

**「航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示」及び「航空法施行規則第 194 条及び航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示の運用について」の一部改正案に関する意見公募の結果について**

令和8年4月  
国土交通省航空局安全部安全政策課

国土交通省では、令和8年2月 27 日から令和8年3月 30 日までの期間「航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示」及び「航空法施行規則第 194 条及び航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示の運用について」の一部改正に関するパブリックコメントを実施し、広く国民の皆様からご意見を募集した結果、132 件のご意見が寄せられました。

寄せられたご意見に対する当省の考え方について、別紙のとおり公表致します。なお、とりまとめの都合上、内容により適宜意見を集約しております。

皆様のご協力に深くお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ご協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

No	ご意見の概要	ご意見に対する国土交通省の考え方
1	<p>○本規制の検討から実施までのスケジュールが極めて短く、利用者および業界関係者への周知が不十分なまま施行されることを危惧している。施行までに十分な猶予期間を設けるとともに、航空会社、空港、利用者それぞれの混乱を防ぐための対応を求める。</p> <p>○3月下旬までパブリックコメントを募集し、4月中旬から実施とは時期尚早ではないか、しかもICAOの採択内容が変われば、現在募集している内容とも齟齬が生じ、意味がなくなるのではないか。</p>	<p>機内へのモバイルバッテリーの持ち込みについては、国際民間航空機関(以下、ICAOという)が定める国際基準に基づいており、今般モバイルバッテリーに対するリスク低減を目的とした基準の緊急改正が3月27日に承認・即日適用されました。</p> <p>本件については、基準改正の内容が概ね固まった段階から検討及びパブリックコメントを実施し、航空会社とも事前に調整を進めており、国際基準に速やかに準拠するとともに、関係者への周知を徹底してまいります。</p>
2	<p>○リチウムイオン電池と比較して、熱暴走や発火のリスクが極めて低い「半固体・全固体電池」や「リン酸鉄リチウムイオン電池(LiFePO4)」についても、一律に規制対象に含まれるのか。安全性が確認された電池については、認証制度を基にリスク評価に応じた持ち込み制限の緩和を検討すべきである。</p> <p>○安全性の高い新技術を用いたバッテリーまで制限することは、技術革新を阻害するだけでなく、航空安全の実質的な向上にも寄与しない。電池の化学的組成や安全性試験の結果に基づいた、論理的かつ細分化された規制体系を構築すべき。</p>	<p>半固体、リン酸鉄リチウムイオン電池等につきましても、国際基準に準拠し、リチウムイオン電池と同様の取り扱いとしてルールを定めております。</p>
3	<p>ナトリウムイオン電池、ニッケル水素電池、鉛蓄電池(密閉型)、アルカリ乾電池等、リチウムを含まない代替電池が多様に存在する。これらはリチウム電池と同一の熱暴走リスクを有するものではないため、規制対象となるのか。識別するための基準や確認方法を整備すべきである。</p>	<p>ナトリウムイオン電池は旅客の手荷物として持ち込み・預け入れともにできないものになっております。</p> <p>ニッケル水素電池、鉛蓄電池(密閉型)、アルカリ乾電池につきましても、要件を満たすことで旅客の手荷物として持ち込み・預け入れともに可能なものとなっております。なお、電池等を含め問い合わせの多い品目につきましては、国土交通省のHPIにおいて旅客の手荷物として機内への持ち込みについて紹介しております。</p>
4	<p>リチウムイオン電池のモバイルバッテリーは危険ですが、ニッケル水素電池や乾電池を用いてスマートフォン等を充電することまで一律に禁止はしないでください。</p>	<p>今回のルール改正の対象はリチウム電池を使用したモバイルバッテリーに対する規制となりますので、ニッケル水素電池や乾電池を用いて他の電子機器を充電することを規制するものではありません。</p>
5	<p>【個数制限について】</p> <p>○カメラやドローン等の予備バッテリーは制限に含めるのか、仕事で使用する者にとっては影響が大きい。</p> <p>○100Whを超え160Wh以下の予備のリチウム電池と100Wh以下のパワーバンクについてはそれぞれ別で個数を数えるべきと考える。</p> <p>○現状の案にあるとおり100Wh以下の電池の個数制限は絶対にしてほしい。</p> <p>○100wh以下の予備電池も個数制限に含まれるのか。メーカーのホームページに、100wh以下の予備電池も個数制限に含まれると記載しているところもあり、混乱している。わかりやすく周知してほしい。</p> <p>○空港の職員によって対応にばらつきがあるため、しっかり教育してほしい。</p>	<p>今回の改正はモバイルバッテリーに関するルール変更です。カメラ等に使用される予備電池とモバイルバッテリーの個数制限の関係につきましては、よりわかりやすく表現したポスター等を作成して周知する予定です。</p>
6	<p>持ち込み制限「2個」の根拠は何か。</p>	<p>国際基準において旅客の利便性とリスクを考慮して、1人当たり持ち込めるモバイルバッテリーは2個までという規定になっております。</p>
7	<p>リチウム電池内蔵の電子機器については個数制限はどのようになるのでしょうか？</p>	<p>リチウム電池を内蔵した携帯型電子機器につきましては、容量の制限はありますが、個数の制限はございません。</p>
8	<p>【機内の充電設備について】</p> <p>○持ち込み制限して機内使用禁止はいいが、航空会社の座席にAC電源、無線充電ポート、USBポート、急速充電器等の充電ポート整備を義務付けてください。</p> <p>○機内設備が整っていない航空便に対する例外規定や、航空会社からの代替措置の提供など、利用者への不便を軽減する配慮を求めます。</p> <p>○客室電源の整備は、予備電池への依存を段階的に低減させ、結果として客室内に持ち込まれるリチウム電池総量の抑制に資する可能性がある。</p>	<p>機内における充電設備の設置は、運航の安全に関するものではなく、機内サービスに関するものであるため、国として整備を義務づける性質の事項ではないことをご理解下さい。充電設備の無い機体に搭乗する場合は、事前に空港の充電スポットを活用して充電する等のご対応をお願いいたします。</p>

