

空港・航空政策の現状

国土交通省 航空局
令和8年1月14日

- (1) 首都圏空港の機能強化
- (2) 国内航空のあり方に関する検討・航空機の定時性向上に向けた取組
- (3) インバウンドの動向 と 国際観光旅客税に係る税制改正
- (4) 空港業務の持続的発展に向けた取組
- (5) 航空燃料の安定的な供給に向けた取組
- (6) 保安検査の実施主体移行
- (7) 羽田空港航空機衝突事故・令和6年能登半島地震等を受けた法改正
- (8) SAFの導入促進に向けた取組
- (9) 空港駐車場の混雑緩和・利便性向上
- (10) 空港機能施設事業者等のコーポレートガバナンス強化
- (11) 国際民間航空機関(ICAO) 新理事会議長就任

- (1) 首都圏空港の機能強化
- (2) 国内航空のあり方に関する検討・航空機の定時性向上に向けた取組
- (3) インバウンドの動向 と 国際観光旅客税に係る税制改正
- (4) 空港業務の持続的発展に向けた取組
- (5) 航空燃料の安定的な供給に向けた取組
- (6) 保安検査の実施主体移行
- (7) 羽田空港航空機衝突事故・令和6年能登半島地震等を受けた法改正
- (8) SAFの導入促進に向けた取組
- (9) 空港駐車場の混雑緩和・利便性向上
- (10) 空港機能施設事業者等のコーポレートガバナンス強化
- (11) 国際民間航空機関(ICAO) 新理事会議長就任

熾烈な空港間競争①

- 近隣のアジア諸国においては、成長の取り込みに向け、戦略的に空港の機能強化を実施しており競争環境が激化。
- 例えば、仁川空港では、2024年にターミナルの拡張や4本目の滑走路の供用が開始され、また、チャンギ空港では、2030年までに3本目の滑走路の供用開始が予定。

北京第2空港（中国）：24時間運用

- 2019年 開港（滑走路4本）
- 20xx年 ターミナル2供用予定

	現状	計画値
年間発着回数	不明	88万回
年間取扱旅客数	4,500万人*	1億人
滑走路数	4本	7本

※2018年3月時点 ※2025年8月時点

チャンギ空港（シンガポール）：24時間運用

- 2030年まで 第3滑走路使用開始（既存の空軍設備を転用）
- 2030年代半ば ターミナル5完成

	現状	計画値
年間発着回数	37万回*	不明
年間取扱旅客数	9,000万人	1.4億人
滑走路数	2本	3本

※2025年5月時点 ※2025年5月時点

香港空港（中国）：24時間運用

- 2022年 第3滑走路完成
- 2025年 ターミナル2拡張、一部供用

	現状	計画値
年間発着回数	42万回*	62万回
年間取扱旅客数	7,510万人*	1億2000万人
滑走路数	3本	3本

※2018年度時点 ※2024年11月時点

仁川空港（韓国）：24時間運用

- 2024年 ターミナル2拡張、第4滑走路供用

	現状	計画値
年間発着回数	60万回	—
年間取扱旅客数	1億600万人	—
滑走路数	4本	—

※2025年時点

上海浦東空港（中国）：24時間運用

- 2019年 サテライトターミナル供用開始
- 2025年 ターミナル3供用

	現状	計画値
年間発着回数	48万回*	不明
年間取扱旅客数	6,600万人*	1億3,000万人
滑走路数	4本	不明

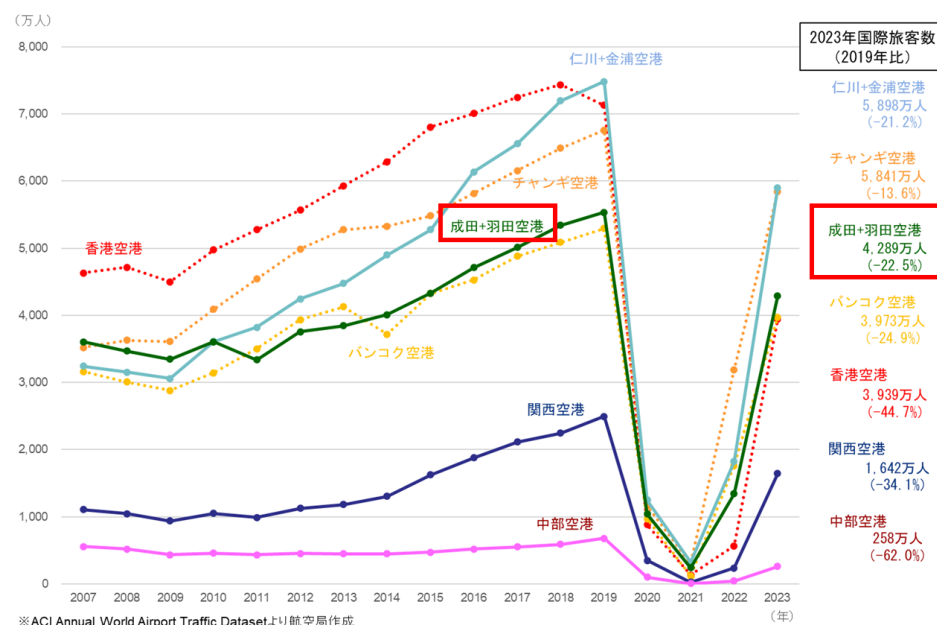
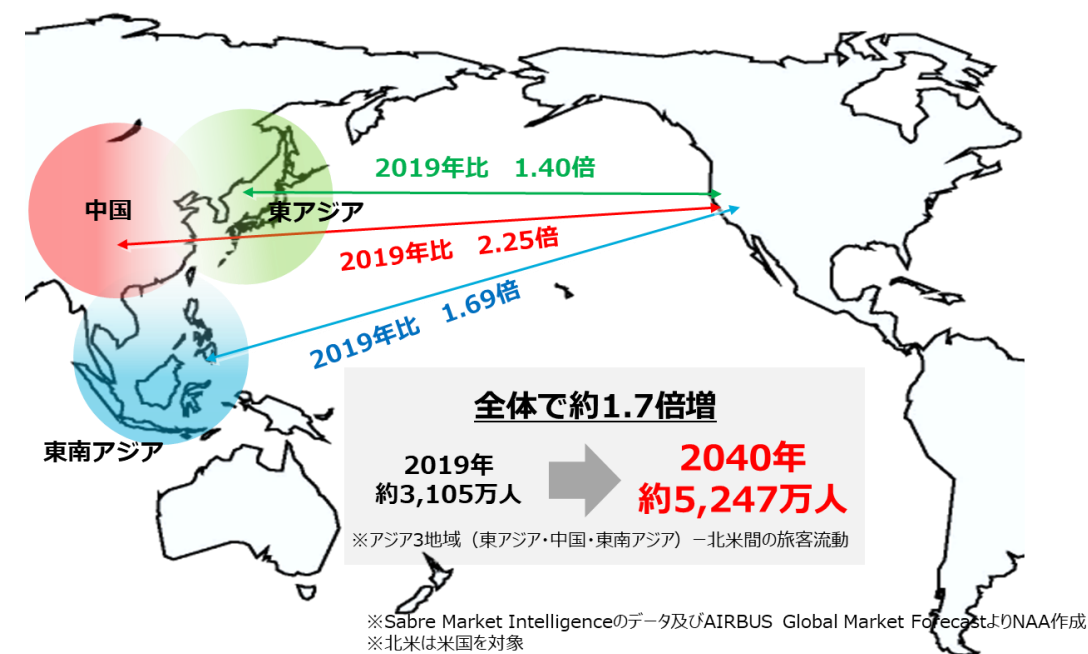
※2018年3月時点 ※2024年7月時点

出典：各空港Webサイトや報道発表資料より（表の数値は計画容量、*は実績値）

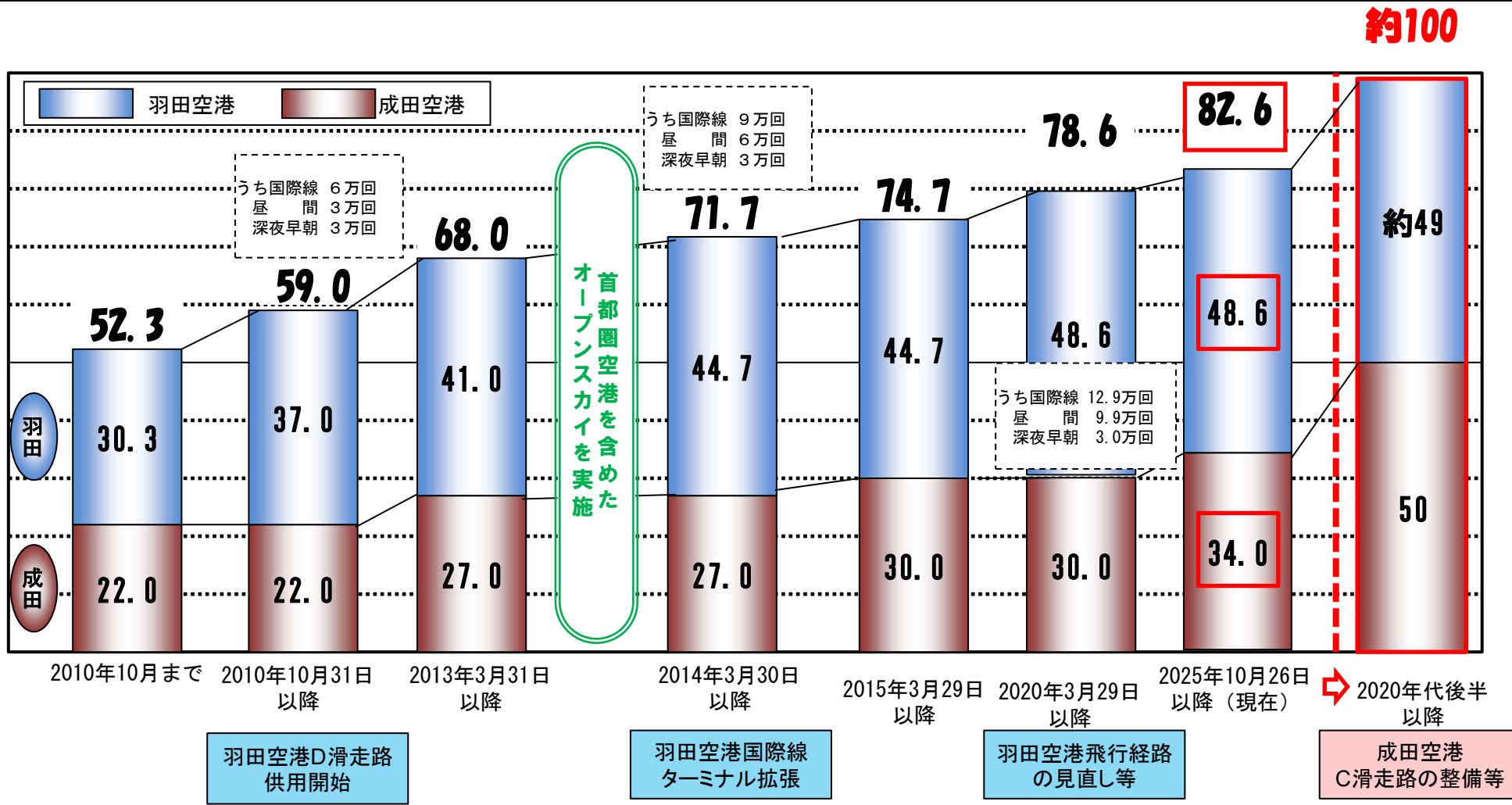
○ 我が国においても首都圏空港をはじめ各地の空港で機能強化の取り組みを実施しているが、近隣アジア諸国のハブ空港も機能強化に取り組み旅客数を伸ばしており、とり残されないためには首都圏空港の更なる成長が必要。

