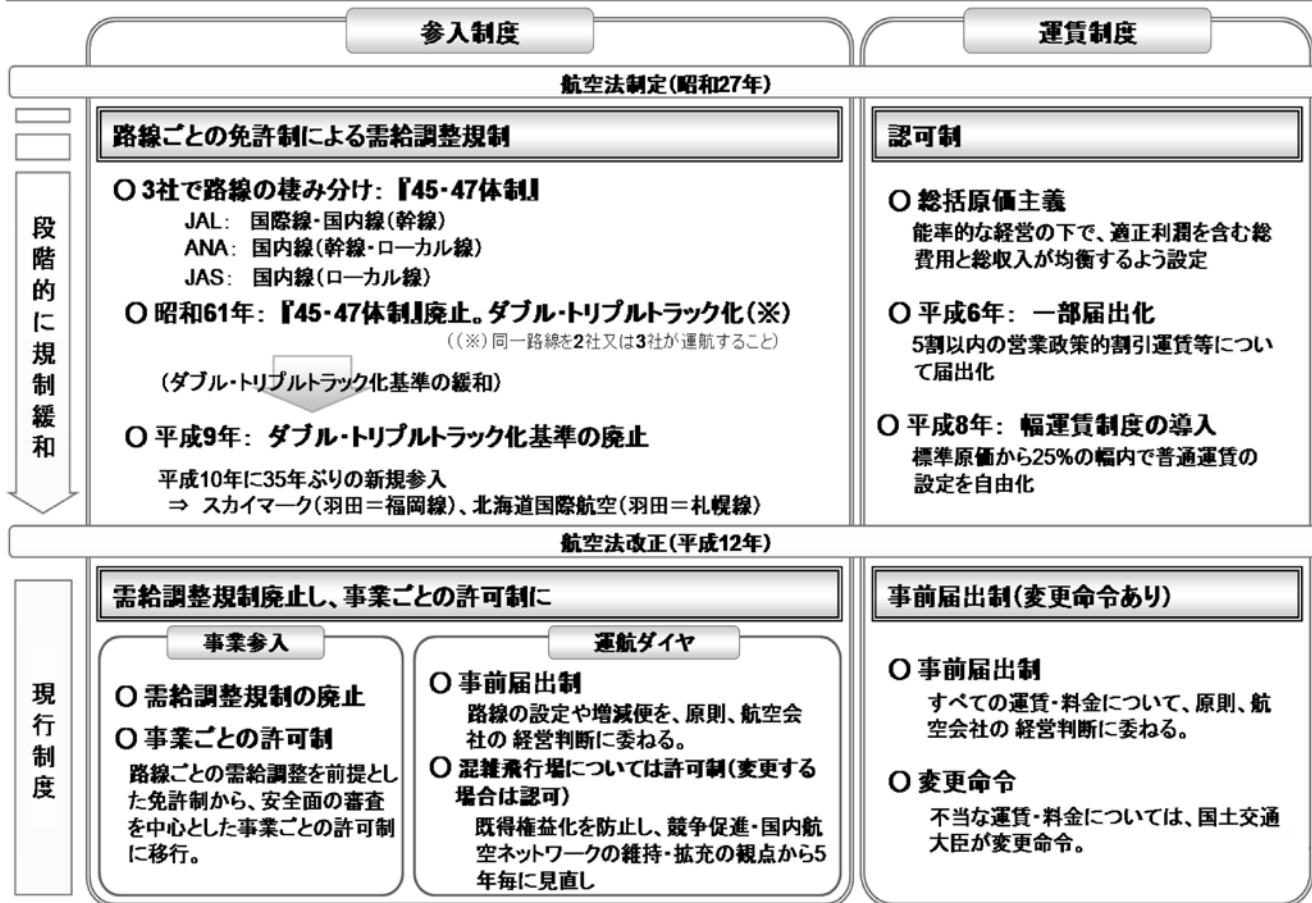


# 国内航空分野における参入規制緩和の経緯



出典：国土交通省

## 「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年閣議了解・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)

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者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後に、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、同年3月8日に交通基本法案が閣議決定され、政府提出法案として第177回国会に提出されたが、その3日後に東日本大震災が発災したために棚上げされた。

2012年8月7日、第180回国会の衆議院国土交通委員会では法案主旨説明、同月22日の同委員会では参考人質疑が行われたが、2012年12月の衆議院解散によって廃案となった。

その後、政権再交代を受け、国土交通省は「交通政策基本法案」として、再提出を検討するものの、見込みが立たず、2013年6月13日、民主・社民両党の議員立法として「交通基本法案」が183回通常国会に提出された。

政府は2014年11月1日、提出を検討していた「交通政策基本法案」を閣議決定し、内閣提出法案として第185回国会に提出し、11月27日、参議院本会議で可決・成立し、12月4日から施行された。

なお、今回の法案には、民主党国土交通部門会議等で航空連合が要望した「航空保安の強化」に関する内容が、衆議院、参議院の附帯決議として採択されている。

●交通政策基本法案

我が国経済・社会活動を支える基盤である国際交通、幹線交通及び地域交通について、国際競争力の強化や地域の活力の向上、大規模災害時への対応等の観点から、国が自治体、事業者等と密接に連携しつつ総合的かつ計画的に必要な施策を推進していくため、交通に関する施策についての基本理念を定め、関係者の責務等を明らかにするとともに、政府に交通政策基本計画の閣議決定及び国会報告を義務づける。

国際競争の激化・我が国経済の低迷 災害に強い国土・地域づくり 人口減少・少子高齢化

我が国が抱える喫緊の課題に対し、交通政策に求められる役割は極めて大きい

例えば

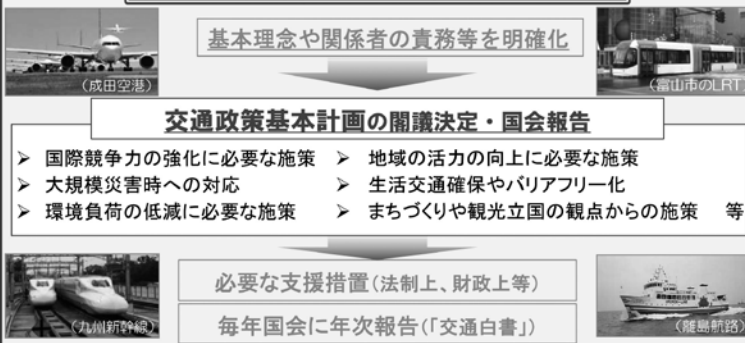
- 我が国の国際競争力の強化のための国際交通ネットワークや港湾・空港等の強化
- 危機的状況にある地域の公共交通の確保・改善
- 大規模災害時における旅客・物流ネットワークの機能の確保と迅速な回復 等

これらの課題への対応には

- ・ 長期的視野に立った計画的な取組
- ・ 多様な主体の連携・協働(関係省庁、交通事業者、自治体、住民 等)が不可欠

「交通政策基本法案」の制定

基本理念や関係者の責務等を明確化



交通政策基本計画の閣議決定・国会報告

- 国際競争力の強化に必要な施策
- 地域の活力の向上に必要な施策
- 大規模災害時への対応
- 生活交通確保やバリアフリー化
- 環境負荷の低減に必要な施策
- まちづくりや観光立国の観点からの施策 等

必要な支援措置(法制上、財政上等)

毎年国会に年次報告(「交通白書」)

我が国が抱える喫緊の課題に対し、政府・関係者が一体となり強力に交通政策を推進するための枠組みを構築

出典：国土交通省

# (概要)交通政策審議会 航空分科会 基本政策部会とりまとめ

## 新時代の航空システムのあり方 ～世界のダイナミズムへの扉を開き、日本の明日を育む航空システム～

### 基本的 考え方

- ◆ アジア等の世界経済の成長を取込み日本経済の一層の発展を図るため、日本の航空システムの長所を伸ばしつつ、更に日本の空を世界に開く。国際航空の環境変化に機敏に対応し、戦略的に我が国航空企業や空港の国際競争力を向上。
- ◆ 我が国航空企業が、国際競争に對し後手に回っていないと見られがちが対応が、ポトルネックの創造を積極的に進めることのできるよう、航空行政は市場環境や将来動向等をにらみながら、ポトルネックの環境整備を実施。

日本の航空が  
貢献すべき価値  
産業・都市の  
国際競争力向上

### 1. 航空ネットワーク構築の ための強固な基盤づくり

- ✓ 我が国の航空需要は着実な伸びを予想。国内外の航空企業が航空需要を積極的に創造できるよう、環境を整備。
- ✓ 我が国の航空会社・空港の国際競争力強化が必要。航空行政はそのポトルネックが生じないよう対応していく一方で、最大の鍵である航空企業の自助努力のための創意工夫を促すことも必要。  
(空港経営改革の推進)
- ◆ 首都圏空港の更なる機能強化 ※首都圏空港機能強化技術検討小委で別途検討中
- ◆ 機能強化に係る技術的選択肢を洗い出し、検討に基づき実施の具体化が必要
- ◆ 羽田・成田の特性を最大限生かす役割分担の議論が必要
- ◆ (首都圏以外の国際拠点空港等の機能強化)
- ◆ 関西・中部を中心にLCCや訪日外国人旅行者受入れ、国際航空貨物の拠点としての機能強化と、利用促進のための経済的施策の検討が必要
- ◆ 那覇・福岡は抜本的な空港能力向上のための機能強化が急務  
(管制処理能力の向上等)
- ◆ 空域の上下分離、ターミナル空域の拡大・統合等により処理能力を向上
- ◆ 航行環境施設利用料の飛行形態(上空通過・国際・国内)の違いによる不均衡解消を検討

- ◆ 訪日外国人旅行者の増加
- ◆ 日本全国の地域活性化
- ◆ 我が国の航空企業のコスト競争力向上の環境づくり
- ◆ 我が国航空企業のユニットコストは高水準。競争を通じた自助努力の喚起が重要
- ◆ 公租公課等について、相当部分を欧米並みに航空利用者から直接徴収する体系に移行することにつき、諸課題を整理の上、具体的な方策を検討  
(操縦士・整備士等の養成・確保) ※兼自政策等検討合同小委で別途中間とりまとめ・検討継続
- ◆ 養成機関拡充や制度改善等による供給能力の確保、産官学の連携を強化  
(環境面への配慮)
- ◆ 経済的手法による低騒音化促進の検討等、総合的に環境対策を推進

### 2. 充実した航空ネットワーク の構築と需要の開拓

- ✓ ASEAN等との路線網の充実、アジア＝北米間等の乗継需要の取込みを企図し、航空企業が自律的に需要創造するよう、ソフト施策を推進。
  - ✓ 我が国航空企業は、限られた路線展開で競合。独自のネットワーク戦略を展開して国内外の需要を広く取り込むよう、航空行政が後押し。
  - ✓ 2020年の訪日外国人旅行者2000万人の高みを目指す。訪日旅行需要の掘り起こしと航空路線ネットワーク展開を軌を一に実施。
- (より開かれた国際的枠組みの構築)
- ◆ オープンスカイ合意国の拡大、ASEANとの多国籍協定締結に向けた交渉推進
  - ◆ 首都圏空港の容量拡大策等を踏まえた枠組みの一層の緩和、事業者間で発着枠が効果的に利用されるメカニズムの可能性を検討
- (我が国航空企業の国際航空ネットワーク戦略の構築)
- ◆ 我が国航空企業は、強固なネットワーク構築に向けた戦略の確立が必要
  - ◆ 航空行政は、ネットワーク戦略の後押しとなる航空協定上の枠組み設定、我が国航空企業の独自路線やセカンドブランドの展開、海外航空関連企業への投資等の側面支援、機材の円滑な活用に関する規制原直し、といった施策を検討し、健全な競争環境の確保に努めつつ、航空企業の取組を積極的に後押し  
(我が国の航空ネットワーク構築に重要な役割を果たすLCC)
  - ◆ LCC普及のため、空港関連コストの低減、就航・稼働率向上の環境整備等を推進

