ対策の強化が求められることから、セキュリティの維持向上を図ることが国としては重要と認識しており、関係者との連携を深めていきたい。

**6. 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、平日のみの対応でかつ予約は前日のみの受付となりおり不便である。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、予約期間の拡大について検討されたい。

**【回答】**（航空機安全課）

航空機装備品については、国が直接検査を行い、予備品証明を発行する制度を有している。予備品署名が発行された装備品については、当該装備品の交換時における航空機に対する国の検査が不要となる。検査時間については、緊急に予備品証明が必要となった場合には、休日等を含め迅速に対応している。

なお、予約期間については、柔軟に対応しており、「予約は前日のみの受付」ということは事実誤認であると認識している。

**【要請、質疑・応答】**

- **航空連合**としては離島生活航空路線についてナショナルミニマムの観点から国が全額補填すべきということで要請している。一方、地域公共交通確保維持改善事業については、他の交通モードの助成制度と財源が一本化となる中で、今後仮に見直すとなった場合、他の交通モードの助成スキームとの関係で、モード毎の助成制度の補助率等について不公平感を生じさせないことになるのか。

**【回答】**（航空局）

指摘のとおり、一般会計で一つの制度になっているので、そういう所は当然、情

報交換をしながら進めていくが、先ほどの回答で述べたように、事業者の努力も当然していただく必要があることから、他のモードと少し違いも絡む可能性はあると考えている。

地域公共交通確保維持改善事業については、平成24年度が終わったことから、この後、決算が6月ぐらいに各社から来ると思うのでそれを受け、制度的に課題や改善部分があるのかと考えているので、意見として受け止めたい。

- 3月に「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」が開催されたということであるが、どのような議論があったのか報告願いたい。

**【回答】**（航空局）

第1回目ということで、今後の会議の進め方と実際に何を議論していくのかについて、交通事業者、バス事業者やタクシー事業者、レンタカー事業者に対して、会社に対するヒアリング等をしながら、深夜・早朝に羽田空港にアクセスできるかを検討していきたいということについて合意したものであり、具体的な議論はこれからである。

- 成田空港の貨物関係の安全対策について、NAAにより日々構内の巡回や指導を実施しているということであるが、あまり巡回をしていないという報告を受けている。とりわけトラックやフォークが入る時間帯については、事故が起きてもおかしくない状況も散見されていると聞いているので、ここについてしっかりと取り締まりをするということで、NAAに要請していただきたい。

**【回答】**（航空局）

指摘事項については、その旨を伝える。

- 羽田空港の貨物便の就航について、T I A C Tと三井物産との連携で対応しているところであるが、羽田空港のフォワーダー各社は、大変苦戦しており、取扱貨物が増えない限り施設縮小の動きに歯止めがかからない。旅客便とのバランスについては理解するが貨物便就航について実現できるよう取り組みをお願いしたい。また、羽田・成田どちらか、もしくは双方に貨物が到着しても選択して通関できる体制の構築も望んでおり、関税局も含めて関係各所に引き続き要請を行っていきたいと考えている。

**【回答】**（航空局）

T I A C T及び三井物産と研究するなど方策を考えており、一層の貨物需要の活性化に頑張っていきたいと考えている。