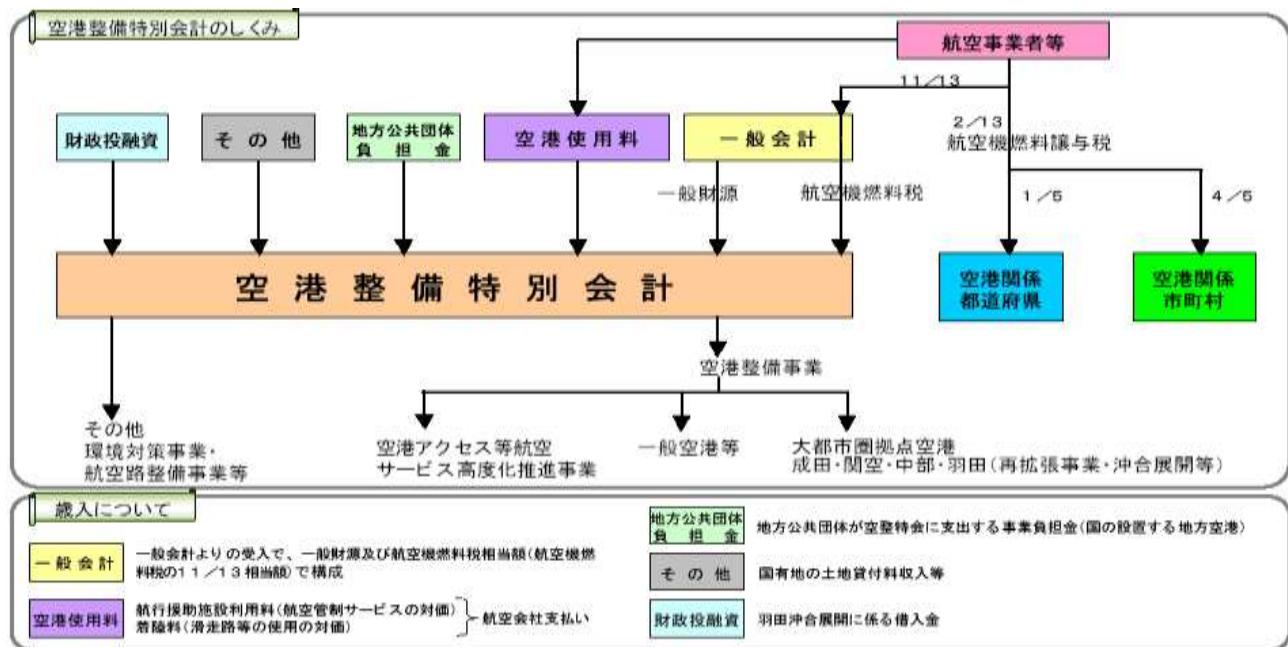


参考資料1：空港整備特別会計

航空ネットワークの基盤作りのため、昭和45年に作られた空港整備に係る特定財源。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。



(出典：国土交通省ホームページ)

■歳入の特徴点

国の一般財源から空港整備特別会計への費用投入は、2007年度公共事業関係費6兆9,472億円のうち702億円で、全体に占める割合はわずか1.0%に過ぎない。

一方、他の公共事業では道路整備22.3%、治山・治水14.1%、港湾整備3.4%と、空港整備に比較すれば配分比率は高くなっています。この比率は公共事業関係費全体規模が変動してもほとんど変わることはない。

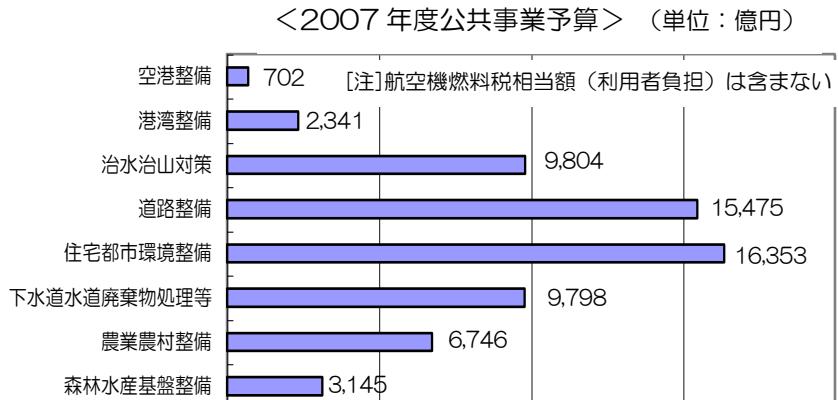
また、航空機燃料税(26,000円/kJ)が国内線で徴収されているが、日本以外の主要国で同様の税金を課しているのは米国のみである。しかも米国と比較してもその税額は20倍近くになっている。

