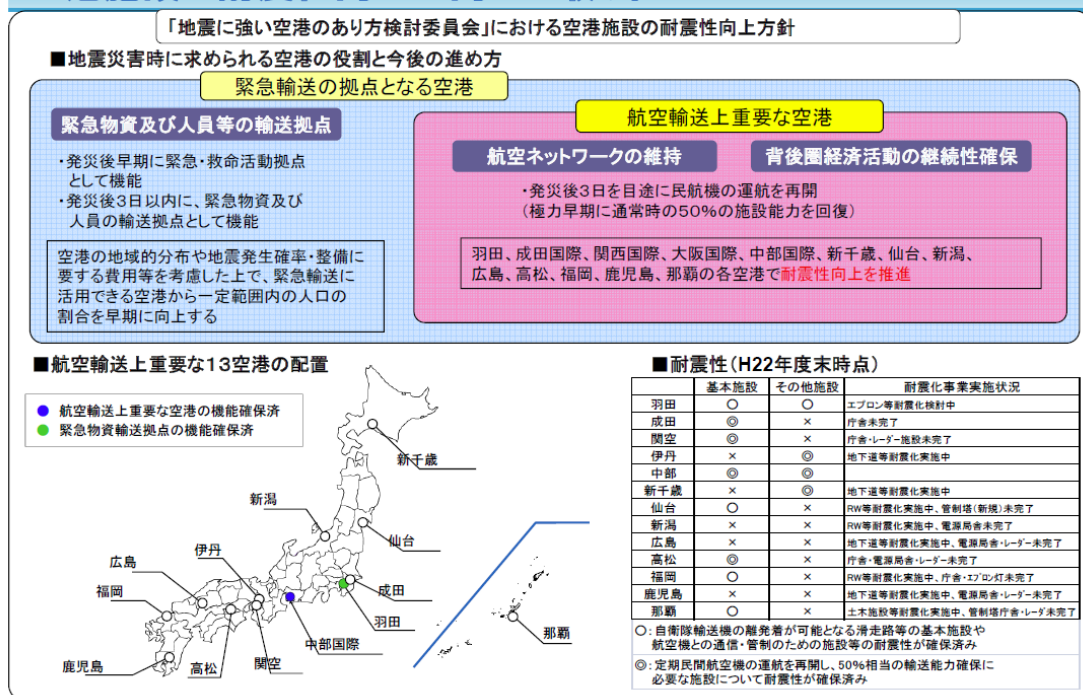


参考資料1：地震に強い空港のあり方検討会

平成7年1月の兵庫県南部地震を契機として、空港施設の耐震性向上に関する検討が行われ、翌年には「空港・航空保安施設の耐震性について」がとりまとめられた。その後も地震・津波等による災害が日本及び世界各地で発生し、地震対策や防災・減災体制の強化など、その対応が強く求められたことなどを踏まえ、平成17年8月に「地震に強い空港のあり方検討会」が設置された。また平成17年10月の新潟中越地震では、新潟空港が臨時便の運航や自衛隊による物資・人員輸送を担うなど、災害復旧・復興拠点として果たしたことから、災害時の緊急輸送拠点としての空港の機能が改めて見直された。そのような状況の中、平成19年4月に検討会において空港施設の耐震性向上の方向性や地震災害時の空港運用で配慮すべき事項等の概要が取りまとめられた。

空港施設の耐震性向上に向けた取り組み

国土交通省



(出典：国土交通省)

参考資料2：空港の津波対策検討委員会

2011年3月11日の東北地方太平洋沖地震の発生に伴い、これまでの想定を超えた津波が襲来し、太平洋沿岸の広い範囲で甚大な被害が生じており、仙台空港においても漂流物の散乱や各種機材の浸水等の大きな被害を受けた、また、その後の復旧作業により5日後には緊急物資の輸送機、約1ヶ月後から民間航空機が活用することとなった。

こうした経験を踏まえ、今後の空港の津波対策を進める上で想定すべき津波についての考え方を整理し、仙台空港での津波災害への対応状況から得られた教訓を活かし、空港の津波対策を進めていくことが急務である。

本委員会では、仙台空港の津波による被害を踏まえ、津波からの人命保護、航空機の安全性確保、救急・救命活動や緊急物資輸送のための航空機及び民間航空機の早期受入れの観点から、想定すべき津波規模、人命の保護策、空港施設の津波被害軽減策に関して、津波の襲来を念頭に置いたソフト・ハード両面の事前・事後対策について専門的・多角的に検討を行い、空港の津波対策方針を取りまとめることを目的とするものである。

(「第1回空港の津波対策検討委員会資料」より)

参考資料3：U/L ルール

混雑空港である成田・羽田空港においては、各航空会社が配分された発着枠を80%以上、実際に使用しなかった場合には、翌年において、当該発着枠に対する優先権を与えない、という国際ルール（U/Lルール；Use it, or Lose it.）が適用されている。

東日本大震災および東京電力福島第一発電所の事故の影響を受け、成田・羽田の国際、国内定期便においては、輸送需要が大幅に落ち込み、多くの欠航便が生じた。これは航空会社の責めによらない不可抗力によるものであることから、震災復興後において、円滑に両空港からの航空ネットワークを再構築できるようにする観点から、国土交通省航空局は3月11日から10月29日（夏季スケジュール期間の末日）までの間、U/Lルールの一時的停止を航空会社各社に通知した。

参考資料4：45・47 体制

昭和61年の運輸政策審議会答申にて廃止された国内定期航空運送事業者の参入制度であり、昭和45年間議了解・昭和47年大臣通達のためこう呼ばれる。この制度下では、JALは国際線と国内幹線、ANAは国内幹線とローカル線、JASは国内ローカル線との割り振りとなっていた。（幹線：札幌、東京、大阪、福岡および那覇）

参考資料5：国土交通省成長戦略

人口が減少に転じ、急速に少子高齢化が進展するという厳しい局面を迎えている局面において、将来にわたって持続可能な国作りを進めるためには、人材・技術力・観光資源などの優れたリソースを有効に活用し、国際競争力を向上させるための成長戦略の確立が焦眉の急となっていることから、2009年10月26日に有識者で構成する国土交通省成長戦略会議を設置し、「航空分野」、「観光立国」など5つの課題についての検討を開始した。会議における検討結果は、2010年5月17日に「国土交通省成長戦略」として取りまとめられた。

航空分野の成長戦略は、「首都圏空港強化の遅れ」、「航空システムを支える空港・航空会社の高コストかつ赤字体質」、「真に必要な路線網を維持する仕組みの不全」の3点の基本認識に立ち、以下の6つの具体的戦略を提言している。

