

西日本の空を支える  
大阪航空局



## 航空行政に関する取り組みについて

---

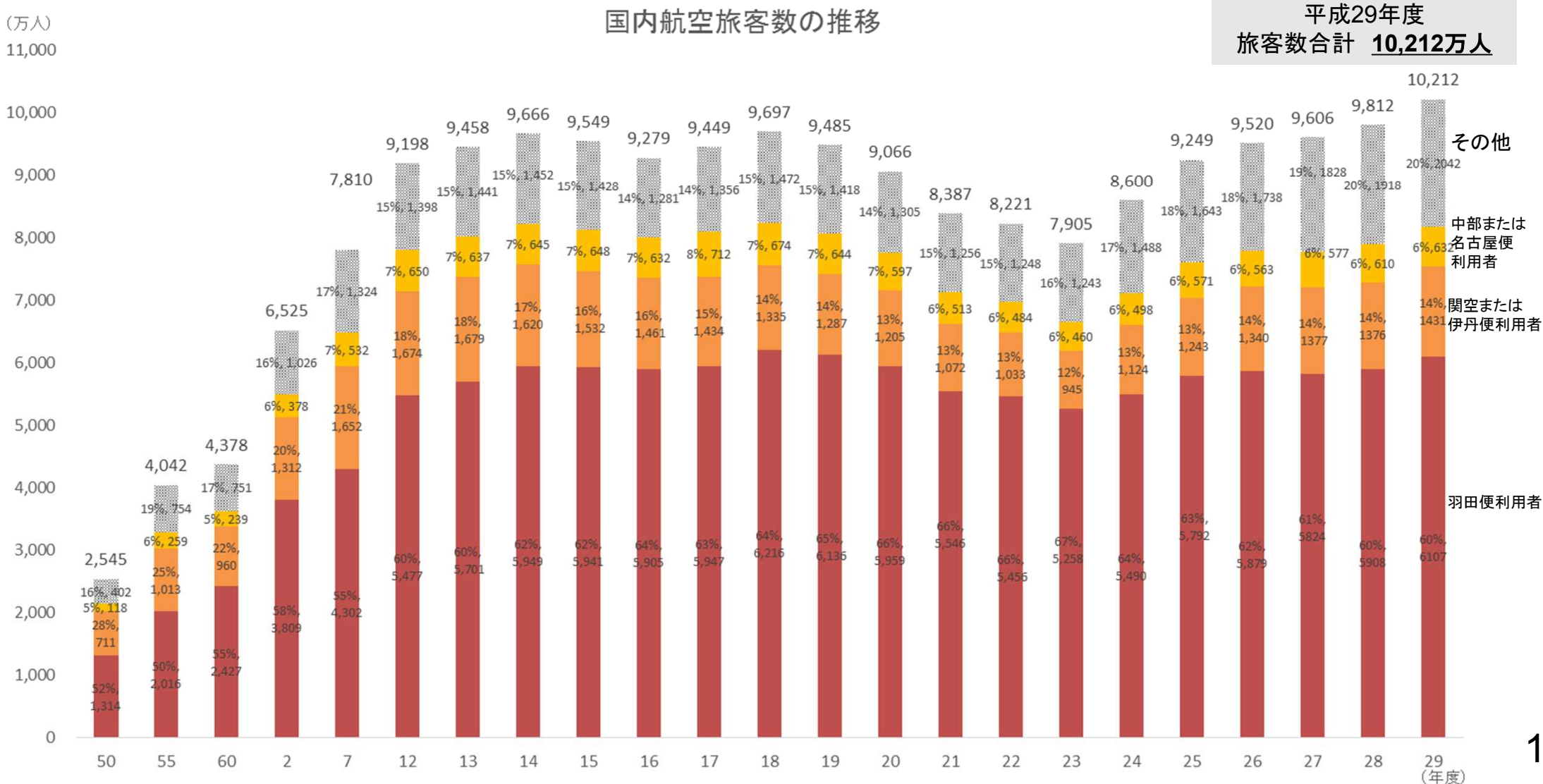
令和元年10月10日（木）

大阪航空局長 梅野修一

# 我が国の国内航空旅客輸送の動向について



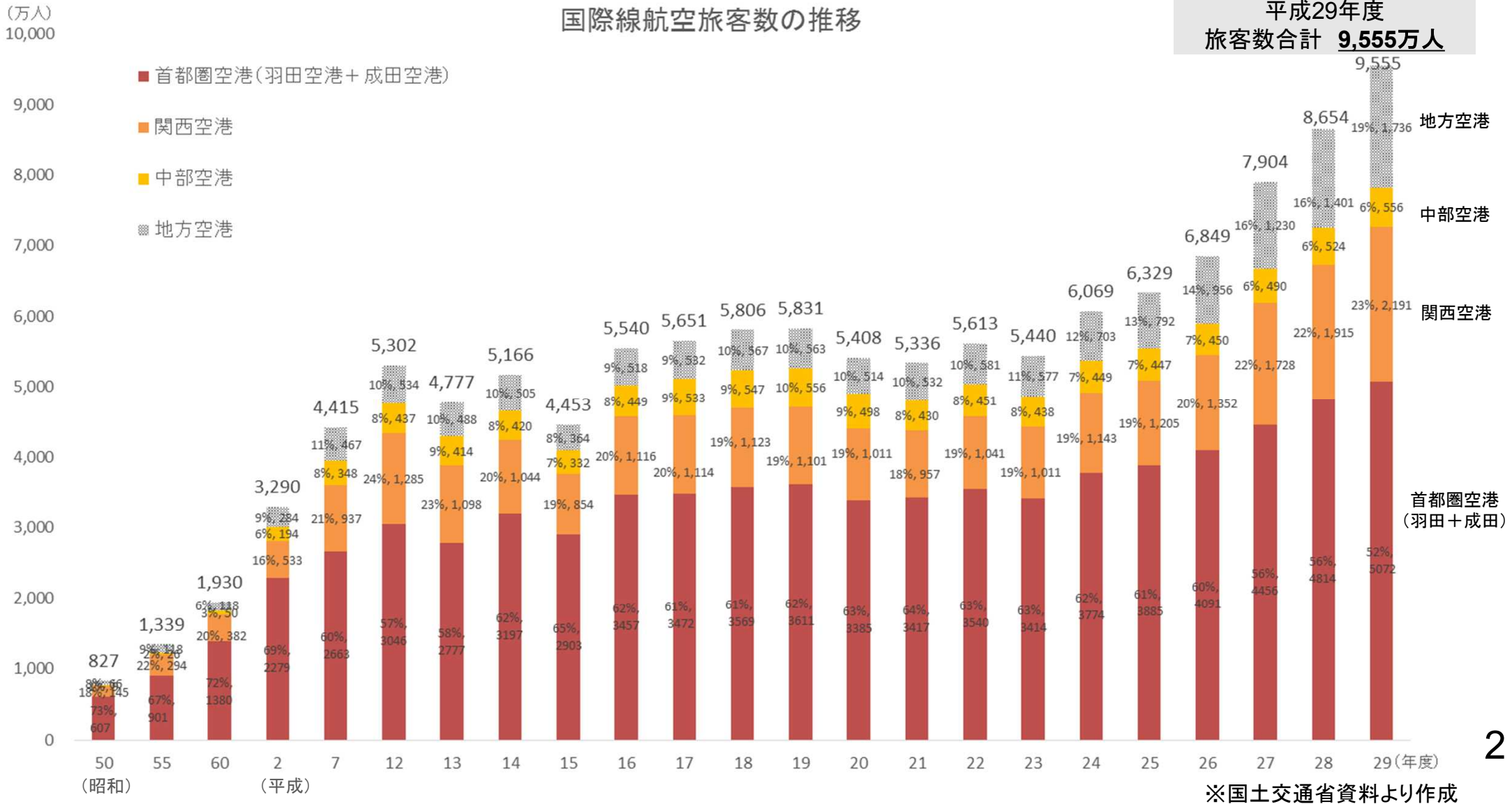
- 我が国の国際航空旅客数は、燃油価格高騰の影響により平成19年度より減少に転じ、20年のリーマンショック以降の世界的な景気後退、23年の東日本大震災の影響を受け減少傾向であったが、24年度からのLCC参入等により増加し、平成29年度に1億人を突破した。
- また、国内全体の利用者の約6割は羽田便の利用者である。



