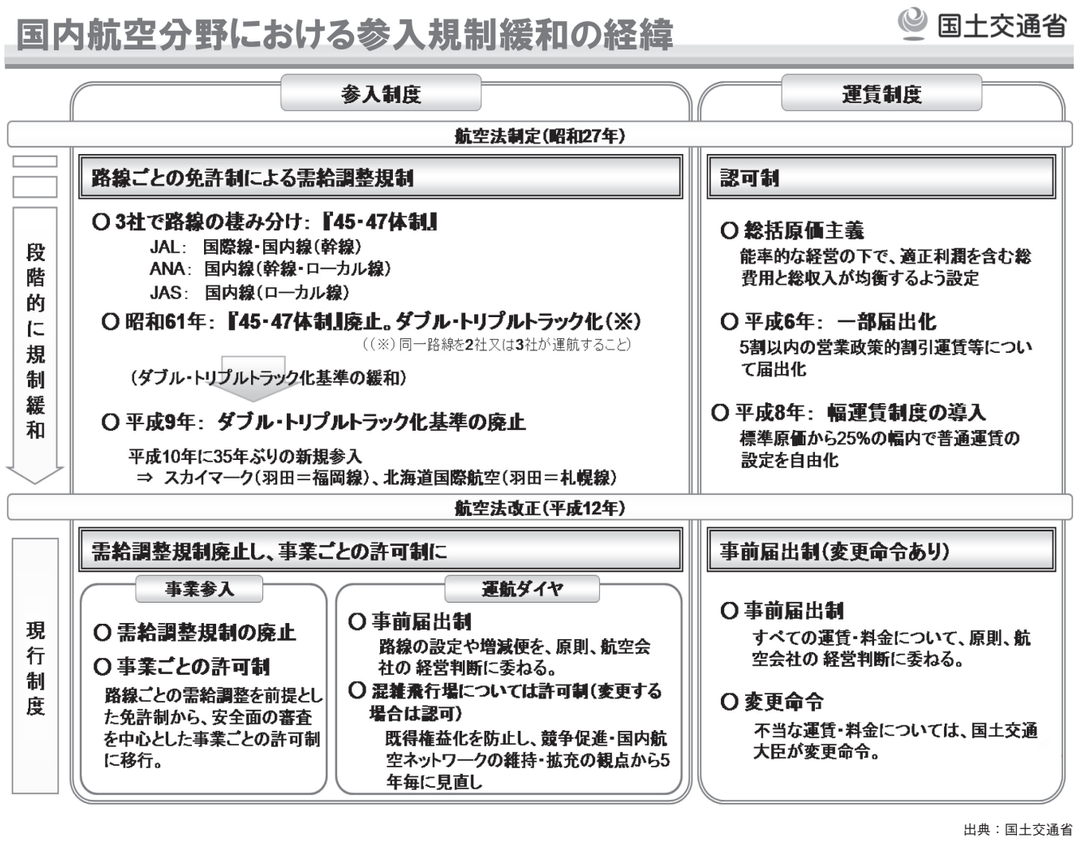
参考資料１　「国内航空分野における参入規制緩和の経緯」・「45・47体制」



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）

参考資料２　交通政策基本法案

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。

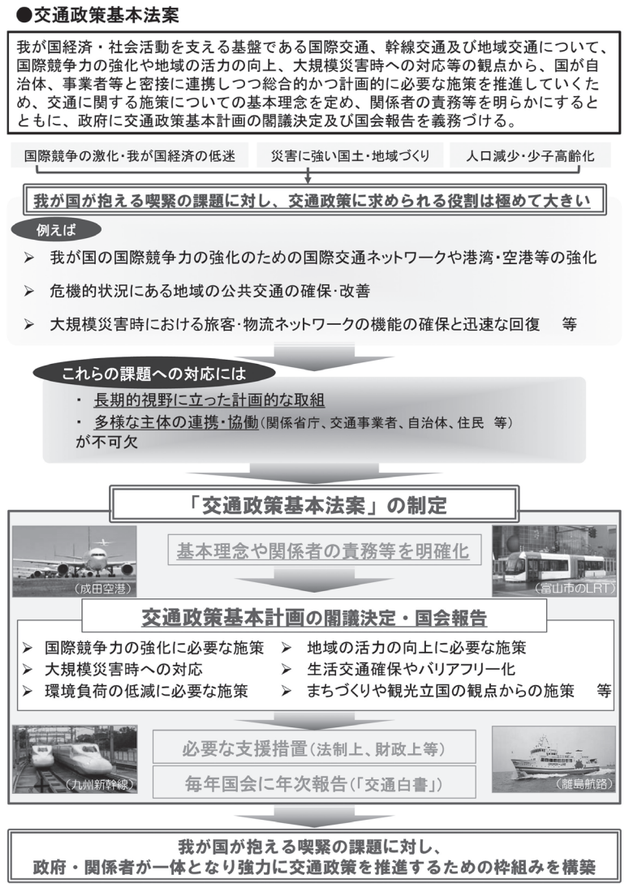
2011年１月に「交通基本法案の立案における基本的な論点について」の報告書が取りまとめられ、同年３月８日に交通基本法案が閣議決定され、政府提出法案として第177回国会に提出されたが、その３日後に東日本大震災が発災したために棚上げされた。

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。



出典：国土交通省

参考資料３　（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

（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～

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
- 訪日外国人旅行者の増加
- 日本全国の地域活性化

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、国際競争に対し後手に回っていると見られがちな対応から一歩踏み込み、航空ニーズの創造を積極的に進めることができるよう、航空行政は市場環境や将来動向等をにらみながら、ボトルネック解消のための環境整備を実施。**

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。航空行政はそのボ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）
- ◆ 地域にメリットが見えるよう民間委託の具体的プロジェクトを推進
- ◆ 民間委託が当面行われない空港を含め、顧客満足向上の取組や空港事務所の役割強化、空港ターミナル会社における経営計画策定等が必要

※首都圏空港機能強化技術検討小委で別途検討中

（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

（首都圏以外の国際拠点空港等の機能強化）
- ◆ 関空・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

（操縦士・整備士等の養成・確保）※乗員政策等検討合同小委で別途中間とりまとめ・検討継続

（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
- ◆ 航行援助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
- ◆ 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、総合的な環境対策を推進

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し、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車に実施。

（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との多国間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

（観光振興と一体となった航空ネットワークの構築）
- ◆ 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

（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資する規制見直し、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

（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、ボ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遍く追求。

（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

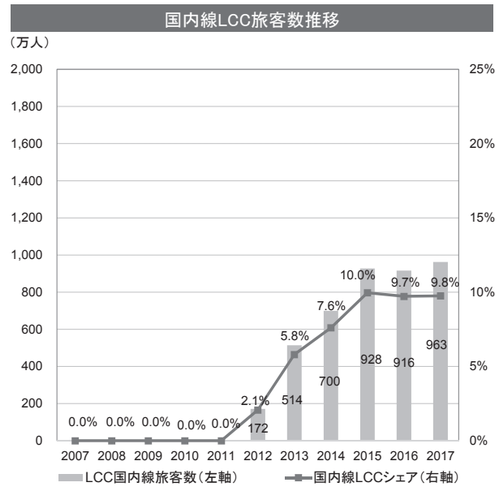
（航空・空港サービスの安全の確保）
- ◆ 事前予防的取組を強化。安全指標等の設定、積極的な情報発信を推進
- ◆ 新規企業乗入れや新機材トラブル等に対応し、重点的な監査・審査を実施
- ◆ 施設量増加や老朽化を踏まえた適切な維持管理・更新、施設の耐震化、空港のBCP策定や広域災害時の空港機能のあり方の検討等を推進

