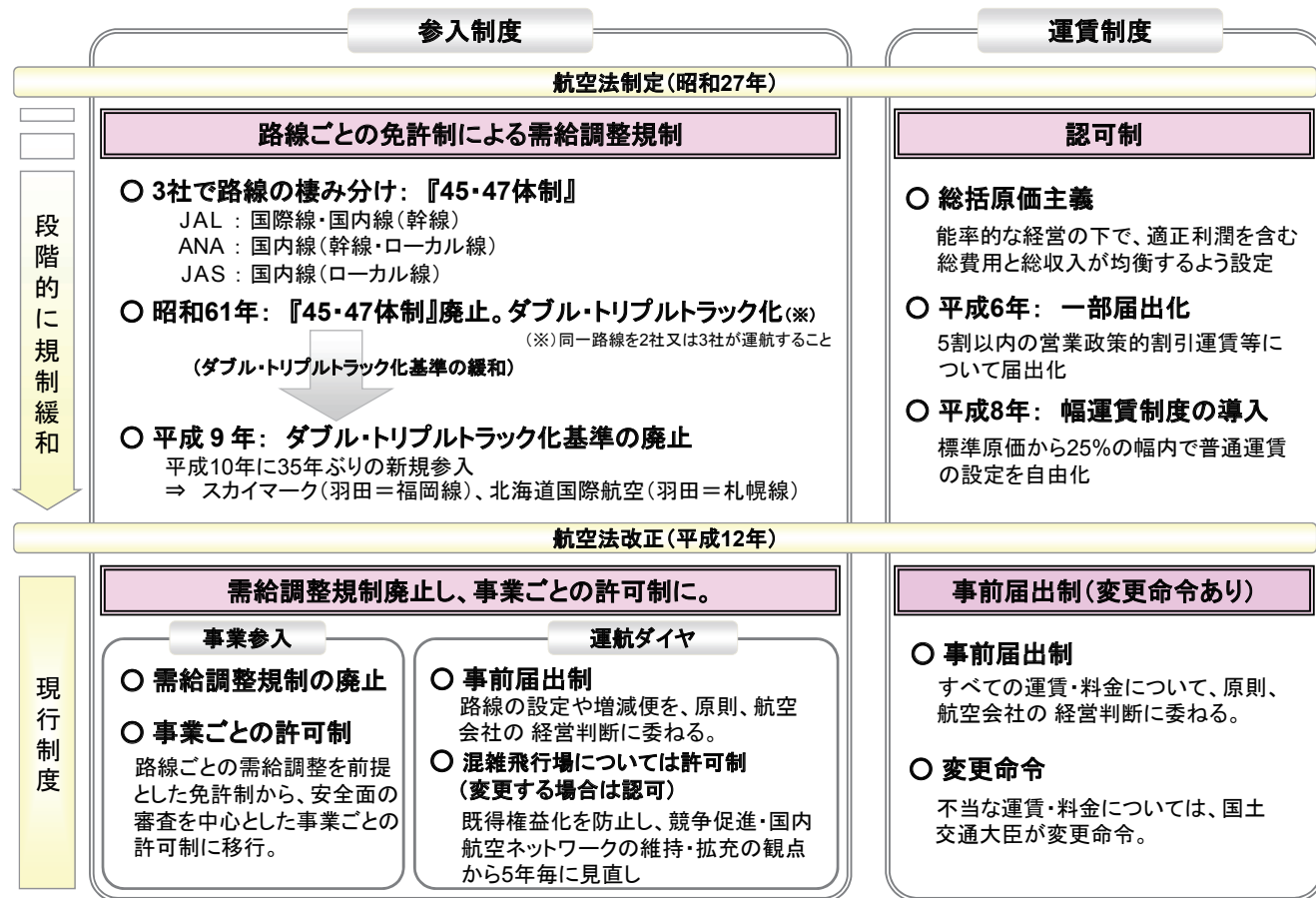


国内航空分野における規制緩和の経緯



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。

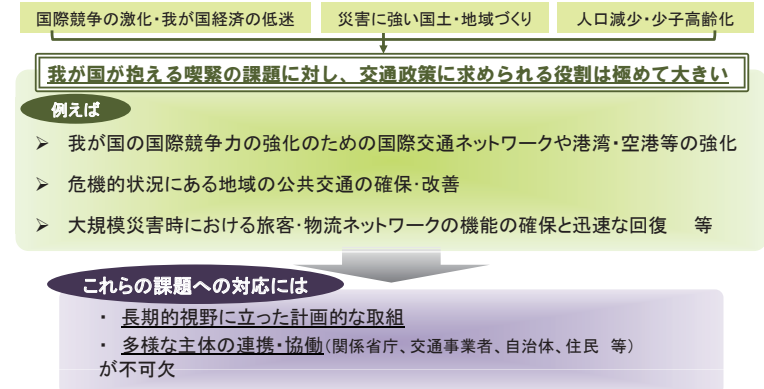
その後、政権再交代を受け、国土交通省は「交通政策基本法案」として、再提出を検討するものの、見込みが立たず、2013年6月13日、民主・社民両党の議員立法として「交通基本法案」が183回通常国会に提出された。

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。

●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。



出典：国土交通省

(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

航空ネットワーク構築の
ための強固な基盤づくり

1. 航空ネットワーク構築の
ための強固な基盤づくり

(首都圏空港の更なる機能強化)
◆ 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・福岡は抜本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

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

航空ネットワーク構築の
ための強固な基盤づくり

1. 航空ネットワーク構築の
ための強固な基盤づくり

(空港経営改革の推進)
◆ 地域にミッド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
(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
(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
◆ 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

(より開かれた国際的枠組みの構築)
◆ オーストラリア・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、我が国航空企業の拠目路線やセカンダリブランドの展開、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関する規制見直し、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

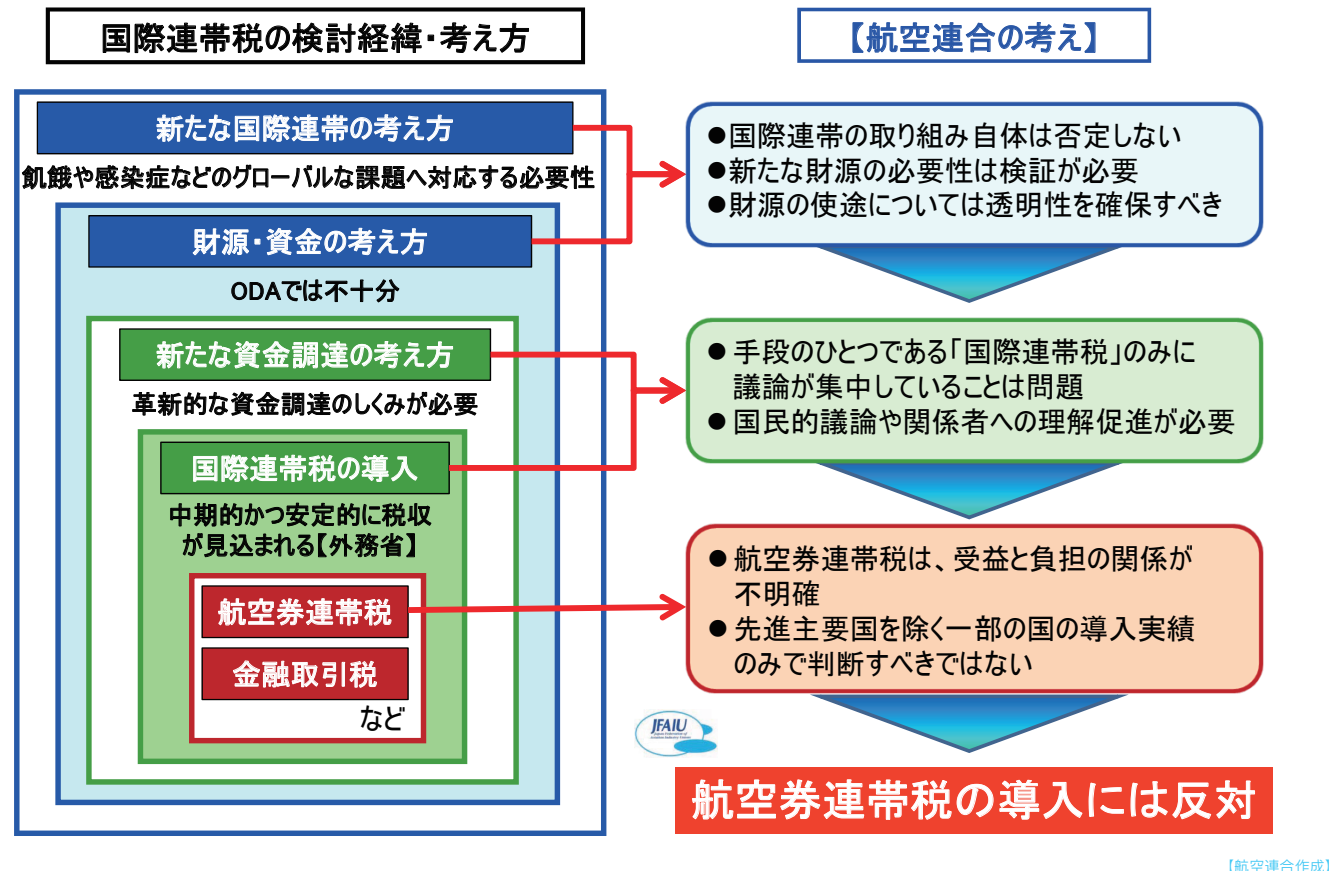
(航空・空港サービスの安全の確保)
◆ 事前予防的取組を強化。安全指標等の設定、積極的な情報発信を推進
◆ 新規企業乗入れや新機材トラブル等に対応し、重点的な監査・審査を実施
◆ 施設量増加や老朽化を踏まえた適切な維持管理・更新、施設の耐震化、空港のBCP策定や広域災害時の空港機能のあり方の検討等を推進