○ 人口減少が進み内需の伸びが見込まれない中、経済成長著しいアジア発着の旺盛な航空需要をとらえることが、我が国の経済成長のためには不可欠

○ 近隣のアジア諸国では、成長の取り込みに向け、戦略的に空港の機能強化を実施しており競争環境が激化しており、首都圏空港の更なる機能強化が必須



- 羽田空港・成田空港は旺盛な航空需要に対応するため、これまで段階的に増枠を実施。
- 2030年訪日外国人旅行者数6,000万人の政府目標の達成や、我が国の国際競争力の強化等の中長期的観点から、首都圏空港の機能強化は必要不可欠。



- 平成30年3月の地元合意に基づき、成田空港の機能強化を実施。
- 令和10年度末目途の供用を目指して整備を実施中。

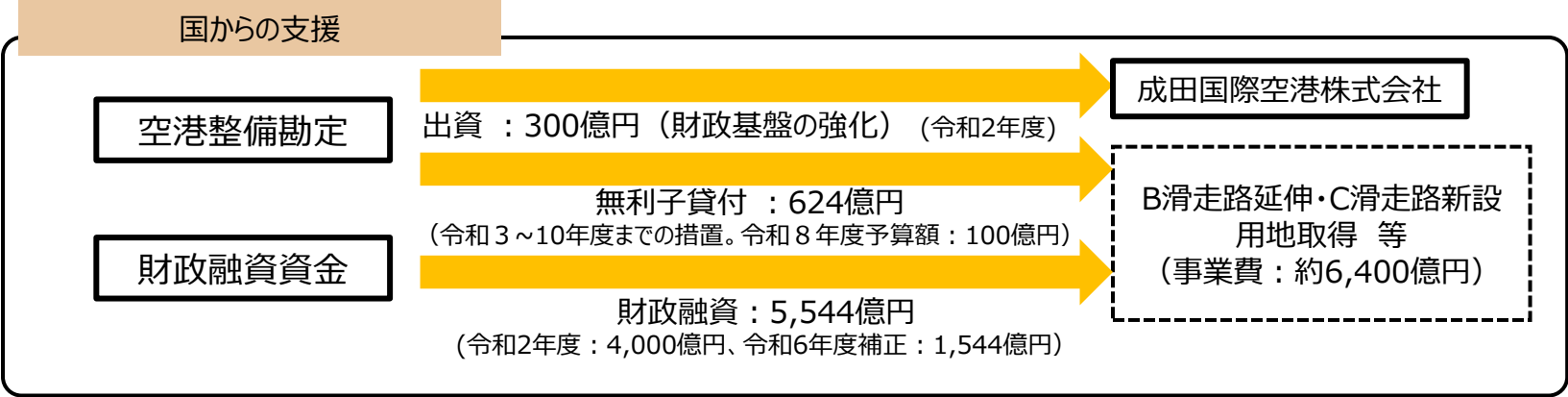
夜間飛行制限の緩和

- 2019年冬ダイヤ(10月27日)より、A滑走路の運用時間を6-23時から6-24時に延長
- C滑走路供用後はスライド運用により、5時-24時30分までの運用を確保

B滑走路の延伸
(2500m→3500m)

C滑走路の新設
(3500m)

→年間発着容量**50万回**を実現
(最大72回/時→**最大98回/時**)



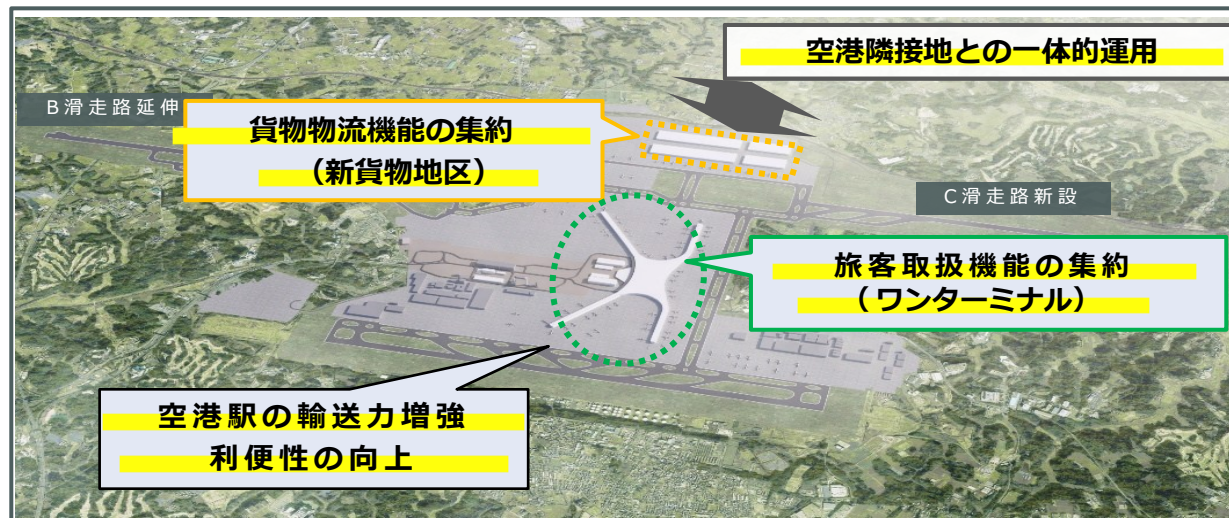
- 旅客・貨物取扱施設等や、鉄道アクセスといった今後の成田空港の施設面での機能強化について、航空事業者や鉄道事業者を含めたステークホルダーにより議論を行い、基本的な整備の方向性についてとりまとめ

旅客・貨物取扱施設等の対応の方向性

- 滑走路の新增設により発着容量は50万回へと大きく増加するため、十分な取扱容量を備えた旅客・貨物取扱施設の整備が必要
- 旅客の乗継需要や、国際貨物の継越需要を引き付け、取り込むために、乗継・継越利便性を高めること等が必要

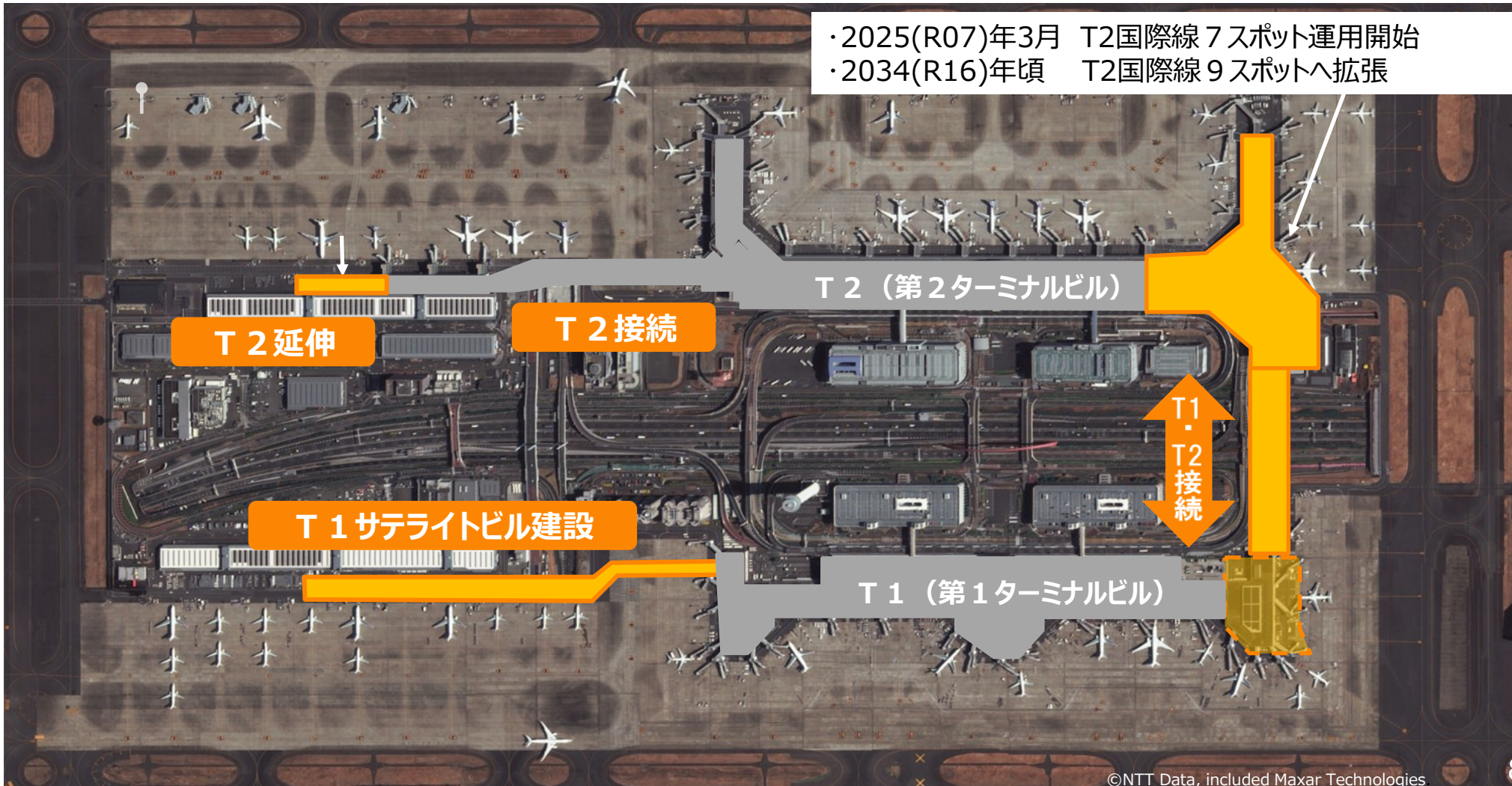
空港アクセスの対応の方向性

- 新幹線・リニア駅や羽田空港といった地方送客拠点及び成田空港利用旅客の多くが第一訪問先としている東京都心へのアクセス強化が肝要
- 輸送力増強の方策として、列車の増発、長編成化、ボトルネック解消のための鉄道施設の改良などを検討
- 空港駅についても、輸送力の増強及び利便性の向上が必要



- T1及びT2南側に人工地盤を整備しエプロン用地の拡張及びT1とT2を接続するコンコースの整備を行い際内乗り継ぎの円滑化を図る。あわせて、T1及びT2北側へのターミナル延伸工事を実施することにより搭乗ゲートを増設し旅客利便性の向上を図る。