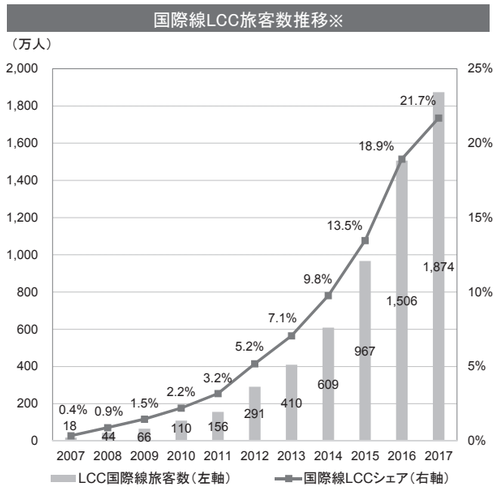
出典：国土交通省

参考資料４　LCC旅客者数・シェアの推移（国内線、国際線）

我が国のLCC旅客数の推移

2017年のLCC旅客数シェアは、国内線で9．8%、国際線は21．7%





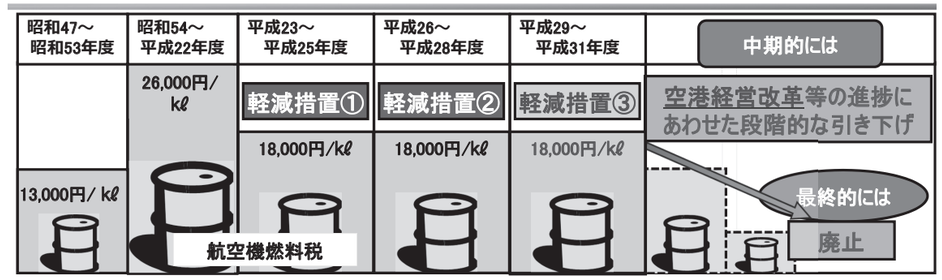
出典：国土交通省航空局作成　各年（暦年）の統計

※ 2018年8月時点のデータによる集計

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】



軽減措置①

民主党政権下で実現
- ◆ 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。
- ◆ 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。

軽減措置②
- ◆ 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。
- ◆ 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。

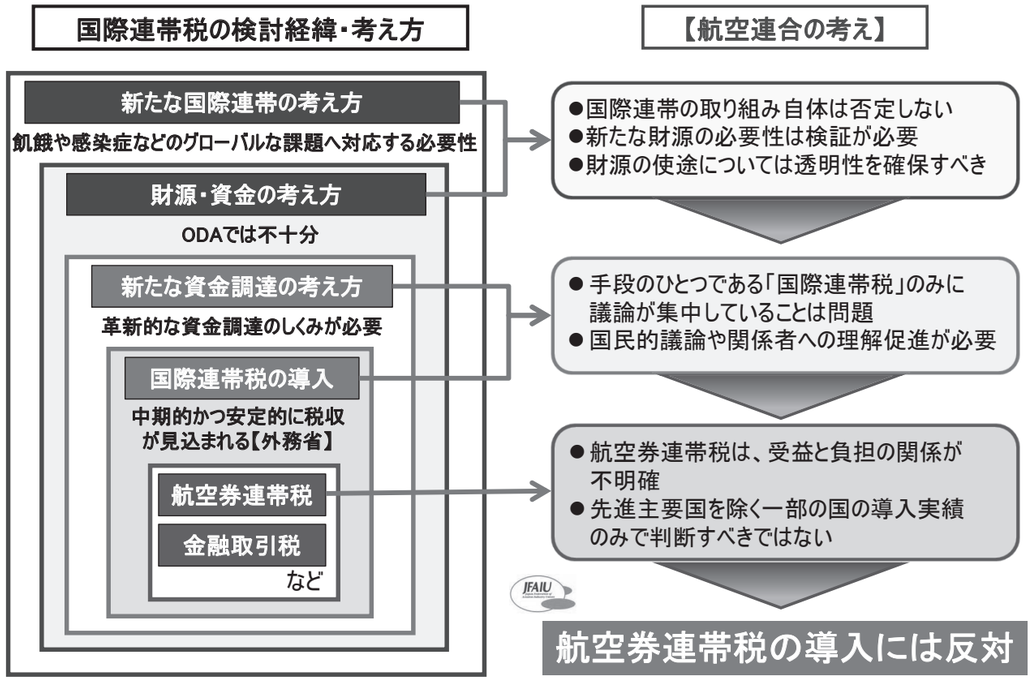
軽減措置③
- ◆ 観光先進国の実現及び地方創生回廊の完備のため、航空各社においてコスト削減や訪日観光客の取り込み等の取組を引き続き進める。
- ◆ 同時に、平成29年度から3年間延長し、地方航空ネットワークの維持・強化を図る。

- ✈ 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、その必要性と水準を精査し、財源のあり方を見直すべき。

【航空連合作成】

参考資料

参考資料6　国際連帯税（航空券連帯税）



【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）
使途：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。)
使途：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

参考資料7　社会資本整備事業特別会計　空港整備勘定

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

国土交通省

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、航空機の大型化、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。

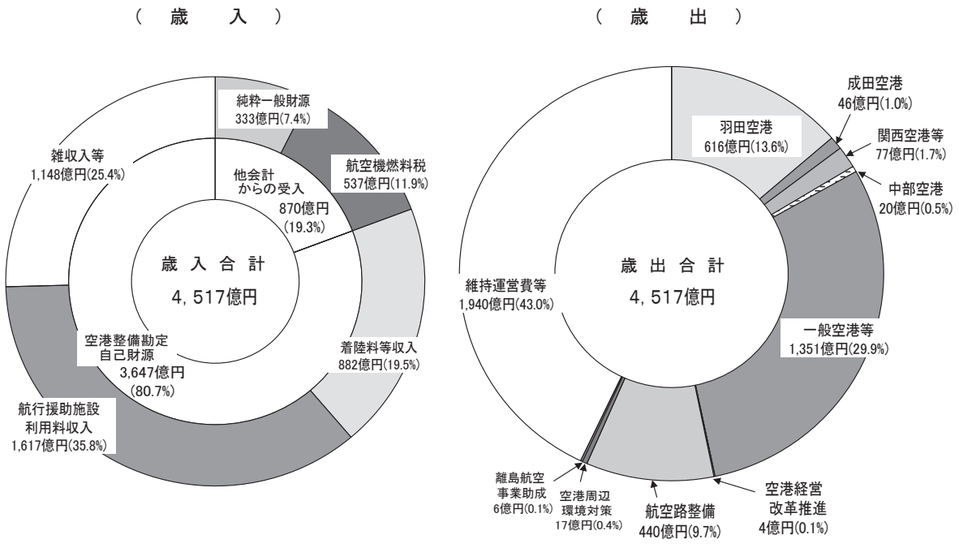
平成20年度　社会資本整備事業特別会計空港整備勘定へ

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。

出典：国土交通省

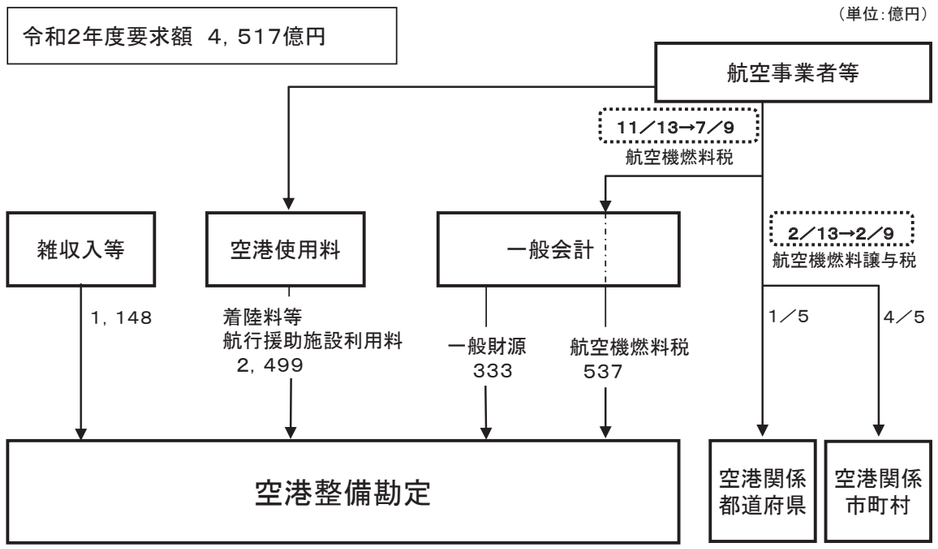
参考資料８　令和2年度国土交通省航空局関係予算 概算要求額

空港整備勘定の歳入・歳出規模（令和2年度要求額）



空港整備勘定のしくみ

（単位：億円）



（注）・航空機燃料税は令和2年度から3ヵ年（沖縄路線においては2ヵ年）の特例措置の延長を要望。

・航空機燃料譲与税は令和2年度から3ヵ年の特例措置の延長を要望。

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

参考資料９　「明日の日本を支える観光ビジョン」

「明日の日本を支える観光ビジョン」－世界が訪れたくなる日本へ－　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
「観光資源の魅力を極め、地方創生の礎に」

■**「魅力ある公的施設」を、ひろく国民、そして世界に開放**
・赤坂や京都の迎賓館などを大胆に公開・開放

■**「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**
・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