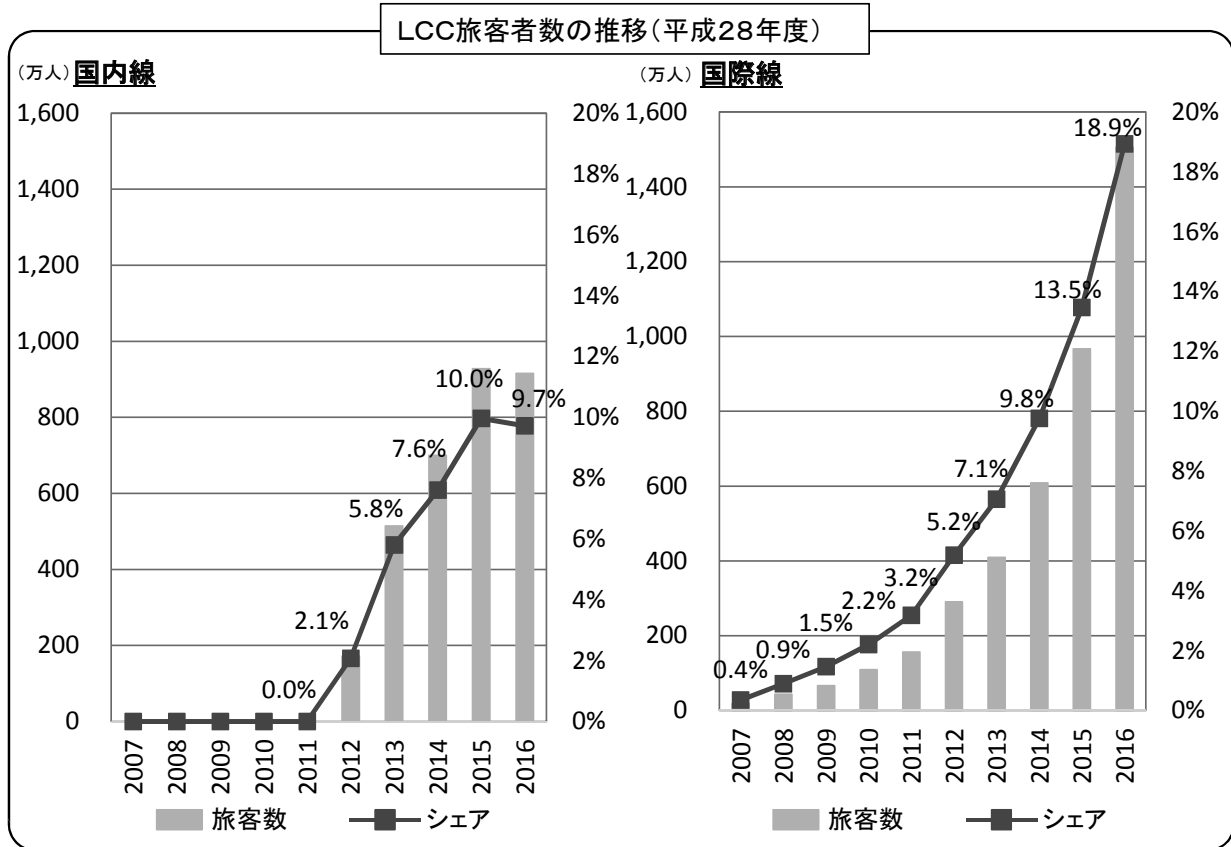
- ◆ 地方空港でのLCC等の受入れ、出入国手続円滑化、訪日旅行増加にインセンティブを与える仕組み等を観光政策と一体的に検討。東京五輪時には、旅行者等を全国で受入れ(ビジネスジェットの就航促進)
- ◆ 首都圏空港の利用環境の改善を引き続き推進。東京五輪の需要増に万全に対応  
(我が国の航空貨物ネットワークの充実)
- ◆ 国際トランジット貨物や生鮮品輸送の取込み、各地の成長産業を支える物流機能強化等のため、ポトルネックとなる制度や空港使用料体系の見直し等が必要  
(航空インフラの海外展開)
- ◆ 周辺国のインフラ改善は、我が国航空ネットワーク強化や安全性向上に寄与。案件の上流段階からの関与や官民連携体制の強化が必要  
(地方航空ネットワークの安定的な確保) → 中間とりまとめに基づき着実に推進

### 3. 質の高い航空・空港サービスの提供

- ✓ 日本の強みである優れた品質の提供能力を武器に、航空サービスの質的向上を速く追求。  
(航空・空港サービスの安全の確保)
- ◆ 事前予防的取組を強化。安全指標等の設定、積極的な情報発信を推進
- ◆ 新規企業乗入れや新機材トランフル等に対応し、重点的な監査・審査を実施
- ◆ 施設量増加や老朽化を踏まえた適切な維持管理・更新、施設の耐震化、空港のBCP策定や広域災害時の空港機能のあり方の検討等を推進

- ◆ 空港の利用環境の改善、空港アクセス強化
- ◆ 空港での乗継時間短縮、空間マネジメントやレギュラーやイレギュラー対応の改善等が必要
- ◆ 大都市圏では、アクセス鉄道網充実に向けた検討、空港アクセスと新幹線等との接続性向上、安価で充実したバスアクセスと深夜早朝時間帯のアクセス充実が必要
- ◆ 地方では、地域等がアクセスを主体的に提供する取組も必要

参考資料4 LCC旅客者数・シェアの推移(国内線、国際線)



出典：国土交通省作成

参考資料5 航空機燃料税の特例措置の延長

航空機燃料税の特例措置の延長【経緯と航空連合の要望】

昭和47～ 昭和53年度	昭和54～ 平成22年度	平成23～ 平成25年度	平成26～ 平成28年度	平成29～ 平成31年度	中期的には
13,000円/kℓ	26,000円/kℓ	軽減措置① 18,000円/kℓ	軽減措置② 18,000円/kℓ	軽減措置③ 18,000円/kℓ	空港経営改革等の進捗にあわせた段階的な引き下げ
航空機燃料税					最終的には 廃止

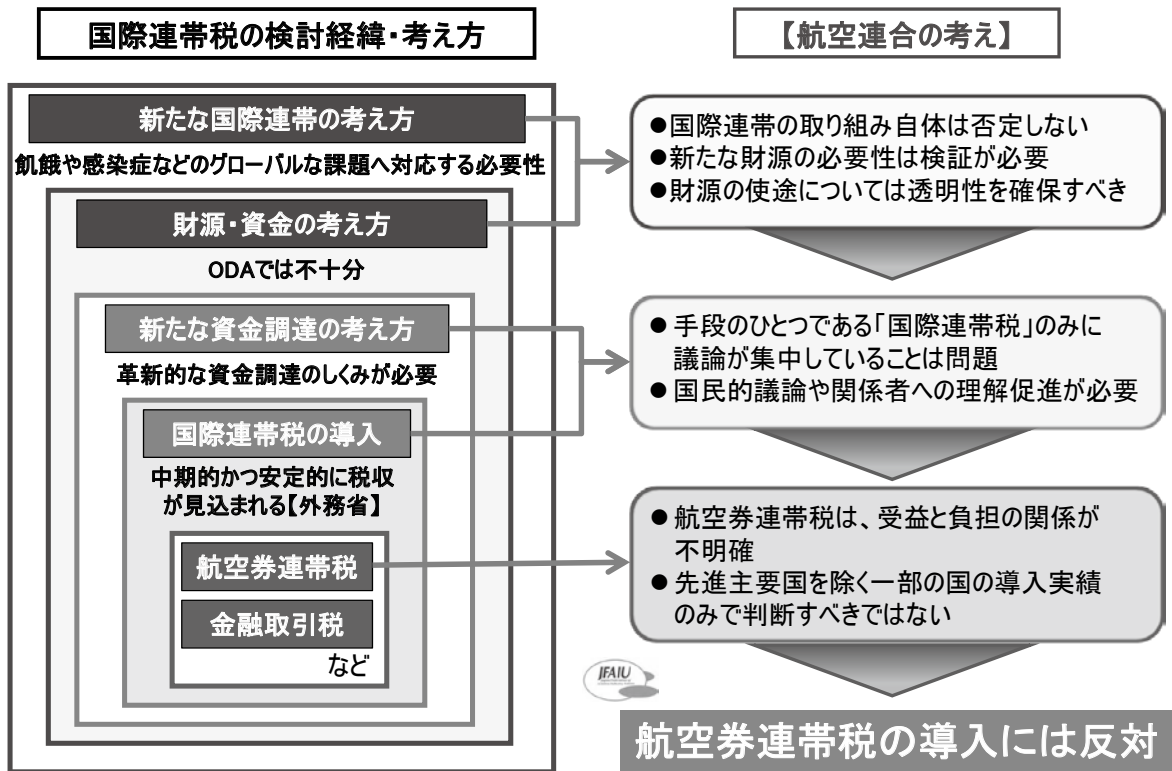
- | 軽減措置①  | 軽減措置②   | 軽減措置③   |
|--|---|---|
| <p>民主党政権下で実現</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 本格的な大競争時代の到来を見据えた我が国航空会社の国際競争力強化が目的。</li> <li>◆ 平成23年度から3年間を「集中改革期間」と位置づけ、緊急的支援方策として引き下げ。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 競争激化に伴う我が国航空会社の更なるコスト削減が必要。</li> <li>◆ 大幅に縮小された国内航空ネットワークの回復のため、特例措置の適用期限を延長。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 観光先進国の実現及び地方創生回廊の完備のため、航空各社においてコスト削減や訪日観光客の取り込み等の取組を引き続き進める。</li> <li>◆ 同時に、平成29年度から3年間延長し、地方航空ネットワークの維持・強化を図る。</li> </ul> |

IFAIU

- ➔ 空港経営改革等の進捗に併せ、航空機燃料税の廃止に向けた更なる引き下げを進めるべき。
- ➔ 現在、軽減措置の対象となっていない航空機燃料譲与税についても、その必要性和水準を精査し、財源のあり方を見直すべき。

【航空連合作成】

参考資料



【航空連合作成】

## 航空券連帯税

### 各国における実施状況の例



各国ともに、自国からの出発便のみを課税対象とし、到着便及びトランジット便を除外。国内線を含むか否かは各国で異なる。

#### フランス (2006年導入)

国際便：ビジネス以上：40ユーロ，エコノミー：4ユーロ，  
国内・欧州圏内便：ビジネス以上：10ユーロ，エコノミー：1ユーロ  
 税収：1.63億ユーロ(2010年，約179億円)  
 用途：概ね約9割をUNITAIDへ(HIV/エイズ，マラリア，結核の対策)，残り1割はIFFImに拠出しGAVIを通じ予防接種促進に。さらに2011年から拠出先に世界基金(世界エイズ・結核・マラリア対策基金)を追加。

#### 韓国 (2007年に5年間の時限立法で導入。2012年8月に5年間の延長を決定。なお、国税ではなく寄与金(「国際貧困撲滅寄与金」)であり，政府予算外で運用。)

国際便に一律1000ウォン  
 徴収額：約150億ウォン(約10.5億円。2010年収入は前年の残額含め約166億ウォン。)  
 用途：徴収額の約半分をUNITAIDに，2010からGAVIにも拠出(2010-12年100万ドル)，残りは韓国NGO等のアフリカの疾病対策事業に利用。

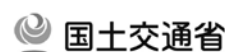
出典：外務省

航空ネットワークの基盤作りのため、昭和45年に空港整備に係る特定財源として空港整備特別会計が作られた。空港使用料や航空機燃料税といった利用者・事業者負担を主な財源とし、それらを一旦特別会計という大きな財布にいれ、そこから各空港の整備費を捻出するというプール制を取っている。空港を作りネットワークが拡充すると、歳入規模が大きくなり新たな投資原資が生まれるため、ネットワークの構築期には有効なスキームである。一方、国内の空港が概成し、空港整備がネットワークの拡充から質の向上に力点が移った現在では、適切な規模の利用者負担を効率的・効果的に運用することが求められており、歳入と歳出の関係が不透明となるプール制は問題が大きい。

また平成20年度より、行政改革推進法で示された特別会計改革によって、空港整備特別会計とその他4特別会計（道路整備、治水、港湾整備、都市開発資金融通）が統合され、社会資本整備事業特別会計となった。勘定区分として、道路整備、治水、港湾、空港整備、業務の5勘定が設けられ、特会法に基づき、平成25年には社会資本整備事業特別会計に関して、原則廃止され、一般会計化された。

しかし、平成24年1月に閣議決定された「特別会計改革の基本方針」に基づき、空港整備勘定については、空港経営改革の取り組みや、羽田空港の債務の返済状況を見極めるまでの間、自動車安全特別会計の下に経過勘定を設置し、現在に至っている。