- I. 日本の空を世界へ、アジアへ開く（徹底的なオープンスカイの推進）
- II. 首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化
- III. 「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化
- IV. バランスシート改善による関空の積極的強化
- V. 真に必要な航空ネットワークの維持
- VI. LCC参入促進による利用者メリット拡大

観光分野については、観光立国に向けて「訪日外国人旅行者の誘致戦略」、「観光地の魅力度向上戦略」、「観光立国推進のための基盤整備と国民意識の改革戦略」の3つの戦略を策定し、7つの戦術を用いて観光政策を推進していくよう提言している。

＜ 国土交通省成長戦略に対する航空連合の受け止め ＞

1. 公租公課も含めた空港整備勘定のあり方の見直し、空港経営の効率化、成田・羽田の利便性の向上など、航空連合がこれまで産業政策提言の中で主張してきた課題やその解決方法・道筋が示されており、一部例外はあるものの、総じて航空連合の提言内容と大きな相違はないと受け止める。
2. 今後、当該戦略のもとで具体的な施策への反映が検討される過程においては、利用者・事業者のみならず、働くものの意見も取り入れながら、進めていく必要がある。
3. また、検討状況・進捗状況については、適宜公表するなどして可能な限り透明性を確保することも重要である。

【航空分野】 我が国の成長に貢献する航空政策へ

I 日本の空を世界へ、アジアへ開く（徹底的なオープンスカイの推進）

- 成田の30万回化に係る地元合意を前提に首都圏空港を含めたオープンスカイを推進。
- 国際航空物流の活性化のため、従来の枠組みを超えた抜本的な自由化を推進するとともに、フォワード・チャーター等に係る規制を緩和。
- 観光立国の実現、LCCはじめ新規参入促進のため、アジアの諸国・地域を最優先に新たな枠組みの合意を目指す。

国家戦略として首都圏のボトルネックを解消

各空港の経営の自由化を通じた徹底した活用

II 首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化

- 羽田の24時間国際拠点空港化を進め、国際線枠を9万回とし、欧米・長距離アジアを含む高需要・ビジネス路線を展開。
- 成田は、30万回化を機に、更なる国際線ネットワークの強化とともに、国内フィーダー、LCCやビジネスジェット等の機能強化によるアジア有数のハブ空港化。

エアラインへの恣意的な行政介入を極小化する必要

V 真に必要な航空ネットワークの維持

- 地方が主体となった地方路線維持方策の実現。
- 市場メカニズムを活用した新たな手法による羽田の発着枠の配分。

III 「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化

- 中期的には、空港関連企業と空港の経営一体化及び民間への経営委託ないし民営化により、空港経営を抜本的に効率化。
- 短期的には、空港整備に係る各歳入・歳出の在り方の見直しを通じ、小型機の優遇等、時代の要請に応じた着陸料体系を再構築。

多額の債務を負った関空については、特別な対策が必要

IV バランスシート改善による関空の積極的強化

- 関空を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生するため、伊丹も活用しつつ、バランスシートを抜本的に改善。
- これにより、貨物ハブの実現やLCCの誘致等、関空の特色を活かした戦略的経営を実現。

VI LCC参入促進による利用者メリット拡大

- 拠点空港におけるLCC専用ターミナルの整備検討。
- 国際動向に迅速・的確に対応した技術規制の緩和等による航空会社の低コスト化支援。

利用者利便性の向上を通じた我が国の成長を実現

(出典：国土交通省)

参考資料6：国際連帯税

飢餓や感染症などの地球規模の課題に対処していくためには、ODA（政府開発援助）のみでは資金量が十分ではないとの認識から、新たな資金調達に関する関心が高まっている。具体的には「通貨取引税」として、開発資金源調達および投機的な為替取引抑制を目的とし、外国為替取引に課税を行うことが検討されている。しかしながら未だどの国においても導入には至っていない。一方で、「航空券連帯税」として航空利用者に対して利用するクラスに応じて、航空運賃に上乗せする形で課税する方法が検討され、フランス、韓国など13カ国ですでに導入されている。国際連帯税の基本的な考え方は、グローバルな課題に対する追加的資金の担い手を、経済のグローバル化により恩恵を受けている層に求める考え方である（「外務省平成23年度税制改正要望」より）。

＜ 航空券連帯税の導入例（航空連合調べ）＞

	国内域内(Y/C/F)	国際線(Y/C/F)	想定収入
フランス	1 / 10 / 10 ユーロ	4 / 40 / 40 ユーロ	160-170百万ユーロ
韓国	なし	1 / 1 / 1 ドル	15百万ドル
ブラジル	なし	2 / 2 / 2 ドル	10-12百万ドル
チリ	なし	2 / 2 / 2 ドル	5-6百万ドル
ブルジン	1 / 5 / 5 ユーロ	1 / 5 / 5 ユーロ	小額
キプロス	1 / 1 / 1 ユーロ	1 / 1 / 1 ユーロ	0.8百万ユーロ
コートジボアール	なし	3 / 7 / 14 ユーロ	1.5百万ユーロ
ガボン	0 / 2 / 2 ユーロ	0 / 2 / 2 ユーロ	小額
ヨルダン	1.1 / 1.1 / 1.1 ドル	1.1 / 1.1 / 1.1 ドル	1百万ドル
マダガスカル	なし	1 / 2 / 2 ユーロ	小額
モーリシャス	なし	1 / 2 / 2 ユーロ	1百万ドル
ニジェール	0.76 / 3 / 3 ユーロ	3.8 / 15 / 15 ユーロ	小額

参考資料7：空港法

従来の名称は「空港整備法」であったが、2008年6月18日法改正がなされ、「空港法」に名称が変更された。「東アジア地域における空港整備の進展による空港間競争の激化」「配置的側面からの空港整備の概成」「利用者ニーズの多様化、高質化」「空港における事件・事故の多発」などの空港を巡る社会情勢の変化を背景に、空港政策の重要課題は「整備」から「運営」へシフトしてきているとの認識から、法の目的として「我が国の国際競争力の強化及び地域の活力の向上に寄与する」ことなどが追加された。

その内容は、「空港の設置および管理に関する基本方針」を策定し、空港整備と運営に関する中期的なあり方を明示するなど評価すべき点もあるが、日本の空港運営全体の見直しには至っておらず、着陸料収入や航空機燃料税などの利用者負担に偏った空港整備財源の見直しなど、効率的・効果的な空港運営のあり方という点では課題を残している。