■**「国立公園」を、世界水準の「ナショナルパーク」へ**
・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

■**おもな観光地で「景観計画」をつくり、美しい街並みへ**
・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

視　点　２
「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」

■**古い規制を見直し、生産性を大切にする観光産業へ**
・60年以上経過した規制・制度の抜本見直し、ﾄｯﾌﾟﾚﾍﾞﾙの経営人材育成、民泊ﾙｰﾙの整備、宿泊業の生産性向上など、総合ﾊﾟｯｹｰｼﾞで推進・支援

■**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**
・欧州・米国・豪州や富裕層などをﾀｰｹﾞｯﾄにしたﾌﾟﾛﾓｰｼｮﾝ、戦略的なﾋﾞｻﾞ緩和などを実施
・MICE誘致・開催の支援体制を抜本的に改善
・首都圏におけるﾋﾞｼﾞﾈｽｼﾞｪｯﾄの受入環境改善

■**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**
・2020年までに、世界水準DMOを全国100形成
・観光地再生・活性化ﾌｧﾝﾄﾞ、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

視　点　３
「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」

■**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**
・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
・ｽﾄﾚｽﾌﾘｰな通信・交通利用環境を実現
・ｷｬｯｼｭﾚｽ観光を実現

■**「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**
・「ｼﾞｬﾊﾟﾝ・ﾚｰﾙﾊﾟｽ」を訪日後でも購入可能化
・新幹線開業やｺﾝｾｯｼｮﾝ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

■**「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**
・2020年までに、年次有給休暇取得率70%へ向上
・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

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、**２倍増**の**約2000万人**に	836万人	⇒	1974万人
・**訪日外国人旅行消費額**は、**３倍増**の**約３.５兆円**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：4,000万人（2015年の約2倍）	2030年：6,000万人（2015年の約3倍）
訪日外国人旅行消費額	2020年：8兆円（2015年の2倍超）	2030年：15兆円（2015年の4倍超）
地方部での外国人延べ宿泊者数	2020年：7,000万人泊（2015年の3倍弱）	2030年：1億3,000万人泊（2015年の5倍超）
外国人リピーター数	2020年：2,400万人（2015年の約2倍）	2030年：3,600万人（2015年の約3倍）
日本人国内旅行消費額	2020年：21兆円（最近5年間の平均から約5%増）	2030年：22兆円（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

参考資料

参考資料10 訪日誘客支援空港

「訪日誘客支援空港」の認定

国土交通省

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。※バ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「ＣＩＱ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

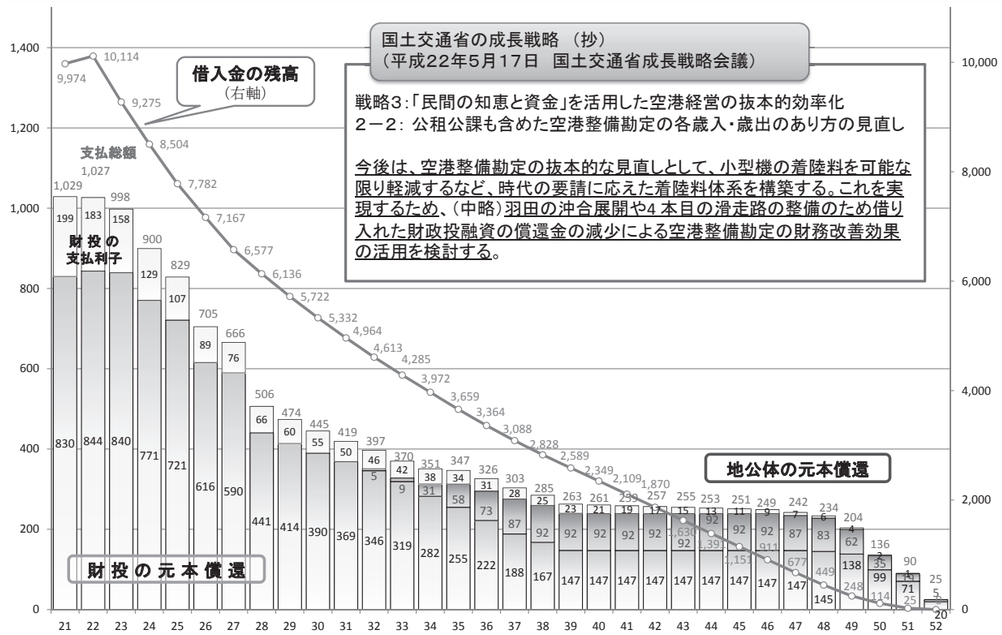
松本、下地島

※「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むけた戦略・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



国土交通省の成長戦略（抄）
（平成22年5月17日　国土交通省成長戦略会議）

戦略3：「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化
２－２：公租公課も含めた空港整備勘定の各歳入・歳出のあり方の見直し

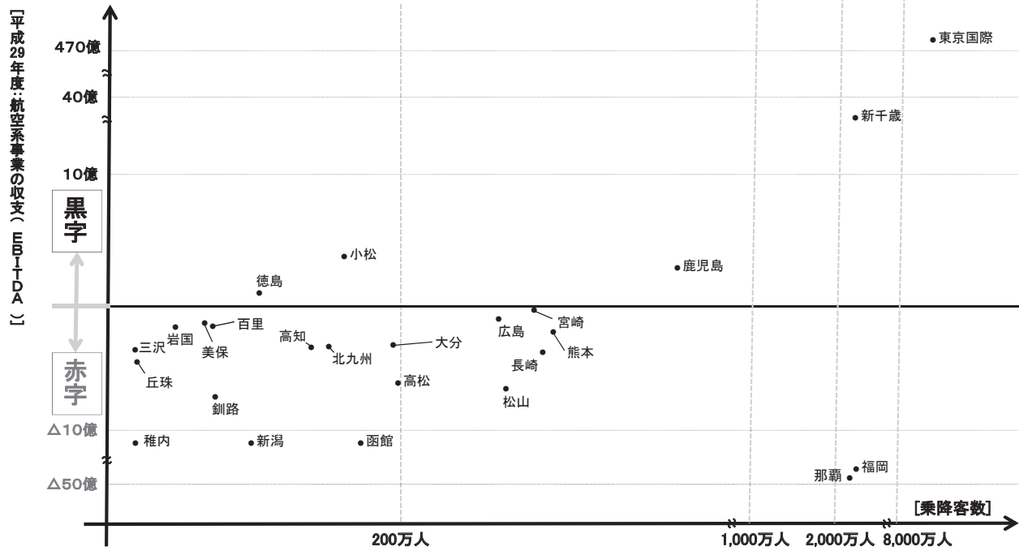
今後は、空港整備勘定の抜本的な見直しとして、小型機の着陸料を可能な限り軽減するなど、時代の要請に応えた着陸料体系を構築する。これを実現するため、（中略）羽田の沖合展開や4本目の滑走路の整備のため借り入れた財政投融資の償還金の減少による空港整備勘定の財務改善効果の活用を検討する。

出典：国土交通省

参考資料12 空港別収支 2017年度

航空系事業の収支（EBITDA）と乗降客数について

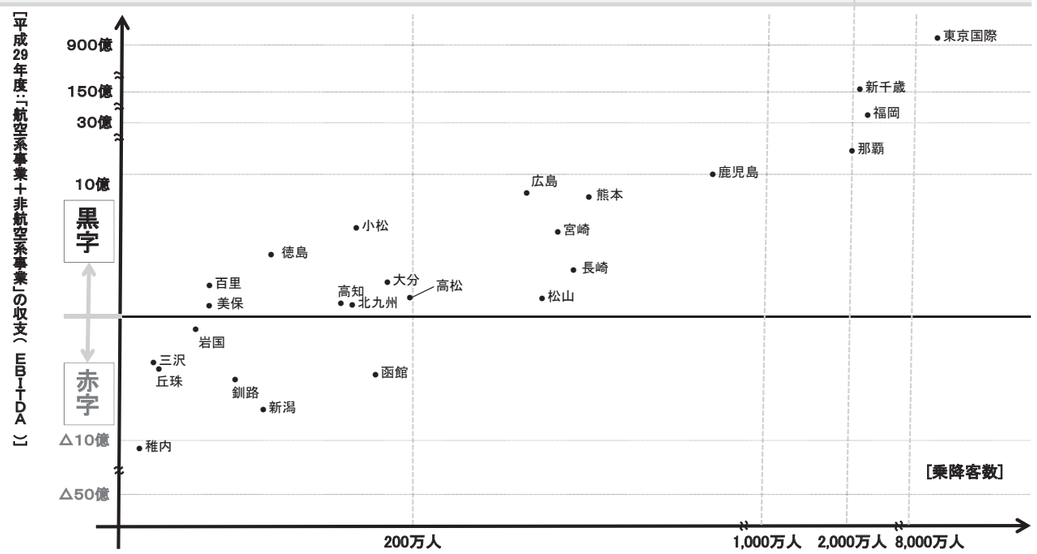
国土交通省



※注1：「EBITDA：Earnings Before Interest,Taxes,Depreciation and Amortization（利払前税引前償却前営業利益）≒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