4. 航空ネットワークの活用

(航空ネットワークの活用)
◆ 航空ネットワークの活用を促進するための施策を推進
◆ 航空ネットワークの活用を促進するための施策を推進

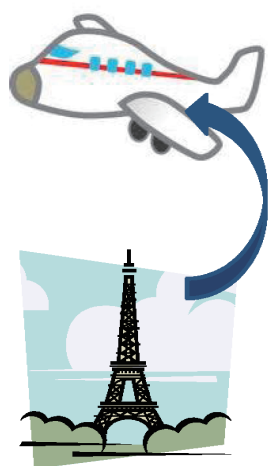
航空機燃料税の税率推移						
昭和47～ 昭和53年度	昭和54～ 平成22年度	平成23～ 令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5～9年度	令和10年度 以降
13,000円/kl 	26,000円/kl 	軽減措置①～④ 18,000円/kl 	緊急支援 ① 9,000円/kl	緊急支援 ② 13,000円/kl 	軽減措置⑤ 5～6年度 13,000円/kl 7～8年度 15,000円/kl 9年度 18,000円/kl	未定 → 空港整備は 概成しており 廃止すべき
軽減措置① 平成23～25年度 (18,000円/kl)		◆ 本格的な大競争時代の到来を見据えた我が国航空会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 平成26～28年度 (18,000円/kl)		◆ 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 平成29～31年度 (18,000円/kl)		◆ 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。				
軽減措置④ 令和2年度 (18,000円/kl)		◆ 東京オリ・パラを契機とした訪日外国人旅行者の地方誘客を拡大する取り組みを、国としても後押しする必要がある。 ◆ 取り組みを航空会社で短期間かつ集中的に実施してもらう趣旨で、延長期間を2年間に短縮。				
緊急支援① 令和3年度 (9,000円/kl)		◆ 2年間の軽減措置期間の最終年度において、新型コロナの影響による厳しい経営状況に対し、航空ネットワーク維持と航空会社の経営基盤強化を図る目的で支援パッケージをとりまとめた。 ◆ 空港使用料等を9割軽減し、航空機燃料税について税率を従来の軽減措置からさらに1/2に軽減。				
緊急支援② 令和4年度 (13,000円/kl)		◆ 極めて厳しい経営状況が続く航空会社は、新型コロナウイルス感染症による甚大な影響が継続。 ◆ 航空ネットワークを維持し、航空会社の経営基盤強化を図る観点から、引き続き国として強力に支援。				
軽減措置⑤ 令和5・6年度 (13,000円/kl) 令和7・8年度 (15,000円/kl) 令和9年度 (18,000円/kl)		◆ 国際線をはじめとする航空旅客需要は、いまだ回復途上にあり、航空会社を取り巻く経営環境は依然として厳しい状況が継続。 ◆ 航空会社の経営基盤の強化を図りつつ、航空ネットワークの維持と航空需要の回復・拡大にむけた機材投資を支援。 ◆ コロナ禍で増加した多額の有利子負債など厳しい財務状況をふまえ、5か年にわたる減免をあらかじめ決定。				

【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、国税ではなく寄付金(「国際貧困撲滅寄付金」)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

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、航空機の大形化、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)

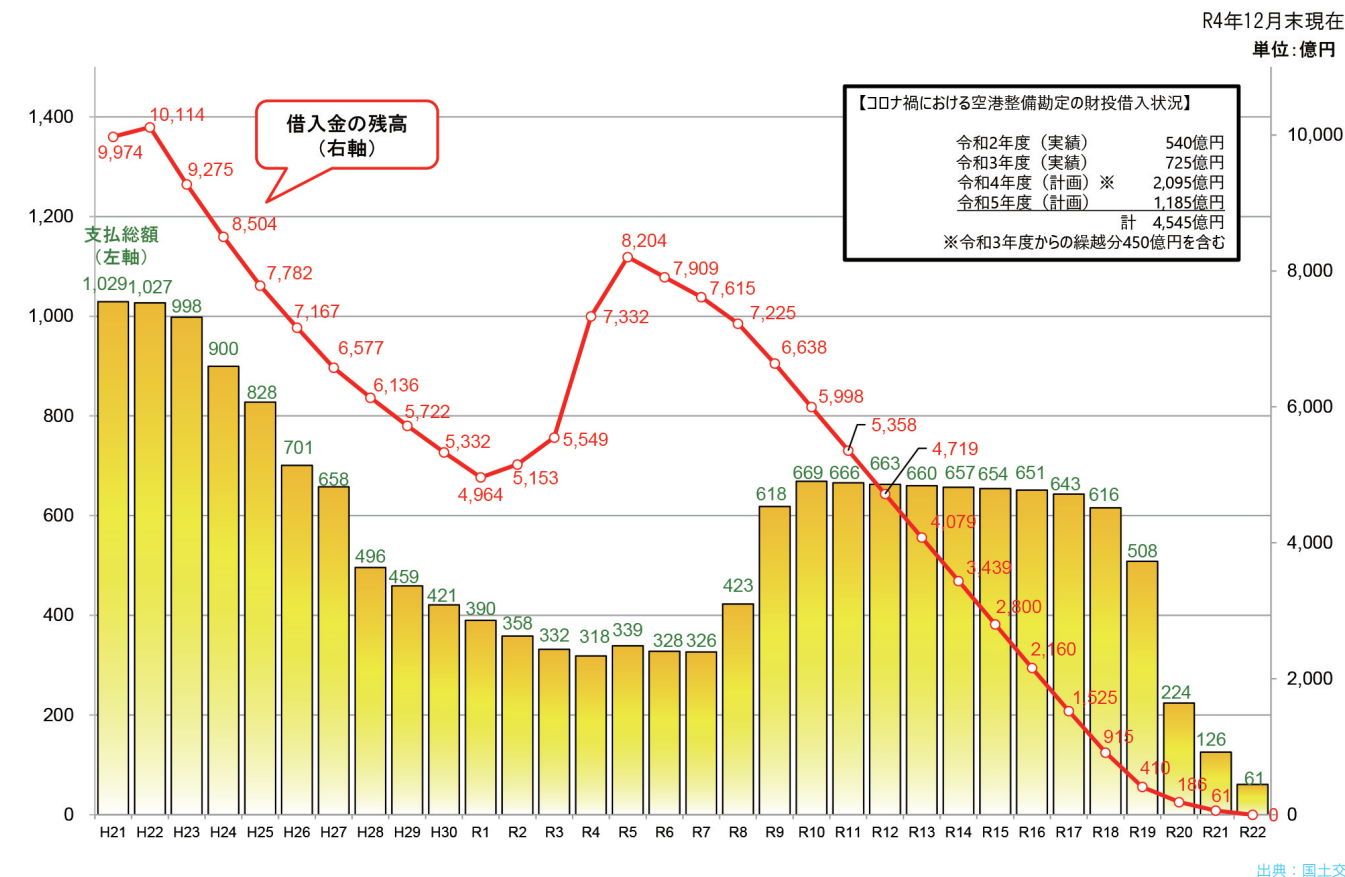
航空機騒音対策事業の拡充等に伴い国の空港対策費が増大してきていること、また関西空港の整備、羽田の沖合展開が具体的な課題となっており、そのための財源を手当てする必要があることから税率が引き上げられた。

