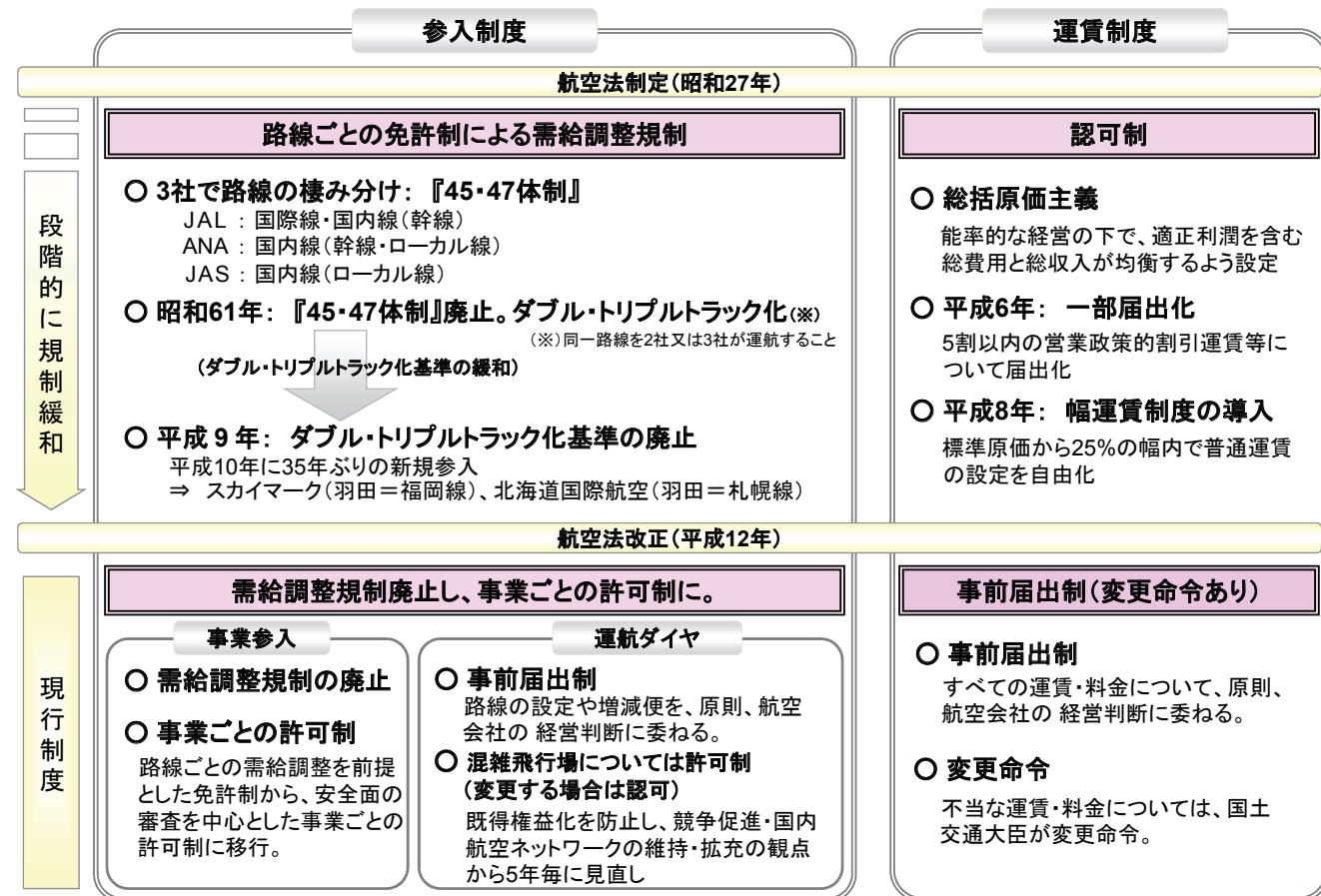


国内航空分野における規制緩和の経緯



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。

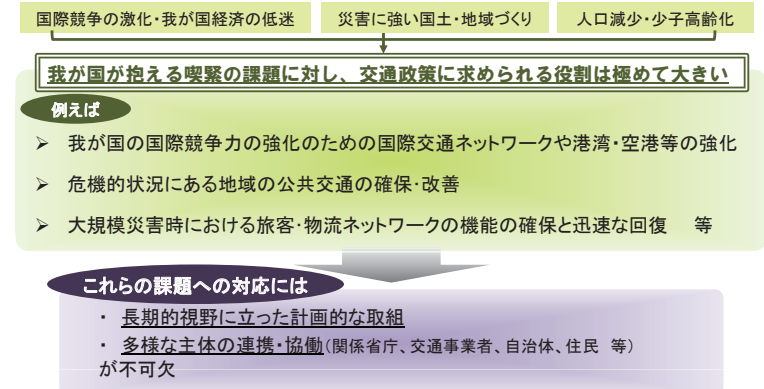
その後、政権再交代を受け、国土交通省は「交通政策基本法案」として、再提出を検討するものの、見込みが立たず、2013年6月13日、民主・社民両党の議員立法として「交通基本法案」が183回通常国会に提出された。

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～

基本的
考え方

- ◆ アジア等の世界経済の成長を取り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が空港の国際競争力を向上。
- ◆ 我が国航空企業が、国際競争に對し後手に回っていないと見られがちな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ができるよう、航空行政は市場環境や将来動向等をにらみながら、ボトルネッ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るよう、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。航空行政はそのボトルネッ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

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し、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)
- ◆ オーストラリア・韓国等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

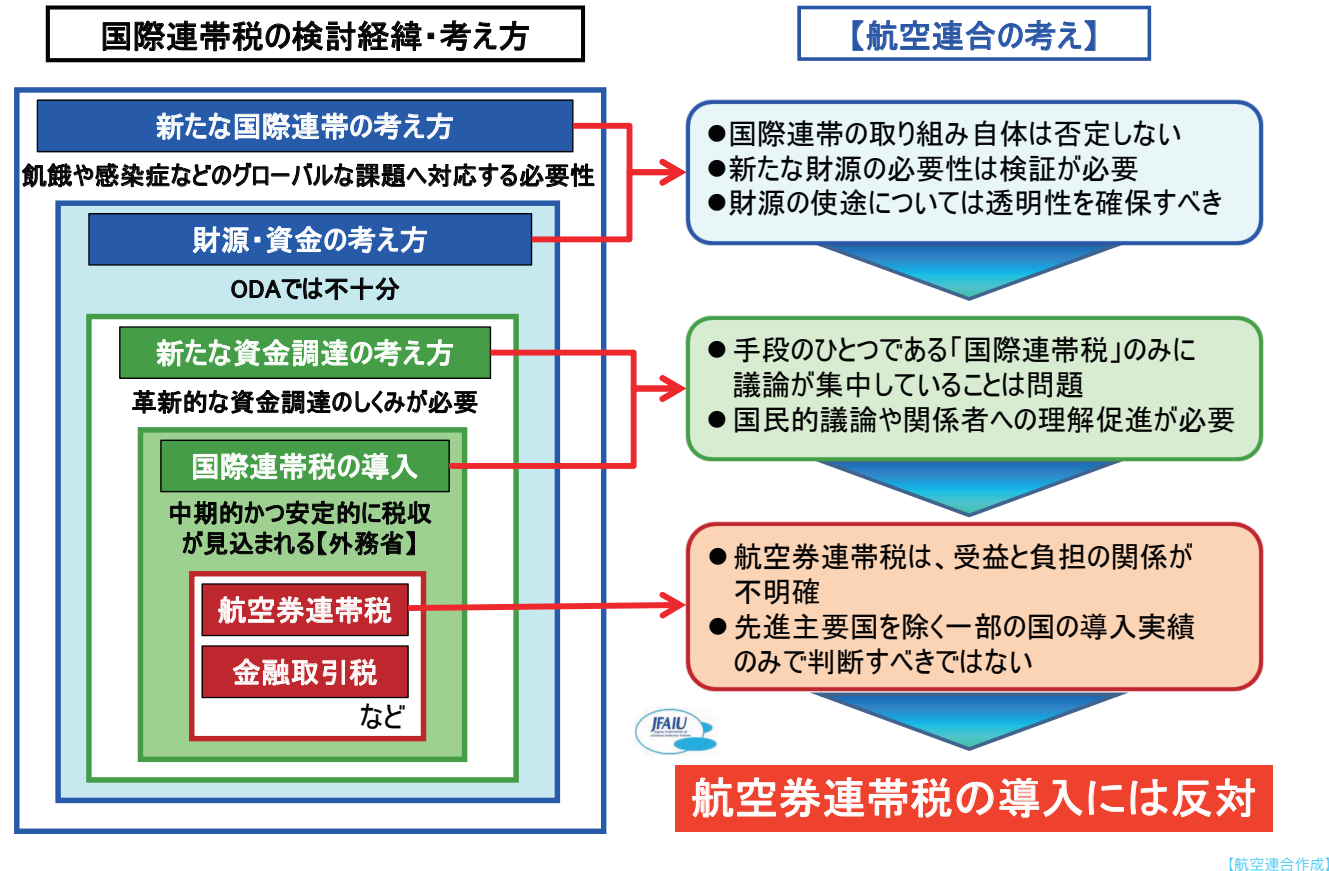
- ✓ 日本の強みである優れた品質の提供能力を武器に、航空サービスの質的向上を邁進追求。
- (航空・空港サービスの安全の確保)
- ◆ 事前予防的取組を強化。安全指標等の設定、積極的な情報発信を推進
- ◆ 新規企業乗入れや新機材トランブル等に対応し、重点的な監査・審査を実施
- ◆ 施設量増加や老朽化を踏まえた適切な維持管理・更新、施設の耐震化、空港のBCP策定や広域災害時の空港機能のあり方の検討等を推進
- (空港の利用環境の改善、空港アクセス強化)
- ◆ 空港での乗継時間短縮、空間マネジメントやイレギュラー対応の改善等が必要
- ◆ 大都市圏では、アクセス鉄道網充実に向けた検討、空港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朝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

