

「航空法施行規則及び民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律施行規則の一部を改正する省令案等」に関する意見募集の結果について

令和7年11月27日  
国土交通省航空局

国土交通省では、令和7年10月2日から令和7年10月31日まで「航空法施行規則及び民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律施行規則の一部を改正する省令案等」に関する意見の募集を行いました。

その結果、本件に関して、16件の御意見が寄せられました。

お寄せいただいた御意見の概要とそれに対する国土交通省の考え方を別紙のとおりまとめましたので公表いたします。

皆様の御協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進に御協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

#### 1. 実施方法

- ① 募集期間：令和7年10月2日（木）から令和7年10月31日（金）
- ② 周知方法：電子政府の総合窓口（e-Gov）（<http://www.e-gov.go.jp/>）の「パブリックコメント（意見募集中案件一覧）」欄に掲載。
- ③ 意見提出方法：電子政府の総合窓口（e-Gov）、電子メール又は郵送

#### 2. 意見数

提出意見数 16件（提出者数 3名）

#### 3. お問い合わせ先

＜別添1について＞

国土交通省航空局安全部安全政策課空港安全室 意見募集担当あて  
電話番号：03-5253-8111（内線 49557）

＜別添2について＞

国土交通省航空局安全部参事官（安全企画） 意見募集担当 あて  
電話番号：03-5253-8111（内線 48272）

## 御意見の概要及び国土交通省の考え方

	御意見の概要	国土交通省の考え方
1	<p><b>【別添 1 御意見の概要】</b></p> <p>改正省令案第 9 2 条第 1 6 号において位置情報送信装置を装備させる対象車両は「国土交通大臣が認める場合」と「滑走路に進入する車両を使用する者」と記載があります。条文からは誘導路のみに進入する車両については対象外と読めますが対象外でよろしいでしょうか。また、滑走路に進入する車両であっても離着陸を行わない閉鎖時間であれば装備不要でよろしいでしょうか。「滑走路」とは着陸帯や RESA など含むのか、具体的に示して頂くことを意見します。</p>	<p><b>【別添 1 国土交通省の考え方】</b></p> <p>「滑走路」においては、航空機が頻繁かつ高速に離着陸を行っており、車両の誤進入の把握がわずかに遅れるだけで事故の被害が特に重大なものになりかねない区域であるため、今般、滑走路に進入する車両に位置情報等送信機を装備することとしています。よって、誘導路のみに進入する車両については、位置情報等送信機の装備対象ではありません。</p> <p>また、国土交通大臣が認める場合について、「滑走路の安全確保に関する指針」において別途規定し、そのなかで航空情報により閉鎖中であることが公示されている滑走路に進入する車両は、位置情報送信装置の装備対象に含まないこととします。</p> <p>滑走路については、航空法施行規則第 79 条及び「陸上空港の基準対象施設の性能の照査に必要な事項等を定める告示」を補足する「陸上空港の施設の設置基準と解説」において、航空機の離陸又は着陸のために設けられる着陸帯内の矩形部分と定義しております。</p>
2	<p><b>【別添 1 御意見の概要】</b></p> <p>改正省令案第 9 2 条第 1 7 号において「業務を行う者に対して、事故等を防止する措置を講じさせる」とありますが、空港設置者はグラウンドハンドリング事業の現場作業における未然防止策の良し悪しを判断する知識も経験も有していないことから、この条文から想定されるのはグラウンドハンドリング各社が適切に安全管理を行って</p>	<p><b>【別添 1 国土交通省の考え方】</b></p> <p>第 92 条第 17 号は、空港管理者に対して、空港の制限区域内における事故等を防止する措置として、これまでも関係通達により、当該区域内で発生した事故等に対し、その原因究明や再発防止策並びに空港内の事業者等への共有など、所要の措置を講ずることを求めてきたところ、今般の省令改正において当該措置を講ずることを求めるとともに、</p>

