

第10回交通政策審議会航空分科会

令和6年1月24日（水）

国土交通省（中央合同庁舎3号館）

4階幹部会議室

【企画室課長補佐】 委員の皆様おそろいになりましたので、ただいまから第10回交通政策審議会航空分科会を開催したいと思います。

御出席の皆様方には、大変お忙しいところ御参加いただきまして、誠にありがとうございます。事務局を務めます航空局総務課企画室の山内でございます。本日はどうぞよろしくをお願いいたします。

開会に先立ちまして、航空局次長の大沼から一言御挨拶を申し上げます。

【航空局次長】 委員の皆様、本日はお忙しい中、お集まりいただき誠にありがとうございます。

今日は、恐縮でございます、局長が事情がございまして欠席でございますが、私この場をお借りしまして、日頃の御助言、御指導について、厚く御礼申し上げる次第でございます。

まず、御心配をおかけしている羽田空港での事故でございますけれども、改めて、亡くなられた海上保安庁職員の皆さん、それから御家族の皆様方に対して、心よりお悔やみ申し上げますとともに、今回の事故に遭遇された皆様とその御家族に、重ねてお見舞い申し上げます。

今回のような痛ましい事故を二度と起こさないために、滑走路における航空機等の衝突防止のためのさらなる安全・安心対策を検討するため、検討会を立ち上げたところでございます。航空の信頼回復を図ることが航空局の使命であり、総力を挙げ、安全・安心対策に取り組んでまいります。

また、能登の地震ですが、被災地はライフラインの復旧も十分でないなど、厳しい状況が続いております。被災した能登空港についても復旧を進めておりまして、物資輸送や二次避難等の災害救難活動の拠点として機能しているほか、27日から民航機の就航が再開されることとなりました。引き続き、能登空港の本格復旧に向け、支援してまいります。

ございます。

こういった状況でございますけれども、航空分野を取り巻く課題は様々ありまして、従前より航空分科会の基本政策部会などで御意見をいただきながら取り組んできた課題に加えまして、今般、我が国の安全保障環境を踏まえ、国家安全保障戦略に基づく公共インフラ整備について、政府での検討・調整が進められている状況でございます。

このため、本日は、航空分野を取り巻く主要な課題への対応状況を御報告させていただくとともに、国家安全保障戦略に基づく公共インフラ整備の取組を踏まえまして、空港法の基本方針に、この取組に係る内容を追加することといたしましたので、当該基本方針の変更案について御意見を頂戴したいということでございます。

それでは、本日もどうぞよろしくお願いいたします。

以上、私からの御挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【企画室課長補佐】 本日の会議は、オンラインと対面の併用で実施しております。

オンラインで御参加の方は、御発言いただく際には挙手ボタンを押していただければと思います。なお、音声聞き取りにくいなど問題がございましたら、今入っておられます Teams のメッセージなどで事務局にお知らせいただければ幸いです。

こちら対面で御参加いただいている委員におかれましては、実際に挙手をお願いできればと存じます。マイクを御使用になれる際は、トークのボタンを押していただくとマイクに赤いランプがつかますので、お話しください。終わりましたら電源を切っていただくようお願いいたします。

なお、本会議については、報道関係者の方もオンラインで傍聴されております。

それでは、次に、今回4年ぶりの開催となりますので、委員の皆様につきまして、改めて御紹介させていただきたいと思っております。

航空分科会長、武蔵野大学特任教授、一橋大学名誉教授、山内弘隆委員でございます。

【山内分科会長】 山内でございます。よろしくお願いいたします。

【企画室課長補佐】 航空分科会長代理、慶應義塾大学商学部教授、加藤一誠委員でございます。

【加藤委員】 加藤でございます。よろしくお願いいたします。

【企画室課長補佐】 一橋大学大学院経営管理研究科准教授、鎌田裕美委員でございます。

【鎌田委員】 鎌田です。よろしくお願いいたします。

【企画室課長補佐】 弁護士、菊間千乃委員。本日は御欠席でございます。

政治解説者、ジャーナリスト、篠原文也委員でございます。

【篠原委員】 どうも、篠原です。よろしくお願いいたします。

【企画室課長補佐】 全日本交通運輸産業労働組合協議会議長、住野敏彦委員でございます。

【住野委員】 住野でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【企画室課長補佐】 事業構想大学院大学学長、田中里沙委員でございます。

【田中委員】 田中でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【企画室課長補佐】 ヴェオリア・ジャパン合同会社代表取締役会長、野田由美子委員。本日はオンラインで参加いただいております。

【野田委員】 よろしくよろしくお願いいたします。野田でございます。

【企画室課長補佐】 東京大学大学院工学研究科教授、羽藤英二委員。本日はオンラインで御参加いただいております。

【羽藤委員】 羽藤です。よろしくお願いいたします。

【企画室課長補佐】 株式会社日本政策投資銀行常務執行役員、原田文代委員でございます。

【原田委員】 原田でございます。よろしくお願いいたします。

【企画室課長補佐】 日本テレビ報道網株式会社報道局解説委員、宮島香澄委員でございます。

【宮島委員】 宮島です。どうぞよろしくお願いいたします。

【企画室課長補佐】 東京工業大学特命教授、一般財団法人運輸総合研究所所長、屋井鉄雄委員でございます。

【屋井委員】 屋井です。よろしくお願いいたします。

【企画室課長補佐】 東京女子大学現代教養学部国際社会学科教授、矢ヶ崎紀子委員。本日は御欠席でございます。

東京大学大学院工学研究科教授、李家賢一委員。本日はオンラインで御参加いただいております。

【李家委員】 李家でございます。よろしくお願いいたします。

以上、航空分科会委員の御紹介となります。

併せて、定足数について御報告いたします。本日は委員14名のうち12名が御出席い

ただいております、交通政策審議会令第8条に規定されている定足数に達していることを御報告申し上げます。

それでは、議事に入りたいと思います。以降の進行は、山内分科会長にお願いしたいと存じます。山内分科会長、どうぞよろしくお願ひいたします。

【山内分科会長】 それでは、早速ですけれど、議事を始めさせていただきます。

本日の議題ですけれども、先ほど大沼次長からの御挨拶にもありましたとおり、航空分野の主要課題への対応状況、それから、空港の設置及び管理に関する基本方針についてということになります。

まず1つ目の議題、交通分野の主要課題への対応状況について。これは航空局から御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

【空港技術課長】 空港技術課長、佐藤でございます。それでは、まず1つ目の、令和6年能登半島地震におけます能登空港の復旧状況等につきまして、御説明申し上げます。資料は3ページでございます。

資料のうち、左側に能登空港の被害の状況等を整理してございます。能登空港におきましては、最大震度6強でございましたが、人的被害はなく、施設被害が発生したという状況でございます。

滑走路につきましては、下に写真がございまして、段差10センチ以上のひび割れというところが一番大きかったのですが、大小合わせると多数のひび割れが発生したということ、それから滑走路上に不陸も発生をしたというところでございます。記載はございませんが、このほかにも航空灯火、あるいは着陸帯、道路、駐車場など、多数の施設で被害が発生をしたという状況でございました。

その下、ターミナルビルでございます。窓ガラス、あるいは壁面のタイル等が剥落したというような被害の状況でございます。

それから空港アクセス道路につきましても、一時的に途絶状態というのがございましたが、じきに回復し、その後、航空会社がバスを手配して、航空旅客を金沢市へ搬送したというような使われ方をしてございます。

それから、避難者でございます。1月1日当時、空港利用者も含めて空港ビル内にいらっしやった方、それから地域住民等も含めると、500名規模の方が空港ビル内に避難をされたという状況になってございます。これも道路の復旧に伴いまして徐々に解消されまして、現時点では地域住民等の方数名がビルに避難をしているという状況でございます。

右側を御覧ください。能登空港以外の空港の状況をこちらに整理してございます。小松空港、新潟空港など、施設被害等はございませんでしたが、元日には記載のとおり滞留者が発生したという状況でございます。翌日には解消しているということでございます。