出典：国土交通省

航空機燃料税の税率推移

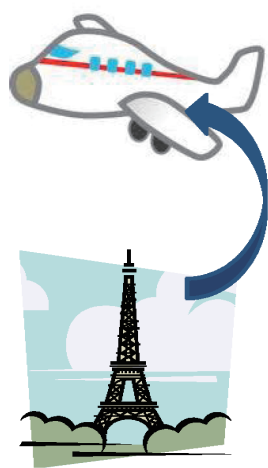
昭和47～ 昭和53年度	昭和54～ 平成22年度	平成23～ 令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5～9年度	令和10年度 以降
13,000円/kl 	26,000円/kl 	軽減措置①～④ 18,000円/kl 	緊急支援 ① 9,000円/kl	緊急支援 ② 13,000円/kl 	軽減措置⑤ 5～6年度 13,000円/kl 7～8年度 15,000円/kl 9年度 18,000円/kl	未定 → 空港整備は 概成しており 廃止すべき
軽減措置① 平成23～25年度 (18,000円/kl)		◆ 本格的な大競争時代の到来を見据えた我が国航空会社の国際競争力強化が目的。 ◆ 平成23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、新型コロナウイルス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(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)

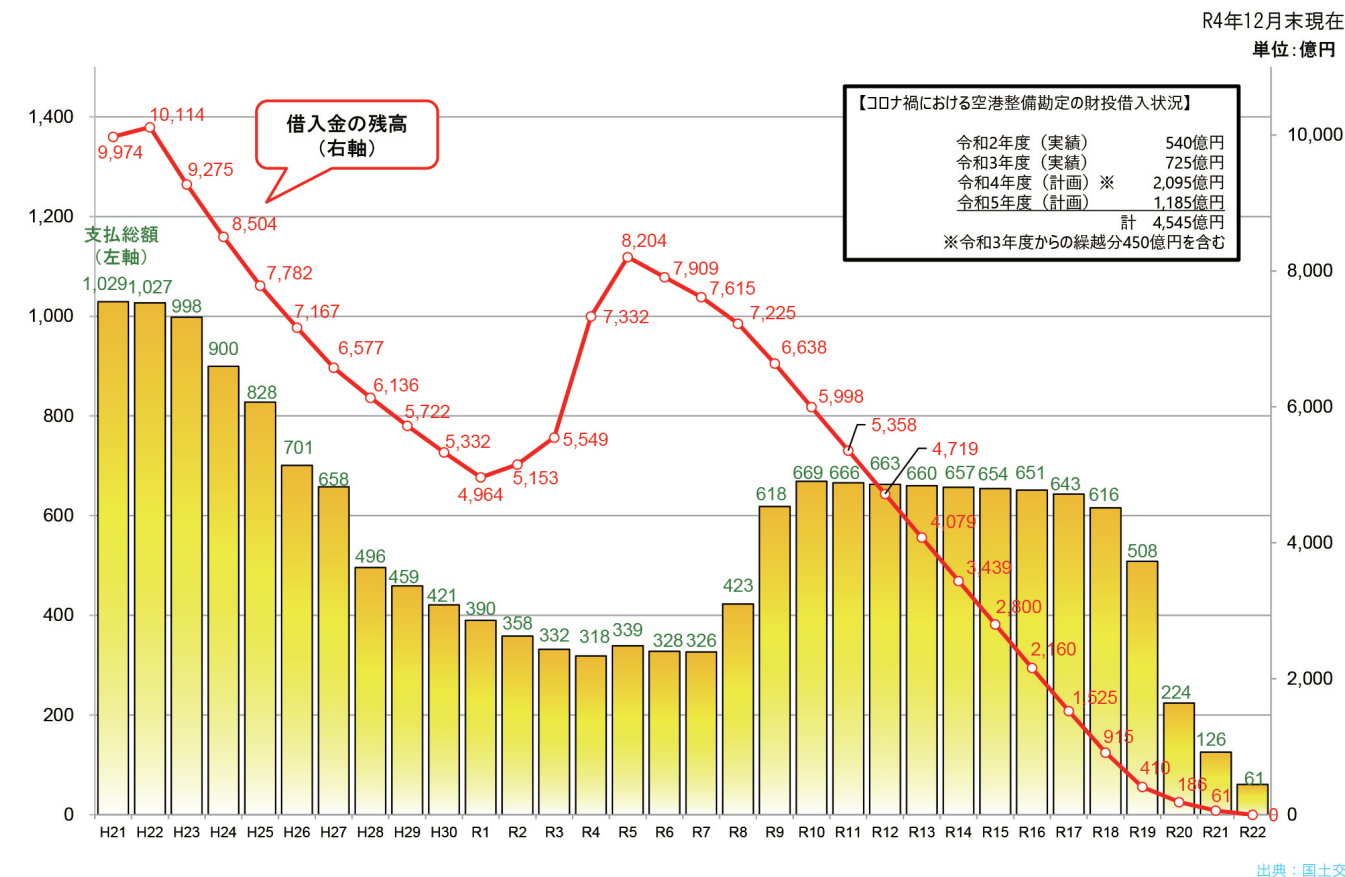
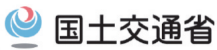
航空機騒音対策事業の拡充等に伴い国の空港対策費が増大してきていること、また関西空港の整備、羽田の沖合展開が具体的な課題となっており、そのための財源を手当てする必要があることから税率が引き上げられた。