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。

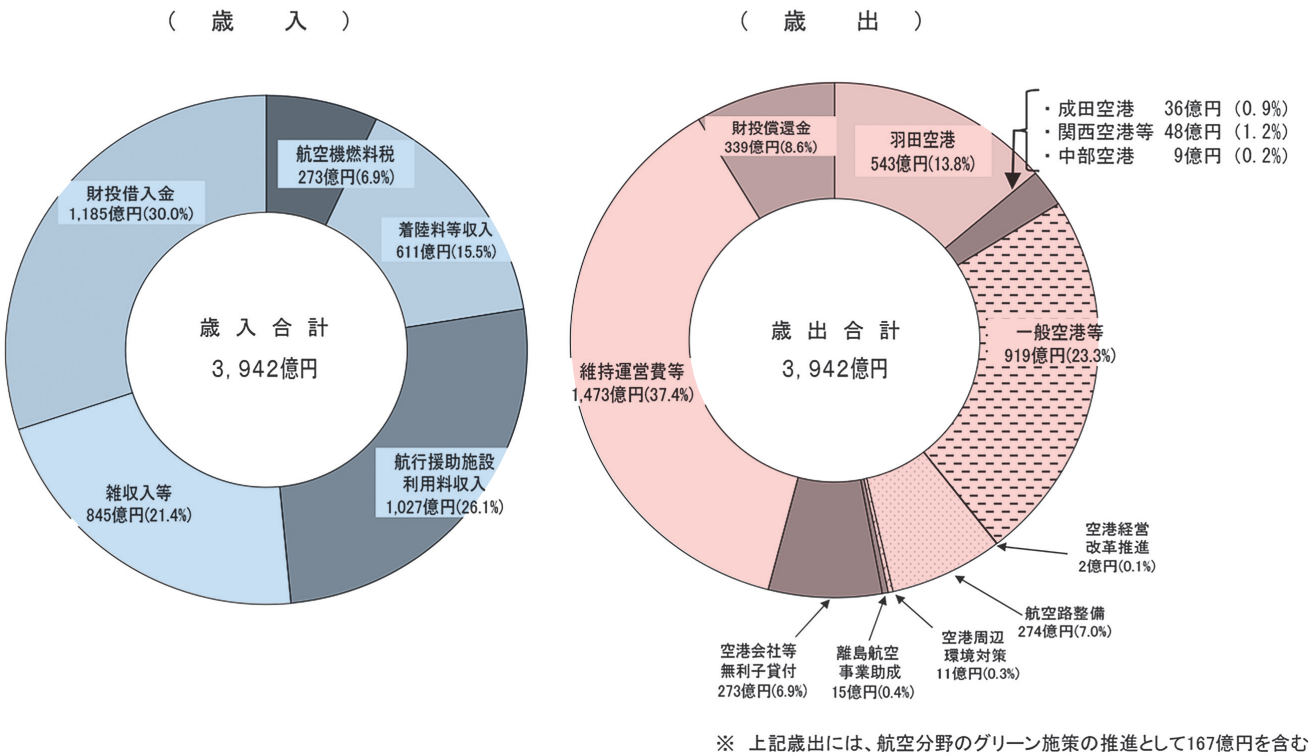
出典: 国土交通省

空港整備勘定における借入金の償還額・残高の推移見込

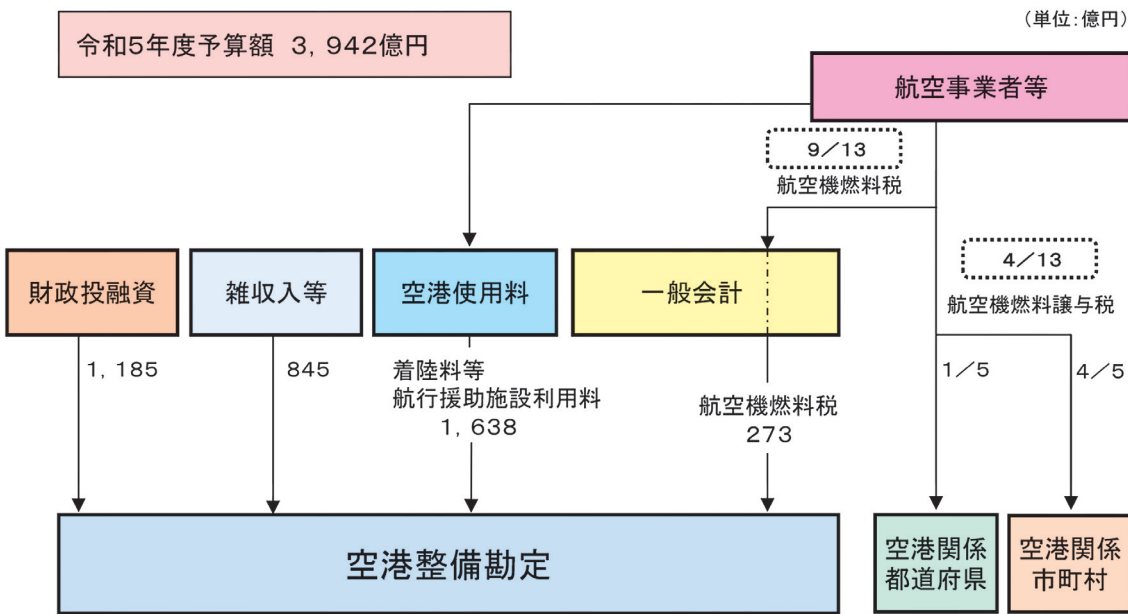


出典：国土交通省

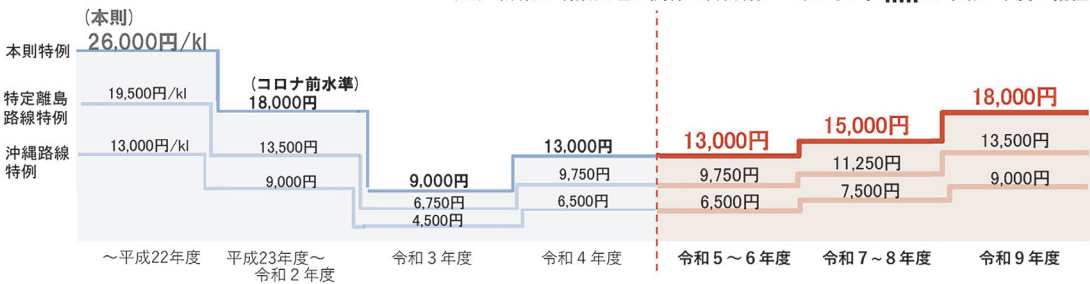
空港整備勘定の歳入・歳出規模（令和5年度予算額）



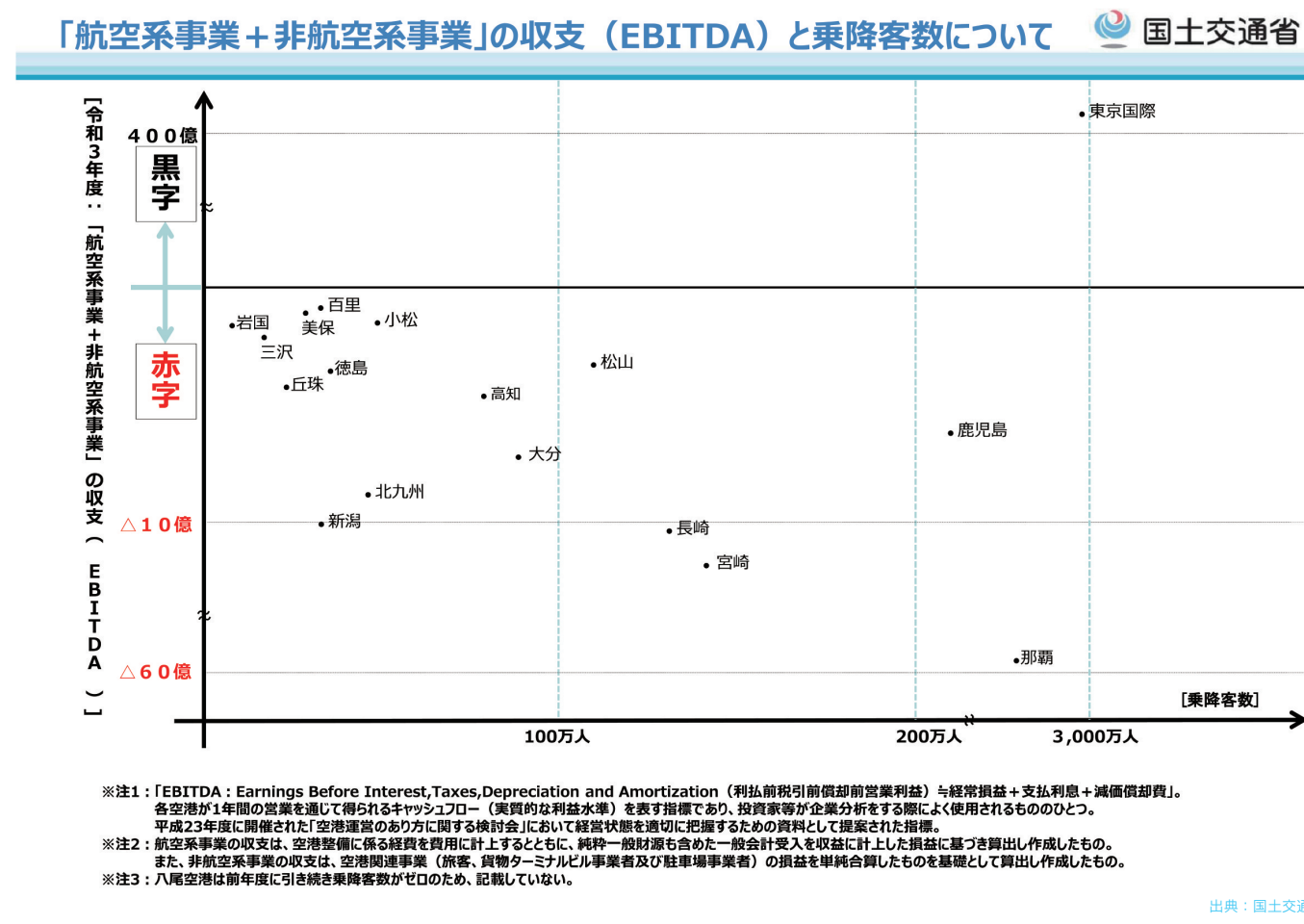
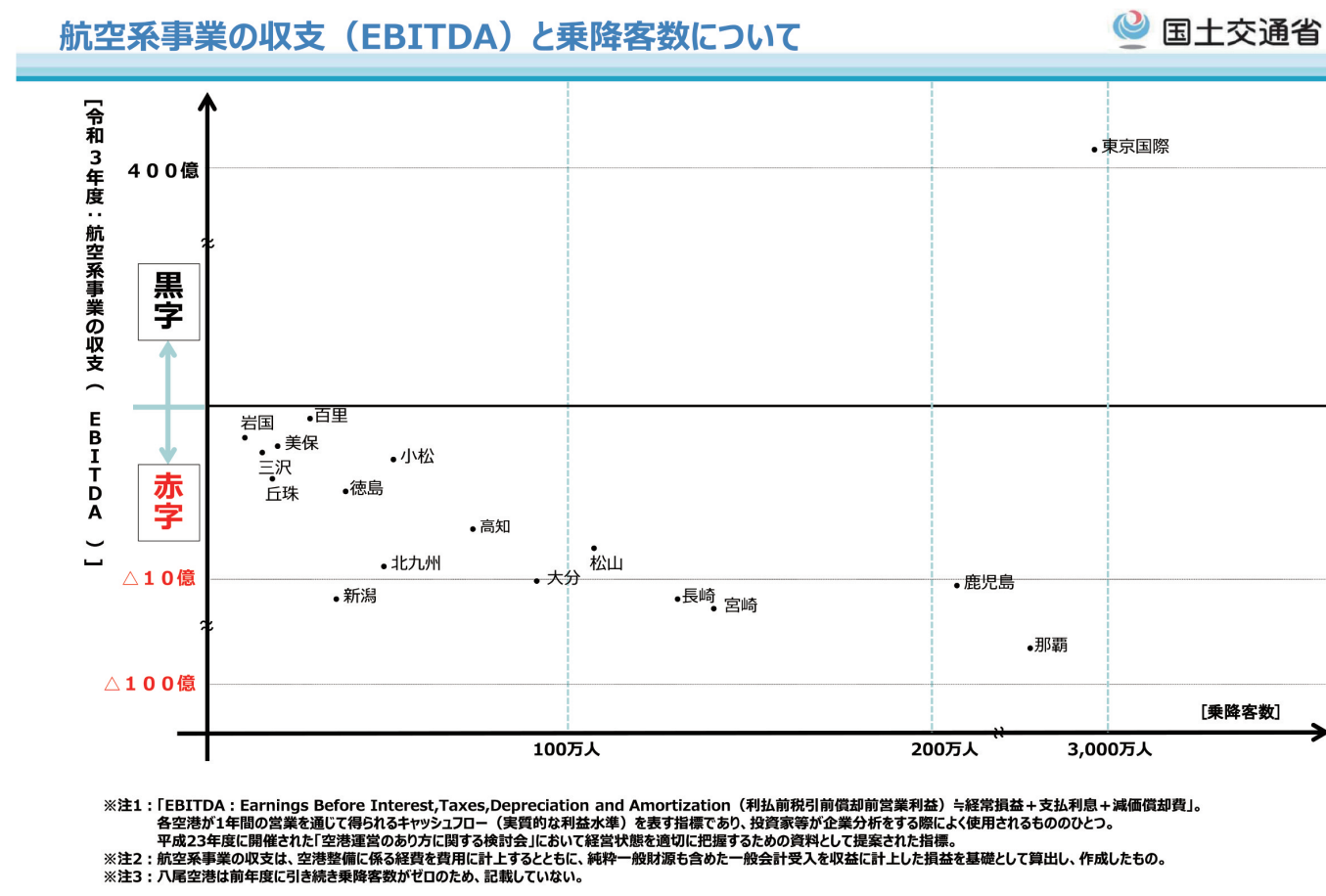
空港整備勘定のしくみ



