

【航 空 局】

1. 災害に強い空港づくりについて

- (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に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。また、ガイドラインについてはシミュレーションや訓練等での気づきを参考に、より効果的な災害対応となるよう、定期的な見直しも行うべきである。さらに、訪日旅客をはじめ、多様な人々が利用するという観点では、空港のユニバーサル・多言語対応など幅広い工夫をすべきである。

【回答】（空港技術課、空港計画課、交通管制企画課）（１）、（２）について

南海トラフ巨大地震等の地震災害時に空港に求められる機能を確保するため、最低限必要となる基本施設、管制施設等の耐震化を進めている。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を中心とした関係官署において、定期的に「緊急ダイバート運航支援訓練」を実施している。また、さらなる訓練の充実化を図る観点からCDM参画のエアライン各社に訓練参加の調整を実施する予定である。

平成30年の台風第21号や北海道胆振東部地震による空港での災害を踏まえ、有識者委員会を設置し、大規模な自然災害が発生した場合においても我が国の航空ネットワークを維持し続けることができるよう、空港利用者の視点や多言語による情報提供の視点も考慮した「A2-BCP」ガイドラインを令和2年3月に策定しました。ガイドラインに基づく全国の空港における「A2-BCP」の策定作業は令和2年3月に完了したところであり、今後は各空港の訓練や点検の実施状況等を定期的に確認するとともに、複数の空港の「A2-BCP」の内容や訓練

の結果等を検証し、各空港に周知することで、それぞれの「A2-BCP」や訓練の見直しを実施します。「A2-BCP」ガイドラインについても必要に応じて見直しを実施する。

- (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。また、災害発生時におけるアクセス交通と空港の連携についても、去年の台風15号での成田空港の孤立化による旅客の滞留事例を教訓として、局横断的な連携をお願いしたい。

【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は、救援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（24時間空港）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たところである。また、成田空港では、昨年度の滞留事例を踏まえ、災害発生時に空港アクセス事業者等との調整などを担う「総合対策本部」の早期設置や多言語による情報提供の充実を図ることにしており、この成田空港の考え方を今後、全国の空港へ情報共有してまいりたい。

- (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）

社会インフラ上の防災拠点としての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、津波の逼迫性の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。

2. 首都圏空港の整備について

- (1) 空域・管制について

首都圏空港のさらなる発着容量の拡大においては、2020 年 3 月 29 日から首都圏上空の空域の活用が示されている。この実現のために、地元住民・自治体の理解促進が図られるよう、いっそう丁寧な対話と十分な情報提供を行い、さらに運航する航空事業者と連携しながら官民一体となって合意形成を図り、新飛行経路の運用を着実に実施すべきである。

【回答】（首都圏空港課）

首都圏空港の機能強化については、羽田空港における飛行経路の見直し等により、2020 年 3 月 29 日から首都圏空港の発着容量を約 8 万回拡大したところである。羽田空港の新飛行経路は、学者・専門家から成る会議で様々な選択肢を検討して頂いた結果、これ以外の方策が見当たらなかったことから、東京都を始めとする幅広い地元関係者との協議を経て、導入を決定したものである。新飛行経路の導入に向けては、これまで様々な騒音・落下物対策を講じるとともに、6 巡にわたる住民説明会を開催し、情報提供に努めてまいりました。一方で、経路下の住民の方々からは、騒音をご心配するご意見など様々なご意見を頂いており、真摯に受け止めている。

今後とも騒音・落下物対策を着実に実施するとともに、丁寧な説明や情報提供を行い、地域の皆様のご理解が深まるよう最大限努力してまいりたい。

(2) 2020 年以降の拡大に向けた検討について

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】（首都圏空港課、大都市圏空港調査室）

首都圏空港については、平成 26 年の「首都圏空港機能強化技術検討小委員会」において、過去の実績値をベースに航空需要予測^(※)を行いさらなる機能強化に関する技術的な選択肢をとりまとめ、2020 年までに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いる。