- ・2025(R07)年3月 T2国際線 7 スポット運用開始
- ・2034(R16)年頃 T2国際線 9 スポットへ拡張



- 2016年4月の交通政策審議会答申を踏まえ、羽田空港においては、発着列車の増発や既存ネットワークとの直通運転による空港のアクセス利便性向上を図るため「JR東日本羽田空港アクセス線」（以下、羽田空港アクセス線）及び「京急空港線羽田空港第1・第2ターミナル駅引上線（以下、京急引上線）」の整備を計画
- 羽田空港内においては、空港整備事業として空港アクセス鉄道の基盤施設（トンネル躯体等）の整備を実施

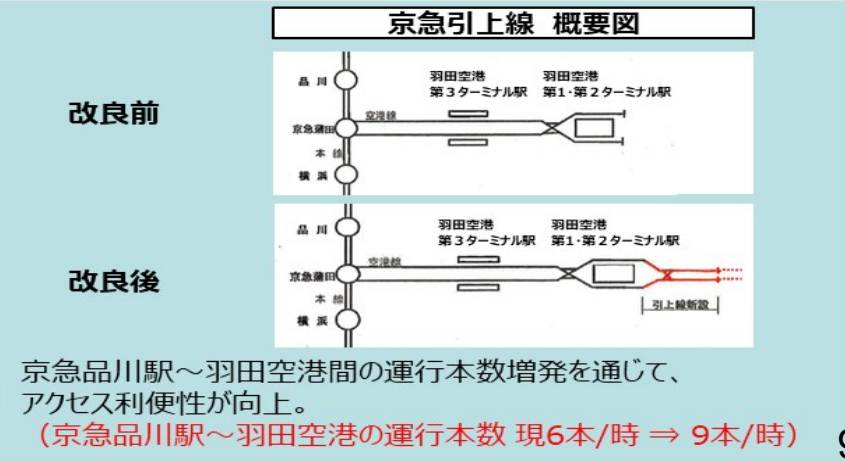
《整備ルート》



<事業効果> 羽田空港アクセス線



<事業効果> 京急引上線

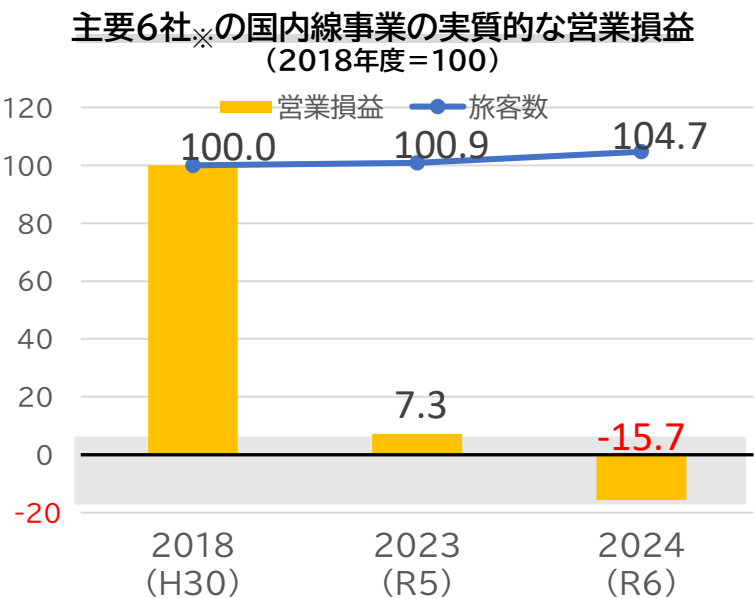


- (1) 首都圏空港の機能強化
- (2) 国内航空のあり方に関する検討・航空機の定時性向上に向けた取組
- (3) インバウンドの動向 と 国際観光旅客税に係る税制改正
- (4) 空港業務の持続的発展に向けた取組
- (5) 航空燃料の安定的な供給に向けた取組
- (6) 保安検査の実施主体移行
- (7) 羽田空港航空機衝突事故・令和6年能登半島地震等を受けた法改正
- (8) SAFの導入促進に向けた取組
- (9) 空港駐車場の混雑緩和・利便性向上
- (10) 空港機能施設事業者等のコーポレートガバナンス強化
- (11) 国際民間航空機関(ICAO) 新理事会議長就任

○「国内航空のあり方に関する有識者会議」を設置し、国内航空ネットワーク維持のための国内線事業の構造改革に向けた方策について検討。

国内線事業の状況

- 本邦主要6社※の国内線事業は、旅客数は回復しているものの、政府支援を除いた実質的な営業損益では赤字に転落。
- 物価高・円安による費用増、高単価ビジネス旅客の減少等を背景に、構造的に利益確保が困難な状況となっている。



(出典) 旅客数:航空輸送統計年報
営業損益:主要6社からの聞き取りに基づき航空局試算

有識者会議の概要

構成員

有識者委員

- | | |
|-------|------------------------------------|
| 竹内 健蔵 | 東京女子大学 現代教養学部経済経営学科教授 <座長> |
| 安藤 和代 | 千葉商科大学 サービス創造学部教授 |
| 大橋 弘 | 東京大学大学院 経済学研究科教授 |
| 加藤 一誠 | 慶應義塾大学 商学部教授 |
| 花岡 伸也 | 東京科学大学環境・社会理工学院 融合理工学系教授 |
| 樋口 容子 | (公社)日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会 副会長 |
| 矢ヶ崎紀子 | 東京女子大学 現代教養学部経済経営学科教授 |

オブザーバー

- 主要6社※、定期航空協会、航空連合、
全国地域航空システム推進協議会、リージョナル航空・地方空港振興協議会、
地域航空サービスアライアンス協議会

会議事務局

- 国土交通省 航空局 航空ネットワーク部 航空事業課

スケジュール

- 第1回 2025年5月30日
- 第2回 10月1日
- 第3回 12月5日
- ～最終とりまとめ 2026年5月頃を予定

※ 主要6社：ANA、JAL、スカイマーク、エアドゥ、ソラシドエア、スターフライヤー

論点①：航空会社間の協調

○ 便数維持が困難な路線については、航空会社間の協調施策（ダイヤ調整、便数調整、コードシェア等）による路線維持及び利用者利便向上が効果的と考えられ、独禁法関係の整理を実施。

重複

07:50

08:05

重複

12:05

12:50

19:15

→

× ダイヤ調整

07:50

10:00

12:05

14:00

19:15

A それぞれ減便

07:50

08:05

12:05 廃止

12:50 廃止

19:15

B 1社が撤退

07:50 廃止

08:05

12:05

12:50 廃止

19:15

C 便数調整

07:50

12:05

19:15

D 運航社集約

08:00 (コードシェア)

12:30 (コードシェア)

19:00 (コードシェア)

独禁法上の整理の方向性：

独禁法上問題とならないことを確認

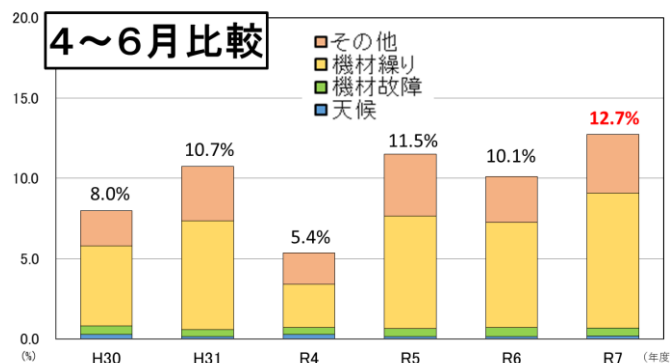
離島路線など地域住民の生活に必要な路線は独禁法適用除外対象となる可能性

論点②：中堅社への対応

- 国内専業の中堅社（スカイマーク、エアドゥ、ソラシドエア、スターフライヤー）は、特に厳しい経営状況。
- 中堅社に対しては、大手社との競争促進の観点から羽田発着枠を優先配分してきたなか、その過程で、航空会社間の連携を含めた選択肢を狭めている状況にある。
- 国内線事業をめぐる現下の厳しい環境の中で、ネットワークや利用者利便の維持の観点からも、経営面も含めた航空会社の選択の自由度を高める必要。

- コロナ後、航空便数・旅客数には回復が見られるものの、羽田空港発着便をはじめとする国内線の定時性は、コロナ前より低い水準で推移。
- 旅客の利便性・航空サービスに対する信頼性の確保のため、行政・事業者の関係者が協力して、航空便遅延の要因分析・情報共有のうえで、定時性向上に向けた対策について取組を実施。