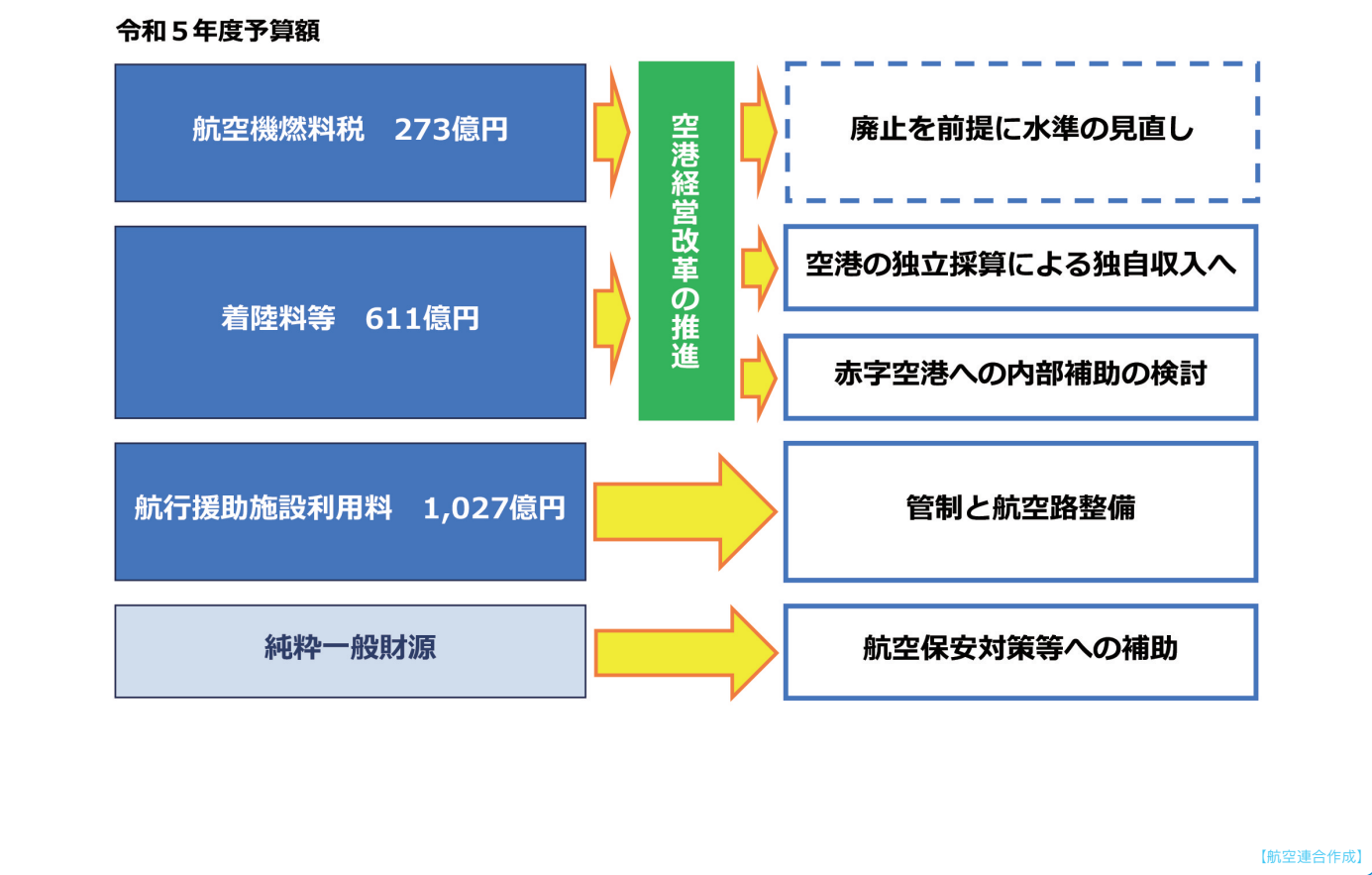
（注）計数は端数処理の関係で合計額に一致しない。□□□は令和5年度の措置。



出典：国土交通省



出典：国土交通省



空港運営の民間委託（コンセッション）の実績と現在の検討状況							
2013.7 民活空港運営法 施行 → 同法に基づく 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	実施契約 締結	運営開始	運営権対価 (事業委託期間)
仙台空港	2013.7	2013.11	2014.4	2014.6	2015.12	2016.7～	22億円 (30年)
高松空港	2013.7	2015.10	2016.7	2016.9	2017.10	2018.4～	50億円 (15年)
福岡空港	2015.9	2016.7	2017.3	2017.5	2018.8	2019.4～	4,460億円 (30年)
北海道内 7空港	2016.8	2017.7	2018.3	2018.4	2019.10	2020.1 7空港一体のビル経営 開始 2020.6～ 新千歳空港以降、 順次各空港の運営開 始	2,920億円 (30年)
熊本空港	2017.4	2017.6	2018.1	2018.3	2019.5	2020.4～	103億円 (33年)
広島空港	2013.7	2017.10	2019.3	2019.6	2020.12	2021.7～	185億円 (30年)
新潟空港	2020.4						
大分空港	2020.8						
小松空港	2020.11						

地元自治体の意向に基づき、コンセッション導入に向けた手続きを開始

【他の空港管理者による運営の民間委託状況】
関西・伊丹空港（特殊会社）2016.4～（2.15兆円・44年）、但馬空港（県）2015.1～（対価なし）、神戸空港（市）2018.4～（191億円・42年）
鳥取空港（県）2018.7～（対価なし）、静岡空港（県）2019.4～（10億円・20年）、南紀白浜空港（県）2019.4～（対価なし）

【国土交通省資料に基づき航空連合作成】

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

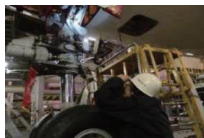
「落下物防止対策基準」の策定

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

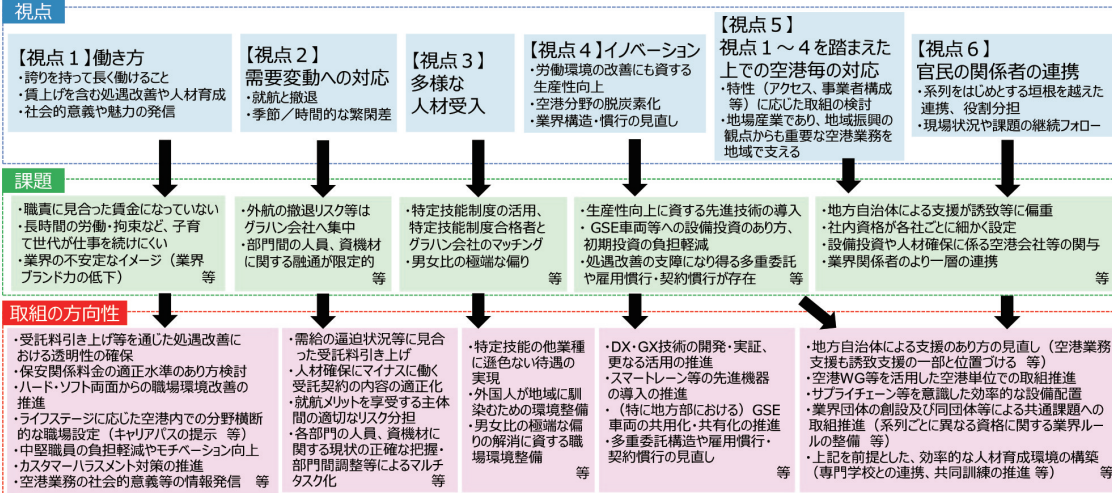
空港業務の持続的発展に向けたビジョン 中間とりまとめ概要



空港業務の位置付け

- グランドハンドリング（旅客、ランプ等）や保安検査をはじめとする空港業務は、前者が航空会社との間の契約に基づいて実施され、後者が法律に基づいて実施されるという性格の違いはあるものの、いずれも空港において、航空機の機体や旅客、貨物・燃料等の搭載物の取扱等に関わる、航空機の運航に不可欠な業務である。
- 空港業務は、公共交通や貨物輸送により国民生活や社会経済活動を支える航空ネットワークの根幹であり、インバウンドの推進等を通じた地域振興を実現するための拠点でもある、「空港」の機能を維持していく上で、極めて重要な役割を果たしている。
- この業務を持続可能なものにしていくためには、需要の動向を見据えつつ、空港業務を支える担い手を安定的に確保してイノベーションを推進することが重要であり、地方自治体を含む官民の空港関係者が連携して取り組む必要がある。

空港業務の持続的な発展に向けて



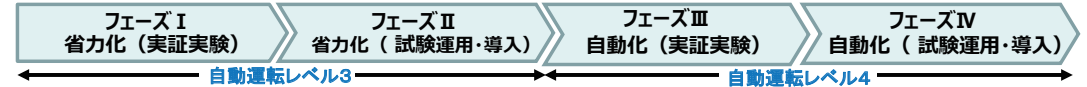
空港業務の持続的な発展

出典：国土交通省

地上支援業務の省力化・自動化



- 旅客需要が増加する一方で、生産年齢人口の減少等を背景に、航空分野においても保安やグラハンなどをはじめ人手不足等が懸念されている。
- 地上支援業務の各分野において、イノベーションを推進。2020年までにフェーズⅡ、2030年までにフェーズⅣの達成を目標とする。
- 自動運転の分野については、これまでの検証を踏まえて目標を前倒して2025年までのフェーズⅣの達成（無人の自動運転）を目指し、官民連携して実証実験を実施し、共通インフラや運用ルールの検討を行う。



＜地上支援業務の省力化・自動化のイメージ＞

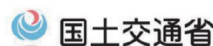


地上支援業務の省力化・自動化等の事例



出典：国土交通省

“空飛ぶクルマ”※とは



※日常的な移動手段として利用するイメージで「クルマ」と称しているが、航空法上の航空機に該当し、必ずしも道路を走行する機能を有しているわけではない。
※必ずしも「電動」「自動」「垂直離着陸」だけに限定されず、内燃機関とのハイブリッドや有人操縦、水平離着陸のものも開発されている。

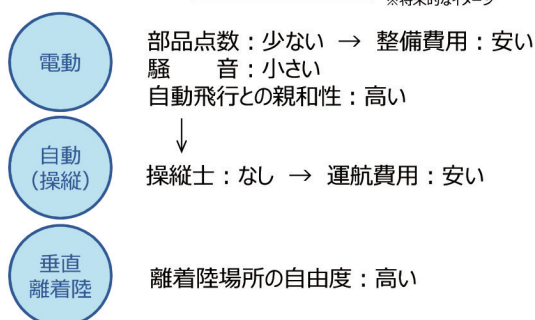
- 「空飛ぶクルマ」は、**電動化、自動化**といった航空技術や**垂直離着陸**などの運航形態によって実現される、利用しやすく持続可能な次世代の空の移動手段である。
- 都市部での送迎サービス、離島や山間部での移動手段、災害時の救急搬送などの活用が期待される。
- 諸外国では、eVTOL（Electric Vertical Take-Off and Landing aircraft）やAAM（Advanced Air Mobility）/UAM（Urban Air Mobility）とも呼ばれ、新たなモビリティとして**欧米企業を中心に型式証明取得に向けた活動**が進んでおり、航空局としても各国航空当局との連携を図っているところ。
- 令和3年10月29日、株式会社SkyDriveは、**我が国初となる空飛ぶクルマ（SD-05）の型式証明を申請**。
- 令和4年10月18日、米国のJoby Aviationは、**外国製の空飛ぶクルマとして我が国初となる型式証明を申請**。
- 令和5年2月21日にドイツのVolocopterが、3月29日に英国のVertical Aerospaceが型式証明を申請。
- 空飛ぶクルマの実現に向けた「空の移動革命に向けたロードマップ」に基づき、**2025年の大阪・関西万博における商用飛行の開始を目標として、機体の安全性、操縦者の免許、交通管理、離着陸場等に関する環境整備を進めている**。