# 我が国の国際航空旅客輸送の動向について

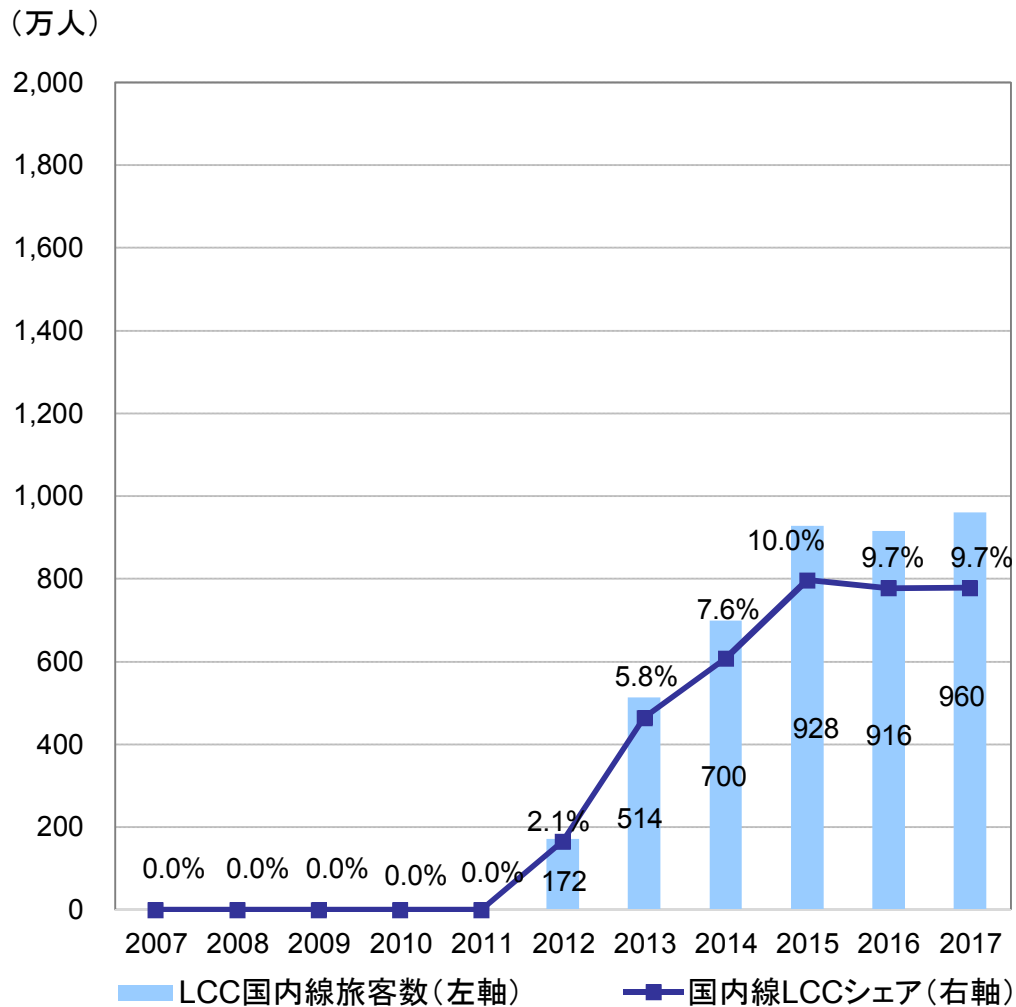


- 我が国の国際航空旅客需要は、平成13年以降、米同時多発テロ、リーマン・ショック、東日本大震災の発生ごとに一時的な落ち込みが見られるが、近年においてはLCCの参入や訪日外国人旅行者の増加等により増加傾向にあり、平成29年度に過去最高を記録した。
- 首都圏空港(羽田空港と成田空港)の旅客数が全体の5割を占めている。