平成20年度 社会資本整備事業特別会計空港整備勘定へ

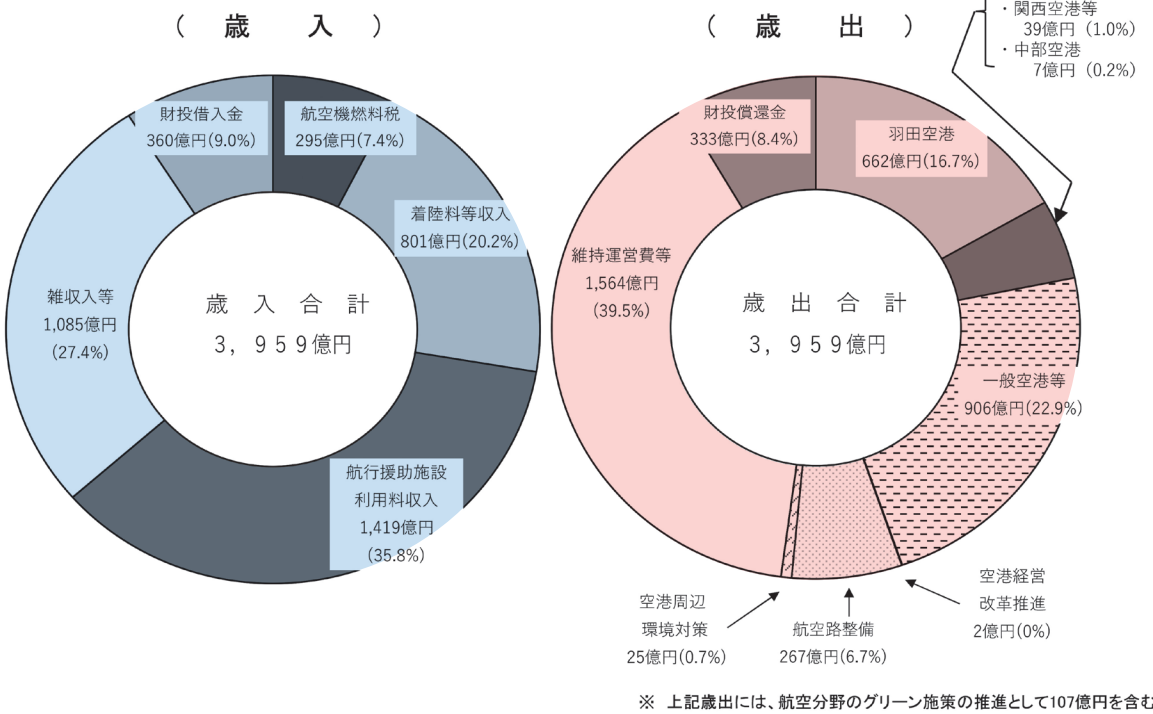
受益と負担の対応関係や収支等を明確化しつつ、社会資本の整備に関して縦割りの弊害を除去し、事業間連携の強化等を図ることで、効率性の向上に資するとともに社会資本整備全体としての通覧性を確保する観点等から、これらを統合し「社会資本整備事業特別会計」を設置。「社会資本整備事業特別会計空港整備勘定」となった。

出典: 国土交通省

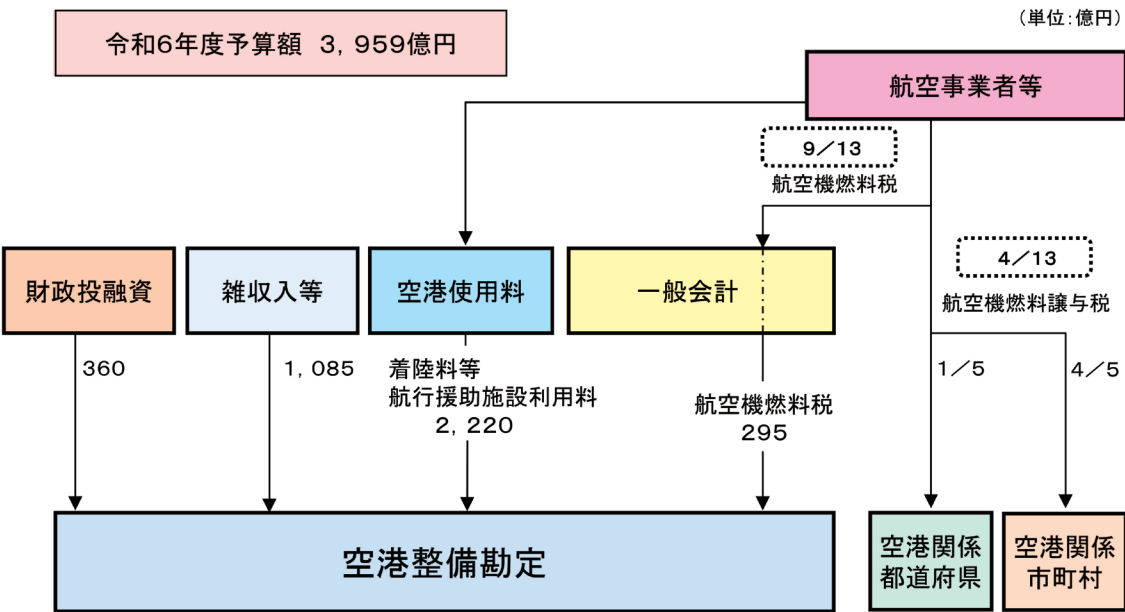
空港整備勘定における借入金の償還額・残高の推移見込



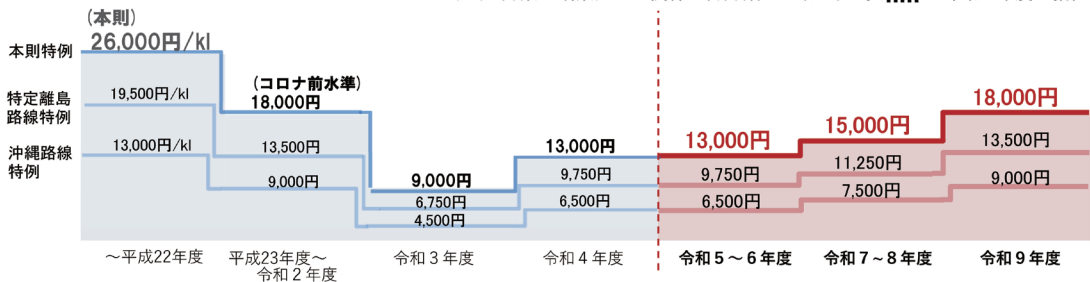
空港整備勘定の歳入・歳出規模(令和6年度予算額)



