

【航空局】

1. 首都圏空港の整備について

- (1) 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を軸に、全国の空港整備の重要な前提となる需要予測を再度行う必要性があると考えます。訪日旅客数について、2025年にコロナ感染拡大前の水準に戻していくことが示されていることや、一方でコロナの影響によって国民の行動変容が生じていることなど、新たなモデル策定においては様々な要素を反映するとともに、全国の空港の活用を前提とした検討を行っていただきたい。
- (2) 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新たな駐車場開発の継続検討を行うとともに、公共交通機関の利用促進を幅広く周知されたい。また、訪日旅客の回復とその後の増加を見すえた鉄道ダイヤについて、鉄道局等と中長期的な視点で連携を図るとともに、深夜・早朝アクセスバスの復・増便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整備を講じられたい。
- (3) 成田空港における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、新型コロナウイルス収束後の国際航空需要の回復も見据え、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れたい。2022年に成田空港会社が主体となって設置された空港の将来増に関する検討会では、ターミナル集約や貨物上屋の再配置、空港アクセス改善などを含む大規模な再編計画が議論されていくとしている。今後の計画においては、ターミナルで働くものの利便性や生産性の向上に資する施設導線・設備配置などについて、多様な業界関係者と積極的に議論すべきである。とりわけ空港施設内、もしくは至近にフォワードアーの施設が配置できるような計画策定が望まれる。空港で働く従業員が大幅に増えることも想定されているが、働く魅力を向上させるための具体策を盛り込んでいただきたい。

2. 地方空港・航空ネットワーク基盤について

- (1) 地方路線を安定的に維持していくためには、利用者利便の向上の観点から、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が有効である。コロナ禍において利用がさらに減少し、

今後、地方の人口減が加速化することが見込まれるなか、これまで以上に踏み込んだ仕組みづくりが必要であり、運航費補助も含めた対象路線の拡大と、各路線収支の実経常損失額の全額を補助の対象としていただきたい。

- (2) 2017年7月に全国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。訪日誘客支援空港については、認定区分の見直しについて検討していくとのことであったが、その後の状況を明らかにされたい。また、地方空港の活性化に向けては、外国航空会社にとって就航検討上のハードルとなるアウトバウンド需要の創出に関連して、諸外国では「Air Travel Bank」など空港と地域が一体となって需要喚起・搭乗促進を図る事例もあるが、日本における活用可能性について伺いたい。
- (3) 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、至近で車両運転許可取得に係る講習や試験について、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ったほか、臨時立入承認証の対象者も拡大したと認識している。職場の受け止めは大変前向きなものであるが、さらなる利便性・生産性向上の観点で、車両運転許可取得時の講習簡略化や事業者への代行許可、また臨時立入承認証に関しても、全国の空港における展開や、手続きの統一化・ワンストップ化、申請の電子化を検討いただきたい。あわせて、グランドハンドリング人材確保やその支援に向けた今後の取り組みについて確認したい。
- (4) 各空港の最前線の業務は、グランドハンドリングを中心に外国人材が支えている実態があり、今後も継続的な受け入れが必要である。2019年の改正入管法施行時は、5年間で最大2200人の特定技能人材を受け入れることや、これとは別に一定数の技能実習生を受け入れる計画があったと認識しているが、これらの進捗と運用面での課題について確認したい。あわせて、空港職種に関する特定技能2号の適用について認識を伺いたい。

3. 航空安全・保安について

- (1) 航空保安に関する改正航空法では、航空保安に関して国が実施すべき施策や、関係者が講ずべき措置が一定程度明らかにされたが、継続課題となっている実施主体の変更については、時期の明示も含めて速やかに今後の方向性を明らかにすべきである。保安料についても、現行水準は世界的に見ても低水準であることが明らかになっており是正が必要である。それに向けては、意義・目的やあるべき水準に関する議論とともに、受益と負担の観点で、利用客から見た料金の透明化

と、收受する航空会社が着実に運賃に転嫁できるような取り決めや仕組みが必要である。また、保安検査員の人材確保・育成や先進的な機器導入について、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いっそう強化し、補助率の見直しも含めて検討を行っていただきたい。