## 1 空港整備勘定とは



### 昭和42年度 第一次空港整備五箇年計画開始

第一次空港整備五箇年計画が開始された昭和42年の時点で我が国には既に58空港が存在していた。しかし昭和40年代に入り、航空輸送需要の急速な増大、航空機の大形化、高速化に対処するため、中長期的見通しに立った空港整備を推進する必要性に迫られたこと、また41年には航空機事故が相次いで起こり、航空交通の安全の確保を図っていく必要に迫られたことなどから、長期計画を策定。

### 昭和45年度 空港整備特別会計創設

航空輸送量の急激な増加と航空機の高速化、大型化に伴う空港整備等に対処するとともに、受益と負担の関係を明確にする観点から、滑走路や管制サービスの直接の受益者である航空会社が支払う空港使用料等の歳入を主な財源とし、空港の維持運営・整備や管制業務を行うため、空港整備特別会計を設置。

### 昭和47年度 航空機燃料税導入(13,000円/kl)

第二次空港整備五箇年計画(昭和46~50年度)での航空輸送量の急激な増加と航空機の高速化・大型化の急速な進展に伴い空港の整備拡張や、航空機騒音対策、さらには航空保安施設・管制施設の拡充に航空輸送の安全確保等を緊急に推進していく必要が生じたため創設された。

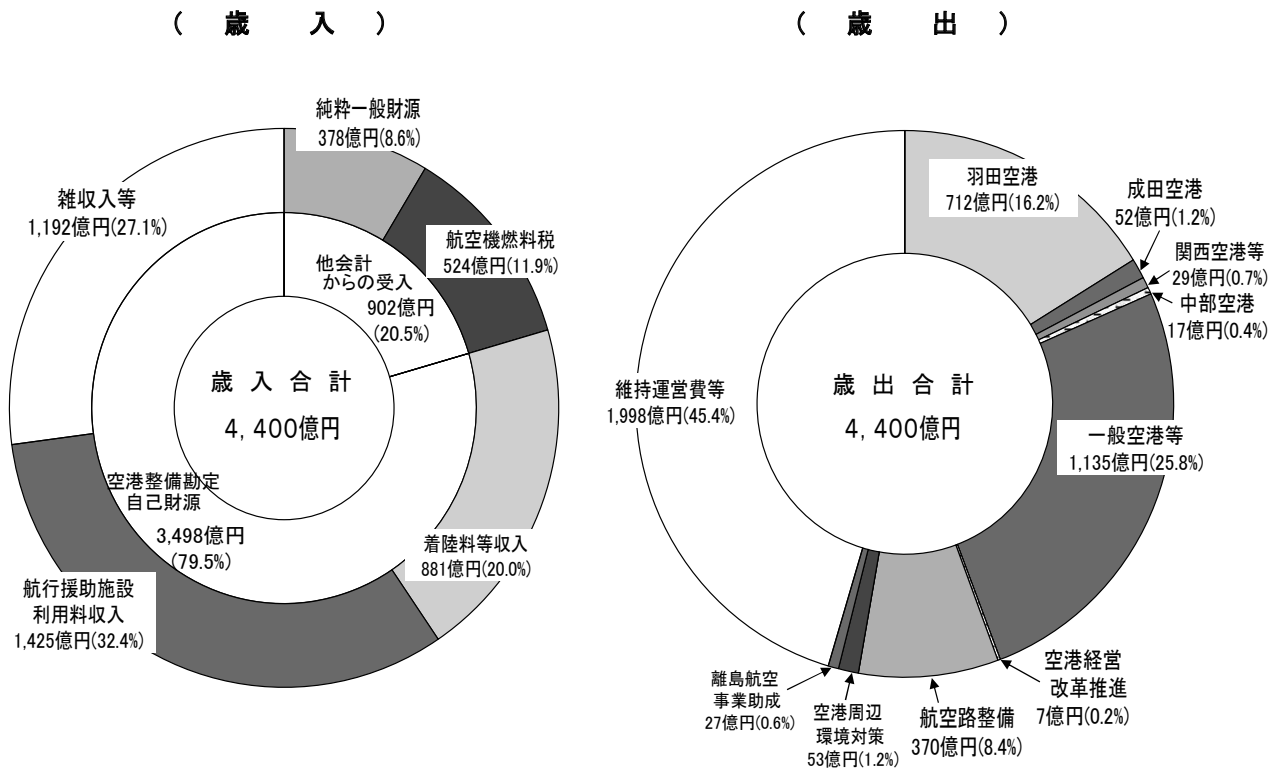
### 昭和54年度 航空機燃料税率改定(26,000円/kl)

航空機騒音対策事業の拡充等に伴い国の空港対策費が増大してきていること、また関西空港の整備、羽田の沖合展開が具体的な課題となっており、そのための財源を手当てする必要があったことから税率が引き上げられた。

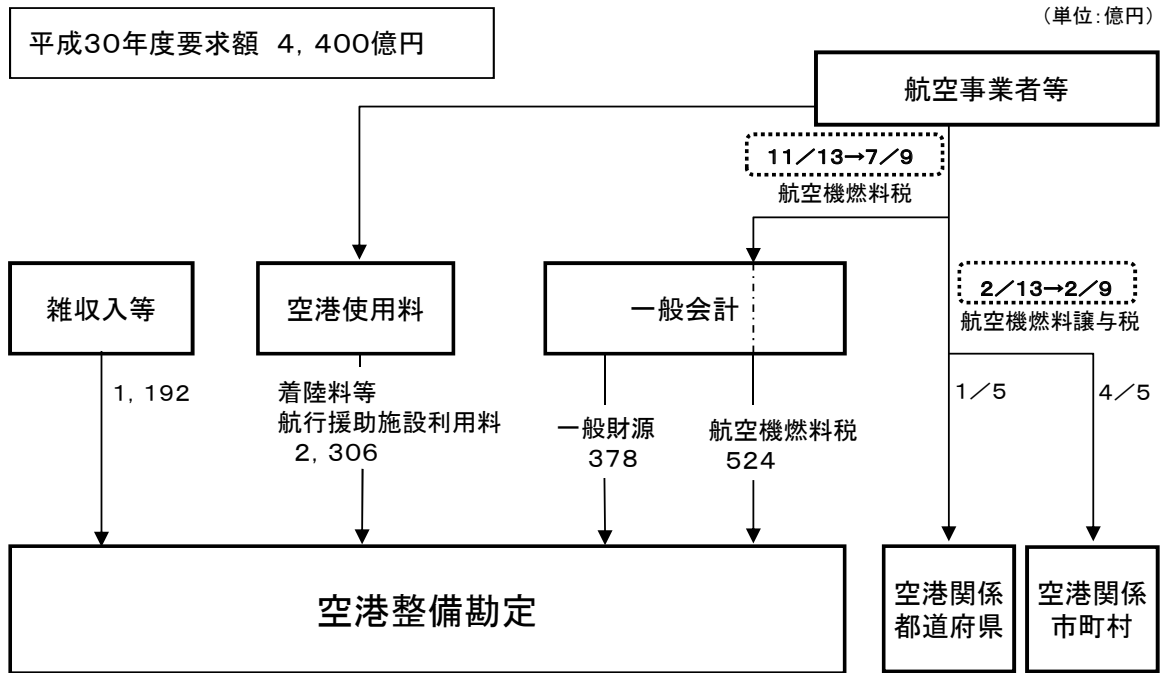
### 平成20年度 社会資本整備事業特別会計空港整備勘定へ

受益と負担の対応関係や収支等を明確化しつつ、社会資本の整備に関して縦割りの弊害を除去し、事業間連携の強化等を図ることで、効率性の向上に資するとともに社会資本整備全体としての通覧性を確保する観点等から、これらを統合し「社会資本整備事業特別会計」を設置。「社会資本整備事業特別会計空港整備勘定」となった。

○空港整備勘定の歳入・歳出規模(平成30年度要求額)



○空港整備勘定のしくみ



(注) 〰️は平成29年度から3か年の特例措置の延長。

本則 26,000円/kℓ → 18,000円/kℓ  
 離島路線 19,500円/kℓ → 13,500円/kℓ  
 沖縄路線 13,000円/kℓ → 9,000円/kℓ

出典: 国土交通省

「明日の日本を支える観光ビジョン」 - 世界が訪れたいくなる日本へ - 概要

平成28年3月30日策定

これまでの議論を踏まえた課題

- 我が国の豊富で多様な観光資源を、誇りを持って磨き上げ、その価値を日本人にも外国人にも分かりやすく伝えていくことが必要。
- 観光の力で、地域の雇用を生み出し、人を育て、国際競争力のある生産性の高い観光産業へと変革していくことが必要。
- CIQや宿泊施設、通信・交通・決済など、受入環境整備を早急に進めることが必要。
- 高齢者や障がい者なども含めた、すべての旅行者が「旅の喜び」を実感できるような社会を築いていくことが必要。

「観光先進国」への「3つの視点」と「10の改革」

視点1	視点2	視点3
<p>「観光資源の魅力を活かす、地方創生の礎に」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 「魅力ある公的施設」を、ひろく国民、そして世界に開放                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・赤坂や京都の迎賓館などを大胆に公開・開放</li> </ul> </li> <li>■ 「文化財」を、「保存優先」から観光客目線での「理解促進」、そして「活用」へ                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・2020年までに、文化財を核とする観光拠点を全国で200整備、わかりやすい多言語解説など1000事業を展開し、集中的に支援強化</li> </ul> </li> <li>■ 「国立公園」を、世界水準の「ナショナルパーク」へ                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・2020年を目標に、全国5箇所の公園について民間の力も活かし、体験・活用型の空間へと集中改善</li> </ul> </li> <li>■ おもな観光地で「景観計画」をつくり、美しい街並みへ                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・2020年を目途に、原則として全都道府県・全国の半数の市区町村で「景観計画」を策定</li> </ul> </li> </ul>	<p>「観光産業を革新し、国際競争力を高め、我が国の基幹産業に」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 古い規制を見直し、生産性を大切に観光産業へ                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・60年以上経過した規制・制度の抜本見直し、トップレベルの経営人材育成、民泊の整備、宿泊業の生産性向上など、総合パッケージで推進・支援</li> </ul> </li> <li>■ あたらしい市場を開拓し、長期滞在と消費拡大を同時に実現                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・欧州・米国・豪州や富裕層などをターゲットにしたプロモーション、戦略的なビザ緩和などを実施</li> <li>・MICE誘致・開催の支援体制を抜本的に改善</li> <li>・首都圏におけるビジネスの受入環境改善</li> </ul> </li> <li>■ 疲弊した温泉街や地方都市を、未来発想の経営で再生・活性化                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・2020年までに、世界水準DMOを全国100形成</li> <li>・観光地再生・活性化ファンド、規制緩和などを駆使し、民間の力を最大限活用した安定的・継続的な「観光まちづくり」を実現</li> </ul> </li> </ul>	<p>「すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ ソフトインフラを飛躍的に改善し、世界一快適な滞在を実現                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・世界最高水準の技術活用により、出入国審査の風景を一変</li> <li>・ストレスフリーな通信・交通利用環境を実現</li> <li>・キャッシュレス観光を実現</li> </ul> </li> <li>■ 「地方創生回廊」を完備し、全国どこへでも快適な旅行を実現                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・「ジャパン・レールパス」を訪日後でも購入可能化</li> <li>・新幹線開業やインフラ空港運営等と連動した、観光地へのアクセス交通充実の実現</li> </ul> </li> <li>■ 「働きかた」と「休みかた」を改革し、躍動感あふれる社会を実現                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・2020年までに、年次有給休暇取得率70%へ向上</li> <li>・家族が休暇をとりやすい制度の導入、休暇取得の分散化による観光需要の平準化</li> </ul> </li> </ul>

新たな目標値について

安倍内閣3年間の成果

戦略的なビザ緩和、免税制度の拡充、出入国管理体制の充実、航空ネットワーク拡大など、**大胆な「改革」**を断行。

	(2012年)	(2015年)
・ 訪日外国人旅行者数は、 <b>2倍増の約2000万人</b> に	836万人	⇒ 1974万人
・ 訪日外国人旅行消費額は、 <b>3倍増の約3.5兆円</b> に	1兆846億円	⇒ 3兆4771億円

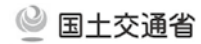
新たな目標への挑戦！

訪日外国人旅行者数	2020年： <b>4,000万人</b> (2015年の約2倍)	2030年： <b>6,000万人</b> (2015年の約3倍)
訪日外国人旅行消費額	2020年： <b>8兆円</b> (2015年の2倍超)	2030年： <b>15兆円</b> (2015年の4倍超)
地方部での外国人延べ宿泊者数	2020年： <b>7,000万人泊</b> (2015年の3倍弱)	2030年： <b>1億3,000万人泊</b> (2015年の5倍超)
外国人リピーター数	2020年： <b>2,400万人</b> (2015年の約2倍)	2030年： <b>3,600万人</b> (2015年の約3倍)
日本人国内旅行消費額	2020年： <b>21兆円</b> (最近5年間の平均から約5%増)	2030年： <b>22兆円</b> (最近5年間の平均から約10%増)