（※）おおむね 2020 年代前半に航空需要が現在の計画処理能力約 75 万回のほぼ限界に達し、2032 年度には 78 万回～94 万回に達すると予測。

羽田空港については、同小委員会において飛行経路を見直さずに滑走路だけを増設しても空港処理能力拡大効果は見込めないと指摘されており、既存ストック

を賢く使う観点から 2020 年 3 月 29 日より新飛行経路の運用を開始することで国際線の発着容量を年間約 4 万回拡大したところである。

成田空港については、既存の B 滑走路の延伸や C 滑走路の新設等により、発着容量を年間 50 万回とする機能強化に関し、本年 1 月 31 日に航空法に基づく空港施設の変更を許可しました。引き続き、千葉県や地元市町をはじめとする関係者としつかりと連携して、騒音対策や地域振興に取り組み、地域のご理解をいただきながら、できる限り早期に成田空港の機能強化が実現するよう取り組んでまいりたい。

(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 L C C 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】（首都圏空港課）

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、24 時間受付・チェックイン可能なカプセルホテル「ナインアワーズ成田空港」が第 2 ターミナルに直結した第 2 駐車場ビル地下 1 階に位置し、早朝便の利用時、帰国後、乗り継ぎの際の宿泊や仮眠など様々な用途に応じて活用されている。そのほか、平成 27 年に 4 月に供用開始した第 3 ターミナルでは早朝便を利用する旅行者のため、オープン当初より本館 2 階の出発ロビーが 24 時間開放されております。また、令和元年 9 月には 1 階到着ロビーを拡張し、出発客と到着客の動線を分けることで、混雑緩和を図りました。さらに、令和 2 年 6 月にはフードコートエリアを拡張し、お客様への快適な環境を提供している。

羽田空港においては、第 3 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が整備され、旅行者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す。また、羽田空港の一般エリア・保安エリアにおいて、ポール型充電コンセントやフリー Wi-Fi アンテナを増設し、待合スペースの環境改善を図っている。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、訪日外国人旅行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に取り組まれない。

駐車場の混雑緩和対策について 2019 年度の効果検証について伺いたい。また、羽田空港の深夜早朝アクセスバス協議会にて行われた実証運行を経て深夜早朝便が増便されるのか、検討状況を伺いたい。

また、D 滑走路の竣工に伴う深夜発着枠の拡大により旅客便の増便が段階的に行われているが、貨物便の運航が殆どない状態が続いている。

羽田空港の発着枠を旅客便を中心に使用しているのは理解しているが、羽田空港の国際貨物地区には輸出入上屋もあるにも関わらず、現在貨物定期便が殆ど運航されていない状況であるので、深夜枠を活用して国際貨物定期便を誘致頂きたい。羽田空港は神奈川・静岡県など東京より西に位置する荷主にとって国内輸送短縮のメリットが享受でき、また BCP の観点からも国際航空貨物の拠点として一定の規模を維持すべき出ると考える。

【回答】（首都圏空港課）

羽田空港への自動車アクセスについては、中央環状線開通（平成 27 年 3 月）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ところである。このため、国では関係事業者と連携して、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（混雑対策協議会による P R 等）を行っているところである。さらに、平成 30 年度末には既存駐車場の増床による駐車容量拡大を実施するとともに、繁忙期において臨時駐車場を開設することにより、引き続き駐車場混雑の緩和に取り組んでいるところである。

また、羽田空港の深夜早朝時間帯のアクセスの改善に向けては、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」を運行支援等の実施主体とした、アクセスバスの運行を行っている。令和元年度については、広報・P R の強化による利用者へのさらなる周知を実施し、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、羽田空港のアクセス改善に取り組んでまいりたい。

また、2020 年夏ダイヤからの羽田空港の国際線増便に向け、国際貨物の処理能力を確保すべく、国際線貨物地区の上屋増設を 2020 年 1 月に実施しました。引き続き、新たな貨物需要の取り込みのため、羽田空港の貨物需要活性化に向け

て取り組んで参りたいと考えている。

(5) 成田空港について

四者協議会で合意された夜間飛行制限の緩和、B滑走路の延伸、第3滑走路の整備による空港機能の向上にともない、訪日外国人旅行者やLCC利用者等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。

2030年度を目途とした滑走路増設を含む拡張計画により、空港敷地も現在のほぼ倍となる予定である。

拡張に伴い、貨物地区の再編が行われるのであれば、フォワーダーを含めた業界と協業して再編計画を示していただきたい。その際は空港施設内若しくは至近にフォワーダーの施設が配置できるような計画を策定されたい。

