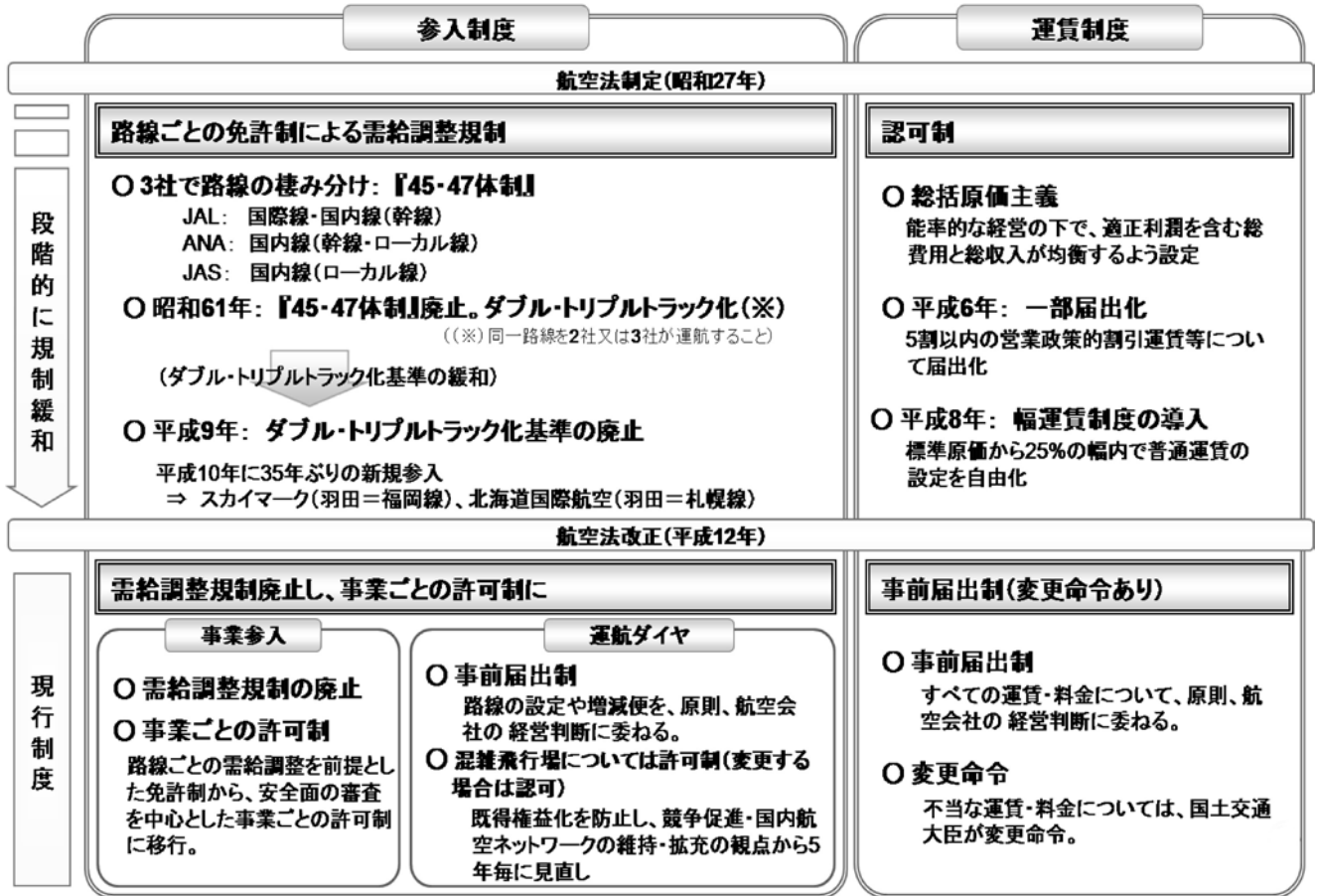
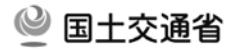


国内航空分野における参入規制緩和の経緯



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

別紙2

(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

◆ 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、国際競争力に後手に回っていないと見られがちに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、ポータルネットワー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。航空行政はそのポータルネットワー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。

(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、検討に基づき施策の具体化が必要
◆ 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・福岡は本格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
◆ 航行探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

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
(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
(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

3. 質の高い航空・空港サービスの提供

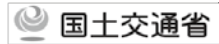
✓ 日本の強みである優れた品質の提供能力を武器に、航空サービスの質の向上を邁進。
(航空・空港サービスの安全の確保)
◆ 事前予防的取組を強化。安全指標等の設定、積極的な情報発信を推進
◆ 新規企業乗入れや新機材トラブル等に対応し、重点的な監査・審査を実施
◆ 施設量増加や老朽化を踏まえた適切な維持管理・更新、施設の耐震化、空港のBCP策定や広域災害時の空港機能のあり方の検討等を推進

(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期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

(我が国の航空ネットワークの構築)
◆ 我が国の航空ネットワークの充実、我が国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。
◆ 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)
(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、ポータルネットワー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

参考資料4 オープンスカイの進捗状況

より開かれた国際的枠組みの構築① オープンスカイ交渉の進捗について



我が国との往來の増加が見込まれる国・地域へのオープンスカイ※を拡大し、国際航空ネットワークの一層の拡充を目指す。

※オープンスカイ: 企業数、路線及び便数に係る制限を二国間で相互に撤廃すること。

オープンスカイ推進の背景

- 海外の需要の取り込み
- 世界的な航空自由化への対応

オープンスカイ交渉の進捗状況

○ 首都圏空港を含めたオープンスカイの推進

首都圏空港の容量拡大を踏まえ、首都圏空港を含めたオープンスカイを推進。現在、27ヶ国・地域と合意。

- 成田空港について、二国間輸送を自由化。
- 首都圏空港を除く空港において、二国間輸送の自由化に加え、相手国で旅客・貨物を積み込み、第三国へ輸送(以遠輸送)を自由化。

(参考) 首都圏空港の容量拡大

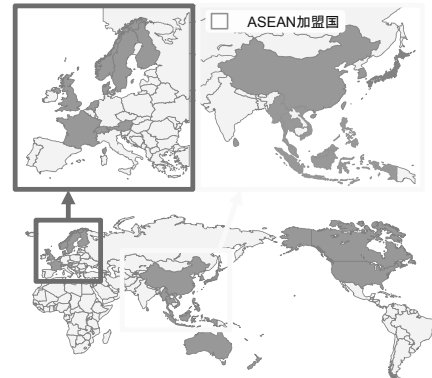
○ 成田空港

平成22年10月 年間発着枠30万回化について地元合意
平成26年度 30万回化実現

○ 羽田空港

平成22年10月 羽田空港再国際化 (昼間3万回、深夜早朝3万回)
平成26年3月 国際線発着枠拡大 (昼間6万回、深夜早朝3万回)

オープンスカイ合意国 (平成26年12月時点)

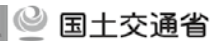


27ヶ国・地域と合意
日本発着旅客数 (平成24年度) 5,321万人
日本発着総旅客数における割合 9.4%

出典：国土交通省

参考資料5 ASEANとの地域的な航空協定について

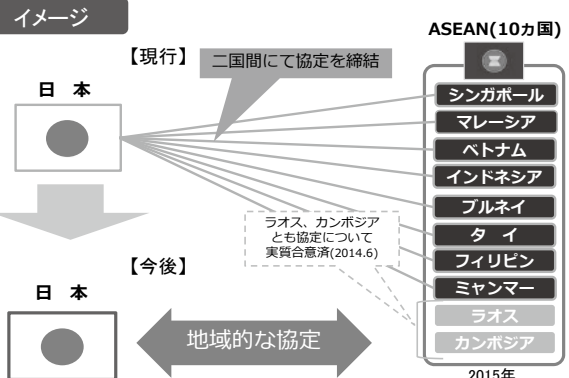
より開かれた国際的枠組みの構築② ASEANとの地域的な航空協定について



- **日・ASEAN特別首脳会議(2013年12月14日)**
「日・ASEAN交通大臣会合の枠組みを通じて、とりわけ日・ASEAN間の単一の地域的な航空協定の締結に向けた検討により、航空輸送における協力を強化する。」(日・ASEAN友好協力に関するビジョン・ステートメント 実施計画)
- **第11回 日・ASEAN交通大臣会合(2013年12月19日)**
「交通大臣は日・ASEAN特別首脳会議で表明されたASEANと日本の航空交渉に向けての日本のイニシアティブを歓迎し、イニシアティブを推進するための交通次官級会合傘下の作業グループ会合の設置を支持した。」(共同大臣声明)
- **第12回 日・ASEAN次官級交通政策会合(2014年6月25日)**
作業グループ会合の実施要領(TOR)を採択。
- **第1回 日・ASEAN航空協定検討作業グループ会合(AJWG-RASA)(2014年10月16日、17日)**
上記会議の決定及びTORに基づき、航空協定締結に向けて日・ASEAN間での意見交換を開始。

ASEANとの地域的な航空協定締結のメリット

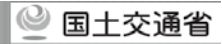
- ASEAN域内で同一水準の自由化を達成できる。
 - 日・ASEAN間で航空協定の枠組みを用意することで、航空企業の国籍要件が緩和され、域内の航空市場の統合により、ASEAN内に設立される会社の運航が容易となる。
 - 航空自由化のみならず、安全・保安を含めた様々な課題への対応に際し、ASEAN単位で対応が可能となることから、ASEAN各国ごとの対応に比べ、迅速な対応が可能となる。
- ※ASEAN諸国との航空自由化について二国間で協議してきたところ、最初のシンガポールから実質合意済みのラオス・カンボジアまで約3年半を要した。
- 我が国として初の地域的な航空協定の締結により、ASEAN市場を重視していることを内外に強く訴えることができる。



ASEAN10カ国のうち8カ国と現行協定に基づく当局間協定で航空自由化に合意(2011.1~2013.10)
(ラオス・カンボジアについても航空自由化に実質合意済)

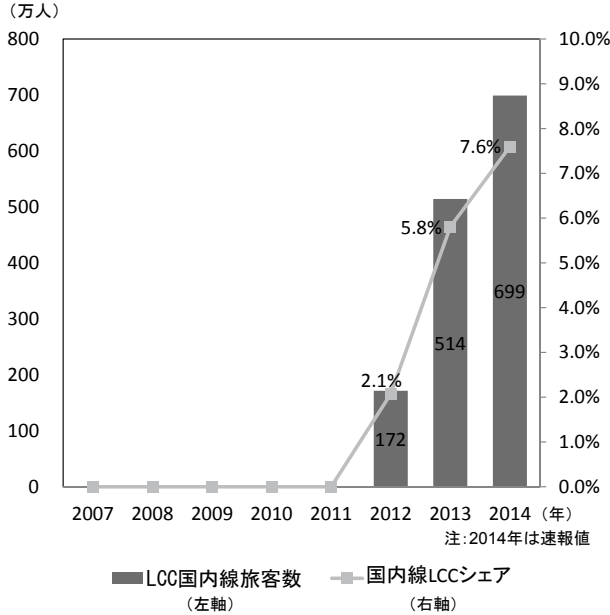
出典：国土交通省

我が国のLCC市場の成長 LCC旅客数・シェアの推移(国内線、国際線)

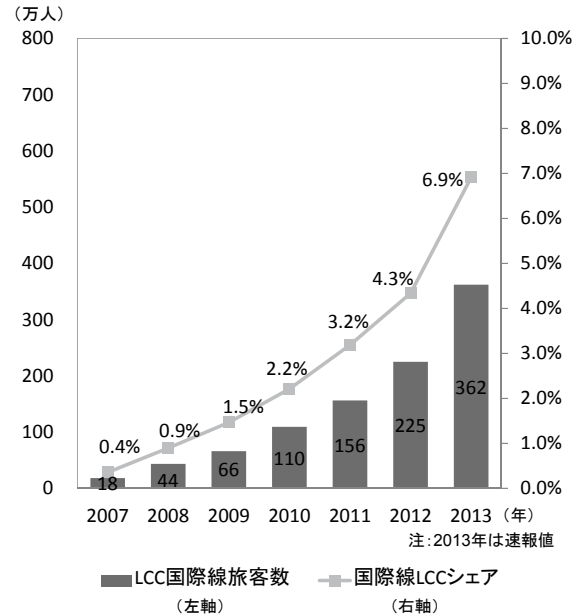


○ LCC旅客数のシェアは国内線で7.6%(2014年速報値)、国際線で6.9%(2013年速報値)