出典：明日の日本を支える観光ビジョン構想会議



# 「訪日誘客支援空港」の認定



訪日誘客支援空港については、各地域における訪日客誘致の取組機運を継続・醸成するため、地元の取組や意欲が一定レベルにあるものを幅広く認定することとし、以下の27空港※を認定する。

その際、空港毎に誘客実績等が異なる実情に合わせ、より効果的な支援を講ずる観点から、認定空港を以下の3カテゴリーに区分する。※ハンドリング予定の北海道6空港は1とカウント

## 訪日誘客支援空港（拡大支援型） 計19空港

訪日誘客に一定の実績をあげているうえ、拡大に向けた着実な計画・体制を有しており、国の支援（運航コスト低減やボトルネック解消等）を拡大することにより、訪日旅客数のさらなる増加が期待される空港

静岡、仙台、熊本、茨城、北海道（稚内、釧路、函館、女満別、帯広、旭川）、高松、広島、北九州、米子、佐賀、新潟、小松、青森、徳島、鹿児島、南紀白浜、岡山、山口宇部、松山

※「訪日誘客支援空港の認定等に関する懇談会」（座長：東京女子大学竹内健蔵教授）による評価平均が80点以上の空港  
 ※国による支援は「地方空港受入環境整備事業費補助金」及び「C I Q施設整備補助」による支援

## 訪日誘客支援空港（継続支援型） 計6空港

訪日誘客に一定の実績をあげているうえ、着実な計画・体制を有しており、引き続き、国の支援（運航コスト低減やボトルネック解消等）を実施することにより、訪日旅客数のさらなる増加が期待される空港

長崎、那覇、大分、宮崎、花巻、福島

※「懇談会」による評価平均が80点未満の空港  
 ※国による支援：現行インバウンド割引制度、「地方空港受入環境整備事業費補助金」の一部による支援

## 訪日誘客支援空港（育成支援型） 計2空港

訪日誘客に高い意欲を持ち、国による伴走支援（戦略立案策定等）により、訪日旅客数の増加が期待される空港

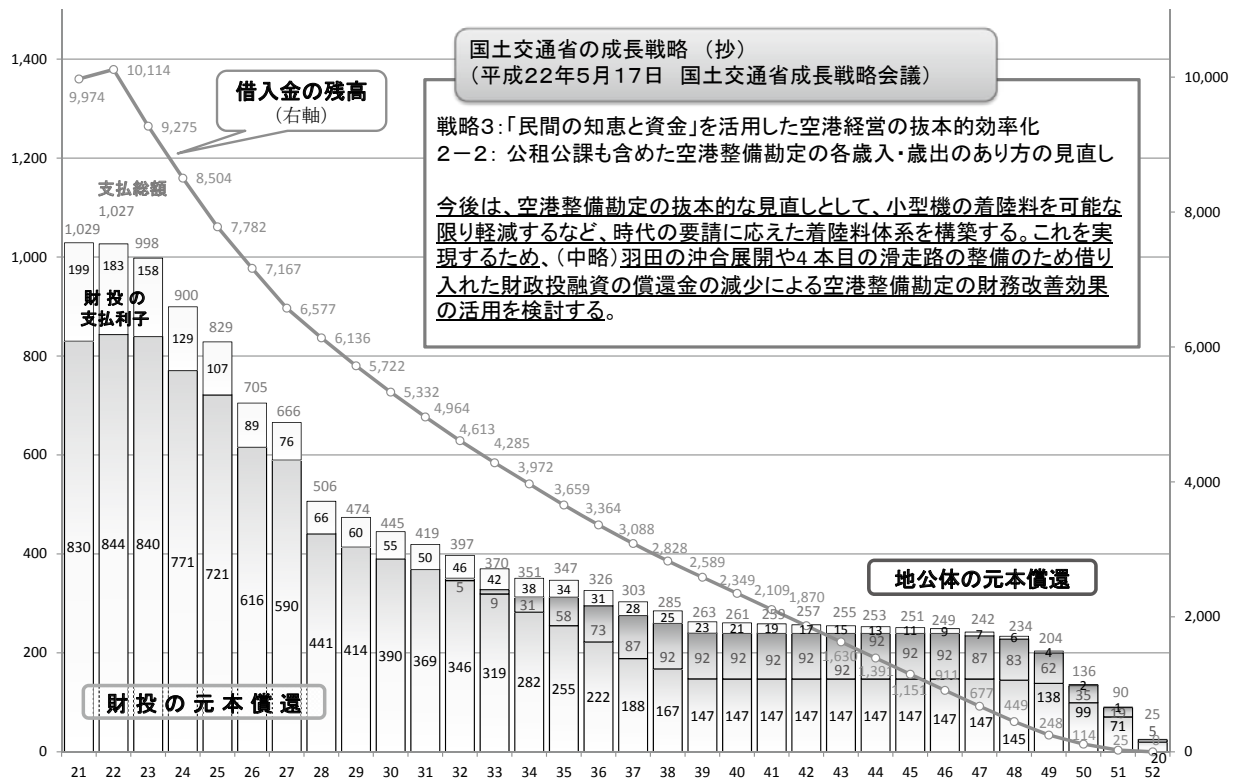
松本、下地島

※「懇談会」評価平均が80点未満の空港のうち、ターミナル改修等の計画が確認でき、国による伴走支援が効果的と考えられる空港  
 ※国による支援：継続支援型と同様の支援+航空局・観光庁・JNTO等による訪日誘客実現に向けた戦略・計画策定等の伴走支援

出典：国土交通省

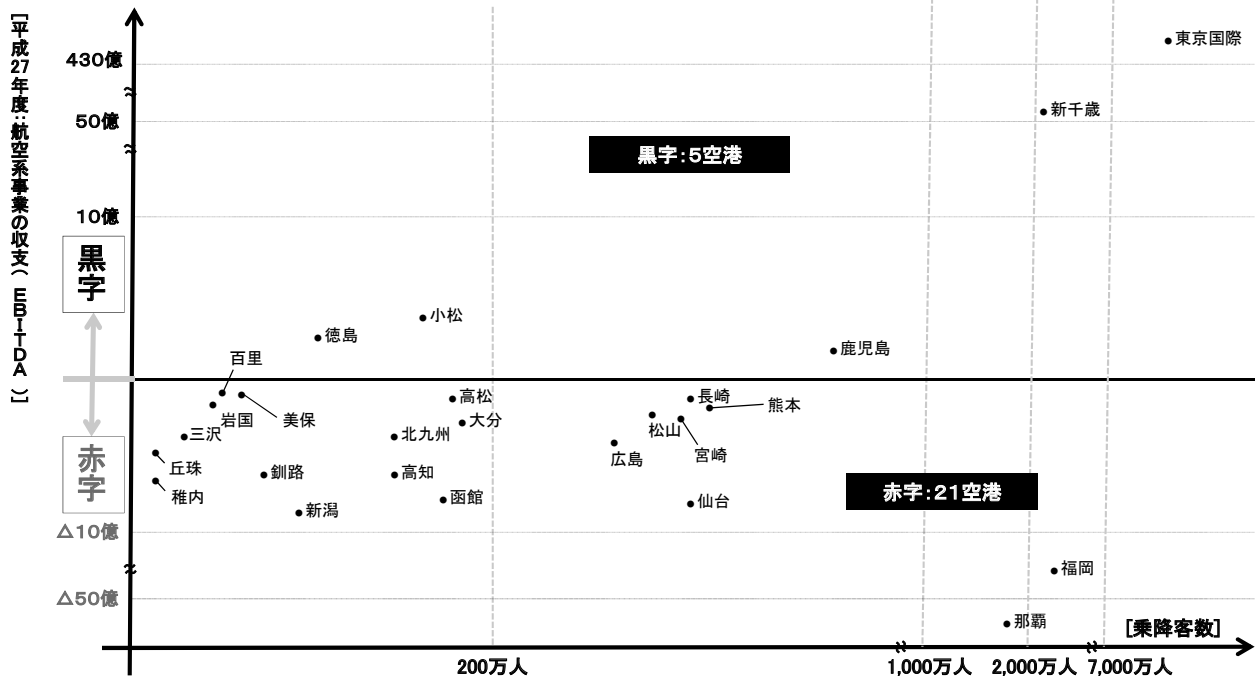
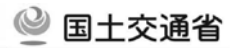
# 参考資料11 羽田空港の拡張に係る借入金の償還について

## 借入金の償還額・残高の推移



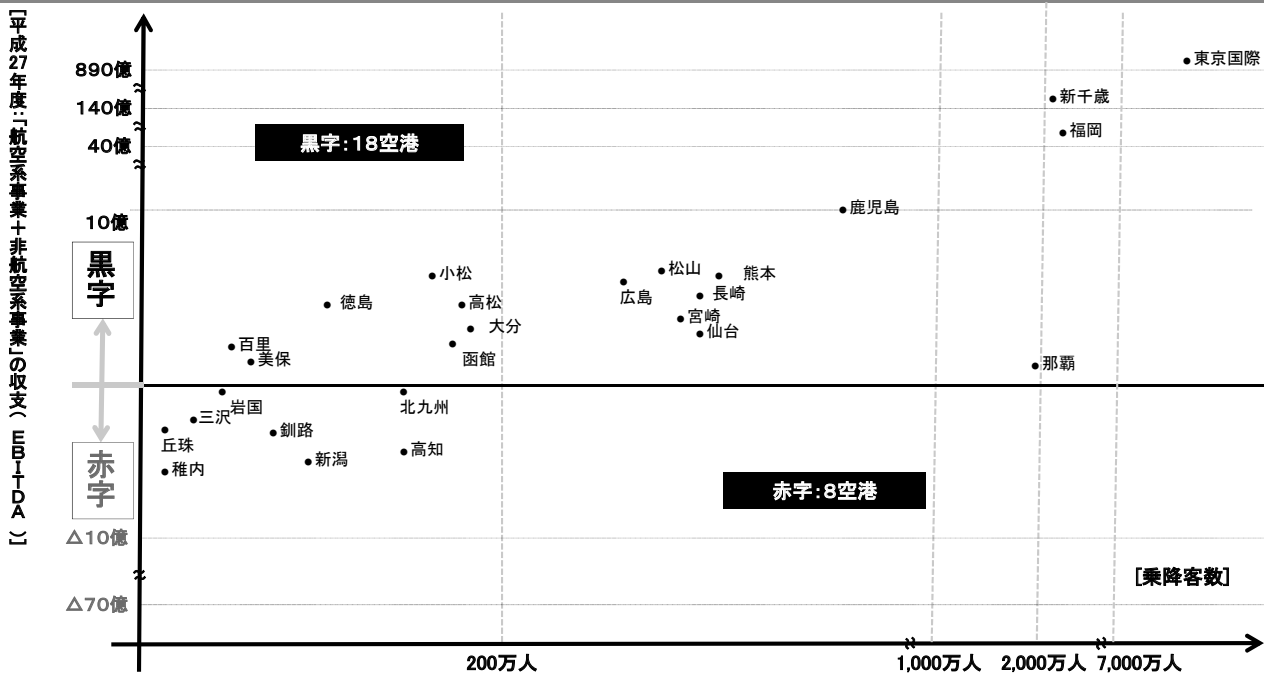
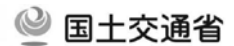
出典：国土交通省

航空系事業の収支(EBITDA)と乗降客数について



※注1:「EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (利払前税引前償却前営業利益)と経常損益+支払利息+減価償却費」。各空港が1年間の営業を通じて得られるキャッシュフロー(実質的な利益水準)を表す指標であり、投資家等が企業分析をする際によく使用されるもののひとつ。平成23年度に開催された「空港運営のあり方に関する検討会」において経営状態を適切に把握するための資料として提案された指標。  
 ※注2: 航空系事業の収支は、空港整備に係る経費を費用及び純粋一般財源も含めた一般会計受入を収益に計上した損益を基礎として算出し、作成したもの。  
 ※注3: 八尾空港は前年度に引き続き乗降客数がゼロのため、記載していない。

