

日時：令和4年3月3日(木)

場所：中央合同庁舎2号館 共用会議室2

## コロナ禍での適切な対応について

### 【総論】

○需要が完全に戻るようなポストコロナが訪れるのか不透明な中で、航空行政の対応としてもポストコロナを待って対応するのではなく、ウィズコロナが続くと考えて恒常的な対応を検討するという心構えが必要。

### 【水際措置】

○コロナ後、自由に短い時間で出入国手続きができるようにしなければ、出入国の手間がネックになり、旅客需要がなかなか伸びていかないのではないかと懸念されている。

### 【航空・空港会社支援】

○航空会社への支援について、今後に向けて生産性を向上させるとか、脱炭素化を更に加速化していくといった、政策に誘導するという観点で支援のあり方を工夫しているのか。基盤強化計画の提出は、航空会社へのインセンティブとなっているのか。

○航空貨物の需要が高まっており、それによる収入がエアラインにとって重要となっているが、コロナ禍、コロナ後の航空貨物輸送、特に国際貨物を支えていくために、国交省として何を考えているか。

○コロナ禍の影響は全ての産業が受けているので、国として前向きに将来の投資を行っているということをアピールすべき。航空局の取組について、超短期的な部分と戦略的な投資という長期的な目線をメリハリつけて考えていくべき。

## ポストコロナへの需要回復・拡大期を見据えた対応

### 【総論】

○コロナ禍にあっても、前向きに将来への前倒しの投資を行っていくことを考えてほしい。交通量が減っているというのは経済的には苦しいが、空港のインフラやエアラインのオペレーションに余裕が生まれているので、利用を制限して滑走路やエプロンについて、短期的に集中投資をして更新投資を今こそやればよい。

### 【コンセッション】

○パンデミックの中で、BCPという観点でコンセッション空港と国管理空港で何が違ったのか。それらを踏まえて、今後のコンセッションを進めるべき。コンセッションをしたからこそ、民間の力が発揮できたということがあれば、アピールすべきではないか。

- コンセッションについて、計画をしたとき今の環境は異なっていると思うが、このまま民間に任せておいて、必要不可欠な戦略的な投資を行うことができるのか。
- アフターコロナ・ポストコロナを見据えて、自治体の航空政策に差があるように感じられる。アフターコロナでの自治体による航空（空港）政策について国も把握していく必要がある。

### 【その他】

- 羽田の新経路について固定化回避の検討がされているが、住民の関心が高いので、早め早めの情報発信と、丁寧な説明をしてほしい。

## 航空分野における脱炭素化の推進について

### 【SAF 関係】

- 2030年までに本邦エアラインの使用量の10%をSAFにする目標を掲げているが、最終的にどの程度を目指しているのか。国産化率はどれくらいを考えているのか。コストは今の航空燃料にくらべどれくらいかかるのか。コストについては、航空会社の運賃に先々影響し、結果として利用者に影響が出てくる。将来展望をもち、最後は利用者目線にたって考えることが必要である。
- 国産 SAF 開発の現状や他国の使用状況について説明して欲しい。
- 国産 SAF への国の支援をしっかりと行って欲しい。例えば、地方空港の一つを SAF 空港するといった思い切った施策を実施してほしい。国産 SAF のロードマップがあれば教えてほしい。なければ作って欲しい。かなり時間がない中で、できるものから資源を投入するという観点など、行政から見た視点を教えてほしい。
- SAF の国産化について、情報提供をしっかりと行い、民間と連携して、少しでも早い時期に推進していくような想定があるのか。
- SAF について、今後国際標準化が進む中で、日本はどのように関わっていくのか。
- SAF について、Jクレジットの現状はどうなっているのか。

### 【運航方式の改善】

- 航空分野の脱炭素化は SAF とは別に運航分野で10%削減という野心的目標を持っている。運航分野で減らせるトータルの量は少ないと言われているが、短期的に削減できるものであり、また、SAF となってもコストがかかるので、燃料消費は少ないにこしたことはない。コロナ禍の需要の減で、交通量が減ったことで、効率的な航行ができていますが、需要回復後も、環境を重視し、余裕をもって運航できるためのキャパシティが必要である。また、利用者にも環境を重視し、過度に利便性を重視しない意識付けを行っていくことが重要ではないか。

## 【その他】

- 12月に航空分野の工程表を策定しているが、航空局として取組を進めていることをHPなどでしっかりアピールして欲しい。
- アフターコロナ・ポストコロナを見据えて、自治体の航空政策に差があるように感じられる。脱炭素の取組においても、自治体に対し、丁寧に寄り添って歩く必要がある。

## 新しい航空モビリティの安全・安心の確保

### 【総論】

- これまで有人機は、しっかりと安全の意識をもって運用されてきた一方で、次世代モビリティにより、今後様々な方が空を飛ぶようになり、有人機とも干渉するようになるはずなので、どれだけ安全文化を醸成していくかが重要。

### 【ドローン】

- ドローンはインフラ検査にも有効であるが、航空局として、点検検査にドローンを使う上での、点検・操作の基準等の作成は行わないのか。

### 【空飛ぶクルマ】

- 空飛ぶクルマについて、ヘリコプターと比較して音が小さいという特徴を書かれているが、空飛ぶクルマはすごく静かだといったイメージだけが先行しないように注意頂きたい。
- 次世代モビリティの開発実験において、データが創出されると思うが、それら情報の管理・情報共有・情報伝達は、今後重要になってくる。万博に向けて実験をされていると思うが、それについてもしっかり情報共有をお願いしたい。
- 空飛ぶクルマを開発するときのモデルフィールドを地方でやってはどうか。地域航空の維持と空飛ぶクルマの開発をマッチングするなど、単なる開発だけではなく、航空関連の政策課題と組み合わせたらどうか。

## 安全・安心な航空サービスの提供

### 【保安検査】

- 保安検査について諸外国の主体をまとめた表を出して頂いたが、これらを変更していこうという議論がはじまったということだと理解。ぜひ進めて頂きたい。
- 航空業界は人手不足が課題である中で、IT化も進行しており、リスキングが大切だと思うが、保安検査について何か対応する想定があるか。

### 【操縦士の養成・確保】

- 大量退職時代に入っていく中で、今後需要に追いつかなくなることが想定されるため、自衛隊のパイロットの活用をもっとすべきではないか。