国内線における遅延便発生状況



遅延率=15分以上出発が超過した便の割合

- ・ 国内線の遅延率は、コロナ前を上回る水準で推移。
- ・ 遅延の要因は、天候影響、機材故障、後続便への玉突きの波及など様々かつ複合的。

定時性向上に資する主な取組

○ 2025年冬ダイヤ編成の工夫

・ 運航実績に基づいた適正なダイヤ設定

→ 運航実績に応じて、飛行所要時間を延伸する等、適正なダイヤを設定

・ 余裕を持った折り返し時間の設定

→ 遅延が発生するおそれの高い便に対して、余裕を持った折り返し時間（着陸した航空機が再び出発するまでの時間）を設定

・ 予備機材の増加

→ 玉突き遅延を回避するため、機材不具合時等に対応できる予備機材の確保数を増加

○ 管制の見直し

・ 羽田空港到着機にかかる交通流制御による影響の低減策

→ 西方面からの到着機の一部を房総半島周りから北陸周りに変更することで、交通流制御の影響を低減する試行を開始

・ 航路上における交通流平準化に関する取り組み

→ 混雑する空域と他の空域間で、管制官の取扱い機数の平準化を図り、それによる交通流制御の影響の低減効果を検証

○ その他

・ 旅客に対する遅延要因の丁寧なアナウンスの実施

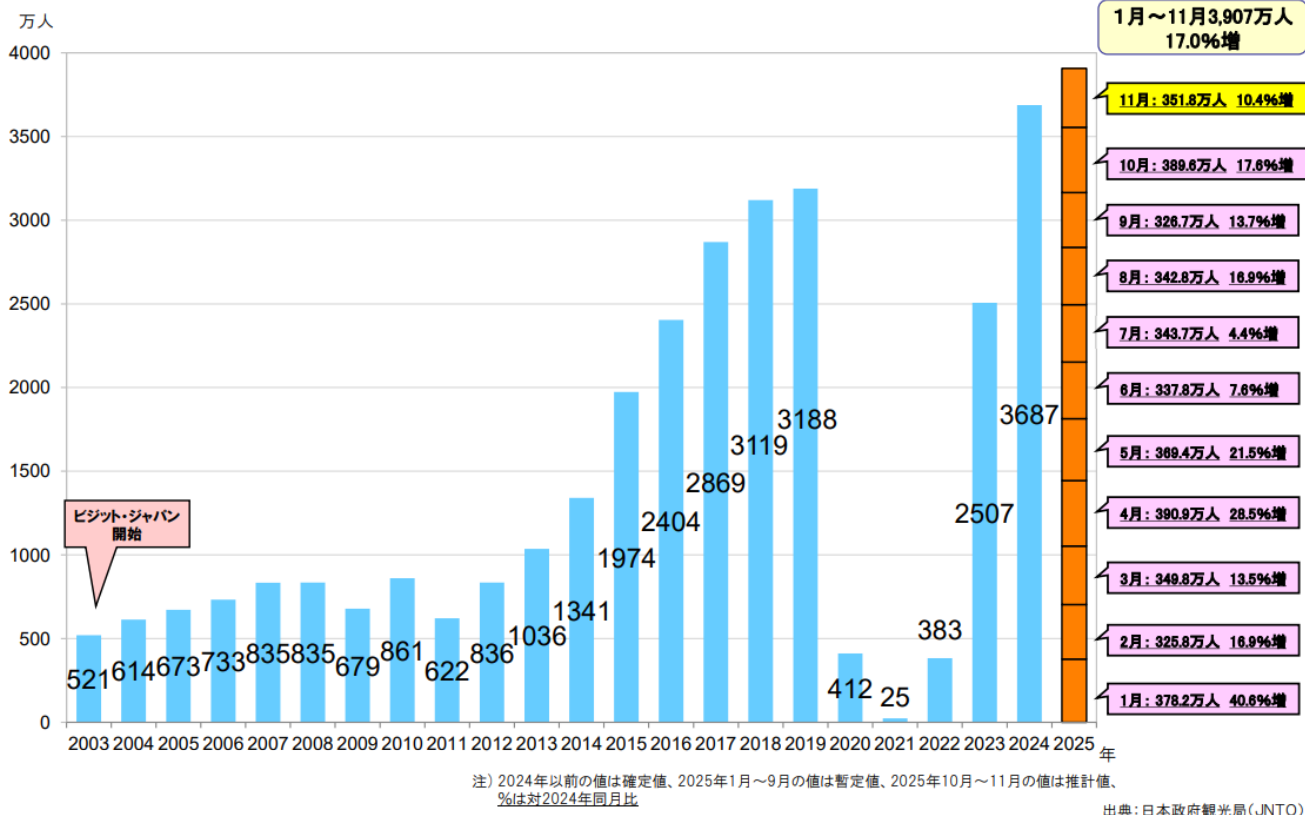
例) 「●●空港での、午前中の悪天候の影響によるハンドリング停止に伴う出発遅延により、使用機材の到着が遅れたため、●●分出発が遅れます」

- (1) 首都圏空港の機能強化
- (2) 国内航空のあり方に関する検討・航空機の定時性向上に向けた取組
- (3) インバウンドの動向 と 国際観光旅客税に係る税制改正
- (4) 空港業務の持続的発展に向けた取組
- (5) 航空燃料の安定的な供給に向けた取組
- (6) 保安検査の実施主体移行
- (7) 羽田空港航空機衝突事故・令和6年能登半島地震等を受けた法改正
- (8) SAFの導入促進に向けた取組
- (9) 空港駐車場の混雑緩和・利便性向上
- (10) 空港機能施設事業者等のコーポレートガバナンス強化
- (11) 国際民間航空機関(ICAO) 新理事会議長就任

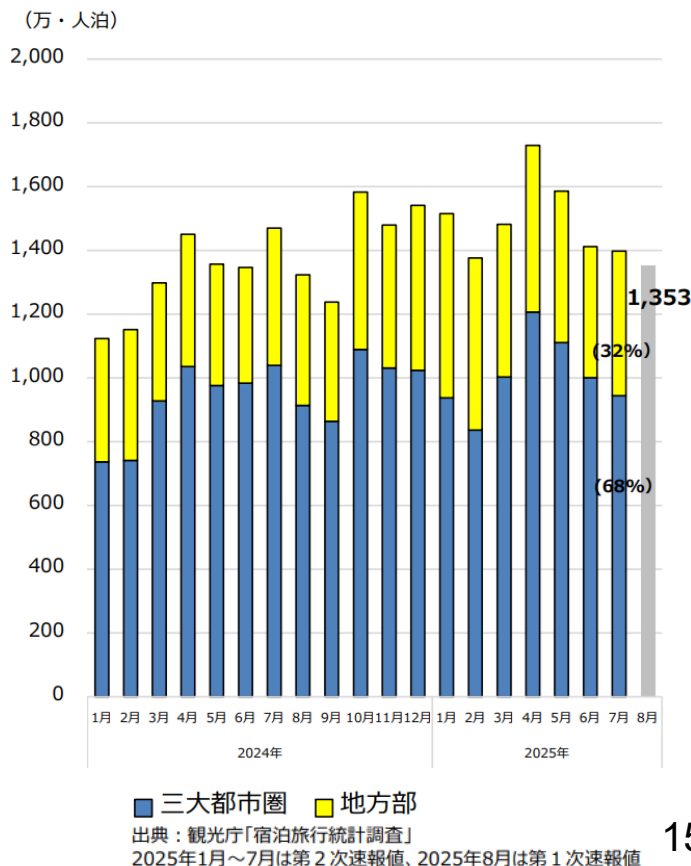
訪日外国人旅行者数の状況

- 2025年の訪日外国人旅行者数は、11月時点で、過去最高を記録した2024年の3,687万人を超える3,907万人に達するなど増加傾向にあるほか、インバウンド消費額も2024年は8.1兆円を達成。
- 訪日外国人旅行者数は前年比で20%弱増加しており、増加するインバウンド需要に適切に対応するためには、延べ宿泊者数の約7割は三大都市圏に宿泊していることも踏まえ、オーバーツーリズムに配慮した地方分散を進める必要がある。

訪日外国人旅行者数の推移



外国人延べ宿泊者数の推移



○ 観光施策を充実・強化させることにより、観光客の受入れと住民生活の質の確保の両立を図り、地域経済・社会に好循環をもたらす、真の「観光立国」の実現を目指すため、国際観光旅客税を拡充

施策の背景

○ 近年、オーバーツーリズムの課題等が顕在化する中、地域経済・社会に好循環をもたらす、真の「観光立国」を実現するためには、オーバーツーリズム対策の強化や、地方誘客・需要分散に対する中長期的な視点に立った抜本的な対策が必要。

○ 以下のような観光施策※を充実するためには、国際観光旅客税の引上げによる財源確保が必要不可欠。

※ 国際観光振興法及び国際観光旅客税の使途に関する基本方針に適合するもの（以下は令和8年度から実施する主な施策）。

1. オーバーツーリズム対策の徹底

インバウンドの受入れと住民生活の質の確保との両立
を図るための個別課題への対応

- **過度の混雑対策**
 - ・ 混雑状況の見える化による混雑回避の誘発や手ぶら観光の推進など、過度の混雑に対する対策の強化
 - ・ 需要管理のための新たな仕組みの導入促進（パークアンドライドの実施、需要に応じた入域管理や予約制導入・有料化等）
 - ・ 円滑な出入国・通関等の環境整備 等
- **マナー違反対策**
 - ・ 観光客へのマナー啓発など、マナー違反対策の強化
 - ・ 違反行為防止のための環境整備支援（撮影スポットの整備、スマートゴミ箱の設置等） 等
- **違法な民泊サービスの解消**

地方誘客の推進による特定の都市・地域への
集中是正と分散の推進

- **地方の観光地の魅力向上・地方誘客**
 - ・ 広域連携DMO等が中心となった観光地域づくり
 - ・ 廃屋撤去・再生による地方温泉地等も含めた観光まちづくり
 - ・ 国立公園など自然資源を活用した観光振興の強化
 - ・ 文化資源・スポーツツーリズムを活用した全国各地への観光拡大・充実
 - ・ 地方誘客・観光需要の分散に資するプロモーション 等
- **地方部への交通ネットワークの機能強化**
 - ・ 空港アクセス鉄道、国内航空、クルーズ船等の交通基盤の機能強化
 - ・ 観光地への二次交通の整備 等

2. 日本人出国者への配慮

- **安全安心な海外旅行環境の整備 等** ※上記「1. オーバーツーリズム対策の徹底」中にも、空港アクセス鉄道や国内航空の機能強化等、日本人出国者にも裨益する施策も含まれる。

要望の結果

- 国際観光旅客税の税率を、現行の旅客1人1回当たり1,000円から3,000円に引き上げる。
- 事業者の準備期間等を考慮し、令和8年7月1日以後に適用する。
（注）令和8年7月1日より前に締結された一定の運送契約に基づく同日以後の出国は旧税率（1,000円）を適用。
- 今後、更なる観光施策の強化・充実を図るための財源確保の必要性や、今回の税率引上げによる旅客の負担感、事業者の実務等を勘案した上で、税率の見直しについて、できるだけ早期に結論を得られるよう検討を行う。

- オーバーツーリズムに配慮しつつ、地方分散を推進するための国際線・国内線利用に係る環境改善や地方空港における受入体制確保等のため、国際観光旅客税を活用し、空港におけるボトルネック解消を目指す

＜国際観光旅客税を活用した主な事業＞

※ 航空会社が行うものにも支援

- ① 搭乗手続きの迅速化に資する無人化・自動化機器の導入支援を国内線に拡充
- ② 空港グランドハンドリング、保安検査等の省人化・省力化による業務効率化・生産性向上の取組への支援
- ③ インバウンド拡大に向けた拡張等による空港ターミナルの機能向上への支援
- ④ 空港アクセスの輸送力増強・混雑緩和、二次交通の環境整備への支援
- ⑤ 観光庁と連携した、インバウンドの地方誘客に向けた情報発信・プロモーションへの支援