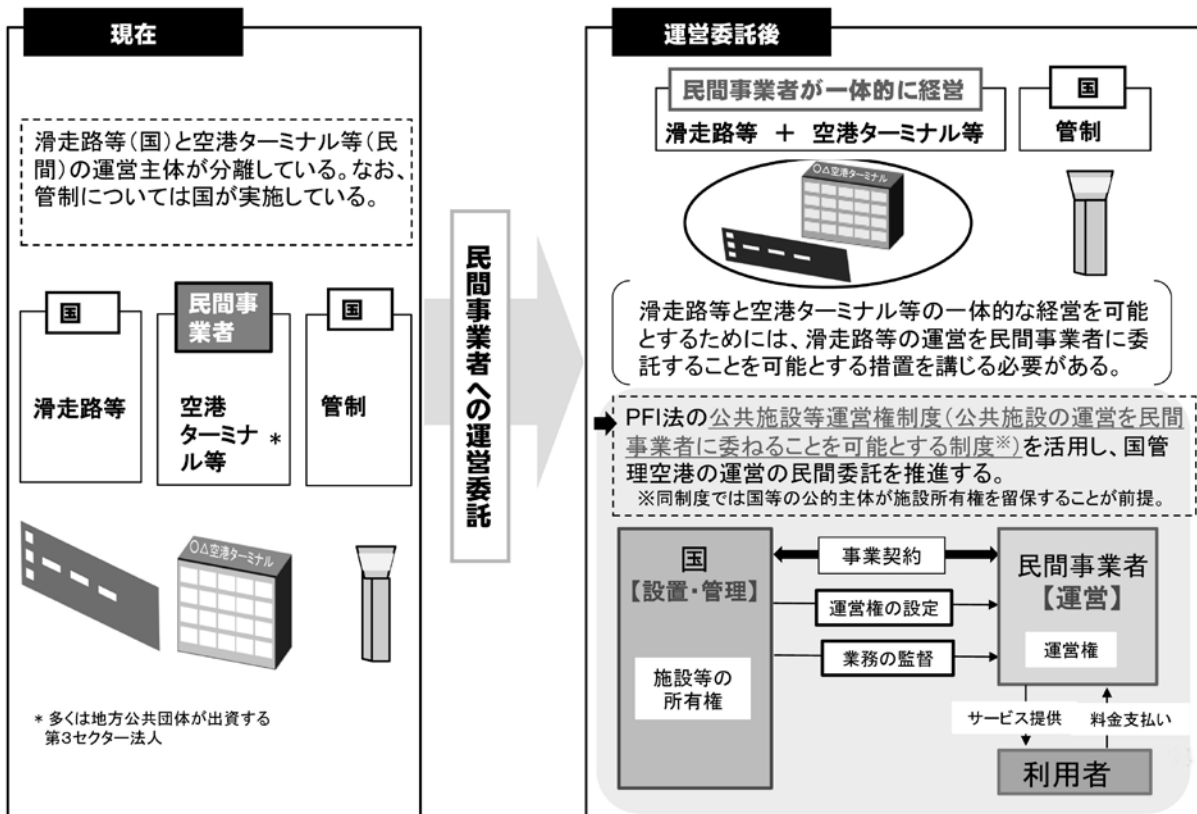
「航空系事業+非航空系事業」の収支(EBITDA)と乗降客数について



※注1:「EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (利払前税引前償却前営業利益)と経常損益+支払利息+減価償却費」。各空港が1年間の営業を通じて得られるキャッシュフロー(実質的な利益水準)を表す指標であり、投資家等が企業分析をする際によく使用されるもののひとつ。平成23年度に開催された「空港運営のあり方に関する検討会」において経営状態を適切に把握するための資料として提案された指標。  
 ※注2: 航空系事業の収支は、空港整備に係る経費を費用及び純粋一般財源も含めた一般会計受入を収益に計上した損益に基づき算出し作成したもの。また、非航空系事業の収支は、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)の損益を単純合算したものを基礎として算出し作成したもの。  
 ※注3: 八尾空港は前年度に引き続き乗降客数がゼロのため、記載していない。

出典: 国土交通省

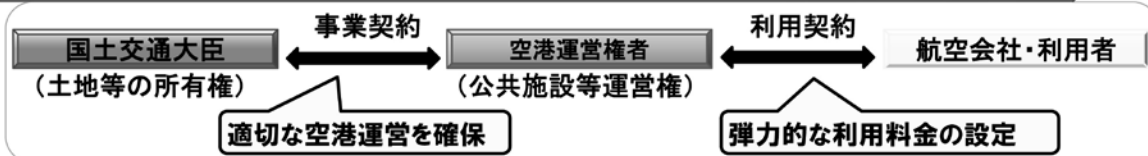
1 公共施設等運営権制度を活用した国管理空港の運営の民間委託について  国土交通省



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案

法案の概要

【基本スキーム】: 国管理空港におけるPFI法の公共施設等運営権制度の活用



【PFI法の特例措置】: 対象空港等は地域の実情を踏まえ、その意見を聴いた上で選定

- 国土交通大臣は、地域の実情を踏まえ、関係者相互の連携の下に、地域活力の向上が図られるべきことを基本理念として空港運営に係る基本方針を策定。
- 国土交通大臣は、対象空港・事業者等の選定の際には、関係地方公共団体、関係事業者等により空港ごとに構成されている協議会の意見を聴取。

【航空法、空港法等の特例措置】: 空港運営権者を適切に監督

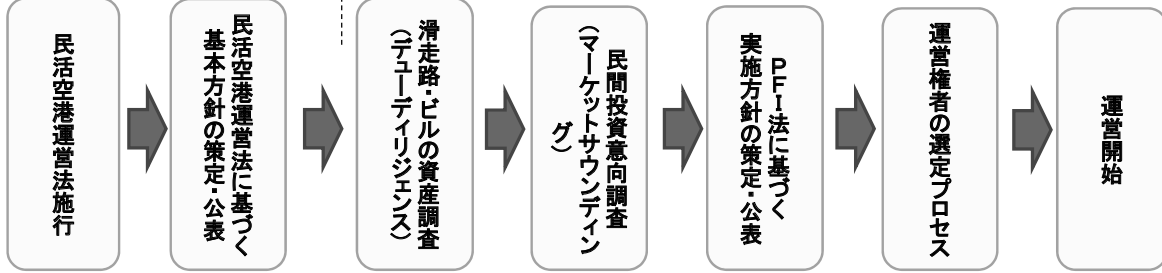
- 空港運営権者による空港運営の安全性、利用者利便の確保のため、空港保安管理規程の策定、届出及び着陸料等の届出を義務付けるとともに、国の変更命令の対象とする等、国の監督措置を規定。

- 地方管理空港等についても、設置管理者である地方公共団体の判断により、同様に運営等の民間委託を可能とするため、PFI法、航空法、空港法の特例措置等の関係規定を整備。

空港運営の民間委託に関する検討状況

【全体スケジュール(予定)】

個別空港ごとの取組



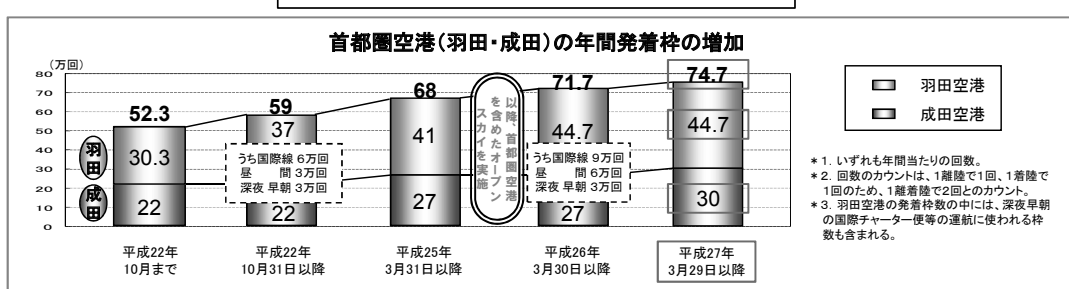
空港名	全体スケジュール(予定)	個別空港ごとの取組	個別空港ごとの取組	個別空港ごとの取組	個別空港ごとの取組	個別空港ごとの取組
仙台空港	H25	H25.11~ 参加企業数 71社	H26.4	H26.6~ 審査書類提出数 4グループ	H28.7~	
高松空港	~H26	H27.10~ 参加企業数 93社	H28.7	H28.9~ 審査書類提出数 6グループ H29.7.26 第二次審査結果通知	H30.4~	
福岡空港	~H27	H28.7~ 参加企業数 104社	H29.3	H29.5~ H29.5.16 募集要項等公表	H31.4~	
北海道内7空港	~H28	H29.7~	H29	H30	H32~	
熊本空港	H29.4~	H29.6~	H29	H30	H32~	
広島空港	H29.4~	H29	H30	H31	H33~	

※関西・伊丹空港(H28.4)、但馬空港(H27.1)では、運営の民間委託を開始  
 ※神戸空港、静岡空港(地方管理空港)においても、手続き中

出典：国土交通省

参考資料15 首都圏空港の機能強化について

首都圏空港(羽田・成田)の機能強化について



首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめ(概要)  
(平成26年7月8日)

空港	2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までに実現し得る主な技術的な方策	2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会以降の技術的な方策
羽田空港	<ul style="list-style-type: none"> <li>滑走路処理能力の再検証</li> <li>滑走路運用・飛行経路の見直し</li> </ul> <p>【現状：約45万回】 ⇒ 年間+約4万回</p> <p>計 +約4万回 【1日約50便】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>滑走路の増設</li> </ul>
成田空港	<ul style="list-style-type: none"> <li>管制機能の高度化 ⇒ 年間+約2万回</li> <li>高速離脱誘導路の整備 ⇒ 年間+約2万回</li> <li>夜間飛行制限の緩和 ⇒ 年間+α回</li> </ul> <p>【現状：約30万回】</p> <p>計 +4万回+α 【1日約50便】</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存滑走路の延長</li> <li>滑走路の増設 ⇒ 年間+約16万回</li> </ul>
<p>合計 約83万回 (年間75万回+約8万回) 【1日約100便】</p>		

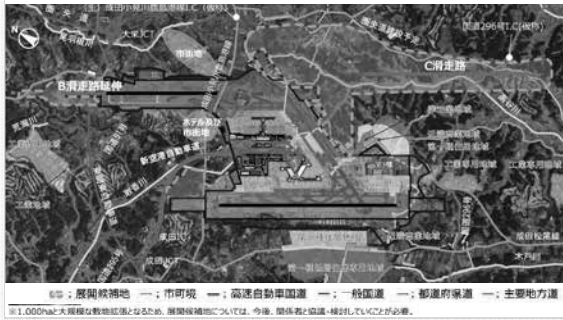
出典：国土交通省

成田空港の更なる機能強化に係る検討事項

成田空港に関する四者協議会(国、千葉県、空港周辺9市町、空港会社による協議会)

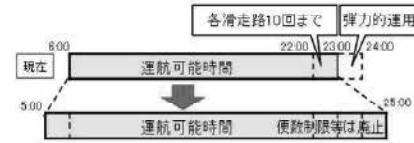
- H27.9.17 第三滑走路等の検討開始
- H27.11.27 第三滑走路はB滑走路の南側へ整備し、B滑走路については北側に延伸する案を議論のたたき台とすること等を確認。
- H28.3.29 地元から国・空港会社に対し、深夜早朝を含めた新たな騒音コンターや環境対策等を早期に提示するよう要請。
- H28.9.27 以下①～③を提案し、これらの案について国・空港会社から住民説明を開始すること等を地元自治体が了承。

①滑走路の位置及び空港敷地範囲(1000ha程度拡大)