【回答】(首都圏空港課)

訪日外国人旅行者やLCC利用者の増加を踏まえ、国際競争力の強化のため、都心アクセスのさらなる利便性向上が必要と考えている。特に、2012年の本邦LCC就航に伴い運行が開始された、都心と成田空港を結ぶローコストバス(東京・銀座線、大崎線)については、2020年2月に「東京シャトル」「THEアクセス成田」「有楽町シャトル」が「TYO-NRT」として一本化され利便性が大幅に向上したほか、「成田シャトル」も合わせると、平常時においては1日あたり上下合計300便以上が運行されている。

また、深夜アクセスについても、2019年冬ダイヤからのA滑走路夜間飛行制限緩和を契機に空港発の終電・終バス時刻が繰り下げられました。さらに、空港第2ビル駅のJR二重改札についても、2019年12月に解消されたところである。安全性を確保した施設整備の取り組みとしては、障害者、有識者、空港関係者等で構成される「成田空港ユニバーサルデザイン(UD)推進委員会」において、平成30年4月に成田空港のUDに関する指針となる「成田空港UD基本計画」を策定の上、2021年オリパラまでの実現のため具体的な施策を実施し、多様な旅客が安全・安心・快適に利用できる空港を目指している。

また、東日本旅客鉄道(株)および京成電鉄(株)において、列車との接触や線路への転落を防止する対策として、成田空港駅、空港第2ビル駅に2020年までにホームドアが設置されるよう駅の施設所有者である成田空港高速鉄道(株)と調整を進めていると伺っている。

※ 京成電鉄(株)の空港第2ビル駅については2018年度中、JRは両駅2020年3月に実施済。京成電鉄の成田空港駅については、新型コロナウイルスの影響で年内時期

未定)

また、2030 年度を目途とした空港拡張後の貨物施設の再編について、N A A において航空会社、上屋事業者、フォワーダー等関係各所へのヒアリングを十分に行ったうえで、具体的な整備計画は今後の需要動向や社会情勢等を踏まえながら検討してまいりたい。引き続き、N A A と連携・協力しながら旅客利便性向上及び貨物施設の再編計画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

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されたい。

【回答】(航空交通国際業務室、管制課)

「北京便の状況」

北京行きを含む仁川 F I R を越える西行便については、仁川 F I R－大連 F I R 間の航空路が複線化されたことにより、恒常的に発生していた日本国内空港出発便に対する遅延は大きく改善された。しかし、依然悪天などの理由により、毎日ではないものの、中国－韓国間の移管間隔の拡大や中国への入域の制限が急に要請されることがあります。交通状況により異なりますが、日本国内空港出発便に対する遅延が 1 時間を超える場合もある。また、中国は 2019 年 9 月に開港した新北京空港に合わせて交通量を徐々に増やす計画と聞いています。中国民用航空局は北京空港国際線の S L O T 拡大及び北京を中心とした広範囲で空域再編を行い、交通容量拡大を確保すると説明しており、3 カ国で事後検証をしていく予定である。

「上海便の状況」

上海空港到着便については、毎日ではないものの上海 A C C から悪天や様々な理由により、入域の制限が要請されることがあります。上海空港を目的地とした日本国内空港出発便の遅延については 1 時間を超える場合もある。

上海空港出発便については、日本の国際空港(成田、羽田、関西)における悪天候(主に台風)への対応として、日本から制限を要請することが増えている。

【日中韓協議について】

現在、日・中・韓の 3 カ国における交通流管理に関する調整会議を立ち上げ、共通フォーマットによる交通流に関する情報共有の取り組み及び交通流制御の

事後検証について議論しているところである。情報共有及び制御の事後検証の重要性については3カ国の共通理解であることから、今後とも関連情報の提供をすすめ、遅延の軽減に繋がるよう運用の改善を進めてまいりたい。

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】（航空事業課地方航空活性化推進室）

航空路線の参入・撤退については、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いる。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、国土交通省としても、その重要性については十分認識している。このため、これまでも地方航空路線に係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いる。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等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することとされており、透明性が確保される仕組みとなっている。