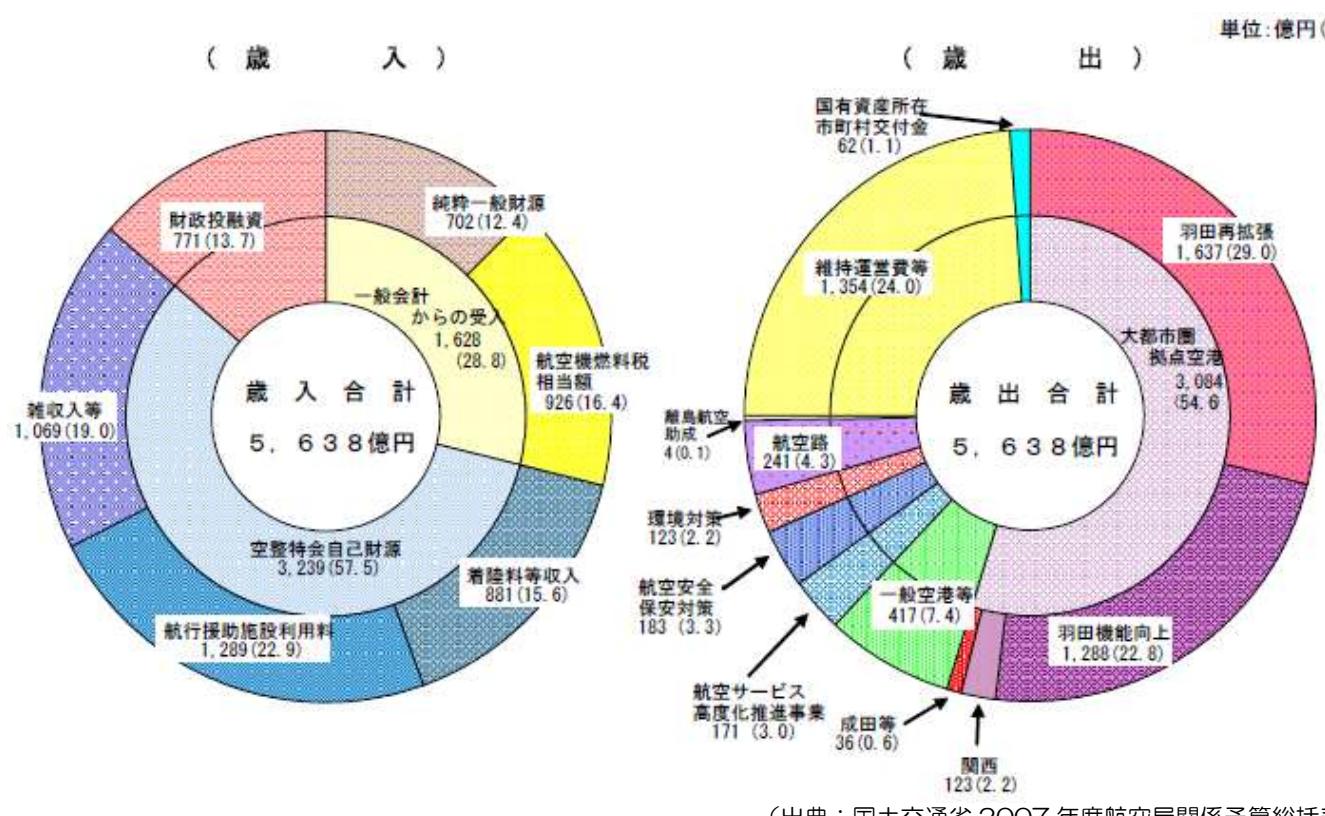
■歳出の特徴点

2007年度の予算では、羽田再拡張1,637億円、羽田機能向上1,288億円となっており、羽田関連の歳出が52%を占めている。現在、空港整備特別会計の財政投融資からの借入金は1兆円規模に膨らんでいるが、そのほとんどは羽田関連事業の借入金となっており、今後は歳出の多くは借入金の償還に当てられるものと考えられる。