No	ご意見の概要	ご意見に対する国土交通省の考え方
9	<p>○バッテリーそのものに限らず、リチウムイオン電池を使用しているスマートフォンやタブレット、飛行機そのものにも出火のリスクが伴っていると考えられ、客が持ち込むバッテリーを規制しただけでリスク低下に繋がるのだろうか。</p> <p>○現在の運用ではバッテリーの預入禁止・機内では手で状態を監視、となっているが、その運用がどれだけ機能しているのか。例えば預けられた手荷物からバッテリーが発見された、あるいは機内の荷物棚に格納されていた、といった事象は起きていないのか。</p>	<p>旅客の手荷物として持ち込んだモバイルバッテリーからの発火・発煙事案を受け、リスクの低減を目的として、持込み個数の制限や取り扱いルールを改正するものとなります。また、ルールについて周知・広報を行ってまいります。</p>
10	<p>持込数量の制限や機内での充電禁止といった部分的な規制では事故発生時の影響を十分に低減できないため、モバイルバッテリーの機内持込自体を禁止する方向での規制強化を検討いただきたい。(医療などで必要な場合などは除く)</p>	<p>国際基準において旅客の利便性とリスク低減策を考慮して、リチウム電池を内蔵したモバイルバッテリーの持込みについて容量及び個数制限をした上で、持込みを許容しており、我が国においても国際基準に準拠した国内基準を導入することとしたものです。</p>
11	<p>ノートパソコンにおいてはパワーバンクと同等の充電容量を持つリチウムイオン電池が使われていることがある。リチウム電池の発火の危険性というならリチウム電池を使用している電子機器もその危険性は変わらないように思うため、改めて評価基準の見直しをしてほしい。</p>	<p>ノートパソコンのようにリチウム電池を内蔵した携帯型電子機器についても、モバイルバッテリーや予備電池とは異なるものの、航空機で輸送する際には一定の基準を設けております。</p>
12	<p>【製品の品質及び表示について】</p> <p>○一定の基準(PSEマークの表示等、経年数や累計充電回数が一定以下のもの、圧力変化への耐久性などが高いもの等の基準)を満たした製品の持込み・使用は従来通り許可する又は個数制限に含めないなどの対応が必要ではないか。また、一定の基準を満たしていない製品は、保安検査で没収すべきではないでしょうか。</p> <p>○モバイルバッテリーの安全規格やメーカーによる事故報告制度などが定まらず、安全性が担保されていない粗悪な製品が流通していることが根本的な原因であるため、品質基準の強化・認証制度の徹底・不適合製品の流通規制といった供給側への規制強化こそがより建設的で実効性のある安全対策ではないでしょうか。</p> <p>○パワーバンクを含む各種リチウムイオン電池の製品について、以下を義務づけてほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・リチウム電池におけるリチウム含有量の明示</li> <li>・リチウムイオン電池におけるワット時定格量(Wh)の記載(あるいは『航空機内持ち込み可能』の両表記)</li> <li>・mAhではなく、Ahによる表示</li> </ul> <p>○近年の電子機器は、完全密封型で内部の様子が容易に詳細に点検できない構造となっている。このため、なんらかそのモバイルバッテリーの使用履歴が容易にわかり、危険性の判断ができる表示があるものについては、持込んで使用ができるようにしてほしい。</p> <p>○一般利用者にとって「どのバッテリーが規制対象で、どれが対象外か」の判別が非常に困難です。ワット時定格量(Wh)の表示が摩耗で見えなくなっているケースや、内部セルの種類を外観から判断できない製品も多く、空港検閲現場での混乱が予想されます。利用者が混乱しないよう、具体的かつ視認性の高い判別基準の策定、またはメーカーによる統一的な表示ガイドラインの整備を先行させるべきです。</p>	<p>ICAOにおける国際的に統一された基準では、旅客の手荷物におけるモバイルバッテリーの持込みは容量及び個数により制限しており、我が国も国際基準に準拠した国内基準を導入することとしたものです。また、製品表示基準もとに航空機に持ち込める基準であるワット時定格量(Wh)の算出方法について、引き続き周知・広報してまいります。なお、今般の改正は航空機でモバイルバッテリー等を輸送する際の安全基準に関するものです。</p>
13	<p>【モバイルバッテリーの定義について】</p> <p>○スマートフォン、タブレット、ノートPC等であって外部に電源供給する機能を持つものは今回の規制の対象に含まれるのか。</p> <p>○「他の電子機器に電力を供給する目的のもの」というパワーバンクの定義と予備電池の違いがよくわからない。</p> <p>○ワイヤレスイヤホンを収納する際に本体側電池を充電するケース側のリチウムイオン電池は含まれるのか。その他、いろいろな製品があるが、モバイルバッテリー機能がある電子機器の取り扱いはどうなるのか。</p>	<p>リチウム電池を内蔵した機器で、主たる機能が他の電子機器に電力を供給する目的のものである場合はモバイルバッテリーとして扱い、主たる機能が他の電子機器に電力を供給する目的のもの以外はモバイルバッテリーではなくリチウム電池を内蔵した携帯型電子機器となります。また、予備電池とはデジタルカメラ等の電子機器固有の予備バッテリーや当該電子機器から取り外した電池が対象となります。</p> <p>なお、ワイヤレスイヤホンを収納(充電)するケース側につきましては、リチウム電池を内蔵した携帯型電子機器の取り扱いとなります。こうした点について、国土交通省のホームページにおいて案内を行っておりますので、必要に応じてご参照ください。</p>