国土交通省としては、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) 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。これまでも様々な取り組みが行われているが、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】（空港業務課、政策企画調査室）

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ますが、航空局としても、地方航空ネットワークの維持は重要であると認識している。これまで、観光庁や各地域・自治体等と連携し、観光振興や航空需要の開拓、空港と地域の交流促進など、様々な取り組みを行ってきた。今後も引き続き、満10年を向かえた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。

また、令和2年度からは地方空港間の着陸料を本則の1/2から1/4に軽減を拡充したうえで、引き続き、地方空港を出発する羽田便の羽田空港における着陸料を本則の2/3～1/6に軽減する措置などを継続してまいりたい。

- (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のように、それぞれの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、航空ネットワーク企画課）

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、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実施したところであり、引き続き滑走路増設事業を推進してまいりたい。

新千歳空港国内線ターミナルの既存予約タクシー乗り場に加え、令和元年8月に新たに5台分の予約タクシー乗降場を整備し、特に夜間・早朝時間帯に到着されるお客様が多い国際線利用者の乗合タクシーの利便性が向上した。また、駐車スペースについては、夏期繁忙期等の混雑時に約200台分の臨時駐車場を開放する等の柔軟な対応を行っているとともに、さらなる需要増加に対応するため、平成30年2月にB駐車場を増築し、新たに809台分の駐車スペースを整備しました。現時点でA、B、C駐車場あわせて4,547台分の駐車スペースを用意している。6月1日からは北海道エアポート株式会社が運営権者として新千歳空港の運営を開始しており、引き続き、民間の創意工夫により、利便性向上に向けた取り組みを進めていくものと承知している。

地域の公共交通を担う交通事業者におかれましても、空港ビル会社、空港運営会社等とともに、空港利用者の利便性向上に資する取り組みを推進下さいますようお願いする。

- (3) 2017年7月に認定された「訪日誘客支援空港」については令和2年度航空局関連予算において訪日誘客支援空港に対する認定区分の見直しを行ったうえで、さらなる支援を進めていくことが示されている。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、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。特に繁忙期におい

ては、カウンターや団体旅客の待ち合わせ場所、駐車場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ない。

【回答】（政策企画調査室）

国土交通省では、国際線就航による地方イン・地方アウトの誘客促進のため、全国 27 の地方空港を「訪日誘客支援空港」として認定し、着陸料の軽減等の新規就航・増便等の支援や旅客受入施設整備への支援を実施してきたところである。

新型コロナウイルス感染症の影響により、地方空港における国際線は全便運休しており、大変厳しい状況ですが、地方空港の国際線の回復・充実に向けて、引き続き、国として必要な支援を行ってまいりたい。また、保安検査や出入国審査、税関手続き等（C I Q）の円滑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いる。

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先進的な保安検査装置の導入を推進しており、ボディスキャナーについては、令和 2 年 3 月までに概ね導入が完了し、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ある。

地方空港における C I Q 強化の具体的な取り組みとしては、引き続き福岡空港及び那覇空港における C I Q 施設の拡張整備を進めるとともに、空港ビル会社等による C I Q 施設整備に対する補助を行ってまいりたい。関係省庁においても、要員増等が進められているところであり、今後とも C I Q 関係省庁と連携し、円滑な対応に向けて必要な取り組みを進めてまいりたい。

また、地方空港における空港のあり方については、例えば那覇空港では、旅客数の増加による駐車場の容量不足や構内道路の混雑に対応する取り組みを実施しているところであり、旅客数等を踏まえて検討してまいりたい。

- (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 P R 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け入れのため、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 月に設置し、現状把握・課題整理を行っている。

国や県が中心となった国内外に向けた P R 活動、空港までのアクセスの整備に

関する令和元（平成31）年度の取組事例としては、

- ・国の広報費を活用して、バスや地下鉄で、函館空港や丘珠空港等において空港へのアクセスや航空路線などを国内外に向けたPR事業を実施している。
- ・大分空港と県北地域を結ぶ乗り換えいらずの空港アクセスバス（ノースライナー）は、今年度に命名10周年を迎え、空港アクセスの改善及び空港の利用促進に貢献している。