	<p>いるか適合性を確認する行為を期待されていることと想定しますが、数十社のグランドハンドリング関係事業者に対し適合性を確認すること、所謂監査を実施することは現実的ではありません。ついては、改正省令施行日以降に発生した事故・事案の中で空港設置者が必要と認めるものに限って、再発防止策の立案等事故の再発を防ぐための取り組みが行われているかのみを確認することと読み替えて支障ないでしょうか。</p>	<p>国がグランドハンドリング事業者に対して行う事故等に関する直接調査に協力いただくことやグランドハンドリング事業者の業務実態について国が直接情報提供を受けるための必要な措置等を求めるものであり、ご指摘のような、全社・数十社にわたるグランドハンドリング事業者に対する監査を求めているものではございません。具体的な措置については、別途改正予定の関連通達において明確化する予定です。</p>
3	<p><b>【別添1 御意見の概要】</b></p> <p>改正省令案第92条第17号イ、およびロにおいて引用されている航空法第76条第1項各号並びに第76条の2に規定されている事故・事態の主語は「機長」であり、航空機が直接の原因となるものです。改正省令でこれらを引用している意図を具体的に示して頂くことを意見します。</p>	<p><b>【別添1 国土交通省の考え方】</b></p> <p>ご指摘の航空法第76条第1項及び第76条の2の規定における「機長」は、事故・事態が発生した場合の報告を行う主体として規定されているものとなります。その上で、第17号の「事故等」については、航空法第76条第1項各号、同第76条の2に定める事態等のうち、空港の制限区域内におけるグランドハンドリング事業者による空港の施設、車両その他の物件の使用その他の行為に起因するものに限定した上で、当該「事故等」を防止する措置を講じることを求めるものとなります。</p>
4	<p><b>【別添1 御意見の概要】</b></p> <p>改正省令案第92条第17号ハ(2)「航空灯火の機能を損なう事態その他の空港の安全に影響を及ぼす事態」とは、航空機の運航に影響する重大な事案のみが対象と認識しましたがよろしいでしょうか。また、第17号の対象はグランドハンドリング業務を行う者ですが、当該者のどのような業務がこれらの事態につながることを想定しているか具体的に示して頂くことを意見します。</p>	<p><b>【別添1 国土交通省の考え方】</b></p> <p>「航空灯火の機能を損なう事態」は「空港の安全に影響を及ぼす事態」の例示であって、その影響の程度により区別するものではなく、航空機の運航に影響を及ぼすものを含む空港の安全に影響を及ぼす事態が対象となります。また、航空灯火の機能を損なう事態としては、航空機の牽引作業等により航空灯火を損傷させ、当該灯火の機能を損なう事態などを想定しています。</p>
5	<p><b>【別添1 御意見の概要】</b></p> <p>改正省令案第92条第18号に記載される「協議会」について、</p>	<p><b>【別添1 国土交通省の考え方】</b></p> <p>ご指摘の協議会は、事故等の防止のために必要な情報共有や未然防</p>

