

### 参考資料 1：45・47 体制

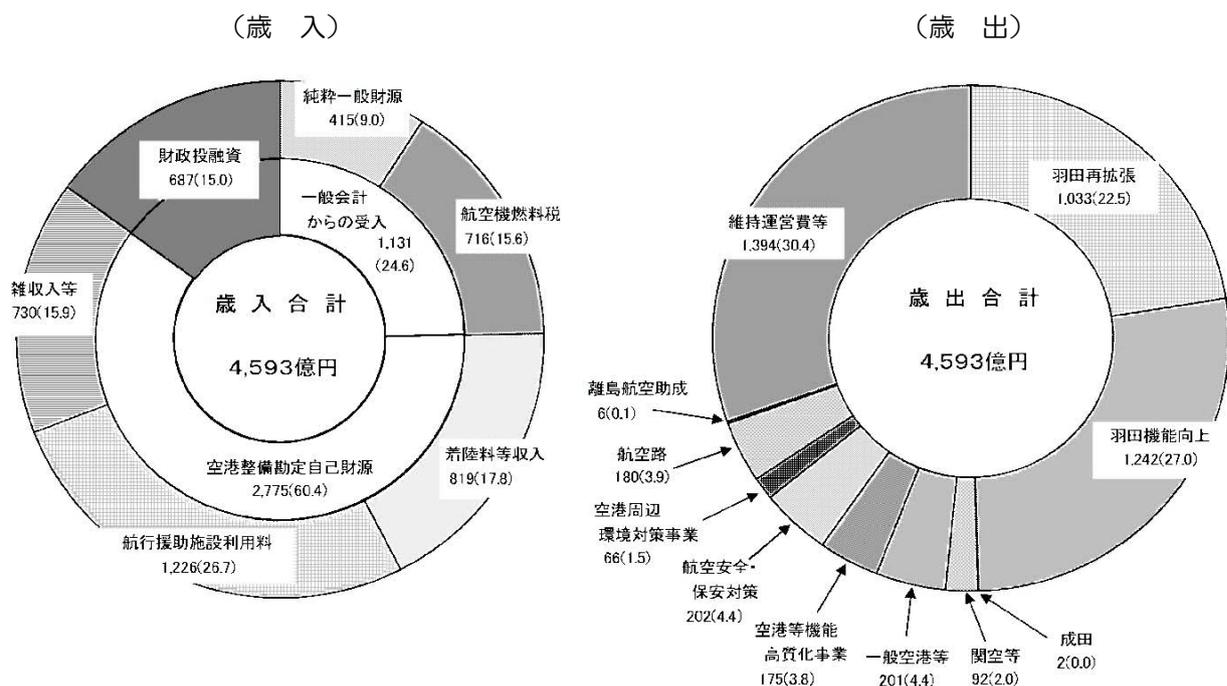
昭和 61 年の運輸政策審議会答申にて廃止された国内定期航空運送事業者の参入制度であり、昭和 45 年間議了解・昭和 47 年大臣通達のためこう呼ばれる。この制度下では、JAL は国際線と国内幹線、ANA は国内幹線とローカル線、JAS は国内ローカル線との割り振りとなっていた。（幹線：札幌、東京、大阪、福岡および那覇）

### 参考資料 2：社会資本整備特別会計 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 勘定が設けられたが、基本的に空港整備に関する財源スキームは変更されていない。

【2010 年度空港整備勘定】（単位：億円）



(出典：国土交通省 HP)

### 参考資料3：国土交通省成長戦略

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

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

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

## 【航空分野】 我が国の成長に貢献する航空政策へ

### I 日本の空を世界へ、アジアへ開く（徹底的なオープンスカイの推進）

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

国家戦略として首都圏のボトルネックを解消

各空港の経営の自由化を通じた徹底した活用

### II 首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化

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

エアラインへの恣意的な行政介入を極小化する必要

### V 真に必要な航空ネットワークの維持

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

### VI LCC参入促進による利用者メリット拡大

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

### III 「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化

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

多額の債務を負った関空については、特別な対策が必要

### IV バランスシート改善による関空の積極的強化

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

利用者利便性の向上を通じた我が国の成長を実現

（出典：国土交通省資料）

参考資料4：交通基本法

国土交通省では、「交通」は人や物の移動に必要不可欠なものであり、あらゆる活動の基礎となっているとの認識のもと、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っている。2009年11月より交通基本法検討会を順次開催し、各地の交通関係者や利用からヒアリングを行い、2010年6月に「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）」をとりまとめた。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。2011年の通常国会に法案と関連施策の充実策を提案予定。