等があり、運輸局・地域・事業者・空港が連携して取り組みを進めている。

- (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】（政策企画調査室）

国土交通省では、国際線就航による地方イン・地方アウトの誘客促進のため、全国27の地方空港を「訪日誘客支援空港」として認定し、着陸料の軽減等の新規就航・増便等の支援や旅客受入施設整備への支援を実施するとともに、観光庁等と連携し、海外におけるPR支援を行う等、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ある。本制度においては、毎年度有識者委員によるフォローアップを実施しており、この結果をもとに各空港にさらなる効果的な取り組みを促すこと等により全国の空港での国際線誘致の取り組みの底上げを図ってまいりたい。

また、天災等発生時に空港に求められる機能を確保することも重要であると認識しており、最低限必要となる基本施設、管制施設等の耐震化・浸水対策等を進めてまいりたい。

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）

民間航空に関する国際ルールでは、国が航空保安対策に関する制度を定め施行する義務を負う一方で、これらの対策の実施責任主体は各国の判断に委ねられている。我が国においては、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いる。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。

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。

- (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】（管制課、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、民間訓練試験空域と民間航空機の運航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、全てのユーザーがそのニーズにあ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参りたいと考えている。

首都圏空域については、令和元年から2年にかけて、首都圏空港の機能強化のための新しい飛行経路の導入や、東京航空交通管制部を含めた空域の再編を行った。首都圏空域のさらなる効率化については、引き続き関係省庁と協力し取り組んで参りたいと考えている。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、関係省庁と協力しながら必要な調整を進めて参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、異なる法律目的に則り、それぞれに必要な規制を行っている。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、必要な連携を図ってきたところである。その結果、通達改正による航空機製造事業法の対象外となる事業の範囲の明確化（平成 24 年 10 月）、航空機製造事業法施行規則の改正による需給調整の対象となる特定設備の見直し、各種提出書類の簡略化（平成 25 年 11 月）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、今後とも協力して参りたいと考えている。

- (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られたい。

【回答】（安全企画課 航空保安対策室）

空港における保安検査は、空の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ある。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の報告を受けている他、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いる。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ある。

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。なお、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1/2を負担しているところである。加えて、設備投資につきましては、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、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1/2補助に加え、国が新たに航空会社に1/2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ある。

国土交通省と致しましては、今後とも、国として責任を持って航空保安対策に万全を期してまいりたい。

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が実施されたと認識している。一方、車両運転許可取得に係る講習や試験については、今後は一時的な支援者のみではなく、異動者も対象とした見直しを行い、グランドハンドリング要因のさらなる機動的な配置を実現できるよう取り組まれない。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。さらに新たな見直しの導入時には国全体としての効果の最大化に向け、航空局としても空港管理者に対しての導入促進等に積極的に関与されたい。

【回答】（空港安全室）

車両運転許可取得に係る講習や試験については、制限区域内の車両運転の安全と秩序の維持のために実施しているものである。

具体的には、当該空港の制限区域内で車両を運転するに当たって必要となる知識の付与とその理解度の確認を目的としており、当該空港の制限区域内の車両が走行する区域の詳細な状況、当該空港固有の車両運転に係るルールや、過去において当該空港で発生した制限区域内事故事例を踏まえた事項等となっている。

一時的な支援者については、特定の便のグランドハンドリングの応援等のために制限区域内において車両を運転することから、その期間や区域が限定されており、それに伴い必要となる知識は、他空港において車両運転許可の取得の際に得た一般的な車両運転に係る知識と、当該空港において応援を受け入れる事業者等において実施される知識の付与で必要十分であることから、講習・試験は免除し

ているところである。

その一方で、一時的な支援者と異なり、当該空港の制限区域内に長期的、かつ、より広範囲な区域に立ち入ることとなる当該空港への異動者については、より広範で詳細な知識が必要となることから、当該空港の空港管理者が自ら行う講習を受講して頂くとともに、その理解度を確認する試験を受験して頂く必要がある。