それから欠航便につきまして、記載の便数ございますが、元日と2日につきましては、小松空港、新潟空港なども数便欠航したというのも含めて、こちらの数字になってございます。3日以降につきましては、能登空港のみの数字ということで各日4便の欠航便というところになってございます。

それから、臨時便等の運航でございます。新幹線が不通でございましたので、代替輸送という観点から、2日と3日につきましては、小松空港等に臨時便が記載の便数のとおり飛んでございます。また、富山空港などにつきましては、機材の大型化ということで航空会社で対応していただいたというような状況でございます。

その下、能登空港における災害救援活動の状況といたしまして、①救援ヘリ、その下②自衛隊固定翼機というのは記載のとおりでございますが、また後ほどのページで御説明をさせていただきます。

次のページを御覧ください。能登空港の復旧の状況ということでございます。

まず、先ほど御説明しましたとおり、被害はあったのですが、エプロン等は軽微な被害にとどまったということもありまして、発災翌日の2日から、救援ヘリの受入れを開始できました。

また、同じく2つ目の丸でございますけれども、1月2日には、TEC-FORCEといたしまして国土交通省の職員を派遣いたしまして、まず自衛隊固定翼機受入れのための応急復旧のための検討作業、加えまして、1月9日からでございますけれども、空港運用を支援するための国交省の職員の派遣というのも追加で行いまして、空港運用時間の拡大等を支援し、能登空港が災害救援活動の拠点として活動できるような体制を組んだというところでございます。

並行しまして、民間航空機運航再開のための応急復旧というのをこれまで進めてまいりまして、1月25日に受入れの環境が整うというところまで来ております。

実際の運行の見通しは、その下の青枠のところでございますが、冒頭、次長からの御挨拶にもございましたが、1月27日より1日1往復、週3便で当面は運航されるということが、運航事業者から公表されたところでございます。

次のページでございます。1月2日以降の救援機の利用状況ということで、グラフで経

緯を示してございます。

2日はグリーンになっておりますけれども、こちらは医師、それから患者の搬送というところで使われております。

4日以降はオレンジ色の自衛隊機の利用が中心でございますが、人員・物資輸送等に多く使われたということでございます。

途中、12日以降は自衛隊の固定翼機、あるいは17日以降に米軍機という利用もされているところでございます。

次の6ページでございます。能登空港以外の話になりますが、能登半島地震における緊急物資輸送にドローンを活用したという事例の説明になります。

1月14日に、能登町におきまして、車で配送困難な高齢者施設に向けまして、生活用品をドローンにより配送したということでございます。

写真を御覧いただきますと、写真の左側、赤枠のところに高齢者施設がございます。そこにアクセスする道路が、左下の写真のように被害を受けて途絶しているという状況でございました。

2つ目の丸に戻りますけれども、能登半島の上空につきましては、今現在、ヘリコプター等による捜索・救助活動を行うために、ドローン飛行を原則禁止するという緊急用務空域というふうに指定をしております。

さらに、今回の飛行につきましては、ドローンの機体カメラで安全状況を確認して飛行する、レベル3.5飛行に相当するものでしたけれども、航空法第132条の92に規定いたします捜索救助の特例の適用としまして、今回は航空法の飛行許可・承認といった手続を取らずに実施ができたというところでございます。

実際に運んだ物といたしましては、食品あるいは衛生用品ということで、都合4回搬送したということになってございます。

私からの説明は以上でございます。

【交通管制企画課長】 では、続きまして、交通管制企画課長の大坪より、2ポツの、羽田空港航空機衝突事故への対応状況について、御説明させていただきます。お手元の資料の8ページ目を御覧ください。

まず、今回の事故の概要について御説明いたしますと、1月2日の17時47分頃、JAL機と海保機が羽田空港のC滑走路で衝突をしたというものでございまして、海保の乗員5名の方がお亡くなりになったということでございます。

事故原因等につきましては、運安委等において調査が進められているところでございますけれども、国交省ではこれに全面的に協力するとともに、事故原因究明のための客観的な資料としまして、既に事故発生時の管制通信記録を公表しております。

その詳細につきましては、時間の都合上、割愛させていただきますけれども、飛行場管制からの「No.1, taxi to holding point C5」、つまり「1 番目です、誘導路C 5 上の停止位置まで地上走行してください」という指示に対しまして、海保機からは「Taxi to holding point C5 No.1, Thank you」と、そのまま正確に復唱を行っているということでございますので、少なくともこの更新記録上は、なぜ海保機が滑走路に進入したのかを含め、原因関係、具体的な状況が明らかではございません。

したがって、現在、運安委等において関係者への聞き取りや、フライトレコーダー、ボイスレコーダー等の解析が進められているところでございます。

次に、9 ページ目を御覧ください。こうした中で、国交省としましては、運安委の調査結果を待たず速やかに実行すべき緊急的な対策を、第1 ステップとして1月9日に発表したところでございます。その内容につきましては、また後ほど御説明いたします。

そして第2ステップとして、現在把握している客観的情報を基に、有識者等の御知見をいただきながら、さらなる安全・安心対策を検討するために、事故対策検討委員会を設置しまして、先週金曜日に第1回目を開催したところでございます。こちらにつきましても、後ほど改めて御説明をさせていただきます。

一方で、今回の事故原因や詳細な事実関係につきましては、現在運安委で調査中でございますので、最終的には第3ステップとして、運安委の調査報告を受けた抜本的な対策を講じていくことを予定しております。

次、お手元の10 ページ目を御覧ください。それでは、改めて1月9日に発表しました緊急対策につきまして、現在の取組状況も含めて順に御説明いたします。

1つ目の柱が、管制機関及び航空事業者等に対する基本動作の徹底でございます。安全・安心の基本に立ち返るという趣旨で、事故翌日の1月3日に実施済みでございます。

2つ目の柱が、管制官による監視体制の強化でございます。滑走路への誤進入を常時レーダー画面上で監視する人員を配置するというものでございます。

羽田空港等の主要空港におきましては、滑走路への誤進入をレーダーで検知して注意喚起するモニターシステムが導入されておまして、羽田では1月6日より、他の主要空港においても1月17日から、このモニターを常時監視する要員を配置しております。

3つ目の柱が、パイロットによる外部監視の徹底と視覚支援でございます。航空事業者等への外部監視の徹底に加えまして、滑走路手前の停止線の高輝度塗色を、羽田のCランは1月6日に実施済み、そして現在の予定では、他の主要空港につきましてもおおむね月内に完了する予定でございます。

4つ目は、滑走路進入に関するルールの徹底でございます。滑走路進入に関する幾つかの定型的な管制用語につきまして、パイロットへの周知徹底を改めて行ったほか、滑走路進入に関する管制指示のさらなる明確化を図るために、航空機の離陸順序を示しますNo. 1、No. 2といった情報提供について、今回パイロットに誤認を与えたのではないかと、可能性が指摘をされており、それが事実か否かは現時点では明らかではございませんけれども、航空局では、安全サイドに立ち基本的業務に立ち返るということで、こうした情報提供を当面停止することとしており、羽田では1月8日から、全国の空港で1月15日から実施をしております。

また、滑走路周辺の走行ルール等に関する注意事項につきまして、航空事業者等への周知徹底を、羽田については今月中に、他の主要空港においても順次実施予定でございます。

最後に5つ目は、関係者間のコミュニケーションの強化でございます。管制官とパイロットの交信に関する緊急会議を、羽田については1月30日に開催予定、他の主要空港においても順次開催予定としております。

次に、11ページ目を御覧ください。この11ページ、12ページについては、各対策のイメージをまとめたものでございますので、時間の都合上、御説明は割愛させていただきます。

そして13ページ目でございますけれども、最後に、先ほど第2ステップとして御紹介をした、事故対策検討委員会について御説明をいたします。

設置趣旨は、先ほど御説明したとおり、有識者等の御知見をいただきながら、滑走路路上における航空機等の衝突防止のためのさらなる安全・安心対策を、ハード・ソフト両面から検討するというものでございます。主な検討事項としては、パイロットと管制官に対する注意喚起システムの強化や、パイロットと管制官の交信の見直しの必要性等を想定しております。