歳出の3割程度を占める空港等維持運営費には、行政費用である空港職員の給与・旅費が含まれており、水準は約700億円となっている。

空港の保安検査にかかる経費は約80億円となっており、旅客・荷主から徴収している保安料(旅客1人100円、貨物1トン300円)により賄われている。





(出典：国土交通省 2007 年度航空局関係予算総括表)

参考資料2：羽田空港第4滑走路建設（羽田再拡張工事）

羽田空港は国内航空旅客の約 6 割が利用する国内航空輸送ネットワークの要だが、今後さらに国内航空需要の増大が見込まれる中、既にその能力の限界に達している。首都圏空港の発着容量の拡大は、第 3 空港の建設も含め長く議論されてきたが、2004 年度から新たに 4 本目の滑走路を整備し容量拡大を目指すことが決定し、事業化が行われている。

この再拡張により、年間の発着能力は 29.6 万回から 40.7 万回に増強され、発着容量の制約の解消、多様な路線網の形成、多頻度化による利用者利便の向上を図るとともに、将来の国内線需要に対応した発着枠を確保しつつ国際定期便の受け入れを可能にするとしている。

整備事業としては、新滑走路・連絡誘導路の整備事業、国際線用旅客・貨物ターミナルとエプロンの整備事業、新管制塔の整備事業となっている。

供用開始は当初 2009 年内としていたが、2006 年春からの現地着工予定が漁業権交渉の遅れのため、2010 年 10 月に延期となった。

■ 滑走路整備事業

- 財源スキーム：事業費約 6,900 億円
⇒ 国費：財政投融資：地方公共団体からの無利子貸付 = 3 : 5 : 2
- 税制上の支援措置：新滑走路等に係る国有資産交付金の特例
⇒ 供用開始後 10 年度分の交付金算定標準を 1/4（現行 1/2）
- 新滑走路の角度変更
⇒ 再沖合展開に伴い千葉県の騒音問題解決のため、滑走路自体を 7.5° 振り、ILS を 2.0° オフセット

■ 国際線用ターミナル・エプロン整備事業

事業費約 2,000 億円 ⇒ PFI 方式により、民間活力を導入して整備

■ 新管制塔の整備

滑走路が更に冲合いに展開するため、現在の管制塔では見通しが利かず、116m の高さの新管制塔を P2 立体駐車場横のバスプールの一角に整備する。事業費は 30~40 億円程度

【羽田空港再拡張概略図】



(出典：国土交通省 2007 年度航空局関係予算概要)

参考資料3：空港の民営化

<イギリスとオーストラリアにおける民営化例>

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。

空港	イギリス (LHR・GTW・STN等)	オーストラリア (SYD・MEL・BNE等)
運営主体	BAA	民間企業連合体
主な民営化の目的	<ul style="list-style-type: none"> 公的部門の規模縮小 効率性と顧客対応向上 非航空事業拡大 経営の自由度確保 	<ul style="list-style-type: none"> 民間航空の健全発展 効率的開発と運営 空港業績の客観的評価の容易化 空港利用者と一般大衆の利益に正当な配慮を払った空港経営に係る規制確立
主な民営化の評価	<ul style="list-style-type: none"> 運営コスト削減等の経営効率化 非航空収入の増大による収入の最大化の実現 コスト削減・収入増による空港使用料引き下げ 	<ul style="list-style-type: none"> 国家財政への貢献 商業活動の活発化 料金規制により航空系料金は抑制されたが非航空収入料金が新設された
料金適正化の制度	<ul style="list-style-type: none"> 主要空港の空港使用料についてはプライスキャップ制度を導入 	<ul style="list-style-type: none"> 主要空港の空港使用料についてはプライスキャップ制度を導入
情報公開に関する制度	<ul style="list-style-type: none"> 空港の財務諸表は、会社法規定された情報に加えて、航空局の定める情報を開示しなければならない。 	<ul style="list-style-type: none"> 料金監視制範囲：空港事業者に対し、料金、利益、コストに関する情報の報告を義務づけ、航空機と旅客用の施設・業務等の料金について、公的機関が監視。