国内線LCC旅客数・シェア推移



国際線LCC旅客数・シェア推移



出典: 国土交通省航空局作成

参考資料7 航空機燃料税の特例措置の延長(航空機燃料税)

航空機燃料税の特例措置の延長(航空機燃料税)

現行の特例措置の概要

本則	26,000円/kℓ → 18,000円/kℓ
沖縄路線	13,000円/kℓ → 9,000円/kℓ (本則の1/2)
特定離島路線	19,500円/kℓ → 13,500円/kℓ (本則の3/4)
適用期限	平成26年3月31日まで

税制改正要望の結果

適用期限
特例措置を3年間延長
(平成29年3月31日まで)

社会情勢の変化

- 国内における少子高齢化・人口減少の進展
- グローバル化の進展・アジアの急成長

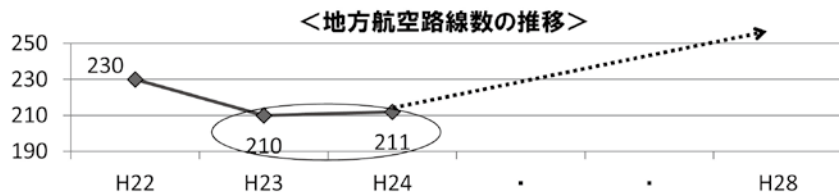
航空業界の変化

- 羽田の再国際化・オープンスカイの進展
- LCC・中東系航空会社の台頭
- さらに、現下の不透明な経営環境(円安・燃油価格高騰)

更なる
競争激化

国内航空ネットワークの現状

大幅に縮小された国内航空ネットワークは回復には至っていない

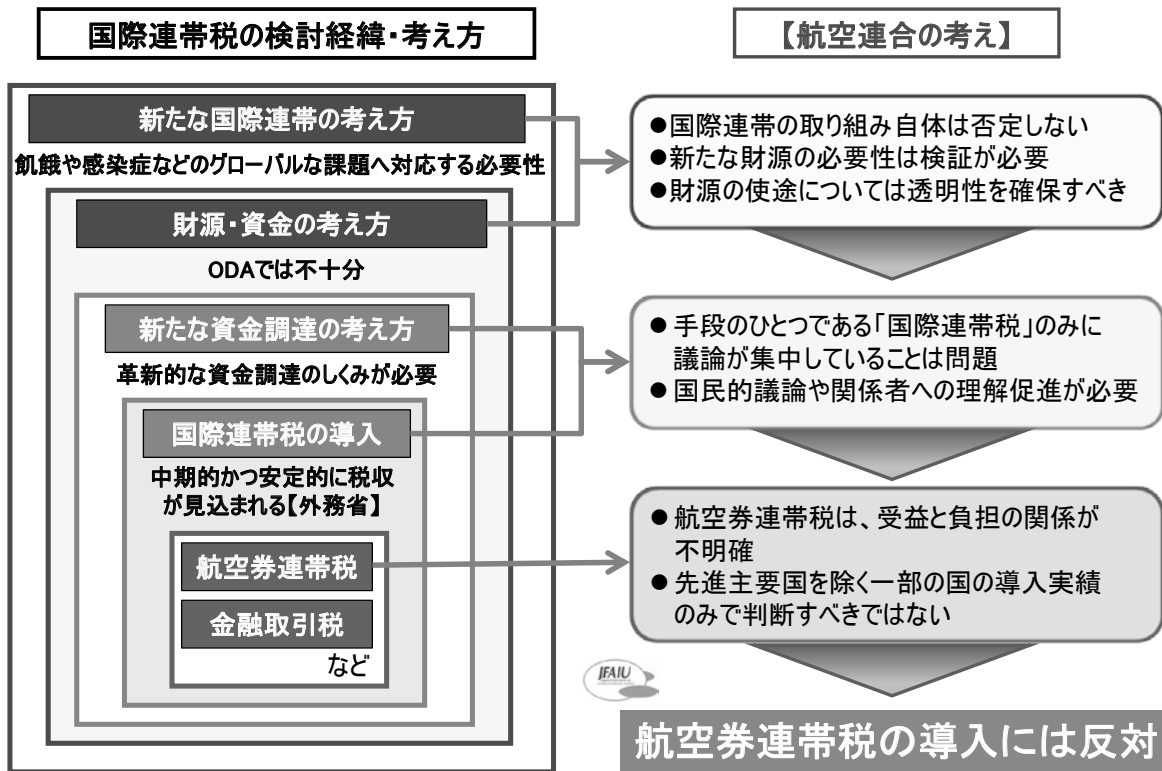


航空会社の更なるコスト削減努力

航空機燃料税の特例措置の継続

国内航空ネットワークの回復
による利用者利便の向上

出典: 国土交通省



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、本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年から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。

参考資料

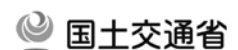
出典：外務省

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、航空機の大規模化、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。

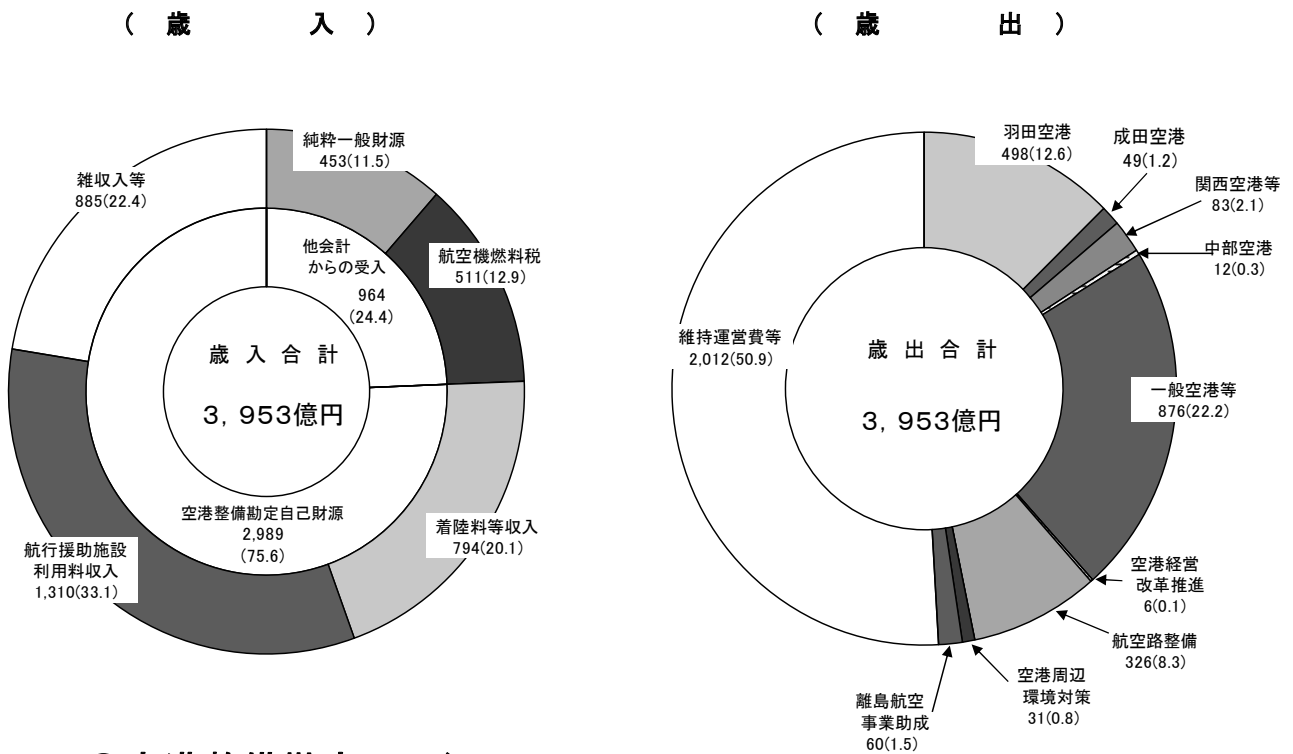
昭和54年度 航空機燃料税率改定(26,000円/kl)

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。

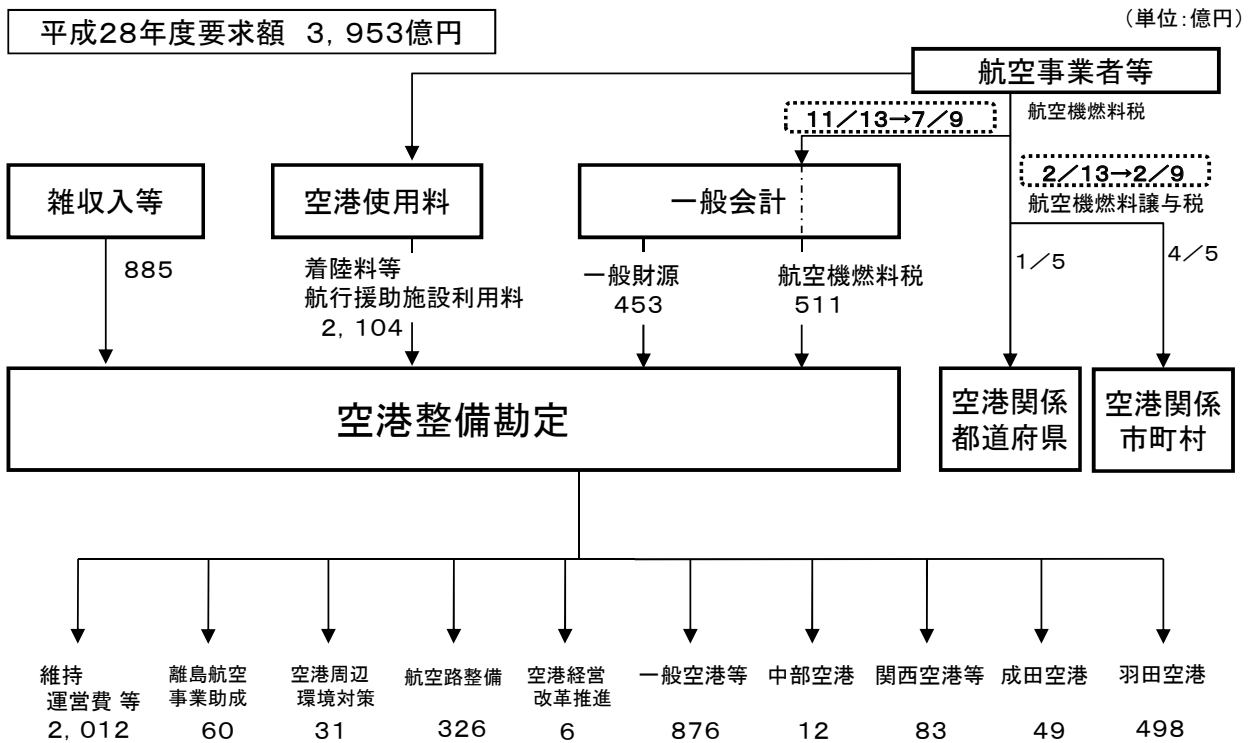
平成20年度 社会資本整備事業特別会計空港整備勘定へ

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28年度要求額)