開発中の機体例

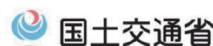


空飛ぶクルマ（eVTOL）の特徴

ヘリコプターとの比較 ※将来的なイメージ



“空飛ぶクルマ”の実現に向けた環境整備

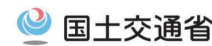


- 従来の航空機の安全基準は、長年の航空機開発の歴史と事故等からの教訓に基づき構築されてきたもの。
- 空飛ぶクルマは現在世界中で開発が進んでおり、統一的な基準は存在しない。開発が先行する欧米においても、機体開発と基準策定・審査を並行して実施している状況。
- 我が国においても、必要な安全基準（機体、操縦者、運航、離着陸場）を順次策定し、2023年度末までに完了。
- 万博会場周辺や空港の上空等での安全かつ円滑な飛行のため、2024年度末までに交通管理を行う体制を整備。



出典：国土交通省

航空従事者の飲酒基準について①（基準の内容）



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）

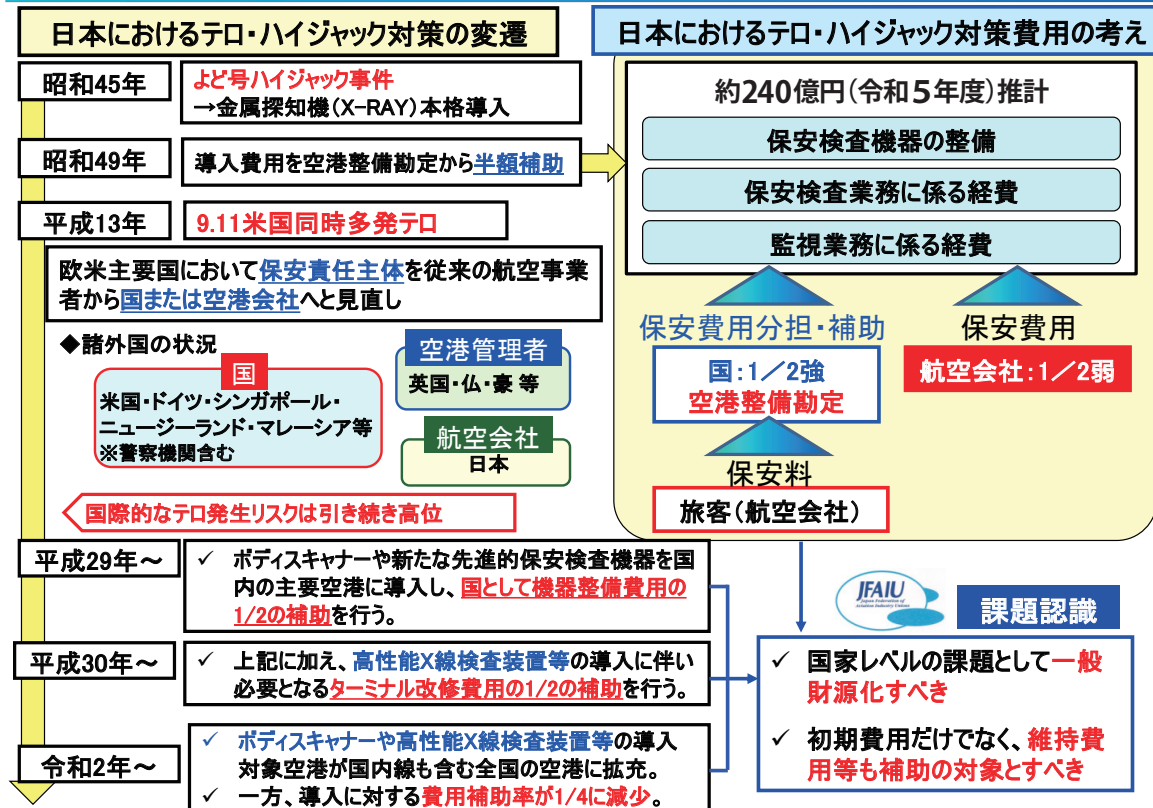
飲酒に係る不適切事案（アルコール検査で不合格の場合や適切に実施されなかった場合等）について航空局への報告義務化

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

出典：国土交通省

航空保安の変遷



空港における旅客の保安検査の実施主体・費用負担の見直しの方向性（概要）

～保安検査に関する有識者会議（令和5年6月23日公表）～

1 背景

- 我が国の旅客への保安検査は、諸外国を参考に航空会社を実施主体としているところ、その後、諸外国では検査の厳格性と利便性の両立等を目的に、主体を航空会社から空港管理者等に変更
- 令和4年3月施行の改正航空法(保安検査の義務化等)の国会審議における附帯決議では「保安検査における（略）役割分担の見直しについて、諸外国との比較を十分に行い、期間を定めて検討を行うこと」とされ、
- 国交省に設置された有識者会議において「令和5年夏から秋頃までに今後のあり方の骨格となる方向性の打ち出しを目指す」となっているところ

2 実施主体の現状と海外の事例

- 日本では、空港内で複数の航空会社が主体となるため、事案発生時の迅速な対応、空港内の保安水準の維持に課題。旅客利便と検査の厳格性を同一主体が追求することの懸念も存在
- 諸外国では空港管理者が主体となる事例が多く、これにより検査の厳格性と旅客利便性を確保（例：米：国、英仏豪星中韓：空港管理者、独：警察、加：公法人）

3 費用負担の現状と海外の事例

- 我が国の保安検査費用（機器・人件費）は、実施主体である「航空会社」が5割を負担し、5割を、旅客一人あたりに定めている「保安関係料金（保安料、PSSC）」で負担
保安関係料金の例：国管理空港：105円/人、会社管理空港：約100～530円/人
- 米国を除く諸外国の保安検査費用は、旅客一人当たりで定めている「保安関係料金」で全額負担（旅客にとって費用と使途が明確）
- 保安関係料金は、国際、国内で料金が異なり、諸外国では、日本より高いケースが多い
諸外国（米英豪星独）の保安関係料金の平均：約446～1,608円

4 我が国の「保安検査の実施主体・費用負担」の見直しの方向性

- 保安検査の厳格かつ確実な実施にあたっては、「旅客に対し一定の客観性をもち検査」を行え、かつ、「空港全体で同一の保安水準を確保し、事案発生時に迅速に対応」できる体制が極めて重要である。
- 加えて保安検査には「旅客利便性の確保との両立」とともに、見直しにあたっては、円滑かつ迅速に移行する必要があることから、以下を軸に検討を進めることが適切である。

【イメージ】

実施主体：空港を一元的に管理する者であり、空港の特性等を十分に把握している「空港管理者」に移行

費用負担：充実かつ安定した財源確保に向け、直接の受益者である旅客からの透明性を確保した形での負担とともに、関係者（国、航空会社等）の一定の負担からなる仕組みの構築

	現在	見直し後
国管理（羽田、那覇等）	航空会社	国
会社管理（成田、中部）		空港会社
地方管理		地方自治体
コンセッション空港	会社	運営会社※

※コンセッション契約の変更の上

- これにあたり、国は、各空港において適切な保安水準が確保されるよう、危害行為防止基本方針（令和4年3月制定）に基づき、航空保安に関する基準の制改定、監査等を通じた指導監督、対策に係る関係機関との総合調整等に確実に取り組む必要がある。

- また、検討を進めるに際しては、以下の論点についての解決が前提。

- ① 将来のインバウンド増、世界的な航空セキュリティの重要性の高まり等を踏まえ、最新検査機器の円滑な導入、十分な検査要員の確保が必要となることも見据え、



適正な「保安関係料金の設定水準」と「国、空港管理者、航空会社、旅客等の負担割合」に加え、透明性を確保した費用徴収方法、保安検査の効率化等利便性を向上させる方法

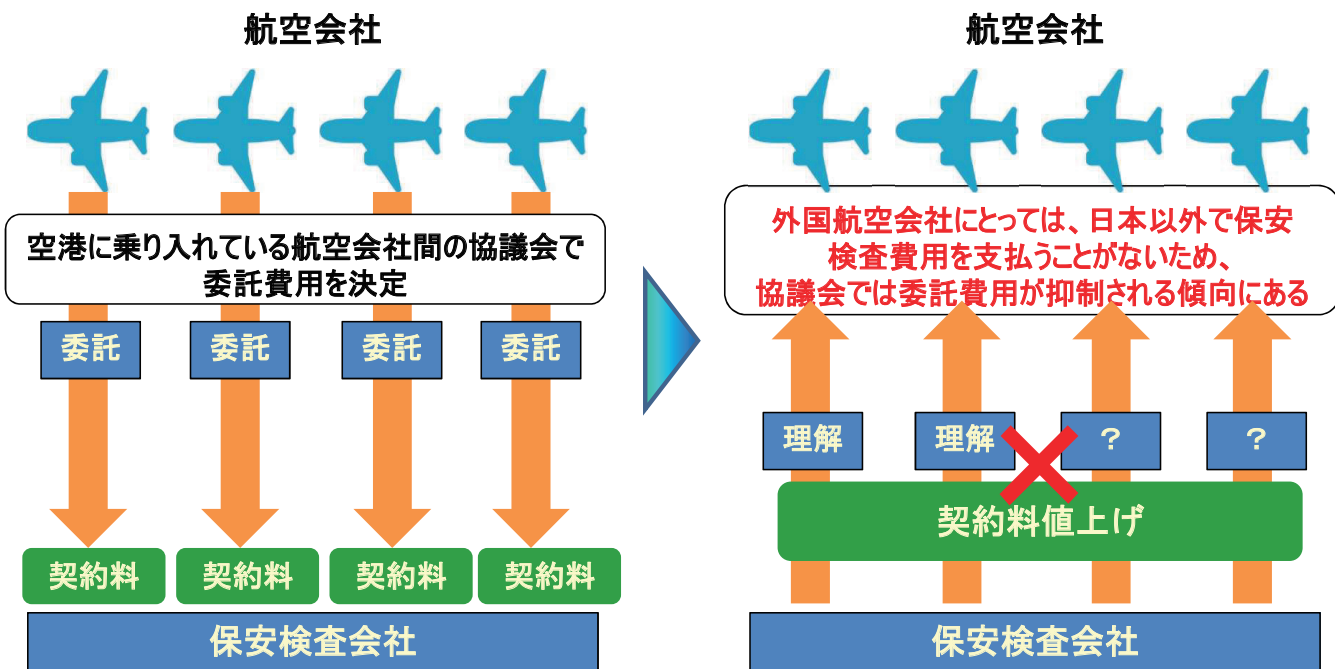
- ② 保安検査から搭乗までの誘導や持ち込み禁止物の旅客への事前周知など旅客サポートのための航空会社等との連携方法
- ③ 空港規模や特徴等を十分に考慮した上で、例えば地方自治体管理空港など早期移行が困難な空港については段階的に進めるほか、単独航空会社の就航する空港の取扱いなど、工夫が必要である。ただしその場合でも一定の期限を設けることが必要
- ④ 保安検査に起因する損害賠償や追加コスト負担が生じた際の責任分担や補償のあり方