<p>当空港においては対象社数が数十社存在していることから全社参加型の会議の形を取るのには現実的ではないため、グランドハンドリング事業者のすべての社の参加が必須とされるのであれば、安全情報を共有するための連絡体制を整備することを以て組織することに変え、議題によって関係社のみと議論する形としてもよろしいでしょうか。また、「空港における安全管理システムの整備基準」にて記載される空港委員会ですら法定会議ではないところ、新設のグランドハンドリング事業者との協議会が省令に記載されることは違和感が大きく、本協議会については「空港安全管理システム（空港 SMS）解説」に記載し、空港の安全の確保及び向上のため各種取組を実施する際の参考とすることが妥当と考えますので意見します。</p>	<p>止活動の推進等を想定しており、構成員としては全事業者を原則としますが、協議会の実質的な運用としては、より機動性を持たせる観点からご指摘のとおり、議題に応じて関係する事業者に限定し、議論いただく形で協議会を運営いただいても構いません。ただし、その結果については、参加していない事業者にも共有いただきたく存じます。</p> <p>「また、」以降でご指摘をいただきました空港委員会等の位置づけについては、今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>6 【別添 2 御意見の概要】</p> <p>滑走路安全チーム（RST）の構成員に関する意見</p> <p>滑走路安全チーム（RST）の構成員について、現行の国内ガイドラインでは、空港設置者や航空保安施設設置者、恒常的に離着陸を行う事業者など、空港運用に直接関与する関係者を中心に構成することが示されています。これは実務的な観点から妥当である一方、国際民間航空機関（ICAO）の推奨する構成員の範囲と比較すると、以下の点で差異が見られます。</p> <p>・ 専門家の参加の幅</p> <p>ICAO 文書では、気象学者、鳥類学者、事故調査官などの専門家を招待することが推奨されています。国内ガイドラインでも「有識者の招待」は可能とされていますが、より積極的な参加促進が望まれます。</p>	<p>【別添 2 国土交通省の考え方】</p> <p>滑走路安全チーム（RST）の構成員については、3.（1）①エに記載のとおり、幅広い参加者が参加する意義と、会議の実効性・継続性を考慮しつつ、各空港の事情等を踏まえ検討されることが適当であることから、想定される主要な参加者を例示しているものであり、御指摘のような者が必要な場合の参加を妨げるものではありません。</p> <p>また、SMSとの連携については、3.（1）①オにおいて、各空港の滑走路関係業務提供者は、チームにおける議論の結果を尊重し、適切に自身のSMSに反映した上で、滑走路誤進入・逸脱の防止措置を講じていただくべきことを記載しています。</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・他空港との連携 ICAO は他の RST メンバーを定期的に招待し、情報共有と学習を促進することを提案しています。国内では「議題等に応じてオブザーバーとして招待する」ことが有益とされていますが、定期的な交流の仕組みを制度的に整備することが望まれます。</li> <li>・軍事関係者の参加 ICAO では、空港の共同使用等に応じて軍事関係者の参加も検討されています。国内ガイドラインにはこの点の記載がなく、共同使用空港においては検討の余地があります。</li> <li>・SMS との連携 ICAO は、サービス提供者が自らの安全管理システム（SMS）で特定したハザードに対応するため、RST に参加することを認めています。国内ガイドラインでは SMS との連携について明示されていないため、今後の制度設計において考慮すべきです。</li> </ul> <p style="text-align: center;">以上の点を踏まえ、RST の構成員に関する国内ガイドラインの見直しにあたり、国際的な基準との整合性を図るとともに、より広範な関係者の参加を促進することで、滑走路安全の向上につながると考えます。</p>	
7	<p>【別添 2 御意見の概要】 (該当箇所)</p> <p>&lt; 5 頁 &gt; 2. (3) ① 滑走路誤進入を防止するための取組</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ RWS L 等の適切な運用を確保するとともに、3. に規定する滑走路関係業務提供者の連携体制において RWS L における点消灯の時機等の運用を評価・検討した上で、必要に応じ、それらの運用の改善</li> </ul>	<p>【別添 2 国土交通省の考え方】</p> <p>RWSL は、航空機の位置情報を検知し、灯火の点灯・消灯にかかる情報を航空局のシステムより、飛行場灯火制御システムへ出力するとともに、飛行場灯火制御システムにおいて灯火の点灯・消灯を行うシステムとなっており、灯火の点灯・消灯にかかる情報については、関係者における調整を経た結果をシステムに反映することとしております。</p>