＜スマートレーン＞



＜自動運転トーイングトラクター車＞



＜共用休憩室＞



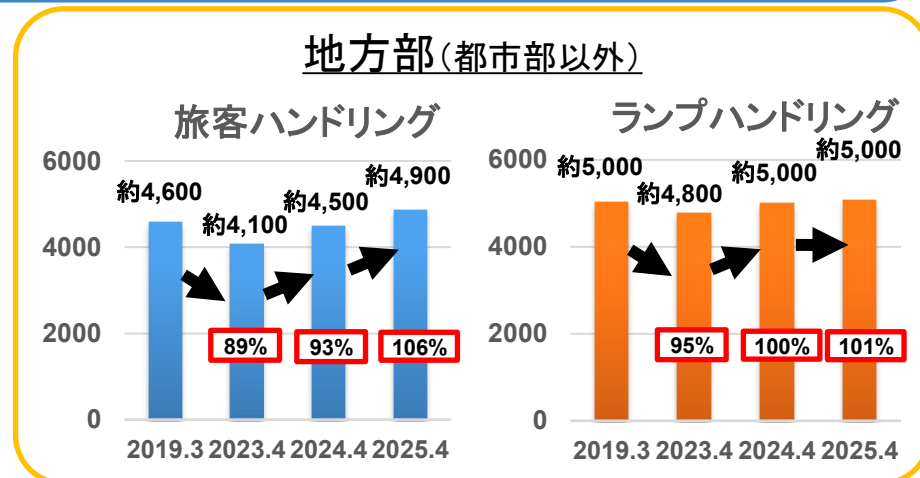
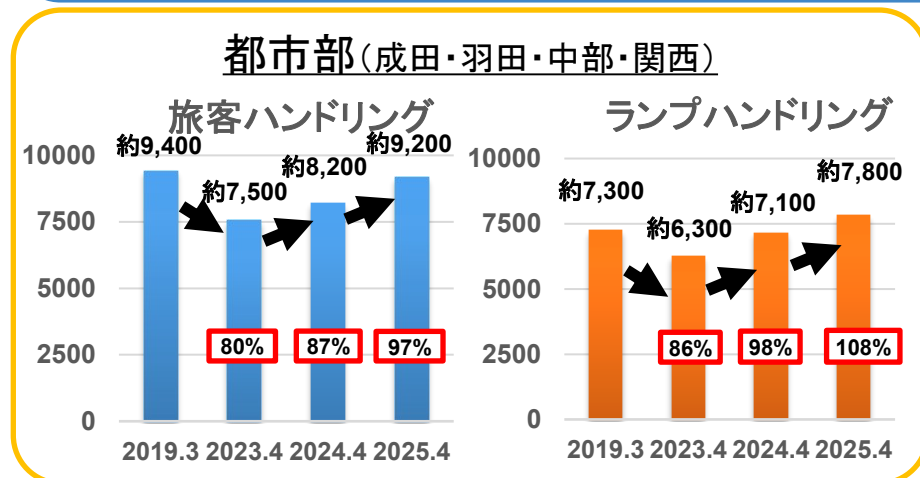
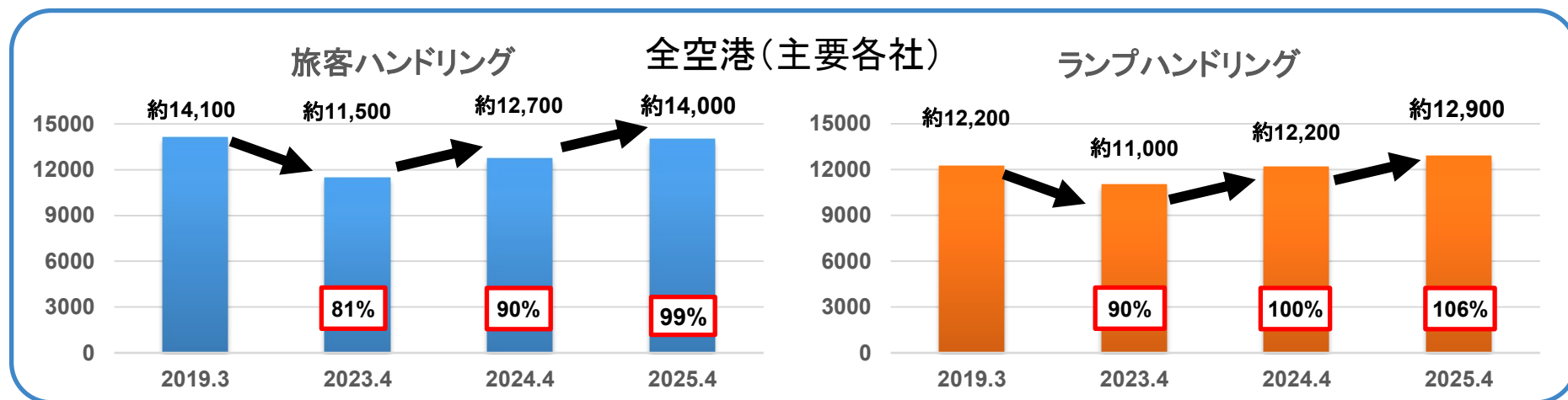
＜空港バス乗降場＞

- (1) 首都圏空港の機能強化
- (2) 国内航空のあり方に関する検討・航空機の定時性向上に向けた取組
- (3) インバウンドの動向 と 国際観光旅客税に係る税制改正
- (4) 空港業務の持続的発展に向けた取組
- (5) 航空燃料の安定的な供給に向けた取組
- (6) 保安検査の実施主体移行
- (7) 羽田空港航空機衝突事故・令和6年能登半島地震等を受けた法改正
- (8) SAFの導入促進に向けた取組
- (9) 空港駐車場の混雑緩和・利便性向上
- (10) 空港機能施設事業者等のコーポレートガバナンス強化
- (11) 国際民間航空機関(ICAO) 新理事会議長就任

- 航空機の運航に不可欠なグランドハンドリングは、空港機能を維持・拡充していく上で重要な役割を担う業務。その業務内容や事業者規模は多種多様。
- 増大する航空需要をしっかりと取り込んでいくため、人材確保・育成や処遇改善といった取組や空港業務のDX・GX化といった生産性向上の取組を車の両輪として進めていくことが重要。



- グランドハンドリングの従業員数は、一時、コロナ前と比較し1～2割減少したものの、足元では回復傾向にある。一方で、職員構成は、採用後3年未満の職員が約4～5割となっており、引き続き育成と定着が課題。
- 増大する航空需要に対して自立的に対応できる空港業務の体制整備の促進が重要。



内はコロナ前(2019.3)比

航空分野における外国人材の受入

- 航空分野(空港グランドハンドリング及び航空機整備)は、人手不足が深刻化しており、生産性向上の取組や国内人材の確保を最大限行っても、なお発生する人手不足に対して、令和10年度末までの累計で4,400人を上限(令和6年3月閣議決定)に特定技能の在留資格で外国人を受入。
- また、空港グランドハンドリングにおいては、新たに「旅客ハンドリング業務」、「機内食等の運搬・搭降載業務」、「航空燃料取扱業務」の業務追加を検討している。

対象となる業務の内容

空港グランドハンドリング

既存業務

- 航空機地上走行支援業務
- 航空機内外の清掃整備業務



- 手荷物・貨物の航空機搭降載業務
- 手荷物・貨物取扱業務



追加業務

- 旅客ハンドリング業務
- 機内食等の運搬・搭降載業務
- 航空燃料取扱業務



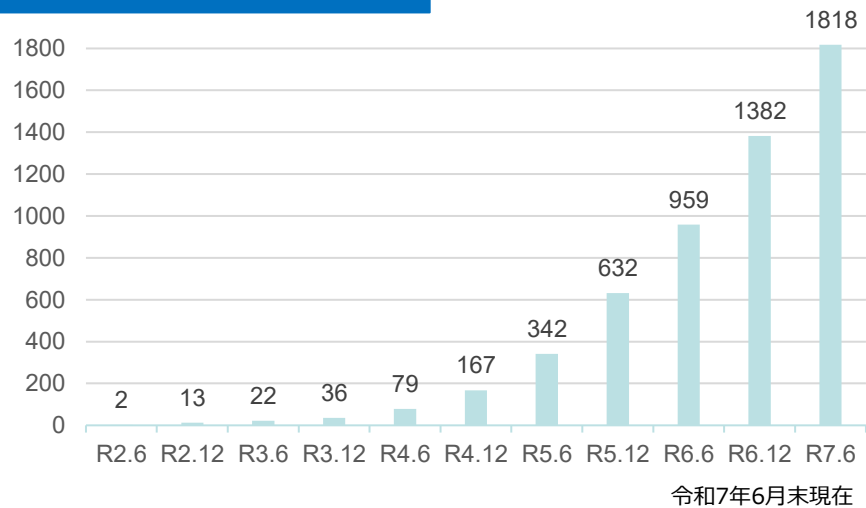
航空機整備

- 運航整備
- 機体整備
- 装備品・原動機整備

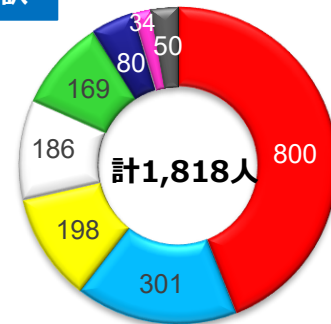


航空分野における受入人数の推移

出典：入管庁「特定技能在留外国人数」より



国籍別内訳



在留外国人数 1,818人
 グラハン 1,791人
 整備 27人

- 空港グランドハンドリングは「労働集約型産業」であり、多くの人員を要している。
- 官民の空港関係者間で連携して、先進技術等の開発・実装等による生産性向上を集中的に進め、必要人員数の削減を進めるなどにより、空港業務の体制強化を図っていくことが重要。
- 2025年12月に自動運転レベル4の実用化が開始した（東京国際空港、成田国際空港）。
- 手荷物の積付作業の自動化に必要な技術開発については、令和7年3月に「NEDO懸賞金活用型プログラム」が採択され、開発物の性能評価方法やスケジュール等の調整を進めている。

先進資機材の導入

① 航空機の地上移動（プッシュバック）



現状



リモコン式航空機牽引機

- ・リモコン操作者が航空機の翼端監視を兼任することでプッシュバック体制の省人化が可能

② PBB装着



- ・自動化により操作技能習熟に影響されことなく装着作業することが可能

自動装着PBB

自動運転レベル4

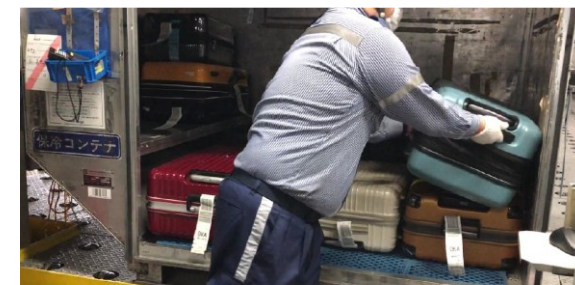


自動運転トーイングトラクター
実用化合同発表会



自動運転トーイングトラクター

技術開発（手荷物積付）



コンテナへ積付

自動化に向けて必要な
要素技術の開発



積付アルゴリズム



手荷物識別



手荷物搭載

- (1) 首都圏空港の機能強化
- (2) 国内航空のあり方に関する検討・航空機の定時性向上に向けた取組
- (3) インバウンドの動向 と 国際観光旅客税に係る税制改正
- (4) 空港業務の持続的発展に向けた取組
- (5) 航空燃料の安定的な供給に向けた取組
- (6) 保安検査の実施主体移行
- (7) 羽田空港航空機衝突事故・令和6年能登半島地震等を受けた法改正
- (8) SAFの導入促進に向けた取組
- (9) 空港駐車場の混雑緩和・利便性向上
- (10) 空港機能施設事業者等のコーポレートガバナンス強化
- (11) 国際民間航空機関(ICAO) 新理事会議長就任

趣旨・経緯

- インバウンド需要が急回復する中、外国エアラインの新規就航等において、航空燃料の供給ができない事態が全国で発生（週140便）。
- 本件が地方をはじめ我が国の観光振興の足枷とならないよう、令和6年6月に「航空燃料供給不足への対応に向けた官民タスクフォース」を設置、集中的に対応策を検討。観光立国推進閣僚会議終了後、本行動計画を公表（令和6年7月19日）。