5 今後のスケジュール

※別途有識者会議の場において議論

・令和6年春頃：最終とりまとめ※ ・令和6年度：運用開始に向けた準備・詳細検討 ・令和7年度以降：順次運用開始

出典：国土交通省



※会社管理空港では、空港が航空各社と保安検査会社間の契約を一括して受ける事務委任制度を導入している例もある。

【航空連合作成】

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。

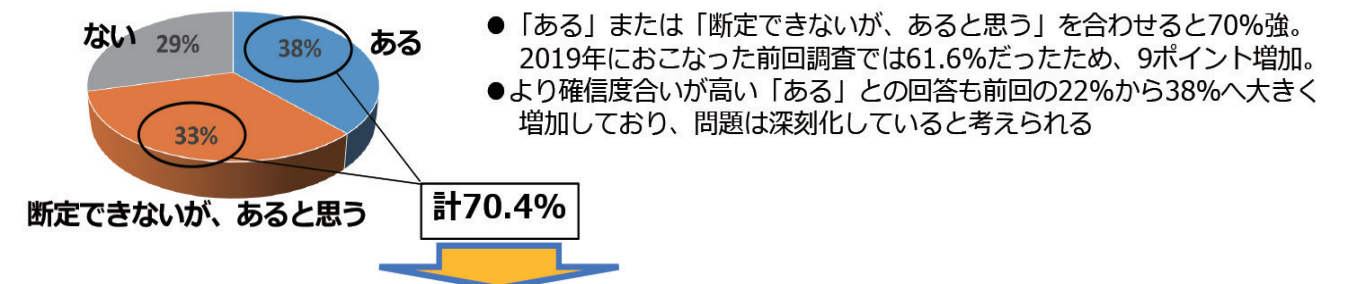
【罰金の対象となる安全阻害行為等（国土交通省令）】

- 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[※]であつて、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

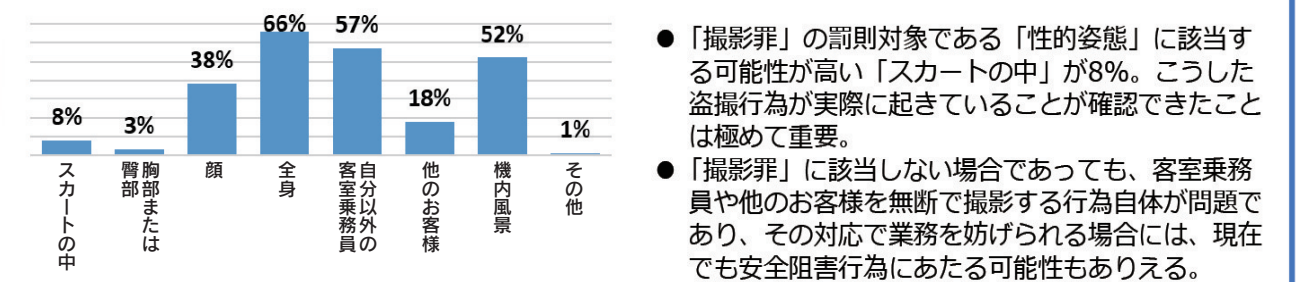
※「航空機に乗り込んでその職務を行う者の職務の執行を妨げる行為」の具体例：セクハラ、暴言・威嚇など（航空連合追記）

✦ 2022年11～12月実施／回答者 1,573名

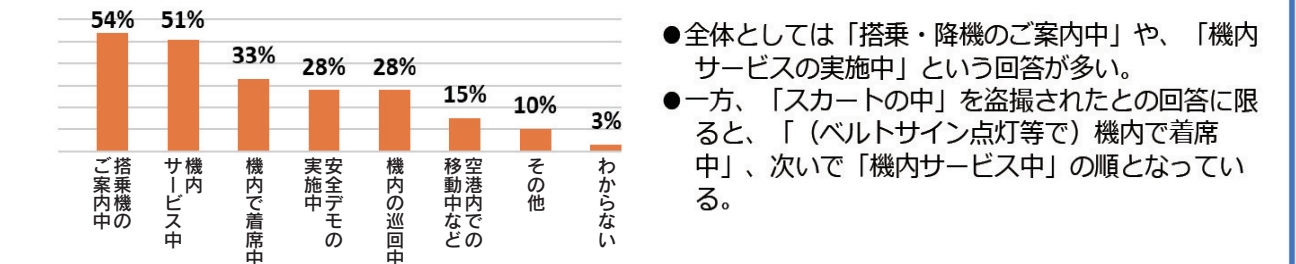
Q.ご自身が乗務する便において、盗撮・無断撮影にあったことはありますか。



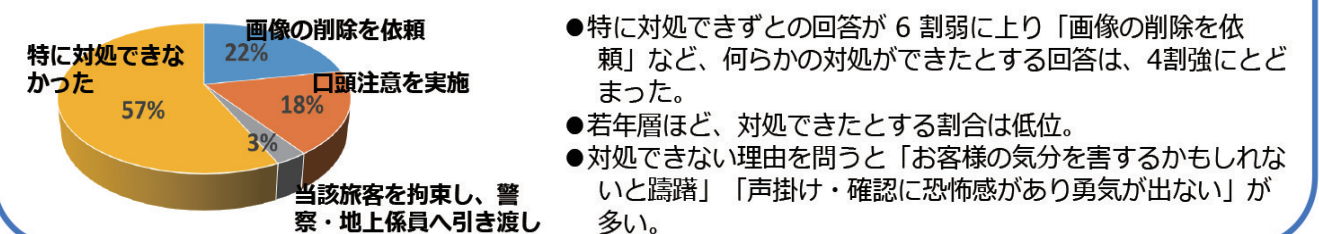
Q.具体的に何に対する盗撮・無断撮影行為でしたか。



Q.具体的にどの場面における盗撮・無断撮影行為でしたか。



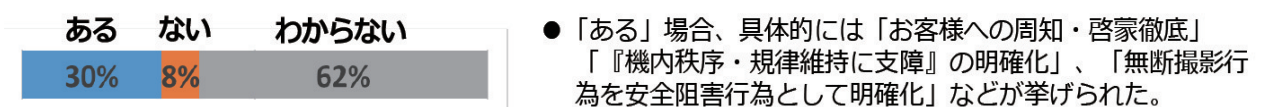
Q.盗撮・無断撮影行為に対して、どのように対処しましたか。



Q.航空法で禁止命令の対象になっている8つの安全阻害行為のうち、最も日常的に目にする行為は何ですか。

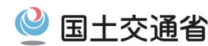
①客室乗務員の職務執行を妨げ、機内秩序・規律維持に支障を及ぼす行為	29%	●「化粧室での喫煙行為」は2019年調査の24%から低下。2020年が電子タバコの禁止が明確化された効果。
②特にな	26%	
③手荷物を通路や非常時の脱出の妨げとなる恐れがある場所に置く行為	16%	
④携帯電話その他の電子機器使用	12%	
⑤化粧室での喫煙行為	11%	

Q.現在の安全阻害行為等禁止・処罰規定運用に改善の余地はあると思いますか。



【航空連合作成】

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)

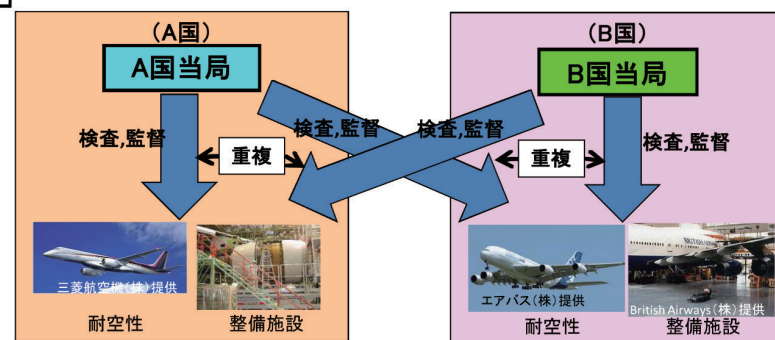
「乗員資格等の相互承認を早期に実現するべく、米国をはじめとする諸外国との協議を積極的に進めていく」

BASAの一般的な効果



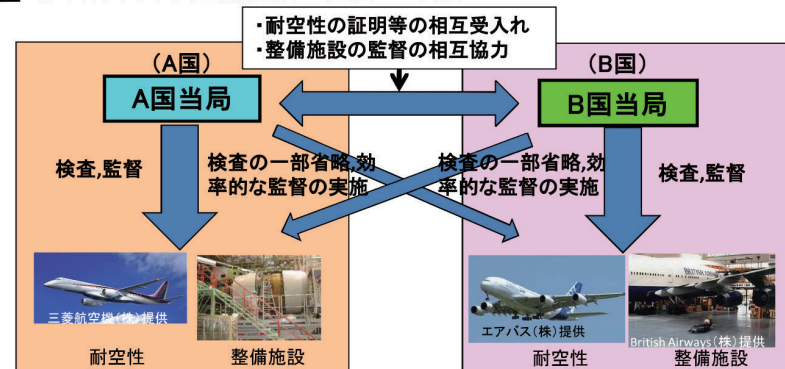
BASAがない場合

双方の航空当局により、重複した耐空性の検査や整備施設の監督を実施



BASAがある場合

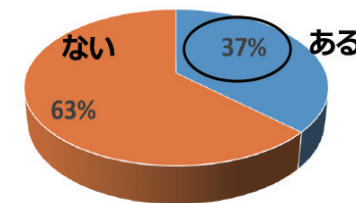
双方の航空当局の検査や監督を活用し、耐空性に係る検査の一部又は全部の省略や効率的な整備施設の監督が可能