②夜間飛行制限の緩和

- 運航可能時間を、現在の6～23時から、5～25時に延長
- 22時台の便数制限やカーフューの弾力的運用(※)は廃止



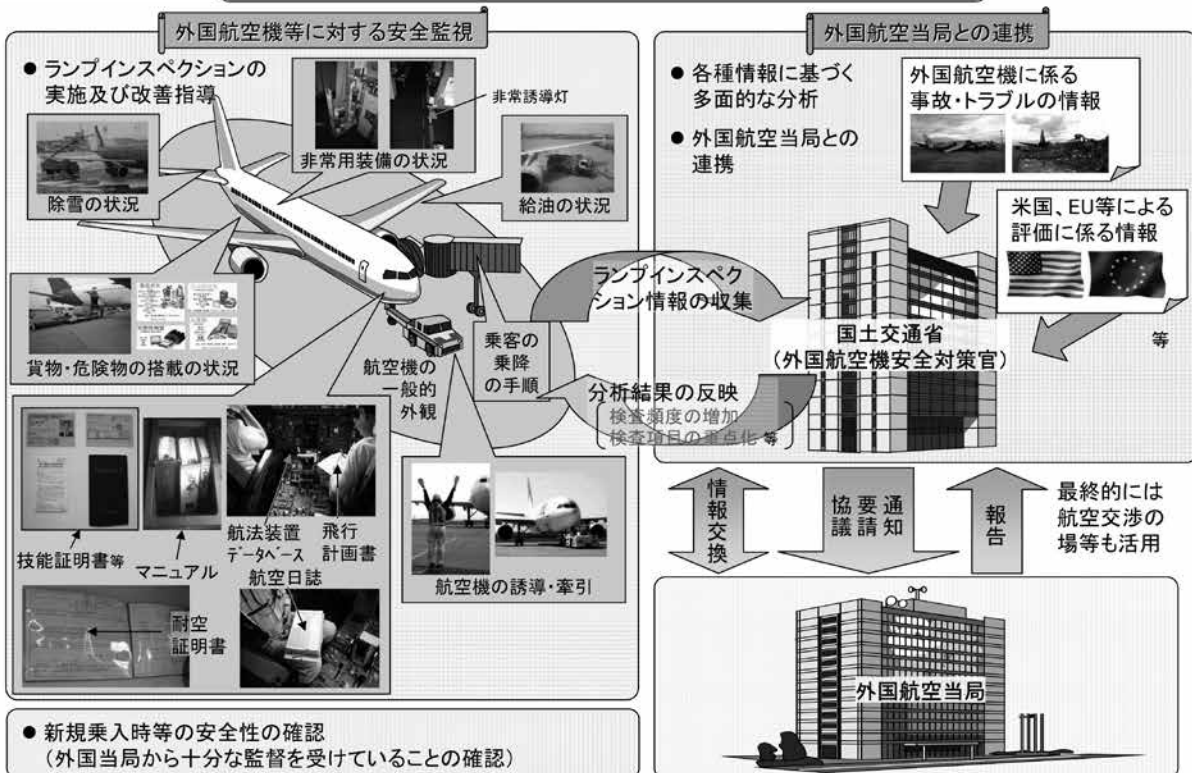
(参考:現在の成田空港の夜間飛行制限) (※カーフューの弾力的運用)  
 ・運航可能時間は6～23時 出発地空港の悪天候等、  
 ・22時台の発着は各滑走路10回までに制限 航空会社の努力では対応できない場合等に限り、23時台の騒音値を認める制度  
 ・23時台にはカーフューの弾力的運用を実施

③新たな環境対策の考え方

項目	これまでの内容	今後の内容
防音工事、移転補償	30万回コンターにより防音工事や移転補償を実施	50万回コンターにより実施
周辺対策交付金	前年度の国際線の着陸回数・重量や騒音区域世帯数に応じて周辺自治体に交付	50万回を前提として交付額を増額
深夜早朝対策	—(通常防音工事のみ)	寝室について特別な追加防音工事(内窓設置)を実施

出典：国土交通省

外国航空機の安全性確保



出典：国土交通省

## 2. セキュリティ・セイフティの万全な確保

### [1] テロ対策の強化

#### (1) 航空保安対策の強化

30年度要求額 68(19)億円

国際拠点空港810(709)億円の内数

※( )内は前年度予算


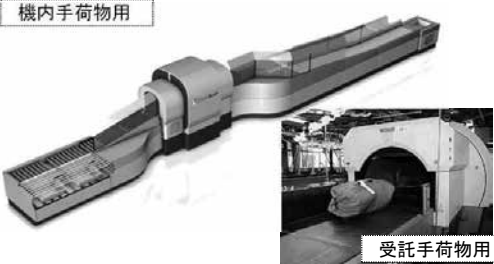


##### <事業の概要>

「テロに強い空港」を目指し、ボディスキャナーをはじめ、先進的な保安検査機器(爆発物自動検知機器等)の導入を推進することにより、航空保安検査の高度化を図ります。

具体的には、先進的な保安検査機器については、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催までの導入を推進します。特にボディスキャナーについては、2019年ラグビーワールドカップ日本大会開催までの整備完了を目指します。

また、高性能X線検査装置等の導入に伴い必要となるターミナル改修への補助を実施します。

#### 先進的な保安検査機器

ボディスキャナー	高性能X線検査装置	蒸散痕跡物等利用爆発物検査装置
		
<p>現行の接触検査に代わるものとして、自動的に非接触で人体表面の異物を検知する装置</p>	<p>機内手荷物用 機内持込・受託手荷物のX線検査機器のうち、爆発物を自動的に検知するシステム</p>	<p>液体爆発物検査装置 </p>
<p>先進的な保安検査機器の整備費については、空港設置管理者の1/2補助に加え、国として1/2を補助。</p>		

#### 期待される効果

検査に係る旅客の負担を抑え、検査の円滑化を図りつつ保安検査の厳格化を実現。

➡ 「航空セキュリティの向上」と「観光先進国実現」の両立に寄与。

#### (2) 先端技術の活用による空港警備体制の強化

##### <事業の概要>

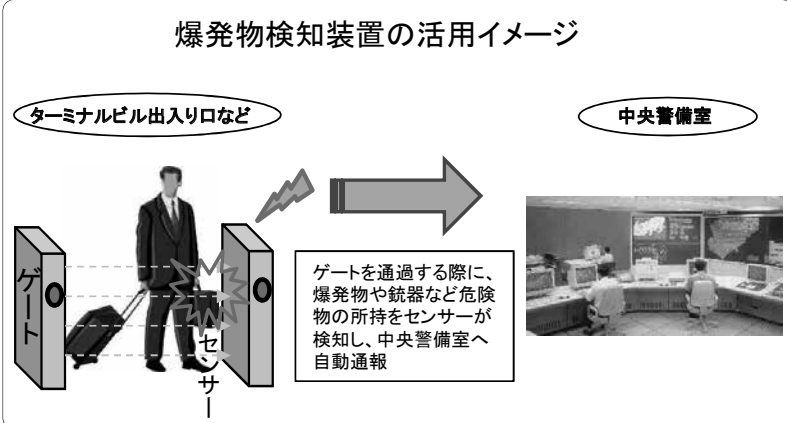
30年度要求額 0.4(一)億円

※( )内は前年度予算

航空を取り巻くテロは、航空機自体を対象としたものに加え、近年ではターミナルビル内の一般区域(ランドサイドエリア)を標的とした自爆テロ等も増加しています。

このようなテロへの対策を強化するため、先端技術を活用した爆発物検知装置等に関する調査・実証実験を実施します。

##### 開発が進む先端技術を活用した爆発物検知装置<一例>

<p>爆発物検知装置の活用イメージ</p> <p>ターミナルビル出入り口など</p> <p>中央警備室</p> <p>ゲート</p> <p>センサー</p> <p>ゲートを通過する際に、爆発物や銃器など危険物の所持をセンサーが検知し、中央警備室へ自動通報</p> 	<p>近年の空港を標的としたテロ事件</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;2007年6月&gt; スコットランド グラスゴー空港</li> <li>&lt;2016年3月&gt; ベルギー ブリュッセル空港</li> <li>&lt;2016年6月&gt; トルコ アタテュルク空港</li> <li>&lt;2017年1月&gt; アメリカ フォートローダーデール空港</li> <li>&lt;2017年3月&gt; フランス オルリー空港</li> </ul>
--	--

出典：国土交通省

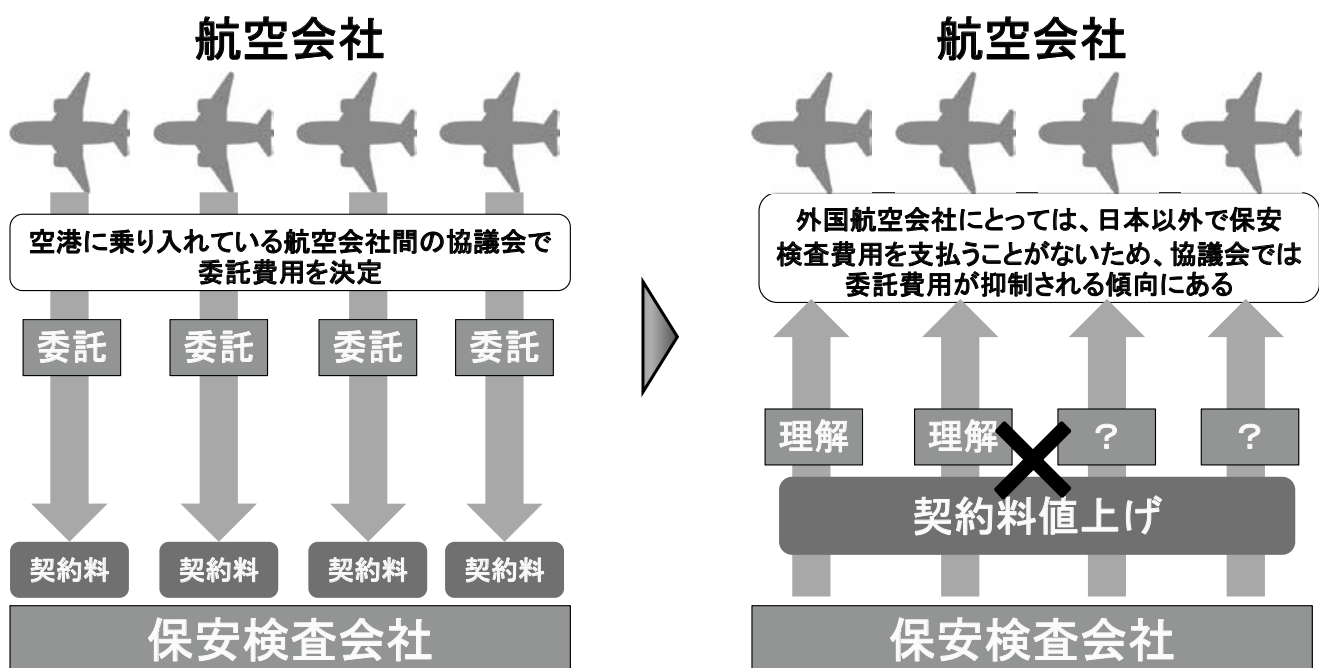
《制限区域内への不法侵入事例》

発生年月	発生空港	概要
2006. 4	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	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	羽田	一般人が貨物地区から制限区域内に侵入
2009.12	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	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
2013. 6	羽田	男性が車両ゲートをすり抜け、滑走路付近に進入
2014. 6	成田	米国人男性が駐機地区に侵入
2016. 5	羽田	一般乗客が手荷物カウンター裏側から進入
2016. 8	千歳	一般乗客が保安検査場をすり抜け、飛行機に搭乗

《国際テロ・未遂事例》

発生年月	発生国・都市	概要
2001. 9	ニューヨーク	同時多発テロ事件
2006. 8	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	米国	デルタ航空機内での爆破テロ行為（未遂）
2010.10	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	ロシア	モスクワの空港で爆破テロ事件
2015.10	エジプト	ロシア機爆破事件
2016. 3	ベルギー	ブリュッセル連続テロ事件（空港・地下鉄）
2016. 6	トルコ	イスタンブール空港テロ事件
2017. 1	米国	フォートローダーデール空港テロ事件
2017. 3	フランス	オルリー空港テロ事件

【航空連合作成】



【航空連合作成】

## 参考資料21 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22 運輸安全委員会とは

### 運輸安全委員会のミッション

私たちは、適確な事故調査により事故及びその被害の原因究明を徹底して行い、勧告や意見の発出、事実情報の提供などの情報発信を通じて必要な施策又は措置の実施を求めることにより、運輸の安全性に対する社会の認識を深めつつ事故の防止及び被害の軽減に寄与し、運輸の安全性を向上させ、人々の生命と暮らしを守ります。

#### 運輸安全委員会の行動指針

##### ○ 適確な事故調査の実施

組織問題といった事故の背景にまで深く掘り下げつつ、責任追及から分離された科学的かつ客観的な事故調査を実施し、迅速に報告書を作成します。その際、分かりやすさが心がけ、理解を助ける情報の提供に努めます。

##### ○ 適時適切な情報発信

事故の防止や被害の軽減に寄与するため、国内外に対し勧告や意見の発出、事実情報の提供などの情報発信をタイムリーかつ積極的に行うとともに、事故調査の透明性確保の観点から情報の開示に努めます。