第1回につきましては先週金曜日に開催されたところでございまして、事務局より、事故の概要や管制運用及び、安全対策の現状について御説明をした後、有識者等の皆様より、今後の進め方や検討すべき課題について、幅広く御意見を頂戴したところでございます。

今後も毎月一、二回の頻度で開催をしまして、有識者等からのヒアリングや海外事例の調査を重ねた上で、今年の夏を目途に中間取りまとめを目指していきたいと考えております。

なお、委員としましては、早稲田大学でヒューマンファクターを専門とされている小松原先生に座長を務めていただいているほか、ハード・ソフト両面から、様々な分野の専門家の方々、さらに関係団体の方々に御参画をいただいております。

また、この名簿にはございませんが、行政側としては、私ども航空局のほか、海上保安庁等も出席をしており、この検討会の議論や成果を今後の対策に生かしていく予定としております。

御説明は以上でございます。

【航空ネットワーク企画課長】 続きまして、14ページ以降でございますけれども、空港業務の持続的発展に向けた取組状況ということで御説明をさせていただきます。航空局航空ネットワーク企画課長の廣田と申します。よろしくお願いいたします。

まずは、資料の15ページ目でございますけれども、こちらは空港業務に関する現状の資料であり、ここでいう空港業務を具体的に申し上げますとグランドハンドリングと保安検査でございます。

グランドハンドリング業務については、例示として資料の下に記載してございますが、航空機を駐機場に誘導するようなランプ業務の事例や、お預かりした手荷物の仕分をするような旅客ターミナルの業務などがございます。また、この預入手荷物などの貨物を航空機まで搬送する業務もございます。

こういったグランドハンドリング業務や資料右側の保安検査業務をはじめとする空港業務は、皆様、御存じかと思いますが、コロナ前から、厳しい労働環境もあることから人手不足が懸念されていたところでございます。

そういった中で、コロナ禍により、航空需要が激減したことで、離職者の増加でございますとか、採用競争力の低下というような課題に直面してきたところでございます。

一時は作業員数が1割から2割減少するような状況にございましたが、現在は、回復の傾向にあるといったところでございます。

いずれにいたしましても、地方空港等において、国際線を円滑に復便していくためには、こうした空港業務を担っていただく方の人材確保・育成や空港業務自体の生産性を向上させていくという取組が必要となっているところでございます。

続きまして16ページでございますが、これらの空港業務に関する課題と、今の対応状況をまとめたものでございます。

資料は割愛しておりますけれども、昨年2月から「空港業務のあり方検討会」を立ち上げ、本分科会委員の加藤先生に座長をしていただきまして、昨年の6月に「空港業務の持続的発展に向けたビジョン」の中間とりまとめを公表したところでございます。

この中間とりまとめに基づいて整理したものと、今の取組状況を比較してみますと、大体16ページのような状況になっているところでございます。

具体的に申し上げますと、グランドハンドリングの個社の取組としては、賃上げを含む処遇改善に不可欠な受託料を引き上げていくことが中間とりまとめでも位置づけられたところでございますけれども、現在、受託料の引上げといった契約に関する取組は着実に進められている状況であると事業者等から伺っており、こうした取組の継続が必要であると考えているところでございます。

また、個社ではなく、業界全体で見渡しますと、実は昨年の8月に、我が国において初めて、グランドハンドリングの業界団体である「空港グランドハンドリング協会」が設立されました。

こうした業界団体の設立を契機に、業界の実態の調査など業界全体の活動を進めていくこととしておりまして、具体的な例示として、カスタマーハラスメント対策ということを取り上げておりますが、会員各社への実態調査や企業向けの研修会という形で、業界団体としての役割を開始しているところでございます。

また、空港側の取組でございますが、ここでは空港内の労働環境の改善の事例を挙げております。写真で載せておりますのは、成田空港におけるトレーラー型の休憩室の増設であるとか、広島空港における食料の販売機です。これらの施設などは、グランドハンドリングや保安検査の従業員の方が、利用されるものでございます。

離職者の抑制という話がございますけれども、生の声を聞くと、こういった労働環境の改善を望む声も非常に多いため、取組を着実に実施していただくよう、各空港にも促してまいりたいというふうに思っております。

最後に、インバウンドを受け入れるためには、地方自治体の役割も重要かと思っております。

この中間とりまとめにおいては、空港業務への支援を、訪日外国人や国際線の誘致支援の一部と位置づけた上で、観光などの関係部局と連携した支援が重要であると記載してい

るところでございます。空港ごとに設置をしております。空港業務の在り方を検討する空港ワーキングの取組を通じて、着実な実施を促しているところでございます。

これに関しましては、次の17ページをお開きいただければと思います。我々としても、こういった取組を支援してまいりたいと思っており、予算を措置しているところでございます。具体的には、資料の左側になりますが、空港の機能の維持・発展に向けた人材確保や育成等への補助として、写真で挙げているような合同就職説明会や教育訓練の費用に対して、昨年度から予算措置しているところであり、令和5年度補正予算や令和6年度予算でも引き続き実施していくこととしております。

また、空港業務を担う人材の処遇改善に向けて、共用休憩室や、GSE車両という空港業務に使う車両への支援につきましても、しっかりと実施してまいりたいと思っているところであり、令和5年度補正と令和6年度を合わせまして、14億弱の予算を講じており、現在、募集を開始しているところでございます。

次の18ページは、保安検査の取組でございます。

保安検査につきましては、今後の航空需要の回復や増大に対応しまして、多くのお客様に対して、確実に検査を実施することが重要でございます。それと併せて、保安検査場の混乱を回避するといった、旅客の利便性にも配慮することが必要でありますので、この2つを両立しながら、保安検査を量的・質的に向上させていくことが急務となっているところでございます。

このため、保安検査員の人材確保や離職率の低減に向けた、保安検査員の処遇改善に関する支援でございますとか、ここに写真がありますが、確実にかつ効率的な保安検査を実施するためのスマートレーンといった先進的な検査機器の導入促進など、必要な取組を推進していくこととしております。

こういった取組の実施に伴いまして、その原資を確保するために、国管理空港等において航空会社から徴収する保安料につきましては、これまでの旅客1人当たり105円から250円に引き上げることを予定しているところでございます。

以上、空港業務の最近の取組状況について御報告させていただきます。

【無人航空機安全課長】 それでは引き続きまして、無人機（ドローン）の関係でございます。私、無人航空機安全課の梅澤と申します。よろしくお願いたします。

資料の19ページ、20ページになります。無人航空機（ドローン）の事業化に関する取組状況ということで御説明申し上げます。

まず20ページになりますけれども、ドローンについては、2015年以来、何回か航空法を改正しているところでございます。1、2、3と3段階になってございますが、まず1については、御記憶かもしれませんが、2015年4月に官邸の屋上でドローンが落下していることが見つかったということでございまして、それをきっかけに許可・承認制度というのが置かれたものでございます。

許可・承認制度は、空港の周辺、あるいは高度150メートルを超える空域、あるいは人口集中地区、この辺のところではドローンを飛ばされる場合には大臣の許可が必要であるとか、あるいは夜間飛行・目視外飛行、こういう態様の飛び方をされる場合には大臣の承認が必要ということルール化したものでございます。

2ポツについては、2022年6月、おととしの6月に施行されたものでございます。ドローンの所有者情報を特定するために、100グラム以上のドローンについて登録を義務化したということでございます。併せまして、登録記号の機体への表示と、機体情報を無線で発信するリモートID機能、これを搭載することを義務づけております。

3ポツになりますが、これがもうおととしになってしまいますが、おととしの12月5日に改正法が施行されました。ドローンに、第三者上空の目視外飛行であるレベル4飛行を可能にする法律改正でございまして。