参考資料8：空港別収支の試算結果

2009年6月、有識者らによる交通政策審議会航空分科会空港別収支部会が設置され、空港別収支の算出方法のあり方が検討された。一定の前提に基づいて費用を按分する等の方法により算出していることから「試算」との位置付けで、キャッシュフローベース（現金の出入り）での収支と企業会計の考え方を取り入れた2006年度における国管理空港の収支試算（滑走路・エプロン部分）が作成された。2010年9月には2007年度の収支、2011年7月には2008～2010年度の収支状況が公表された。また空港関連事業の収支（旅客・貨物ターミナルビル、駐車場事業の単純合算）も作成され、単純合算による空港別の収支（試算）が公表された。

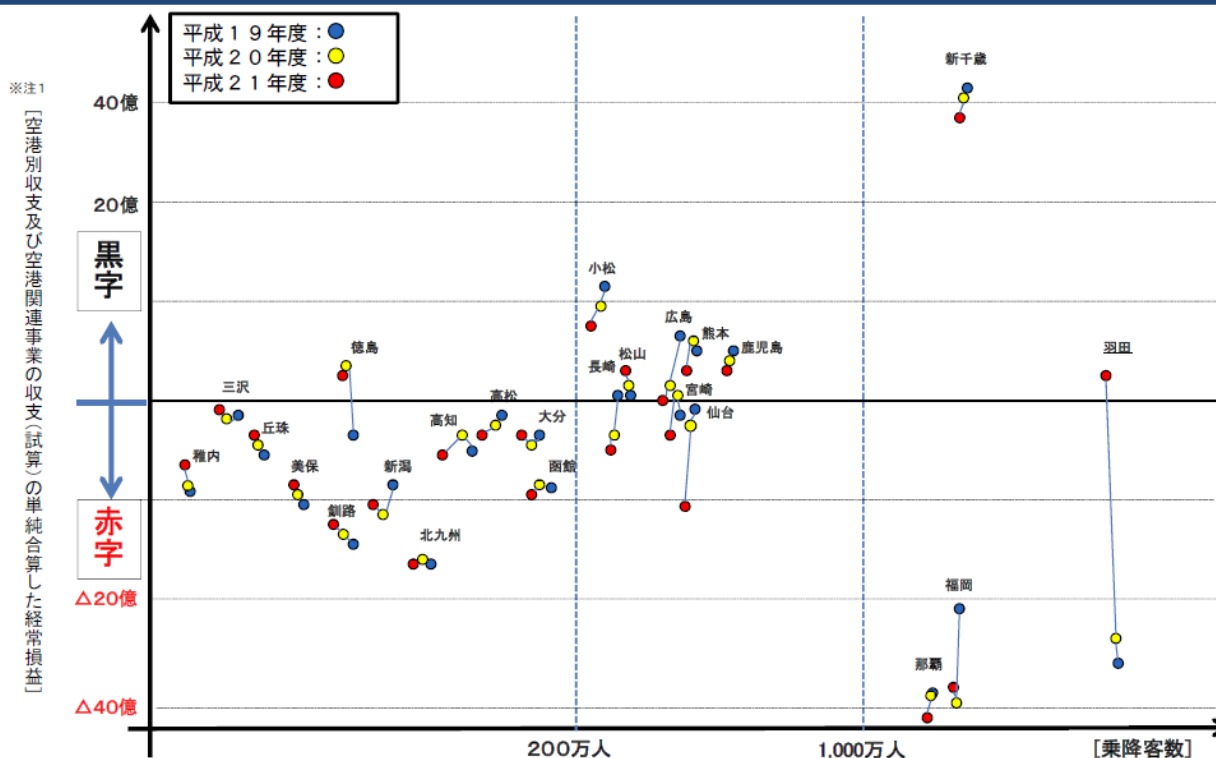
【試算結果についての留意点】

- ① 一定の仮定に基づく試算であること（特に航空機燃料税の配分基準）
- ② 厳密な企業会計に基づく試算ではないこと
- ③ 収支状況の単純横並び比較は適当ではない（除雪費用など地理的要因による差異、政策的な公租公課の減免措置など）

【試算パターン】

- ① 一般会計財源非配分型
- ② 一般会計財源（航空機燃料税財源）配分型
- ③ 一般会計財源配分型
- ④ 一般会計財源非配分かつ空港整備関係歳出・費用除外型

国管理空港の空港別収支及び空港関連事業の収支（試算）の単純合算（空港別収支パターン①）



※注1：空港別収支（パターン①）と空港関連事業（旅客、貨物ターミナルビル事業者及び駐車場事業者）の収支（試算）を単純合算した経常損益。

※注2：八尾空港、千歳空港は乗降客数がゼロのため記載していない。

※注3：百里空港は平成21年度末の開港のため記載していない。

※注4：羽田空港は、当該空港関連事業以外の事業についても単体決算に含まれているため、その状況により変動がある。

（出典：国土交通省）

参考資料 9：空港運営のあり方に関する検討結果

空港運営のあり方に関する検討会報告書のポイント①



2つの方向性

真に魅力ある空港の実現

- ・ 就航路線・便数の拡大や利用者数の増大、地域の宿泊・物販等の拡大等を通じた地域経済の活性化、雇用の拡大等
- ・ 利用料金負担の低減等による航空会社の国際競争力の強化、空港機能向上による利用者利便の向上

国民負担の軽減

- ・ 空港経営の徹底的な効率化とともに、施設としての集客力、収益力の強化を図ることで、空港経営に伴う赤字の縮小・解消、事業価値の最大化

4つの基本原則

Ⅰ 航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進

Ⅱ 民間の知恵と資金の導入とプロの経営者による空港経営の実現

※土地等の所有権は国に残し、航空系事業と非航空系事業を一体的に運営する権利を民間に付与する「コンセッション＝運営委託」方式を主たる手法として想定

Ⅲ 空港経営改革に関する提案の公募と地域の視点の取り込み

Ⅳ 空港経営改革の推進のための民間の専門的知識・経験の活用

空港運営のあり方に関する検討会報告書のポイント②



空港経営改革の実行プロセス

2012年度(平成24年度)の夏頃まで

(1)「空港経営改革の実行方針」の策定

(1)の策定以降、2013年度(平成25年度)まで

(2)民間投資家等のほか、地方自治体等、幅広い関係者から、個別空港を対象とした空港経営改革に関する具体的な提案の募集

2013年度(平成25年度)中の早い段階

(3)経営一体化と運営委託の推進体制の整備

- ✓ 個別空港毎の民営化手法等の具体的な検討、経営一体化に向けた円滑な交渉、開示資料の作成、運営主体選定・契約締結・モニタリングの支援等を実施
- ✓ 一定の期限付きで、官民のプロにより構成される公的な専門機関を新たに設置することも含めて検討