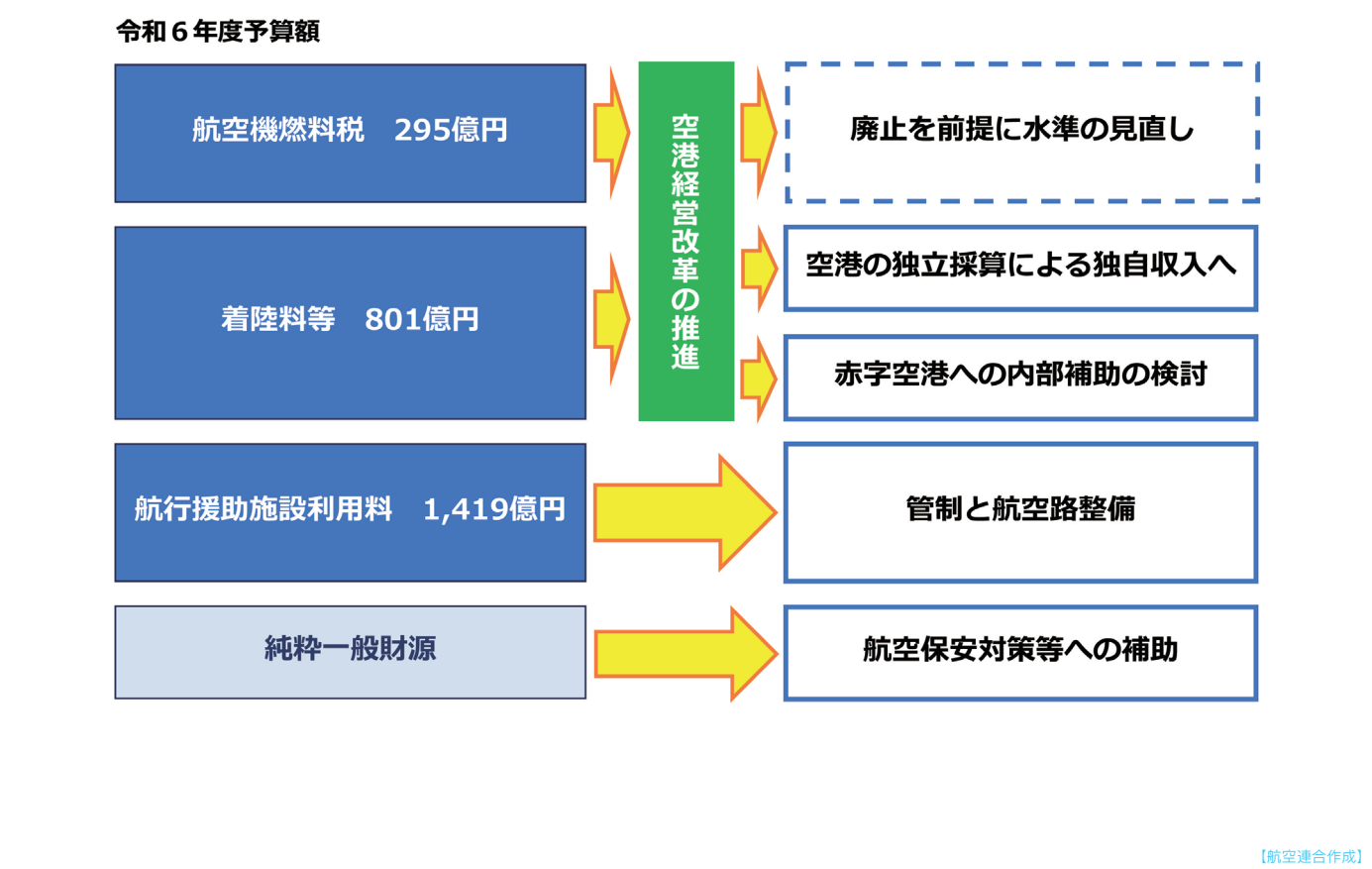
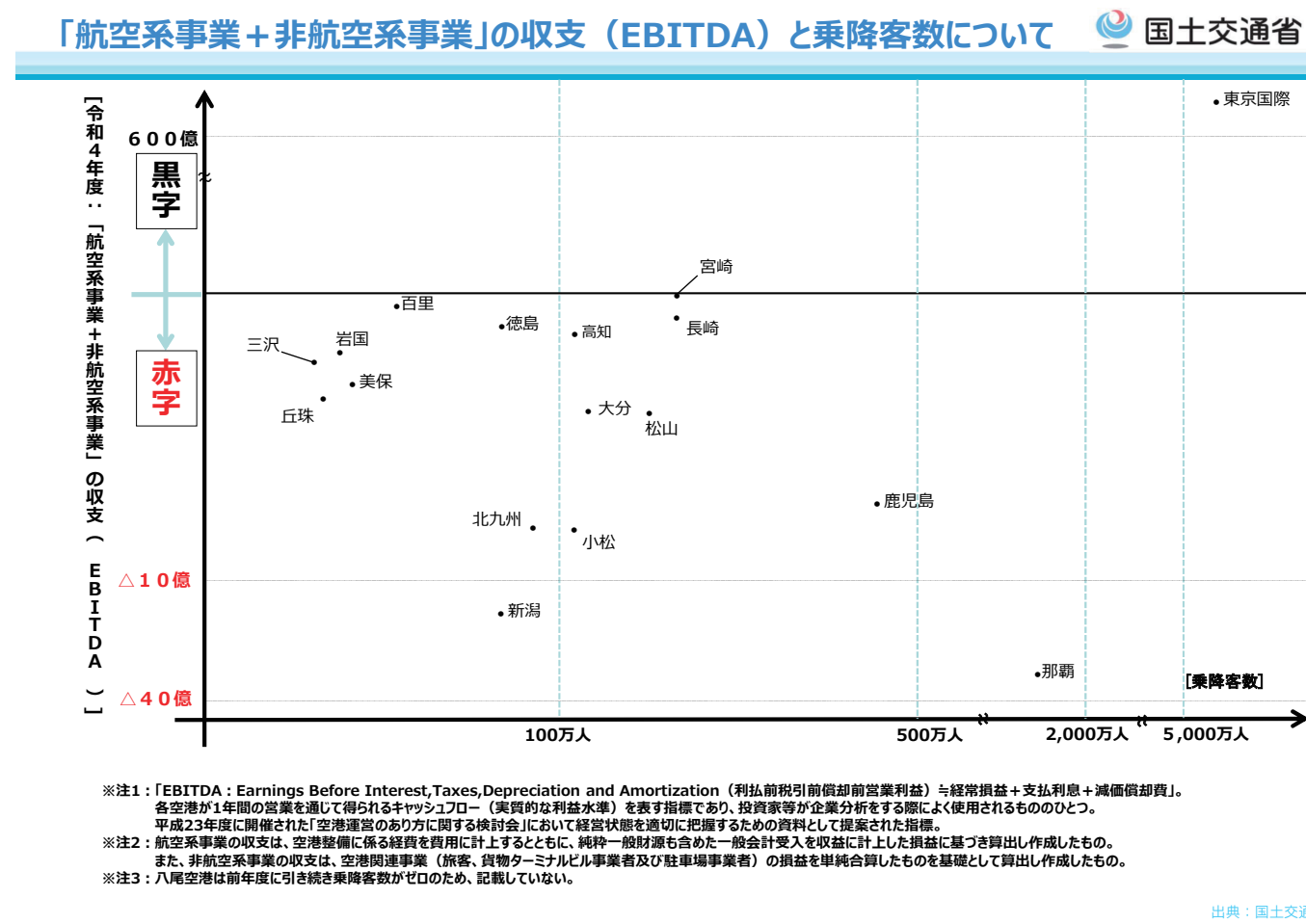
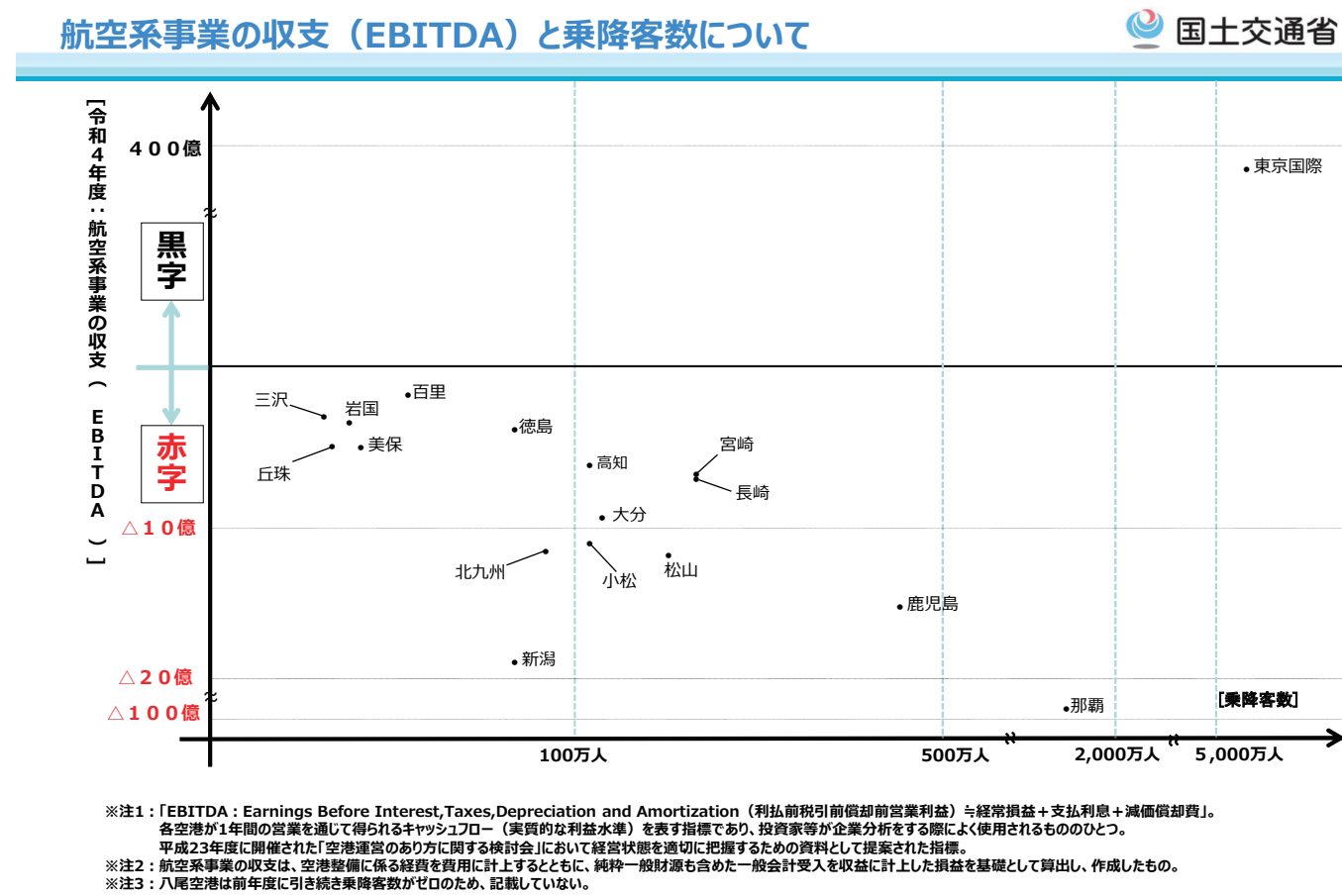
空港整備勘定のしくみ