ドローンの利活用の幅を広げるために、国として機体の安全性を証明する制度、あるいは国として操縦者の技能証明を行う制度、これを導入いたしまして、レベル4を可能にしたところでございます。初めてのレベル4飛行については、昨年3月に、日本郵便が奥多摩町で実施しているところでございます。

21ページが、今申し上げましたレベル4飛行の実施状況でございまして。レベル4は、第三者上空を目視外で飛ぶという、リスクの高い飛行になります。このため、レベル4飛行を行うに当たっては、機体については第一種の認証、操縦士については一等の技能証明、これが義務づけられております。

初回のドローンのレベル4飛行は、昨年3月に、日本郵便が奥多摩町で実施しております。その後、昨年10月には沖縄県久米島でANAホールディングス、12月には東京都の檜原村にてKDDIスマートドローンというところで、何回かレベル4飛行が実施されているところでございます。

レベル4飛行は、これまでと違いまして第三者上空を飛ぶことができます。右下に奥多摩町の例が書いてございますが、奥多摩町については、以前はレベル4よりレベルの低い

レベル3というのでやっていたわけですが、レベル4になることによって飛行距離が22%短縮され、飛行時間が40%短縮された。こういう効果がレベル4で得られるということが分かっております。

次の22ページになりますが、これは昨年12月に改正いたしました、3ポツで書いておりました改正航空法の施行後の新制度の運用状況をまとめたものでございます。

先ほど20ページにございました1ポツによる許可・承認件数が年間7万件、2ポツの登録の関係で37万機を超えるものが登録されております。

ドローンの機体の安全性については、レベル4が実施可能な機体として一種、それ以外のもので二種という2つの段階がございますが、二種については民間の検査機関において検査していくことになっています。その検査を行う登録検査機関が、これまでに3機関登録されています。

また、特に量産機を念頭に、機体の設計とか製造部分について認証を行う型式認証という制度がございますが、ここまで一種については1つ、二種についても1つ、それぞれ証明を受けているという状況でございます。

操縦士のライセンスについては、操縦士に対して技能講習を行う民間の講習機関、これが600スクール以上、既に登録されておまして、レベル4飛行が可能である一等の技能証明を持っている人が800人を超え、それ以外の方、二等の技能証明取得者は5,000人を超えているというところでございます。

次のページに参りまして、23ページになりますが、ドローンについては、今申し上げましたとおり、一昨年12月にレベル4が可能となったところでございますが、機体認証がなかなか進まないというところもございます。

あと、物流とかでは「ラスト1マイル」ということでございますが、そもそもそれほど人が住んでいらないところで飛ばしたいということもございます。そういう意味では、人の上（第三者上空）を飛べるレベル4ではなくて、むしろレベル3をもう少し使いやすくしたいというところがございました。

特に地域交通の担い手不足、あるいは移動の足の確保の観点から、昨年10月11日に開催されました第1回のデジタル行財政改革会議におきまして、総理から、ドローンの事業化の促進ということで御指示がございました。

それを受けまして、我々としては、レベル3で求められている地上の立入り管理措置をより簡略化いたしまして、レベル3飛行を使いやすいものにしたものが、ここに記載がご

ございますレベル3.5というものでございます。

レベル3は、先ほど申し上げましたけれども、基本的に無人地帯における目視外飛行になるものでございますから、地上に補助者を立てて人が立ち入らないように管理するであるとか、道路を渡るときに自動車が走っている場合には自動車の切れ目を探して渡るといようなことが必要になっていました。そこが地上側のコストにつながっているということでございまして、レベル3.5飛行においては、デジタル技術を活用して、機上のカメラで、地上に歩行者等がないことを確認していただくことで、そのようなコスト要因になっていた地上側での立入管理措置をなくすことに加えまして、ライセンスを、先ほど5,000人以上いると申し上げましたが、ライセンス保有であって、フライトに対して保険を掛けていただいているということをもって、移動車両があってもその上を飛べるといようなものにしたこととございます。

また併せて、次のページのスライドになりますけれども、飛行の許可・承認手續についても、申請システムの改修を今後行うことにしております。手續期間を大幅に短縮いたしまして、ドローンの事業化を推進していくというものを進めております。

次が、レベル3.5の初飛行でございます。これは昨年12月11日に、早速にレベル3.5が行われました。場所は北海道上士幌町ということでございまして、ハンバーグレストランからのフードデリバリーと新聞の配達が行われたということでございます。実際にフライトにおいては、道路上に車両が走っている状況でその道路を渡るとい、まさにレベル3.5飛行をやったということでございます。

レベル3.5については、そこに記載がございしますが、その後、日本郵便が、これは兵庫県豊岡市になりますが、こちらでも3.5飛行を行っております。

26ページが、ドローンの型式認証の取得とか申請の状況になります。

今までのところ、第一種・第二種それぞれ1型式ずつの認証となっておりますが、そこに列記されたものについて申請を受けておりまして、認証作業が順次進んでいるところでございます。

先ほど申し上げませんでしたけれども、型式認証を進めるために、レベル3.5飛行導入と同じタイミングで、型式認証機の増加に向けた取組というものも、航空局として並行して進めているところでございます。

最後、27ページになりますけれども、これは無人機の将来展望ということで、簡単に記載したスライドとなります。

イメージとして、将来的には、ドローンは都市部を含めて様々な地域で、今後も活用が拡大すると思われますし、運航密度も上がってくるものと想定されます。

このため、さらなる利活用の促進あるいは事業化に向けて、規制の合理化について、時機を失することなく引き続き進める必要があると認識しています。

また、密度の高い運航状況にあっても、しっかりドローンあるいは有人機の飛行安全を確保できるような、交通管理のシステムについても検討を進めております。

第三者上空を飛行可能なレベル4に対応した機体である第一種認証取得機、こちらの取得促進も図っていく必要がございますし、さらなるドローン運航の効率化ということに関しては、例えば1人の操縦者がより多くのドローンを操縦することができる一対多運航というようなものについても、ただいま技術的検討が進められているところでございます。将来的には、これに対応したライセンス制度についても検討が必要であろうかと想定しているところでございます。

ドローンについては、まだまだ技術面でも利用面でも進展している途上の状況でございます。引き続き本分科会での御指導もいただきながら、適切な制度で飛行の安全を確保しながら、さらにドローンの利活用・事業化が進むように取り組んでまいりたいと思っております。

私からの説明は以上でございます。ありがとうございます。

【山内分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、これから質疑に移りたいと思います。御説明いただいた内容について、委員の皆様から御意見、あるいは御質問等あれば御発言願います。

大変申し訳ないですけども時間が限られていて、委員も多いということで、なるべく多くの方に御発言いただくということなので、御発言は簡潔にお願いしたい。1人当たり2分というのが事務局の計算ですので、その辺でよろしくお願ひしたいと思います。

それからウェブで御参加の方は、さっきありましたように挙手機能でいただくんですけども、こっちですぐに把握できませんので、順番が前後することがあるかと思うんですけど、どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、どなたでも結構でございます。御質問があればお願ひいたします。

住野さんと目が合いましたが。

【住野委員】 1番でいいんでしょうか。2分ですか。

【山内分科会長】 2分。

【住野委員】 分かりました。ありがとうございます。

説明いただいた中で2点。まず1点は羽田空港の事故についてでありますけれども、現在運輸安全委員会において徹底して調査が行われておりますけれども、これはしっかりと調査をしていただきたいというふうに思っています。

その上で、運輸安全委員会による事故調査と、現在警察による捜査が並行して行われていると思っておりますけれども、最も重要なことは再発防止でありますから、関係者の積極的な協力が得られるよう、事故調査を優先するべきというふうに考えております。

また加えて、今後の対応課題になりますけれども、報告書の裁判証拠としての使用は、国際民間航空条約上も厳しく制限されていること、ぜひこれを優先していただきたいというふうに思っております。