<p>を行うこと。  (意見)  本項目については、以下のとおり文言変更を求める。  「RWSL等の適切な運用を確保するよう、維持管理及び改修を行うこと。」に変更する。  本指針に基づき空港機能管理規程（セイフティ編）に明記することとなると、航空保安施設の設置者が中心となって評価・検討を行い運用改善することとなる。  しかし、点消灯の時期等は管制官がパラメータ調整し適宜改善しているの、運用の改善を航空保安施設の設置者に対し、主体的に実施するよう求められても改善できない。  また、空港によっては、滑走路・誘導路ごとにRWSLの設置者が異なる（例えば1本の滑走路等は国、もう1本の滑走路等は会社という空港もある）ため、主体的に運用評価・検討を行う者が設置場所ごとに異なってくる。  したがって、航空保安施設の設置者に求める事項としては、後述の「2 滑走路逸脱を防止するための取組」と同様の内容に留めるべきと考える。</p>	<p>RWSLの点消灯の時機等につきましては、RWSLの各機器の整備を行う中で航空局側のシステムにおいて評価・検討を行った後、灯火制御装置と航空局側のシステムを接続し、航空保安施設の設置者を中心に評価運用を行っていただいた上で最終的な調整を行うこととしております。また、RWSLの評価運用後において、実際に航空機や車両により滑走路に進入する者がRWSLによる灯火の点灯・消灯で滑走路の占有状況を覚知する中で、改善のための再調整が必要となる場合も考えられることから、これらの調整に当たっては、航空保安施設の設置者が窓口となり、滑走路関係業務提供者の連携体制において評価・検討を実施していただくこととしているところです。その上で、当該評価・検討の結果を踏まえ、航空局において同局側のシステムの改修等を行うことを想定しております。</p> <p>なお、RWSLを構成する灯火に関する評価・検討が必要な場合においては、各々の航空保安施設（飛行場灯火）の設置者において、評価・検討を実施し、その結果を踏まえ必要に応じて施設の改善等を行うこととなります。</p>
<p>8 【別添2御意見の概要】  (該当箇所)  &lt;5頁&gt;2. (3)1 滑走路誤進入を防止するための取組  ・滑走路、誘導路及びエプロンの工事中に当該工事区域への誤進入を引き起こす可能性のある既設の飛行場灯火について、航空機から視認できないようにするとともに、当該工事区域への進入禁止を明示するための措置を講じること。</p>	<p>【別添2国土交通省の考え方】  滑走路誤進入を防止するための取組については、滑走路に限らず、その周辺の誘導路などにおける滑走路周辺での安全に資する取組を示しております。</p>

	<p>(意見)</p> <p>本項目については、「① 滑走路誤進入を防止するための取組」で規定するのではなく、「工事区域への誤進入を防止するための取組」など、新たに項立てして規定することを提案する。</p> <p>滑走路だけではなく、誘導路、エプロンも含まれていること、本項目については「工事区域」への誤進入対策を意図していることから、別の項目として規定すべきと考える。</p>	
9	<p>【別添2 御意見の概要】</p> <p>2. 滑走路関係者が果たすべき役割及び講ずべき措置等の(2) 空港の設置者の取組の本文中「他の滑走路関係業務提供者と連携し」とあるのは、滑走路安全チームを設置すべき主要空港においては滑走路安全チームにおける議論を義務付けるものではなく、個別事案に対するリスクの評価等に関係する滑走路関係業務提供者と連携すれば良いと捉えて良いでしょうか。</p>	<p>【別添2 国土交通省の考え方】</p> <p>「他の滑走路関係業務関係者と連携し」とあるのは、空港の設置者が単独ではなく関係者と連携した上で取り組むべきことを示しているものであり、滑走路安全チームは連携のための手段の一つとして考えられますが、必ずしも滑走路安全チームにおける議論を義務付けているものではございません。</p>
10	<p>【別添2 御意見の概要】</p> <p>2. 滑走路関係者が果たすべき役割及び講ずべき措置等の(3) 航空保安施設の設置者の取組 3 その他共通事項の本文中「必要な周辺環境を適切に管理」と記載ありますが「周辺環境」とは何を指すか具体的にお示しいただくことを意見します。</p>	<p>【別添2 国土交通省の考え方】</p> <p>「周辺環境」につきましては、航空灯火の機能を損なうことが無い環境とし、具体的な例としましては、灯火の視認性を妨げる灯火周辺の草や樹木などが無い環境が該当します。</p>
11	<p>【別添2 御意見の概要】</p> <p>2. 滑走路関係者が果たすべき役割及び講ずべき措置等の(6) グランドハンドリング事業者の取組の本文中「航空需要が回復する中で (中略) 多数を占めていることを踏まえ」については空港により状況が異なること及び現時点での特定空港におけるものと想定されることから適切な表現ではないと考えます。特に、「グランドハン</p>	<p>【別添2 国土交通省の考え方】</p> <p>「航空需要が回復する中で (中略) 多数を占めていることを踏まえ」の記載は、このような問題意識を踏まえ、グランドハンドリングにおける安全監督体制の強化に向けたWGにおける議論等を経て、グランドハンドリング事業者から国が直接情報提供を受ける仕組み等の整備を行った経緯を記載したものであり、特定空港を想定したものではありません。</p>