2014年度(平成26年度)以降、概ね2020年度(平成32年度)まで

(4)民間への運営委託等の実行

【第1フェーズ】2014年度(平成26年度)～2018年度(平成30年度)までの5年間

→可能な限り多くの空港の民間への運営委託を推進

【第2フェーズ】2019年度(平成31年度)～概ね2020年度(平成32年度)まで

→やむを得ず同様の取扱いができない空港についても、空港経営改革を実現

参考資料 10：空港の民営化

海外においては、空港運営の効率化を目的とし民営化が進んでいる。運営を効率化し集客能力を向上して、主に飲食店等の商用施設での売り上げを伸ばすことにより得た利益を、施設の維持・拡充と空港整備のための財源に還元することにより、サービス向上と空港利用料等の引き下げを図っている。また、空港間の競争力の向上や民間資本導入による政府財政負担の軽減等の効果も期待されている。

なお、海外における民営化の成功例の一つであるロンドン・ヒースロー空港では、飲食店、構内販売、駐車場等から成るランドサイドでの収入(非航空収入)が営業収入の約7割を占めている。非航空収入の拡大により、航空会社が支払う着陸料等を引き下げ、より多くの航空便を誘致し、その結果空港の利用旅客が増え、非航空収入が更に拡大するというサイクルが確立されている。

参考資料 11：交通基本法案

国土交通省では、今後の人口減少・少子高齢化の進展、地球温暖化対策等の諸課題に対応するため、交通政策全般にかかわる課題、交通体系のあるべき姿、交通に関する基本的な法制度や支援措置のあり方などについて検討を行うこととし、2009年11月に交通基本法検討会を立ち上げ、各地の交通関係者や利用からヒアリングを行った。航空連合は2010年4月14日の第9回検討会でヒアリングを受けた。同年6月には「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方（案）」が取りまとめられた。その後、国土交通省交通政策審議会・社会資本整備審議会 交通基本法案検討小委員会が設置され、法案化に向けた具体的な検討が進められた。その中で「移動権の保障」については、法律面・行政面・社会的実態面から検討を行い、また地方公共団体、事業者などに対するアンケートを実施した結果、法案に「移動権の保障」を規定することは時期尚早と判断された。2011年1月に「交通基本法案の立案における基本的な論点について」の報告書が取りまとめられ、3月8日に交通基本法案が閣議決定された。第177回通常国会にて審議される予定であったが、諸事情により継続審議扱いとなった。

〈交通基本法案の骨子〉

I 基本理念等

第1条：目的

（この法律は、交通安全対策基本方と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする）

第2条：国民等の交通に対する基本的な需要の充足

（交通の機能が十分に発揮されることにより、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されなければならない）

第3条：交通の機能の確保及び向上

第4条：交通による環境への負荷の低減

第5条：交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携

第6条：連携等による施策の推進

第7条：交通の安全の確保

II 責務等

第8条：国の責務

第9条：地方公共団体の責務

第10条：交通関連事業者及び交通施設管理者の責務

第11条：国民の責務

第12条：関係者の連携及び協力

第13条：法制上の措置等

第14条：年次報告等

III 交通基本計画

第15条：交通基本計画

IV 国等の基本的施策

第16条：日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等

第17条：高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策

第18条：交通の利便性向上、円滑化及び効率化

第19条：国際競争力の強化及び地域の活力の向上に必要な施策

第20条：交通に係る環境負荷の低減に必要な施策

第21条：総合的な交通体系の整備等

第22条：まちづくりの観点からの施策の促進

第23条：観光立国の実現の観点からの施策の推進

第24条：協議の促進

第25条：技術の開発及び普及

第26条：国際的な連携の確保及び国際協力の推進

第27条：国民等の立場に立った施策の実施のための措置

第28条：地方公共団体の基本的施策

参考資料 1 2 : 離島航空路運航費補助新制度

離島航空路に係る確保維持事業(概要)

支援スキーム

- 協議会(都道府県ごと)において、離島の生活に必要不可欠な航空路の確保維持の内容について議論し、生活交通ネットワーク計画を策定し(離島航空路確保維持に係る事業のみに係る離島航空路確保維持計画として策定することも可)、収支見込みを含めて国(本省航空局)へ提出。
- 補助対象経費の1/2以内を国が補助。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する。実績見込収支率が標準収支率に満たない者については、5%を上限としてその差分に相当する額を差し引いた額とする。
※補助対象とする航空路の考え方については現行と同様。(経常損失が見込まれる路線のうち、①最も日常拠点性を有する、②海上運送等の代替交通機関により概ね2時間以上、③2社以上の競合路線でない)
- 当該計画に基づき、国(本省航空局)が、補助対象期間の開始以前に補助額を内定し事業者へ提示。
- 事業終了後に計画に位置付けのある事業を実施した事業者が国(本省航空局)へ補助申請。事業実績の報告の後、計画通りの事業運営がなされたかを確認(監査)した後、国から事業者に対し補助金交付。

(出典：国土交通省)

参考資料 1 3 : 国家安全プログラム (SSP : State Safety Program)

国際民間航空期間(ICA0)においては、航空システムの高度化・複雑化に対応する新たな航空安全対策として、当局が技術基準を定めたサービスプロバイダに対してその順守を求める現行の規制に加え、サービスプロバイダが自主的・組織的・継続的にハザードを特定し、改善を図る「Safety Management」の考え方を導入することにより、航空の安全確保を図ることとしている。

具体的には、2009 年の国際民間航空条約付属書(以下、付属書)の改正により、締約国に対して、航空運送事業者などへの Safety Management System (SMS) の導入を義務付け、また、今後、設計・製造事業者などの他のサービスプロバイダに対しても、順次 SMS の導入を図ることとされている。

さらに、2010 年 11 月発効予定の改正付属書では、締約国に対して、サービスプロバイダの安全活動と連携した安全監視を行なうための構造的枠組みを定めた「国家安全プログラム(State Safety Program : SSP)」を制定することが求められている。

SSP は締約国の航空の安全に関する規則および活動をパッケージ化したものであり、その内容としては、航空法規の整備、国の安全責任・説明責任の明確化、事故・インシデントの調査機関の整備などの基本的な項目に加え、

- サービスプロバイダの SMS (Safety Management System) に関する「安全指標」の合意および定期的な見直し
 - 安全情報の収集、分析、共有
 - サービスプロバイダに対する監視・監督
 - 安全情報に基づくリスク分析による監視・監督の重点化
 - 当局内、サービスプロバイダに対する訓練、コミュニケーション、情報提供など
- に関する事項について定めることとされている。

日本においては、2009 年の改正付属書の発行に先駆けて、2006 年より大手航空会社に対して SMS の導入を義務付けており、今後は認定事業場(整備・設計・製造)、小規模航空会社などに対して順次 SMS を導入すべく、検討・準備を進めているところである。