それから、事故の様々な報道の中で、羽田空港の過密・混雑ぶりや、管制の難しさに対する指摘が報道等々で流れておりますけれども、国際的に見ても羽田空港の発着量が高位であるということは理解をしておりますけれども、安全性を十分に確保することを前提に、この間段階的に拡大されたものというふうに私どもは認識しておりますけれども、片や、管制官の定員はこの20年間で2割程度減少しているというふうに認識をしております。1人当たりの処理便数は増加しているのではないかと考えております。

管制塔飛行管理や技能向上を適切に行うことに加えて、新しい技術による業務サポートも積極的に導入していくべきではないかなというふうに思っておりますし、また現在、上下分離方式による管制区域の見直しや、都心上空の経路の固定化を回避することを目的としました、新たな着陸方式への導入準備も進めているというふうに認識をしております。これらを着実に進めることによって安全性を堅持した上で、管制業務の効率化を図っていくべきではないかと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

もう1点だけ。空港業務の持続的発展に向けた取組についてでございますけれども、昨年6月に空港業務の持続発展に向けたビジョンの中間とりまとめが出たわけでありまして、関係する自治体などで様々な取組があるというふうに私どもも認識しております。

国としても、補正も含めて一定程度の予算を措置して後押しを図っていることは非常にいいことだというふうに思っておりますので、こういったことで継続していただきたいということと、保安料の引上げについて説明をいただきました。

実は昨年6月の別な有識者会議で述べたのですが、受益者負担の適正の観点から、保安料を一定程度引き上げていくことはやむを得ないと考えておりますけれども、ただし、料金

収納の方法については、透明性も含めて、料金として上乗せする形へ見直すこと、別建てという形にしてしっかりと、保安料ということをしかりとやっていく必要があるのではないかなと思っておりますので、ぜひお願いをしたいと思っておりますし、また現行の保安検査にかかる費用につきましては、国と航空会社が2分の1ずつを負担するものになっておりますけれども、この比率を変えることなく、今般の保安料改定による歳出の増分については航空会社も等しく負担するというのであれば、保安検査の責任主体を空港管理者としていく方向性と、今そういう方向で議論をしていますけれども、相入れないのではないかと思いますので、諸外国とも乖離がありますので、しっかりとこの問題についても整理をしていただければありがたいと思います。

以上です。

【山内分科会長】 ありがとうございます。航空局から何かお答えありますか。それとも、御意見ということでよろしければ。

それではどうぞ。

【交通管制部長】 管制部長の吉田でございます。最初に御意見いただきました羽田の事故の関係でございます。私どもも本当に痛ましい事故だということで、これを踏まえまして、今後の対策をしかりと考えていきたいと思っておりますけれども、御指摘の中で、管制官の数が減っているという御指摘をいただきました。

確かに、全体といたしまして少し減っております。ただ、現場の、本当に管制指示を行っております管制官の数につきましては減らさないようにやっているということで、羽田につきましては、都心上空通過に伴います容量の増加、これに合わせまして管制官の数を現場では増やしてございます。

ただ、御指摘ごもっともでございますので、新しい技術でございますとか、今後も処理容量の増大に伴いまして、しっかりと管制官の数、質も含め、確保していくように努力してまいりたいと思っております。

冒頭ございました、運輸安全委員会の調査を捜査に優先すべきだという話につきましては、これは古くて新しい話でございます。私ども、独立調査機関に物申すというのはなかなか難しいのでございますけれども、住野委員の御意見につきましては運輸安全委員会にしかるべく伝えまして、御検討いただきたいと思います。よろしく願いいたします。

【山内分科会長】 ありがとうございます。

よろしゅうございますか。

【住野委員】 尼崎の脱線事故が起きたときに、こうやって調査の結果、見直すべきという指針が出ていますので、そこのところはちゃんと生かしていくべきではないかなという意味で、もう一度根幹をしっかりとした中でやっていただければという意味で発言しましたので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

【山内分科会長】 ありがとうございます。リモートの委員から続々と手が挙がってゐまして、まずは羽藤委員、どうぞ御発言ください。

【羽藤委員】 委員長、ありがとうございます。まず能登空港の件ですけれども、先日、能登空港の設置の頃に議論した委員の先生方と話す機会があつたんですけれども、いろんな声があつたんですけれども、つくつておいてよかつたというような声を聞きました。

ひび割れが生じていることはありますけれども、救援ヘリが使えたり、あるいはアクセス道の整備、あるいは段差の対応、仮復旧などを考えると、ほかの空港でも液状化対策、ほかの道路局さんとか県さんなどと連携した、アクセス道路、あるいは鉄道などについても、十分な検査を行えているのか、そういう確認が、事前復興的な観点からも必要ではないかというふうに思ひました。

また、災害のことを考えますと、既存の空港の配置、こういうものの再評価も必要かもしれないですね。空港法の中で明確に、防災の役割を新たに設定して、空港機能の価値づけを考えていくことが重要ではないでしょうか。

2点目ですけれども、海上保安庁機につきましては非常に残念で、御冥福をお祈りしたいと思ひます。迅速な復旧には頭が下がりますが、原因究明が過度の過失指摘にならないこと、より安全な空港管制の仕組み、外部監視の自動化支援、あるいは設備の動作確認、交信ルールの再設計など、これの実現に向けてさらに御尽力いただけますようよろしくお願ひいたします。

最後、グラハンと保安検査の人手不足の件ですけれども、自動化に向けた空港施設の投資に向けては、高収益な空港、特に地方空港などでもTSMCの特需があります熊本などですね、施設の高機能化への投資が進むような十分な指導は行えているのかが、少し気になりました。

保安検査の自動化に向けた機器開発などは、自動化のモデル空港などを設けて、ぜひオープンイノベーションの支援を進めてほしいと思ひます。

以上です。

【山内分科会長】 ありがとうございます。

航空局、何かありますか。どうぞ。

【大臣官房技術審議官（運用本部長）】 能登空港についてお答え申します。技術審議官の田中と申します。

能登空港につきましては、発災直後から回転翼機の受入れは可能だったわけですが、滑走路にひび割れが入ってしまいまして、滑走路がしばらく使えなかったことについては残念だと思っております。

一方で、半島という地域の特性を考えたときに、救命などで航空が非常に重要であるということも認識しましたので、今後、被害のメカニズムなどを確認しまして、今後の空港づくりについてしっかり喚起していきたいと思っております。

以上でございます。

【山内分科会長】 ありがとうございます。

特によろしいですか。どうぞ。

【航空ネットワーク部長】 航空ネットワーク部長の蔵持でございます。グラハンの御指摘でございますけれども、自動化も非常に大事な部分だと思っております。

ただ、空港によって、ターミナルが古く、全体が狭いところであるとか、機械が入らないなどの問題があり、先進機器を導入していきたいという思いで今回の当初予算もセットしたんですけれども、これらの導入に向けては空港のターミナルビルの面積なども含めて、考えていきたいと思っております。

ただ、モデル空港というお話もありましたけれども、しっかりと導入できるところには、自治体にも働きかけて、対応してやっていきたいというふうに考えておりますので、いろんな場で我々も働きかけをしていきたいと思っております。

以上でございます。

【山内分科会長】 ありがとうございます。

野田委員、どうぞ御発言ください。

【野田委員】 御説明ありがとうございます。最後にドローンのお話がありました。ドローンについては、災害対応はもちろんのこと、過疎化が進む中で、農業ですとかインフラの管理ですとか、極めて大事になるというふうに思いますので、もちろん安全性に万全を尽くしつつ、取組を加速していただければと思います。

今回の能登のように道路が寸断されるケースでは、ドローンの有用性が明らかになっています。先ほど、1月の14日に、初めてドローンによって緊急物資を老人ホームに届け

たという説明があったのですが、1日に地震があつて2週間ぐらいたつてからになりますので、少し対応に時間がかかった印象ですが、今後、日本各地で様々な災害が発生した際に、迅速にドローンを活用するという観点から、今後、何が改善できるのか、何が時間を要した要因であつたのかという点につき、教えていただければと思います。