航空燃料供給不足への対応に向けた官民タスクフォース

1. 構成員

定期航空協会／全日本空輸(株)／日本航空(株)／IATA（日本事務所）／BOAR／成田国際空港(株)／関西エアポート(株)／中部国際空港(株)／北海道エアポート(株)／福岡国際空港(株)／石油連盟／ENEOS(株)／出光興産(株)／コスモ石油(株)／コスモ石油マーケティング(株)／（一社）全国空港給油事業協会／日本内航海運組合総連合会
事務局：国土交通省（航空局、海事局、観光庁）／経済産業省資源エネルギー庁

2. 開催実績

第1回 R6.6.18（事務局より現状説明）／第2回 R6.6.26（各関係事業者等からヒアリング）／第3回 R6.7.16（行動計画審議）

航空燃料供給不足に対する行動計画（概要）

**以下の短期的な取組により、当面アジア便で週150便超相当の燃料を確保、各空港に供給
さらなる増便を見据え、タンク転用など中長期的な取り組みに着手**

1. 短期の取組【R6.7～】

- 需要量の把握
 - ・ 新規就航・増便など、各空港における需要量が把握可能な仕組みの構築 <空港会社等、石油元売会社等>
 - ・ 航空燃料の供給不足について調整が難航した場合の相談窓口の設置 <国交省、エネ庁>
- 供給力の確保
 - ・ 空港への直接輸入の実施 <空港会社等、石油元売会社等>
- 輸送体制の強化
 - ・ 製油所から空港へのローリー直送の増加 <石油元売会社>
 - ・ 内航船への転用等による輸送力強化 <石油元売会社、内航海運業者>
 - ・ 給油作業員の確保に向けた取組 <給油事業者、国交省>

2. 中長期の取組【R7年度以降を見据えた取組】

- ・ 製油所・油槽所などの既存タンクのジェット燃料タンク転用など供給力の確保
 - ・ 空港のジェット燃料タンクの必要な容量の確保等の実施
 - ・ ローリーの台数の確保、船舶の大型化、老朽化した荷役設備の更新等
- など、供給力の確保や輸送体制の強化に係る取組を進める。

3. 今後の対応

- 本行動計画の各施策に基づき、各空港ごとに、新規就航・増便に係る改善状況についてフォローアップ（年4回程度）
- 更なる改善の取組について、継続的に検討

- 第6回タスクフォース(R7.10.28)開催時点で、就航・増便に至っていない事例が合計週11便
- 航空燃料の安定的な供給に向けて、引き続き、関係者と取り組む

【供給量の増加】

・タスクフォース開催後、石油元売会社や商社等の取組により、行動計画とりまとめ時に予定していた週150便超を超える、週700便程度の燃料供給のメドがたった。

【就航・増便の状況】

- ・令和7年3月に開催した第5回タスクフォースのフォローアップ時点において、就航・増便に至っていなかった事例週22便については、すべて解消したところである。
- ・一方、第5回タスクフォース後も、インバウンド需要の増加により、更なる就航・増便の要請があったことから、第6回タスクフォース開催時点で、就航・増便に至っていない事例が合計週11便となっており、航空燃料の安定的な供給に向けて、引き続き、関係者と取り組んでいく。

【参考】 運航便数の推移（便/週）

2024夏ダイヤ	2024年 7月1週目	2024年 冬ダイヤ	2025年 夏ダイヤ	2025年 冬ダイヤ
4874.5	5078	5178	5675	5679

- (1) 首都圏空港の機能強化
- (2) 国内航空のあり方に関する検討・航空機の定時性向上に向けた取組
- (3) インバウンドの動向 と 国際観光旅客税に係る税制改正
- (4) 空港業務の持続的発展に向けた取組
- (5) 航空燃料の安定的な供給に向けた取組
- (6) 保安検査の実施主体移行
- (7) 羽田空港航空機衝突事故・令和6年能登半島地震等を受けた法改正
- (8) SAFの導入促進に向けた取組
- (9) 空港駐車場の混雑緩和・利便性向上
- (10) 空港機能施設事業者等のコーポレートガバナンス強化
- (11) 国際民間航空機関(ICAO) 新理事会議長就任

- 令和5年6月の保安検査に関する有識者会議において、「保安検査の実施主体については、空港特性を十分に把握し、空港を一元的に管理する立場の空港管理者に移行することを軸に検討を進めることが適当である」等の実施主体・費用負担の見直しの方向性をとりまとめ。
- これを踏まえ、実施主体の円滑な移行等に向けた実務的な課題について検討するため、「空港における旅客の保安検査の実施主体の円滑な移行に向けた実務者検討会議」を設置し、令和7年6月27日に中間とりまとめを公表。

< 中間とりまとめ (R7.6.27) の主なポイント >

移行の進め方

- **各空港ごとの実情も踏まえつつ、具体的なロードマップを作成しながら、計画的に移行。**
まず、モデルケースとなる主要空港等において優先的に検討を進め、**移行に向けたロードマップを令和7年度中に策定。先行事例について令和8年度中の移行を目指す。**

費用負担のあり方

- 保安検査経費は、現状、**航空会社と空港管理者とで折半して負担。**主体移行後も航空会社・空港管理者双方に裨益することになり変わらないため、**この原則を維持。**
- 国管理空港においては、従来航空会社が負担していた分も含めて、**保安検査等の実施に必要な費用を保安料により一括徴収する形に改める。**また、**透明性の観点から、オンチケット方式について引き続き関係者間で調整を続ける。**

※国管理空港以外については、旅客の負担の透明性確保の方策について各空港ごとに引き続き検討。

空港の種類	現在の主体		移行後の主体
国管理	航空会社		国
会社管理(成田、中部)	航空会社		空港会社
地方管理	航空会社		地方自治体
コンセッション	航空会社		運営権者※

※コンセッション契約変更のうえ

- (1) 首都圏空港の機能強化
- (2) 国内航空のあり方に関する検討・航空機の定時性向上に向けた取組
- (3) インバウンドの動向 と 国際観光旅客税に係る税制改正
- (4) 空港業務の持続的発展に向けた取組
- (5) 航空燃料の安定的な供給に向けた取組
- (6) 保安検査の実施主体移行
- (7) 羽田空港航空機衝突事故・令和6年能登半島地震等を受けた法改正
- (8) SAFの導入促進に向けた取組
- (9) 空港駐車場の混雑緩和・利便性向上
- (10) 空港機能施設事業者等のコーポレートガバナンス強化
- (11) 国際民間航空機関(ICAO) 新理事会議長就任

- 令和6年1月2日の羽田空港航空機衝突事故を踏まえ、令和7年に航空法を改正。
- 滑走路の安全確保のため、空港における滑走路の安全対策の強化に関する規定の追加、操縦者へのCRM訓練の義務付けを実施。

① 空港における滑走路の安全対策の強化

- 空港設置者が遵守すべき機能確保基準に「滑走路誤進入防止措置に関する事項」を追加し、空港における航空機や車両の滑走路誤進入を防止するための安全対策の強化を図る(※)。

(※) 具体的な取組例

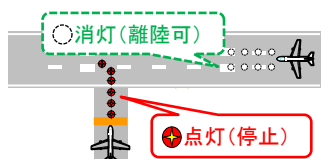
- (1) 主要空港(※1)における滑走路安全チームの設置
- (2) 滑走路状態表示灯(RWSL)等の適切な運用の確保
- (3) 滑走路進入車両に対する位置情報等送信機の搭載
- (4) グランドハンドリング(※2)事業者に対する安全監督体制の強化

(※1) 新千歳、成田、羽田、中部、大阪、関西、福岡、那覇空港

(※2) 航空機の牽引・ブッシュバック、貨物等の搭降載、給油、ランプバス等



滑走路状態表示灯(RWSL)の機能



位置情報等送信機の搭載



② 操縦者へのCRM訓練(クルー・リソース・マネジメント訓練)の義務付け

- 頻繁に離着陸が行われる空港等(※1)において離着陸を行う操縦者は、国土交通大臣の登録を受けた者が行う技能発揮訓練(CRM訓練(※2))を修了していなければならないこととする。

(※1) 航空交通管制圏に係る空港等

(※2) ヒューマンエラーの発生を防止するためのパイロット間のコミュニケーション等を向上させる訓練。



- 令和6年1月1日に発生した能登半島地震により能登空港（地方管理空港）が被災するなど、空港運用に影響を与える自然災害等が多く発生。
- 災害時においても地域の航空輸送を確保し、災害輸送拠点として機能するなど、空港が果たす役割は重要であることに鑑み、令和7年に空港法や航空法等を改正し、地方管理空港等の工事代行・権限代行制度を創設。

● 災害時における工事代行・権限代行制度の創設

- ・ 国土交通大臣は、災害時に地方管理空港等の空港管理者から要請があった場合には、所定の要件※を満たす災害復旧工事やエプロンの利用の調整等に関する業務を当該空港管理者に代わって行うことができることとする。

※ 緊急輸送の確保に必要な限度で行うものであること等



能登空港の被災状況



滑走路のひび割れの補修工事



滑走路に離着陸する自衛隊機

災害復旧工事の例

● 平時における工事代行制度の創設

- ・ 国土交通大臣は、地方管理空港等の空港管理者から要請があった場合には、空港設置基準への不適合を回避するための高度な技術や機械力を要する工事を当該空港管理者に代わって行うことができることとする。

- (1) 首都圏空港の機能強化
- (2) 国内航空のあり方に関する検討・航空機の定時性向上に向けた取組
- (3) インバウンドの動向 と 国際観光旅客税に係る税制改正
- (4) 空港業務の持続的発展に向けた取組
- (5) 航空燃料の安定的な供給に向けた取組
- (6) 保安検査の実施主体移行
- (7) 羽田空港航空機衝突事故・令和6年能登半島地震等を受けた法改正
- (8) SAFの導入促進に向けた取組
- (9) 空港駐車場の混雑緩和・利便性向上
- (10) 空港機能施設事業者等のコーポレートガバナンス強化
- (11) 国際民間航空機関(ICAO) 新理事会議長就任

- SAFの導入促進に向け、官民協議会を立ち上げ、空港関係者も参画し、継続的に議論。
- 規制(供給目標・利用目標)と支援(GX経済移行債を活用し製造・運営コスト支援)を実施。

■持続可能な航空燃料(SAF)導入促進に向けた官民協議会

開催状況

- 第1回2022年 4月
- 第2回2022年11月
- 第3回2023年 5月
- 第4回2024年 1月
- 第5回2024年 6月
- 第6回2025年 2月
- 第7回2025年 6月