No	ご意見の概要	ご意見に対する国土交通省の考え方
14	<p>○ 航空機内でのパワーバンク使用(充電・他の機器への給電)は、禁止されないと考えてよいか。</p> <p>○ 電子機器への充電は可能とし、モバイルバッテリー本体への充電は不可とすべきなどのすみ分けをお願いします。充電時は発火リスクが上がるため、機内での充電禁止は妥当と思います。しかし使用時(放電時)は充電時よりも発火リスクが低く、不使用時と使用時でも発火リスクは変わらないという研究があります。機内でモバイルバッテリーの使用を禁ずる必要はないと思います。携帯端末への充電は手元にバッテリーを持つもしくは座席ポケットにいらしておくなど、緊急時に対応しやすい状況下で使用に限定することを明記していただきたい。</p> <p>○ パワーバンクで充電してはならないの事を飛行中に限り、着陸中は充電してもよいこととすべき。</p> <p>○ 発煙・発火事案への対策強化の必要性は理解いたしますが、その発生頻度や原因の分析に基づいた合理的かつ段階的な対策が望ましいと考えます。ごまれに発生する事象への対応として全面禁止という手法を採るのではなく、例えば容量制限の厳格化、品質基準の明確化、使用時の注意義務の徹底、客室乗務員による監視体制の強化など、リスクを低減しつつ利用者利便性を確保する方策も検討されるべきではないでしょうか。</p> <p>○ 機内でのモバイルバッテリー使用を一律に禁止した場合、乗客が客室乗務員の目を盗み、隠して充電を行う可能性が高くなり、発見が遅れるリスクがある。常に視界に入る状態でのみ充電を許可する運用を提案する。</p>	<p>昨今の全世界的な航空機内でのリチウム電池に関連する火災発生増加に伴い、リスク管理の必要性が高まっており、ICAOにおいて対応が検討されました。国際基準上では、機内でのモバイルバッテリーへの充電を禁止しており、モバイルバッテリーから他の電子機器に充電しないことを推奨事項としております。我が国においては、国際基準に準拠し機内でのモバイルバッテリーへの充電については違反時に罰則が科される可能性がある法律に基づく禁止事項とする一方、モバイルバッテリーから他の電子機器に充電しないことにつきましては、これを行わないよう要請するものです。</p>
15	<p>個数だとかバッテリー容量ではなく、ちゃんと検査を受けた安全な機器を正しい使い方で使用する。というのが本来筋の対策方針だと思います。また、万が一火災が発生した時の対処マニュアル、および消火器機を乗客自らがすぐに使用できるようにするなどの対策も有効だと思います。</p>	<p>ICAOにおける国際的に統一された基準では、旅客の手荷物におけるモバイルバッテリーの持込みは容量及び個数により制限しており、我が国も国際基準に準拠した国内基準を導入することとしたものです。</p> <p>また、国内航空運送事業者等に対して、リチウム電池による機内の発火・発煙事案に備えた手順の整備、客室乗務員等に対する訓練の実施、また、手順に応じた必要な給水設備や熱暴走による熱に耐えられる手袋等の機内への備え付けについて指導しております。</p>
16	<p>数量制限により、宅配便輸送にシフトした場合、客室より制御困難な状況で発火リスクが増加するのはないか。</p>	<p>機内に持込みできず宅配便にて輸送する場合を想定して、航空機による貨物として輸送する場合であっても基準を遵守して輸送することができるよう、周知ポスターにて貨物運送事業者へ申告する等の対応を求める注意喚起をしております。</p>
17	<p>○ 海外渡航の際には制限がない国外キャリアを使う選択肢となり国益を損ねる</p> <p>○ 改正はICAO等の国際機関の基準に準拠することを基本とし、日本国内独自の規制を避け、日本国内線・日本発着国際線ともに共通のルール・法・条例・規制としてほしい。</p> <p>○ 国際線利用時においては、出発地・経由地ごとに運用が異なることにより、現場での混乱や航空会社・利用者の負担が増大する。特に海外空港においては、日本国内と同様の運用を担保することが難しいケースも想定されます。</p>	<p>リチウム電池を含む爆発物等の航空機における輸送については、日本独自の規定ではなく、ICAOで定める国際基準に準拠したものであり、外国も同じ規制を導入することが求められています。</p>
18	<p>操縦室内での使用時に発火した場合には、運航に重大な影響があり、場合によっては致命的な結果に至ることを懸念します。操縦室内でのパワーバンクを用いた電子機器の充電や、パワーバンクそのものの充電を運航者に対し禁ずることを望みます。</p>	<p>運航者が使用する電子機器は運航に必要なものであり、一定の条件のもと使用を許容することとしております。</p>
19	<p>【保安検査について】</p> <p>○ 空港の手荷物検査では透明な袋にバッテリーを入れて封をして通過させ、キャリアケースに忍ばせていたら没収のように、液体検査と同じにすれば良いと思います。</p> <p>○ 保安検査員が旅客が所持するモバイルバッテリーの個数を把握するために、ひとつのトレイにまとめて出させるようにした方がよい。</p> <p>○ 荷物預入時に預入荷物内に該当物品がないかの確認を、徹底的に、かつ現状より確実に行える方法で行ってほしい。具体的には、海外空港で行われているように、全荷物にスキャンを実施の上、バッテリーがないことをスキャン上確認してからでないと、保安検査場を通過できないようにしてほしい。万が一抜けたら保安検査場を通過できても、該当乗客が搭乗口を通過できないようにし、航空機荷物室内には規定以上のバッテリーがない状態にしてほしい。</p> <p>○ 保安検査員として、バッテリーの個数に制限がつくと、その個数のチェックに気を取られ、本来検出すべきナイフ類に対する注意力が低下してしまうのではないかと危惧している。どうしても個数制限が必要なのであれば、ライターのようにひとり一個にしていればありがたい。</p>	<p>旅客の手荷物として機内持込み・預入れができる危険物は、基本的に旅客からの申告により確認しております。引き続き、適切に申告されるよう周知するとともに、適切な対応がとられるよう、事業者とも連携してまいります。</p>