(注) 計数は端数処理の関係で合計額に一致しない。は令和6年度の措置。



出典: 国土交通省



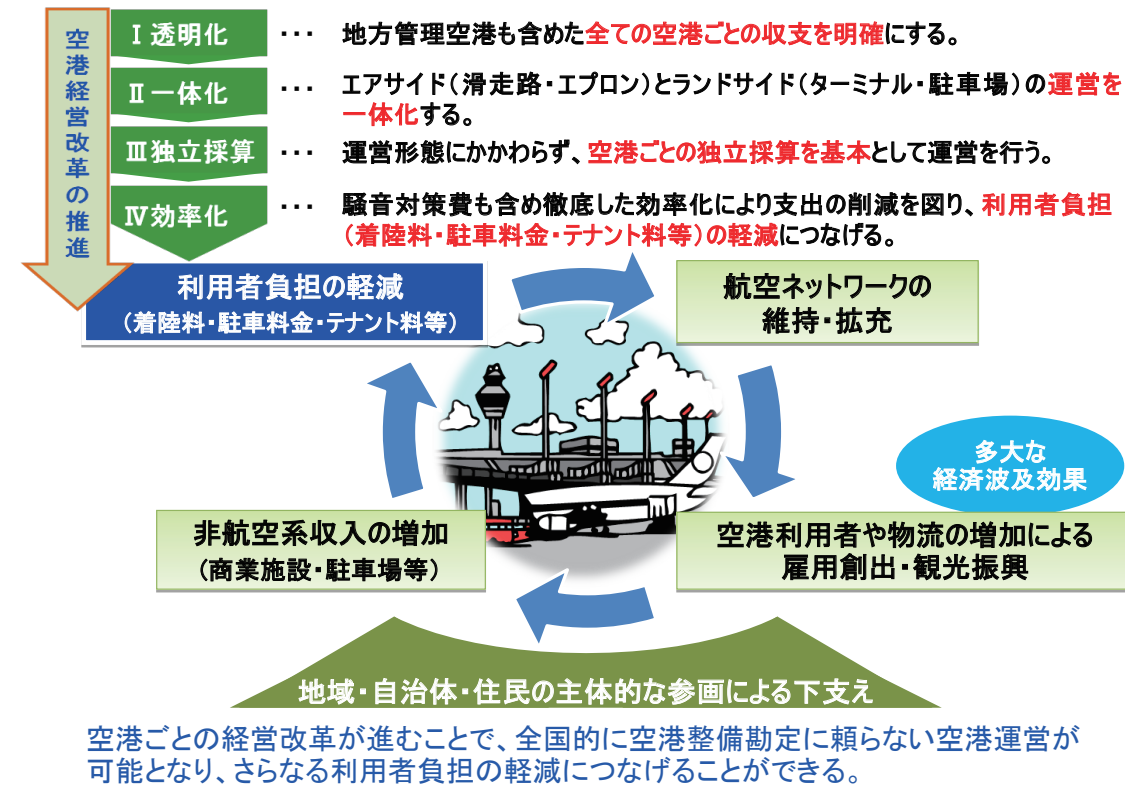
空港運営の民間委託（コンセッション）の実績と現在の検討状況							
2013.7 民活空港運営法 施行 → 同法に基づく 基本方針の策定・公表	滑走路・ビルの 資産調査 (デューデリ ジェンス)	民間投資意向 調査 (マーケットサ ウンディング)	PFI法に基づく 実施方針の 策定・公表	運営権者の選定 プロセス	実施契約 締結	運営開始	運営権対価 (事業委託期間)
仙台空港	2013.7	2013.11	2014.4	2014.6	2015.12	2016.7～	22億円（30年）
高松空港	2013.7	2015.10	2016.7	2016.9	2017.10	2018.4～	50億円（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】

空港経営改革推進の必要性



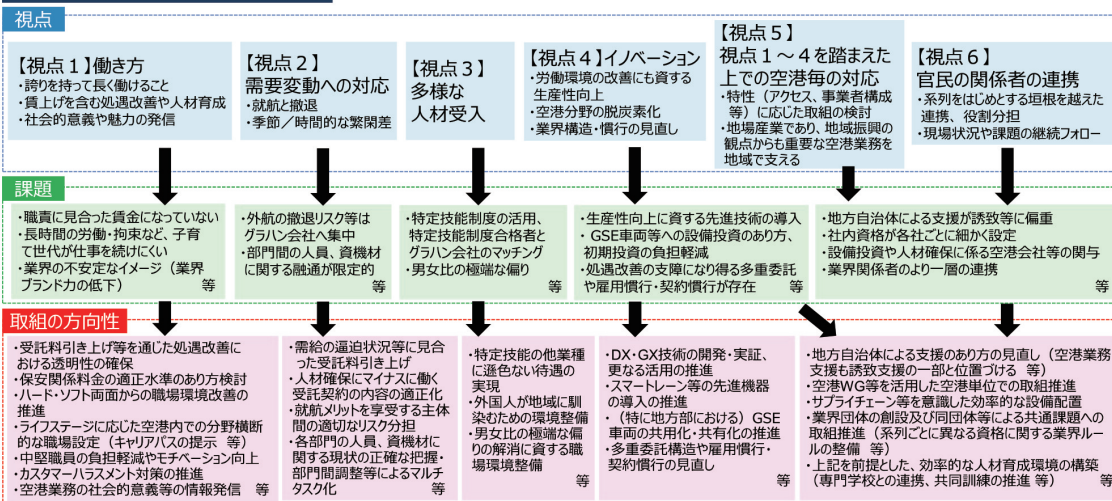
【航空連合作成】

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

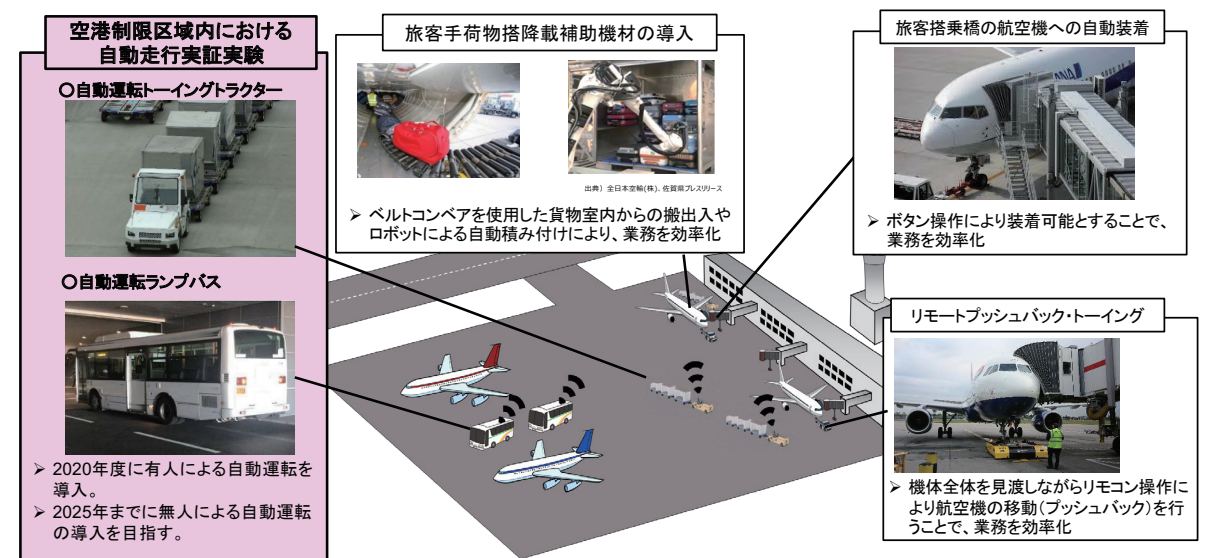
地上支援業務の省力化・自動化



- 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担う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

職場や企業グループを超えて、航空関連産業、または空港全体の生産性向上に資する取り組み

【航空連合ビジョン（航空関連産業のあるべき姿）】
いつの時代も社会から必要とされ、働く仲間がやりがいを感じ、誇りをもって働ける産業

圧倒的な
生産性向上

- 単なるコスト削減や手足を速く動かすことではない
- 生産性運動三原則に基づき、生み出された成果は労働者を含む関係者に公正に配分される
- 生産性向上のための先行した「人への投資」も必要

=

産出（アウトプット）の最大化

- 業界を超えた競争と共創
- 顧客の創造
- 地域との連携強化
- 産業で働く魅力の向上

- <例>
- ・産業間の連携による需要喚起
 - ・ワーケーション・2拠点居住促進などの旅行・休暇改革
 - ・MaaSの展開による空港アクセス改善
 - ・宇宙分野の事業化
 - ・「空飛ぶクルマ」など新たなモビリティを活用した需要創出
 - ・地場企業や自治体との連携による地域が抱える問題の解決
 - ・人的資本投資の推進