参考資料4：プライスキャップ制

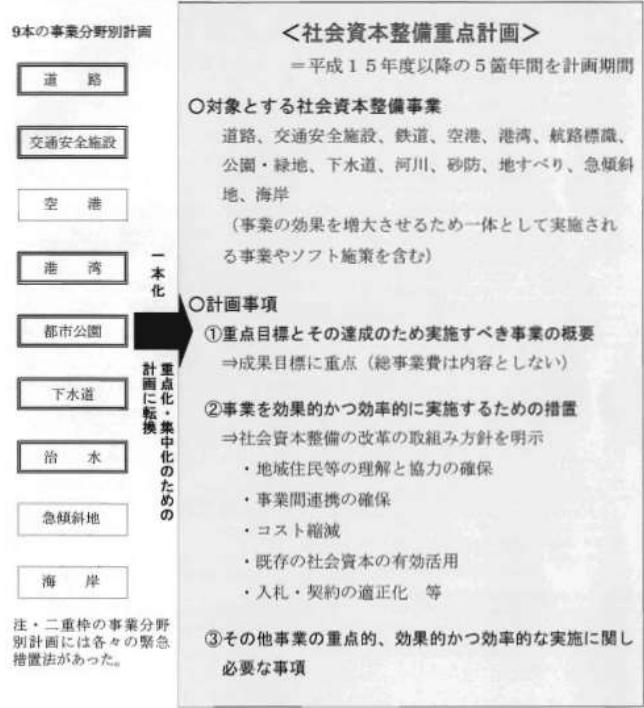
適正な料金水準を客観性・透明性を持って維持していく制度。公共性の高い独占事業において、事業者に経営情報の開示などを義務付け、第三者の監視のもと料金水準を決定し、一般利用者に不要な負担をかけず、場合によっては料金引き下げにより事業者の利益を利用者に還元していく。

参考資料5：交通政策審議会航空分科会

日本の空港整備は、空港整備5箇年（7箇年）計画を基に実施されており、この計画に盛り込まれた項目はほぼ全て実行されている。現在この役割を担っているのが、9本の事業分野別計画として策定されていた長期計画を一本化した社会資本整備重点計画であり、これは今後の航空政策に対し大きな影響を与える計画であると言える。

現在の社会資本整備重点計画は、2003年度から2007年度までを計画期間とし、それ以降の新たな計画（計画期間：2008～2012年度）の策定にあたり、航空事業分野については、交通政策審議会航空分科会にて審議された。

航空分科会での審議は、2006年9月から2007年5月の9回行われ、6月の第10回分科会にて「今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策について」～戦略的信航空政策ビジョン～という答申がまとめられた。



<出典：国土交通省発行「社会資本整備重点計画のあらまし」>

参考資料 6：成田空港 B 滑走路 2,500m化（成田平行滑走路延伸）

成田空港は、現時点ではほぼその処理能力の限界に達しているが、約 40ヶ国から新たに乗り入れ希望があるほか、既に乗り入れている航空会社からも強い増便要求を受けている。現在の暫定平行滑走路(2,180m)は、2002 年の日韓共催サッカーワールドカップの際、近距離国際線需要増に対応するため本来計画から北側にずらし、更に 320m短い形で供用したものである。しかし、この長さでは使用機材の制限等があり、2,500m化は内外の増大する国際航空需要に対する容量不足の解消を図るために喫緊の課題であることから、更なる北伸による平行滑走路の 2,500m化を推進することとしている。

現在年間 20 万回の発着容量となっているが、地元とも合意を受け 2,500m化の際に 22 万回に増やす計画となっている。2006 年 9 月 11 日に飛行場施設の変更が認められ、9 月 15 日に着工、供用開始は 2009 年度（2010 年 3 月）内を目指している。しかし、騒音対策に時間を要し計画に遅れが出ており、これ以上遅れた場合目標達成は厳しい状況となっている。