【山内分科会長】 航空局、いかがでしょうか。

【無人航空機安全課長】 御質問ありがとうございます。今回大きな災害があつたということでございまして、先ほど1、2、3という形で御説明しましたけれども、飛行の許可・承認というのは、普通の状況のときに許可なり承認を取ってくださいということでございまして、航空法の中には、このような災害をはじめ緊急の状況において、除外規定が設けられています。国や地方自治体が飛ばすドローン、あるいはそこから依頼を受けて飛ばすドローンで、捜索あるいは救助を目的とするものについては許可・承認不要というような法律になっています。

今回についても、避難所の物資輸送ということで御紹介だつたと思います。具体的に言うと航空法の132条の92というものでございまして、その中でいろいろな飛行というのはされています。我々は、飛んだ後、実績としてそういうものももちろん伺っておりまして、それはかなりもう、自治体の依頼で早い段階から飛んでいたというふうに聞いております。

それに当たらないもの、例えば取材とかそういうものについても、我々は2日から許可・承認の申請を受けておりまして、早いものは3日ぐらいから飛行を開始する許可を出しているということでございます。

現地において、ドローンをどういうふうに具体的に使うかというところについては、まだまだいろいろと課題があろうかと思いますが、許可・承認という意味ではそういうルールで進めさせていただいております。この14日の分は結構報道にもなつたので紹介させていただいているところでございますが、それ以前から、被害状況の点検であるとか、施設の状況点検というものについては使われているものと思っております。

【山内分科会長】 よろしいですか。

【野田委員】 はい、ありがとうございます。

【山内分科会長】 ありがとうございます。

それでは李家委員、どうぞ。

【李家委員】 ありがとうございます。大きく見て2点あります。1点目が、今も野田

委員からコメントをいただきましたけれども、ドローンの関係で、災害時の有用性といったことに関して、ポテンシャルがあるのだということが分かったと感じております。最後の4番目の御説明のところで、ドローンに関しての現在の進行状況を御報告いただいています。この中で、ドローンを次々と飛ばせるようにするという、事業化促進というお話がありました。それと並行して、ちょうど今画面に出ております資料の最後のページですが、事業化促進ということで次々と飛ばしたいという意向に加えて、安全性という観点があります。多数のドローンが低高度をたくさん飛ぶようになると、その安全性に関連して、「空飛ぶクルマ」というものが近未来的に出てくるようになって飛ぶようになるでしょうし、150メートル以下ですとヘリコプターのような有人の機体も飛んでいるという状況になるかと考えます。そのようにいろいろな機体が混在している中で、ちょうど今回の羽田での事故もそうでしたが、お互いに衝突する可能性があります。その辺りのところ、つまり次々とドローンを飛ばしたいという意向、ならびにどのように安全を担保するかという両面は、どちらも重要です。安全性のことを忘れずにドローンが盛んに使われるようになっていけばいいと思っておりますので、その辺りの制度設計ですとか技術を発展させることといったところをこれからも考えていく必要があるかと思っております。

それが1点目です。2点目が、羽田の事故の御紹介がありましたけれども、今回のこの事故は、もしかすると飛行機の持っている性格の根本のことを考え直さなければいけないのかなと、そんなふうにも思えるところがありました。要するに、飛行機が飛ぶためには滑走路から離陸しなければいけない、それから着陸もしないといけないということです。つまり飛行機は、必ず滑走路に戻ってくるものですので、その滑走路での安全性というのは絶対に確保していないといけないことになります。

そのためにこれまでも、ハードウェア面、ソフトウェア面、それからヒューマンファクターの面から、いろいろな防止措置を行っていたわけです。よく言われますスイスチーズのモデルがありますが、1つのところにたとえ綻びが出たとしても、ほかのところでも防止してくれるというものです。今回の事故は、全ての綻びを通過してしまったということで、最悪の事態を招いてしまったということになります。

今まで、先人のいろいろな努力で、たくさんの、綻びが起きないような工夫がされてきたわけですけど、それでも足りなかったということでこういう事故が起こってしまったということで、まだもう少し、もっと安全を確保できる、そういった方策が必要になるのかなというふうに感じております。しかし、なかなか、どういうふうになればよいかという

点には、私もよく分かっていないところがあるので、これからいろいろと議論されていけばよいかと思っております。

関連して、今日の資料の10ページ目の一番下に「関係者間のコミュニケーションの強化」ということを考えていらっしゃると書かれております。そのために管制官とパイロットの交信に関するミーティングをされるということで、これは非常に重要だと思います。ふだん顔を合わせる事のない方々がどう考えているかということをお互いにコミュニケーションを取れるということは重要だと思います。ただし、こういった会議を開くと、往々にして管理職の方とか、そういった方が出てきていろいろ議論するといったことになりがちですが、日頃、実際にフライトされているパイロットの方、それから日頃タワー等で管制に従事されている方、そういった本当に現役の方同士が密に議論する、そういった場になればいいかなと思っております。この最後の点、非常に期待しておりますので、ぜひうまく運営していただければと思います。

以上です。

【山内分科会長】 ありがとうございます。

航空局のほうで何かコメントございますか。

【無人航空機安全課長】 では、ドローンについてコメントいただきましたので。

御指摘のとおり、ドローン、どんどん利用が進んでおります。もちろん都市部も含めて、これからドローンの利用が拡大されていくことも想定されています。

レベル4は第三者上空も飛ぶことができるものでございます。その中で安全を確保しながら、というのは最重要でありまして、決して外すことのできないものだと思います。御指摘のとおりだと思います。

その中で、こういうドローンの有効性みたいなものを踏まえて、どんどんドローンを使っていこうということ、その中で安全を確保していかなければいけないということで、そこに交通管理とか書いてございますけれども、今はそんなに密に飛んでいるものではないので、自由に飛んでいただいているのに近いわけですが、徐々に、一つの空域に複数の機体が入ってくるということになってまいります。その中でも安全を確保しなければいけないと。

低高度にもヘリコプターが出入りする場合もございますし、あるいはドローンがもっと高いところを飛ぶというようなことも出てくることも想定されます。

その中で、一つのシステムとして安全に、双方、無人機、有人機、飛ばさなければいけ

ないということをごさいます、今それに向けて、NEDO事業の中で技術開発も進められておりますし、我々としても、こういうものを実現するための運航管理システムがどうあるべきか、ということについて、今議論をしておるところでございます。

これは官民協議会の場がございまして、我々もその場において、どういう形で運航管理システムを敷いていくのが、安全を確保しつつドローンを利用拡大できるのかということをごさいます、まだそれほど具体的なものになっておりませんが、また、ドローンの利用の拡大に沿いまして、御相談差し上げながら進めてまいりたいと思っております。

以上です。

【交通管制部長】 交通管制部でございます。羽田の事故につきましても、御意見いただきましてありがとうございます。

実は平成19年当時、滑走路に対する誤進入事案というのが続きまして、それを踏まえまして、平成20年に誤進入対策というのをまとめてございます。

その中に、今回も議論になっております、復唱をしっかりとするというような基本の徹底でございますとか、それからレーダー画面に、1つの滑走路に2機以上の航空機が進入した場合に表示が出るというような機能も、その取りまよめを踏まえまして、つけてきたものでございます。私どもといたしましては最善を尽くしてきたつもりではございますけれども、実際にはこういう事故が起きてしまったということでございます。

これを踏まえまして、有識者の方々の御知見を含めまして、様々な声をいただきながら、検討を深めてまいりたいというふうに思っております。

特に、御指摘いただきました関係者間のコミュニケーションにつきましても、羽田空港におきまして、1月30日にパイロットと管制官で意見交換緊急会議という形で行わせていただきます。これは決して管理職の集まりではございませんので、現役のパイロット、現役の管制官によります会議となりますので、しっかりと声を伺ってまいりたいと思っております。

以上でございます。

【山内分科会長】 ありがとうございます。リモートの方は今のところこの3名です。それでは、こちらにいらっしゃる方から伺いますけれども、時間が押してきましたので、その辺、頭に入れていただければと思いますが、どなたかいらっしゃいますか。