以上のことから、講習・試験を省略することは困難と考えている。

また、ランプパスの利便性を向上させる方策として、2018年（平成30年）3月に臨時立入承認証に関する指針を制定済みであり、国管理空港、会社管理空港、離島空港等小規模な空港を除く地方管理空港の合計56空港に対する令和2年1月現在での導入調査では、27空港が空港内事業者の要望を踏まえたうえで、検討中もしくは導入予定なしと回答しているところであり、適切に要望に対応するよう指導してまいりたい。

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されたい。

【回答】（航空ネットワーク企画課空港経営改革推進室）

国土交通省においては、効率的な空港運営を通じた航空ネットワークの充実や地域の活性化の実現するため、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地域の実情等を踏まえ、個別空港の特性に応じた運営手法が選択されるよう検討しているところである。平成28年7月からは国管理空港では初となる仙台空港において、平成30年4月からは高松空港において、平成31年4月からは福岡空港において、本年4月からは熊本空港において、本年6月からは新千歳空港において、それぞれ民間による運営が開始されたところである。

民間運営委託が行われた空港においては、いずれも利用者利便の向上に向けた積極的な取り組みが行われております。たとえば、仙台空港・高松空港においては施設整備や路線の拡充、空港アクセスの改善などが、福岡空港においては国際線旅客ターミナルビルにおけるチェックインカウンターや自動チェックイン機

等の機器の増設、国内線旅客ターミナルビルの機能向上などがそれぞれ行われている。現在、広島空港において運営の民間委託に向けた手続きを進めているところですが、今後の案件についても先行事例を踏まえつつ、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運営について、具体的な検討をしてみたいと考えている。

- (2) 北海道内7空港の民間への運営委託が令和2年から順次開始されているが、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善が進まずに収支が一層悪化するリスクがある。それぞれの空港において経営改善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】（航空ネットワーク企画課空港経営改革推進室）

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、成長しても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して、運営権者が一定の公的負担を受けられる仕組みを確保しており、民間の創意工夫を活かして各空港を成長させていくことを期待しているものである。

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】（総務課政策企画調査室）

バイオジェット燃料の活用は、中長期的な地球温暖化対策の方策として重要であり、国際民間航空機関（ICAO）においても、2050年までに相当量の燃料を代替燃料に置き換えることを目指し関係者間で協力していくことが確認されている。

国土交通省としては、2020年度中のバイオジェット燃料を用いた初の商用フライトの実現を目指し、経済産業省、航空運送事業者、石油精製元売り事業者、燃料生産事業者等が共同し、作業を進めている。なお、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）において、国内のバイオジェット燃料

製造事業者のバイオジェット燃料の一貫製造プロセス等の確立のため、「カーボンリサイクル技術等を活用したバイオジェット燃料生産技術開発事業」による予算支援を行っている」と承知している。引き続き、関係者と協力しながら、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れない。

【回答】（政策企画調査室）

ビジネスジェットの受入拡大については、我が国の国際競争力強化やインバウンド対応の質的向上に資するものとして大変重要であり、首都圏空港のみならず地方空港においても受入れ体制を整えていく必要があると考えている。首都圏以外の大都市圏にある中部空港や関西空港では既に専用動線が措置されており、これ以外にも、例えば静岡空港ではVIP専用ルームやラウンジを併設した専用格納庫の供用が開始されているといった例がある。

他方、東京オリンピック・パラリンピック大会期間中の需要のピーク時等は、首都圏に近接する空港での受入れや駐機のための地方空港への回航といったことも視野に入れた検討が必要であり、また、これをきっかけとしたビジネスジェット需要の地方への広がりを見据え、プロモーションも含めてさらなる取り組みを推進できればと考えている。これら地方空港におけるビジネスジェット専用動

線の整備等に当たっては、具体的なニーズや、地元の地方自治体等の意向も踏まえる必要があるので、航空局としては、地元の意見や要望等をお伺いしつつ、C I Q関係省庁との調整といったソフト面での支援も含めて、適切に対応して参りたいと考えている。

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、セントレア中部、新千歳等の空港については、L C C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向けて今後、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】（首都圏空港課）

成田空港においては、24 時間受付・チェックイン可能なカプセルホテル「ナインアワーズ成田空港」が第2ターミナルに直結した第2駐車場ビル地下1階に位置しており、早朝便の利用時、帰国後、乗り継ぎの際の宿泊や仮眠等様々な用途に応じて活用されている。