交通基本法の制定と関連施策の充実 別紙40

人と物の移動に必要不可欠で、あらゆる活動の基礎である交通について、人口減少、高齢化の進展、地球温暖化対策等の諸課題に対応するとともに、安全で安心な地域の移動手段を確保するため、移動の権利を位置付けるとともに、今後の交通に関する基本理念を定める交通基本法の制定と関連施策の充実を図り、総合的な交通体系を構築する。

**関連施策**

- ◆地域鉄道、地方バス、離島航路、離島航空路の維持・充実
- ◆バリアフリー政策
- ◆都市鉄道の利便性向上等
- ◆まちづくりにおける交通の取組の推進
- ◆既存道路ネットワークの活用による効果的な渋滞対策の推進
- ◆環状道路の整備による都市内交通環境の改善
- ◆交通結節点の利便性向上
- ◆空港・港湾アクセスの改善
- ◆安全で快適な自転車利用環境の創出
- ◆整備新幹線等の着実な整備
- ◆幹線交通網の総点検
- ◆自動車の新たな燃費基準の策定や環境対応車の開発・普及促進等
- ◆グリーン物流の推進
- ◆公共交通の利用促進
- ◆フェリー・内航海運の競争力強化の取組の推進
- ◆JR北海道、JR四国、JR九州及びJR貨物の自立・完全民営化に向けた取組の推進
- ◆グリーン・トランジット・システムの開発
- ◆交通計画策定のためのデータ、支援分析ツール、ノウハウの提供
- ◆モビリティサポート（歩行者移動支援）の推進
- ◆新たな地域交通手段としての超小型電動モビリティの開発・指針整備等      など



移動権の保障と支援措置の充実      環境にやさしい交通体系の実現      地域の活力を引き出す交通網の充実

22年度：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を取りまとめ、来年の通常国会への法案提出に向け検討  
 23年度～：交通基本法の制定と関連施策の充実を図り、総合的な交通体系を構築

（総合政策局、都市・地域整備局、道路局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局、政策統括官、国土交通政策研究所）

（出典：国土交通省 HP）

参考資料5：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・事業をつくるの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6：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7：空港別収支

2009年6月、有識者らによる交通政策審議会航空分科会空港別収支部会が設置され、空港別収支の算出方法のあり方が検討された。一定の前提に基づいて費用を按分する等の方法により算出していることから「試算」との位置付けで、キャッシュフローベース（現金の出入り）での収支と企業会計の考え方を取り入れた収支が作成された。具体的な結果は以下のとおり。

### 【試算結果についての留意点】

- ① 一定の仮定に基づく試算であること（特に航空機燃料税の配分基準）
- ② 厳密な企業会計に基づく試算ではないこと
- ③ 2006年度単年度の試算であること（当該年度における整備事業の有無で収支結果が変動する）
- ④ 収支状況の単純横並び比較は適当ではない（除雪費用など地理的要因による差異、政策的な公租公課の減免措置など）

### 【試算パターン】

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

		東京国際	大阪国際	新千歳	福岡	那覇	
パターン①	CF	-68,110	4,289	3,435	-10,616	-4,021	
	PL	営業利益	-2,018	4,336	1,678	-6,709	-5,472
		経常利益	-28,012	4,336	2,133	-5,538	-5,400
パターン②	CF	-51,465	6,397	5,082	-4,176	-3,228	
	PL	営業利益	-2,018	4,336	1,678	-6,709	-5,472
		経常利益	-11,368	6,444	3,781	903	-4,607
パターン③	CF	-39,038	7,971	6,313	632	-2,635	
	PL	営業利益	-2,018	4,336	1,678	-6,709	-5,472
		経常利益	1,059	8,018	5,011	5,711	-4,015
パターン④	CF	39,580	11,814	5,914	-925	-2,827	
	PL	営業利益	39,736	12,017	6,281	-740	-2,783
		経常利益	39,736	12,017	6,281	-740	-2,783