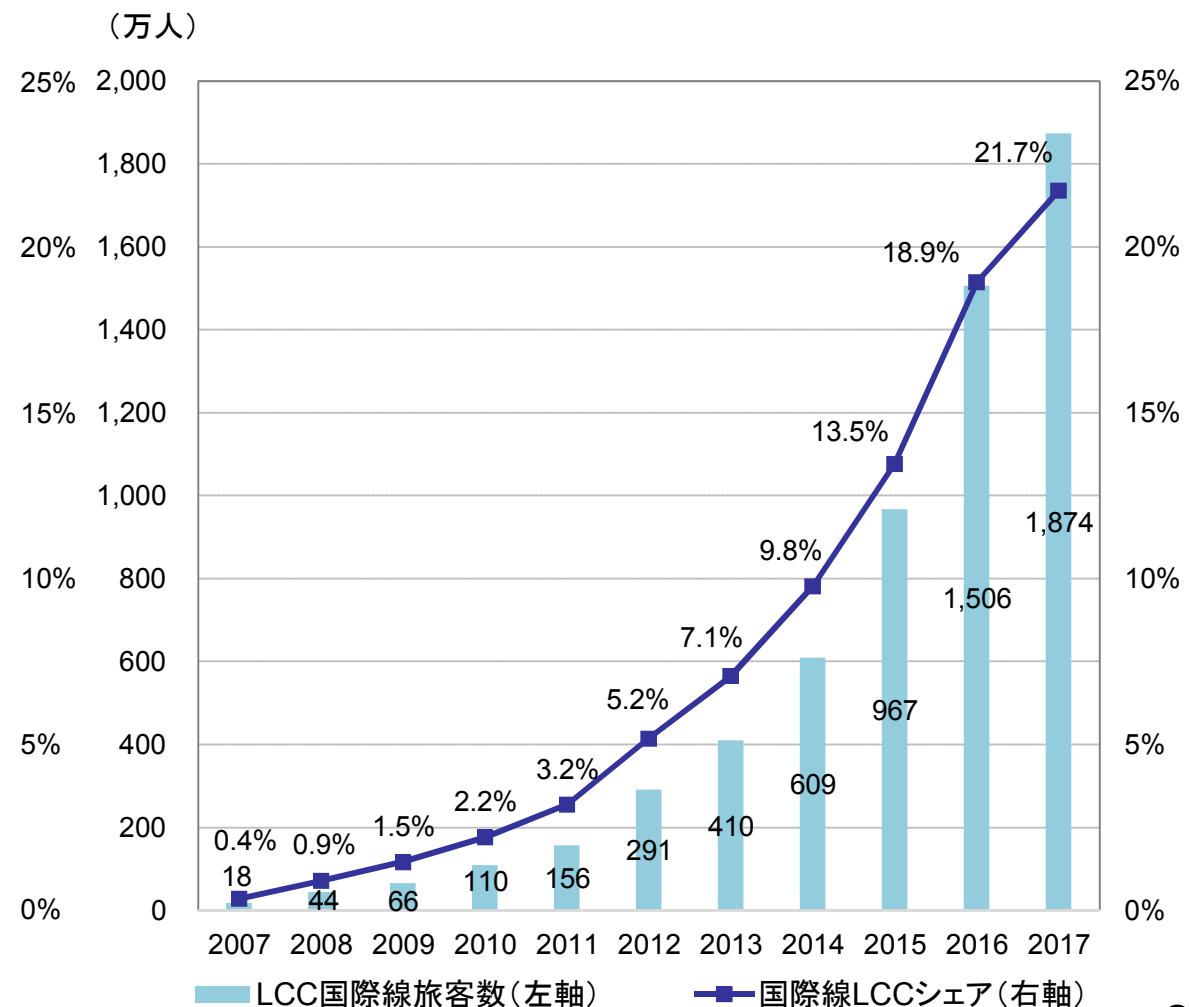


2017年のLCC旅客数シェアは、国内線で9.7%、国際線は21.7%

## 国内線LCC旅客数推移



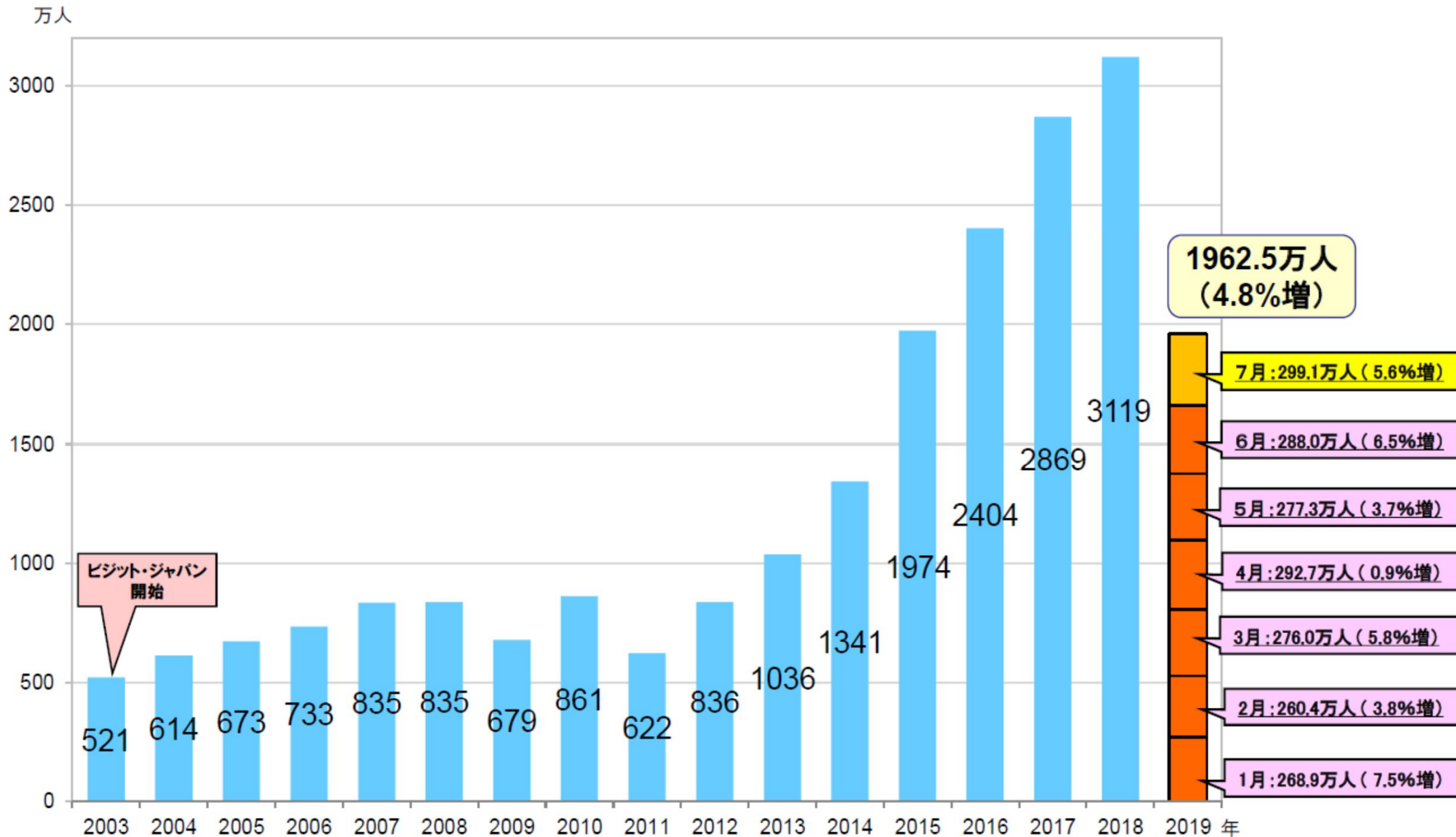
## 国際線LCC旅客数推移※



# 訪日外国旅行者数の推移



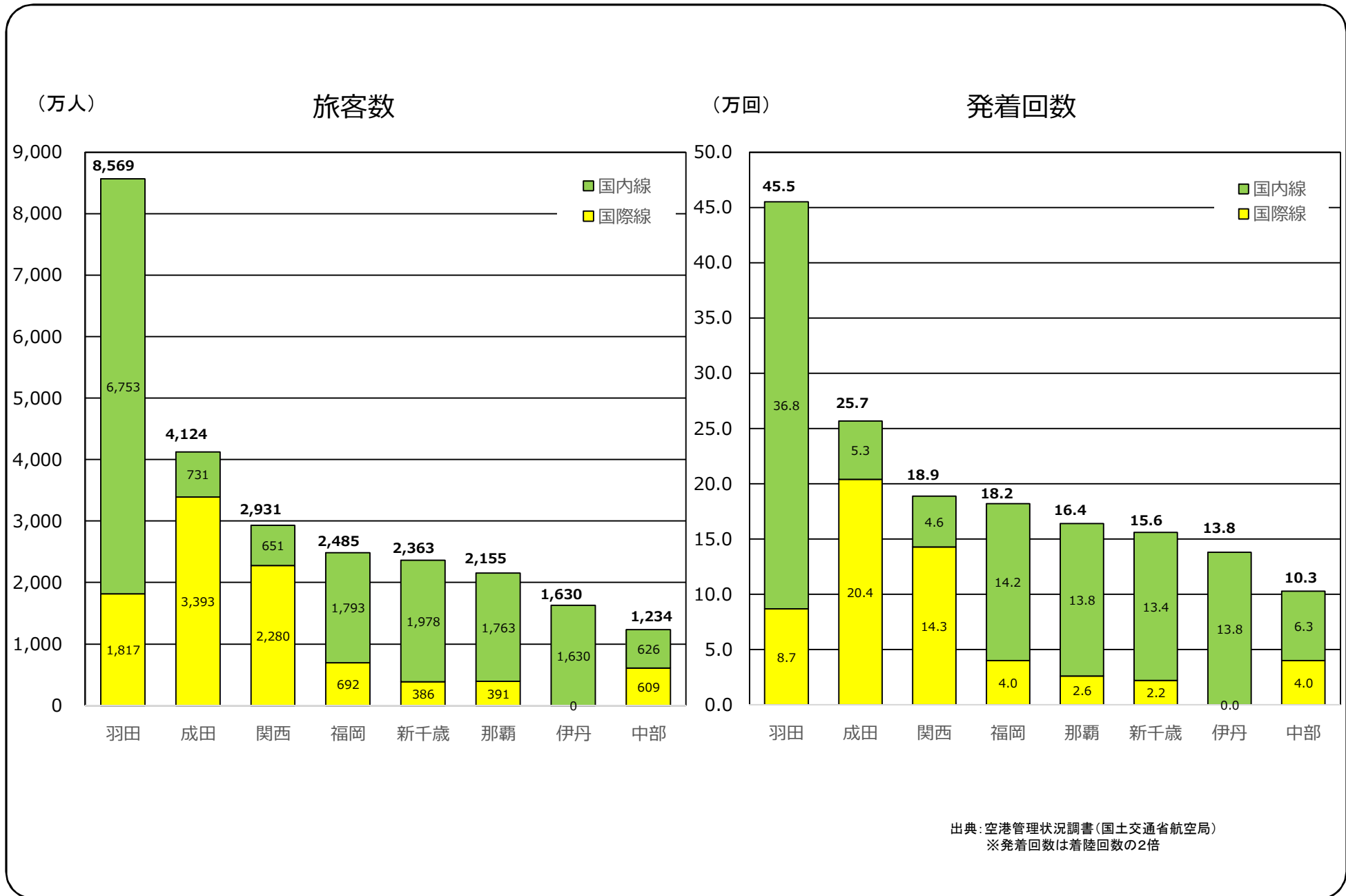
国土交通省 大阪航空局



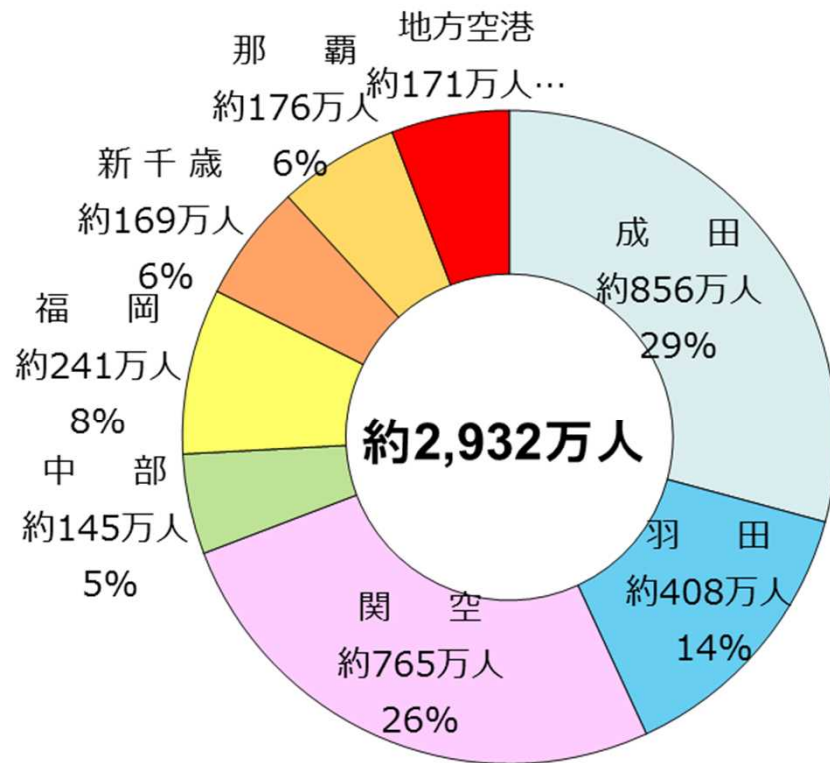
注) 2018年以前の値は確定値、2019年1月～5月の値は暫定値、2019年6月～7月の値は推計値、%は対前年同月比

出典: 日本政府観光局(JNTO)

# 国内主要空港の利用状況（平成30年度）



## 空港からの入国外国人数



## 地方空港の内訳

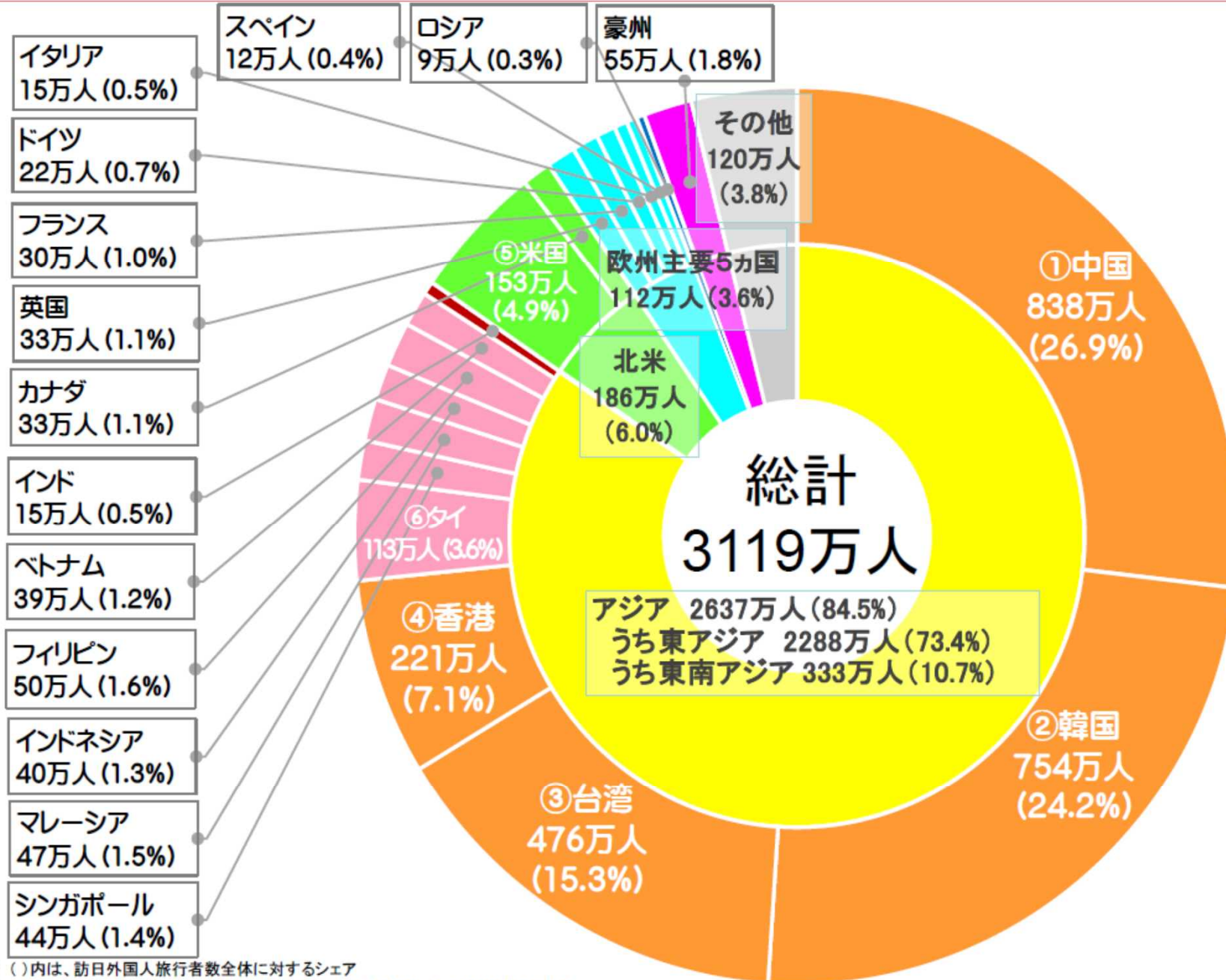
鹿児島	約17万人	0.6%
北九州	約14万人	0.5%
高松	約12万人	0.4%
富士山静岡	約11万人	0.4%
仙台	約10万人	0.3%
岡山	約10万人	0.3%
広島	約10万人	0.3%
函館	約9万人	0.3%
佐賀	約9万人	0.3%
その他	約71万人	2.4%