ではどうぞ、順番に。

【田中委員】 田中です。大変御多忙のときに御説明と資料の取りまよめ、ありがとう

ございました。3点ほどお話しさせていただきます。

1つ目は災害救援活動について、我が国には本当に複雑な地形とか孤立が想定される地域がたくさんありますので、災害時の航空分野からの支援というのは、医療とか物資面からも本当に心強いところだなというふうに思ったところです。

4ページに今回、TEC-FORCE派遣ということで、このときにイメージするのは、空港運用支援においても土木とか建設の方々がまず動いてくださってというふうにも思ったんですけども、何か災害拠点としての空港の新しいノウハウの共有ですかとか、今後の防災にも役立つような点が出ているかもしれないなというふうに思いますので、その辺りの知見もまた今後、共有いただけるとありがたいなと思いました。

2つ目の羽田事故に関しましては、1つ目、本当に乗客の方々が、エアラインの方々のスムーズな案内等で、皆さん命が助かりましたという報道があり、同時に、SNSとかオンラインメディアの記事を読みましたら、実はあの後に、グラハンの方々のサポート体制がすばらしかったという記事も読みまして、こういうところで、ふだん顔の見えない、あまり笑顔とかもなかなか出せないお仕事かもしれないので、そういう働く方々のお顔とか人柄が見えるような、こういう感情移入ができるようなお話というのは、また表に出たほうがいいなというふうに思いましたし、一回事故があると、私たち乗客としても気が引き締まって、保安検査場への、お客さんのようにただただ並んでいるだけじゃなくて、協力をしようというふうな気持ちも起こりますので、そういうことも含んで、中の方にも、そういう外部の人の気持ちの変化みたいなことが伝わるような機会が持てればいいなというふうに思いました。

2つ目は、李家先生かな、おっしゃいましたけれども、管制官とパイロットの間のコミュニケーションというところも、例えば扱う機器とか環境とか働き方も、今はDXで本当に変化をしていますので、世代別に認識とかギャップがあるかもしれませんし、今後コミュニケーションを取って訓練や研修やロールプレイングなどの在り方も変わっているというふうに思いますので、ここが現場で十分な理解が共有されるとよいなというふうに期待するところです。

3つ目は質問ですけど、ドローンで、これは認証や登録が進むことが利用機会の拡大や市場拡大につながると思うところですけども、現在、各場面で努力や工夫もしていただいている中で、22ページにはいろんな数字が入っていますので、これは時間軸の中で何か目安や目標みたいなことを置いているのかどうかと、これは民間もすごく協力しないと

できないことですが、また、所有が変わる、中古の物とかそういうものもこれから出てくるでしょうから、中古の物の登録とか保険とか、これは航空局の範囲で想定をどのようにされて、いろんな情報を促していくのかということが、もし決まっていることがありましたら教えていただければと思いました。

以上、よろしくお願いいたします。

【山内分科会長】 それでは事務局、どうぞ。

【大臣官房技術審議官（運用本部長）】 1つ目の、災害時の支援についてお話をさせていただきます。先生御指摘のとおり、まず構造物の復旧の担当もございましたけれども、加えて、ここは県管理空港なものですから、通常のアペレーションは県の職員の方がされています。が、多くの方がまず被災者であるということ、加えまして、通常に比べて非常に多くのヘリコプターがやってきて、時間も延長しながら運用したということで、国で同じような仕事をしている人間が現地に入りまして、御支援をさせていただいています。

加えて、この4ページの写真を御覧いただくと、航空写真があるんですけども、通常のアペレーションの隣に航空学校というのがありまして、ここにもエプロンがあるんですけども、ここも借りて、非常に複雑なアペレーションをしています。そういった意味で、国の空港でのアペレーションに慣れている人間が支援をさせていただいた。

加えて、保安の専門家も送り込みまして、民間航空はこれから十分ではないターミナルの中で再開していくわけですが、臨時的に保安をどういうふうに行っていくかというアドバイスを、そのようなことをさせていただきました。

県側から、どういう人材が欲しいかということをお聞きしまして、それに必要な人間をこちらから供給するというようなことをさせていただきました。

以上でございます。

【山内分科会長】 よろしいですか。

それでは宮島委員、どうぞ。

【宮島委員】 日本テレビの宮島と申します。大変丁寧な資料をありがとうございます。

まず、航空機の事故に関しましては、当日、非常に衝撃的な映像を見て、大変なことが起こったと。でも、その後、国民に対して比較的、情報が一定程度与えられたと思っております。

もちろん、私は報道関係ですし、これで十分と言うわけにはいきませんが、過去にいろいろな航空事故を経験しておりまして、そんな中で何が起こったか全然分からな

ったというようなどきに比べますと、恐らく出せるだけの情報を一定程度出していただけたのではないかと考えております。

さらに、その後の報道で、今、田中委員もおっしゃったように、何がよかった、どんなところがよかったというところが出ているわけですが、この問題に関心を持ってすぐ記事を読んでいる人には伝わっているのですが、これそのものがみんなに伝わるようなところまでには、還元がまだされていないんじゃないかと思えます。

実際、今回うまくいったところで、何がポイントだったのか、もちろん、ふだん飛行機に乗ると出てくるビデオ、どの場面も大事だとは思いますが、特に今回を見て、ここをしっかりと実行できたところがすごくよかった、などが一般の人にも伝わると、今後同じようなことがあったときに、ここは気をつけなければいけないんだと、よりリアル感を持って伝わるのではないかと思います。そうした発信も今後していただければと思います。

それで、これは質問にもなるんですけども、このニュースを見たときには、管制官の人が足りているのだろうか、あるいは、横に立って見なくちゃいけないというのを追加でやるということは、ふだん、多分見なければいけない、声をかけなければいけないのがすごい頻度なんじゃないかと思えます。今、減ってはいないとおっしゃいましたが、今後中長期で人材がちゃんと足りていくのかということには、非常に心配を持ちました。

国交省として今後、航空需要の増大の中で、ほかの業種ほど一方的に需要が増えて、人手がとにかく足りなくて追いつかなくなるということではなくコントロールが効いているのだとは思いますが、でも長い目で見て、世の中の人材の獲得競争が予想以上に激しくなっている中で、本当に今のやり方や、今の新しい開発とか機材の更新などでうまくいくのかということには不安を持ちます。

中長期的に、ちゃんと需要と人材の確保を満たすような形になっていくのか、そこに対してはどういった検討や、計画をお持ちなのかをお尋ねしたいと思います。

【山内分科会長】 お願いいたします。

【安全部長】 ありがとうございます。安全部長でございます。羽田の脱出の件につきまして、田中委員と宮島委員から御意見いただきました。ありがとうございます。

新聞報道、これは国内だけでなく海外の報道でも大分流れておりまして、いろんなことが言われてございますが、我々としてもしっかり振り返りをして、改善がもしあれば改善をしなきゃいけない部分、あるいは、これから発信をしていって、皆さんに御理解いた

いて御協力いただく部分もあるかと思っておりますので、そういったことについてしっかり検討して進めてまいりたいと思っております。ありがとうございます。

【交通管制部長】 交通管制部でございます。管制官の将来について御心配いただきまして、誠にありがとうございます。

今後の世界と日本の航空事業につきましては、今後20年間で約2倍になるというふう
に想定されてございます。これに合わせまして、私ども空港はもちろんでございますけれども、管制官につきましても、その質と量の向上、先ほど先生もおっしゃった効率性の向上、大変大事だと思っております。

そのためにいろんな取組をしてきているわけございまして、その一つがデジタル化による管制官の、補足的ではございますけれども業務支援というようなことを進めてきたわけ
でございますけれども、将来、本当に2倍になってまいりますと、これが足りるのかという
ところを、事故とは別に、私どもも懸念をしているところでございます。

これについて、まだ解はございませんけれども、世界的にそういう動きがありまして、
どうやってデジタル化といいますか、DX化を進め、人的だけで補えないところを補足し
ていくのかという議論がございますので、私どもも世界の動きをしっかりと、遅れないよ
うにとらまえながら、検討を進めてまいりたいと思っております。