○空港整備勘定のしくみ

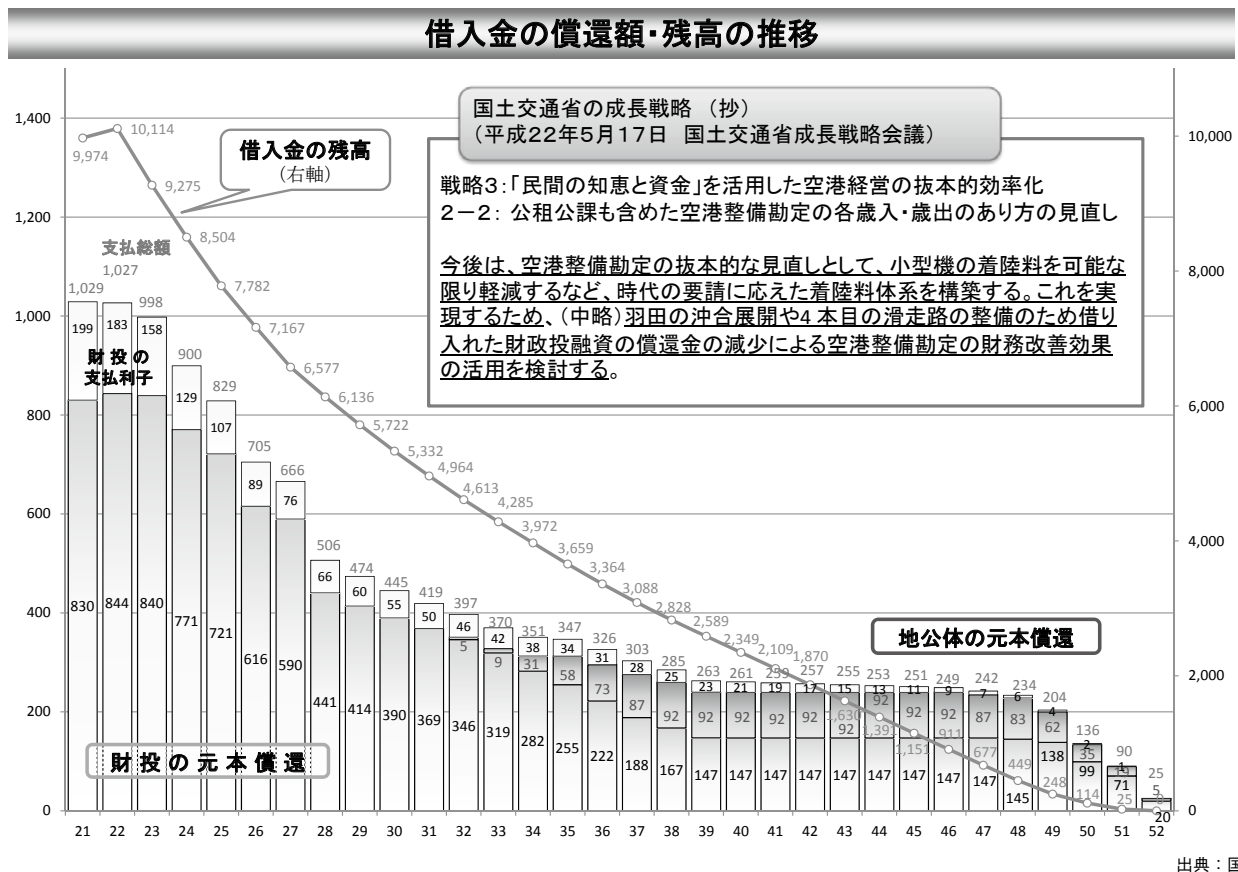
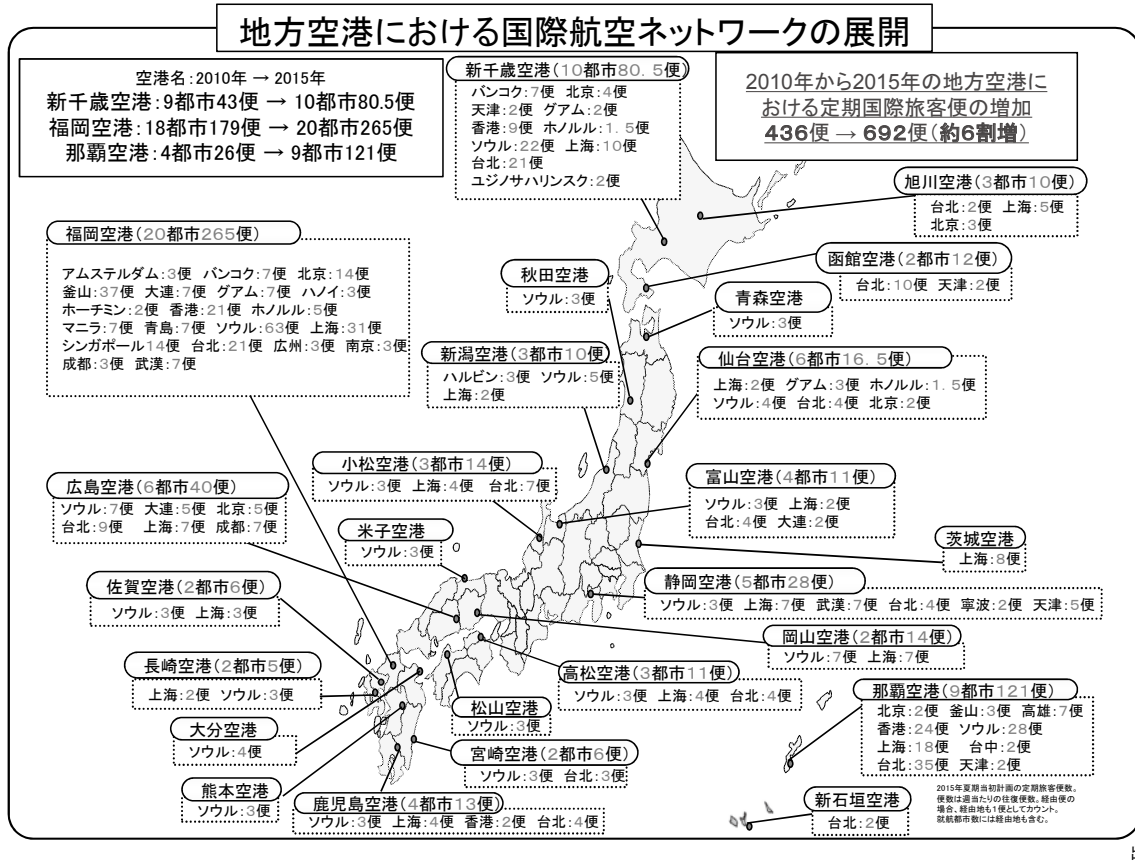


(注)1. 計数は端数処理の関係で合計額に合致しない。

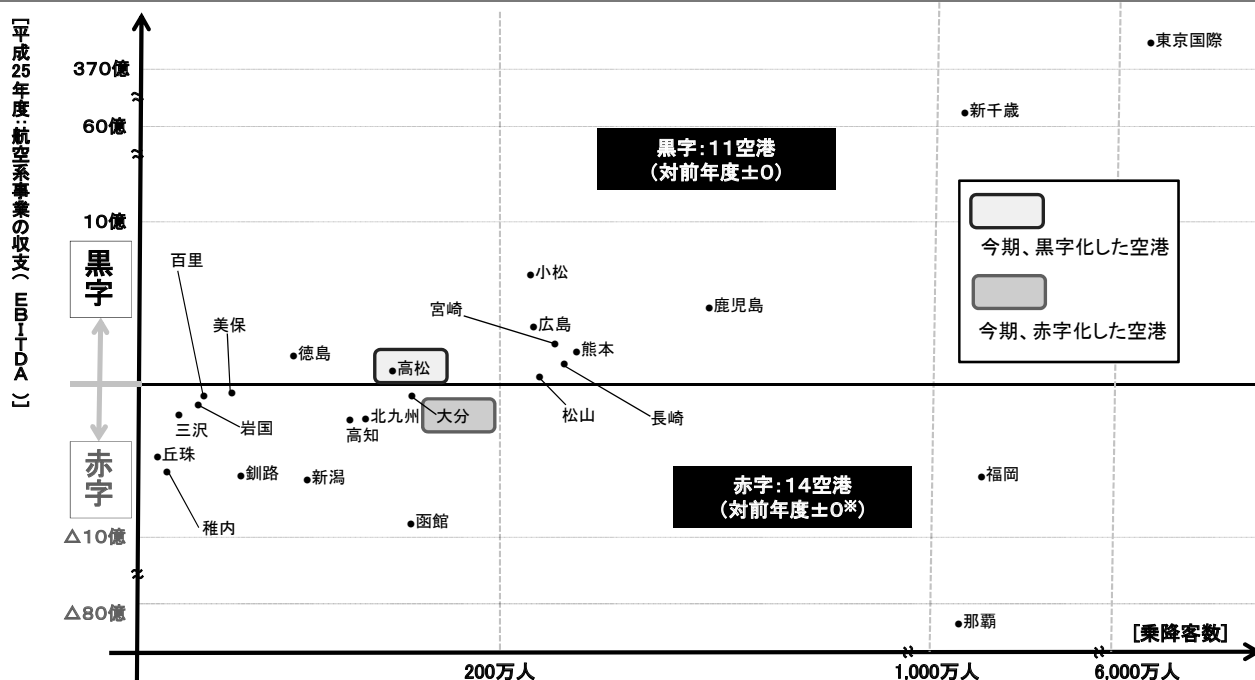
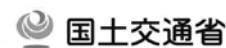
(注)2. 11/13→7/9 は平成26年度から3カ年の特例措置。

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

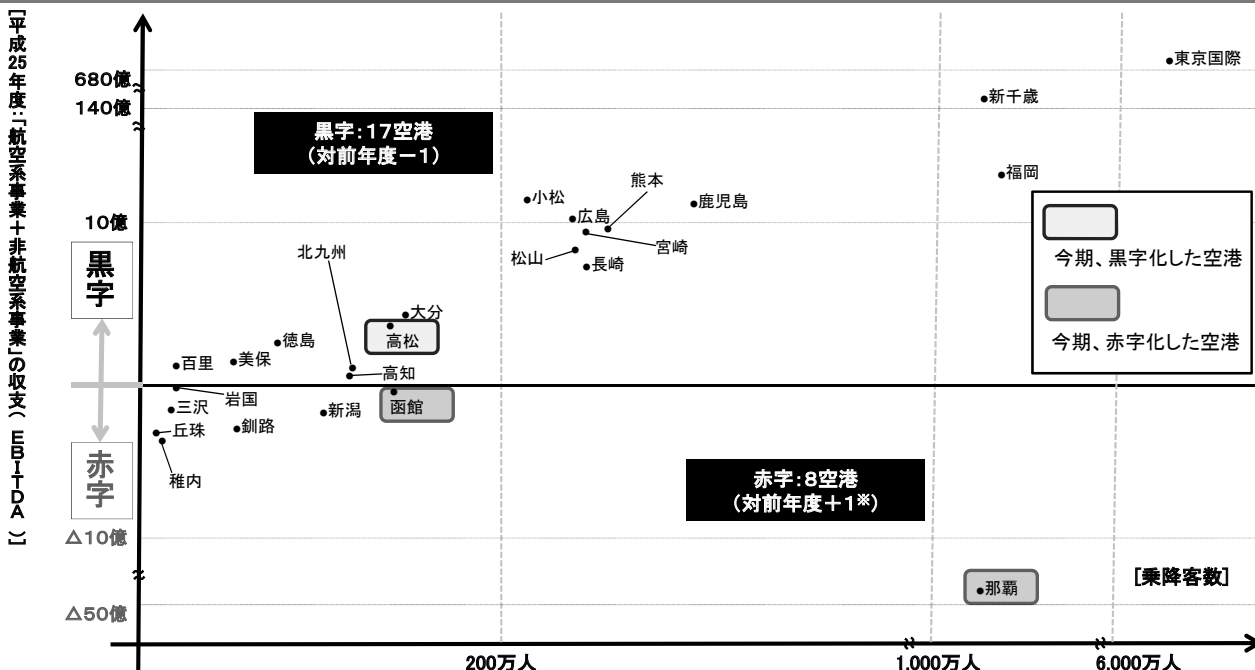
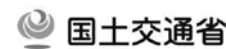


航空系事業の収支(EBITDA)と乗降客数について



※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: 赤字空港増減数については、昨年度記載の無かった岩国飛行場を含めた増減実数。
 ※注4: 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。
 ※注5: 仙台空港について、前年度に引き続き東日本大震災の影響による復旧のための空港整備経費の増加があり、特殊要因が伴うため上表には記載していないが、仙台空港の航空系事業のEBITDAは△約25億円。(なお、平成23年度及び平成24年度収支においても同じく特殊要因が伴っていたため、本表には記載しなかった。)