出典：国土交通省

2022年12月実施/回答者 652名

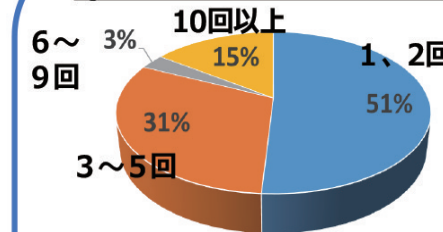
Q. 直近1年以内に、カスタマーハラスメントにあったことはありますか。



- 「ある」が4割弱だが、業種によってかなりの差異があるのが実態。最も回答者数が多かった「空港旅客サービス」は52%のほか、「旅行予約」では59%に上っている。

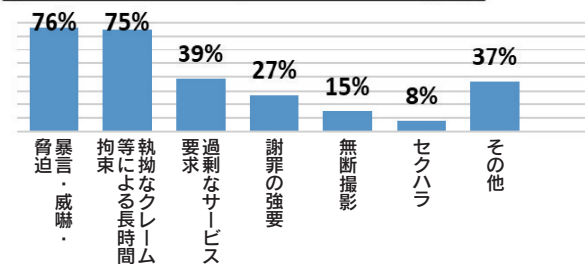
「ある」と回答

Q. 直近1年間で何回くらいありましたか。



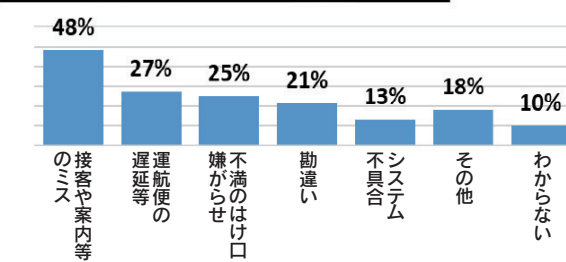
- 「1～2回」との回答が半数強だが、「3回以上」もそれに近い割合となっており、「10回以上」も1割以上に。「旅客サービス」「旅行予約」はともに、全体とほぼ同様の傾向。

Q. どのような行為にあいましたか。



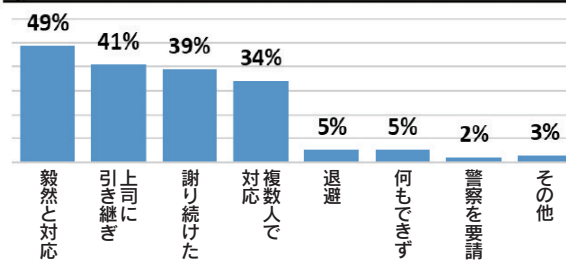
- 「暴言・威嚇・脅迫」や、「執拗なクレームや説教による長時間の拘束」が圧倒的に多い。
- 一部では、セクハラや金品の要求、人種差別など、より悪質な行為ともいえる回答もあった。

Q. 行為のきっかけは何でしたか。



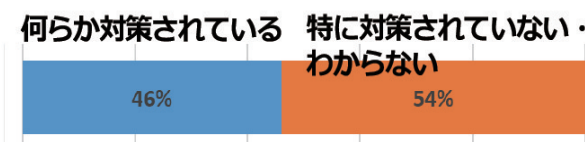
- 妥当なクレームとの区分が難しいのが実態だが、要求自体は妥当であっても、実現手段や態様の悪質性が高いものはハラスメントといえ、就業環境を害するものとして適切に対応することが必要。

Q. 行為に対してどのように対応しましたか。



- 「毅然と対応」がほぼ半数に上っており、他にも上司に引き継いだり、複数人で対応したりするなど、概ね適切とされるかたちで対応。
- 一方で、事案後の心身の状態を尋ねた質問では、「不快感が続いた：79%」、「仕事への意欲が低下：53%」、などのほか、仕事を休んだり、通院する状態になったとの回答も少なからずあった。

Q. 職場でカスハラ対策は実施されていますか。



- 「特に対策されていない・わからない」とする回答が半数以上に。
- 対策されているとの回答では「専門部署・担当者配置」、「対策教育・訓練」などが挙げられているが、それらが実際に機能しているとの回答は相対的に低位。

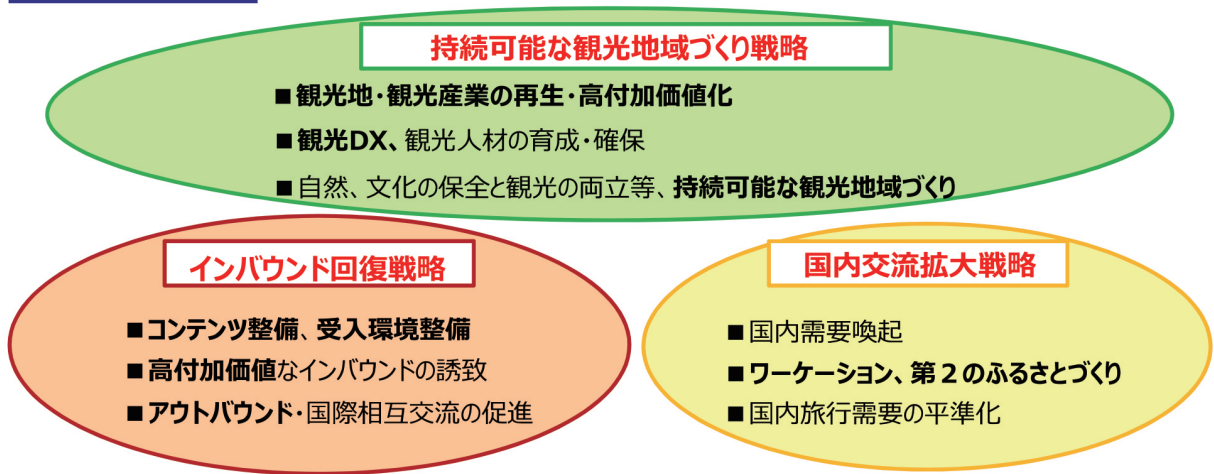
【航空連合作成】

観光立国推進基本計画(第4次)について(基本的な方針・施策)

国土交通省
計画期間：令和5～7年度
(2023～2025年度)

- 観光はコロナ禍を経ても成長戦略の柱、地域活性化の切り札。国際相互理解・国際平和にも重要な役割。
- コロナによる変化やこれまでの課題を踏まえ、2025年(万博開催)に向け、我が国の観光を持続可能な形で復活させる。
- 「持続可能な観光」「消費額拡大」「地方誘客促進」をキーワードに、全国津々浦々に観光の恩恵を行きわたらせる。

取り組む3つの戦略



目指す2025年の姿

- 活力に満ちた地域社会の実現に向け、地域の社会・経済に好循環を生む「持続可能な観光地域づくり」が全国各地で進められ、観光の質の向上、観光産業の収益力・生産性の向上、交流人口・関係人口の拡大がコロナ前より進んだ形で観光が復活している
- 万博の開催地である我が国が世界的潮流を捉えた観光地として脚光を浴び、「持続可能な観光」の先進地としても注目されている

※個別の施策については、主な内容を記載

観光立国推進基本計画(第4次)について(主な目標)

国土交通省

考え方

- コロナによる変化やコロナ前からの課題を踏まえ質の向上を強調するとともに、地域の目標への引き直しやすさも考慮。
- 今後の世界的なコロナの収束見通しが不透明であることも踏まえ、人数に依存しない指標を中心に設定。

目標

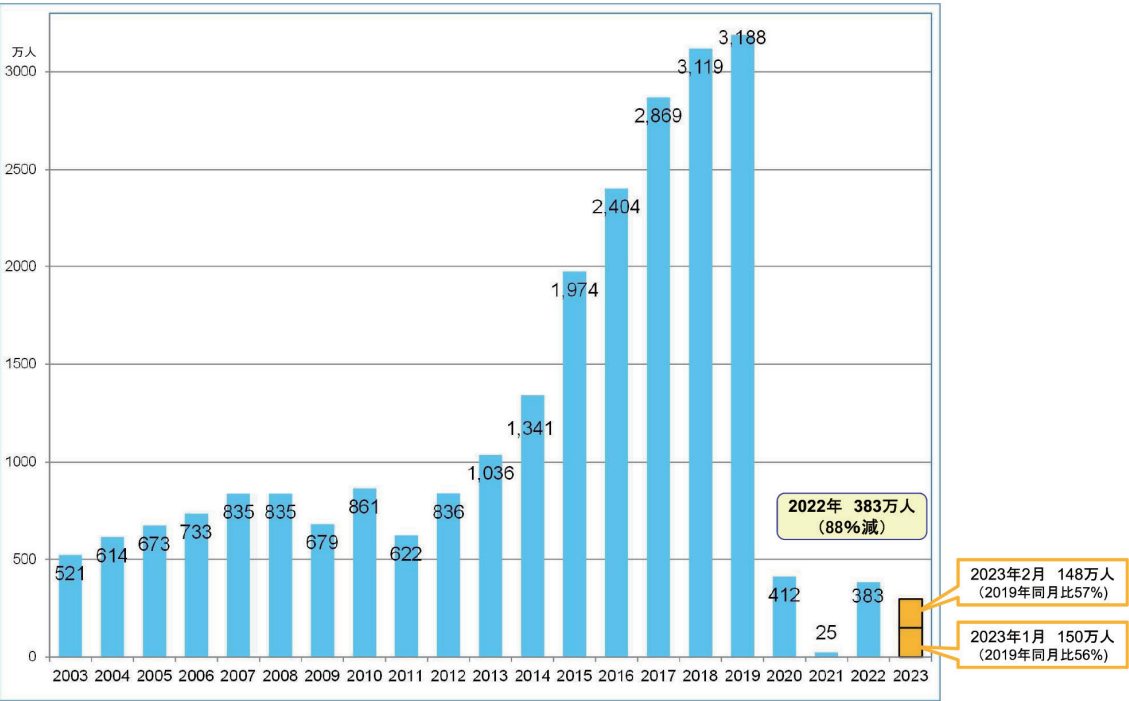
	2019年実績	コロナ (2021年)	早期達成を 目指す目標	2025年目標
① 持続可能な観光地域づくりに 取り組む地域数 (新たに設定)	12地域 ※2022年			全都道府県 100地域
② 訪日外国人旅行者一人当たり 旅行消費額 (新指標) ＜訪日外国人旅行消費額単価＞	15.9万円/人 〔旅行消費額 4.8兆円〕	— 〔旅行消費額 0.1兆円〕	旅行消費額 5兆円	20万円/人 (2019年比25%増) 〔旅行消費額 6兆円超 (注1)〕
③ 訪日外国人旅行者一人当たり 地方部宿泊数 (新指標)	1.4泊	—		2泊
④ 訪日外国人旅行者数	3,188万人	25万人		2019年水準超え (注2)
⑤ 日本人の地方部延べ宿泊者数	3.0億人泊	2.0億人泊		3.2億人泊
⑥ 国内旅行消費額	21.9兆円	9.2兆円	20兆円	22兆円 (2030年目標の前倒し)