国土交通省



※注1：「EBITDA：Earnings Before Interest,Taxes,Depreciation and Amortization（利払前税引前償却前営業利益）≒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に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

参考資料

参考資料13 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

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

現在

滑走路等（国）と空港ターミナル等（民間）の運営主体が分離している。なお、管制については国が実施している。

国	民間事業者	国
滑走路等	空港ターミナル等 ＊	管制

＊多くは地方公共団体が出資する第3セクター法人

民間事業者への運営委託

運営委託後

民間事業者が一体的に経営：滑走路等 ＋ 空港ターミナル等

国：管制

滑走路等と空港ターミナル等の一体的な経営を可能とするためには、滑走路等の運営を民間事業者に委託することを可能とする措置を講じる必要がある。

➡ PFI法の公共施設等運営権制度（公共施設の運営を民間事業者に委ねることを可能とする制度※）を活用し、国管理空港の運営の民間委託を推進する。

※同制度では国等の公的主体が施設所有権を留保することが前提。

国【設置・管理】（施設等の所有権）
- 事業契約
- 運営権の設定
- 業務の監督

民間事業者【運営】（運営権）

サービス提供 → 利用者 ← 料金支払い

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

国土交通省

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

国土交通大臣（土地等の所有権） ←事業契約→ 空港運営権者（公共施設等運営権） ←利用契約→ 航空会社・利用者

適切な空港運営を確保　　弾力的な利用料金の設定

【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。

出典：国土交通省

参考資料14 空港運営の民間委託に関する検討状況

空港運営の民間委託に関する検討状況

国土交通省

【全体スケジュール（予定）】 → 個別空港ごとの取組

民活空港運営法施行 → 民活空港運営法に基づく基本方針の策定・公表 → 滑走路・ビルの資産調査（デューディリジェンス） → 民間投資意向調査（マーケットサウンディング） → PFI法に基づく実施方針の策定・公表 → 運営権者の選定プロセス → 運営開始

仙台空港	H25	H25.11～	H26.4	H26.6～	H28.7～
高松空港	～H26	H27.10～	H28.7	H28.9～	H30.4～
福岡空港	～H27	H28.7～	H29.3	H29.5～	H31.4～
北海道内7空港	～H29	H29.7～	H30.3	H30.4～	R2.1～ 7空港一体のビル経営開始 R2.6～ 新千歳空港 R2.10～ 旭川空港 R3.3～ 稚内・釧路・函館・帯広・女満別空港
熊本空港	～H29	H29.6～	H30.1	H30.3～	R2.4～
広島空港	～H29	H29.10～	H31.3	R1.6～	R3.4～

※関西・伊丹空港（H28.4）、但馬空港（H27.1）、神戸空港（H30.4）、鳥取空港（H30.7）、静岡空港（H31.4）、南紀白浜空港（H31.4）では、運営の民間委託を開始

出典：国土交通省

参考資料15 首都圏空港の機能強化策について

首都圏空港の更なる機能強化

国土交通省

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をふまえた今後の首都圏空港の機能強化に関する取組方針について

	■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	【現状：約45万回】 ・滑走路処理能力の再検証 ・滑走路運用・飛行経路の見直し ⇨ 年間＋約４万回 計 ＋約４万回 【１日約50便】	（・滑走路の増設）
成田空港	【現状：約30万回】 ・管制機能の高度化 ・高速離脱誘導路の整備 ・夜間飛行制限の緩和 ⇨ 年間＋約４万回 計 ＋約４万回 【１日約50便】	・既存滑走路の延長 ・滑走路の増設 ・夜間飛行制限の緩和 ⇨ 年間＋約16万回
	合計 約83万回（年間75万回＋約8万回）【１日＋約100便】	合計 約100万回（年間約83万回＋約16万回）【１日＋約200便】

出典：国土交通省

参考資料16 落下物対策総合パッケージ(概要)

落下物対策総合パッケージ（概要）

○ 有識者や実務者等の関係者が一堂に会した「落下物防止等に係る総合対策推進会議」において、**平成30年3月にとりまとめた「落下物対策の強化策」を踏まえ、落下物対策を充実・強化**

○ 今後も、**関係者が一丸となって、更なる追加対策の検討等を進める**

未然防止策の徹底

「落下物防止対策基準」の策定

本邦航空会社及び日本に乗り入れる外国航空会社に、落下物防止対策を義務付け

あらゆるチャネルを通じた未然防止策の徹底

① **対策事例をまとめた「落下物防止対策集」を作成**

② **対策集を活用**しつつ、外国当局・外国航空会社の理解も得て、「落下物防止対策基準」の遵守を含めた**未然防止策を航空会社に徹底**

駐機中の機体チェックの強化

① 外国航空機に対する検査の強化
　– 今後検査回数を増加する際に、成田、羽田を重点化

② 空港管理者による新たなチェック体制の構築

事案発生時の対応強化

情報収集・分析の強化

① 全国の空港事務所等に対し、落下物情報の報告について再度徹底　（警察にも協力依頼）

② 氷塊や部品の衝突実験により、衝撃度や破損状況等のデータを収集し、落下物認定等へ活用を検討

③ 氷塊付着状況調査の拡充等による落下物発生状況の分析強化

④ 外航社を含めた部品欠落の報告制度の拡充

航空会社に対する処分等の検討

落下物の原因者である航空会社（本邦社及び外航社）に対して処分等を行う方針。具体的な内容や手続きを検討中。

補償等の充実

① 救済制度（**原因航空機**を複数に推定可能な場合、その数に応じて**按分補償する制度**）の全国展開、及び**加入の義務付け**の検討。 また、速やかな被害者救済を実現するため、**空港運営者**等による**補償費の立替え。**

②落下物による被害等に対し、**空港の運営者**等から、**被害の程度に応じた見舞金の給付**

出典：国土交通省

参考資料17 成田空港の更なる機能強化

成田空港の更なる機能強化

国土交通省

成田空港に関する四者協議会における
これまでの検討経緯

H27.9.17　第3滑走路等の検討開始
H28.9.27　滑走路の位置及び空港の範囲、夜間飛行制限の緩和等を提案
H29.6.12　夜間飛行制限の緩和内容の見直し案等を再提案

↓

H29．7～　地元住民説明会を開催
H30.1.31　地元自治体より大臣への要望
H30.2.19　要望事項への回答

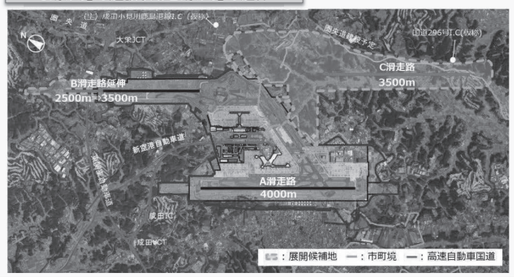
↓

H30.3.13　四者協議会で最終合意

※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

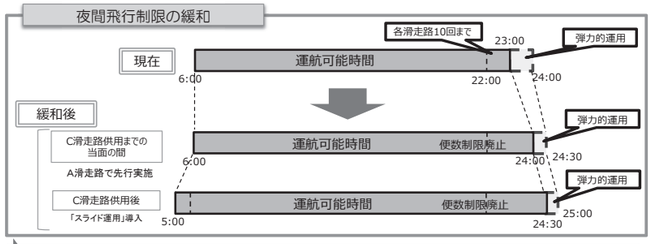
【主な合意内容】

C滑走路の建設及びB滑走路の延伸



※1,000haと大規模な敷地拡張となるため、展開候補地については、今後、関係者と協議・検討していくことが必要。

夜間飛行制限の緩和



更なる機能強化により、空港容量を30万回から50万回へ拡大

出典：国土交通省

参考資料18 地域航空の担い手のあり方に係る実務者協議会

地域航空の担い手のあり方に係る実務者協議会

国土交通省

○検討結果報告書（平成30年12月18日公表）のポイント

経営統合の可否に係る検討結果

- 安全・技術の観点からは、一定の準備は必要ではあるものの、それが経営統合の障害とはならないことが確認された。
- 機材や規程の統一化を進めることで、運航・整備業務の効率化が図られることが確認された。
- 系列を超えたコードシェアについては、収益性向上のため極めて重要であり、関係者で前向きに検討を進めるとの共通認識が得られた。
- 一方、経営統合するには、地元自治体や既存株主との関係を整理する必要があるうえ、経営統合による経営改善の具現化には、機材や規程の統一等の長期にわたる準備期間等が必要となることから、早期の実現は困難。
- そのため、早期に協業の深化が実現可能な取組として、まずは九州地域を対象として、「有限責任事業組合」制度を活用した共同事業の開始を目指すとの試みが提案され、協議会構成員全ての賛同を得た。