No	ご意見の概要	ご意見に対する国土交通省の考え方
20	<p>○現在、航空券(モバイル搭乗券)、入国手続き、滞在先での交通手段の手配や緊急連絡など、旅行におけるインフラのすべてがスマートフォンに依存しています。機内で充電ができず到着時にバッテリーが切れてしまうことは、乗客の到着後の安全やスムーズな移動に重大な支障をきたし、空港での混乱にもつながります。</p> <p>○機内でのWi-Fi及びそれを利用したエンターテインメントシステムを提供しているが、それらの利用可能性を著しく損なう。</p> <p>○近年の国際情勢の不確実性や航空運用の変動等を踏まえると、遅延や長時間の待機が発生するケースも想定されます。そのような状況下において、通信手段の確保が困難となることは、安全面・利便性の双方において重大な影響を及ぼす可能性があります。国際線における実効性のある運用体制の整備および周知の徹底を求めます。</p>	<p>旅客の利便性及び安全リスクを考慮し、モバイルバッテリーは1人2個までの機内持込みを許容しております。電子機器への充電は搭乗前後の空港内における充電又は機内の充電ポートを利用して頂ければと思います。また、今回のルール変更につきまして、航空会社とも連携し旅客に周知・広報を行います。</p>
21	<p>○OIGAOのANC会議はパブコメ中に終了するのであるから、直ちに情報提供すべき</p> <p>推奨事項に関しては告示に記載されていないが、混乱を避けるために運用指針がガイドラインとして整備すべきであり、先々の要請事項も今回の改正を受けて整理しなおした方がよい。</p> <p>○なぜ収納棚に入れたとしても航空法の罰則がないのか。</p> <p>○2025年7月8日からの国土交通省航空局からの機内でのモバイルバッテリーの取り扱いに関する要請には変更無いか。</p>	<p>国際基準上義務事項ではなく推奨事項であるもの、又は国際基準にはないが我が国として必要な事項について、航空会社と連携して旅客に対応を求めています。法律に基づく禁止事項等ではないため、違反時に航空法の罰則は適用されません。モバイルバッテリーを収納棚に入れないよう求める対応はこれに該当します。また、今回のモバイルバッテリーの取り扱い変更に伴い、要請事項を見直し改めて周知いたします。</p>
22	<p>○航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示の別表18に「電子機器は、不測の作動を防止するように措置するとともに、損傷しないように保護すること。」とありますが、具体的な「措置と保護」の方法が不明です。また、「予備のリチウム電池及びパワーバンクは、短絡しないように個々に保護されていること。」とありますが、具体的な「保護」の方法が不明です。代表的な具体例の提示をお願いいたします。</p> <p>○「航空法施行規則第194条及び航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示の運用について」の改正案の第1(2)(オ)(a)項に「予備のリチウム電池又はパワーバンクは、使用しない場合には短絡しないように個々に保護されていること。」とありますが、具体的な「保護」の方法が不明です。また、第1(2)(オ)(b)項に「電子機器は、不測の作動を防止するように措置すること。」とありますが、具体的な「措置」の方法が不明です。代表的な具体例の提示をお願いいたします。</p>	<p>不測の作動を防止する措置及び損傷しないように保護するとは、電源を完全にOFFにし(スリープモードは不可)、ケースや衣類などで保護することです。また、短絡しないように保護とは、露出する端子に絶縁テープを貼るか、収納袋又は収納ケースに入れるなどして個々に保護することです。政府インターネットテレビ、政府広報オンラインでの動画や記事による周知及び旅客カウンター等に提示されるポスター、航空局ホームページ等においても短絡防止及び不測の作動を防止する措置について周知しております。</p>
23	<p>【通達「航空法施行規則第194条及び航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示の運用について」】</p> <p>○使用事業においては電子機器や予備電池等を航空機内に持ち込み、業務に使用している。これらの機器にはリチウム電池が内蔵されているものが多いが、現状では特段の支障なく運用されている。しかし本規定では、「航空機内で使用するため航空運送事業者等により持ち込まれる電子機器等」であって「当該条件が運航規程その他のマニュアル等に規定されている場合に限る」とされているものの、対象となる機器の範囲や、運航規程に規定すべき具体的内容が明確ではない。</p> <p>○航空局から出されている小型航空機用FDMガイドラインに沿ってGOPROを搭載して撮影しながら運航しております。電源の供給についてモバイルバッテリーを持ち込みGOPROに供給しています。今後一律に禁止されてしまうとFDMを使用して運航をモニターできなくなってしまう。適用範囲から航空機使用事業者を除くことや、発火時の対策を講じている場合は除くなどにするなどのご検討はされていますでしょうか。</p>	<p>「航空法施行規則第194条及び航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示の運用について」の改正において、航空法施行規則第194条第2項第3号に規定する物件に、航空機内で使用するため航空運送事業者等により航空機内に持ち込んで輸送されるリチウム電池を内蔵した電子機器等を追加し、輸送の条件に関する事項を規定することとしております。</p> <p>対象となる機器は、リチウム電池内蔵の電子機器、予備電池及びモバイルバッテリーが対象となり、運航規程その他のマニュアル等に規定する具体的な条件については上記通達に規定されることとなります。なお、小型航空機FDMガイドラインに沿って機内でモバイルバッテリーを使用する場合も運航規程その他のマニュアル等上記通達に従って条件を規定し、遵守して頂くことで、使用が可能で</p>