（出典：国土交通省 2007 年度航空局関係予算概要）

参考資料 7：アジア・ゲートウェイ構想

議長が安倍晋三首相、座長が伊藤元重東大大学院教授で、首相官邸に設置されたアジア・ゲートウェイ戦略会議により策定された構想（2007 年 5 月 16 日とりまとめ）。現在の環境変化の中で、日本がアジアの動きに取り残されないよう、日本の将来像をアジアと世界の架け橋となるゲートウェイ国家として示すことを目的としている。

この中で、航空分野についても最重要課題として取り上げられ、「航空自由化（アジア・オープンスカイ）に向けた航空政策の転換」が求められており、交通政策審議会航空分科会の答申にも盛り込まれている。

具体的には、関空・中部の活用と地方空港へのチャーター便誘致を中心とする「航空自由化（アジア・オープンスカイ）による戦略的な航空ネットワークの構築」、羽田のチャーター拡大（特定時間帯）、羽田の国際線を 3 万回にこだわらず、ふさわしい路線を近いところから検討などの「羽田の更なる国際化、大都市圏国際空港の 24 時間化」が軸となっている。

参考資料 8：関西圏の3空港

伊丹空港、関西空港に加え、2006 年 2 月には神戸空港が開港し、大阪湾を囲む狭い地域に 3 つの空港がひしめく状況となっている。更に 2007 年 8 月には関西空港の第 2 滑走路が供用開始している。発着容量に余裕がある関西空港だが、容量を更に拡大し将来需要に対応するとしているが、現実には経済の中心が北部にある大阪の経済構造やアクセスの良さから、伊丹空港への需要が偏っている。

関空会社の経営状況の悪さへの救済策として、2002 年 12 月の財務大臣・国土交通大臣間の申しあわせにより、補給金制度（毎年 90 億円 30 年間）が作られ、2003 年度から一般会計にて手当されている。また、関西空港へ需要をシフトさせるため、国土交通省は 2005 年 4 月、伊丹空港の騒音対策を理由に就航機材の制限や YS 替代ジェット枠の見直し、長距離路線の就航自粛などの運用変更を行っている。その際、伊丹空港の騒音対策費用への対応として、2005 年 10 月から特別着陸料 300 円を新たに徴収するとともに、環境対策費の低減を進め（2007 年度 60 億円、2008 年度 50 億円）、最終的には伊丹空港利用者からの特別着陸料で同空港周辺の環境対策費を賄うこととしている。

また財務省は、国内専用となっている伊丹空港が 1 種空港であることに対して、格下げすべきとの問題認識を持っている。国土交通省航空分科会の答申でも、この問題に対応して空港整備法の見直しの必要性について触れられている。

神戸空港については、兵庫県の中心である三宮からのアクセスが良く羽田線は高利用率となっているが、地方路線は低迷している。関西空港の需要に影響を及ぼさないよう、海上空港にかかわらず 24 時間運用できないことや、発着容量が年間 2 万回に抑えられていることから、高需要路線に多頻度運航を行うという形態をとることができず、空港活用という観点では中途半端なものとなっている。

3 つの空港を活用し投資効果を最大限高めるために、利用者利便向上の観点で役割分担の議論を行うことに加え、関西経済界のより一層の需要喚起策が求められる。

関西空港は 2 期工事の最終判断の条件（2004 年 12 月国土交通大臣・財務大臣間合意）として発着便数の目標があり、2007 年度 13 万回、2008 年度 13.5 万回となっている。2005 年度の実績は 11.3 万回であり、目標達成は厳しい状況となっている。しかし、国土交通省は、貨物上屋が手狭であるため、2 期用地への貨物施設展開を 2008 年度概算要求に挙げている。

参考資料 9：P I（パブリック・インボルメント）

米国にて交通計画における合意形成手法として90年代以降幅広く用いられており、計画策定に際して広く大衆の意見等を聞き、計画に反映させる機会を設けるとともに、計画に関する情報を公開し、過程を明確にするための活動を指す。P Iは大きく、「計画段階のP I」と「事業段階のP I」とに分けることができ、いずれも計画・事業のプロセスを明らかにすることと、大衆のニーズを反映させた計画・事業をつくることが大きな目標となる。