(出典) 法務省「出入国管理統計」より航空局作成  
 ※地方空港 = 主要7空港 (羽田、成田、関空、中部、新千歳、福岡、那覇) を除く空港

# 2018年の訪日外国人旅行者数及び割合（国・地域別）



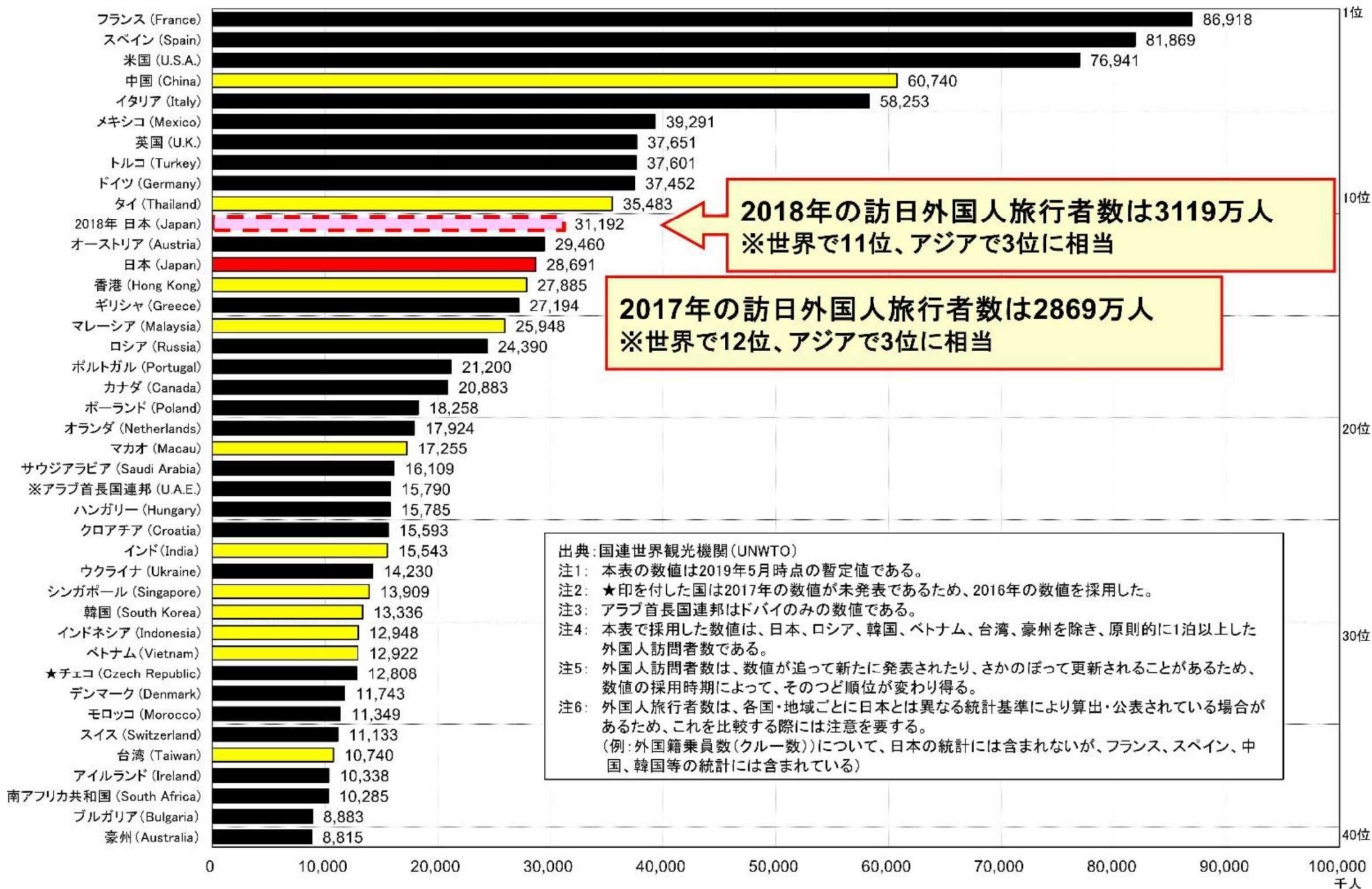
【確定値】



※ ( )内は、訪日外国人旅行者数全体に対するシェア  
 ※ その他には、アジア、欧州等各地域の国であっても記載のない国・地域が含まれる。  
 ※ 数値は、それぞれ四捨五入によっているため、端数において合計とは合致しない場合がある。  
 ※ 日本政府観光局(JNTO)資料より観光庁作成



# 外国人旅行者受入数の国際比較（2017年）



## 具体的な取り組み内容について

## サミット概要

- (1) 日程：2019年6月28日（金）～6月29日（土）
- (2) 開催地：大阪市（インテックス大阪）
- (3) 出席国等： G20メンバー：アルゼンチン、豪、ブラジル、加、中、仏、独、印、インドネシア、伊、日、メキシコ、韓、南ア、露、サウジアラビア、トルコ、英、米、EU

招待国・国際機関：スペイン、シンガポール、タイ（ASEAN議長国）、エジプト（AU議長国）、セネガル（NEPAD運営委員会議長国）、チリ（APEC議長国）、ベトナム、オランダ、国連、世界銀行、国連通貨基金（IMF）、金融安定理事会（FSB）、世界貿易機関（WTO）、経済協力開発機構（OECD）、国際労働機関（ILO）、世界保健機関（WHO）、アジア開発銀行（ADB）



### 役割

- ◆特別機の運航調整及び運航情報提供
- ◆仮設貴賓室、応接室等空港接遇関連施設の整備
- ◆アクセス、旅客状況、セキュリティ等空港オペレーションの監視及び支援

### 事前調整

外務省、各国先遣隊、防衛省、大阪府、大阪市、府県警察、  
気象庁、CIQ官署、空港周辺自治体、  
関西エアポート（株）、新関西国際空港（株）、関西AOC、  
G20大阪サミット関西推進協力協議会

6/27～30 24時間体制での対応



【現地対策本部（関西空港事務所）】



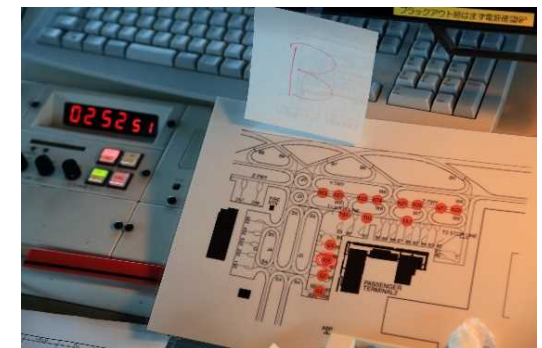
【政府合同棟 航空局ブース】



【VIP到着状況ライブ配信】



【VIP出迎え（レーシングライン）】



【運航管理】

## 特別機等取り扱い実績（関西AP提供）

・表記数は便数で、うち()内の数字は商用機利用  
 ・到着と出発の差異は、他空港利用等によるもの

		6/27	6/28	6/29	6/30	合計
VIP機	到着	19(2)	7(1)	0	0	26(3)
	出発	0	0	22(4)	7(2)	29(6)
随員機・ 荷物機	到着	25(7)	8(2)	5(0)	10(0)	48(9)
	出発	9(0)	5(0)	13(3)	17(4)	44(7)
合計		53(9)	20(3)	40(7)	34(6)	147(25)

		6/27	6/28	6/29	6/30	合計
VIP機	到着	4(2)	1(1)	0	0	5(3)
	出発	0	0	3(2)	2(1)	5(3)
随員機・荷物 機・警戒機	到着	8(0)	5(0)	3(0)	6(0)	22(0)
	出発	4(0)	5(0)	7(0)	9(0)	25(0)
合計		16(2)	11(1)	13(2)	17(1)	57(6)

### 今後に向けて

G20大阪サミットでの課題と  
その検証

ラグビーWC、即位の礼、オリ  
ンピック・パラリンピック・・・  
今後の国家的行事対応へ



【ずぶぬれになりながらの出迎え】

### サミット期間中の出来事

- ◆ 台風3号接近
- ◆ 定期便緊急着陸によるB滑走路2時間閉鎖（関空）
- ◆ 特別機機材不具合による部品交換のため出発9時間遅れ（関空）
- ◆ 連絡橋上でTAXIパンク 立往生（関空）
- ◆ 鉄道混雑による旅客積み残し発生（関空）
- ◆ 特別機等運用時間外離着陸（伊丹）
- ◆ 特別機等運航に伴う定期便遅延（伊丹）



