

## 【航空局】

### 1. 災害に強い空港づくりについて

- (1) 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と考え、エアラインも交えた訓練についてどのような議論・調整を行っているか伺いたい。
- (2) 民間への運営権の委託が進み、日本の空港は様々な運営形態になっていることもふまえ、今後の災害発生に備えたシミュレーションや訓練、BCPの内容精査等については、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。

### 2. 首都圏空港の整備について

#### (1) 首都圏空域の需要予測について

新型コロナウイルス感染症による航空行政全般に関わる環境の変化を踏まえて、首都圏空港の機能強化策の前提となる需要予測を再度行う必要性について、議論・検討されていることがあれば明らかにされたい。

#### (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。

#### (3) 空港におけるソーシャルディスタンスについて

新型コロナウイルスの感染予防として、空港におけるソーシャルディスタンスの確保が求められているが、職場からは施設の広さなどの物理的な制限により、適切な距離を保つことが難しい場所もあるとの声を聞いているが、航空局としての課題認識や、今後、取り組んでいく内容があれば明らかにされたい。

#### (4) 羽田空港について

羽田空港の駐車場混雑を解消するため、羽田空港周辺における駐車場の開発を実施するとともに、公共交通機関利用促進を幅広く利用者に周知されたい。また、都内JR、私鉄各線の終電の繰り上げが実施されているが、コロナが収束し、羽田空港発着の深夜便が復便した場合への影響について、鉄道局等と中長期的な視点で連携を図るとともに、中断している深夜・早朝アクセスバスの運行や対象エリアの拡充など、深夜早朝便の利用がしやすい環境を講じられたい。

#### (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加え、コロナウイルス収束後の国際航空需要の回復もみすえ、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されたい。

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、施設利用者である航空会社、フォワーダー、上屋運営会社、トラック運送会社などの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。

### 2. 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。

そのような中、2021年12月25日にA593が複線化されたとのプレスリリースが公表されたが、安全面の効果に加えて、航空路混雑解消の効果等について説明を願いたい。

### 3. 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との認識である。一方で、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。特にコロナ禍において移動が制限さ

れる状況においては、この仕組み作りは急務であり、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。

#### 4. 地方空港のあり方について

- (1) 新型コロナウイルス感染症により、地方空港と海外とを結ぶ路線では運休が長期化している。そのような中でも、運航再開を見据えて、受け入れ環境の整備を継続していくことが重要だと考えているが、航空局の認識を明らかにされたい。
- (2) 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。今後、訪日誘客支援空港の認定区分の見直しについて検討していくと聞いているが、その後の検討状況を明らかにされたい。
- (3) 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。

#### 5. 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、保安検査に関する有識者会議における中長期的な課題である、関係者の役割分担の明確化や連携強化に関しては、保安検査の実施主体の変更に伴う課題を国が早期に整理したうえで、目標時期を明確に示すとともに、早急に取り組むべきである。
- (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。
- (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。特に規制改革・行政改革に資する課題だと認識しているが、国土交通省内で検討されていることがあれば明らかにされたい。

- (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。さらには、航空保安検査員の社会的地位を確立するとともに、人材育成の観点からも目標となる資格制度を検討していく必要があると考えるが、航空局の考えをうかがいたい。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。

## 6. 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たたい。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。

## 7. 空港経営改革の推進に向けて

- (1) 新型コロナウイルス感染症の影響により、コンセッション空港の運営権者の経営状況が急速に悪化している。航空局としても経済的な支援を講じているが、航空需要の回復の兆しが見えない中、影響の長期化も懸念されている。

今回の環境変化をふまえたコンセッションに対する新たな課題認識や、フォローが必要な内容について明らかにされたい。

- (2) 北海道内空港の民間への運営委託では、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たたい。

## 8. 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。

加えて、日本において『2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す』ことが示されたが、航空局としての今後の方針について検討されていることがあれば明らかにされたい。

### (航空貨物関係)

#### 1. 成田空港の安全対策について

##### (1) 成田空港貨物地区、上屋前の路上駐車等の混雑について

長期的な対応として「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ている。これらの問題を解決するためには、貨物事業者の生産性・効率性の向上と、構内のトラック交通の円滑化が必要であり、事業者に対する注意喚起やパトロールの強化を行うとともに、利用者であるフォワーダーからの意見を取り入れた、空港施設全体の抜本的な改革が必要であると考え。現在進められている成田空港の再整備において貨物地区の再編が行われる場合においては、施設利用者であるフォワーダーや航空会社、上屋運営会社、トラック運送会社などの意見を聴取したうえで、再整備の方向性について示されたい。

##### (2) 成田空港貨物地区の路面舗装劣化について

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。((3)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)安全・安心な歩行者帯確保のため速やかな修繕が必要であり、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”等の設置を提案したが、ひし形マーキングの方がより効果が高いという見解が示された。しかし歩行者が車両の通過を待つという現在の構造は変わらないことから、抜本的に車両が横断歩道前で停止するための対策を講じられたい。

### (3) グリーンベルト上で作業をしている現状について

運送会社や上屋会社による、グリーンベルトを跨ぐフォークリフト作業が常態化している。グリーンベルト上は駐車や作業が禁止されているはずであり、注意喚起をお願いしたい。また、上屋施設の再配置検討については承知しているが、現行施設における、上屋内で作業が完結できるような構造上の改善を願いたい。また昨年度の回答で示された「トラック管理システム」の活用は、導入されても作業についての特段の変化はなく、管理システムと、作業が行われることとの直接的な関係があるとはいいがたい。空港内で作業ができるスペースを設けるなど、実効性のある対策を求めたい。

## 2. 航空貨物に対する保安措置について

K S / R A 制度について、現状ではフォワーダーが荷主と国土交通省の間にはいり、R A 合意書・特定荷主の確定のための確認書・特定荷主確定書を荷主と取り交わしているが、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。保安検査の実施主体のあり方を再検討し、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す必要がある。またフォワーダー各社が検査に要する装置については導入に大きな負担が必要であり、旅客の航空保安検査補助金などと同様に、高度化しているテロ対策を適切に講じるため、爆発物検査機器の導入のための経費はもちろんのこと、維持のための費用も国が補填することを検討されたい。

## 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。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、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）および経済産業省（化学物質排出把握管理促進法に基づく）と連携を図りたい。

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。

#### 4. 機内持ち込み制限品について

新型コロナウイルスの感染拡大により、空間除菌剤などの機内持ち込み制限品が保安検査場等で発見されるケースが多発しているが、航空局としての課題認識を明らかにされたい。また、今後は多種多様な除菌関連商品が出てくることを見据えれば、持ち込み制限品から除外する条件を検討すべきと考えるが、航空局の考えを明らかにされたい。