組織のあり方の方向性

（1）九州地域における系列を超えた航空会社間の協業をより一層促進するため、平成31年度中に大手航空2社（ANA・JAL）及び地域航空3社（天草エアライン・オリエンタルエアブリッジ・日本エアコミューター）を構成員とする有限責任事業組合を設立することを目指し、経営改善効果の試算や運営ルールづくりを開始することに合意した。

（2）北海道地域については、九州地域における取組の成果を踏まえ、必要に応じ同様の取組について検討する。

（3）持株会社の設立等による経営統合については継続課題とし、組合設立後3年を経過した時点で組合の取組結果についての総括検証を行う。

【参考】有限責任事業組合（LLP*）制度の特徴

○ 出資者が出資額までしか事業上の責任を負わない有限責任制。
○ 意思決定は原則として出資者全員の同意のもと行われる。
○ 出資者全員が業務執行に参加する。
○ 従って、小規模な地域航空会社にとっても参加しやすい仕組みとなっており、共同事業にあたっての公平性・透明性も確保できる。

*LLP：Limited Liability Partnership

【参考】実務者協議会の構成員

全日本空輸株式会社
日本航空株式会社
天草エアライン株式会社
ANAウイングス株式会社
オリエンタルエアブリッジ株式会社
日本エアコミューター株式会社
株式会社北海道エアシステム
国土交通省航空局

出典：国土交通省

参考資料19 第2回航空イノベーション推進官民連絡会の概要

第2回航空イノベーション推進官民連絡会の概要

国土交通省

第2回航空イノベーション推進官民連絡会

平成30年1月に第1回を開催した「航空イノベーション推進官民連絡会」の第2回として、航空会社や空港ビル会社、空港会社、国土交通省を含む関係省庁で、航空イノベーションの主要テーマである「FAST TRAVELの推進」、「地上支援業務の省力化・自動化」に関して、最新の取り組み状況や、最先端技術や先進企業の動向、「官民ロードマップ」の進捗状況について情報共有を行うとともに、更なる取組の推進に向けて気運醸成を図った。

日　時：平成31年3月1日
参加者：航空会社、各空港AOC、国際航空運送協会、在日航空会社代表者協議会、空港ビル会社、空港会社、CIQ関係省庁、国土交通省航空局、関連企業　等
主　催：定期航空協会、（一社）全国空港ビル事業者協会、国土交通省航空局

FAST TRAVELの推進

【目指すべき姿】
先端技術の活用等により地方空港も含めて、
・ストレスフリーで快適な旅行環境の実現
・空港での諸手続や動線等の一気通貫での円滑化　等、
世界最高水準の利用者サービスの提供による旅客満足度の向上を図る。

	2018	2019	2020	2021	2023
各空港の横断的取組推進	先行６空港（成田、羽田、中部、関西、仙台、那覇）でＦＴビジョン策定		七大空港及び先行地方空港でＦＴビジョン策定	各空港におけるＦＴビジョンの随時見直し、取組の推進	
先進技術の導入推進	地方を含めた各空港におけるセルフ機器の導入拡大				
	首都圏２空港（成田、羽田）でONE ID導入			その他空港への拡大	

【共通目標の設定】（※所定の条件下において、各空港の状況に応じて設定）

	2018	2019	2020	2021	2023
旅客待ち時間短縮の実現	チェックイン（セルフ）・保安検査の最大待ち時間（※）について それぞれ１０分の実現（成田、羽田、中部、関西） それぞれ１０分又は現状から半減の実現（新千歳、福岡、那覇）			さらなる取組深化	

【各空港及び関係機関の取組】

○成田空港では、2020年春に出国関連手続きについてOne IDによる旅客手続き（出国審査を除く）を導入予定。
○羽田空港でも、同時期にOne IDを導入予定。
○仙台空港では、国内線保安検査場での検査手順を①搭乗券確認と②保安検査の２段階に分けることで待ち時間の短縮を実現。
○2019年度中に、法務省は、三大都市圏の空港及び福岡に加えて新千歳、那覇で顔認証ゲートを導入。財務省は、成田空港で電子申告ゲートの実証実験を開始。

地上支援業務の省力化・自動化

【目指すべき姿】
・生産性向上、労働負荷軽減、業務効率化
・安全・安心の確保
・ジャストインタイムでの搬送
・定時運航率の向上
に向けて、イノベーションを取り入れながら、安全・安心を確保した、より付加価値の高いサービスを提供する。

2020		2030
フェーズⅠ 省力化（実証実験・試験運用）	フェーズⅡ 省力化（導入）	フェーズⅢ 自動化（実証実験・試験運用）	フェーズⅣ 自動化（導入）

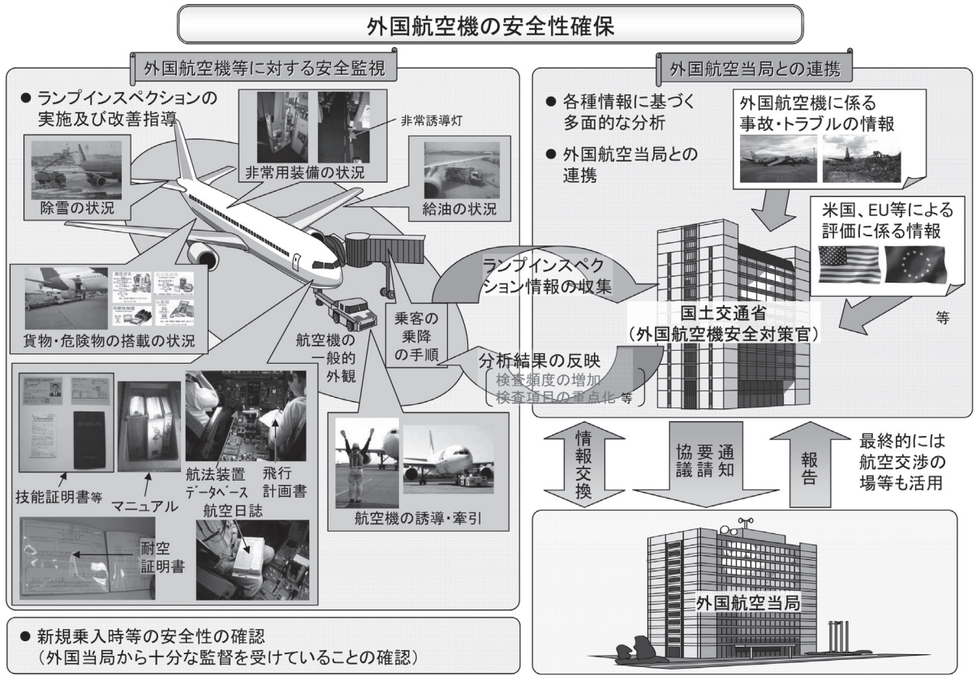
○東京オリンピック・パラリンピックが開催される**2020年までにフェーズⅡの達成**を目指してイノベーションを推進。

【航空局及び企業の取組】
○航空局では、2018年度に国内初の取組となる空港制限区域内における“人”の輸送を想定した自動走行（レベル3）の実証実験を、仙台、成田、羽田、中部の4空港において実施。2019年度は、“手荷物・貨物”の輸送を目的としたトーイングトラクター（TT車）の実証実験を公募により実施予定。
○日本航空（株）では、ランプバスや除雪車などのGSEの自動化、省人化のほか、パワーアシストスーツを導入。
○全日本空輸（株）では、2018年度にリモコン式航空機牽引機器の実証実験や、トーイングトラクターの自動走行テストを実施。

出典：国土交通省

参考資料

参考資料20 外国機に対する安全対策の概要



出典：国土交通省

参考資料21 航空従事者の飲酒基準について

航空従事者の飲酒基準について①（基準の内容）

国土交通省

1. 全ての操縦士に対する飲酒基準

「航空法70条：アルコールにより正常な運航が状態での運航を禁止※1」の目安※2とする数値基準を制定
（従前）具体の判断基準無し ⇨ **血中濃度：0.2g/ℓ未満、呼気中濃度：0.09mg/ℓ未満**