【関空対策本部でのモニター監視】



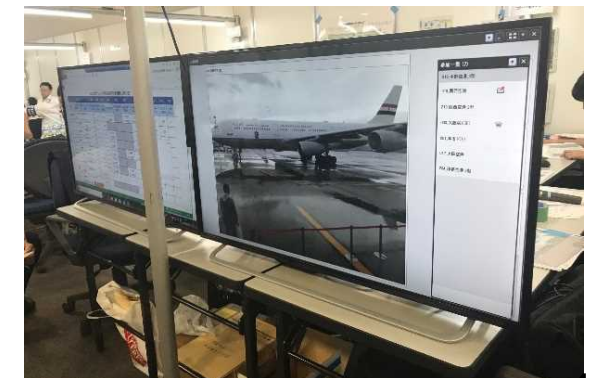
【ベトナム首相ご夫妻】



【悪天候の関空TWR】



【スペイン首相ご夫妻】

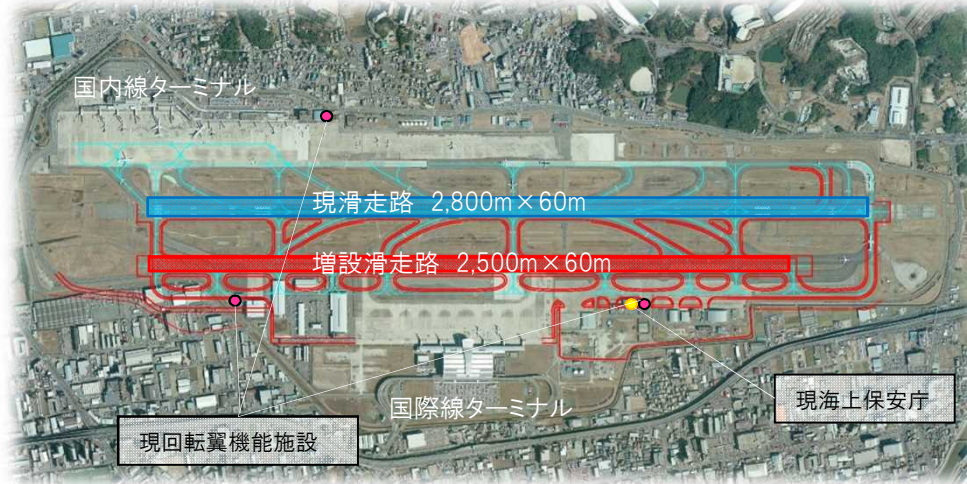


【ライブ映像配信】

## 滑走路増設

令和6年度末 供用開始予定

慢性的に発生しているピーク時の航空機混雑を抜本的に解消するため、現滑走路(2,800m)の西側に増設滑走路(2,500m)を設けるとともに、誘導路の整備及び既存施設の移設等を行う。



## 滑走路処理能力

【現状】  
16.4万回/年

【平行誘導路二重化】  
17.0万回/年

【滑走路増設後】  
18.8万回/年~21.1万回※/年

※今後の需要動向を踏まえ、地元の理解を得た上で増枠を検討

## 事業費

約1,643億円  
(他に民間事業費約200億円)

## 回転翼機能移設



▼福岡空港(奈多地区)位置図



## 海上保安庁「福岡航空基地」移設



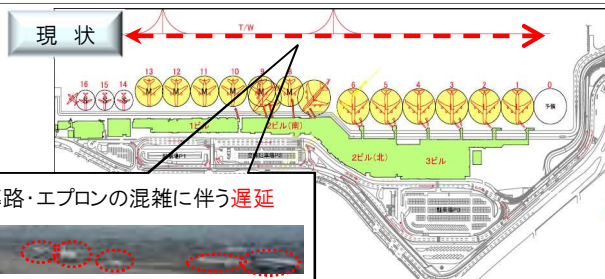
▼移転計画位置図(北九州空港)



## 国内線旅客ターミナル地域再整備事業(平行誘導路二重化等)

令和2年1月末 完了予定

- 国内線側は平行誘導路が1本しかなく、混雑時には出発機と到着機の輻輳に伴う遅延・待機が慢性的に発生
- 国内線旅客ターミナルビルは、建設後30~40年以上が経過しており、施設の老朽化・狭隘化への対応が急務
- こうした喫緊の課題に対応するため、平成24年度より平行滑走路の二重化整備及びこれらに伴う国内線旅客ターミナル等諸施設の移転整備に着手

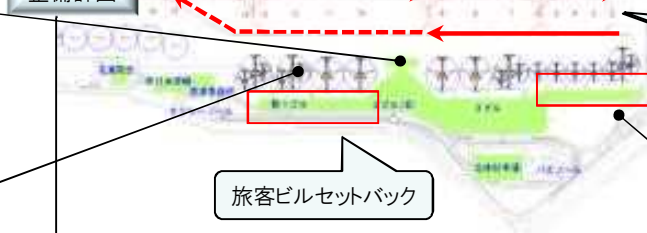


○誘導路・エプロンの混雑に伴う遅延

バスラウンジ建設中



整備計画



誘導路複線化  
R1.9.13~  
北側部分 二重化供用開始

H28.10 3ビルコンコース供用開始

旅客ビルセットバック

H28.10 新1ビル供用開始



H30.8 新11spot供用開始







# 那覇空港の機能強化

## ■ 国際線ターミナル地域再編事業

空港の利便性向上や航空機の慢性的な遅延の緩和のためターミナル地域再編事業を実施する。

○ 事業内容: 用地造成、エプロン拡張、照明施設整備、ターミナルビル機能向上(CIQ施設) 等

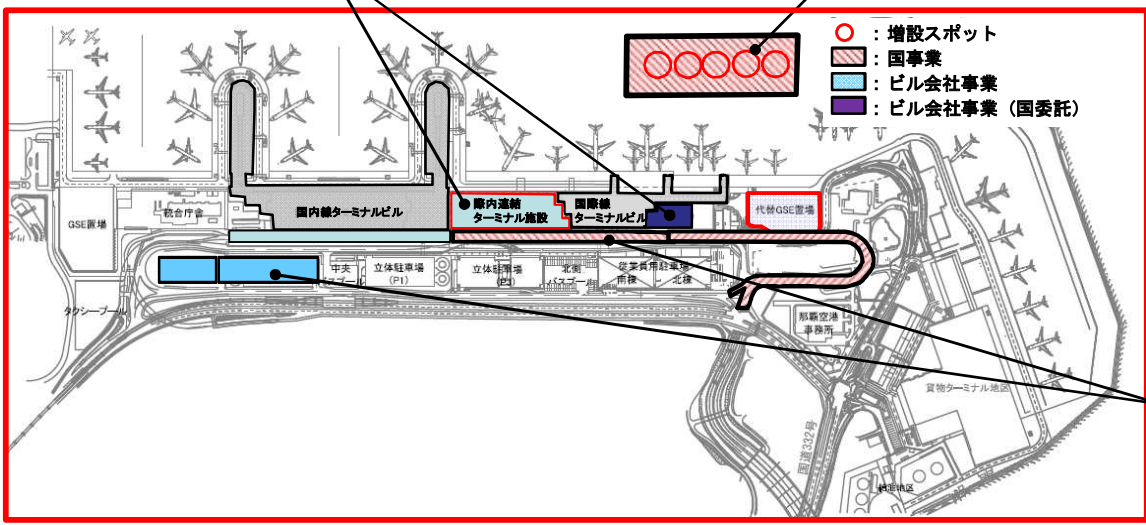
### 整備内容

**ターミナルビルの機能向上**

国際線ターミナルビルの機能向上(際内連結施設(H31.3.18供用)、CIQ施設増改築)に必要な整備を実施し、ターミナルビルの旅客処理能力等を向上します。

**エプロンの拡張**

エプロン拡張を実施し、将来的に増加が見込まれる航空需要へ対応します。



**構内道路の混雑解消・利便性向上**

那覇空港の利用者増加に対応するとともに構内道路混雑の解消等を図るため以下の整備を実施します。

- 高架道路・構内道路延伸  
国内線ターミナルビル前面の高架道路を国際線ターミナルビル前面まで延伸。
- 立体駐車場整備  
現在の南側バスプール及び立体駐車場(P2)の用地に新たな立体駐車場を整備。

# 航空法及び運輸安全委員会設置法の一部を改正する法律 (1/2)

## 背景・必要性

### 1. 航空機輸出国としての体制確保

○ 新たな国産航空機の開発等、最近の国内の航空機産業の発展・拡大に伴い、**国際民間航空条約における航空機輸出国**（設計国）の**責務**として国産航空機の**安全運航維持に係る体制を確保**する必要。

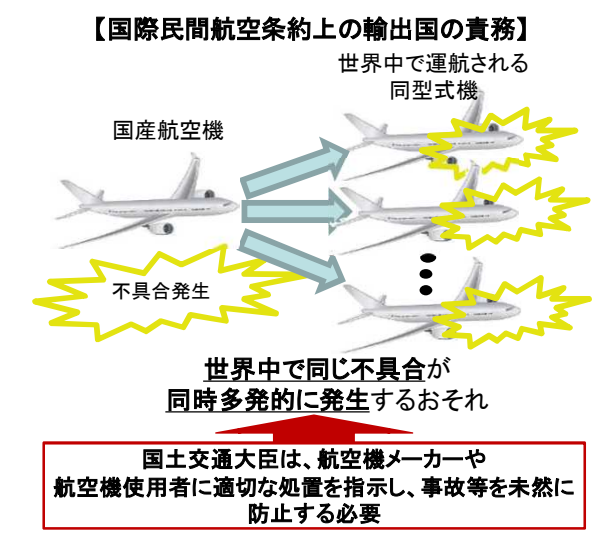
「未来投資戦略2018」(平成30年6月15日閣議決定)  
第2 I.3. (3) iv 航空機産業の拡大  
・MRJ(三菱リージョナルジェット)を含む今後の完成機事業については、安全性審査を適確に行い、**MRJの就航時期までに、開発完了後の販売支援体制や国産機の安全運航維持の仕組みを整備**する。