No	ご意見の概要	ご意見に対する国土交通省の考え方
24	<p>○リチウム電池を内蔵した電子機器に対し「航空法施行規則第194条及び航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示の運用について」1.(2)(オ)の(a)～(d)の要件を適用することとされています。一方、通達「EFBを使用する航空機運航の実施承認基準」に基づき承認されたEFBについては、当該承認プロセスにおいて機内での使用に係る安全性が確認されているものと認識しております。このため、EFBについては一律に本要件を適用対象とするのではなく、適用関係を明確化する観点から、対象外とする旨を明記することをご検討願います。また、「国連試験基準マニュアルのそれぞれの試験要件」とは、UN Manual of Tests and Criteria Part III, Sub-section 38.3に示されるT.1～T.8の各試験要件を指すものと理解しておりますが、この認識で正しいかご教示ください。</p> <p>○リチウム電池を内蔵した電子機器に対し「航空法施行規則第194条及び航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示の運用について」1.(2)(オ)について</p> <p>①運航乗務員が使用しているEFBは、「EFBを使用する航空機運航の実施承認基準」(以下、「EFB通達」という)に則り承認を受けています。EFB通達では、より多くの要件にて承認を受ける形となっているため、(オ)冒頭文にEFB通達に言及する記述を追加し、以下のように変更いただけませんか。</p> <p>(オ)『EFBを使用する航空機運航の実施承認基準』に基づき承認を受けた電子機器又は航空機内で使用するため航空運送事業者等により航空機内に持ち込んで輸送されるリチウム電池を内蔵した電子機器、予備のリチウム電池又はパワーバンクであって、以下の条件を満たすもの。ただし、当該条件が運航規程その他のマニュアル等に規定されている場合に限る。</p> <p>②①が厳しければ、EFB通達と整合するような表記にしていきたいと思います。(例えば、EFB通達 3.1.2.e.では「国際連合規則」と記載されているものが、本通達(オ)(c)では「国連試験基準マニュアル」と記載されています。)</p>	<p>「EFBを使用する航空機運航の実施承認基準」はEFBを使用して運航する場合に必要な承認基準等を求めているものであり、一方「航空法施行規則第194条及び航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示の運用について」ではEFBに限らず、機内で使用するリチウム電池を内蔵した電子機器及び予備電池並びにモバイルバッテリーの条件について規定することを求めているものです。</p> <p>今般の「航空法施行規則第194条及び航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示の運用について」の改正により、運航者が使用する電子機器については、一定の条件のもと使用を許容することとしておりEFBについても運航規程その他のマニュアル等上記通達に従って条件を規定し、遵守して頂くことで使用できるものとなっております。</p> <p>また、「国連試験基準マニュアルのそれぞれの試験要件」とは、UN Manual of Tests and Criteria Part III, Sub-section 38.3に示されるT.1～T.8の各試験要件を指し、ご認識のとおりとなります。なお、上記2つの通達において国際連合規則の引用の表記に相違はありますが、試験要件は同一のものであり、表記については今後の検討とさせていただきます。</p>
25	<p>国際線と国内線では、飛行時間や緊急時の対応能力が異なります。国際基準(ICAO等)に準拠することは重要ですが、国内線の利便性と経済性を犠牲にしてまで、短時間のフライトに国際線と同等の厳しい制限を課すことの妥当性について、再考を求めます。</p>	<p>リチウム電池等を含む爆発物等の航空輸送につきましては国際基準に準拠して、国内のルールを規定しており、旅客の手荷物に関しては、安全リスク及び旅客の利便性を考慮した規定としております。</p>
26	<p>ICAOのANCIは3月27日にANCで本件の承認に至った旨を速報的に公表した。</p> <p>そこでは3月27日を発行日とするかとされている。</p> <p>一方、航空局の改正案説明では適用を4月中旬とする予定とされている。</p> <p>国際民間航空条約は国際条約なので、ICAO-TIと一致しないと条約違反になるのではないかと危惧します。</p> <p>公布・施行を3月27日にする必要はあるのではないかと、あるいは、猶予期間が設定されているのか。</p>	<p>国際標準の改正がICAO理事会審議を経て直ちに発効することから、我が国としては国際基準に準拠した国内基準を導入するため、パブリックコメント等の必要な手続期間を踏まえて最短で適用となるように手続きを進めております。</p>
27	<p>「航空法施行規則第194条及び航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示の運用について」の中の、「航空機内で使用するため航空運送事業者等により航空機内に持ち込んで輸送されるリチウム電池を内蔵した電子機器、予備のリチウム電池又はパワーバンクであって、以下の条件を満たすもの。ただし、当該条件が運航規程その他のマニュアル等に規定されている場合に限る。」について、NPO法人で患者搬送を行う際、航空機に持ち込むリチウムイオン電池を内蔵した医療機器は100Wh以下でなくてはなりませんか。航空法施行規則第194条第2項第3号より輸送禁止から除外されますか。それともそもそも運航規程がないので医療機器そのものを持ち込むことができませんか。</p> <p>航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示 別表18について、漏れ防止型の鉛バッテリー(12V以下、100Wh以下)を他の電子機器に電力を供給する目的で機内で使用しても問題ないですか。</p>	<p>飛行中の患者の医療のために持ち込まれる物件は航空法施行規則第194条第2項第3号より、輸送禁止物件から除外されております。</p> <p>また、「運航規程その他のマニュアル等に規定されている」ことについては、必ずしも運航規程に限定するものではなく、その他社内のマニュアル等に記載して遵守して頂くことを意図しております。</p> <p>なお、漏れ防止型の鉛蓄電池につきましては、飛行中の患者の医療のために持ち込まれる物件の場合、航空法施行規則第194条第2項第3号より、輸送禁止物件から除外されており、機内における使用を制限しておりません。</p>
28	<p>改正にあたり、ルールを守る人は守るが、守らない人は守らない、といった状況をできる限り発生しないようにしてほしい。また、そのような状況が発生しても、できる限り即時に是正してほしい。その方法としては、バッテリー類が爆発物であるという認識を全乗客が持てるように、複数の手段・言語を使用して広報すること、またどのような取扱をしたらどのような結果に繋がるかを広報してほしい。違反者には厳正に徹底的に対処してほしい。</p>	<p>今回の改正内容も含め、改めて航空会社等と連携して旅客への周知・広報を行い、ルールの遵守を求めてまいります。</p>