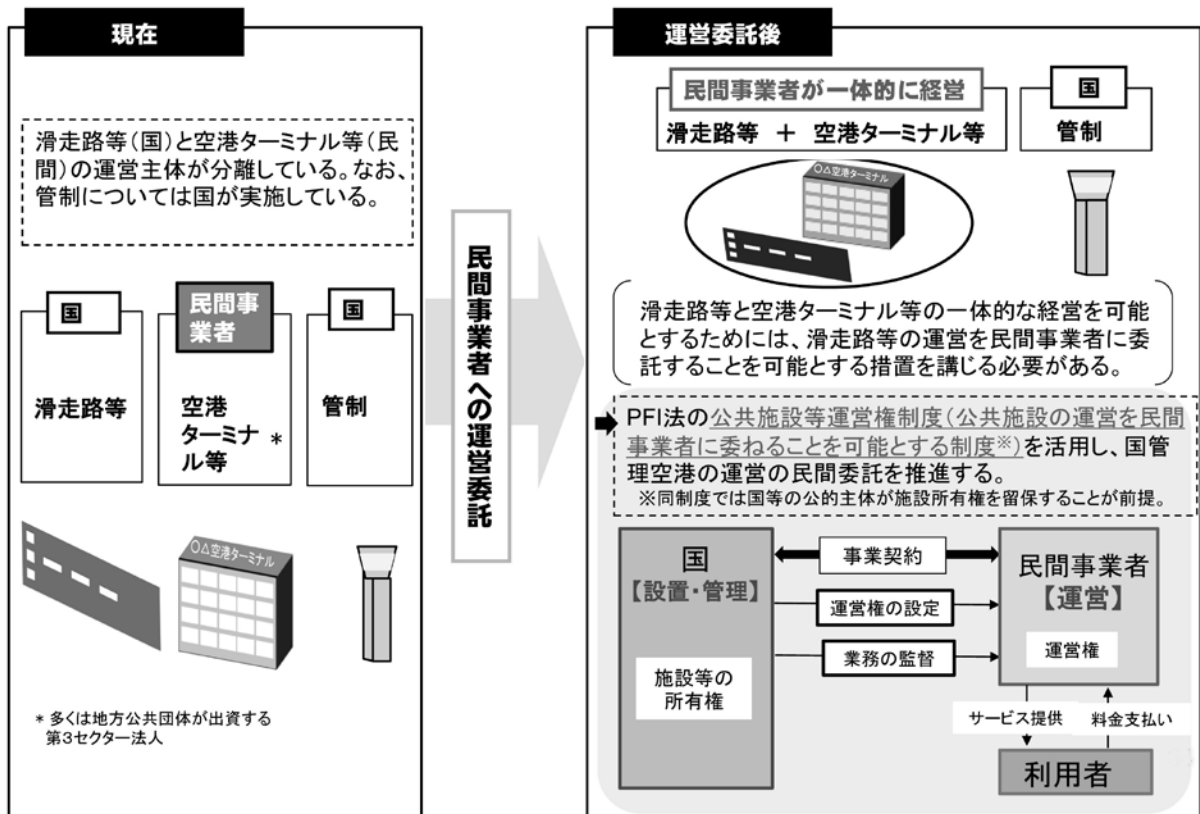
「航空系事業+非航空系事業」の収支(EBITDA)と乗降客数について



※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: 赤字空港増減数については、昨年度記載の無かった岩国飛行場を含めた増減実数。
 ※注4: 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。
 ※注5: 仙台空港について、前年度に引き続き東日本大震災の影響による復旧のための空港整備経費の増加があり、特殊要因が伴うため上表には記載していないが、仙台空港のEBITDAは△約15億円。(なお、平成23年度及び平成24年度収支においても同じく特殊要因が伴っていたため、本表には記載しなかった。)

出典：国土交通省

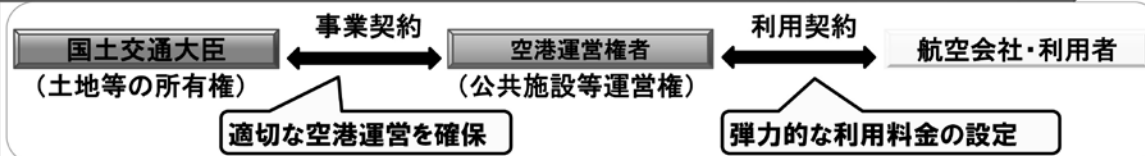
1 公共施設等運営権制度を活用した国管理空港等の運営の民間委託について  国土交通省



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。

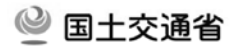
平成25年6月19日、第183回常会参議院本会議にて、民主党政権時から航空連合が成立に向け取り組んできた「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案（民活空港運営法案）」が可決成立しました。審議日程の都合上、成立が危ぶまれる情勢でしたが、航空連合の継続的な働きかけが奏功し、民主党航空政策議員フォーラムメンバーの尽力が結実したと言えます。また、本法案には航空連合の要望が反映された以下の附帯決議が付されています。

《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に対する附帯決議》

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺憾なきを期すべきである。

- 一 空港は、国及び地域にとって重要な公共インフラであることから、空港運営の形態にかかわらず、利用者や航空会社に対して、空港の機能が安全、安定的かつ利用しやすい形で提供されることが必要である。このため、本法による空港運営の民間委託を行うに当たっては、空港運営権者がコスト削減を行うことにより、空港利用者へのサービス水準及び安全性が低下することがないように、また、着陸料等の大幅な値上げや高額な旅客取扱施設利用料の新設により、航空会社及び利用者の負担が大幅に増大することがないように、国が本法に基づく基本方針等において空港運営の方針を明確に指示するとともに、民間事業者の運営体制について確認を行い、人的及び技術的援助を含めた必要な措置を講じること。
- 二 空港は、大規模災害の発生時において、救出活動・医療活動の拠点、緊急物資の輸送のための拠点など、極めて重要な役割を担うことに鑑み、大規模災害により空港に被害が発生した場合には、早期に復旧ができるよう、滑走路、誘導路等の基本施設は国の責任で行うことはもとより、旅客ターミナル施設等の空港機能施設においても、空港運営権者である民間事業者に対して必要な支援及び指導に努めること。
- 三 民間事業者の選定を行うに当たっては、法定の要件遵守はもちろんのこと、国・地域の健全な発展に資するよう配慮すること。また、協議会の意見を聴取する際には、地域経済活性化を主体的に担う地方公共団体や経済団体、当該空港で働く人々を含め、関係当事者の幅広い意見が反映される仕組みを整備するよう努めるとともに、運営委託後も、その効果等について定期的な点検が行われるよう、必要な措置を講じること。
- 四 空港経営改革が検討・実行される際には、徹底的な効率化のもと、安全性の確保と利用者利便の向上に資する空港運営が担保されることを前提に、民営化、運営の民間委託、地方公共団体又は国による運営など、各空港の地域特性に適合した運営手法が選択されるよう十分配慮し、運営の民間委託を行わない国管理空港については、国が引き続き責任をもって、管理運営を行うとともに、コスト削減等の空港運営の効率化や改善に向けた取組みを推進すること。同時に、運営受託者から国に支払われる運営権の対価は、透明性と公平性を担保して運営の民間委託を行わない国管理空港の整備や維持運営に必要な財源が十分に確保されるよう、また、空港整備勘定への負担が軽減され、空港利用者に還元されるよう、適切に設定すること。
- 五 空港運営の改善に向けた取組みと併せて地方航空ネットワークの維持、充実が図られるよう地方航空ネットワークの支援措置の充実、強化について、欧米等における地方航空ネットワーク維持の補助制度を参考にしつつ、離島振興法に規定する「人の往来及び物資の流通に要する費用の低廉化」にも配慮して検討を進め、早急に結論を得て、必要な支援措置を講じること。

仙台空港特定運営事業等実施方針 (平成26年4月25日策定・公表)



国土交通大臣は、仙台空港において民間による運営等を実施するため、先般実施したマーケットサウンディングにおいて得られた民間事業者からの提案内容等を参考にしつつ、仙台空港特定運営事業等実施方針を定める(PFI法第5条第1項、民活空港運営法第5条第2項)。

本事業の概要

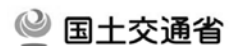
- **目的**
民間の資金・経営能力の活用による空港の一体的かつ機動的な経営を実現し、内外交流人口拡大等による東北地方の活性化を図る
 - **事業期間**
最長65年間(当初30年+オプション延長30年以内、不可抗力等による延長)
 - **事業方式**
 - ・国は、公募により運営権者を選定
 - ・運営権者は、本事業の遂行のみを目的とするSPCとし、滑走路等の運営(着陸料の收受等)とターミナルビル等の運営を一体的に実施
 - ・運営権者は、国から公共施設等運営権の設定を受けることにより滑走路等の運営を実施、ビル会社の株式を取得することによりターミナルビル等の運営を実施
 - ・国は、運営権者から、運営権対価を收受
 - **料金設定及び費用の負担**
運営権者は、着陸料等、旅客取扱施設利用料その他の収入を設定・收受し、これらの収入により事業実施に要する費用を負担【独立採算型PFI事業】
 - **本事業の範囲**
 - ・空港運営等事業 (滑走路等の維持管理・運営、着陸料等の設定・收受等)
 - ・空港航空保安施設運営等事業 (航空灯火等の維持管理・運営等)
 - ・環境対策事業 (緑地帯その他の緩衝地帯の造成・管理等)
 - ・ビル・駐車場事業 (旅客・貨物ビル施設事業、駐車場施設事業)
 - ・その他 (応募者による提案業務(地域共生事業、空港利用促進事業)等)
- ※ 国は着陸料等の料金施策に係る提案を積極的に評価する予定