##### ○ 被害者への配慮

被害者やそのご家族、ご遺族の心情に十分配慮し、事故調査に関する情報を適時適切に提供するとともに、ご意見などに丁寧に対応します。

##### ○ 組織基盤の充実

あらゆる機会をとらえて、調査手法に対する総合的な理解をはじめとした個々の能力の向上に努めるとともに、組織全体が活性化するよう、自由に意見を交換し、問題を共有できる組織づくりに努めます。

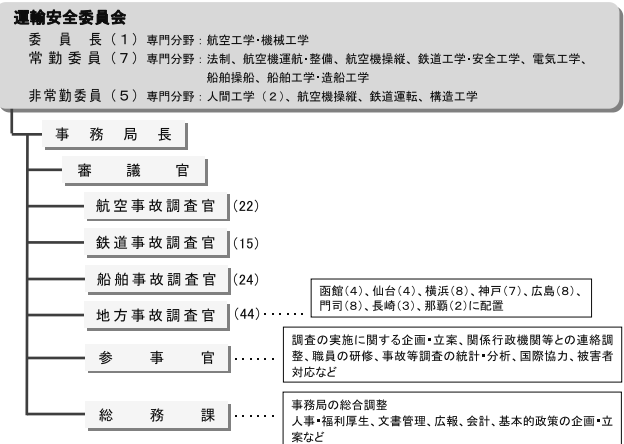
### 運輸安全委員会の主な業務

1. 航空、鉄道及び船舶の事故・重大インシデント(※1)(以下「事故等」)が発生した原因や、事故による被害の原因を究明するための調査を行います。
2. 事故等の調査の結果をもとに、事故等の防止や事故が発生した場合における被害の軽減のための施策・措置について、関係行政機関の長や事故等の原因関係者(※2)等に勧告したり、意見を述べることにより改善を促します。
3. 事故等の調査、勧告や意見の陳述を行うために必要な調査・研究を行います。

※1 重大インシデント(船舶では「インシデント」)とは、事故が発生するおそれがあると認められる事態をいいます。  
 ※2 原因関係者とは、事故等の原因又は事故に伴い発生した被害の原因に関係があると認められる者をいいます。

### 組織図

※( )内は、平成24年度末の定員数



### 事故調査の沿革

#### 昭和24年6月 海難審判庁発足

- 航空事故 昭和46年7月 東亜国内航空機が函館北方の横濱岳に墜落(死者68名)
- 航空事故 昭和46年7月 全日本空輸機と自衛隊機が岩手県雫石町上空で接触し墜落(死者162名)

#### 昭和49年1月 航空事故調査委員会発足

- 鉄道事故 平成3年5月 信楽高原鐵道列車とJR西日本列車が衝突(死者42名、負傷者628名)
- 平成12年3月 営団地下鉄日比谷線で列車が脱線・衝突(死者5名、負傷者64名)

#### 平成13年10月 航空・鉄道事故調査委員会発足

- 鉄道事故 平成17年4月 JR西日本福知山線で列車が脱線(死者107名、負傷者562名)

平成18年3月 運輸安全一括法衆参附帯決議(事故調査について業務範囲の拡大、体制・機能の強化)

平成20年5月 国際海事機関において、船舶事故における原因究明と懲戒手続きとを分離することなどを規定した事故調査コードを海上人命安全条約に盛り込む決議が採択、平成22年1月発効

#### 平成20年10月 運輸安全委員会発足

…航空・鉄道事故調査委員会と、海難審判庁の原因究明機能を統合

出典：運輸安全委員会



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ピラ配布（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。

〔機内迷惑防止法の骨子〕

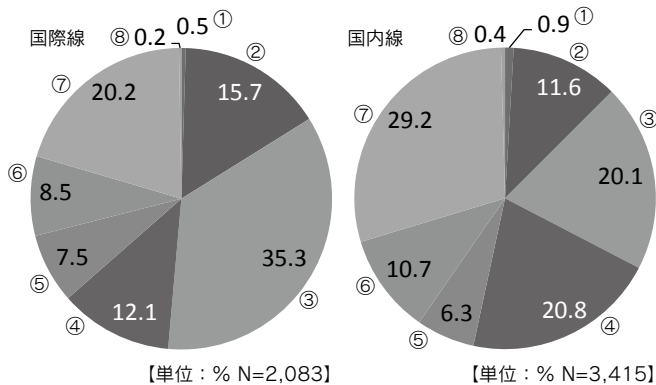
- (1) 航空機内にある者は、安全阻害行為等（機内迷惑行為）をしてはならない旨を定める。
- (2) 機長は、国土交通省令で定める安全阻害行為等【下記】をした者に対し、当該行為を反復・継続してはならない旨の命令をすることができる。命令に違反した者は、50万円以下の罰金に処する。
- (3) 施行後3年を経過した場合、(2)の規定の施行状況を勘案し、必要がある時は検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずる。

【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 航空機に乗り込んでその職務を行う者の職務の執行を妨げる行為\*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

\*「航空機に乗り込んでその職務を行う者の職務の執行を妨げる行為」の具体例：セクハラ、暴言・威嚇など（航空連合追記）

### Q1. 法律により禁止命令の対象となる行為のうち、もっとも日常的に目にする行為はどれですか？

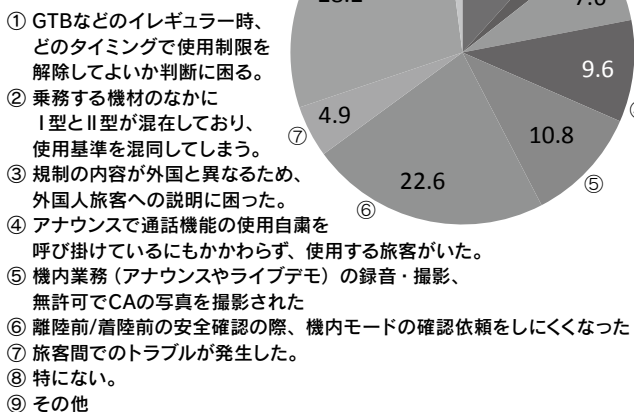


- ① 乗降口又は非常口の扉の開閉装置を正当な理由なく操作する行為
- ② 化粧室において喫煙する行為
- ③ 客室乗務員の職務の執行を妨げる行為、または機内の秩序、規律の維持に支障を及ぼす恐れのある行為
- ④ 航空機の運航の安全に支障を及ぼす恐れがある携帯電話その他の電子機器の使用
- ⑤ 離着陸時、機長がシートベルトの装着を指示した場合において、シートベルトの着用を正当な理由なく装着しない行為
- ⑥ 離着陸時において、座席の背当、テーブル、またはフットレストを正当な理由なく所定の位置に戻さない行為
- ⑦ 手荷物を通路その他非常時における脱出の妨げとなる恐れがある場所に正当な理由なく置く行為
- ⑧ 非常用の装置または器具、救命胴衣等を正当な理由なく操作し、若しくは移動させ、又はその機能を損なう行為

【分析】国際線では項目③、項目⑦、国内線では項目⑦、項目④の回答が多くみられている。過去の調査では国内・国際で傾向の差異は見られなかったが、今調査では傾向の差異がみられている。また、内線で共通して項目⑦の回答が増加している。

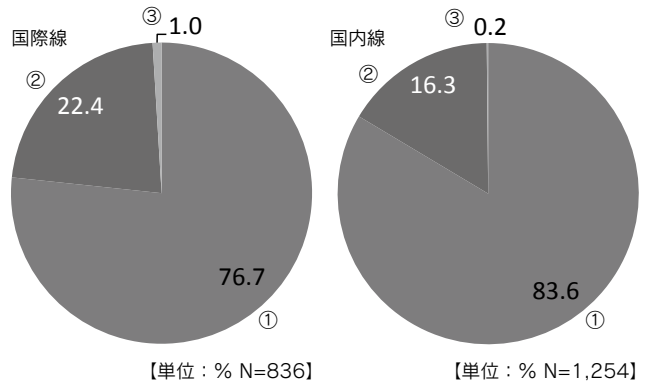
### Q10. 規制の緩和以降、乗務中に電子機器の使用について困ったことはありますか？

【単位：% N=1,680】



【分析】「機内業務の録音・撮影、無許可でCAの写真を撮影された」に関しては、自由記述回答の中にも「未然に防止できたが、スカートの中を盗撮されそうになった」という回答もみられている。また、「離着陸前の安全確認の際に機内モードの確認依頼をしにくくなった」という回答も多くみられており、機内における電子機器の使用に関する課題が顕在化しにくくなりつつある状況も考えられる。今後、規制が緩和されたことにより、他の安全阻害行為、迷惑行為の要因となりうる事象が発生する懸念もあると考えられる。

### Q2. Q1の行為に遭遇したときの旅客の対応としてもっとも多いものはどれですか？



- ① ほとんどの場合、1回注意したら問題の行為はおさまった。
- ② 1回の注意で問題の行為がおさまることは少なく、数回注意することが多い。
- ③ 注意してもおさまることは少なく、命令書の手交を検討することが多い。

【分析】2006年、2010年の調査と比較して、継続的に改善傾向がみられており、法の内容および趣旨が旅客に浸透しつつあると考えられる。

### Q6. 自分の乗務便で安全阻害行為が発生した場合、自信を持って対処できますか？

【単位：% N=4,878】



- ① 対処できる
  - ② 自信はないが対処できる
  - ③ 対処できるか不安がある
- <<「対処できる」と答えた理由>>  
 ・法律、マニュアルがあるから。  
 ・保安要員として訓練を行っているから  
 <<「対処できるか不安がある」と答えた理由>>  
 ・事例を経験したことがないから。  
 ・安全阻害行為として対応すべきか、判断に迷うことがあるから。  
 ・実際の行動(書類の処理等)がイメージしにくいから。

【分析】安全阻害行為が発生した場合は対処できるとする回答が大半ではあるが、経験不足や安全阻害行為の具体例をイメージしにくいことを不安要素としている回答も多い。訓練等のケーススタディの充実を通じ、これらの不安を払しょくすることができると考えられる。

### Q8. 2014年9月より電子機器の使用基準が緩和されましたが、旅客への周知は進んでいると感じますか？

【単位：% N=4,912】



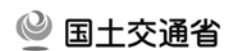
【分析】全体の約95%が、さまざまな媒体で周知が行われていること、電子機器の使用について質問が減っていることを理由に周知が進んでいると認識している。他方、利用頻度が少ない旅客や高齢者には十分に浸透していないという意見も多く、旅客の利用頻度によって詳細に対する理解度(機材ごとの違い等)が異なっており、改善の余地があると考えられる。

【航空連合作成】

## 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 BASAの必要性



### BASAの必要性

#### BASAとは

- シカゴ条約及びその附属書においては、航空機の安全性の証明及び維持並びに航空従事者の技能証明等は、航空機の登録国の責任となっており、外国の証明等をそのまま受け入れることはできない。
- 一方、外国から航空製品を輸入する場合や、外国の整備施設を利用する場合などにおいて、自国と同等の安全制度・能力を有する外国の証明等を受けているものについて、再度自国の証明等のために同様の審査を行うことは、行政及び航空会社等の負担が大きい。
- このため、自国と同等の安全制度・能力を有することを確認するとともに、相手国の責任・権限を明確化した上で、航空安全に関する相互承認協定(BASA)を締結することで、双方の安全性の証明等の受け入れを可能とし、審査の軽減・技術協力等を実現する。

#### 我が国の航空を取巻く状況

- 航空会社においては、海外への整備委託や外国人乗員の活用など、グローバル化が進展しているところ、安全性を確保した上で、整備施設、乗員ライセンス等に係る手続きの簡素化、負担の軽減が求められている。
- 国産ジェット旅客機(MRJ)の諸外国における適確な運航の確保のため、航空機や装備品等の円滑な流通が不可欠である。

### BASAの締結・拡大が必要

#### 規制・制度改革に係る方針(抄)(H23.4.8閣議決定)

「米国との間で、平成21年4月に締結した航空機材以外の分野（乗員資格、整備施設、シミュレーター等）においても、相互承認の協議を推進する。また、欧州等その他の先進国とも協議を推進する。」

#### 国土交通省成長戦略(抄)(H22.5.17)

「乗員資格等の相互承認を早期に実現するべく、米国をはじめとする諸外国との協議を積極的に進めていく」

出典：国土交通省

## 参考資料27 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。

# グラハン体制強化のための空港運用基準の見直し

## 背景

明日の日本を支える観光ビジョン(平成28年3月)(新たな目標 訪日外国人旅行者数 2020年:4000万人 2030年:6000万人等)