さらに、本年 11 月の改正付属書の発効までに、航空局として日本版 SSP を制定し、以後、SSP に基づき航空の安全にかかわる諸施策を講じていくことが検討されている。

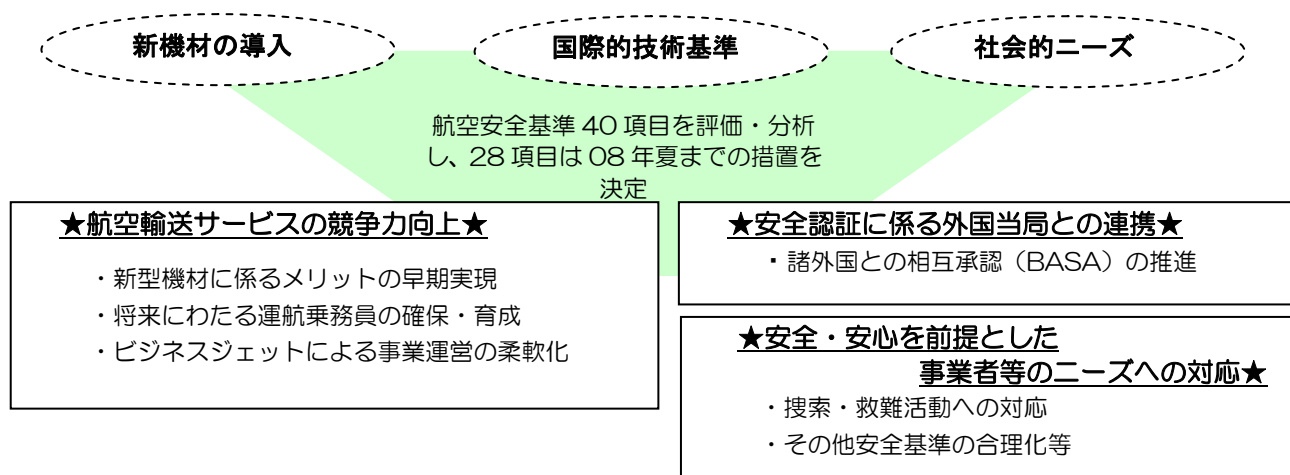
参考資料14：航空安全基準アップデートプログラム

B787 型機などの新機材の導入、LCC を含む外国航空機の乗り入れ増加や羽田・成田の拡張など、航空輸送を取り巻く状況が大きく変化し、事故やトラブルを契機に航空の安全への社会的な関心も高まっていたことが検討の背景となった。

技術進歩や国際標準の改定動向、新たな安全管理手法や新たな航空輸送サービスの展開といった社会的ニーズに適確に対応した航空安全基準に転換し、国民と事業者のニーズに対して適確な対応を図ることを目的としている。

＜航空安全基準アップデートプログラム（概要）＞

B787 型機等の新機材の導入、LCC を含む外国航空機の乗り入れ増加や羽田・成田の拡張など、航空輸送を取り巻く状況が大きく変化し、事故やトラブルを契機に航空の安全への社会的な関心も高まっていることが検討の背景となった。技術進歩や国際標準の改定動向、新たな安全管理手法や新たな航空輸送サービスの展開といった社会的ニーズに適確に対応した航空安全基準に転換し、国民と事業者のニーズに対して適確な対応を図ることを目的としている。



（国土交通省：航空安全基準アップデートプログラム報道発表資料をもとに作成）

参考資料15：侵入事例

（１）航空保安体制の強化

《制限区域内への不法侵入事例》

発生年月日	発生空港	概要
2006.4.8	神戸	一般人が車でフェンスを突き破り、エプロンを走行
2007.10.31	千歳	運送事業者トラックが貨物地区から制限区域内に侵入
2008.8.27	羽田	一般人が貨物地区から制限区域内に侵入
2009.12.12	福岡	自転車に乗った一般人が貨物地区から制限区域内に侵入
2011.1.11	広島	一般人が2メートルのフェンスを乗り越え、駐機場内に侵入



《国際テロ・未遂事例》

発生年月日	発生国・都市	概要
2001.9.11	ニューヨークなど	同時多発テロ事件
2006.8.10	ロンドン	液体爆発物を機内に持ち込み爆発させる計画が判明（未遂）
2009.12.25	米国	デルタ航空機内での爆破テロ行為（未遂）
2010.10.29	イエメン	米国向け航空貨物の中に爆発物が入っていることが判明（未遂）
2011.1.25	ロシア	モスクワの空港での爆破テロ事件

（「空港運営のあり方に関する検討会」（2011 年 2 月 25 日）航空連合資料より抜粋）

参考資料 16：航空事故調査委員会設置法の改正

2001 年 3 月、衆議院国土交通委員会に航空連合の清水事務局長（当時）が参考人として呼ばれ、航空事故調査について意見陳述を行った。設置法自体に航空連合の主張を反映させることはできなかったが、附帯決議に次の点が盛り込まれた。

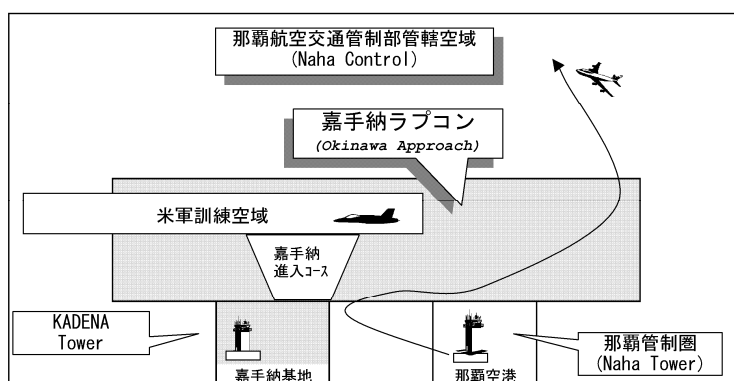
- ・ 事故調査委員会と捜査機関は国際民間航空条約の趣旨を尊重し、事故調査と犯罪捜査がそれぞれ適確に遂行されるよう十分協力すること。
- ・ 事故調査委員会の組織のあり方は、体制・機能強化や陸・海・空にわたる業務範囲の拡大などの必要性を検証の上、諸外国の例を参考に今後の課題として検討を行うこと。

参考資料 17：医療安全調査委員会

医療事故による死亡の原因を究明し、医療事故の防止に役立てるための新しい国の組織として検討されている組織。2008 年 6 月の厚生労働省案の中では、医療関係者の責任追及を目的としたものではないことから、「医療事故調査と警察による捜査の分離」を明確にしている。具体的には、医療事故の警察への通知の必要性を、①故意の疑いがある場合、②標準的な医療から著しく逸脱した疑いがある場合、③事実を隠蔽した疑いがある場合や類似事故を繰り返し発生させた疑いがある場合などに限定している。