日本の空港整備でP Iが導入された経緯は、2002年12月の交通政策審議会航空分科会答申に遡る。この答申の中では、「一般空港の滑走路新設・延長事業の新規採択については、代替手段の検討を含む必要性の十分な検証、候補地選定、施設、空域等の空港計画の十分な吟味、概算事業費の精査や費用対効果分析の徹底等を行って、真に必要かつ有用なものに限って事業化することとし、また、透明性向上の観点から、構想・計画段階におけるパブリック・インボルメント（P I）等の手続きをルール化すべきである」と述べられている。

従来の空港整備5カ年計画では、一度公表された整備計画は変更しないという事業の硬直性、また、住民の合意形成等の手続きがルール化されていないという不透明性の問題点があった。

分科会答申があった2003年度以降の空港整備は、空港整備計画を個別に立てるのでなく、社会资本整備重点計画（2003年10月閣議決定、2003～2007年度）に盛り込まれる形となっているが、空港整備には分科会答申の内容が盛り込まれており、一般空港は新設を抑制し、従来の量的拡大からハード・ソフトの組合せや既存空港の十分な活用を中心とする質的充実に重心を移すとしている。この考え方により、新規事業についてはP Iを含めた新たな合意形成手続きの下に空港整備を図ることになっている。

現在福岡空港及び那覇空港にて実施されているP Iはステップ3という段階にきており、課題解決に向け具体的な案の検討が行われている。

参考資料 10：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いました。

航空・鉄道事故調査委員会設置法自体に航空連合の主張を反映させることはできませんでしたが、附帯決議に次の点が盛り込まれました。

- 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 11：危険物輸送に関する技術的な指針

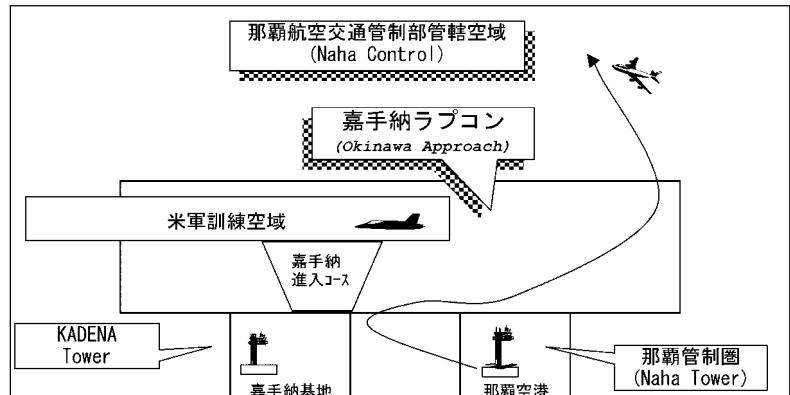
ICAO（国際民間航空機関）では2年に1度、「危険物の航空輸送に関する技術指針」を審議している。国土交通省はその内容について全日本航空事業連合会の航空危険品委員会に諮問し、審議と検証を経て、日本政府としての対応方針を策定している。

参考資料 12：嘉手納ラブコン（RAPCON：Radar approach control）の返還

ラブコンとは、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管制業務を行う。現在は、この管制空域および管制業務は米軍の管轄となっているが、2000年3月に日本への返還が表明されている。

嘉手納ラブコン^{※13}の返還に関しては、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月に米国防長官が日本への返還を明言し、航空連合の要求が実現に向けて大きく前進した。

2004年12月時点で、嘉手納ラブコンを概ね3年後に返還することを目指し、施設整備及び関係間訓練に着手するとしている。返還後は、民間機に対して優先的、効率的な管制が行われるのかといった点に関し、今後の進展をさらに注視していく必要がある。



参考資料 13 : 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。

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	<ul style="list-style-type: none"> 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）：航法精度等の規定なし→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(H17-19)	中期(H20-24)	長期(H25-30)
航空路	・現行の RNAV 運航方式を展開 (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 マイル等を規定)	・航法精度等の規定を更に高めた新方式を導入、29000ft 以上の運航では義務化を目指す(航法精度±2 マイル等を規定) ・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 マイル等を規定)	・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(航法精度等を規定)	・新方式を展開