	<p>ドリング業務で使用される車両は滑走路に進入する機会が多い」については当空港ではほとんど該当いたしません。表現を変えるべきと考えることを意見します。</p>	<p>ません。また、「グランドハンドリング業務で使用される車両は滑走路に進入する機会が多い」の記載について、各空港により状況は異なるものと承知しておりますが、一般論としてグランドハンドリング業務で使用する車両が滑走路に進入することが想定されることから、滑走路誤進入の防止について取り組むことが必要との問題意識を示したものとなります。</p>
12	<p><b>【別添2 御意見の概要】</b></p> <p>3. 滑走路関係業務提供者の連携体制の整備の(2)滑走路安全チームの活動の横展開の本文中「航空安全当局は、各空港の滑走路安全チーム同士の情報共有の場を設ける」とありますが当空港における滑走路安全チームでの議論は原則非開示としていること及び当空港の特性に応じた議論がされていることから他空港の参考となる優良事例の横展開に適当な内容が少ないと思慮します。指針によって新たな場を設けるのではなく、主要空港間で既に実施されている別の情報共有の場において当該議題を事務局目線で紹介することで代えられると思慮しますが、別の場を設置する方向なのでしょうか。別の場となる場合は主要空港も参加は任意でよろしいでしょうか。</p>	<p><b>【別添2 国土交通省の考え方】</b></p> <p>御指摘の情報共有の場は、議事そのものを共有するものではなく、各空港の滑走路安全チームの活動内容や、議論の結果講じられた措置等を共有いただくことを想定しております。滑走路安全チームを設置している主要空港については、基本的に御参加いただきたいと考えておりますが、情報共有の場の具体的な設置・運営については、今後関係者とも相談させていただきつつ検討する予定です。</p>
13	<p><b>【別添2 御意見の概要】</b></p> <p>国土交通大臣が定める指針(案)の2.に規定する滑走路誤進入を防止するための取組には、滑走路状態表示灯(RWSL)の点消灯の時機などRWSLロジックの運用に関する取組が空港の設置者、及び航空保安施設の設置者の2者に示されています。これらの役割は「管制機関等の取組」と意見します。</p> <p>RWSLは、管制機関等のRWSLロジックから出力された灯火の点・消灯信号を受信して離陸待機警告灯(THL)や航空機接近警</p>	<p><b>【別添2 国土交通省の考え方】</b></p> <p>本指針における管制機関とは「飛行場管制業務を行う機関、航空交通情報の提供に関する業務を行う機関及び施行規則第92条第14号の規定に基づき運航のため必要な情報を提供する機関」としております。RWSLについて求められる措置については、7項回答のとおりであることから、航空保安施設の設置者の取組として記載しております。</p>