関西空港においては、「ホテル日航関西空港」に加え、第1ターミナルビルにはリクライニングチェアやシャワーを備えた24時間営業の有料ラウンジが設置されている。また、近年、深夜早朝便の増加に伴い、フライト前後に館内で夜間滞在されるお客様が増加したため、エアロプラザ内において有料ラウンジ及び無料の仮眠・休憩スペース（約300席）も提供されており、ニーズに合わせて利用されている。

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「TUBES q（チュウブ・スクウェア）」が旅客ターミナルビル内1階に位置し、深夜・早朝のフライト前後の宿泊に活用されているところである。また、セントレア空港島内には、既存宿泊施設の増棟や新たな宿泊施設の開業により、3,500室の宿泊施設が備わっており、航空旅客の増加に対応している。

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、深夜・早朝便を利用する方も含め多くの方々に

利用いただいている。今後も、空港利用者の多様なニーズを踏まえ、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、空港会社等と連携し、空港利用者の多様なニーズに応えてまいりたい。

(航空貨物関係)

1. 成田空港の安全対策について

成田空港貨物地区では、貨物をはじめとする自動車の動線が主体であり、フォークリフトやトラックが優先される道路整備となっていることにより、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。昨年の貴局からの回答を受け、以下の掲げる安全対策や設備の改善の進捗、今後の取り組みを明らかにされたい。

- (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フォークリフトが存在する。また、路上駐車についても常態化している。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。

交通対策協議会や NAA の取り組みは承知しているが、貨物地区の再編が完了するまでの間に事故が起きてしまわないよう、駐車場の増設など抜本的な解決策が必要であり、改善に向けた取り組みの進捗と今後の取り組みについて明らかにされたい。

【回答】(首都圏空港課)

上屋前の路上駐車等の混雑緩和に係る抜本的な解決策については、NAAにおける貨物地区の将来の展開計画を踏まえて検討してまいりますが、短期的対応としては、貨物事業者の生産性、効率性の向上を図り、構内のトラック交通の円滑化を目指し、貨物関連事業者との連携を図りながら、トラック管理システムの導入を検討している。

- (2) 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。(①におけるグリーンベルト上での作業が劣化を速めている) 安心安全な歩行者帯確保のため速やかに修繕が実施されるべきであり、状況確認の頻度・修繕が必要と判断される基準・確認時から修繕が完了するまでのおおよその日数箇所の補修・改修の計画、進捗を明らかにされたい。また、横断歩道予告表示(菱形のマーク)による効果が実感できておらず、より視覚にうったえる“イメージハンプ”等の設置を検討さ

りたい。

【回答】（首都圏空港課）

グリーンベルト等路面マーキングについては、貨物地区交通対策協議会による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・横断歩道等の塗装及び路面舗装の状況確認を継続して実施しており、貨物関連事業者からの声も聞きながら、劣化状況に応じて緊急度の高い箇所から適時改修工事を実施している。また、歩行者安全対策として、危険個所に置き型の制限速度注意喚起看板を設置している。スピード超過対策として、スピードガンによる速度計測と違反車両への注意喚起を実施しております。ご提案のイメージバンプにつきましては、以前、交通対策協議会で検討した結果、菱形マーキングの方がトラックドライバーには浸透しており、効果は高いとの見解を受け、採用しませんでした。引き続き効果的な安全確保対策を検討していく中で導入を検討してまいります。

- (3) 貨物管理ビル前の道路における路上駐車の状態化や、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。特に、横断歩道上や横断歩道付近の駐停車禁止場所においても路上駐車が発生しており、歩行者の視界を妨げ、非常に危険な状況である。成田空港株式会社と成田空港警察署との連携を通じた違法駐車を取り締まりについて認識しているが、危険な状況は改善されておらず、いつ事故が起きてもおかしくない状態であるため、現状の改善に向けた課題や今後の取り組みについて明らかにされたい。

【回答】（首都圏空港課）

貨物管理ビル前の道路における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ことから、NAAは成田国際空港警察署に対し駐車車両の排除や駐車違反の取り締まりの実施を依頼している。引き続き、NAAと警察当局が連携し、車両運転者に交通ルールを順守するよう働きかけていく。