参考資料 18：嘉手納ラプコン（RAPCON：Radar AProach CONtrol）の返還

ラプコンとは、レーダー進入管制所の呼称。レーダー進入管制所では、着陸のための進入を行う航空機や出発機に対して行う管制業務。1999 年 12 月、航空連合沖縄は連合沖縄とともに沖縄県知事に要請を行ったほか、航空連合本部も 2000 年 2 月、運輸省（当時）に要求した。その後、2000 年 3 月に米国国防長官が日本への返還を明言し、2010 年 3 月 31 日に返還が完了した。返還後は、民間機に対して優先的、効率的な管制が行われているか注視していく必要がある。



参考資料 19：EDCT（Expected Departure Clearance Time・出発制御時刻）

航空交通流管理管制官が航空交通流管理管制業務を行うために指示する航空機の出発制限時刻のことをいう。

参考資料 20：RNAV（Area Navigation - 広域航法）ロードマップ

RNAV とは任意の地点間を飛行する航法のことをいう。これまでの航空路は、航空保安無線施設相互を結んで構成されていたが、RNAV 経路は任意の地点を結んだ経路で構成されており、これにより航空路の複線化や混雑緩和が可能になる。

RNAV ロードマップは、航空局が設置した RNAV 連絡協議会により示された RNAV 展開計画。

目標	・航空路：航法精度等の規程なし→航法精度 5 マイル→航法精度 2 マイル（4D-RNAV） ・ターミナル（空港周辺）：航法精度等の規程なし→航法精度±1 マイル ・進入：RNAV（GPS）→より高度な進入方式		
期間	短期（平成 17-19 年）	中期（平成 20-24 年）	長期（平成 25-30 年）
航空路	・現行の RNAV 方式を展開（航法精度の規程等なし）	・新しい RNAV 運航方式を導入、移行（航法精度±5 マイル等を規程）	・航法精度等の規程をさらに高めた新方式を導入、29,000ft 以上の運航では義務化を目指す（航法精度±2 マイル等を規程） ・将来は 4D-RNAV
ターミナル	・新しい RNAV 運航方式を導入（航法精度±1 マイル等を規程）	・新方式を展開	・主要空港で新方式による運航の義務化を目指す ・将来的には 4D-RNAV
進入	・RNAV（GPS）進入方式を展開	・新しい進入方式を検討し、導入（航法精度等を規程）	・新方式を展開

参考資料 2 1 : RVSM (Reduced Vertical Separation Minimum - 短縮垂直間隔)

従来の垂直管制間隔は、高度 29,000ft~41,000ft においては 2,000ft (約 600m) であったが、空域の容量拡大・有効利用の観点から 2005 年 9 月 29 日より、この垂直間隔を 1,000ft に短縮した方式を RVSM という。システムなど必要な装備を満足し、航空局に承認された航空機については、この高度帯を飛行することが可能である。

参考資料 2 2 : 機内迷惑防止法に関する法制化までの取組み

航空連合は 1999 年 10 月の結成以来、機内迷惑行為の発生を抑止するため、罰則を伴った法制化に取り組んできた。

2000 年 5 月の第 1 回政策実現総行動で、民主党政策調査会長と国土交通省航空局長に対し、法制化を直接要請した。また、業界（定期航空協会）も 2001 年 1 月に航空局長宛に要請文を提出した。

これを受けて民主党は、2001 年 5 月に議員立法による法案提出を決定し、11 月、「機内迷惑行為防止法案」を国会に提出した。しかし、与党の反対により審議に入れず、3 度にわたって継続審議となった。

一方、航空局は 2001 年 12 月、航空局・事業者・航空連合で構成される「機内迷惑行為防止検討委員会」を設置し、2002 年 10 月までに 5 回開催した。委員会発足当初は法制化に否定的だった航空局は、航空連合の発言をはじめとする委員会での議論や 2002 年 5~6 月に実施した利用者アンケートの結果などにより、最終的には立法化を念頭に置いた具体的作業に着手するというスタンスに変わった。

2003 年 3 月、国土交通省は機内迷惑行為防止法案（航空法改正案）を国会に提出し、5 月に衆議院で民主党案とともに審議が始まった。審議の中で、民主党案の趣旨を踏まえて政府案が修正されたことから民主党は法案を取り下げ、修正後の政府案が衆議院で全会一致で可決された。7 月には参議院でも全会一致で可決され、機内迷惑行為防止法案（航空法改正案）が成立し、2004 年 1 月 15 日に施行された。

航空連合は、この間、政党（民主党を中心に自民党、公明党にも）、行政、業界（定期航空協会）に対し法制化を繰り返し要請すると同時に、マスコミに対しても投稿、記者会見などを通じ法制化の必要性を訴えてきた。また、政策シンポジウム、安全シンポジウムを通じて組合員への浸透を図るとともに、航空連合加盟の客室乗務員へのアンケート調査（2001 年 4 月）、連合メーデー会場でのビラ配布（2002 年 5 月）、全国紙への意見広告掲載（2002 年 6 月）といった活動を積極的に展開してきた。

参考資料 2 3 : 機内迷惑防止法（航空法改正）の骨子

- (1) 航空機内にある者は、安全阻害行為等（機内迷惑行為）をしてはならない旨を定める。
- (2) 機長は、国土交通省令で定める安全阻害行為等【下記】をした者に対し、当該行為を反復・継続してはならない旨の命令をすることができる。命令に違反した者は、50 万円以下の罰金に処する。
- (3) 施行後 3 年を経過した場合、(2) の規定の施行状況を勘案し、必要がある時は検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずる。

【罰金の対象となる安全阻害行為等（国土交通省令）】

- ① 乗降口または非常口の扉の開閉装置を正当な理由なく操作する行為
- ② トイレにおいて喫煙する行為
- ③ 航空機に乗り組んでその職務を行う者の職務の執行を妨げる行為（セクハラ、暴言・威嚇など）であって、当該航空機の安全の保持、当該航空機内にあるその者以外の者もしくは財産の保護または当該航空機内の秩序もしくは規律の維持に支障を及ぼすおそれのある行為
- ④ 航空機の運航の安全に支障を及ぼすおそれがある携帯電話その他の電子機器を正当な理由なく作動させる行為
- ⑤ 離着陸時その他機長がシートベルトの装着を指示した場合において、シートベルトを正当な理由なく装着しない行為
- ⑥ 離着陸時において、座席のリクライニング、テーブルまたはフットレストを正当な理由なく所定の位置に戻さない行為
- ⑦ 手荷物を通路その他非常時における脱出の妨げとなるおそれのある場所に正当な理由なく置く行為
- ⑧ 非常用の装置または器具（救命胴衣、煙感知機など）を正当な理由なく操作し、もしくは移動させ、またはその機能を損なう行為