（一部抜粋 単位：百万円）

### 【今後の取組み】

- ① 2007年度版空港別収支の試算・開示
- ② 空港運営の改善等空港別収支の試算結果の活用に向けた取組み
- ③ 空港がもたらす便益（経済波及効果）の算出に向けた取組み
- ④ 地方自治体に対する空港別収支の作成・開示要請

## 参考資料8：空港の民営化

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

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

## 参考資料9：国家安全プログラム（SSP：State Safety Program）

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

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

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

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

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

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

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

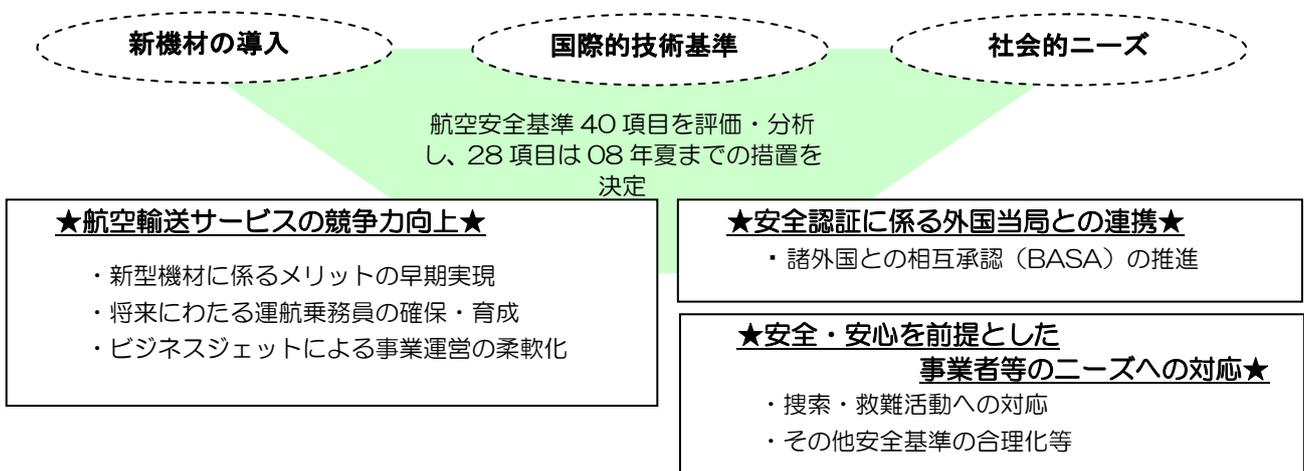
## 参考資料10：航空安全基準アップデートプログラム

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

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

### ＜航空安全基準アップデートプログラム（概要）＞

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



（国土交通省：航空安全基準アップデートプログラム報道発表資料をもとに作成）

### 参考資料 11：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。

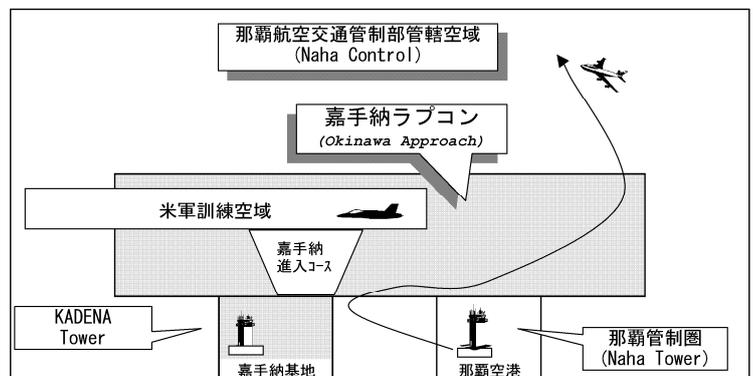
- ・ 事故調査委員会と捜査機関は国際民間航空条約の趣旨を尊重し、事故調査と犯罪捜査がそれぞれ適確に遂行されるよう十分協力すること。
- ・ 事故調査委員会の組織のあり方は、体制・機能強化や陸・海・空にわたる業務範囲の拡大などの必要性を検証の上、諸外国の例を参考に今後の課題として検討を行うこと。