### 2. 航空機の運航等に係る更なる安全確保

- 飲酒に起因する不適切な事案が連続して発生したことを踏まえ、**航空機乗組員に対する規律を強化**する必要。
- 無人航空機の急速な普及に対応し、**事故防止のための飛行ルールを強化**する必要。

### 3. 合理的な航空機の安全確保

- **航空機システムのデジタル化・高度化**を踏まえ、**航空機全体の安全性を合理的に確保**するための制度の見直しが必要。



## 改正案の概要

### 1. 国産航空機の安全性維持に係る航空機輸出国としての体制確保

- 国土交通大臣が、**国産航空機メーカーから当該機の不具合情報を入手し、当該メーカーに対して改修等の是正対策の構築を指示**できる仕組みを創設
- 国内外の国産航空機の利用者が迅速かつ適切に修理・改造できるよう、**航空機メーカーが作成した修理・改造の手順を国土交通大臣が承認する制度を創設**

➡ **国産航空機の安全運航維持の仕組みを整備し、事故防止など安全性を確保**  
**国産航空機の安全性への信頼を確保し、その円滑な輸出を後押し**



【航空機の修理・改造】

### 2. 航空機の運航等に係る更なる安全確保

#### (1) 航空機乗組員に対する規律強化

- 飲酒等の影響で正常な運航ができないおそれがある間に航空機の操縦を行った場合の**罰則を強化**

#### (2) 無人航空機の飛行に係る更なる安全確保

- 無人航空機が急速に普及していることを踏まえ、その飛行に当たっての**遵守事項を追加**
  - ① 酒精飲料等の摂取時の操縦禁止、② 飛行前点検の遵守、③ 衝突予防の遵守、④ 危険な飛行の禁止
- 無人航空機を飛行させる者に対する**報告徴収・立入検査制度を新設**

➡ **事故等を未然に防止し、万が一事故等が発生した場合に迅速に対応**

## 改正案の概要

### 3. 技術の進展等を踏まえた合理的な航空機の安全確保

- 航空機の装備品の安全性について、**国土交通大臣による1点毎の検査を廃止**し、現行の**国土交通大臣（又は外国当局）の認定を受けた装備品メーカー等が確認**する制度へ一本化
- **航空運送事業者以外の航空機使用者**であっても、十分な整備能力を有すると認められる場合に、**航空機の耐空証明の有効期間（1年）を延長**する仕組みを構築
  - ・ 航空機使用者に航空機の安全性維持のため適切な整備・改造の実施を義務付け
  - ・ 航空機使用者が航空運送事業者と同様に定める整備規程を認定する制度を創設



【高度化した操縦システム】

➡ **民間の能力を活用し合理的に航空機の安全を監視**

### 4. 運輸安全委員会による事故等調査の適確な実施

- ①国産航空機の就航に伴い、他の設計国と同様に**航空機が航行していない状態で生じた航空事故の兆候も調査できるよう措置**するとともに、②事故等の再発防止を迅速に図るため、**事故等**（※航空、船舶、鉄道の各事故等）**の調査を終える前に原因関係者等への勧告を行うことができるよう措置**

#### 【目標・効果】

- ① 国産航空機の安全性維持に係る体制を構築し、国産航空機の就航後の航空事故の未然防止を図る。
- ② 無人航空機の飛行に当たっての遵守事項の追加により、無人航空機の事故等の未然防止を図る。  
(KPI) ① 国産航空機の機材不具合に起因する航空事故の発生件数：（新規）→ 0件（2020～2029年）  
② 無人航空機の事故等発生率（※）：20.2件（2017年）→10.1件（2020年）

※ 許可承認1万件当たりの事故等の発生件数

- 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**

- 万一、航空機からの落下物が発生してしまった場合に備え、国管理空港（※）、会社管理空港における離着陸に伴う落下物について、救済制度及び見舞金制度を創設するとともに、補償費の立替えの仕組みを構築し、補償等の充実を図る ※ 共用空港を含む

## 航空機落下物被害者救済制度

○ 落下物による被害について、原因航空機を一に特定できず、落下物確認委員会において原因航空機と推定されるものとして特定された場合、一定額を限度に、その数に応じて按分して補償する制度

※ 航空機運航者が通常加入している第三者賠償責任に係る航空保険による補填を想定

⇒ ○ 被害に対する十分な補償の確保、加入／非加入による不公平感を除くため、本制度への加入の義務付けを検討 ※成田空港、羽田空港において既に存在する制度（任意）の加入率はそれぞれ約9割、約6割