参考資料 24：懇談会の提言（抄）

「航空機内における安全阻害行為等に関する有識者懇談会」 ～ 平成 19 年 3 月 28 日とりまとめ「提言」（抄） ～

- 安全阻害行為等に関する航空法第 73 条の 4 第 5 項及び関連する施行規則については、現時点で法的に見直すべき点は見あたらない。
- 同法の運用等については改善が必要と考えられる課題があることから、行政及び航空関係者が今後取り組むべき措置について、以下の通り対応するよう提言。
- （１） 使用制限対象電子機器の見直し等
 - 最新電子機器の出現等に対応すべく、「使用制限対象電子機器告示」（平成 15 年 10 月国土交通省告示）の改正を早急に行うこと
 - ① 使用制限対象電子機器として新規に追加すべきものの例
 - ・ 通信機能（無線 LAN）を有する電子ゲーム機
 - ・ ワイヤレスマウス等パソコン用周辺機器
 - ・ アクティブ型電子タグ
 - ② 使用制限となっている電子機器で対象から除外すべきものの例
 - ・ 電卓
 - ・ ヘッドホン（電子回路を含まないもの）
 - 引き続き、1 年毎を目処に定期的な検証を行い、告示の見直しを行うこと
 - 利用者に対し、制限理由等が説明できるよう、社員教育を継続実施すること
 - 電源が切れない電子機器を格納する電磁波遮蔽容器の技術的検討を行うこと
 - 外国航空会社に対しても、我が国航空法の内容及び運用について周知を図ること
- （２） 運用の簡素化・改善の実施
 - 悪質者や常習犯へは「口頭注意」を省略し「命令書」を交付できるよう厳格化すること
 - 航空関係者間、及び空港警察との連携強化を図ること
 - 使用制限対象設備について、新サービス（レッグレスト）を追加すること
- （３） 安全阻害行為等の効果的な抑制方策の実施
 - 搭乗ゲートでの広報等水際対策の強化等、効果的な手法・タイミングにて重層的に案内を実施すること
 - 外国人旅客も考慮し、安全阻害行為等に関する理解の促進に努めること
 - 違反の法的な重大性の周知を図ること（航空法：悪質者は 50 万以下の罰金）
 - 電子機器の使用等安全阻害行為等 8 類型は、当該行為が運航の安全に支障を及ぼすおそれがあることから、航空会社においても、毅然とした態度で対応すること
- （４） 安全阻害行為等の定期的な検討の実施
 - 社会状況の変化や新サービスの開始等に対応するため、今後とも、定期的（数年毎）に、又は必要に応じ、適切なタイミングで検討を行うこと

参考資料 25：危険物輸送に関する技術的な指針

ICAO（国際民間航空機関）では 2 年に 1 度、「危険物の航空輸送に関する技術指針」を審議している。国土交通省はその内容について全日本航空事業連合会の航空危険品委員会に諮問し、審議と検証を経て、日本政府としての対応方針を策定している。

参考資料 26：EASA（European Aviation Safety Agency）

欧州連合（EU）の民間航空安全を司る機関。2002 年に JAA（Joint Aviation Authorities）から EASA への移行が決定されている。これまで欧州各国は JAA のレギュレーションに基づき自国の航空法を改正してきたが、EU は世界レベルの高い航空安全を確立させるため、EASA により加盟国共通の基準を作り、法的な拘束力をもたせようとしている。これにより、EU 域内では航空機の安全性に関わる証明は統一される。

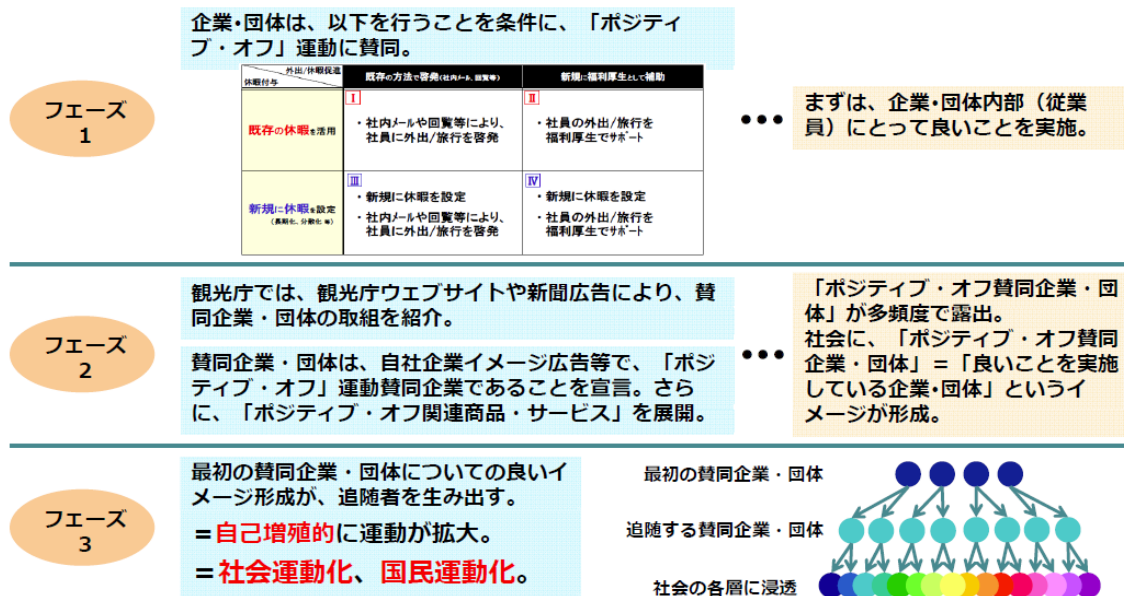
参考資料27：「ポジティブ・オフ」運動

「ポジティブ・オフ」運動とは、休暇を取得して外出や旅行を楽しむことを積極的に促進し、休暇（オフ）を前向き（ポジティブ）にとらえて楽しもう、という運動。2011年夏の電力需給対策を契機としつつも、長期的には休暇を楽しむライフスタイルやワーク・ライフ・バランスの実現などの「ライフスタイル・イノベーション」につなげていくもので、観光庁が内閣府、厚生労働省、経済産業省と共同して提唱・推進している。