※1：対象は事業用・自家用問わず我が国を運航する全ての操縦士(外国機含む)
※2：罰則適用上の目安

2. 航空運送事業者に対する規制

(1)考え方

・高い安全性が求められる旅客等を輸送する**航空運送事業についてはアルコールへの厳格な対応が必要**
・**アルコールは微量でも注意力の低下や業務の正確性に影響**し、その度合いはその日の体調や体質により異なる。
・航空機の運航に直接関与する者のうち「**瞬時に正確な判断・行動**」が求められ、かつ、その者の「**単独の判断・行動により安全運航に影響を与える場合」は厳格な飲酒ルールを**義務化

(2)飲酒対策 ※下線部は中間とりまとめから追加

1. アルコール検査の義務化（法104条関係）

○対象：操縦士、**客室乗務員**、**運航前整備を行う整備従事者**、対空通信を行う**運航管理従事者**
○業務前のアルコール検知器（ストロー式）による検査義務化※
○アルコールが検知された場合には業務禁止
○検査時の不正（なりすまし、すり抜け）防止体制の義務化
・検査時に第三者の立ち会い等を義務化(モニター等の活用可)
・検査情報の記録・保存（日時、氏名、結果等）

※操縦士及び**客室乗務員は**、機上で機体の操縦や旅客へ避難誘導を行うこと等から、**乗務後のアルコール検査の義務化、飛行勤務前8時間以内の飲酒を禁止**

2. アルコール教育の徹底・依存症対応（法103条の2、104条関係）

○**経営者含む全関係職員への定期的なアルコール教育**（危険性・分解速度等）**を義務化**
○**依存症職員等の早期発見・対応のための体制整備**（職員への教育、報告制度、カウンセリング環境等）

3. アルコール不適切事案の航空局報告義務（法111条の4関係）

飲酒に係る不適切事案（アルコール検査で不合格の場合や適切に実施されなかった場合等）について航空局への報告義務化

4. 飲酒対策に係る体制の強化（法103条の2関係）

安全統括管理者の責務として飲酒対策を明確に位置づけ、必要な体制を整備することを義務づけ、飲酒対策に係る体制を強化

1

出典：国土交通省

参考資料22 航空保安対策の強化（令和2年度航空局関係予算概算要求概要）

2. セキュリティ・セイフティの更なる向上

（1）航空保安対策の強化

2年度要求額　32（112）億円
国際拠点空港　759（761）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、高度な保安検査機器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、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向けて、主要空港を中心とした高度な保安検査機器の導入を着実に推進するとともに、同大会終了後は、全国の空港において従来型の検査機器の更新時に高度な検査機器への入れ替えを促進します。
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。

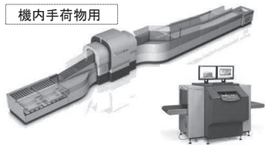
高度な保安検査機器

ボディスキャナー

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

高性能X線検査装置

機内手荷物用



受託手荷物用

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

ETD（蒸散痕跡物等利用爆発物検査装置）

液体爆発物検査装置

期待される効果

テロ等の脅威に備え、保安検査の一層の厳格化を図りつつ、検査に係る旅客の負担を抑えるなど、検査の円滑化も確保。
⇨「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。

出典：国土交通省

参考資料23 制限区域内への不法侵入事例／国際テロ・未遂事例

《制限区域内への不法侵入事例》

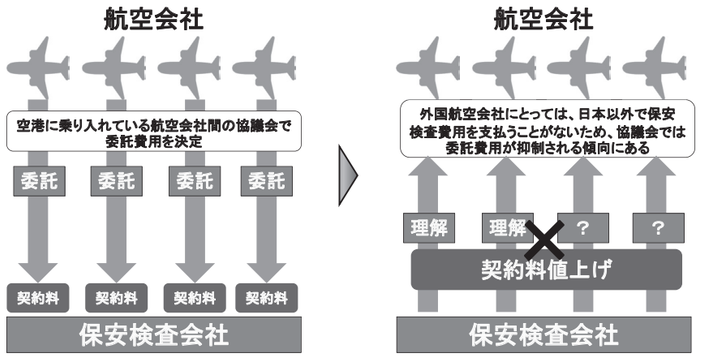
発生年月	発生空港	概要
2006. 4	神戸	一般人が車でフェンスを突き破り、エプロンを走行
2007.10	千歳	運送事業者トラックが貨物地区から制限区域内に侵入
2008. 8	羽田	一般人が貨物地区から制限区域内に侵入
2009.12	福岡	自転車に乗った一般人が貨物地区から制限区域内に侵入
2011. 1	広島	一般人が2メートルのフェンスを乗り越え，駐機場内に侵入
2013. 6	羽田	男性が車両ゲートをすり抜け、滑走路付近に進入
2014. 6	成田	米国人男性が駐機地区に侵入
2016. 5	羽田	一般乗客が手荷物カウンター裏側から進入
2016. 8	千歳	一般乗客が保安検査場をすり抜け、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】

参考資料24　日本における航空会社と保安検査会社の契約形態



【航空連合作成】

参考資料25　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26　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、分かりやすさに心がけ、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

運輸安全委員会
委　員　長（1）専門分野：航空工学・機械工学
常 勤 委 員（7）専門分野：法制、航空機運航・整備、航空機操縦、鉄道工学・安全工学、電気工学、船舶操船、船舶工学・造船工学
非常勤委員（5）専門分野：人間工学（2）、航空機操縦、鉄道運転、構造工学

- 事　務　局　長
- 審　議　官
- 航空事故調査官（22）
- 鉄道事故調査官（15）
- 船舶事故調査官（24）
- 地方事故調査官（44）……函館(4)、仙台(4)、横浜(8)、神戸(7)、広島(8)、門司(8)、長崎(3)、那覇(2)に配置
- 参　事　官……調査の実施に関する企画・立案、関係行政機関等との連絡調整、職員の研修、事故等調査の統計・分析、国際協力、被害者対応など
- 総　務　課……事務局の総合調整 人事・福利厚生、文書管理、広報、会計、基本的政策の企画・立案など

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津岳に墜落（死者 68 名）
昭和 46 年 7 月　全日本空輸機と自衛隊機が岩手県帯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

参考資料27　機内迷惑行為防止法に関する法制化までの取り組み・機内迷惑行為防止法の骨子

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。

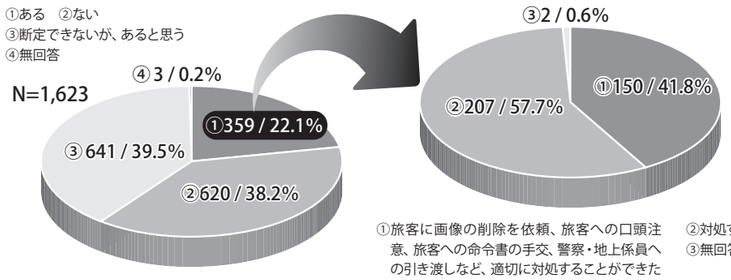
〔機内迷惑防止法の骨子〕
（１）航空機内にある者は、安全阻害行為等（機内迷惑行為）をしてはならない旨を定める。
（２）機長は、国土交通省令で定める安全阻害行為等【下記】をした者に対し、当該行為を反復・継続してはならない旨の命令をすることができる。命令に違反した者は、50万円以下の罰金に処する。
（３）施行後３年を経過した場合、（２）の規定の施行状況を勘案し、必要がある時は検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずる。

【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）

参考資料28 航空連合 客室乗務員への実態調査結果 ※2019年4月～6月実施

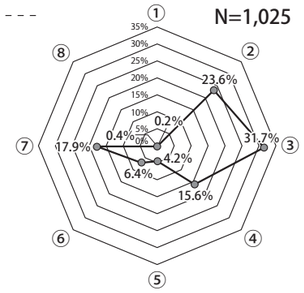
Q1：ご自身の乗務する便において、盗撮・無断撮影にあったことはありますか？
Q2：Q1で「ある」と回答した方にお聞きします。盗撮・無断撮影行為に対し、あなたはどのように対処しましたか？