No	ご意見の概要	ご意見に対する国土交通省の考え方
29	<p>「隠れ充電」の誘発による、火災発見遅れのリスク(安全上の懸念)機内での使用を一律に禁止した場合、乗客が客室乗務員の目を盗み、カバンの中や毛布の下などに隠して充電を行う可能性が極めて高くなります。モバイルバッテリーの熱暴走や発火が密閉空間や視界に入らない場所で発生した場合、異臭や煙の発見が遅れ、かえって重大な機内火災へと発展するリスクがあります。早期発見・初期消火の観点からは、禁止するよりも「常に目の届く状態でのみ使用を許可する」方が安全性が保たれると考えます。</p> <p>国際民間航空機関(ICA0)の国際基準改訂に伴う対応であることは承知しておりますが、一律禁止ではなく、以下のような「安全と利便性を両立する運用ルール」への緩和・代替案の採用を求めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・使用場所の制限:カバンや衣類のポケット内での使用を禁じ、「折りたたみテーブルの上など、常に視界に入る状態でのみ充電を許可する」運用とする。</li> <li>・状況による制限:発火の発見が遅れるリスクが最も高い「就寝時(機内消灯時)のみ使用を禁止」とし、乗客が起きている状態での使用は許可する。</li> </ul>	<p>今般の対応は、昨今のモバイルバッテリーからの発火・発煙事案を踏まえて、ICA0において採択された国際基準に準拠して、モバイルバッテリーの機内持ち込み個数制限を行うとともに、機内での取り扱いの変更(モバイルバッテリーへの充電禁止及びモバイルバッテリーから他の機器への充電しないよう要請)を求めることとしたものです。その上で、昨年より要請事項としているモバイルバッテリーを収納棚に入れないよう求める対応は継続することとしております。これらの対応について、航空会社と連携し、旅客に周知を行っていきたくと考えております。</p>
30	<p>「一律2個まで」という個数制限については、実務上の利用実態との乖離がある。特に、撮影機材や電子機器を多用する利用者、長期登山や地方でのキャンプなど長時間の電源確保が困難な旅行者にとっては、複数の電源確保は不可欠であり、本規制は過度な制約となる可能性があり、人命に関わる場合や経済活動を著しく阻害する恐れがある。また、リスク評価の観点からは、単純な個数ではなく、バッテリーの総容量(Wh)や製品ごとの安全基準適合状況を踏まえた管理の方が、より合理的かつ実効性の高い措置であると考えます。</p>	<p>ICA0における国際的に統一された基準では、旅客の手荷物におけるモバイルバッテリーの持込みは容量及び個数により制限しており、我が国も国際基準に準拠した国内基準を導入することとしたものです。なお、モバイルバッテリーと機器の予備電池は異なる取り扱いとなり、100Wh以下の予備電池については機内持ち込みの個数制限はありません。</p>
31	<p>個数制限が厳格化されることで、1つ1つのモバイルバッテリーの容量が大容量化することが予想される。160Whに近いモバイルバッテリー所有者が増えることで、リスクが高まるのではないかと。個数ではなく、モバイルバッテリーの電力合計で160Wh以下でもよいのではないかと。(大きいモバイルバッテリーなら1個、小型なら4個等)</p>	<p>ICA0における国際的に統一された基準では、旅客の手荷物におけるモバイルバッテリーの持込みは容量及び個数により制限しており、我が国も国際基準に準拠した国内基準を導入することとしたものです。</p>
32	<p>100Whを超え160Wh以下の業務用機材向けバッテリー等については、モバイルバッテリーと同一の数量枠として合算するのではなく、現行制度において認められている数量の維持も含め、用途や構造、業界実態を踏まえた整理をご検討いただくことが望ましいと考える。</p> <p>また、安全性確保との両立を図る方策として、例えば以下のような運用も考えられるのではないかと考えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・放送・報道機関等の業務用途に限り、事前申請や登録等を前提とした数量運用</li> <li>・UN Test Report(UN38.3試験成績書)およびSDS等の提出・確認が可能な製品に限定した取扱い</li> <li>・航空会社との事前調整を前提とした業務用途での運用整理</li> </ul> <p>事前申告とすることで、乗務員による安全対策がしっかりとられ、乗客に対し安全対策を講じる様に事前に要請ができ、万が一の際の責任の所在がはっきりさせられる。</p>	<p>ICA0における国際的に統一された基準では、旅客の手荷物におけるモバイルバッテリー及び予備電池の持込みは容量及び個数により制限しており、我が国も国際基準に準拠した国内基準を導入することとしたものです。</p>
33	<p>飛行機内では今まで通り持ち込み・充電とも可能とし、航空会社側で準備・レンタル又は個人の防火ケース等にモバイルバッテリーが確実に入っている状態であれば機内持ち込みを拒否する等の対応にしてほしい。防火ケース等への収納、機内での手元保管および常時監視等の追加安全措置を条件とすることで、安全性を確保しつつ現実的な運用を可能とすべきである。</p>	<p>ICA0における国際的に統一された基準では、旅客の手荷物におけるモバイルバッテリーの持込みは容量及び個数により制限しており、我が国も国際基準に準拠した国内基準を導入することとしたものです。ご意見については今後の参考とさせていただきます。</p>
34	<p>操縦士の立場からだと『当該便にいったいどれ位のリチウムイオンバッテリーを持ち込んでいるのか?』という不安がある。予備電池やモバイルバッテリーは利用客が『予約時に申告』をし、それらを当該便のPICへ伝える(旅客版NOTOC)という流れにする事で、危険物の把握と不測の事態に素早く対処する事が可能となる。</p>	<p>ICA0における国際的に統一された基準では、旅客の手荷物におけるモバイルバッテリーの持込みは容量及び個数により制限しており、我が国も国際基準に準拠した国内基準を導入することとしたものです。ご意見については今後の参考とさせていただきます。</p>