第4回持続可能な航空燃料(SAF)導入促進に向けた官民協議会より

SAF官民協議会

供給事業者



航空会社



空港会社等



事務局

経済産業省 資源エネルギー庁

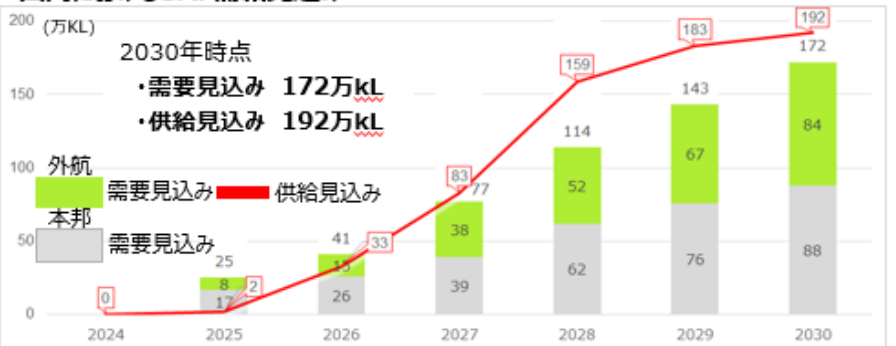
国土交通省 航空局

NEDO (オペレーター) MAFF 農林水産省 環境省

■国内におけるSAF需給見込み

2030年時点

- ・需要見込み 172万kL
- ・供給見込み 192万kL



年	外航 需要見込み (万kL)	外航 供給見込み (万kL)	本邦 需要見込み (万kL)	本邦 供給見込み (万kL)
2024	0	0	0	0
2025	25	8	17	2
2026	41	13	26	3
2027	83	38	39	7
2028	114	52	62	11
2029	143	67	76	15
2030	172	84	88	19

■規制

供給事業者

- ✓ エネルギー供給構造高度化法にて、SAFの供給目標量を設定
- 2019年度に日本国内で生産・供給されたジェット燃料のGHG排出量の5%相当量以上

エアライン

- ✓ 航空脱炭素化推進基本方針にて、SAFの利用目標量を設定
- 2030年燃料使用量10%置換え (基本方針に適合するANA・JAL等の計画認定)

■支援

GX経済移行債を活用した

- ✓ 大規模なSAF製造設備の構築に係る設備投資支援 (約3,400億円)
- ✓ 「戦略分野国内生産促進税制」により、SAFの国内生産・販売量に応じて、1L当たり30円の税制控除


■CORSIA適格燃料登録・認証支援

① パイロット事業の支援 ※1


出向国	日本航空・ANA・JAL
日本・韓国・中国・タイ	Biomaterial in Tokyo・三友
インドネシア・シンガポール	日本航空・JAL・三友
インドネシア・シンガポール	Biomaterial in Tokyo・三友

※1: R6年度パイロット事業

② 認証ガイドの改訂



③ ICAO専門家会合(WG5)への参画



④ 大学や認証機関(SCS)と連携した事業者支援

■SAFによるCO2排出削減の可視化

① 「SAF利用可視化ガイドライン」の検証・改訂

② 関連ガイドライン等との比較、課題整理

③ 航空利用者の理解促進



■コスモ石油による国内初の大規模SAF生産設備の完成を受け、25年5月より国内空港で国産SAF利用開始



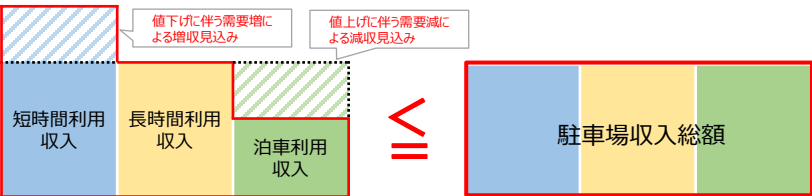
- (1) 首都圏空港の機能強化
- (2) 国内航空のあり方に関する検討・航空機の定時性向上に向けた取組
- (3) インバウンドの動向 と 国際観光旅客税に係る税制改正
- (4) 空港業務の持続的発展に向けた取組
- (5) 航空燃料の安定的な供給に向けた取組
- (6) 保安検査の実施主体移行
- (7) 羽田空港航空機衝突事故・令和6年能登半島地震等を受けた法改正
- (8) SAFの導入促進に向けた取組
- (9) 空港駐車場の混雑緩和・利便性向上
- (10) 空港機能施設事業者等のコーポレートガバナンス強化
- (11) 国際民間航空機関(ICAO) 新理事会議長就任

- 公共交通の運行便数減少等から自家用車利用が増加し、複数の空港駐車場で著しい混雑状況。
- 従業員用駐車場やレンタカー等の利用増加に対応した新たな機能の確保も必要。
- これらを踏まえ、駐車場の混雑緩和に向け、4つの柱からなる取組策を提示し、推進。

1. 料金施策による需要コントロール

- 泊車料金の引き上げ、短時間料金の引き下げ等の料金施策により、公共交通や周辺駐車場の利用を促し、空港駐車場の需要をコントロール。

【需要コントロール、収入総額が増加しないイメージ】
料金施策を実施した場合 料金施策を実施しない場合



3. 駐車場の拡大、立体駐車場の建設等の抜本的容量拡大策の実行

- 上記 1. 2. によっても中長期的に混雑解消が見込まれない等の場合には、駐車場用地の拡大、立体駐車場の建設等の対策を迅速に実行。

【立体駐車場の整備】



2. 駐車場運営者による混雑対策の実行

- 駐車場区画の見直し、混雑状況の表示、料金徴収システムの改善、ウェブサイトを通じた情報発信等を行うほか、空港関係事業者と協調して周辺民間駐車場との連携強化、シャトルバスの運行等の混雑対策を実行。

【混雑状況の情報発信等】



4. 公共交通利用促進等、駐車場運営者以外の者による混雑対策事業への収益の活用

- 混雑対策を推進するために必要な費用について、駐車場運営者が、駐車場で得た収益を空港関係事業者等へ寄付等を行うことで、例えば、公共交通の利便性を向上させ、その利用を促進。

【混雑対策への収益活用イメージ】



上記の取組等を推進するため、国の駐車場料金審査等における運用方針を示しつつ、各空港の状況に応じ、必要な混雑対策を早急に講じるよう、空港関係者へ促していく。

- (1) 首都圏空港の機能強化
- (2) 国内航空のあり方に関する検討・航空機の定時性向上に向けた取組
- (3) インバウンドの動向 と 国際観光旅客税に係る税制改正
- (4) 空港業務の持続的発展に向けた取組
- (5) 航空燃料の安定的な供給に向けた取組
- (6) 保安検査の実施主体移行
- (7) 羽田空港航空機衝突事故・令和6年能登半島地震等を受けた法改正
- (8) SAFの導入促進に向けた取組
- (9) 空港駐車場の混雑緩和・利便性向上
- (10) 空港機能施設事業者等のコーポレートガバナンス強化
- (11) 国際民間航空機関(ICAO) 新理事会議長就任

- 空港会社、空港運営権者及び空港機能施設事業者は、民間事業者でありつつも、空港という公共性の高いインフラの運営を担う存在であり、高い信頼性と事業の継続性が求められることから、コンプライアンスをはじめとするガバナンス(企業統治)の確保に関する取組の実効性を十分に確保する必要がある。

空港会社

<概要>

- 国際拠点空港の設置及び管理に関する責任者。
 - ・ 成田国際空港株式会社
 - ・ 中部国際空港株式会社
 - ・ 新関西国際空港株式会社

<求められる役割>

- 国、関係地方公共団体等の関係者と連携し、国際拠点空港として将来的に目指していくべき姿を念頭に置き、効率的で自立した経営や創意工夫を生かした空港の整備及び運営を通じて、利用者の便益の増進、空港における安全・安心の確保等を図る。

空港運営権者

<概要>

- 空港管理者が空港の運営に係る公共施設等運営権を設定した場合において運営権を有する者及び特定地方管理空港管理者による空港の運営を行う者としての指定を受けた者。

<求められる役割>

- 空港の公共インフラとして有する高い公共性を踏まえつつ、国、関係地方公共団体等の関係者と連携し、民間の資金や能力を活用することで効率的かつ効果的に創意工夫を生かした空港の運営等を適切に行い、利用者の便益の増進、空港における安全・安心の確保等を図る。

空港機能施設事業者

<概要>

- 空港法第15条により国土交通大臣から国管理空港において、航空旅客取扱施設や航空貨物取扱施設、航空機給油施設を建設・管理する事業を行う者として指定を受けた者。

<求められる役割>

- 利用者の視点に立って、提供する施設・役務の質を向上するとともに、空港における安全・安心の確保等を図る。

- 平成20年の空港法改正において創設された制度。
- 各空港においてその機能を確保するために必要な航空旅客若しくは航空貨物の取扱施設又は航空機給油施設を空港機能施設といい、国土交通大臣は、次に掲げる要件を備えていると認められるものを、国管理空港において空港機能施設事業を行う者として指定することが出来る。
 - ① 基本方針に従って空港機能施設事業を行うことについて適正かつ確実な計画を有すること
 - ② 基本方針に従って空港機能施設事業を行うことについて十分な経理的基礎及び技術的能力を有すること
- 現在、32事業者を指定。

指定事業者一覧

空港の名称	指定空港機能施設事業者	機能施設の種類		
		旅客	貨物	給油
国管理空港	新千歳	北海道エアポート(株)	○	○
	新千歳	千歳空港給油施設(株)		○
	稚内	北海道エアポート(株)	○	
	釧路	北海道エアポート(株)	○	○
	函館	北海道エアポート(株)	○	○
	仙台	仙台国際空港(株)	○	○
	東京国際	日本空港ビルデング(株)	○	
	東京国際	東京国際空港ターミナル(株)	○	
	東京国際	空港施設(株)		○
	東京国際	東京国際エアカーゴターミナル(株)		○
	東京国際	三愛オブリ(株)		○
	新潟	新潟空港ビルディング(株)	○	○
	広島	広島国際空港(株)	○	○
	高松	高松空港(株)	○	○
	松山	松山空港ビル(株)	○	○
	高知	高知空港ビル(株)	○	○
	福岡	福岡国際空港(株)	○	○
	福岡	福岡給油施設(株)		○

空港の名称	指定空港機能施設事業者	機能施設の種類		
		旅客	貨物	給油
国管理空港	北九州	北九州エアターミナル(株)	○	○
	北九州	(株)エアワールド		○
	長崎	長崎空港ビルディング(株)	○	
	長崎	長崎国際航空貨物ターミナル(株)		○
	熊本	熊本国際空港(株)	○	○
	大分	大分航空ターミナル(株)	○	○
	宮崎	宮崎空港ビル(株)	○	○
	鹿児島	鹿児島空港ビルディング(株)	○	○
	那覇	那覇空港ビルディング(株)	○	
	那覇	那覇空港貨物ターミナル(株)		○
共用飛行場	札幌	札幌丘珠空港ビル(株)	○	
	三沢	三沢空港ターミナル(株)	○	○
	百里	(公財)茨城県開発公社	○	○
	小松	北陸エアターミナルビル(株)	○	○
	美保	米子空港ビル(株)	○	○
	岩国	岩国空港ビル(株)	○	○
	徳島	徳島空港ビル(株)	○	○

コーポレートガバナンスを巡る動き①

- コーポレートガバナンスへの意識の高まりを受け、実効的なコーポレートガバナンスの実現に資する原則がコードとして取りまとめられ、上場企業に適用。
- 各分野においても、不祥事等を踏まえて業界団体等がガバナンスコードをとりまとめ、傘下団体等のガバナンスの監視・適正化を実施。

コーポレートガバナンス・コード

東京証券取引所（平成27年(2015年)6月策定、令和4年(2021年)6月最終改定）

- 実効的なコーポレートガバナンスの実現に資する主要な原則を取りまとめたもの
- 原則を実施することが上場の条件に取り込まれているが、実施しないものがあるときは、その理由を別途説明する必要がある、とされている（コンプライ・オア・エクスプレイン）。
- 5つの基本原則、31の原則、47の補充原則で構成。