### 地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC就航促進

- 複数空港の一体運営(コンセッション等)の推進(特に北海道)
- 地方空港の着陸料軽減を実施
- 首都圏空港の容量拡大(羽田空港の飛行経路の見直し等)
- 首都圏におけるビジネスジェットの受入環境の改善
- 地方空港のLCC・チャーター便の受入促進(グラハン要員の機動的配置を可能にする基準の柔軟化、CIQ機能の強化、地方空港チャーター便の規制緩和、操縦士・整備士の養成・確保 等)
- コンセッション空港等における到着時免税店制度の研究・検討
- 新規誘致に係るJNTOの協働プロモーション支援

- ▶ 地方空港のグラハン業務は、定期便に対応できる最小の要員体制で実施されており、LCC・チャーター便の就航への対応が困難
- ▶ グラハン要員の複数の空港間での機動的配置(広域的な支援体制の確保)が必要



グラハン業務の生産体制向上、グラハン要員の円滑・効率的な機動的配置を支援するため安全確保を前提として現行の基準を見直す

## 方向性

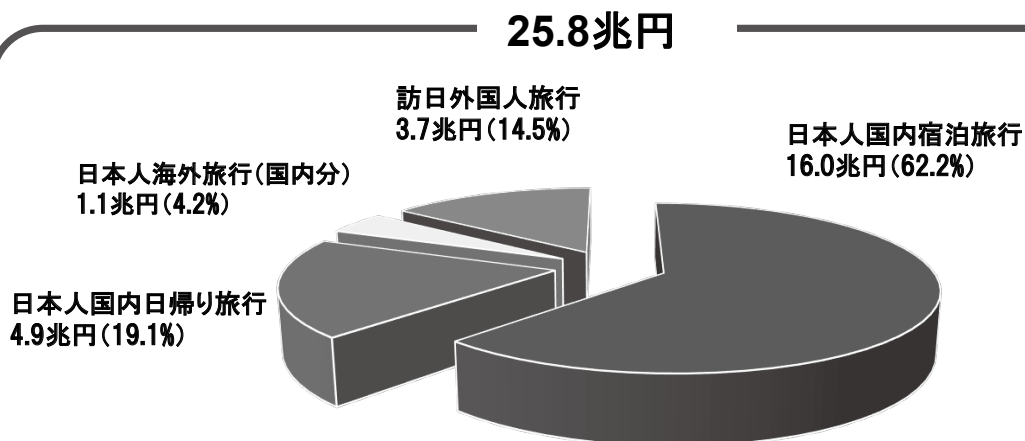
- 車両運転許可取得に係る講習・試験の見直し  
 空港の車両運転許可を有している者が、一時的に他の地方空港のグラハン業務の支援を行う場合、車両運転許可の条件としている空港管理者による講習及び試験を免除可能とする。(平成28年8月基準改正済み)
  - 車両運転資格要件の見直し  
 GSE車両の運転資格要件(大型免許、中型免許、牽引免許、大型特殊等)  
 ・旅客輸送バス等に係る二種免許は要件としないこととして平成28年12月通達済み  
 ・GSE車両の運転資格要件について平成29年3月基準改正済み
  - 未登録自走車両の整備要件の見直し  
 半年毎に課している「道路運送車両の保安基準」に準じた検査間隔の延長等  
 (平成29年3月基準改正済み)
- 【今後の取り組み】
- 立入承認証(ランプパス)の改善  
 グラハン要員の機動的配置を可能とする更なる見直し



出典：国土交通省

# 参考資料29 平成28年(2016年)の旅行消費額について

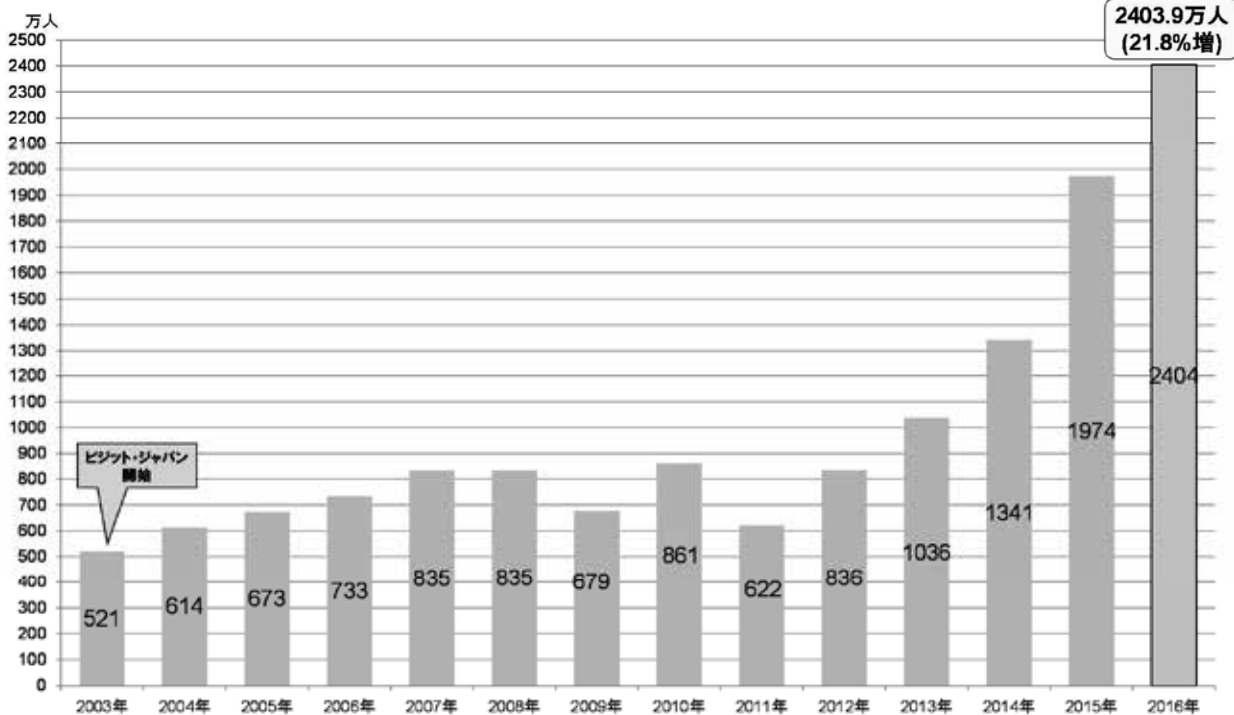
「旅行・観光消費動向調査」平成28年年間値(確報)の公表に伴い、日本人海外旅行(国内分)や訪日外国人旅行等による消費額を含めた平成28年の我が国での旅行消費額を併せて公表します。



観光庁「旅行・観光消費動向調査」、「訪日外国人消費動向調査」より算出

出典：観光庁

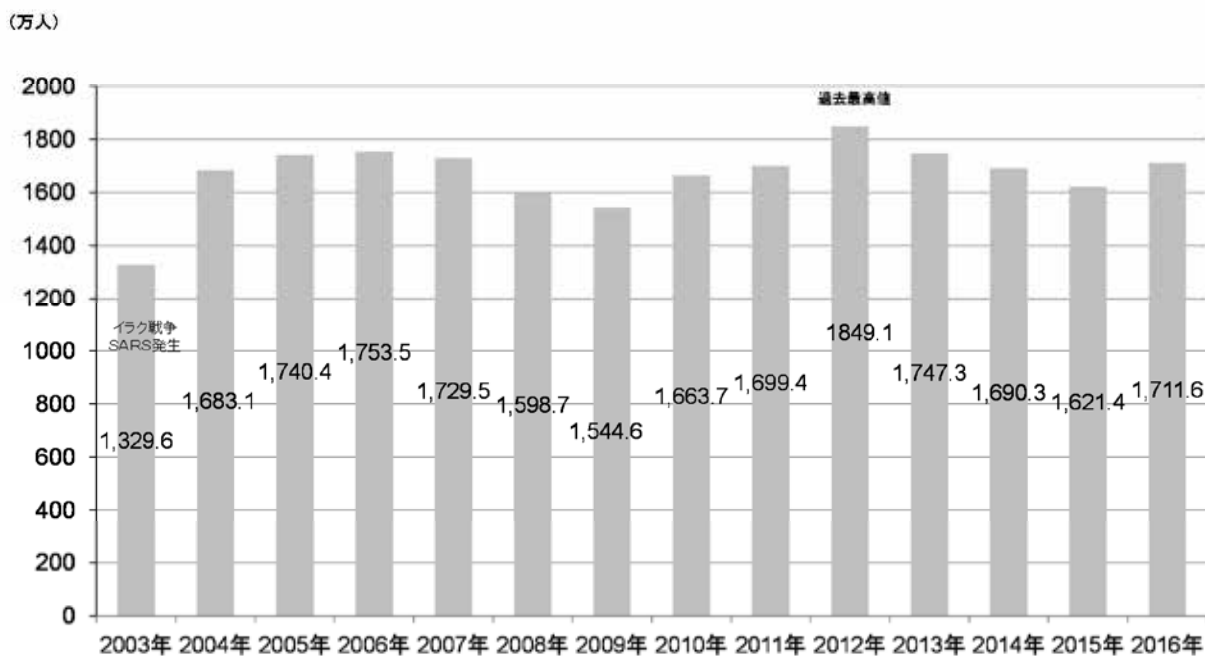
### 訪日外国人旅行者数の推移



注) 2015年の値は確定値、2016年の値は推計値、%は対前年(2015年)比  
出典: JNTO(日本政府観光局)

出典: 観光庁

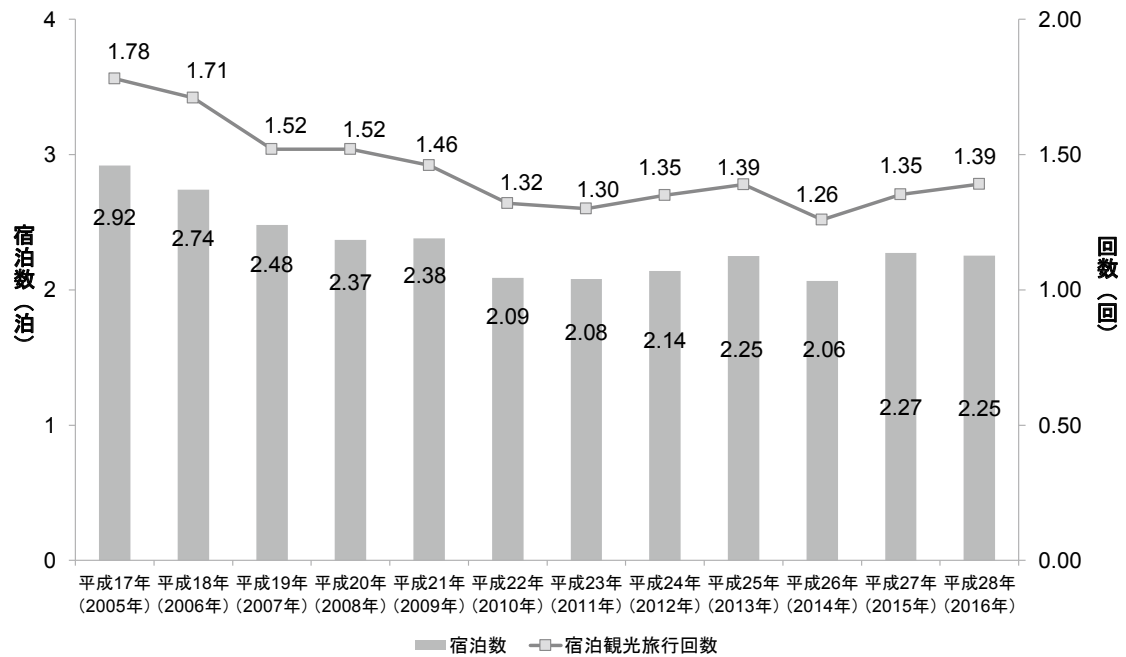
### 日本人海外旅行者数の推移



出典: 日本政府観光局(JNTO)資料より観光庁作成  
※2016年については、推計値

出典: 観光庁

国民1人当たり国内宿泊観光旅行の回数及び宿泊数の推移



(注) 2008年までは、20歳から79歳までが調査対象  
2009年以降は、全年齢が調査対象。

観光庁「旅行・観光消費動向調査」

出典：観光庁