### 参考資料 12：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 13：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行う管制業務。1999年12月、航空連合沖縄は連合沖縄とともに沖縄県知事に要請を行ったほか、航空連合本部も2000年2月、運輸省（当時）に要求した。その後、2000年3月に米国国防長官が日本への返還を明言し、2010年3月31日に返還が完了した。返還後は、民間機に対して優先的、効率的な管制が行われているか注視していく必要がある。



### 参考資料 14：EDCT（Expected Departure Clearance Time・出発制御時刻）

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

### 参考資料 15：RNAV（Area Navigation - 広域航法）ロードマップ

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

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

目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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）</li> <li>・ ターミナル（空港周辺）：航法精度等の規程なし→航法精度±1マイル</li> <li>・ 進入：RNAV（GPS）→より高度な進入方式</li> </ul>		
期間	短期（平成17-19年）	中期（平成20-24年）	長期（平成25-30年）
航空路	・ 現行のRNAV方式を展開（航法精度の規程等なし）	・ 新しいRNAV運航方式を導入、移行（航法精度±5マイル等を規程）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航法精度等の規程をさらに高めた新方式を導入、29,000ft以上の運航では義務化を目指す（航法精度±2マイル等を規程）</li> <li>・ 将来は4D-RNAV</li> </ul>
ターミナル	・ 新しいRNAV運航方式を導入（航法精度±1マイル等を規程）	・ 新方式を展開	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主要空港で新方式による運航の義務化を目指す</li> <li>・ 将来的には4D-RNAV</li> </ul>
進入	・ RNAV（GPS）進入方式を展開	・ 新しい進入方式を検討し、導入（航法精度等を規程）	・ 新方式を展開

## 参考資料 16：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 17：機内迷惑防止法に関する法制化までの取組み

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

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

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

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

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

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

## 参考資料 18：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19：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、様々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20：懇談会の提言（抄）

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

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

## 参考資料21：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22：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。

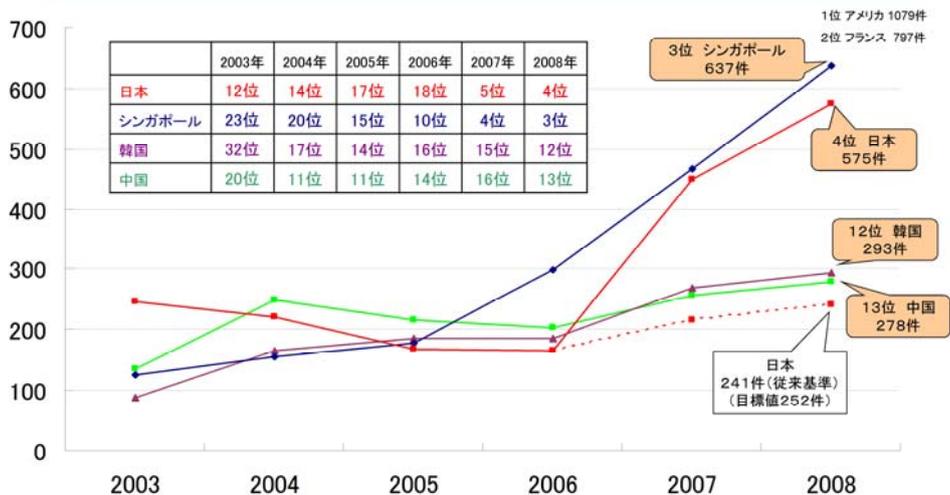
## 参考資料23：MICE

企業等の会議（Meeting）、企業の行う報奨・研修旅行（Incentive travel）、国際会議（Convention）、イベント・展示会・見本市（Event, Exhibition）の頭文字をとって総称している。MICEは、インバウンドの視点、経済効果、その国のプレゼンスの向上、学術・産業の各分野の競争力の底上げ等の観点から大きな意義があるとされている。韓国・シンガポールなどの国では、MICE産業を主要産業と位置付け、国際会議のみならず、MICE全般の誘致・振興に積極的に取り組んでいる。観光庁では、2010年を“Japan MICE year”と定め、MICE推進のための取組みを強化している。

## 国際会議の開催件数の推移



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



(出典：観光庁 HP)

## 参考資料24：IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change)

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

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

## 参考資料25：第15回気候枠組変動条約締約国会議（COP15）

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

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

## 参考資料26：キャップアンドトレード方式

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