No	ご意見の概要	ご意見に対する国土交通省の考え方
35	<p>○環境性能や騒音性能に応じた着陸料の差別化制度が既に存在することを踏まえ、安全設備整備状況(全席給電設備完備等)を政策的評価要素の一つとして検討することは制度的整合性を有すると考えます。具体的には、給電設備を完備した機材に対する着陸料の優遇措置、又は未整備機材への加算措置等を通じ、事業者の自主的な改修投資を促す経済的インセンティブの構築を検討すべきと考えます。</p> <p>○機材変更時の利用者保護 本規制が導入された場合、給電設備の有無は航空券契約における重要な運送条件の一部となると考えられます。予約時に給電設備を備えた機材として販売された便が、運航上の理由により電源未整備機材へ変更された場合には、サービス水準の低下として取り扱い、手数料なしの払戻しや設備完備便(他社便を含む)への変更を可能とする明確な運用基準の策定を検討されたいと考えます。</p> <p>○情報公開の徹底 航空券販売時及び予約画面において、当該便が「給電設備なし」である旨を明確に表示し、消費者の選択権を確保させる措置を講ずるべきと考えます。</p>	<p>機内における充電設備の設置は、運航の安全に関するものではなく、機内サービスに関するものであるため、国として整備を求める性質の事項ではないことをご理解下さい。いただいたご意見については今後の参考とさせていただきます。</p>
36	<p>【機内・空港におけるモバイルバッテリーレンタルサービスについて】 ○空港内でのモバイルバッテリー貸出サービスを提供し、機内での利用制限による不便を最小化すべきである。安全基準を満たしたモバイルバッテリーのレンタルサービスを利用できるよう、航空会社や空港事業者が導入しやすい環境整備を国として支援することを提案する。 ○空港におけるモバイルバッテリーのレンタルサービスを活用し、安全性が担保された製品を「出発空港の保安検査前で返却」し、「到着空港のロビーで借りる」という動線を強化することで、機内に持ち込まれる危険物の総量を物理的に削減できる。また、モバイルバッテリーレンタルサービスの提案は、以下の政府方針とも合致するものである。</p> <p>グリーン購入法との整合性:「国等による環境物品等の調達等の推進に関する法律(グリーン購入法)」に基づく「環境物品等の調達の推進に関する基本方針(令和6年4月1日変更)」において、(分野)移動電話等-(品目)スマートフォンの中に、留意事項として「携帯型充電器に係るシェアリングサービスの活用可能性の検討」が記載されました。</p>	<p>機内や空港でのモバイルバッテリーのレンタルサービスについては、運航の安全に関するものではなく、民間におけるサービスや商業活動に関するものであるため、国として対応を求める性質の事項ではないことをご理解下さい。いただいたご意見については今後の参考とさせていただきます。</p>
37	<p>100Wh以下のモバイルバッテリーは個数制限に含まないようにできないか。100Wh以下のモバイルバッテリーも個数制限の対象となると、海外からの旅行者が、日本でモバイルバッテリーを購入することになり、出国時にはモバイルバッテリーを国内で不法に廃棄するケースが発生することが想定され、ホテルなどの事業者や自治体の負担が増大することになるのではないかと懸念する。</p>	<p>ICAOにおける国際的に統一された基準では、旅客の手荷物におけるモバイルバッテリーの持込みは容量及び個数により制限しており、我が国も国際基準に準拠した国内基準を導入することとしたものです。</p>
38	<p>次世代の新素材電池セル(準全固体電池等)への急激な生産シフトが進んでいます。厳格な認証をクリアした次世代製品への買い替えを促進する政府補助(ポイント還元やクーポン等)を設計すべきです。</p>	<p>今般の改正は航空機でモバイルバッテリー等を輸送する際の安全基準に関するものです。いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
39	<p>危険なモバイルバッテリーの排除のために必要な措置(輸入、流通の防止、虚偽表示の厳罰化、必要に応じて安全基準の引き上げ等)を行うことを求める。</p>	<p>今般の改正は航空機でモバイルバッテリー等を輸送する際の安全基準に関するものです。いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
40	<p>民間に任せるべき事案である。 また、将来全固体電池が普及してもこの規制が永遠と改正されないことが理由で日本の国力が弱まるビジョンが見えるので法律は変えずに民間に任せるべきである。 自社の機体が炎上すると大ごとになるので規制しなくても民間が勝手に停めてくれるはずである。</p>	<p>国際的に統一的な対応を目的として、ICAOにおいてモバイルバッテリーの機内持込みに関する緊急改正が承認され、我が国も国際基準に準拠した国内基準を導入することとしたものです。また、国際基準上は半個体・全固体電池ともリチウムイオン電池と同様の取り扱いとなります。</p>