ポジティブ・オフ運動展開イメージ

提唱：観光庁 共同提唱：内閣府、厚生労働省、経済産業省
取組実施：上記府省庁、各「ポジティブ・オフ」運動賛同企業・団体

●運動の展開フェーズ ～ 社会運動、国民運動への発展



賛同企業・団体の取組例

企業・団体名	取組内容
A	▶本社・東京本社（一部を除く）にて、 8月に最大5日間の連休を設定 。 9月の金曜 にも休みを設定。 ▶社内通達にて、社員に対し、ポジティブ・オフのコンセプトを周知。本社にポジティブ・オフのポスターを掲示し、選択型の福利厚生制度を利用した “外出/旅行メニュー”の利用を促進 。
B	▶秋以降の休日を振り替え、 2～3週間の夏季休暇を分散設定 （本社・東京電力管内の支社：7～9月にかけて 3週間 （土日を含め21日間）、同管内の生産拠点：業種業態に応じ7～8月にかけて2～3週間）。 ▶グループ会社の 旅行会社を通じて旅行メニューを準備 。これらのプランに申込みと、費用の一部が日本赤十字社を通じて 東日本大震災の復興支援に充てられる 。
C	▶ 9日間の夏期休暇を7-9月に2回取得 することを推奨。 ▶ 旅行会社と連携したツアー などの情報を、社内各所へのポスター設置や企業ポータルサイトへの掲示によって発信（海外のグループ会社へも情報発信）。
D	▶1週間単位でチームを作り、被災地の田んぼに特化して瓦礫の除去等の復興支援を行う、会社が特別にアレンジした4泊5日の ボランティアツアーを推奨 。
E	▶社員に対して 平日2泊以上の国内旅行を促進 。 東北地方等の同社指定地域へ旅行 する場合、通常2万円の 旅費補助を最大6万円 に。

（出典：観光庁）

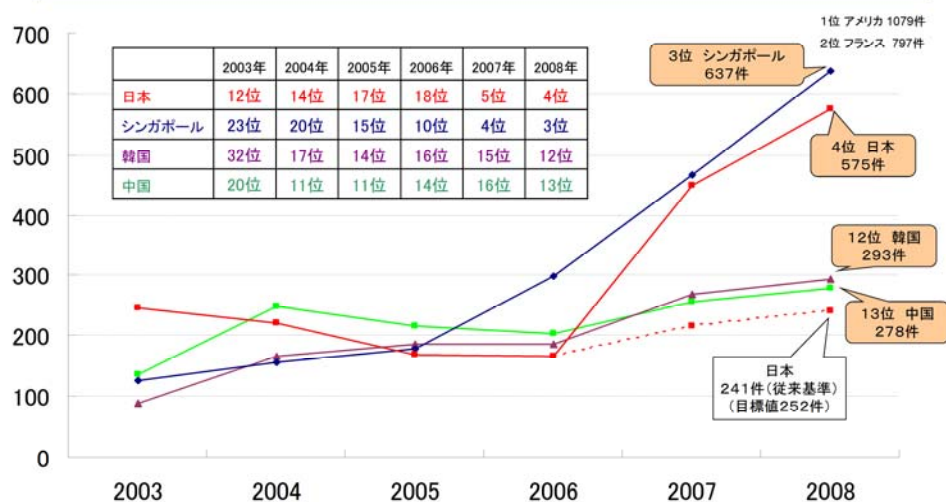
資料28：MICE

企業等の会議（Meeting）、企業の行う報奨・研修旅行（Incentive travel）、国際会議（Convention）、イベント・展示会・見本市（Event, Exhibition）の頭文字をとって総称している。MICE は、インバウンドの視点、経済効果、その国のプレゼンスの向上、学術・産業の各分野の競争力の底上げ等の観点から大きな意義があるとされている。韓国・シンガポールなどの国では、MICE 産業を主要産業と位置付け、国際会議のみならず、MICE 全般の誘致・振興に積極的に取り組んでいる。

国際会議の開催件数の推移



※ 2011年までに、主要な国際会議の開催件数を5割増（2005年の168件を2011年には252件）を目指す。
 ※ 日本は575件（第4位）と大幅増。他のアジア諸国も件数が増加。シンガポールは637件と今年も躍進（3位）。
 ※ 2007年UIAが従来の基準を緩和したことにより国際会議の開催件数は増加している。
 観光立国推進基本計画に定められた目標値における基準に照らすと2008年は241件と推察される。



（出典：観光庁）

参考資料29：IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change)

IPCC（気候変動に関する政府間パネル）は、世界気象機関（WMO）と国連環境計画（UNEP）との協力の下に、昭和63年（1988年）に設立された。その任務は、二酸化炭素等の温室効果気体の増加に伴う地球温暖化の科学的・技術的、および社会・経済的評価を行い、得られた知見を、政策決定者を始め、広く一般に利用してもらうこととされている。

数年おきに発行される「評価報告書」（Assessment Report）は地球温暖化に関する世界中の数千人の専門家の科学的知見を集約した報告書であり、国際政治および各国の政策に強い影響を与えつつある。2007年には最新の第4次評価報告書を作成・公表している。

参考資料30：第15回気候変動枠組条約締約国会議（COP15）

気候変動枠組条約（United Nations Framework Convention on Climate Change；UNFCCC）は、地球温暖化問題に対する国際的な枠組みを設定した条約。大気中の温室効果ガスの増加が地球を温暖化し、自然の生態系などに悪影響を及ぼすおそれがあることを、人類共通の関心事であると確認し、現在および将来の気候を保護することを目的とする。気候変動がもたらすさまざまな悪影響を防止するための取り組みの原則、措置などを定めている。

締約国会議は、1995年より毎年開催されている。第15回会議は2009年12月7日から19日までデンマークのコペンハーゲンで開催された。事務レベルの特別作業部会での議論、閣僚レベルでの協議等を経て、「コペンハーゲン合意」が作成されたが、全体会合の場で数カ国（ベネズエラ、キューバ、ボリビア、スーダンなど）が、作成過程が不透明であったことなどを理由に採択に反対したため、条約締約国会議として「同合意に留意する」と決定された。

第16回会議は2010年12月にメキシコのカンクンで開催され、「コペンハーゲン合意」に基づいた2013年以降の国際的な法的枠組みの基礎になり得る決定が採択された。一例として、同合意の下に先進国及び途上国が提出した排出削減目標等を国連の文書としてまとめた上で、これらの目標等をCOPとして留意することとなった。

参考資料31：キャップアンドトレード方式

温室効果ガスの排出権取引における取引手法の1つ。排出の規制対象となる企業などには、政府が定めた総排出量に基づいて、排出量の上限を設定した排出枠が割り当てられる。これがキャップである。この排出枠の一部を取引（トレード）することを、キャップアンドトレードと言う。たとえば、排出枠を大幅に下回り、余剰分が出る企業は、排出枠を超えてしまいそうな企業や排出枠を達成したい企業などに対して、排出権を売却することができる。