投入（インプット）の最小化

- 協業領域の拡大
- イノベーション促進の環境整備
- 新技術導入による省人化・自動化
- 施設のあり方の見直し
- 規制緩和

- <例>
- ・資機材の共用化（GSE・搭乗手続きなど）
 - ・SAFの開発・供給体制における連携
 - ・税制や基金を活用した投資インセンティブ向上
 - ・貨物・物流のデジタル化
 - ・FAST TRAVELの推進
 - ・中国路線の管制事由の遅延解消
 - ・安全規制の集中的見直し
 - ・BASAの適用範囲の拡大
 - ・航空法と航空機製造事業法の二重適用の是正

【航空連合作成】

羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会 中間取りまとめ（概要）

～（令和6年6月24日公表）～

1. 管制交信に係るヒューマンエラーの防止

- (1) 管制交信に係るヒューマンエラー防止のため、自家用含む全てのパイロットに対して、パイロット間のコミュニケーション等（CRM: Crew Resource Management）に係る初期・定期訓練を義務化
- (2) パイロットに対して外部監視、管制指示の復唱等の基本動作を改めて徹底
- (3) 離陸順序に関する情報提供（No.1、No.2等）について、情報提供を行う際の留意事項を管制官とパイロットに周知徹底の上、停止を解除
- (4) 管制交信に関する管制官とパイロット等の意見交換、教材を用いた研修・訓練等を実施



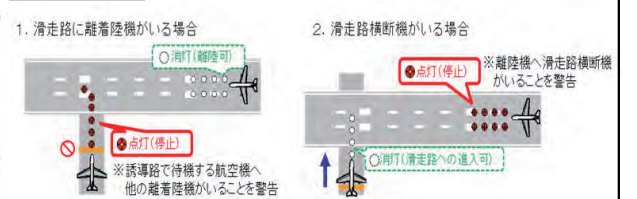
2. 滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化

- (1) 管制官に対する注意喚起システム（滑走路占有監視支援機能）のアラート機能を強化
- (2) 管制指示と独立して機能する滑走路状態表示灯（RWSL: RunWay Status Lights）を主要空港の対象滑走路に導入
※ 主要空港：新千歳、成田、羽田、中部、伊丹、関西、福岡、那覇空港

滑走路占有監視支援機能の強化



RWSLの機能



- (3) 滑走路進入車両に対して位置情報等送信機の搭載を義務化

3. 管制業務の実施体制の強化

- (1) 管制官の人的体制の強化・拡充



- (2) 管制官の疲労を業務の困難性や複雑性に応じて把握・管理する運用を導入
- (3) 管制官の職場環境を改善、ストレスケア体制を拡充

4. 滑走路の安全に係る推進体制の強化

- (1) 国において、総合的な滑走路安全行動計画（Runway Safety Action Plan）を策定
- (2) 主要空港において滑走路安全チーム（Runway Safety Team）を設置
- (3) グラハン事業者を含め滑走路の安全に係る監督体制を強化
- (4) 国際的な連携の強化（ICAO等）



5. 技術革新の推進

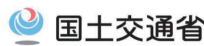
管制側・機体側におけるデジタル技術等の更なる活用に向けた調査・研究
※ 機体側の新たな技術等に対応して、パイロットに適切に訓練を実施させることを制度化

米国等で開発中の滑走路誤進入検知システム（SURF-A）のイメージ



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等から、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)

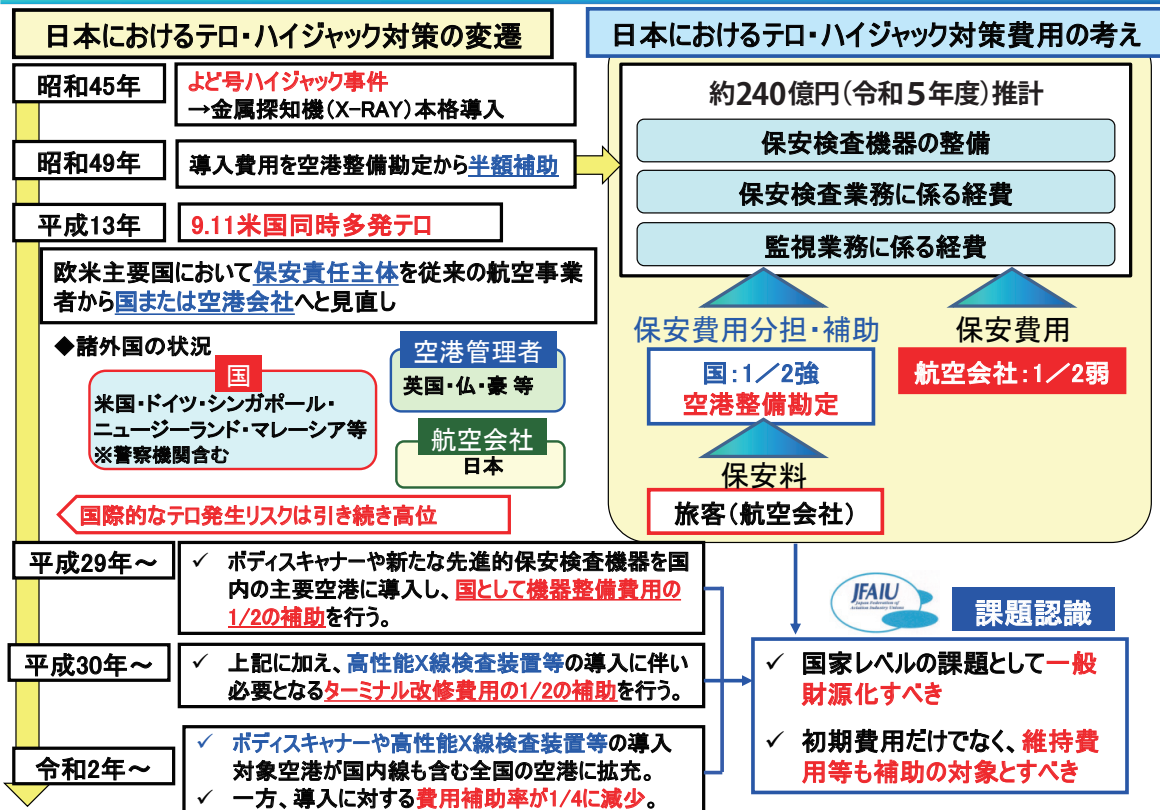
飲酒に係る不適切事案(アルコール検査で不合格の場合や適切に実施されなかった場合等)について航空局への報告義務化

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



【航空連合作成】

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を行い、期間を定めて検討を行うこと**」とされ、
- 国土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: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)		国
会社管理(成田、中部)	航空会社	空港会社
地方管理	会社	地方自治体
コンセッション空港		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

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。

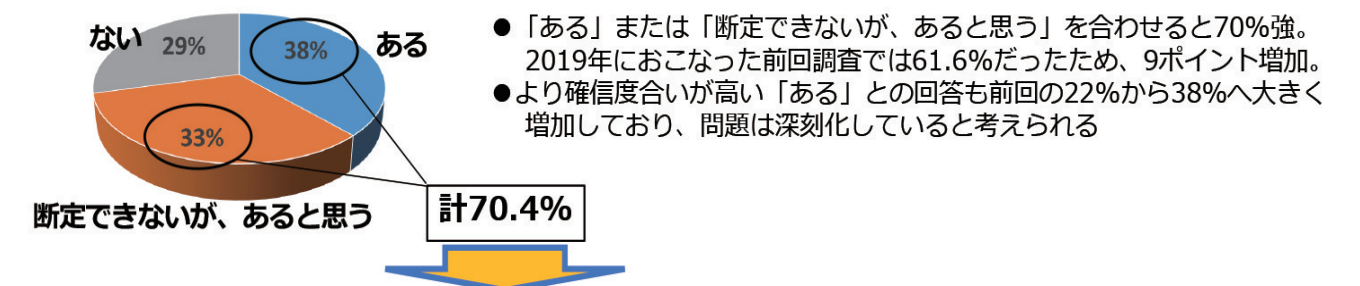
【罰金の対象となる安全阻害行為等（国土交通省令）】

- 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

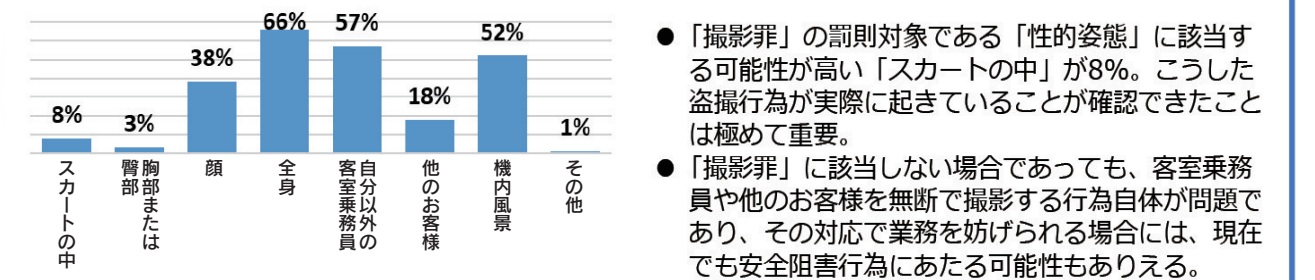
※「航空機に乗り込んでその職務を行う者の職務の執行を妨げる行為」の具体例：セクハラ、暴言・威嚇など（航空連合追記）