参考資料 14 : 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設備を満足し、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 15 : 機内迷惑防止法に関する法制化までの取り組み

近年、世界的にも日本国内でも機内迷惑行為が急増していることから、航空連合は 1999 年 10 月の結成以来、これらの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な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、航空連合は、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。

＜機内迷惑行為防止検討委員会 利用者アンケート結果 [抜粋] >
(2002 年 5~6 月)

- 10 人中 4 人が、機内迷惑行為への遭遇経験を持っている
- 10 人中 6~7 人が、機内迷惑行為において「特別な立法が必要」と回答
- このうち、4 人に 3 人が「罰則の新設・加重が必要」と回答

※ 利用者を対象に調査し、3,468 人から回答を得ました（回収率 60%）

参考資料 16：機内迷惑防止法 法制化（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 17：航空連合の分析

周知について

現状は、機内アナウンスが中心となっていますが、機内で初めて禁止事項を知るケースもあり、搭乗前の周知が不足している。出発準備の短い時間に、客室内で全ての旅客に周知することは物理的に難しいため、効果的な周知を実施する必要がある。

対応策

- 搭乗ゲートでの周知に加えマスメディアの活用など、できる限り多くの場で周知し抑止効果を高める
- 特に件数が多い「携帯電話は機内に入る前にオフにすること」「電子機器の使用可能時期」「持ち込める手荷物の大きさ・数」「手荷物を置くことができる場所」の周知は効果的
- 英語以外の言語（特に、中国語、韓国語）での周知が必要。更にアジアを中心とした海外での広報活動も重要
- マナー違反ではなく安全を阻害するため禁止されているといった、なぜ規制されているのかという理由も周知すべき

運用について

法違反を知っていて行為を行うといった悪質な旅客がいることに加え、機長や地上係員との連携がうまくいかない、社内体制の不備など、多くの意見が挙げられている。自由記入欄にあった意見の抜粋は次の通り。

- ・ 注意の後、行為が反復または継続した場合に命令書を手交することとなっているため、手交のタイミングが難しい。
- ・ 法違反を知っていて1回であれば許されるとの感覚で行為を行っているケースがある。また、命令書手交後に行行為を反復したとしても、告発はされないと高をくくっていると思しき旅客もいる。
- ・ 機長は客室の状況を現認していないため、客室乗務員の認識と温度差があり、手交のタイミングを逸するケースがある。
- ・ 地上係員の知識不足、対応の甘さや、警察との連携が不十分との指摘がある。
- ・ 命令書・警告書を手交した後に、旅客からクレームがあがり、社内で対応が適切だったのか問われることを懸念し、手交までに及ばないとの声が多い。

対応策

- 運用が複雑であり、関係者の判断に差が出る可能性が高い。運用方法を簡素化し、法の抑止効果が発揮されやすいものとすべき。
 - 判断基準を明確にする
 - 口頭で注意し、すぐに行行為を止めなければ命令書を手交
 - ⇒ 反復の回数や継続の時間の長さなど、個人によって判断が異なる要因を排除
 - 手順・関係者を減らす
 - 先任客室乗務員（主客室乗務員）の判断でも命令書の手交を可能に
 - ⇒ 機長との温度差への対応。離着陸時の時間がないときに早く判断ができる
 - 命令書手交後、行為を継続する場合は即告発も必要。航空会社として毅然とした対応を
 - ⇒ 抑止効果が高まる
- 他社での命令書や警告書の手交経歴が、航空会社間で共有化されていない可能性があるため、いろんなところで問題を起こす旅客がいる。旅客の問題行動について業界での共有化を行い、搭乗拒否などの毅然とした態度や、業界としてのルール作りが必要

「座席・通路での喫煙」と「旅客へのセクハラ」について

この2項目は、禁止命令対象行為からは外れているが、航空法改正時の附帯決議に盛り込まれた内容であり、航空連合としても禁止命令対象行為に盛り込むべきとの主張を行ってきた。

今回のアンケートでは、遭遇した迷惑行為としては件数が少ないものの、何らかの対応が必要との認識である。

対応策

[座席・通路での喫煙]

