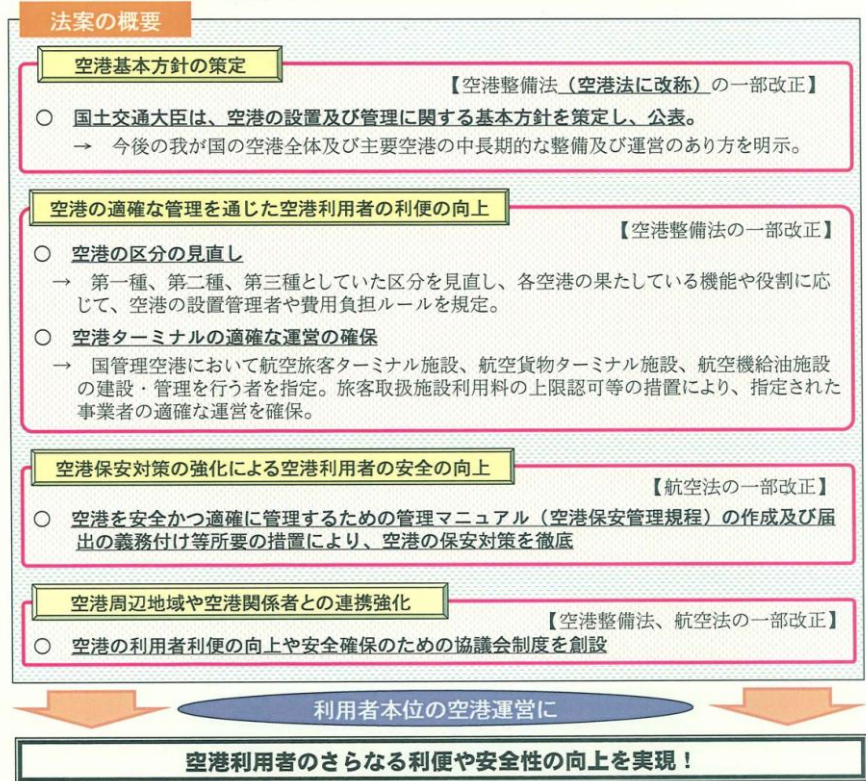


参考資料 1：空港法

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。

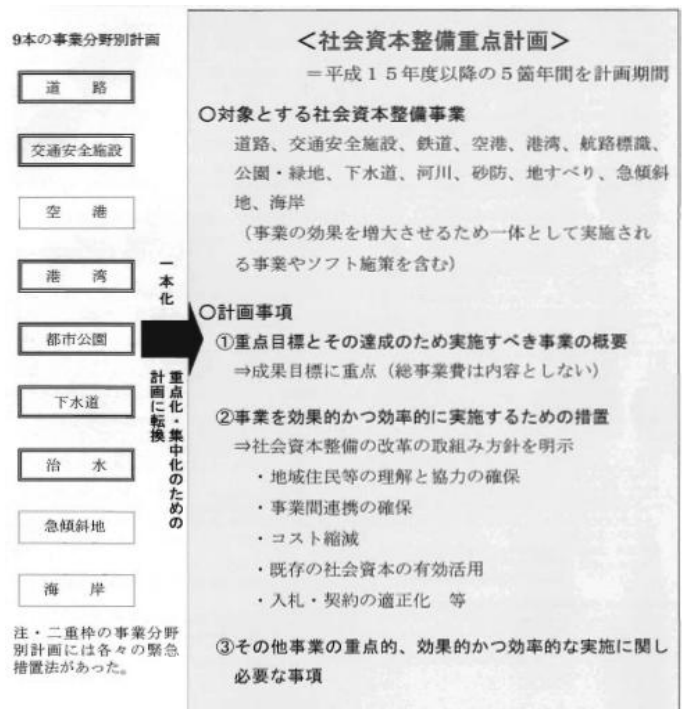


参考資料 2：交通政策審議会航空分科会 と 社会資本整備重点計画

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きており、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、2008年度から2012年度までを計画期間としている。本計画の策定にあたって、航空事業分野については、2006年9月から2007年5月にかけて交通政策審議会航空分科会にて審議され、「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」～戦略的新航空政策ビジョン～という答申がまとめられた。

その後、2008年7月～12月のスケジュールで、空港法における「空港の設置及び管理に関する基本方針」をテーマに航空分科会の審議が行われた。



＜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4：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 効率の開発と運営 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カップ制度を導入 	<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カップ制度を導入
情報公開に関わる制度	<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5：首都圏空港における国際航空機能拡充プラン

2008年5月20日の経済財政諮問会議において、国土交通大臣から「首都圏空港の国際航空機能拡充プラン」が提案され、その内容が6月27日に閣議決定された「経済財政改革の基本方針2008」に盛り込まれた。