【分析】
- 盗撮・無断撮影の経験が「ある」または「断定できないが、あると思う」と回答された合計の割合が61.6%となっており、多くの客室乗務員が機内で盗撮または無断撮影の経験があることが判明した。
- 盗撮・無断撮影の経験が「ある」と回答された客室乗務員のうち、「対処することができなかった」割合が57.7%となっており、半数以上が盗撮・無断撮影行為に対し具体的なアクションを起こすことができなかったことが判明した。

①旅客に画像の削除を依頼、旅客への口頭注意、旅客への命令書の手交、警察・地上係員への引き渡しなど、適切に対処することができた
②対処することができなかった
③無回答

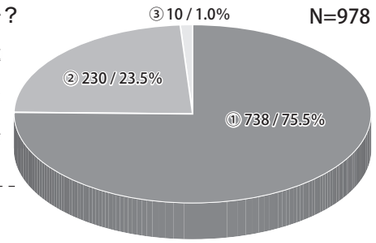
Q5：禁止命令の対象となる行為のうち、もっとも日常的に目にする行為はどれですか？



【分析】
- 項目③がもっとも多く（31.7%）、次いで項目②が多かった（23.6%）。
- 前回の調査では、項目③→④の順で割合が高かったが、今回の調査で次点に項目②が入り、安全阻害行為の傾向の変化がみられる。

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の使用
⑤離着陸時等、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、座席の背当、テーブル、又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がある場所に正当な理由なく置く行為
⑧非常用の装置又は器具、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

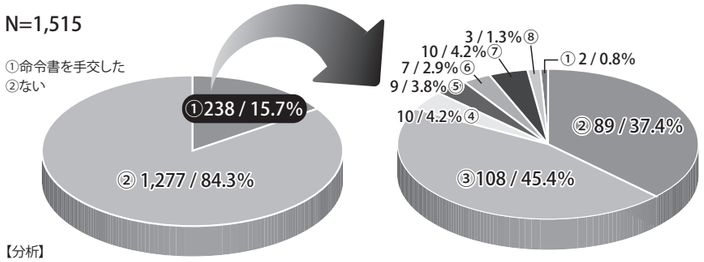
Q6：Q5の行為に遭遇したときの旅客の対応としてもっとも多いものはどれですか？



【分析】
- 2006年、2011年、2015年の調査の比較で項目②が改善傾向（減少）にあったが、今回の調査では項目②が増加している。
- 前回の調査では施行から10年以上経過し、「法の内容、主旨等が浸透しつつあると考えられる」と分析していたが、今回の傾向の変化をふまえ、あらためて旅客への周知等具体的な対応を検討する必要がある。

①ほとんどの場合、1回注意したら問題の行為は収まった。
②1回の注意で問題の行為は収まることは少なく、数回注意することが多い。
③注意しても収まることは少なく、命令書の手交を検討することが多い。

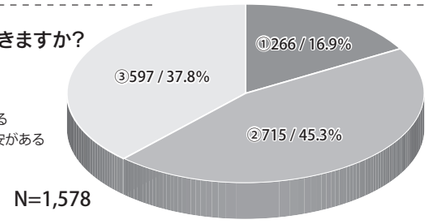
Q7：Q5の8つの行為のうち、命令書を手交するに至ったことがありますか？
また、その行為はどれですか？（もっとも回数の多いものを選択ください。）



【分析】
- 命令書の手交に至ったケースは全体の15.7%。なお、前回調査では、22%となっており、命令書の手交に至ったケースは減少している。
- 命令書の発行の対象となった行為は項目③（45.4%）が最も多く、次いで項目②（約37.4%）となっておりこれら2分類で全体の70%以上を占めている。
- その他の6分類については、それほど大きな差は見られない。

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の使用
⑤離着陸時等、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、座席の背当、テーブル、又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がある場所に正当な理由なく置く行為
⑧非常用の装置又は器具、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

Q10：安全阻害行為等が自分の乗務便で発生した場合、自信を持って対処できますか？



【分析】
- 前回の調査（13.3%）と比較し、「対処できるかどうか不安がある」の割合が37.8%と大幅に増加している。
- 各社の年齢構成（経験年数）の変化により、過去に安全阻害行為を経験したことがない乗務員が増加している可能性があると推察される。
- 過去の調査同様、経験不足や行為の具体例をイメージしづらいことが不安要素として挙げられており、ケーススタディなど充実させることも重要。

①対処できる
②自信はないが対処できる
③対処できるかどうか不安がある

【航空連合作成】

参考資料29 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30 BASAの必要性

BASAの必要性

国土交通省

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31 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32 グラハン体制強化のための空港運用基準の見直し

グラハン体制強化のための空港運用基準の見直し

国土交通省

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

広域支援の例

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

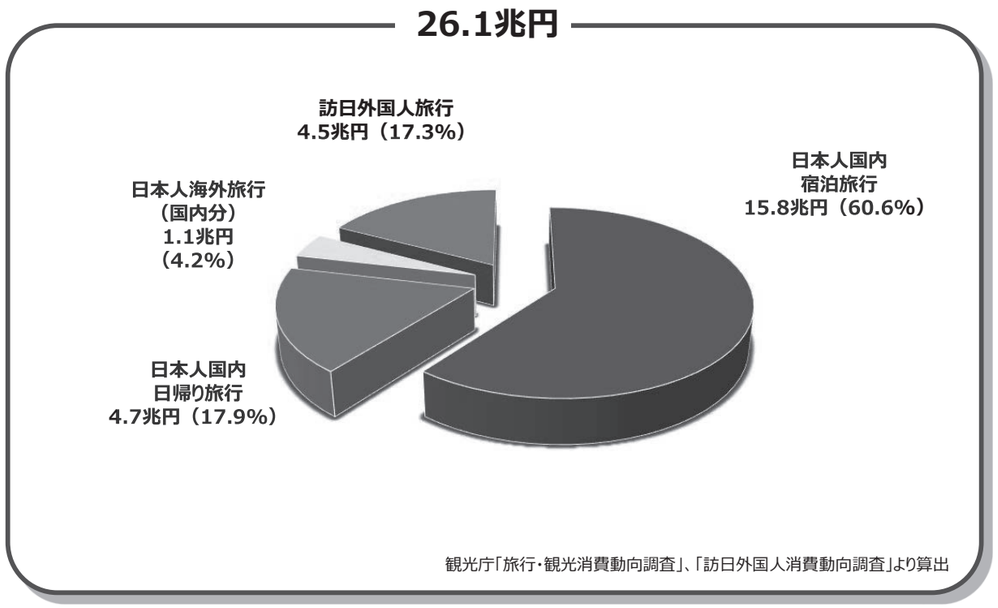
■ 未登録自走車両の整備要件の見直し
　半年毎に課している「道路運送車両の保安基準」に準じた検査間隔の延長等
（平成29年3月基準改正済み）

【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33 平成30年（2018年）の旅行消費額について



出典：観光庁

参考資料34 国際観光旅客税の創設

次世代の観光立国実現に向けた観光促進のための国際観光旅客税（仮称）の創設

観光立国実現に向けた観光基盤の拡充・強化を図る観点から、観光促進のための税として国際観光旅客税（仮称）を創設する。

要望の結果

➢ 観光促進のための税として、国際観光旅客税（仮称）を創設し、平成31年1月7日以後の出国旅客に定額・一律（1,000円）の負担を求めることにより、高次元の観光施策のための財源を確保。

➢ 2020年訪日外国人客4,000万人目標等に向け、ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備、我が国の多様な魅力に関する情報の入手の容易化及び地域固有の文化、自然等を活用した観光資源の整備等による地域での体験・滞在の満足度の向上に資する施策に財源を充当。

背景・概要

◆ **次世代の観光立国実現のための観光財源のあり方検討会「中間とりまとめ」（抜粋）（平成29年11月９日）**

➢ 訪日外国人旅行者2020年4,000万人等の目標達成に向けて、①ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備、②我が国の多様な魅力に関する情報の入手の容易化、③地域固有の文化、自然等を活用した観光資源の整備等による地域での体験・滞在の満足度向上の3つの分野に観光財源を充当する。

➢ 財源を充当する施策は、①受益と負担の関係から負担者の納得が得られること、②先進性が高く費用対効果が高い取組みであること、③地方創生をはじめとする我が国が直面する重要な政策課題に合致すること。