(注1) 訪日外国人旅行者数が2025年目標を達成した場合。
(注2) 世界的なコロナの収束見通しが不透明な中で設定したものであることに特に留意が必要。

出典：観光庁

訪日外国人旅行者数の推移

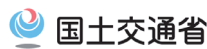
国土交通省



%は対2019年比、2022年のデータは暫定値、2023年のデータは推計値
出典：日本政府観光局(JNTO)

出典：国土交通省

航空機運航分野における脱炭素化の推進



- 我が国の航空機運航分野におけるCO2削減に係る取組を検討するため、**以下の3つのアプローチを設定**。
① **機材・装備品等への新技術の導入** ② **管制の高度化による運航方式の改善** ③ **持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進**
- 2021年3月に検討会を立ち上げ、**12月に第4回検討会を開催し、工程表を取りまとめ**
【委員】学識経験者、航空会社、研究機関、空港会社、業界団体等（委員長：屋井 鉄雄 東京工業大学教授）【オブザーバー】関係省庁、関係メーカー等

※ 空港分野については、別途「空港分野におけるCO2削減に関する検討会」にて検討

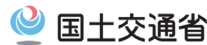
1. 工程表の策定

- (1) **機材・装備品等への新技術の導入**
 - 国内環境技術の実用化見込みや海外の競合他社に対する優位性を精査し、重点的に**基準検討を行う対象技術を選定**した計画を策定
 - 計画に基づき当該技術に係る**安全基準の策定、国際標準化への取組、認証活動のサポート**を実施
- (2) **管制の高度化による運航方式の改善**
 - 航空交通全体の最適化：**国内空域の抜本的再編や運航情報の共有による飛行計画の調整等**
 - **運航フェーズごとの改善策**：高度・経路の選択自由度向上（**航空路**）、燃費のよい降下（**到着**）、待機時間の短縮（**空港面**）
 - 今後の取組で、**CO2排出を10%程度減**とする目標
- (3) **持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進**
 - 2030年実用化を目指した、グリーンイノベーション基金等の活用による**国産SAFの研究開発**
 - 2024年頃から見込まれるSAFの実需発生に対応すべく、輸入SAFを含めた**サプライチェーンの構築**（施設整備、品質管理ルール検討等）
 - **SAF使用目標の設定**（2030年時点で本邦エアラインによる**燃料使用量の10%をSAFに置き換え**）

2. 今後の検討体制

- **策定された工程表を着実に進めていく**ため、実務的な検討の場として、**3つのアプローチ毎に官民協議会などを設置**。
- 「航空機運航分野におけるCO2削減に関する検討会」は、今後策定されるICAOの長期目標等を踏まえ、我が国航空分野の脱炭素化関係施策を**総合的・横断的な視点で議論する場**として継続。

空港分野における脱炭素化の推進



- 従来から取り組んでいる「**空港の**」**カーボンニュートラル化を加速**。
- 新たに、再エネを活用し「**空港による**」**カーボンニュートラル化を開始**。



「空港の」カーボンニュートラル化 → 加速 (空港の施設・車両からのCO2削減)

【CO2削減効果】

- 照明・灯火LED化 3割～9割削減(1灯あたり)
- 空港車両EV・FCV化 約5割削減
- GPU導入 約9割削減(駐機1回あたり)

※再エネ電気を使用すると更なる削減が可能

【効果】

- **自家消費** → 空港の脱炭素化、災害時の対応強化
- **売電** → 周辺地域との連携強化、空港の経営基盤強化
- **炭素クレジット組成** → 航空会社の国際競争力強化

(参考：CO2削減効果 試算値)

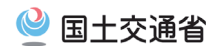
1haで太陽光発電（1,000kW、年120万kWh）を行った場合、年400トンのCO2削減

【空港分野におけるCO2削減に関する検討会】

令和3年3月に検討会を設置。第1回から第3回の検討会において、課題の整理、空港施設・空港車両のCO2排出削減や空港の再エネ拠点化の方向性を検討。
8月からは各空港の検討を深掘りするため、21空港について「**重点調査**」を進めるとともに、空港関係者と技術や知見を有する企業が協力体制を構築するための「**空港脱炭素化プラットフォーム**」を設置。
令和4年1月頃には、**空港脱炭素化の取組方針・ロードマップの策定**を行い、各空港で作成する計画の**ガイドライン**を年度内に策定予定。

出典：国土交通省

航空法等の一部を改正する法律案

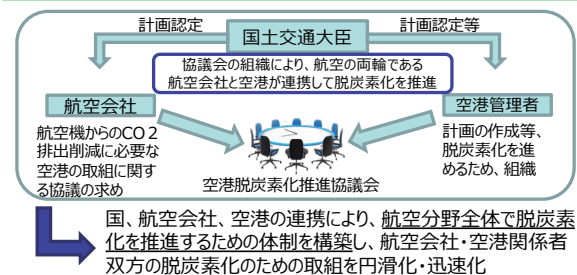


① 航空の脱炭素化の推進に関する基本方針の策定

- 国土交通大臣は、航空分野全体における脱炭素化を計画的に推進するため、政府の施策、航空会社、空港関係者等の取組について定めた**航空脱炭素化推進基本方針を策定**。
【航空脱炭素化推進基本方針】
➢ 航空の脱炭素化の推進の意義・目標
➢ 政府が実施すべき施策
➢ 関係者（航空会社、空港関係者等）が講ずべき措置 等

② 本邦航空会社による脱炭素化の取組の推進

- 本邦航空会社は、**航空運送事業脱炭素化推進計画を作成し、国土交通大臣が認定**。
【航空運送事業脱炭素化推進計画】
➢ 航空運送事業の脱炭素化の目標
➢ SAF（※）の導入等の取組 等
※ バイオジェット燃料等の持続可能な航空燃料
- 認定を受けた航空会社に係る特例を措置。
✓ ③の空港脱炭素化推進協議会の組織の要請
✓ 取組の円滑化を図るための**同協議会に対する協議の求め**
✓ 事業計画の変更手続のワンストップ化



③ 空港における脱炭素化の取組の推進

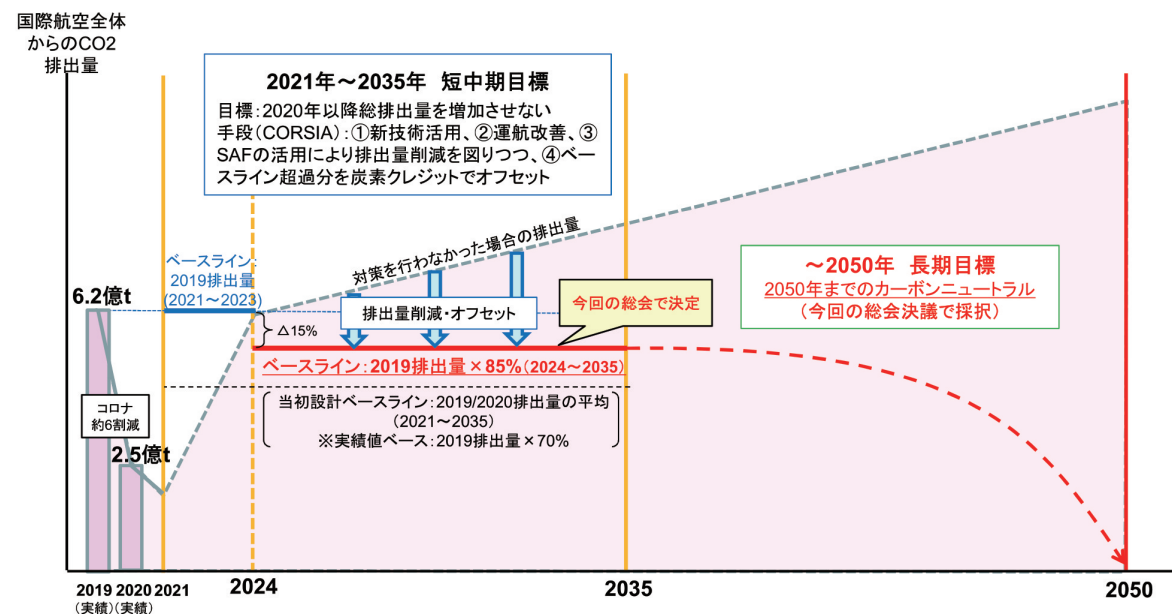
- 空港管理者は、誘導路の改良、空港で使用する電力を供給するための太陽光発電設備の整備等の取組について記載した**空港脱炭素化推進計画を作成し、国土交通大臣が認定**（※）。
※ 国管理空港の場合は、国土交通大臣が作成し、公表。
- 計画を作成しようとする空港管理者は、航空会社、給油事業者、ターミナルビル事業者のほか、空港のための再生可能エネルギー発電を行う事業者等からなる**空港脱炭素化推進協議会**を組織し、計画の作成、実施等について協議。
- 計画に位置付けられた事業に係る特例を措置。
✓ 行政財産を活用するための**国有財産法の特例**
・計画記載事業への**行政財産の貸付特例**（事業例：庁舎屋上等への太陽光パネルの設置等）
・上記貸付の**期間の上限を30年とする特例**（国有財産法上建築物は上限10年）
✓ 空港施設の変更に係る許可手続のワンストップ化

出典：国土交通省

第41回ICAO総会における環境関係の決定概要



- 国際航空分野のCO2排出量は世界全体の約1.8%（6.2億トン）を占め、パリ協定や国際海事機関（IMO）では、CO2削減に係る長期目標が設定されているが、国際航空分野の気候変動対策を担当する国際民間航空機関（ICAO）では設定されていなかったところ。
- 第41回ICAO総会（2022年10月）において、**2050年までのカーボンニュートラルを目指す脱炭素化長期目標を採択**するとともに、2035年までの取組について**オフセット量算定の基準となるベースラインを2019年の85%に変更**すること等を決定。



出典：国土交通省