同プランは、成田と羽田の一体的活用により、国際航空機能の最大化を実現しようとするものであり、2010年に羽田は年間約3万回、深夜早朝約3万回、成田は約2万回の合計約8万回の国際定期便の就航・増便を実現し、首都圏空港の国際線発着回数を現在の約1.8万回から約2.6万回に44%増加させることとしている。このうち、羽田の昼間時間帯については羽田にふさわしい路線として、近距離アジア・ビジネス路線のソウル、上海、北京、台北、香港等への就航が具体的に示されている。また、騒音問題により成田が閉鎖されている23時から翌6時までの深夜早朝時間帯に加え、6時台・22時台についても、成田と羽田の国際航空機能をリレーするための時間帯（リレー時間帯）として国際線の就航を可能とすることにより、欧米を含む世界の主要都市への路線の設定を可能とし、首都圏空港の国際航空機能の24時間化を実現することとしている。

2010年以降の将来の方向性として、概ね10年後には首都圏の空港容量が再び満杯になると予想されることから、管制、機材、環境、施設等あらゆる角度から可能な限りの空港容量拡大施策を検討するとされている。

また国土交通省は、今後、(1)羽田に深夜早朝発着する国際線旅客への対応（空港アクセスの確保等）(2)首都圏から両空港へのアクセス改善、(3)成田の国際線と羽田の国内線の乗継利便性の向上等に取り組み、成田と羽田の有機連携の強化を図りながら、両空港の一体的な活用を推進していくこととしている。

同プランで示された新たな具体策は、羽田にふさわしい国際路線を香港まで含めたこと、リレー時間帯を設定したことの2点にとどまったが、更なる羽田の国際化を推進する声も多く、今後も継続して議論・検討される課題といえる。



(出典：国土交通省平成21年度航空局予算概算要求概要)

参考資料 6：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。2010年度概算要求では、毎年160億円を永続的に支給するという案が掲げられている。

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代替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。

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た。また、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が訴えられていた。これらを受け、2008年10月より新たに制定された空港法では、空港区分そのものが見直された。

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た。2007年度は13万回を達成し、2008年度予算にて2期用地への貨物施設展開を進めてきた。しかし、国内大手の路線撤退もあり2008年度12.8万回超にとどまっている。

参考資料 7：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 8：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。

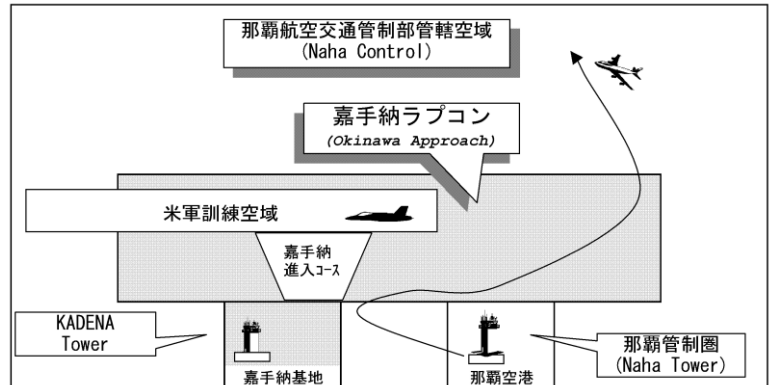
参考資料 9：医療安全調査委員会

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 10：嘉手納ラプコン（RAPCON：Radar approach 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。嘉手納ラプコンの返還に関しては、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。

既に、返還に向けた訓練を実施しており、2009年度中に返還されることとなっている。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 11：EDCT（Expected Departure Clearance Time - 出発制御時刻）

EDCTとは、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 12：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 13：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 14：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、民主党政調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が変わった。

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 人から回答を得た（回収率 60%）

参考資料 15：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 16：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。更にアジアを主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申しき旅客もいる。
- ・ 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とられる。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。

[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。

[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 17：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 18：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 19：45・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 20：アジア・ゲートウェイ構想

議長が安倍晋三首相（当時）、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、関西・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。

現在の主な進捗状況は以下の通り。

航空自由化の推進

- アジア各国との航空自由化の推進
- 地方空港の乗り入れ自由化（平成 19 年 11 月に、自由化交渉の妥結前でも暫定的に地方空港への乗り入れを認める）

羽田空港の国際化の推進

- 羽田＝上海虹橋チャーター
- 特定時間帯（20 時半～23 時の出発、6 時～8 時半の到着）の国際チャーター便の実現
- 昼間時間帯（6 時～23 時）の発着枠の拡大

参考資料 21：P I（パブリック・インボルブメント）

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、真に必要な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・インボルブメント（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。

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はなく、社会資本整備重点計画（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となっている。

参考資料 22：I P C C（Intergovernmental Panel on Climate Change）

I P C C（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。