- (4) 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が求められる。また、NAAにおいて行われるヒアリングに係る“関係各所”とは具体的にどこを指すものか明らかにされたい。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、検討会議を設置する際には、貨物地区に関わる各業者の参加とともに、意見募集等を通じ現場で働くものの声を取り入れるよう考慮し、“貨物地区の展開計

画”の見通しに関して、時期や進捗状況について明らかにされたい。

【回答】（首都圏空港課）

貨物地区の将来の展開にあたっては、N A Aにおいて航空会社、上屋事業者、フォワーダー等関係各所へのヒアリングを十分に行い、ニーズを把握したうえで安全・安心の確保と効率的な運用を目指した施設計画を行ってまいりたい。まずは中期的施設計画として北部貨物地区の施設再配置を行うこととし、2030年度を目途とした空港拡張後の貨物施設の再編については、具体的な整備計画は今後の需要動向や社会情勢等を踏まえながら検討してまいりたい。

2. 航空貨物に対する保安措置について

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。K S／R A制度の適正な運用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。

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の保安体制の強化・明確化の検討についてどのような検討がなされたのか進捗状況を明らかにされたい。

【回答】（安全企画課 航空保安対策室）

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係るガイドライン」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ある。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併せて、航空安全の確保に努めているところである。

さらに、爆発物混入防止等の航空貨物に対する保安措置に向けた課題や今後の取り組みについては、K SやR Aの保安体制に対する国等の関与を強化・明確化することを検討しているところである。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たい。

3. K S／R A制度の適正運用について

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産業内の公平性が保たれていない。

- ① 貨物主要空港である成田・関空・中部に対して、国管理空港での爆発物検査装置の購入費用1／2補助の仕組みが導入されるよう、国管理空港以外の空港管理者等に対して速やかに調整を図られたい。
- ② 爆発物検査装置の導入費用補助のみならず、維持に関する負担軽減に向けた補助を検討されたい。

【回答】（安全企画課 航空保安対策室）

K S／R A制度は、全ての航空貨物が航空機搭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」も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、貨物への干渉を最小化することも可能となっていると認識している。

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、空港管理者として、その1／2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ある。なお、当該補助制度の財源として、貨物の重量に応じた保安料を徴収している。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、国管理空港の負担割合も勘案することを求めています。また、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いる。

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たい。また、爆発物検査装置の維持に関する負担軽減に向けた補助については、国管理空港においても補助の実態はなく、早期解決については難しいと思慮する。いずれにしても、

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、国として責任を持って航空保安対策に万全を期してまいりたい。

4. 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。しかしながら化学品の1次生産者といえるメーカーに比べ、化学品を売買する航空危険物を扱う輸出入者は、有害性等の情報伝達への意識が高いとは言えない。

については、国土交通省航空局としても、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）と連携を図られたい。

また両省と連携のもと荷主となる事業者への啓蒙活動の強化や指導を徹底されたい。また、GHS関係省庁等連絡会議での意見反映事項を明らかにされたい。

【回答】（運航安全課）

我が国においてSDS（安全データシート）は、経済産業省や厚生労働省等の所管法令によりその作成が義務づけられており、その記載内容は国連勧告で採択されたGHS（化学品の分類及び表示に関する世界調和システム）に基づき定められている。航空局としては、2001年より国連GHS専門家小委員会に対応するために厚生労働省を幹事とし、経済産業省、国土交通省、環境省、農林水産省、外務省、消費者庁、消防庁及び関連団体を構成員として設置された「GHS関係省庁等連絡会議」に参加し、航空輸送の安全確保のために意見を述べてきたところであり、今後も引き続き当該会議を通じて関係省庁と連携を図っていく。

なお、意見については国連GHS専門家小委員会の対処方針やGHS分類に関するガイダンス等に反映されている。また、航空局の取り組みとして、これまでも危険物輸送に係る知識付与や安全啓蒙等を図るため、荷主等の業界団体の行う講習会や会合など、あらゆる機会を通じて危険物輸送のルールについて荷主に対して周知しているところであり、引き続き啓蒙活動や情報提供に取り組んでまいりたい。