運営権者の募集・選定

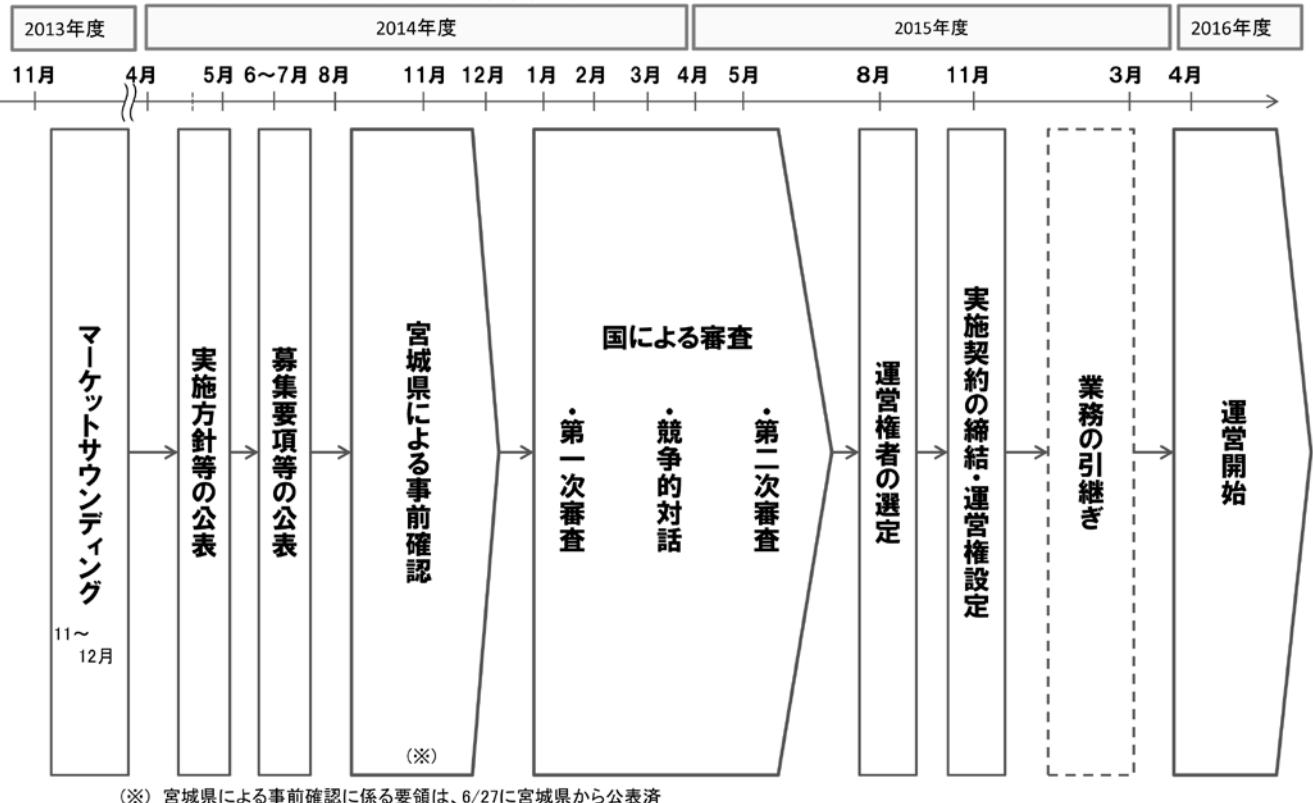
※スケジュールは現時点での想定であり、今後、変更があり得る

- **宮城県によるビル株式売却先確認手続**
(H26.7~12)
県が定める一定条件を満たす応募企業又は代表企業を3者以上選定
 - **国による優先交渉権者選定手続**
(H26.12~H27.8)
 - ・宮城県による確認手続を経ていること等、応募者が一定の参加資格要件(*)を満たしているかを確認の上、優先交渉権者を選定
 - (*)その他、航空会社による出資比率規制等を設ける
 - ・評価の客観性を担保するため、有識者等から構成される審査委員会を設置
(国及び宮城県の代表各1名を含む数名を選任予定)
 - ・地域活性化等の実現に資する者を総合的に判断のうえ優先交渉権者を選定
(運営権対価は0円を上回るものとして提案を受け)
 - ・優先交渉権者が設立したSPCと実施契約を締結、所要の引継ぎを実施
- ⇒ 上記の各手続を経た上で、平成27年度中の運営委託開始を目指す

仙台空港運営委託に向けた現時点での想定スケジュール

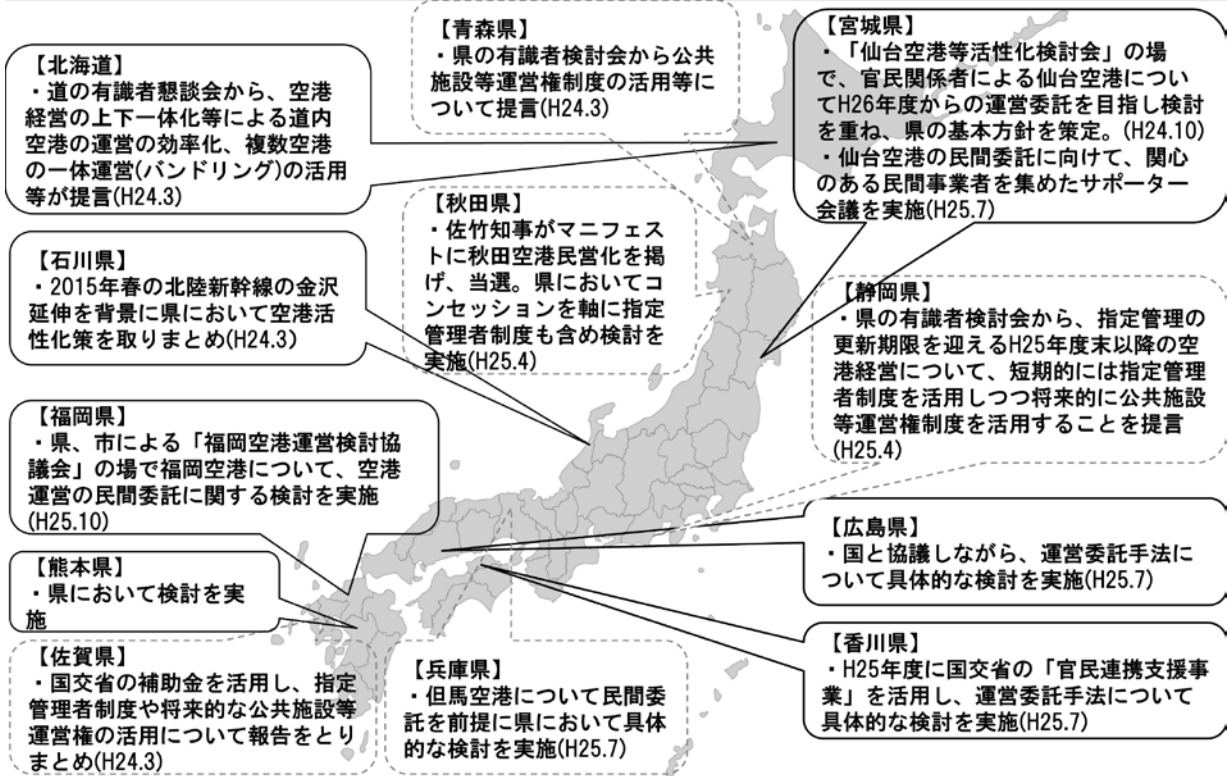


※スケジュールは現時点での想定であり、今後、変更があり得る



出典：国土交通省

2.3.4 空港経営改革に関する各地の動き



出典：国土交通省

地方航空路線活性化プログラム

- 一定の旅客需要があるが、代替交通機関がない、又は不便な条件不利地域を発着する航空路線
地域主体で路線維持に向けた取組を継続している航空路線(支援のニーズがある路線)について、国として評価した路線維持に向けたモデル的取組に係る実証調査を実施。
- 対象路線は、公募を実施し有識者からの評価により8路線を決定。平成26年9月から実証調査を開始。

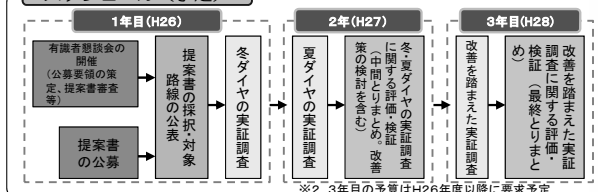
プログラムの概要

- 地域や航空会社等を構成員とする地域の協議会による主体的な路線維持の取組を公募し、その中から国としてモデル的な取組を選定して実証調査を実施。
- **対象路線の要件**(以下の①から④のうち、3要件を満たす路線が対象)
 - ① 年間旅客数が概ね10万人以下の路線。
 - ② 代替交通機関を利用した場合概ね4時間以上を要する路線、又は代替交通機関がない路線。
 - ③ 航空便の直行経路と乗継経路の時間差が概ね90分以上の路線、又は乗継便として適当な便がない路線。
 - ④ シングルトラックであり、かつ1日あたり2便以下しか運航されていない路線(プロペラ機の場合は運航便数を問わない。)
- モデル的取組の実証効果は、全国の他の地方航空路線の取組に波及させていくことを想定。

予算規模等

- ・平成26年度予算額 約3.2億円(1路線当たり 360万円 (高評価の提案内容には増額措置を実施))
- ・対象路線数 → 8路線
- ・取組期間 → 3年間を予定

スケジュール(予定)



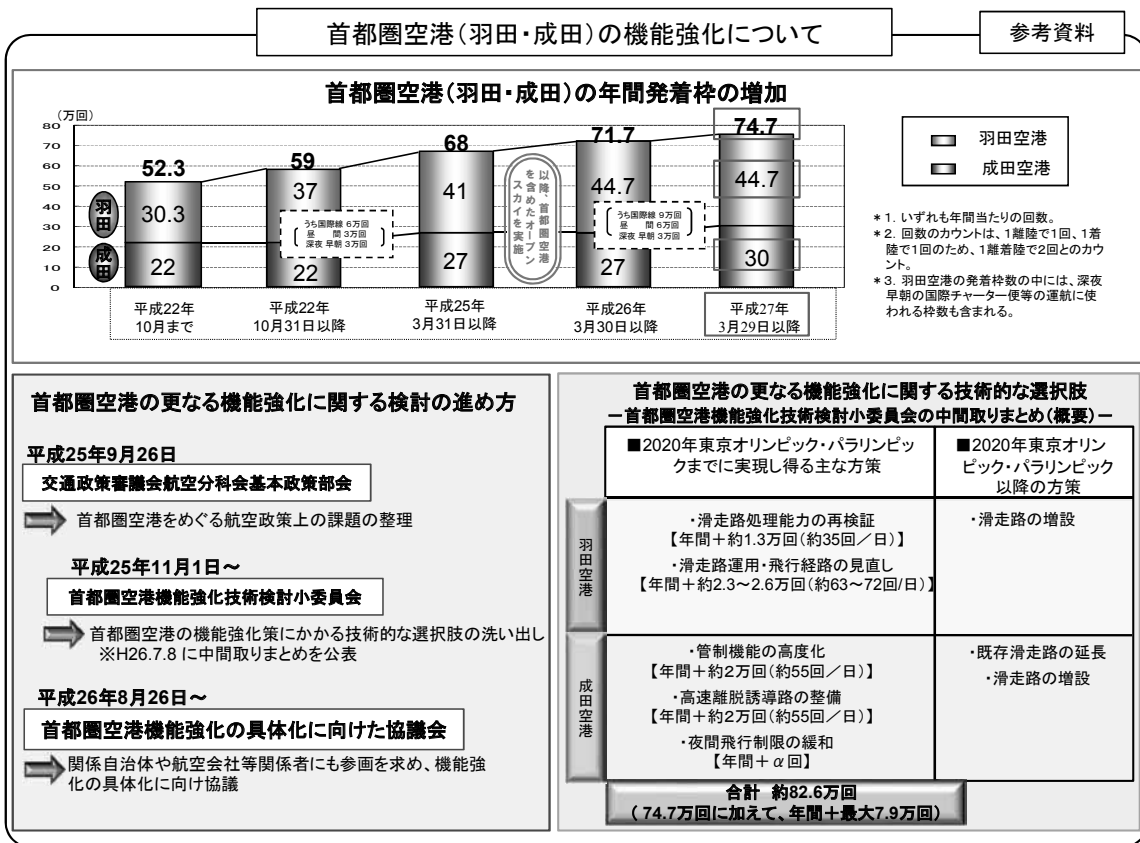
採択路線

採択路線	運航会社	採択された主な理由
① 釧路-丘珠	北海道エアシステム	発着地双方の連携体制が明確。
② 羽田-敦別	全日本空輸	海外からの観光客誘致に重点を置いた施策。
③ 山形-小牧	アットホームアライン	観光需要以外の独自の視点による新たな需要開拓、発着地双方の連携体制。
④ 羽田-能登	全日本空輸	需要開拓を目指した多様な施策の展開。
⑤ 静岡-鹿児島	アットホームアライン	発着地双方の厚い支援による実効性の高さ。
⑥ 羽田-南紀白浜	日本航空	欧米からの観光客誘致等地域資源を活かした施策。
⑦ 但馬-伊丹	日本エアコミューター	発着地双方の連携体制が明確。
⑧ 天草-福岡	天草エアライン	地域資源を活用した独自性の高い取組。

各路線の主な取組内容

- ④羽田-能登路線(ANA)
 - ・社会人大学講座を活用した首都圏からの利用客受入促進。など
- ①釧路-丘珠路線(HAG)
 - ・発着情報をリアルタイムで情報提供。(創設駅バスターミナルにモニター設置)
 - ・発着地双方での路線PR活動。など
- ⑦但馬-伊丹路線(JAC)
 - ・但馬発欠航便に限らず、伊丹発欠航時においても最寄特急停車駅までの代替乗合タクシーを運行実施。など
- ②羽田-敦別路線(ANA)
 - ・タイに焦点を当てた観光客誘致。(タイのマスコミ招聘、タイへの訪問団派遣等) など
- ③山形-小牧路線(FDA)
 - ・自動車関連産業を中心とした経済交流拡大。(ビジネス利用者向け運賃、レンタカー助成等)
 - ・苗の伊勢参りと夏の奥参り(出羽三山)について共通PRを両地域で展開。など
- ⑤静岡-鹿児島路線(FDA)
 - ・富士山・桜島に焦点を当てた観光交流拡大。(両地域が連携して海外旅行会社に周遊型旅行のPR等)
- ⑥羽田-南紀白浜路線(JAL)
 - ・巡礼の道に焦点を当てた欧米からの観光客誘致。(世界遺産・熊野古道を活かした取組) など