＜概要＞

納税義務者	航空機又は船舶により出国する旅客
非課税等	・航空機又は船舶の乗員 ・強制退去等 ・公用機又は公用船（政府専用機等）により出国する者 ・乗継旅客（入国後24時間以内に出国する者） ・外国間を航行中に、天候その他の理由により本邦に緊急着陸等した者 ・本邦から出国したが、天候その他の理由により本邦に帰ってきた者 ・2歳未満の者 （注）本邦に派遣された外交官等の一定の出国については、本税を課さないこととする。
税率	出国1回につき1,000円
徴収・納付	①国際運送事業を営む者による特別徴収（国際運送事業を営む者の運送による出国の場合） ➢ 国際運送事業を営む者は、旅客から徴収し、翌々月末までに国に納付 ②旅客による納付（プライベートジェット等による出国の場合） ➢ 旅客は、航空機等に搭乗等する時までに国に納付
適用時期	平成31年1月7日（月）以後の出国に適用 （同日前に締結された運送契約による国際運送事業に係る一定の出国を除く）

財源の使途

➢ 2020年訪日外国人客4,000万人目標等に向け、ストレスフリーで快適に旅行できる環境の整備、我が国の多様な魅力に関する情報の入手の容易化及び地域固有の文化、自然等を活用した観光資源の整備等による地域での体験・滞在の満足度の向上に資する施策に財源を充当。

＜現状＞

入国時の状況（那覇空港）

定期航路ターミナル内でのCIQ待ち状況

出国時の状況（中部空港）

クルーズ船内のCIQ待ち状況

＜財源を充てる施策の一例（イメージ）＞

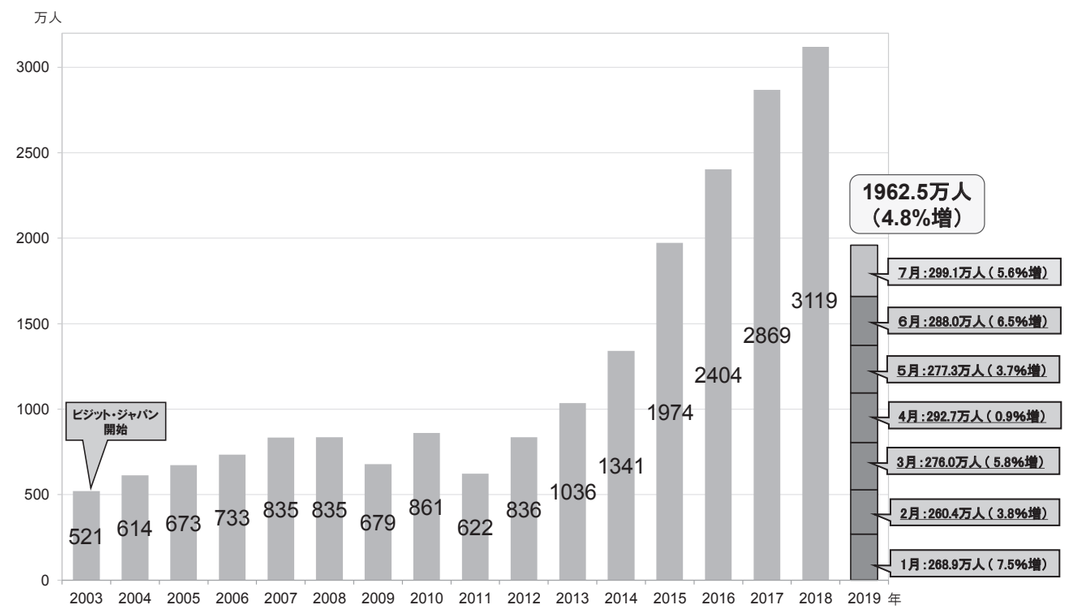
【参考】IATA（国際航空輸送協会）目標：2020年までに出発は出発ロビーから免税店エリアまで10分、到着は到機から到着ロビーまで30分

出典：国土交通省

参考資料35 訪日外国人旅行者数の推移

訪日外国人旅行者数の推移

国土交通省 観光庁

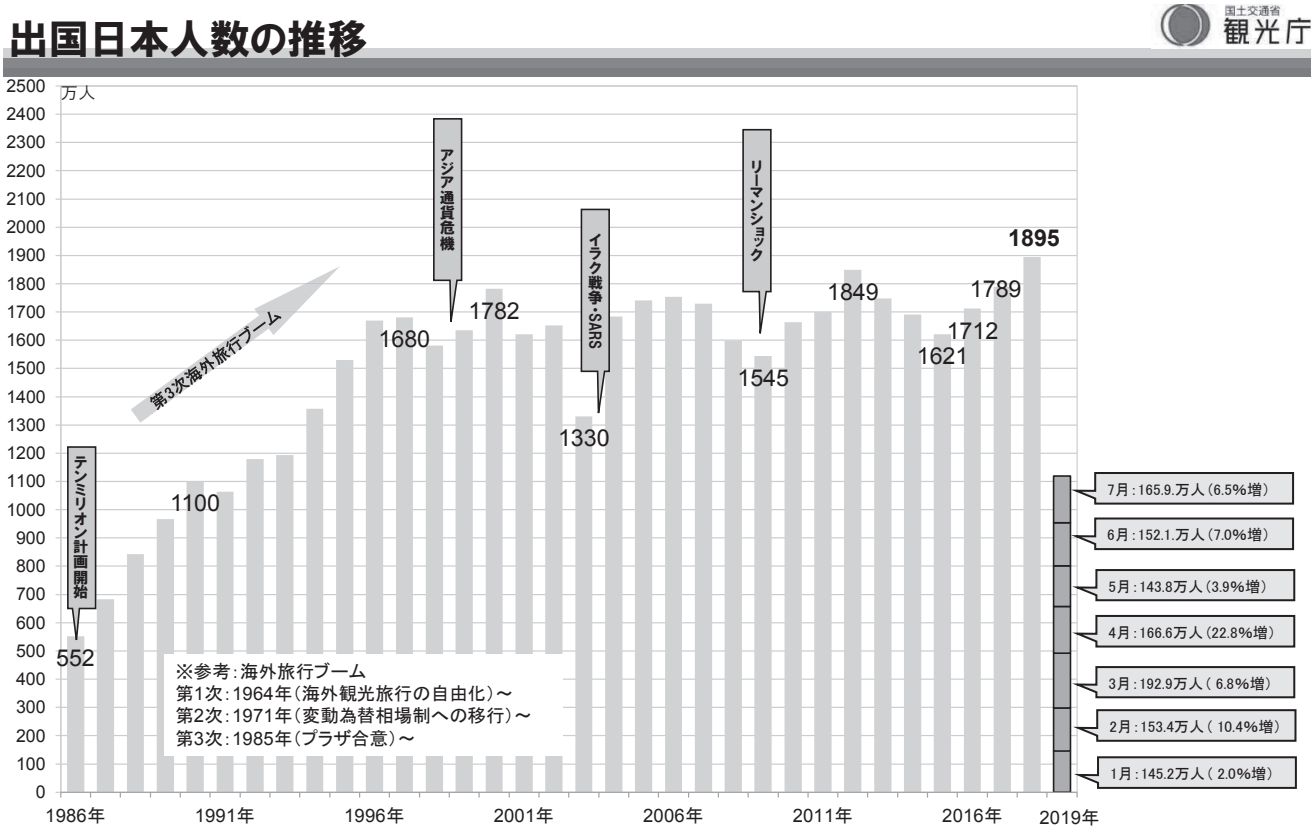


出典：観光庁

注）2018年以前の値は確定値、2019年1月～5月の値は暫定値、2019年6月～7月の値は推計値、%は対前年同月比

参考資料

参考資料36 出国日本人数の推移



出典：観光庁

注）2018年以前の値は確定値、2019年1月～6月の値は暫定値、2019年7月の値は推計値、%は対前年同月比

参考資料37 観光ビジョン実現プログラム2019の概要

「観光ビジョン実現プログラム2019」の概要

訪日外国人旅行者数2020年4,000万人、2030年6,000万人などの目標の確実な達成のため、①外国人が楽しめる環境整備、②外国人が喜ぶ観光コンテンツの充実、③日本政府観光局と地域（自治体・観光地域づくり法人※）の適切な役割分担と連携強化等に取り組み、外国人の地方への誘客・消費拡大等に一層力を入れて取り組んでいく。

1.外国人が真の意味で楽しめる仕様に変えるための環境整備

外国人に伝わる多言語解説　　Wi-Fiの環境整備

2.地域の新しい観光コンテンツの開発

体験型宿泊コンテンツ（城泊等）　　スノーリゾート活性化

3.日本政府観光局と地域（自治体・観光地域づくり法人※）の適切な役割分担と連携強化

グローバルキャンペーン等の先進的プロモーション

4.出入国の円滑化等

顔認証システムなどによる出入国の迅速化

※DMO（Destination Management/Marketing Organization）の呼称。

出典：観光庁