⇒ ○ 速やかな被害者救済を実現するため、当該空港の運営者等が補償費を立て替える仕組みを構築

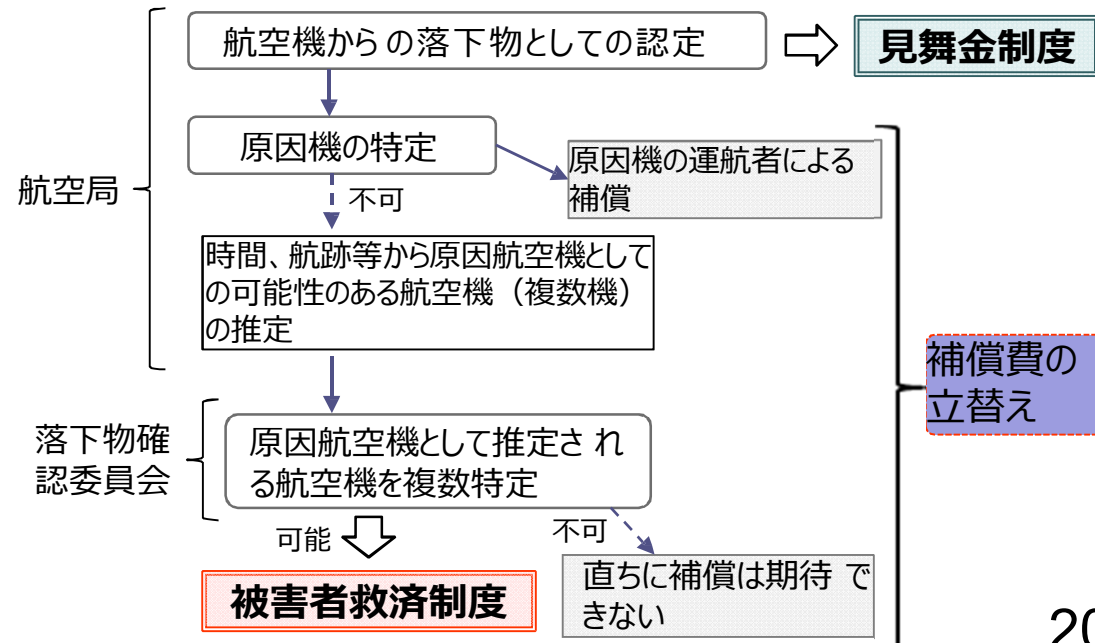
## 航空機落下物見舞金制度

○ 各空港に係る離着陸に伴う航空機からの落下物に起因する被害の程度に応じて、当該空港の空港運営者等からお見舞金を給付する制度

### 【被害者救済制度の適用イメージ】



### 【フローと制度の適用関係】



《落下物確認委員会構成員※》

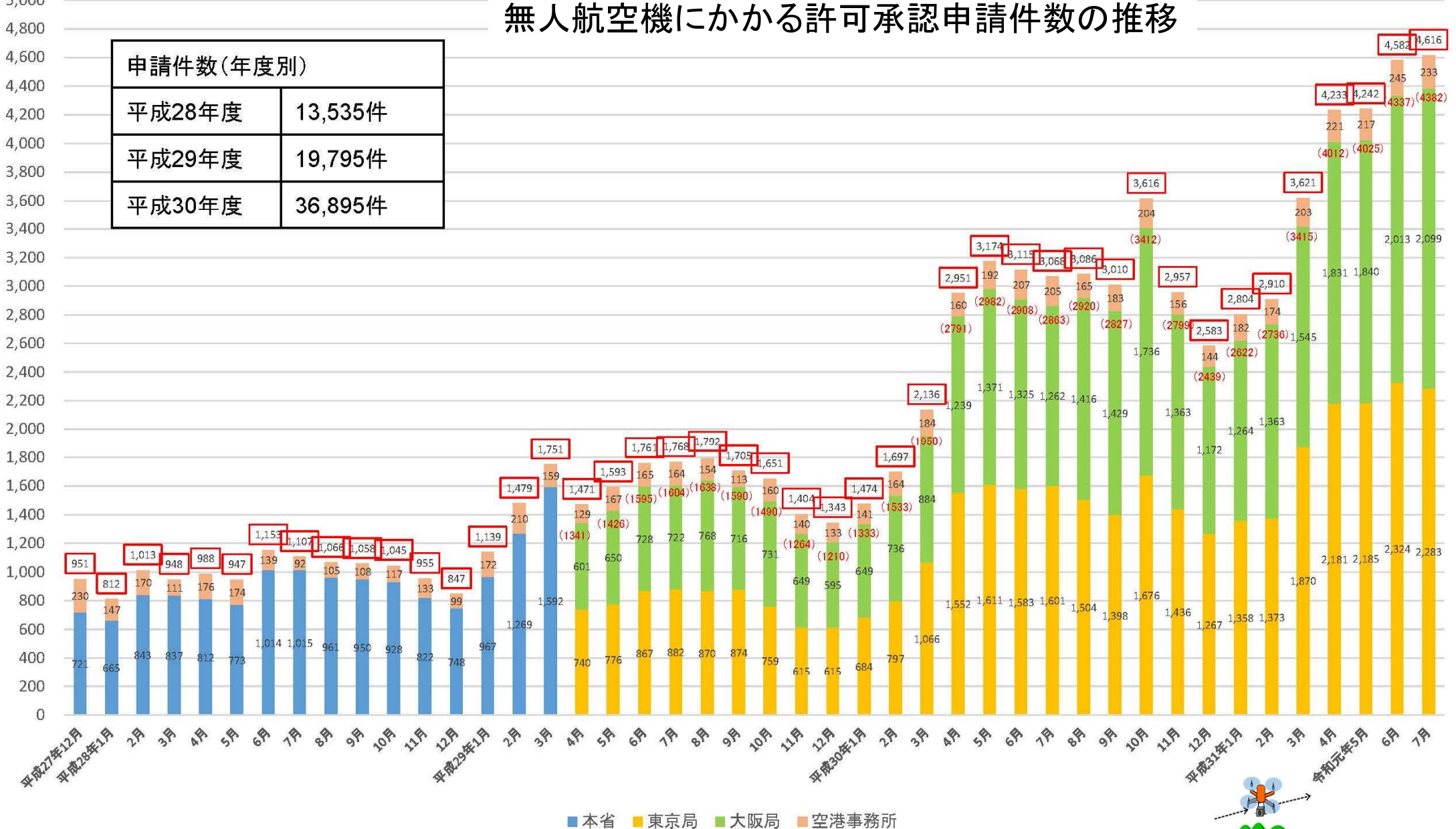
- ・地方航空局空港部長、・空港事務所長
- ・運航者代表（本邦社、外航社）、・保険会社代表

※国運営以外の空港周辺に係るものは、当該空港の運営者を構成員に追加可能

## 無人航空機にかかる許可承認申請件数の推移

(件)

申請件数(年度別)	
平成28年度	13,535件
平成29年度	19,795件
平成30年度	36,895件



※空港事務所分の集計について

・平成27年12月～平成29年2月については、当月10日から翌月9日までの集計。平成29年3月については、同年3月9日から31日までの集計。



# 無人航空機の安全対策

## 省令・通達改正等（無人航空機関係） ※令和元年9月施行

### ◆無人航空機の飛行に係る更なる安全確保

- 空港周辺の無人航空機の飛行禁止空域の拡大（改正航空法第132条）  
新たに飛行禁止とする空域 ⇒ **進入表面下**（滑走路端から3,000m）及び**転移表面下**（滑走路側端から約300m）の空域  
対象空港 ⇒ **新千歳、成田、羽田、中部、関西、大阪、福岡、那覇空港**の8空港
- 無人航空機が急速に普及していることを踏まえ、その飛行に当たっての**遵守事項を追加**（改正航空法第132条の2）  
① 酒精飲料等の摂取時の操縦禁止、② 飛行前点検の遵守、③ 衝突予防の遵守、④ 危険な飛行の禁止
- 無人航空機を飛行させる者に対する**報告徴収・立入検査制度を新設**（改正航空法第134条）

### 背景

- 安価で高性能な無人航空機の急速な普及に伴い、様々な分野で利用が拡大しており、他の無人航空機との衝突を予防するための方法など安全面における課題に直面。
- 空港内又はその周辺における無人航空機の飛行により、航空機の離着陸が頻繁に実施される空港等で安全かつ円滑な航空交通の確保を図る必要がある。



### 概要

#### (1) 無人航空機\*の飛行にあたり許可を必要とする空域拡大

※飛行機、回転翼航空機等であって人が乗ることができないもののうち、遠隔操作又は自動操縦により飛行させることができるもの（超軽量のものなどを除く）

新たに以下の空域においては、国土交通大臣の許可を受けなければ、無人航空機を飛行させてはならないこととする。

- 進入表面下【下図 a】及び転移表面下【下図 b】の空域
- 対象は、新千歳、成田、羽田、中部、関西、大阪、福岡、那覇空港

#### (2) 無人航空機の飛行の方法

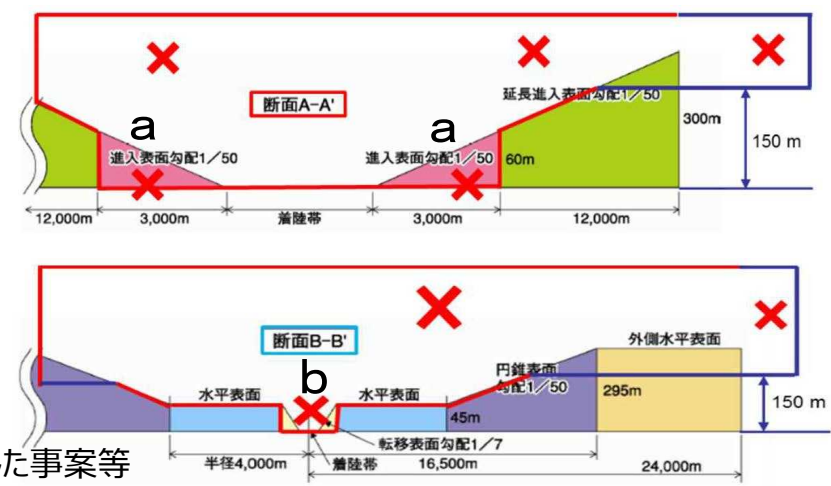
無人航空機を飛行させる際は、国土交通大臣の承認\*を受けた場合を除いて、以下の方法により飛行させなければならないこととする。

※安全確保の体制をとる等の場合、より柔軟な飛行を承認

- 酒精飲料等の摂取時の操縦禁止
- 飛行前点検の遵守
- 衝突予防の遵守、危険な飛行の禁止等

#### (3) 報告徴収・立入検査

- 無人航空機の飛行により人が死亡、重傷を負った又は第三者が負傷した事案等
- 事業所等に立入り、無人航空機、帳簿、書類その他の物件を検査。



## 官民協議会

- ドローンを使った荷物配送を可能とするため、関係府省庁、メーカー、利用者等の団体等をメンバーとする官民協議会を設立。  
(平成27年12月7日の第1回を皮切りに、これまで計6回開催)
- 本官民協議会において、**平成28年7月に「更なる安全確保に向けた制度設計の方向性」を取りまとめた。**



## 制度設計の方向性

### 無人地帯における目視外飛行（レベル3）の本格化

#### 現状・課題

- ・目視外飛行には補助者の配置が原則
- ・ただし、離島、山間部等の無人地帯での小型無人機を使った荷物配送の本格化には、**補助者を配置せずに目視外飛行させることが不可欠**

#### 方向性

- ・団体等の自主的取組等を通じて、安全レベルの向上を図る。
- ・補助者を配置しなくても、補助者を配置した場合と同等の安全性が確保される仕組みを導入

### 有人地帯における目視外飛行（レベル4）の実現（2020年代頃）

#### 現状・課題

- ・都市部での小型無人機を使った荷物配送の本格化には、**第三者上空飛行が不可避**
- ・ところが、第三者上空飛行は、緊急時に第三者に被害が生じる蓋然性が非常に高く、これを克服することは**現在の技術水準では困難**

#### 方向性

- ・技術の進展（衝突回避機能の向上、環境変化の耐性向上等）による**「落ちない機体」**の開発
- ・機体の認証制度や操縦者の資格制度等について検討・整備

## ドローンによる荷物配送実用化へ向けた実証実験

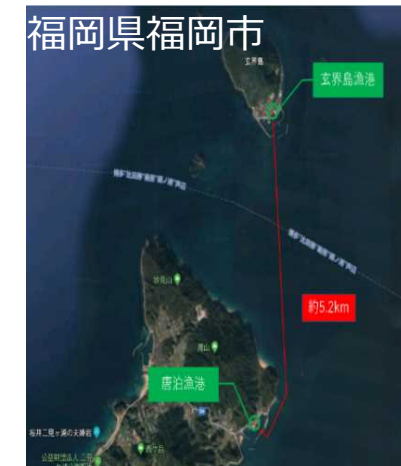
◆官民協議会でとりまとめられた「空の産業革命に向けたロードマップ」に沿い、**離島や山間部等での無人航空機による荷物配送の実現**を目指し官民一体となって取り組まれており、平成30年9月には航空法に基づく飛行の許可承認の審査要領が改正され、無人航空機が目視外飛行を補助者無しで行うために必要な機体性能や飛行経路下の安全対策等の要件（飛行場所は第三者が立ち入る可能性の低い場所での実施、立入管理、自機及び有人機等の監視、気象状況監視、操縦者の教育訓練）が定められた。離島間等において無人航空機を活用した荷物配送（**ドローン物流**）の2020年実用化に向けた**実証実験**が行われている。

#### 【実証実験の実績】

- ①福島県南相馬市（(株)自立制御システム研究所）
- ②埼玉県秩父市（楽天(株)）
- ③大分県佐伯市（大分県）
- ④福岡県福岡市（ANAホールディングス株）

※今後、「長野県白馬村」、「岡山県和気町」で予定されている。

ACSL 社製 PF-1 (ANA 仕様)