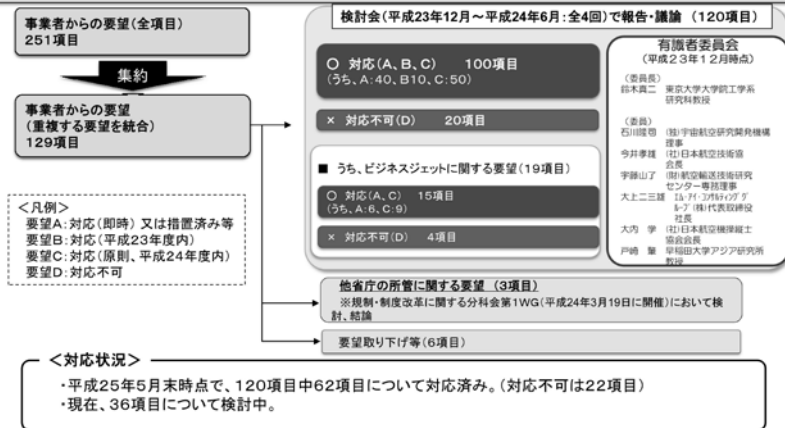
出典：国土交通省



安全に関する技術規制のあり方検討会

国土交通省

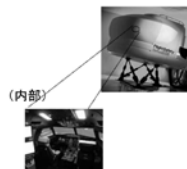
- 国土交通省成長戦略（平成22年5月）を踏まえ、航空技術の進歩への対応や利用者ニーズを踏まえた新たな事業運営形態への対応等の観点から、航空の安全に関する技術規制（法令・通達・運用）のあり方を見直す。
- 安全の確保を大前提とした上で、国際標準等の範囲内において、安全性の検証を行いつつ、実施。



技術規制の見直しの主な事例

国土交通省

実技試験のシミュレータ化	旅客在機中給油の実施	打刻方法の見直し
<p>[当時] 副操縦士に昇格する者に対する実技試験は、実機で行っていた。</p> <p>[対応] 訓練の一部を実機で行う等の一定の条件のもと、実技試験はシミュレータ(パイロットの試験等に使用する模擬飛行装置)使用を認める方向で対応した。</p> <p>[効果] 試験のために機材を運搬させる必要がなくなるほか、燃料費等のコスト削減につながる。</p>	<p>[当時] 旅客在機中に給油を行うことは、一定の条件を満たせば可能であるが、その旨が認知されていなかった。</p> <p>[対応] 通達を改正し、旅客在機中に給油を行うことが可能である旨を明確化した。</p> <p>[効果] 旅客在機中に給油を行うことで、ターンアラウンドタイム(着陸から離陸までの間隔)が短縮され、遅延回復などが可能となる。</p>	<p>[当時] 金属プレートの貼付による打刻は、一定の条件を満たせば可能であるが、その旨が認知されていなかった。</p> <p>[対応] 省令を改正し、金属プレートの貼付による打刻が認められることを明確化した。</p> <p>[効果] リース機である場合、「直接」打刻していると、返却時に原状回復コストがかかっていたが、これを低減することが可能となる。</p>



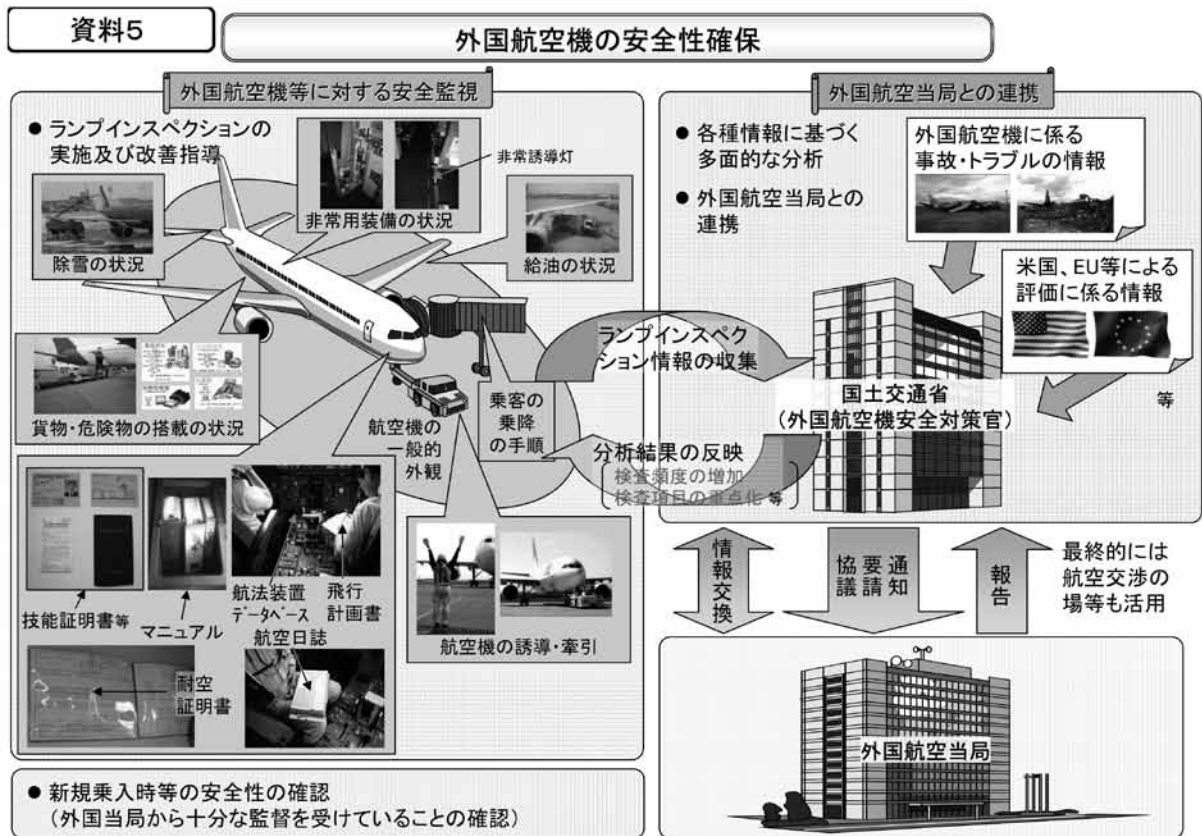
技術規制の見直しを検討中である事例

国土交通省

機長認定	非常信号灯の装備義務	放射性輸送物等の取扱い
<p>[現状] 機長の認定に係る審査、社内審査における不合格者の再審査は国の運航審査官が実施している。</p> <p>[対応] 国が指定する航空会社においては、初回の機長認定の審査、社内定期審査における不合格者の再審査等を実施できるようにする方向で改正手続き中。</p> <p>[効果] 航空会社における訓練・審査のスケジュールの効率化が図られる。</p>	<p>[現状] 航空機には、非常信号灯を1つ装備していなければならない。</p> <p>[対応] 非常信号灯の装備について、長距離離洋上飛行を行う場合に限定するなど、当該装置の装備義務を緩和する方向で改正手続き中。</p> <p>[効果] 当該装置の装備義務緩和範囲においては、非常信号灯を搭載する必要がなくなり、コスト削減につながる。</p>	<p>[現状] 放射性輸送物等は、火薬類、高圧ガス、腐食性液体、引火性液体など、安全な輸送を損なう恐れのある物件と混載してはならない。</p> <p>[対応] 当該規制については、火薬類との混載を除き緩和する方向で改正手続き中。</p> <p>[効果] 放射性輸送物等と火薬類を除く他の輸送物との混載が可能となり、輸送の効率化が図られる。</p>



出典：国土交通省



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

《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

航空連合作成

4. 航空保安対策の強化

我が国においては、国際テロの脅威が高まる中で、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催や観光立国推進に向けた訪日外国人2,000万人時代への万全の備えを速やかに進めることが喫緊の課題となっています。

このため、平成28年度からは、空港の保安検査を厳格化しつつ円滑化を確保できるよう、先進的な保安検査機器の導入による保安検査の高度化等、航空保安対策の強化を推進します。

<事業の概要>

保安検査の高度化

- 保安検査の高度化の一環として、旅客が爆発物や銃刀類等を所持していないか効果的かつ効率的に検知するため、諸外国で導入が進んでいる先進的なボディスキャナーを2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までに国内の主要空港に導入します。

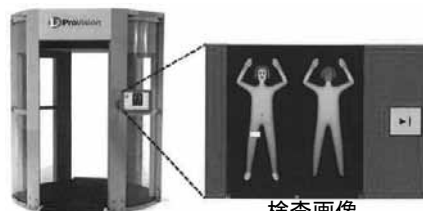


旅客の負担、検査に時間を要すること等が課題

<現行の接触検査>



<ボディスキャナーによる検査>



検査画像

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出する装置(プライバシー保護、人体影響も配慮されている)

- このため、ボディスキャナーの整備に対する支援強化を行うことにより、保安検査を実施する航空会社の初期費用負担を軽減し、導入推進を図ります。

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立国推進の両立に寄与。

*【参考】現在、国管理空港において、航空会社等が実施している保安検査(検査機器の整備費や検査職員の委託費)に対し、国は当該経費の1/2を補助。

なお、国管理空港以外は、地方公共団体をはじめとする各空港管理者が支援。



旅客及び機内持込手荷物の検査



受託手荷物の検査



空港関係者及び搬入物の検査



駐機中の航空機の監視等

28年度要求額(空港等維持運営費等) 2,012 (2,171) 億円の内数

※()内は前年度予算

参考資料24 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25 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、報告や意見の発出、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、国内外に対し報告や意見の発出、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。

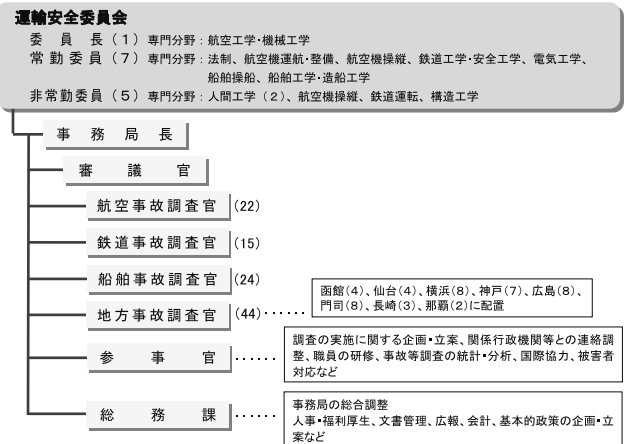
運輸安全委員会の主な業務

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)等に報告したり、意見を述べることでより改善を促します。
3. 事故等の調査、報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東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 信楽高原鉄道列車とJR西日本列車が衝突(死者42名、負傷者628名)
- 鉄道事故 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 運輸安全一括法案附帯決議(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