✦ 2022年11～12月実施／回答者 1,573名

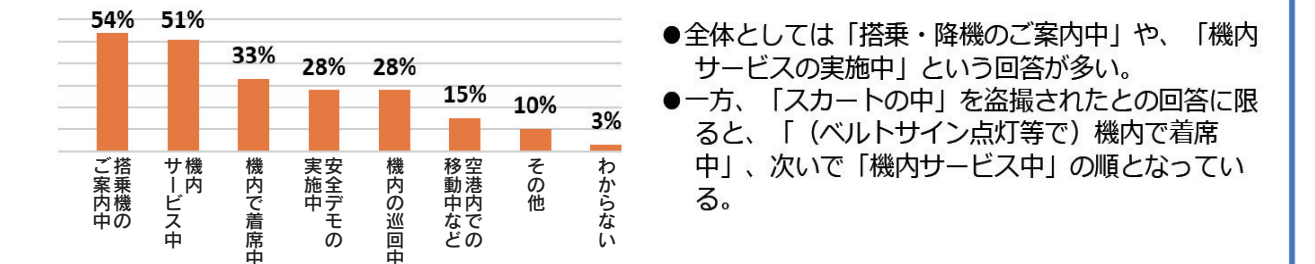
Q.ご自身が乗務する便において、盗撮・無断撮影にあったことはありますか。



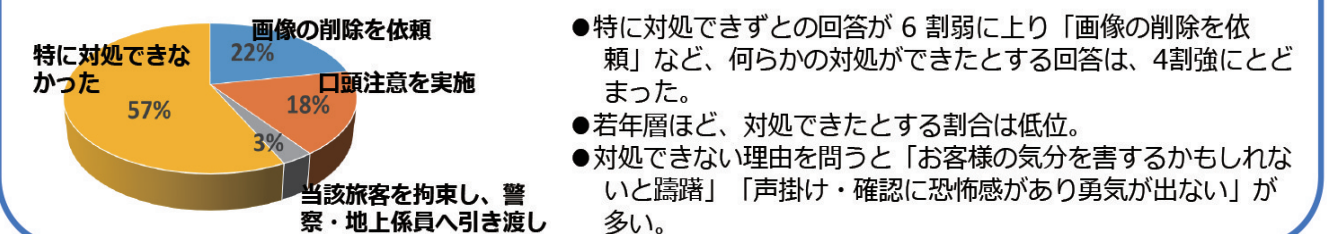
Q.具体的に何に対する盗撮・無断撮影行為でしたか。



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。



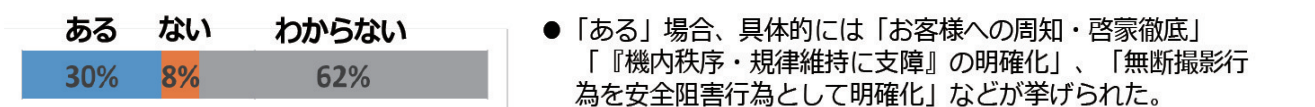
Q.盗撮・無断撮影行為に対して、どのように対処しましたか。



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】

航空の安全に関する相互承認協定(BASA)



BASA (Bilateral Aviation Safety Agreement)

航空安全に関して、相手国が行う検査・認証を相互に受け入れることにより、当局による重複検査等を可能な限り避ける等、お互いの手続きを円滑化するための二国間協定。
BASAの締結にあたっては、相手国の制度等を評価し、双方の制度が同等以上であることが前提。

BASA本体協定 (Executive Agreement：二国間で締結)

実施取決め (Implementation Procedures：分野毎に当局間で締結)



航空製品の耐空性

* 航空機、航空機部品の型式証明、耐空証明等
* 締結済



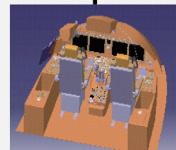
整備

* 締結に向け協議中



操縦士免許

* 未締結



フライトシミュレータ

* 未締結

※上述体系は米国とのBASAの事例

各国とのBASAの状況一覧

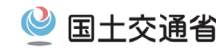


		耐空性	整備施設	操縦士免許	フライトシミュレータ
米国	本体協定	2009年締結	協議中		
	実施取決め	2009年締結 (2019年改正)	協議中		
欧州※	本体協定	2020年6月署名、(日EUそれぞれ国内手続き(日側は国会承認)を経て) 2021年6月締結			
	実施取決め	2020年7月署名	協議に向け調整中		
カナダ	本体取決め	1997年締結			
	実施取決め	1999年締結	2017年締結		
ブラジル	本体取決め	2008年締結			
	実施取決め	2008年締結			
シンガポール	実施取決め		2020年締結		
英国	本体取決め	協議中			
	実施取決め	2019年締結 (2020年改正)	協議中		
オーストラリア	実施取決め		2022年3月締結		
韓国	本体取決め	2024年5月締結			
	実施取決め		協議中		

※スイス、アイスランド及びノルウェーと2020年9月、耐空性に係る実施取決め締結済み

出典：国土交通省

重点テーマ 整備詳細①



視点1 リソースの有効活用

重点テーマ1 運航整備士の業務範囲の拡大

課題

・運航整備士の業務範囲が、実際のライン整備(日々の運航間の点検等)で行う業務の6割程度に留まり、結果、高いスキルの航空整備士の配置も多く必要となり人材の効率的活用が進まない。

【日々の運航間の整備例】(※)現在、運航整備士はできない

- ・発動機各部の清掃
- ・機体内部の照明の交換
- ・タイヤの交換
- ・酸素ボトル、客室座席交換
- ・着陸装置緩衝支柱への作動油補充(※)
- ・ブレーキ系統の調整(※)
- ・ファン・ブレードの交換(※)
- ・タービン発動機のプロブスコープ検査(※)

取組の方向性

- ・欧州等ではライン整備の業務をほぼカバーする資格
- ・運航整備士の有効活用に向け、当該整備士の業務範囲を実際のライン整備を含めるよう制度を見直し。(R6年度目処に具体的な業務範囲を決め、7年度早期に関係規則を改正)

重点テーマ2 型式別ライセンスの共通化

課題

・大型機の整備にあたっては軽微なものから高度なものまで型式毎のライセンスが必要

・機体システムの電子化等により、故障箇所特定の自動化、修理作業の標準化が進む。
・修理作業：システム構成品のユニット交換、SWアップデー等が中心に変化



取組の方向性

- ・欧州等では軽微な作業に限り型式別ライセンス不要
- ・近年の整備の共通化・標準化の状況に鑑み、比較的軽微な作業である運航整備については型式別のライセンスを不要とするよう制度を見直し(重点テーマ1と併せて関係省令を改正)※型式固有部分は認定事業場において必要な教育を実施

－整備士制度－

	資格名	主な使用用途	業務範囲	養成期間	人数(資格数)	型式別の追加ライセンス
大型	1等航空整備士	ドック整備(格納庫でエンジン交換等)、整備責任者等	・大規模な修理(エンジン交換等)まで整備全般	約5年	約5,000名	必要
	1等運航整備士	日々の運航間の機体の整備作業(ライン整備)	・保守や軽微な修理作業(タイヤ交換など)	約3年	約1,500名	必要
小型	2等航空整備士	ドック整備(格納庫でエンジン交換等)、整備責任者等	・大規模な修理(エンジン交換等)まで整備全般	約3年	約800名	不要
	2等運航整備士	日々の運航間の機体の整備作業	・保守や軽微な修理作業(タイヤ交換など)	約2年	約500名	不要