	<p>告灯（REL）を点灯させる動作をしていますので空港の設置者、及び航空保安施設の設置者が国以外の場合には、その運用の効果の確認、評価・検討から導かれる改善に対応することは出来かねます。これらのことから、管制機関等にはRWSLロジックの確認と評価の対応が可能な機関を含めることを意見します。</p>	
14	<p><b>【別添2 御意見の概要】</b></p> <p>国土交通大臣が定める指針（案）の2. に規定する滑走路誤進入を防止するための取組には、航空保安施設の設置者の取組として、次の内容が示されています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既設の飛行場灯火の滑走路誤進入防止効果を確認する</li> <li>・ 新たな施設の導入や 位置の変更等の必要性を検討する</li> <li>・ 導入や位置の変更等をした飛行場灯火について滑走路誤進入防止効果を確認する</li> </ul> <p>滑走路誤進入防止効果に関する確認または検討の対象とする飛行場灯火は、国際民間航空条約 第 14 付属書「飛行場」の国際標準及び勧告方式を参照するだけでは計り知ることができない着陸機に対する滑走路誤進入防止に取組む飛行場灯火まで対象に含めるのかなど、運用要件も交えてお示しいただくほか、確認または検討の手法と指針等も併せて航空安全当局によりお示しくたくことを意見します。</p>	<p><b>【別添2 国土交通省の考え方】</b></p> <p>管制指示と異なる滑走路に着陸することも滑走路誤進入に当たることから、御指摘のような着陸に係る飛行場灯火も、本規定の対象となります。一方で、このような灯火については、空港の特性や飛行場灯火の運用要件が各空港により異なり、各空港の滑走路関係者における調整や認識の共有を行った上で検討することが不可欠となることから、関係者と航空安全当局において個別に調整の上で検討することを想定しています。</p>
15	<p><b>【別添2 御意見の概要】</b></p> <p>国土交通大臣が定める指針（案）の2. に規定する滑走路誤進入を防止するための取組において、航空灯火の設置許可とその変更許可をとともうとき、省令第百十七条（飛行場灯火の設置基準）の「当該</p>	<p><b>【別添2 国土交通省の考え方】</b></p> <p>飛行場灯火の設置基準は、航空法施行規則第117条に「設置を必要とする灯火」及び「当該空港等の立地条件等の観点から航空機の離陸又は着陸の安全を確保するため必要と認められる場合に設置する灯火」</p>

	<p>空港等の立地条件等の観点から航空機の離陸又は着陸の安全を確保するため必要と認められる場合に設置する灯火」と認められる要件となり得るのでしょうか。また、その際の予算補助の対象との関係を明らかにしていただくことを意見します。</p>	<p>が規定されており、設置の必要性の判断は設置者が行います。設置する場合には、航空法第38条に基づき国の許可を受ける必要があります。</p> <p>予算補助については、飛行場灯火は、空港法第6条第1項の照明施設に該当し、同法第8条第1項、第2項及び第3項に基づき地方公共団体が整備する場合は、国が負担することとなる金額が予算の金額を超えない範囲内において、国が工事に要する費用を負担します。</p>
16	<p><b>【別添2 御意見の概要】</b></p> <p>国土交通大臣が定める指針（案）の2.（3）に規定する航空保安施設の設置者の滑走路誤進入を防止するための取組に、「滑走路、誘導路及びエプロンの工事中に当該工事区域への誤進入を引き起こす可能性のある既設の飛行場灯火について、航空機から視認できないようにするとともに、当該工事区域への進入禁止を明示するための措置を講じること。」があります。</p> <p>滑走路と接する誘導路の工事中にその区域への誤進入がなければ、その先にある滑走路への誤進入を防ぐことができるという観点で、工事区域への誤進入防止の取組を示したものと察しました。しかし、そのことは滑走路誤進入を防止するための取組とは異なる場面での措置であることから、滑走路誤進入を防止するための取組から省くことを意見します。</p>	<p><b>【別添2 国土交通省の考え方】</b></p> <p>滑走路誤進入を防止するための取組については、滑走路に限らず、その周辺の誘導路などにおける滑走路周辺での安全に資する取組を示しております。（8項回答と同じ）</p>
-	<p><b>【その他】</b></p>	<p>その他、誤字等の軽微な修正を行うこととしました。</p>