【株主の権利・平等性の確保】

【株主以外のステークホルダーとの適切な協働】

【適切な情報開示と透明性の確保】

【取締役会等の責務】

【株主との対話】

コーポレート・ガバナンス・システムに関する実務指針

経済産業省（平成29年(2017年)4月策定、令和5年(2022年)7月最終改定）

- 企業がコーポレートガバナンスの原則を実践するに当たって考えるべき内容を、コーポレートガバナンス・コードと整合性を保ちつつ示すことでこれを補完するとともに、「稼ぐ力」を強化するために有意義と考えられる具体的な行動を取りまとめたもの。

（1）取締役会の在り方

（2）社外取締役の活用の在り方

（3）経営陣の指名・報酬の在り方

（4）経営陣のリーダーシップ強化の在り方

（5）指名委員会・報酬委員会活用の視点

（6）社長・CEOの後継者計画の策定・運用の視点

「指名委員会・報酬委員会及び後継者計画の活用に関する指針」として別冊化

監査法人の組織的な運営に関する原則

《監査法人のガバナンス・コード》

監査法人のガバナンス・コードに関する有識者検討会
（平成29年3月策定、令和5年3月改定）

スポーツ団体ガバナンスコード

＜中央競技団体向け＞

スポーツ庁（令和元年(2019年)6月策定、令和5年(2023年)9月改定）

※スポーツ庁はスポーツ団体ガバナンスコード（一般スポーツ団体向け）も策定

大学法人ガバナンス・コード

＜国立大学＞ 文部科学省、内閣府、国立大学法人協会（令和2年(2020年)3月策定、令和6年(2024年)7月最終改定）

＜私立大学＞ 一般社団法人日本私立大学連盟（令和元年(2019年)6月策定、令和7年(2025年)3月改定）

※日本私立大学協会、日本私立短期大学協会も、ガバナンスコードを策定

放送事業者のガバナンス確保に向けた取組

「放送事業者におけるガバナンス確保に関する検討会」において検討中

コーポレートガバナンスを巡る動き②-1

放送事業者のガバナンス確保に向けた取組

【出典】放送事業者におけるガバナンス確保に関する検討会資料

- 放送事業者におけるガバナンス確保のため、各事業者において体制整備を図ることとし、業界団体は、ガバナンス確保のために指針の策定等を行うべきことを提言。
- 行政としては、自主自律の観点から個別介入とならないよう留意し、経理的基礎が脅かされる等の重大な事案の場合に限って対応すべきことを提言。

放送事業者におけるガバナンス確保に関する検討会 取りまとめ案 概要

- 放送事業者におけるガバナンス確保に関する検討会は、民間放送事業者において、広告によって成り立つ民間放送事業の存立基盤を失いかねないばかりか、放送に対する国民の信頼を失墜させる事案が生じたことを踏まえ、2025年6月から11月までに7回開催。
- 放送事業者が「放送に携わる者の職責」を現代的にアップデートし続け、放送が今後とも社会的役割を果たし続けることができるよう、ガバナンス確保に関する取組として、基本的な考え方（目的、対象、方針）及び具体的内容（事案の未然防止、事案の発生後の対応、フォローアップ）について、提言。

ガバナンス確保に関する取組の基本的な考え方

取組の目的・対象

- ・ 放送は、時代の変化に応じ、国民の知る権利に奉仕し続けることが必要。このためには、**放送事業者の信頼性・事業の継続性の確保**が必要。
- ・ 放送事業者は、一般の株式会社に求められるガバナンスの確保は前提として、**人権尊重・コンプライアンス確保を中心とした取組を不断に実施**。
- ・ このうち、芸能事務所・番組出演者に関するものは、NHKと民間放送の二元体制の下、**放送業界全体として取組**。
- ・ さらに、**新たな事業への展開等、放送の将来像を念頭に置いた前向きな取組を進め、放送の社会的価値の一層の発揮を図ることが重要**。

取組の方針

- ・ ガバナンス確保は、番組編集の自由の維持は当然の前提とした上で、一義的には**自主自律の下で、実効性のある取組を推進**。
- ・ まずは**事業主体である各放送事業者が推進**。加えて、**業界団体は、放送業界全体としての信頼性を確保するために積極的に役割を遂行**。
- ・ **行政としても、現実に民放事業の存立基盤が失われかねない脆弱性が顕在化したことを踏まえれば、自主自律に十分配慮して番組内容への介入にならない範囲で、放送事業者の健全な事業の継続性を確保するために必要な役割を果たすことが適当**。

ガバナンス確保に関する取組の具体的内容

放送事業者・業界団体の取組

【事案の未然防止（平時の取組）】

- ・ 各放送事業者はガバナンス確保のための体制整備を実施。
- ・ 業界団体は、業界全体を底上げし信頼性を確保するため、ガバナンス確保のための指針を策定し、取組の具体例、留意事項や、公表事項のフォーマットを提示。
- ・ 各放送事業者は、指針の取組状況を自ら定期的に評価し、結果を公表。業界団体は、各放送事業者の取組状況や評価の取りまとめ・確認、ベストプラクティスの共有、助言等を実施。
- ・ 自己評価に客観性を担保するため、第三者の意見を聴き、その結果を反映する仕組みが必要。

【事案の発生後の対応】

- ・ 事案の発生した放送事業者が自ら対応するとともに、業界団体も対応※。
※例えば、事案の内容や対応の報告を求めると、助言を行うこと、事案の内容・性質、対応等に応じて業界団体のルールに基づいて処分を行うこと等

行政の役割

【事案の未然防止（平時の取組）】

- ・ 基幹放送普及計画を通じて、ガバナンス確保を促し、放送事業者による自発的な体制整備を確認することを検討。
自主自律の観点から、体制整備の促進が目的であり、放送事業者の個別具体的なガバナンス体制への介入にならないよう慎重に検討することに留意。

【事案の発生後の対応】

- ・ 事業者・業界団体の対応を見極めた上で、インターネット上での偽・誤情報の問題等が顕在化している中で、放送が信頼性の高い情報発信などの社会的役割を果たし続けることができるよう、以下の事項について検討。その際、制裁ではなく**経営基盤の持続可能性を確保するためであること、番組内容への介入にならないよう慎重に制度設計**することに留意。
 - ☞ **経理的基礎が脅かされるおそれのある重大な事案の場合には、適時に一定の基準に基づく報告を義務付けること**。
 - ☞ **特に必要な場合には、免許時に条件を付すこと**
(例：経理的基礎が脅かされている状況の解消に必要な措置の報告や実行を求める)

フォローアップ

外部からのチェック機能が働くよう、官民が連携してフォローアップする仕組みを整備。実効性を確認しつつ、必要に応じて取組の充実等の見直し。

- 放送事業者の業界団体が、ガバナンス確保に関する指針や取組の具体例、留意事項を作成すべき際に参照すべき項目の一例として、以下を提示（一部抜粋）。

(i) 人権尊重・コンプライアンス確保の徹底

(指針の例) 社内だけでなく、番組出演者、取引先等の社外との関係も含め、事業活動全般において、人権尊重・コンプライアンス確保を徹底すること。

(取組の具体例)

- ・ 人権尊重・コンプライアンス確保に関する方針の策定
- ・ 社内関係者、番組出演者、取引先等の社外関係者との適切な接遇方法に関するルールの方針の策定
- ・ 事案の覚知・上層部への報告・初動等に関するルールの方針の策定
- ・ 策定した方針・ルールの運用状況等に関する定期的なレビューの実施、必要に応じて方針・ルールの改定
- ・ 社員一人一人が普段の業務から留意すべき事項や、過去の事案・再発防止策等に関する研修の実施
- ・ 社内からのみならず、社外からも通報可能な相談窓口の整備

(ii) 適切な組織運営の実施

(指針の例) 社外取締役や監査役等が実効的に経営を監督する体制を含め、適切な経営が行われる体制を整備し、十分に機能させることによって適切な組織運営を実施すること。

(取組の具体例)

- ・ 企業・経営陣が、人権尊重・コンプライアンス確保をはじめガバナンス確保に責任を果たすことについて、コミットメントを社内外に表明
- ・ 独立性が担保された社外取締役・監査役の選任、取締役会への出席・意見陳述等の実効的な活動
- ・ 役員の多様性の確保
- ・ 取締役会における自由闊達な議論による業務執行の適切な監督・人権尊重・コンプライアンス確保をはじめとするガバナンス確保について、人事戦略等に反映

(iii) 透明性・信頼性の確保

(指針の例) 取引先等のみならず、国民・視聴者に対しても、積極的に情報を開示し、ステークホルダーと対話をし、信頼性を確保すること。

(取組の具体例)

- ・ 企業理念、経営計画、役員構成、財務情報等、経営に関する情報開示
- ・ 人権尊重・コンプライアンス確保等のガバナンス確保の取組に関する情報開示、ステークホルダーへの丁寧な説明・対話
- ・ 事案発生時における迅速かつ的確な範囲での情報開示

- (1) 首都圏空港の機能強化
- (2) 国内航空のあり方に関する検討・航空機の定時性向上に向けた取組
- (3) インバウンドの動向 と 国際観光旅客税に係る税制改正
- (4) 空港業務の持続的発展に向けた取組
- (5) 航空燃料の安定的な供給に向けた取組
- (6) 保安検査の実施主体移行
- (7) 羽田空港航空機衝突事故・令和6年能登半島地震等を受けた法改正
- (8) SAFの導入促進に向けた取組
- (9) 空港駐車場の混雑緩和・利便性向上
- (10) 空港機能施設事業者等のコーポレートガバナンス強化
- (11) 国際民間航空機関(ICAO) 新理事会議長就任

- 25年11月、カナダ・モントリオールにおいて国際民間航空機関(ICA O)理事会議長選挙が実施され、日本政府が擁立した大沼俊之ICA O日本政府代表部大使(当時)が、次期理事会議長に選出され、26年1月に就任。
- 大沼氏の就任により、日本人の国連専門機関のトップは目時政彦万国郵便連合(UPU)国際事務局長と合わせて計2名となった。

ICA O概要

- 1944年採択の国際民間航空条約(シカゴ条約)に基づき設置された国連専門機関(日本は1953年加盟)。
- 現在193か国・地域が加盟。本部はカナダ・モントリオール。
- 国際民間航空に関する国際ルールの策定や実施に取り組む。
- 理事会は36の加盟国代表から構成。総会に対し責任を負う常設の意思決定・執行機関で同議長はICA Oのトップ。

大沼氏 略歴

大沼 俊之(おおぬま としゆき)(56歳)

- ・東京大学法学部卒
- ・ペンシルバニア大学
ロースクールLL.M, LL.C.M.



- ・1992年旧運輸省入省
- ・2001-2003年、ICA OにJPO派遣
- ・国土交通省では、海洋政策課長、航空事業課長、国際航空課長、会計課長、航空局担当審議官、航空局次長を歴任
- ・2025年12月までICA O代表部大使