- 化粧室内での喫煙に対し速やかな命令書の手交が可能となった場合、座席・通路での喫煙に対する手交については、これまで通り再三の注意が必要であれば、整合性が取れなくなる。座席・通路についても化粧室内と同様の取り扱いにすべきである。

[旅客へのセクハラ]

- 客室乗務員が現認できている事例は少ないものの、降機する旅客が客室乗務員に、他の旅客からのセクハラがあった旨の申告を行うケースが数件見受けられた。この点から推量すると、旅客によるセクハラ行為が、報告されている以上に発生している可能性がある。他の公共交通機関と比較して客室乗務員の数が多い航空機内で、旅客から犯罪行為が申告されず潜在化しているのは、航空機内が逃げ場のない密室であることにも要因があると推量される。件数の多寡にかかわらず、何らかの対応をとる必要がある。

その他の改善項目

自由記入欄に記入があった事項を中心に対応策を挙げた。

対応策

[電子機器への対応]

- 機内で電源オフを申し入れた際、旅客から「携帯電話の使用可能時期が外航と違う」との指摘を受け、使用できない理由を求められることがある、このケースでは論理的な説明が難しく、また、対応に多くの時間がかかる。外航ではドア・オープン時は使用可能となっているのであれば、それと整合をとるべきである。
- 多様化していく電子機器への対応が必要であるが、現状では変化のスピードに体制が追いついていない。電子機器については、現場において最新の情報で対応できるような体制作りが必要である。

対応策

[泥酔旅客等]

- 搭乗前に泥酔している旅客に対しては、搭乗制限など対応を徹底する必要がある。また、機内での飲酒については、多量に提供を求められた場合は毅然とした態度で提供できない旨を伝えること、更に、必要であれば機内での飲酒の制限を検討することなどが必要である。
- 保安という観点のみでなく、サービス面などの効果も勘案し、航空会社は改めて男性客室乗務員の必要性を検討すべきである。

対応策

[今後の対応]

- 今回の検討以降の法運用については、一定期間ごとに状況の点検を行うべきと考えるが、今後、附則による縛りがなくなるため、行政としてどのような形態で運用状況を点検し、必要な改善を図っていくのか。今回の改善策のチェック体制も含め、今後のスケジュールを明確にすべき

参考資料 18：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」～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」（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に検証を行い、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 19：航空安全規制のあり方

航空審議会の答申には、「民間事業者の能力の向上を踏まえ、国の認証業務の効率化及び受験者の利便の向上を図るため、從来国が個別的に直接行っている検査又は試験業務等については、可能な限り認定事業場、指定航空従事者養成施設等の民間事業者が実施する方向に移行し、国はこうした民間事業者の能力を認証する方式を一層活用すべきである」とある。

参考資料 20：BASA (Bilateral Aviation Safety Agreement)

これまで、航空機の耐空性にかかる証明の相互承認を行うため、政府間で耐空性互認協定（BAA : Bilateral Airworthiness Agreement）が締結されてきた。これに対し近年、航空機の共同開発や製造、国際的な運航・整備の受委託の進展を背景に、耐空性互認協定に代え、相互承認の対象を運航、整備施設、乗員ライセンスなど航空安全に関する各分野に広げる航空安全協定（BASA : Bilateral Aviation Safety Agreement）を締結する方向性が、欧米諸国で示されている。

参考資料 21：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する証明は統一される。

参考資料 22：45・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 23：羽田空港第4滑走路の発着枠配分の透明化

規制改革会議の「規制改革推進のための3か年計画」において継続課題となっている項目。2010年の羽田空港第4滑走路供用開始により、多様な航空ネットワークの形成・充実、航空市場の競争促進が真に図られるよう、発着枠の配分が、適切になさるべきである必要があるとの認識で、調査・検討が進められている。

基本的な認識

可能な限り、早期に第4滑走路を供用した際の競争促進の為の発着枠の配分に関するルールの策定に着手する。その際、ルールについては定量的で誰にも分かりやすいものとするとともに、事業者が経営計画等を策定する際の指針となるよう当該ルールは将来の配分にあたって普遍的に適用できるものとなるようにする。また、新規参入者の定義と扱いについて見直し、有効競争の促進を図る。