・我が国の将来ビジョンとして、「将来の航空交通システムに関する長期ビジョン(CARATS)」を策定。

CARATS: Collaborative Actions for Renovation of Air Traffic Services



TBO: Trajectory Based Operation, PBO: Performance Based Operation

出典：国土交通省

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。

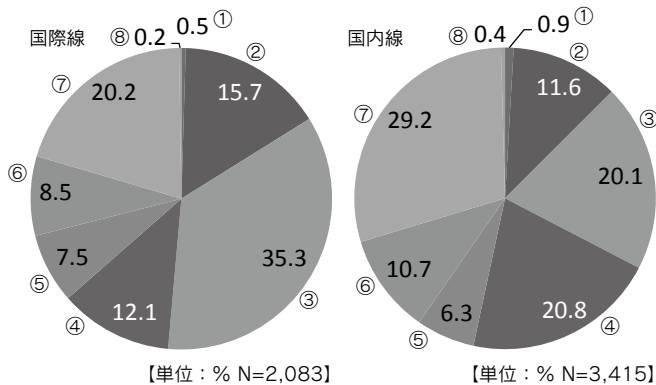
〔機内迷惑防止法の骨子〕

- (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

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？

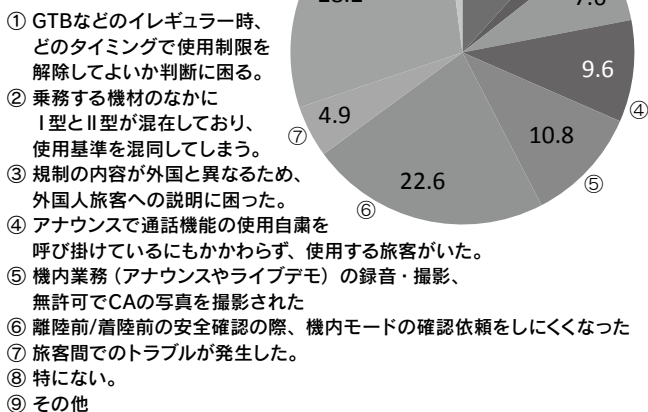


- ① 乗降口又は非常口の扉の開閉装置を正当な理由なく操作する行為
- ② 化粧室において喫煙する行為
- ③ 客室乗務員の職務の執行を妨げる行為、または機内の秩序、規律の維持に支障を及ぼす恐れのある行為
- ④ 航空機の運航の安全に支障を及ぼす恐れがある携帯電話その他の電子機器の使用
- ⑤ 離着陸時、機長がシートベルトの装着を指示した場合において、シートベルトの着用を正当な理由なく装着しない行為
- ⑥ 離着陸時において、座席の背当、テーブル、またはフットレストを正当な理由なく所定の位置に戻さない行為
- ⑦ 手荷物を通路その他非常時における脱出の妨げとなる恐れがある場所に正当な理由なく置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

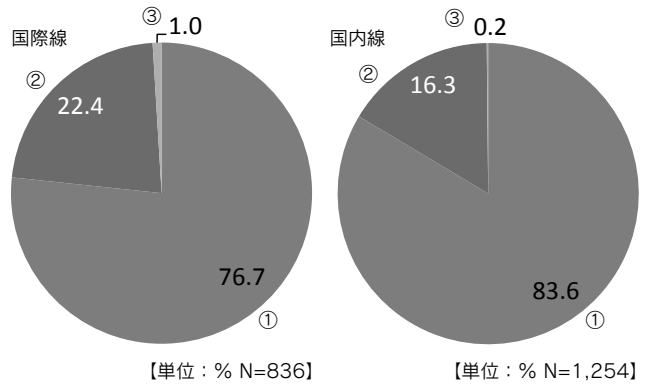
Q10. 規制の緩和以降、乗務中に電子機器の使用について困ったことはありますか？

【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？



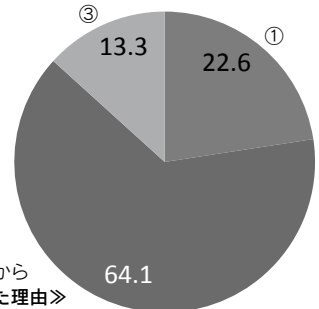
- ① ほとんどの場合、1回注意したら問題の行為はおさまった。
- ② 1回の注意で問題の行為がおさまることは少なく、数回注意することが多い。
- ③ 注意してもおさまることは少なく、命令書の手交を検討することが多い。

【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

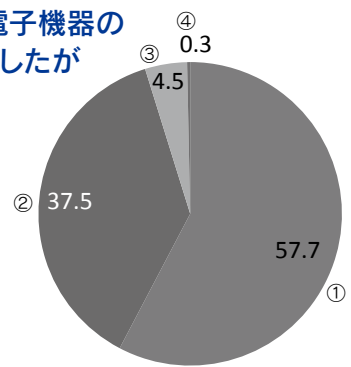
- ・事例を経験したことがないから。
- ・安全阻害行為として対応すべきか、判断に迷うことがあるから。
- ・実際の行動（書類の処理等）がイメージしにくいから。

【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】

- ① かなり進んでいる
- ② 少し進んでいる
- ③ これまでと変わらない
- ④ 全く進んでいない



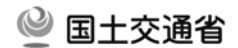
【分析】全体の約95%が、さまざまな媒体で周知が行われていること、電子機器の使用について質問が減っていることを理由に周知が進んでいると認識している。他方、利用頻度が少ない旅客や高齢者には十分に浸透していないという意見も多く、旅客の利用頻度によって詳細に対する理解度（機材ごとの違い等）が異なっており、改善の余地があると考えられる。

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



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)

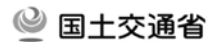
欧州連合(EU)の民間航空安全を司る機関。2002年にJAA(Joint Aviation Authorities)からEASAへの移行が決定されている。これまで欧州各国はJAAのレギュレーションに基づき自国の航空法を改正してきたが、EUは世界レベルの高い航空安全を確立させるため、EASAにより加盟国共通の基準を作り、法的な拘束力をもたせようとしている。これにより、EU域内では航空機の安全性に関わる証明は統一される。

規制・制度改革に係る方針(平成24年7月10日閣議決定)における決定内容				所轄官庁	実施状況
番号	事項名	規制・制度改革の内容	実施期間		
18	航空分野における規制・制度改革①(航空機製造事業法の事業許可基準等の見直し)	航空機製造事業法に規定する航空機等の修理の事業における航空法との重複規制について、航空機製造事業法による指導・監督等の実績が少ない状況等を踏まえ、航空機修理事業者の負担軽減に向けた抜本的な見直しの検討を行い、結論を得る。 また、上記の検討を行うため、航空機修理事業者等を含めた検討会を早急に立ち上げる。	平成24年度検討・結論	経済産業省	有識者による検討会を計4回開催し、航空機製造事業法の運用の見直しについて、「認可範囲の明確化」「設備検定・技術検定の見直し」等の結論をまとめたところ。結論を踏まえ、省令・通達等を今夏までに改正予定。
		上記措置までの間、航空機製造事業法第2条の2の「航空運送事業者又は航空機使用事業者の自家修理及びこれに準ずるもの」についての解釈について通知等で周知を図り、子会社が、航空運送事業者である親会社の航空機等の修理を行う場合等、修理事業許可の適用外とする範囲を明確化する。	平成24年度上期措置		航空機製造事業法第2条の2の「航空運送事業者又は航空機使用事業者の自家修理に準ずるもの」に以下が該当することを明確化すべく、航空機製造事業法の運用について定めた通達(「航空機製造事業法の運用について(昭和54年7月20日付け54機局第391号)」)を、平成24年10月31日付けて改正し、関係団体等を通じ各事業者に通知済み。 ・航空運送事業者又は航空機使用事業者(以下「航空運送事業者等」)以外の事業者であって、航空機又は特定機器(以下「航空機等」)を航空の用に供する者が、当該航空機等について自ら行う修理。 ・航空運送事業者等の親会社であって、航空法第20条に基づく認定を取得している者が、認定の範囲内において、当該航空運送事業者等の使用する航空機等について行う修理。 ・航空運送事業者等の子会社であって、航空法第20条に基づく認定を取得している者が、認定の範囲内において、当該航空運送事業者等の使用する航空機等について行う修理。 ・航空運送事業者等の親会社の子会社であって、航空法第20条に基づく認定を取得している者が、認定の範囲内において、当該航空運送事業者等の使用する航空機等について行う修理。(航空運送事業者等の自家修理を除く。)

※「実施状況」の内容は、原則として平成25年4月1日時点のものである。

出典：国土交通省

4.4 都心直結線について－首都圏空港と都心のアクセス改善－



都心と首都圏空港とのアクセスを改善し、東京都心の立地競争力を強化することにより、グローバル企業の誘致を促進し、我が国経済の活性化を図るため、都心と首都圏空港とを直結し、短時間かつ乗換なしでの移動を可能とする「都心直結線」について、整備に向けた検討を進める。(大深度地下を利用し、鉄道事業として初となるPFI手法の活用を想定)

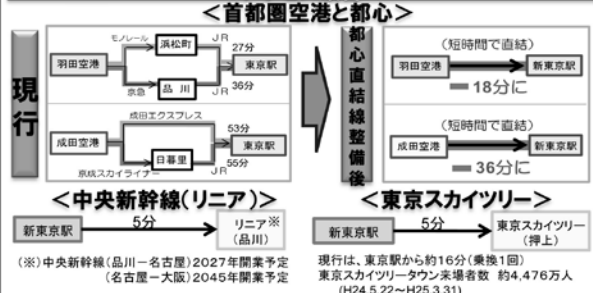
日本再興戦略(平成25年6月14日閣議決定)

○首都圏空港の強化と都心アクセスの改善
…都心と両空港(羽田、成田)とのアクセス改善に向けて、既設の鉄道の活用や都心部における大深度地下の利用などによる都心直結線の整備に向けた検討を進める。

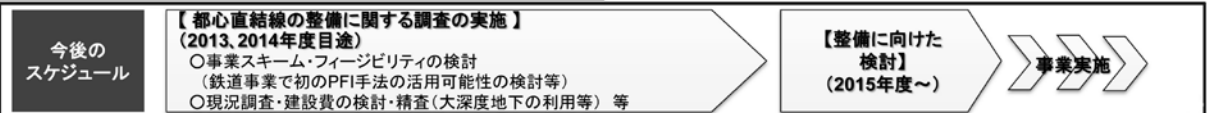
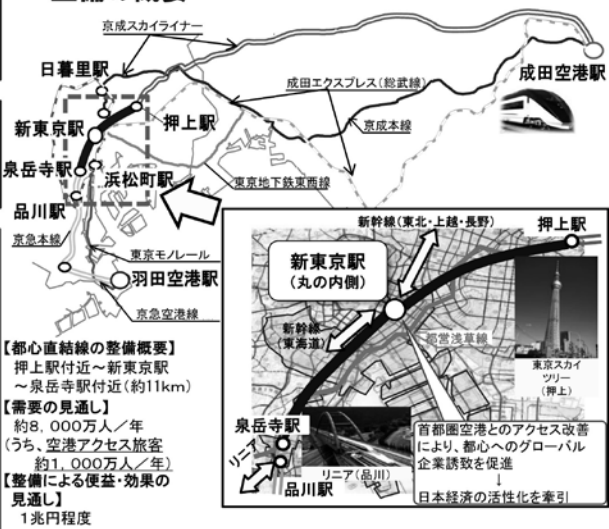
今後の経済運営に関する基本的考え方(H25.1 経団連)

II.財政政策・税制政策の具体例
3.東京都心の鉄道アクセス機能強化や都市競争力を強化するため、都心と郊外や都心と国際空港(羽田・成田)とを直結する新たな路線の整備など、景気浮揚効果の高いナショナル・プロジェクトを策定・実行する。

アクセス改善



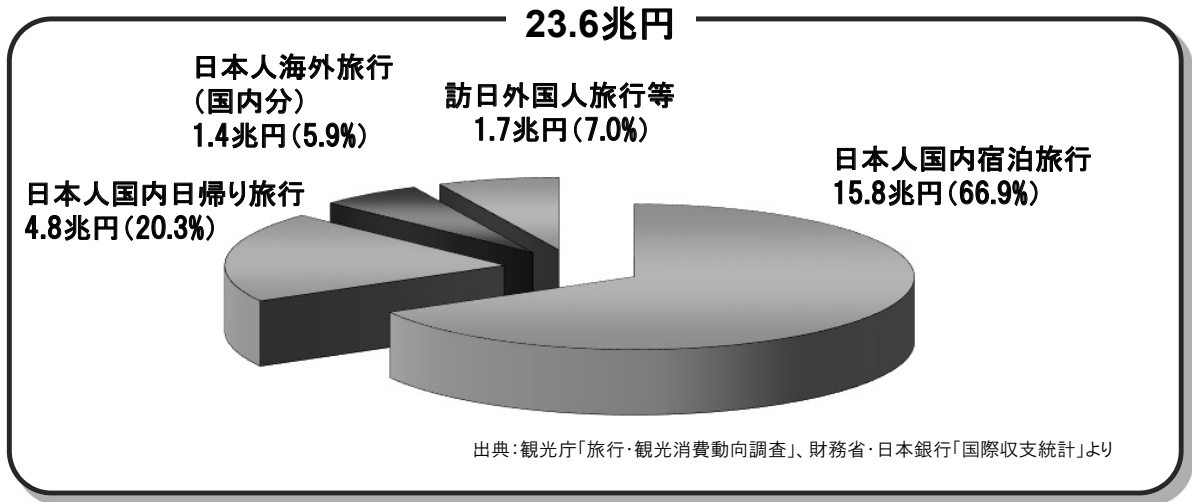
整備の概要



出典：国土交通省

参考資料

国内における旅行消費額(2013年)