重点テーマ 整備詳細②



視点2 整備士養成・業務の効率化

重点テーマ3 時間ベース教育から能力ベースへ

課題

・指定養成施設において国の実地試験免除のためには一律の教育時間が必要。一方で、国が一部試験を実施する場合、柔軟なカリキュラムが可能
例) 1等航空整備士：2970時間
1等航空運航整備士：1260時間

取組の方向性

- ・操縦士等と同様、一律の時間に代えて育成の達成度を確保する教育カリキュラム・方法も選択可能とするよう制度を見直し
- ・国は、関係機関との連携の上、カリキュラム等の承認基準を制定(R6年度以降順次実施)

重点テーマ4 実地試験項目の刷新

課題

・現在の実地試験項目には「金属部材が前提」、「加工技術の高度化」など、昔の機体・整備が前提の項目が散見され非効率

取組の方向性

- ・現在の整備現場で求められる新技術に係るものなどを反映した内容(複合材など)に刷新(R6年度目処にとりまとめ)
- ・あわせて、教官人数や補習率など、指定養成施設の要件についても見直し

重点テーマ5 デジタル技術を活用した整備推進

課題

・航空機の整備作業/その適切性の確認は原則現物を目視で実施しており、生産性の向上が課題
・諸外国でも原則現物目視だが、一部軽微な点検にドローン活用例あり

取組の方向性

- ・整備作業は軽微な点検から大規模修理まで多種多様。デジタル活用に向け航空会社等との連携の上、リモート等が可能な整備を検証(R6年度内)



視点3 裾野拡大

重点テーマ6 戦略的な普及啓蒙

課題

・広報活動は各機関・会社で実施。各機関等が連携した協議体もあるものの、情報共有が中心

取組の方向性

- ・関係機関の連携・協力のもと、広報活動の中核的役割を担う会議体を設け、若年層や女性等へのターゲットの拡大、Youtube、InstagramやSNSの積極利用など、戦略的広報活動を推進

重点テーマ7 自衛隊整備士の活用促進

課題

・自衛隊整備士の退職後、整備とは別の業種に就くなど、業界内での活用が進んでいないケースも散見

取組の方向性

- ・自衛隊整備士による民間資格の円滑な取得に向け、具体的方策(試験省略又は指定養成施設取得等)をもって、防衛省側との調整を推進

重点テーマ8 外国人整備士の受け入れ拡大

課題

・特定技能1号(2019年度より航空分野に拡大)による外国人整備士の受け入れは、現在1国(蒙)4名に留まっている状況。2023年度から特定技能2号の対象に追加

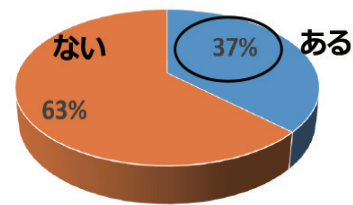
取組の方向性

- ・受け入れ機関との調整等の上、今後拡大していく機体の国やその時期等を定めた計画を作成し積極的に推進。あわせて特定技能2号の試験環境整備を早期実施

出典：国土交通省

✦ 2022年12月実施／回答者 652名

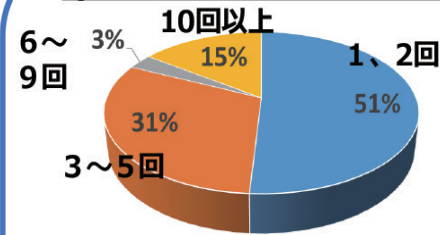
Q. 直近1年以内に、カスタマーハラスメントにあったことはありますか。



- 「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。

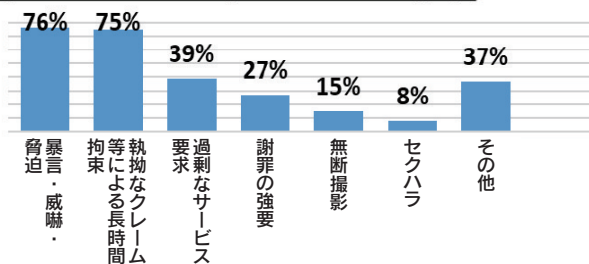
「ある」と回答

Q. 直近1年間で何回くらいありましたか。



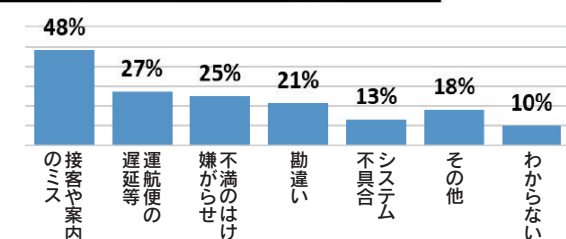
- 「1~2回」との回答が半数強だが、「3回以上」もそれに近い割合となっており、「10回以上」も1割以上に。「旅客サービス」「旅行予約」はともに、全体とほぼ同様の傾向。

Q. どのような行為にあいましたか。



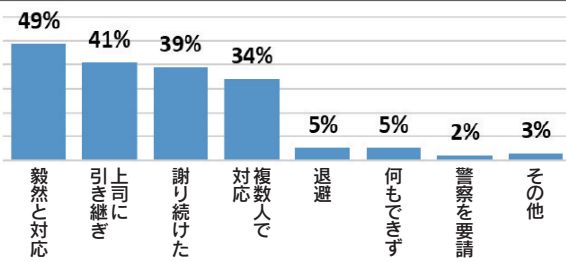
- 「暴言・威嚇・脅迫」や、「執拗なクレームや説教による長時間の拘束」が圧倒的に多い。
- 一部では、セクハラや金品の要求、人種差別など、より悪質な行為ともいえる回答もあった。

Q. 行為のきっかけは何でしたか。



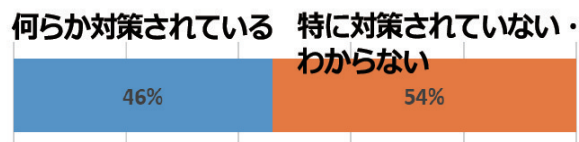
- 妥当なクレームとの区別が難しいのが実態だが、要求自体は妥当であっても、実現手段や態様の悪質性が高いものはハラスメントといえ、就業環境を害するものとして適切に対応することが必要。

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。

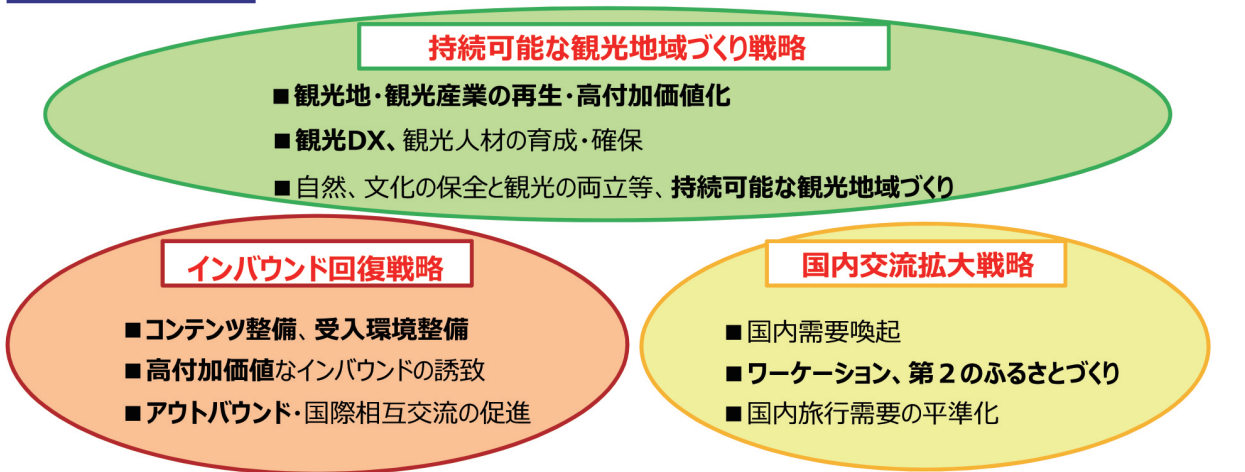
【航空連合作成】

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



※個別の施策については、主な内容を記載

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

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：国土交通省