※取りまとめの都合上、頂いたご意見は整理・要約を行った上で掲載している場合があります。

※提出された御意見の件数:132件

(提出御意見数は、御意見提出者数としております。)

以上

(別紙)

意見公募開始以降に生じた修正点一覧（修正箇所は、「修正前」又は「修正後」欄に下線で示している。）

「航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示」

No.	修正箇所	修正前	修正後	修正理由
1	別表第 18  予備のリチウム電池又はパワーバンク  (一人当たりの最大許容質量・容量・個数)	<u>予備のリチウム電池又はパワーバンク</u>  2 個（ <u>リチウム含有量が 2 g 以下の予備のリチウム金属電池及びワット時定格量が 100Wh 以下の予備のリチウムイオン電池は個数には算入しないものとする。</u> ）	<u>予備のリチウム電池</u>  2 個（リチウム含有量が 2 g 以下の予備のリチウム金属電池及びワット時定格量が 100Wh 以下の予備のリチウムイオン電池は個数には算入しないものとする。） <u>（ただし、ワット時定格量が 100Wh を超えて 160Wh 以下のパワーバンクと併せて持ち込む場合にあっては、当該パワーバンクと合算して 2 個までとする。）</u>  <u>パワーバンク</u>  2 個	国際民間航空機関（ICAO）から、パワーバンク及び予備のリチウム電池を併せて持ち込む場合の個数制限の考え方が明確化されたことに伴い、告示における個数制限を明確化するための修正を行いました。

この他、用語・規定の整理など、実質的な内容の変更をもたらさない形式的な修正を行っています。

「航空法施行規則第194 条及び航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示の運用について」

用語・規定の整理など、実質的な内容の変更をもたらさない形式的な修正を行っています。