我が国経済への貢献度(経済効果)

付加価値誘発効果 24.9兆円 …5.2%(対名目GDP)

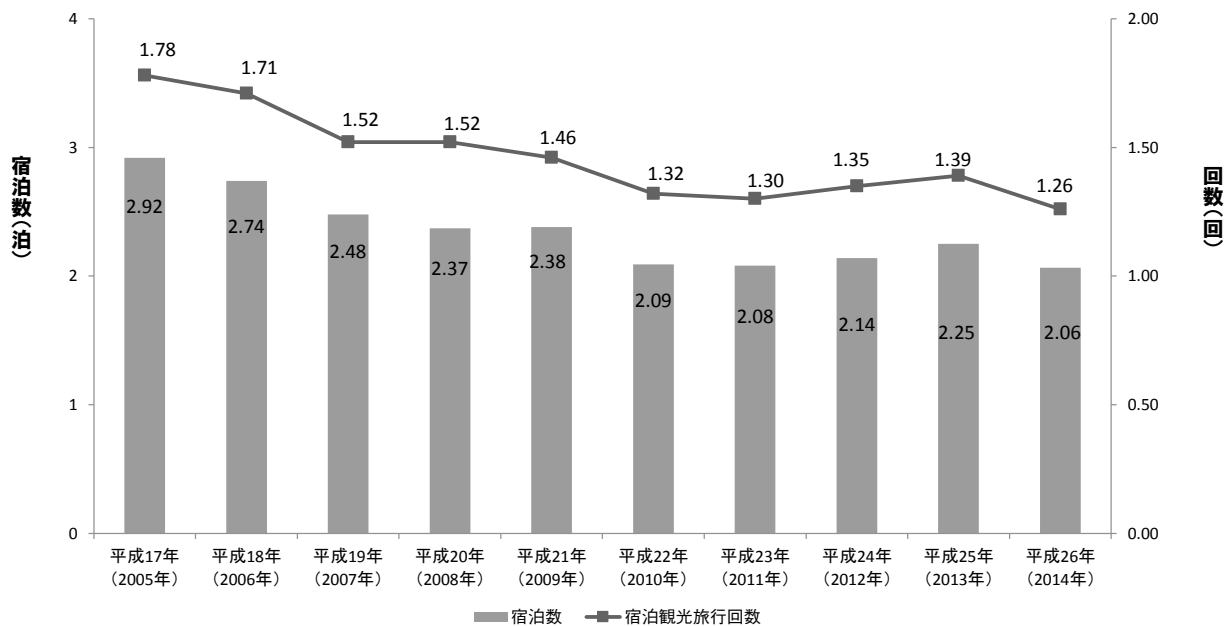
出典:観光庁

観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015(主な項目(例))

- 1. インバウンド新時代に向けた戦略的取組**
 - 地方への誘客、新たな季節需要の創出
 - 未来を担う若い世代・欧米からの呼び込み(学校交流・体験促進プログラム、ビジット・イースト・アジア・キャンペーン等)
 - 現地におけるプロモーション基盤の強化
 - オールジャパン体制の連携強化
 - ビザ要件の戦略的緩和(ブラジル向け数次ビザ発給開始、モンゴル向け数次ビザの早期実現)
 - インバウンド・アウトバウンド双方向での交流促進
- 2. 観光旅行消費の一層の拡大、幅広い産業の観光関連産業としての取り込み、観光産業の強化**
 - 地方における消費税免税店の拡大(2020年、地方部で20,000店規模へ)
 - 農産物を円滑に自国へ持ち帰ることができる環境整備
 - 地域産品等の「地域ブランド」認定
- 3. 地方創生に資する観光地域づくり、国内観光の振興**
 - 広域観光周遊ルートの形成・発信
 - 日本版DMOの形成・支援 ○観光による被災地復興
 - 「道の駅」の積極活用
 - LCCの就航・利用促進、国内クルーズ活性化
- 4. 先手を打っての「攻め」の受入環境整備**
 - 空港ゲートウェイ機能の強化
 - CIQ体制の強化
 - 宿泊施設・貸切バスの供給確保
 - 通訳ガイドの供給拡大
 - 多言語対応、無料Wi-Fi環境の整備
 - 災害、不慮の怪我・病気への対応
- 5. 外国人ビジネス客等の積極的な取り込み、質の高い観光交流**
 - 外国人ビジネス客の取り込み強化
 - MICEに関する取組の抜本的強化
 - 富裕層の取り込みと外国人長期滞在制度の利用促進
 - 質の高い観光交流の促進
- 6. 「リオデジャネイロ大会後」、「2020年オリンピック・パラリンピック」及び「その後」を見据えた観光振興の加速**
 - 全国各地での文化プログラムの開催
 - 開催国としての国際的注目度を活かした訪日プロモーション
 - オリパラ開催を契機としたバリアフリー化の加速

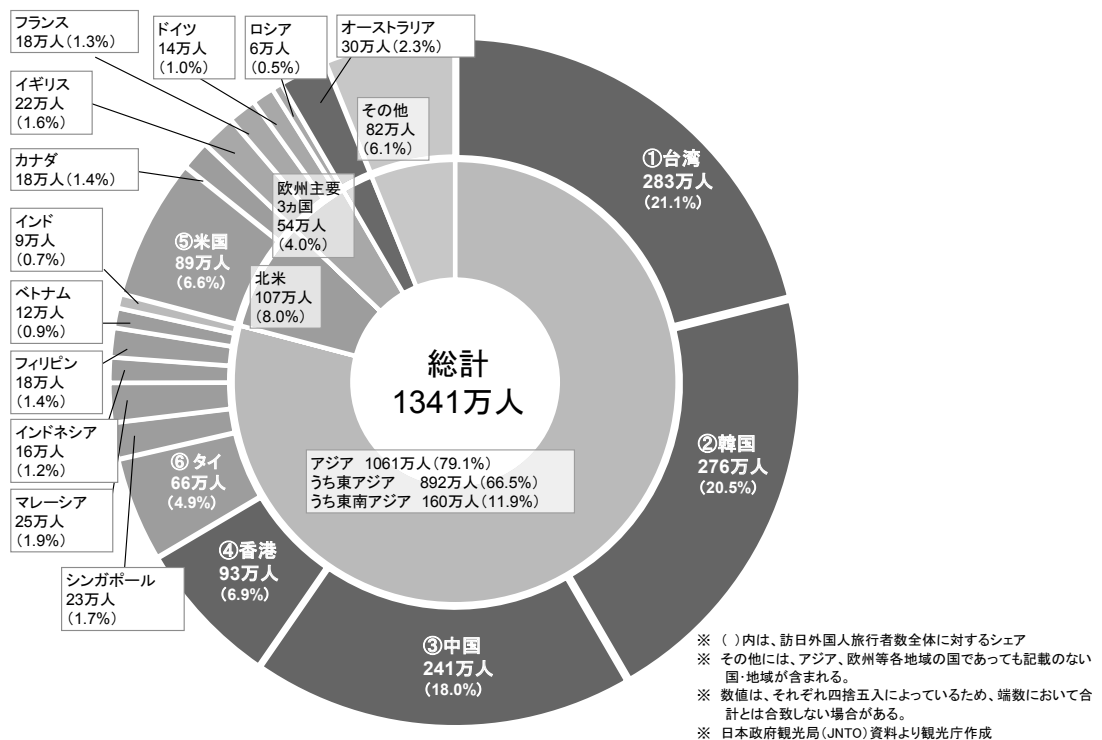
出典:観光庁

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



出典：観光庁

訪日外国人旅行者数及び割合(国・地域別)(2014年)



出典：観光庁

これまでの航空連合の産業政策提言と主な成果

提言	具体的な提言、主張内容(概要)	主な成果
PART 1 航空行政、 空港整備と 財源	・ 航空機燃料税を廃止すべき	・ 2011年度から2013年度の3年間に約3割軽減(年間約250億円)、さらに2014年度から2016年度の3年間も軽減措置が延長された
	・ 空港経営改革の推進とあわせて空港整備勘定を見直すべき ・ 民間委託などを通じて空港の経営改革を推進すべき ・ 関空については補給金に頼らない経営改善を図るべき ・ 空港ごとの収支を開示すべき	・ 空港経営改革の実行方針に提言を行った ・ 「民活空港運営法」の成立(2013年6月)に貢献し、「安心・安全の確保」、「お客様・働くものの視点からの環境改善」などを法案に反映 ・ 仙台空港など民間委託化の着手 ・ 国管理空港に対する顧客満足度調査の実施 ・ 関空の民間委託と補給金廃止(2015年度) ・ 国管理空港の空港別収支の開示(2016年度収支から毎年度)
	・ 離島生活路線は維持すべき政策路線として国が責任を持って補助すべき	・ 離島路線補助の財源が、地域公共交通確保維持改善事業に一般財源化(2012年度から)
	・ 首都圏空港容量の更なる拡大と管制処理能力向上を図るべき ・ 中部空港の第2滑走路建設に反対 ・ 伊丹空港の縮小反対 ・ 安全性確保の観点から与那国空港の滑走路を延長すべき	・ 羽田空港の再沖合化や処理容量値見直し(2012年)、成田暫定平行滑走路供用開始等 ・ 首都圏空港の機能強化策とりまとめと、年間約82.6万回化に向けた検討の推進(2014年) ・ 関空、伊丹両空港での価値を高めるべく、伊丹空港の活用促進(ジェット枠、長距離路線の拡大等) ・ 与那国空港の滑走路延長(2007年3月供用開始)
PART 2 航空安全政策	・ 総合的な安全管理体制を確立すべき	・ 航空法改正による安全管理体制の導入(安全管理規程の策定と安全統括管理者の選任の義務化等)(2006年10月)等
	・ 航空保安体制について国の責任を明確化し、基本方針等を規定すべき	・ 交通政策基本法に「航空保安」の重要性と責任の明確化について附帯決議に反映(2013年)
	・ 事故調査組織に強い権限、犯罪捜査に優先する枠組みをつくるべき ・ 再発防止を唯一の目的とし、組織を国交省から切り離し、独立性を確保すべき	・ 運輸安全委員会の設立(2008年10月)
	・ 安全性の向上と効率的な運航の観点から管制を一元化すべき	・ 嘉手納ラプコンが米軍から日本(航空局)に移管(2010年3月) ※ラプコン: Radar Approach Controlの略称で、離陸後の上昇飛行、または着陸のための降下飛行を行う航空機に対して、レーダーを使用して行う管制業務。
	・ 機内迷惑行為防止法を制定すべき	・ 機内迷惑行為防止法(航空法改正)が成立(2003年7月成立、2004年1月施行)
	・ 航空法と航空機製造事業法の二重適用を是正すべき	・ 航空機製造事業法の事業許可基準等の見直しによる作業・手続きの効率化(2012年)
PART 3 利用者本位の 空港づくり	・ 空港アクセスの改善	・ 浜松町駅にJR京浜東北線快速が停車(2002年7月) ・ 成田新高速鉄道の開設等
PART 4 観光政策	・ 観光政策を国の成長戦略に位置付けるべき ・ 訪日外国人誘致と両輪で国民の旅行促進を図るべき	・ 観光庁新設(2009年)、観光立国推進閣僚会議の発足(2013年)等 ・ 「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」へ航空連合の要望が反映
PART 5 環境政策	・ バイオジェット燃料の研究開発費用の拡充 ・ 地球温暖化対策における公平性の確保	・ バイオジェット燃料の研究開発関連予算増額(経済産業省) ・ 地球温暖化対策税の還付措置(2012年から2016年度末)