## ドローンによる荷物配送の実現に向けた取組み②

## 無人航空機の目視外飛行に関する要件（概要）

平成30年3月29日「無人航空機の目視外及び第三者上空等での飛行に関する検討会」での議論を踏まえ、無人航空機の目視外飛行に関する要件をとりまとめ  
平成30年9月14日 無人航空機の目視外補助者無し飛行に係る審査要領を改正（平成30年9月18日適用）

・現行の補助者の役割である「①第三者の立入管理」「②有人機等の監視」「③自機の監視」及び「④自機周辺の気象状況の監視」を代替するために必要な機上装置や地上設備等の安全対策を含め、新たな要件として以下の通り設定。

## 全般的要件

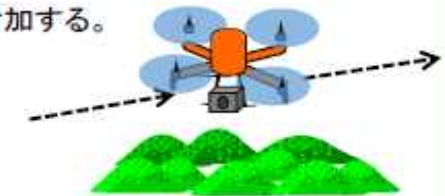
（当面の要件）

現行の技術レベルでは補助者の役割を機上装置や地上設備等で完全に代替できないため当面は以下の条件を付加する。

- 飛行場所は第三者が立ち入る可能性の低い場所（山、海水域、河川・湖沼、森林等）を選定すること。
- 飛行高度は、有人航空機が通常飛行しない150m未満でかつ制限表面未満であること。
- 使用する機体は想定される運用で十分な飛行実績を有すること。

（その他）

- 不測の事態が発生した場合に備え、着陸・着水できる場所を予め選定するとともに、緊急時の実施手順を定めていること。
  - 飛行前に、飛行経路又はその周辺が適切に安全対策を講じることができる場所であることを現場確認すること。
- また、運航にあたっては、当該要件に関わらず、運航者自らが飛行方法に応じたりスクを分析し安全対策を講じること。



## 個別要件

## ①第三者の立入管理

○機体性能・運用条件を考慮した落下範囲を算出・設定（立入管理区画）し、以下のいずれかの措置を講ずることによって第三者の立入管理ができること。

- ・機体や地上にカメラ等を装備又は設置し、進行方向の飛行経路下に第三者が立ち入る兆候等を常に遠隔監視できること。
- ・立入管理区画について、近隣住民等に対し看板等の目印やポスター・インターネット等により広く周知すること。

## ②有人機等の監視

○有人機からの視認性向上のため機体に灯火・塗色を施し、以下のいずれかの措置を講ずることによって有人機などの監視ができること。

- ・機体や地上にカメラ等を装備又は設置し、飛行する空域の有人機の有無等を常に遠隔監視できること。
- ・無人機の飛行予定を有人機の運航者に事前に周知するほか、有人機の飛行日時・経路等を確認し有人機との接近を回避できること。

## ③自機の監視

○機体の状態（位置、速度、姿勢、飛行経路との差等）を把握し、機体の異常が判明した場合には、付近の安全な場所に着陸させるなど、適切な対策をとることができること。

## ④自機周辺の気象状況の監視

○飛行経路又は機体に設置した気象センサ、カメラ等により気象状況の変化を把握し、運用限界を超える場合は、付近の安全な場所に着陸するなど、適切な対策をとることができること。

## ⑤操縦者等の教育訓練

○異常状態を把握した機体に対し、機体性能・周辺の地形・飛行フェーズ・不具合の有無等のあらゆる要素を勘案した上で、最適な判断を迅速に行い操作できること。

# 1. 客室乗務員等の飲酒基準について

## 1. 経緯

- 12月19日(第2回有識者検討会): 操縦士の飲酒基準の中間とりまとめの議論(12/25公表)→1/31基準制定
- 3月27日(第5回検討会): 客室乗務員、整備士等の飲酒基準の「最終とりまとめ」(4/9公表)
- パブコメ等の手続を終え、**7月5日に客室乗務員等の飲酒基準を制定**

## 2. 対象者

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。その度合いは体調や体質により異なる。

運送事業者であって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**厳格な飲酒基準を適用**。以下、対象者。

**操縦士** 1/31に措置

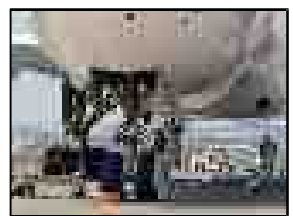
(役割)

航空機の操縦を担い、機長は運航を統率し、緊急時にはその克服のため緊急回避操作や乗務員の指揮統括などその安全に関し責任を負う。

**運航前整備**

(役割)


運航前に機体の外部点検、機内点検を行い不具合がある場合は修理等を実施(メーカー マニュアル等で義務づけ)。



**客室乗務員**

(役割)

機内火災の消火、緊急時の避難誘導など 客室安全の確保に係る業務 (保安要員)



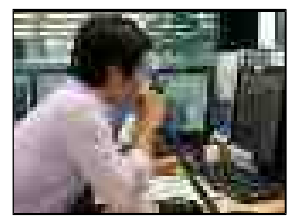
H25.1.16機内から煙が発生し、高松空港に緊急着陸し避難誘導を要した事案

**運航管理従事者**

(対空通信に係る業務を実施)

(役割)

飛行中の監視及び機上との安全情報(緊急時の使用可能空港情報など)の通信、飛行計画の承認等



**今回の基準の対象**

## 2. 客室乗務員等の飲酒基準の概要

	瞬時に正確な判断/行動を単独で実施			
	機上で 機体の操縦や旅客の避難誘導等を実施		地上で 運航前整備や対空通信業務等を実施	
	操縦士	客室乗務員	運航前整備従事者	運航管理従事者
酒気帯び業務の禁止	○	○	○	○
ストロー式によるアルコール検査※1	前後	前後	前	前
検査結果の記録	○	○	○	○
不正防止策	第三者立ち会い※2	第三者立ち会い※2	第三者立ち会い※2	第三者立ち会い※2
業務前飲酒禁止	8時間前	8時間前	—	—
定期的アルコール教育	○	○	○	○
	<b>1/31に措置</b>		<b>今回の基準</b>	

※1検査に不合格の場合や不正を行った場合は航空局への報告を義務化

※2 なりすましやすすり抜け等の不正防止対策として、モニターによる遠隔監視など同等な方法も可能

## 目的

平成30年9月に発生した台風21号や北海道胆振東部地震により、関西国際空港等の機能に支障が生じ、国民経済や国民生活に多大な影響を及ぼしたことを受け、今後、このような災害が発生した場合においても我が国の航空ネットワークを維持し続けることができるよう、主要空港の機能確保等のための対策について検討。

## 委員

家田 仁(委員長) 政策研究大学院大学教授  
 大山洋志 国土技術政策総合研究所空港研究部長  
 加藤一誠 慶應義塾大学商学部教授  
 河合弘泰 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所  
 港湾空港技術研究所海洋情報・津波研究領域長  
 轟 朝幸 日本大学理工学部教授  
 平田輝満 茨城大学工学部都市システム工学科准教授  
 福手 勤 東洋大学理工学部教授  
 矢ヶ崎紀子 東京女子大学現代教養学部教授

## 開催状況等

○第1回:2018年10月2日	関西国際空港現地視察
○第2回:2018年10月16日	新千歳空港ヒアリング
○第3回:2018年10月30日	重要インフラの緊急点検結果
○第4回:2018年11月13日	関西国際空港における台風21号等の対応
○第5回:2018年11月26日	災害等の非常時における外国人旅行者対応
○第6回:2019年1月25日	主要空港等における災害への取り組み等
○第7回:2019年2月22日	新千歳空港、有識者ヒアリング
○第8回:2019年3月13日	空港BCPに関するヒアリング(羽田、成田、関西国際) など

## 最終とりまとめのポイント

### 1. 大規模自然災害や社会状況の変化に関する基本認識

### 2. 災害時において空港に必要となる機能

### 3. 今後の大規模自然災害対策のあり方

### 4. 大規模自然災害対策の取組の方向性

- 「**災害イマジネーション**」を十分に働かせた被害想定
  - ・これまで経験したことのないレベルの被害を全ての関係者が十分想定。
- 「**統括的災害マネジメント体制**」の構築
  - ・空港は様々な関係者がいることから、現場の意思決定者が全ての関係者を統括する体制を構築。
- 「**具体的な復旧目標**」等の設定
  - ・空港は救急・救命活動や緊急物資・人員輸送を受け入れる拠点となることから、早期にそれら機能を回復させる。
  - ・その上で、航空輸送上重要な空港においては、遅くとも 3日以内の民航機の運航再開を目標。

### 今後の取組内容(予定)

- 今回とりまとめたソフト・ハード両面の具体的方策については、地方管理空港等も含めて**全国の空港に展開**。
- 特に「**A2-BCP**」の策定や見直しを進めるため、全ての空港を対象とした**ガイドライン(指針)**を策定。
- 国土交通省**航空局が広域支援・調整**を行うにあたっての具体的方策を策定。

### 5. 緊急に着手すべき課題

- 「**A2-BCP**」の策定(“A2”は、「Airport」と「Advanced」の意)
  - ・現場の意思決定者を本部長とした、全ての空港関係者を集めた「**総合対策本部**」を設置。
  - ・これまでの災害毎の対策に加え、電源喪失時の対応やアクセス交通途絶時の対応等、空港が必要とする機能毎の対策を検討。
  - ・地方自治体や自衛隊等の外部機関との関係構築の他、訪日 外国人の増加を踏まえ駐日大使館・領事館との関係を構築。
  - ・コンセッション空港については、**設置管理者と運営権者の役割を明確化**。
- 「**TEC-FORCE職員の派遣**」等を通じた国の支援
  - ・空港運用や空港施設等に対する専門的知見・経験を有する 職員の派遣等により、**現場の意思決定者を迅速かつ強力に 支援**。