- (2) 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）」の重複項目は、航空機製造事業法の適用から修理に関する認可を航空法の認定事業場においては適用外にするなど、航空機製造事業法の適用軽減などによって、事業者・働くものの負担軽減に向けた抜本的な見直しを求めたい。この間に行われてきた一連の見直しもふまえ、ぜひさらに踏み込んだ対応を検討いただきたい。
- (3) 法務省法制審議会で議論されてきた撮影罪がいよいよ国会審議入りする見通しとなった。航空連合が2022年におこなったアンケートでは、客室乗務員の7割が盗撮またはそれに準じる経験をしており、そのうち1割は性的姿態部位を撮影されたことがあると回答している。これは安全と保安を担う客室乗務員の職務を明らかに妨げるものであり、航空機内の安全阻害行為にも該当しうると考えるが、航空局の考えを伺いたい。また、撮影罪の施行を見据えた周知や運用面での課題認識についても確認したい。
- (4) 成田空港を離陸した航空機が、機内に爆破物を仕掛けたという国際電話を受けて、中部空港に緊急着陸し、その際の脱出時に複数のけが人も出たという事案が発生した。威力業務妨害の疑いで捜査されたと認識しているが、安全確認のため滑走路が長時間閉鎖となったことも含め、様々な影響が生じた。本件に関わる航空局としての対応状況と、今後も同種の事案が生じうるなか、緊急脱出時における課題も含めた対策・改善策について確認したい。
- (5) 2022年に公布された経済安全保障推進法において、空港・航空の各分野が特定社会基盤事業に規定された。今後、所管大臣が省令で指定基準を作成し、告示に基づき該当事業者を指定することや、特定重要設備の例として飛行計画作成システムが挙げられていると認識している。空港・航空が指定されたねらいと事業上の制約、今後の進め方について確認したい。
- (6) 2022年に閣議決定された国家安全保障戦略において、平素の訓練や有事の際の展開を目的に、自衛隊等のニーズに基づき、空港等の公共インフラの整備や機能を強化する仕組みの創設や、有事対応を見据えた空港等の平素からの利活用に関するルール作りが盛り込まれたと承知している。現状の枠組みではどこまでが可能なのか、また今般の戦略に基づきどのような観点での検討を想定しているのかについて確認したい。

4. 空港経営改革の推進に向けて

国の成長戦略ワーキンググループにおいて、羽田空港・成田空港の民営化に関わる議論が行われたと承知している。原則としてすべての空港へのコンセッション導入という方向性が示されているなか、とりわけ両空港を民営化した場合の財政的なメリットが提起された一方で、首都圏空港は国益を担う最重要空港であり、公益性の観点や経済安全保障上からも慎重な判断が求められると考えている。国としての検討の視点について確認したい。

5. カーボンニュートラルへの対応について

- (1) 2022年に改正航空法が成立・施行され、航空脱炭素化推進基本方針のもと、航空運送事業と空港でそれぞれ脱炭素化推進計画が策定されることとなった。航空関連産業全体で脱炭素をめざすうえで、SAF（持続可能な航空燃料）の導入促進が極めて重要となるが、国産SAFの量産化と価格低減の実現を目指して関係者が集うSAF導入促進官民協議会にて、具体的な議論が進んでいくものと認識している。協議会にて共有されている課題も含め、航空局としての今後の取り組み方針について明らかにされたい。
- (2) 世界的なCO₂削減スキーム（経済的手法）であるCORSIAに関して、2024年以降の排出量ベースラインが、従前想定 of 2019年単年水準からその15%削減水準に引き下げられたことにより、様々な対策を速やかに実施していく必要性が高まったものと認識している。SAFの国産化・安定供給に向けた取り組みを強化するとともに、国内の排出権取引市場の整備・活性化させていくこと、あわせて航空会社の負担を軽減することも必要であると考えているが、航空局の考え方を伺いたい。

6. 地方空港のあり方について

- (1) 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、アフターコロナにおける地方空港の国際航路再開を見据え、その後の検討状況を明らかにされたい。
- (2) 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。

(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。(次項(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、運用が行われているトラック管理システムの効果について検証の結果を提示されたい。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

KS/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入り、RA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次生産者であるメーカーが輸出入者であるとは限らないため、輸出入者のすべてが、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。