事故につきましては、管制官の配置も、それから役割分担も含めまして、しっかりと検
討委員会の中で、今後いろんな声をいただきながら検討を進めてまいりますので、よろし
くお願いいたします。

【山内分科会長】 どうぞ。

【航空局次長】 両部長から、各々の担当の視点で御説明申し上げました。加えて全体
の視点で少し補足しますと、うまくいったポイントというのは、個別の航空機からの脱出
行為そのものだけじゃなくて、そこから先も含めてという御指摘だと思います。

もう率直に申し上げますと、我々、まずは安全の確保という観点で、今回の事故がなぜ
起こってしまったという原因究明とは別に、それに対して、我々としてどういう再発防止
のための安全・安心対策を取れるか、これを最優先で今、考えています。

ただ、おっしゃるとおり、今回教訓として得るべきものとしてはそちらだけではなくて、
うまくいった部分というのはどうすれば次にという、そちらも重要だと思っております、
個別の脱出だけじゃなくて、その時に空港全体でどういうふうな形で、いろんな関係当事
者が動いていたのかというのを、中で今、整理を進めておりますので、これもしかるべき

タイミングで、うまく、後々の財産になるようにということで取り組んでまいりたいと思っています。それが1点目。

それから、交通管制部長からの、デジタル化に向けた取組もあるんですけど、一つ、実は昔は管制官の養成プロセスというのは高卒の方を前提にしていました。これをある時点で大卒の方を前提としたトレーニング、それから管制官として志望する方に入学してもらう航空保安大学校という施設、こちらに切り替えております。

そういうことも含めて、どういう形でそのリソースを確保していくのかということについては、もちろん吉田部長のところ为中心になりますけれども、全体として考えていきたいなと思っています。

【山内分科会長】 どうぞ、篠原委員。

【篠原委員】 今の話に関連して。脱出劇の、海外のメディアも含めてすごい称賛していますよね。奇跡だと。まあ結果オーライなのかもしれませんが、ふだんの訓練の賜物かもしれませんね。乗客の協力も含めて。

そういう意味で、ネガティブというか、ちゃんと検証しなきゃいかんことは検証しなきゃいかんのですけれど、あれだけの奇跡が起きるとするのは普通はあり得ないというのが一般感覚。

だからそういう意味で、乗客乗員の人たちを顕彰するとか、あるいは何か表彰するとか、エンカレッジするような、国民に向けて、何か方法というのも一つ考えてもいいんじゃないかなど。周りのいろんな方々の協力があることでしょうが、それも含めて、私は少しポジティブにそれを取り上げる必要もあるんじゃないかと思うんです。

それから2点目は、今、大沼航空局次長がおっしゃったのと裏腹の問題ですけれども、基本的にはこれ、人手不足が根底にありますよね。そうすると、外国人の人材、これをどういうふうに活用していくかというのも、一つの大きなこれからのポイントになると思うんですが、その辺はいかがなんでしょうか。

【航空局次長】 個別の補足があれば各部長からありますけれども、まず、最初の顕彰の仕組みとか、これは非常に大事なことだと思っています。

実は、海外の人たちの関心事という意味でも、何でこういうことがそもそもできたのかという意味での関心を非常に引いています。

実は関心って2つありまして、1つはなぜこれができたのか。それから、実は李家先生からもお話がありましたが、滑走路でのこういう事故というのは、ある種、古典的、伝統

的なテーマで、今までいろんな対策をしてきたのに、日本でもなぜこういうふうなことが起こったのか。この2つあります。

で、今は専ら後者のほうに我々はあれしていますけれども、繰り返しになりますが、こちらの部分は、ぜひそれは、日本ならではのということなのであれば、それを世界に発信して、世界の皆さんもこういうふうにしてみてはどうでしょうか、大事なことだと思います、そういうふうみんな見てくれているんですよと、関係の人をエンカレッジする……。

【篠原委員】 だから、日本で航空機事故が起きて、ああいうふうみんなやってくれれば、我々も安心して飛行機に乗れるなど、インバウンドにもいい影響を与えるかもしれません。

【航空局次長】 はい。あと、改めてあれで思ったんですけど、私、実は入省したときの上司で、当時の技術部長が、靴は離陸と着陸のときにはちゃんと履いているという、こういうのって大事だなとか。

おっしゃるようなところは、私自身がいろいろと、まさにそうだと思っているところがありますので、よく考えたいと思っています。

それから、外国人の。これは実際にグランドハンドリングを含めて、いろんな在留資格についての拡大という取組はやっています。これが少しずつ効いてくることを期待しております。

一方で、実は外国の航空当局と話をしていると、日本に限った話じゃないという問題があって、そうすると、それを取り合いになっちゃうんですね。これ、だから根本的に足りないものにどう向き合いますかというのは、日本に限っていないということだとすると、外国人も大事なのですが、その外国人というのを実はほかも、というところをどうやっていくかというのは、究極、先ほど御説明申し上げたとおり、自動とか、人を減らすというのをどこまでこのプロセスでできるかということかなと。

これも余談になりますけど、海のほうの荷物を運ぶ動作とか、もろもろのオペレーションに比べると、何で航空ってこんなに人手がいろんなところでかかっているのかなというのは個人的に思ったりしますので、それを海外の人と話をする、「自分もそう思う」ってみんな言っているんですよ。だから、航空業界全体の課題として、今、世界的に考えられていますので、これも、日本でいい例があれば、こうしてみましよう、と発信できるのか、みんなで考えていきたいなと思っております。

【篠原委員】 ぜひそうしてください。

【航空局次長】 ありがとうございます。

【山内分科会長】 ありがとうございます。非常に重要なことですので、議論があれですけど、時間が。そちらの屋井先生と原田先生、どちらからでも。

【原田委員】 災害の対応と事故については、皆さんのこれまでの御議論のとおりだと、私は全く同感でございます。

グラハンについて申し上げますと、御質問をさせていただきたいですけど、適切な対価を受け入れて、いろんな職場環境改善とか人員確保の原資にすることが非常に重要だという議論で、今日も住野委員から御指摘もありましたけど、そういう意味で、徐々にではありますけど、受託料の引上げが着実に進められているというのは大変喜ばしいと思います。まだ諸外国の事例、前回お示しいただいたのから比べれば、さらに適正化をする余地はあるのかなとは考えております。

あと、グランドハンドリングの業界団体の設置というのは非常に大きな意義を持つと思います。特に地方空港においては、実際の業務は地域のバス会社さんですとか、観光関連のプレーヤーは個別に担当していることもあって、なかなか、業界横串で課題に対応する仕組みになっていないかなと感じております。私は、実際に南九州地区の空港のグラハンを担当している地域のお取引先を担当しているのですが、必ずしもお隣の県の空港が何しているか、あんまり御存じなかったりするのです、そういう意味で、業界団体がきっちりデータや皆さんからの意見を吸い上げて、適切に、業界レベルで課題やD Xに対応するという体制ができたのは非常にいいのかなと思います。

人材不足については、これはもちろん航空人材のみならず、地方では全ての産業で人がいないということで、それも今後さらに深刻化は避けられないということかと思っております。

なので、いろんな工夫で航空事業の人材を増加させたとしても、それは結局少ないパイを奪い合っているという構図で、例えば、先ほど申し上げたように地域の観光事業者さんがやっけていっちゃうということであれば、宿泊施設や物流を担う人材がそのために不足してしまうとなれば、地域全体としてはサステナブルにならないなということを感じております。

そういう意味で、まだまだ従来からの技術や、いろんな規制や各地域でのマイルール・運用のルールもあると思うんですけど、まだまだ、そういうところから見直して無駄取りをしていかないと、おそろくなかなか難しいなというのは非常に思います。

そういう意味では、省力化やD X化とか、空港内での様々な事業者さんのプロセスを共

通化して、お互いの人材を柔軟に活用するなど、いろんな意味で国交省さんの御指導の余地はあるのではないかと考えております。

具体的に幾つか、外国人の受入ですとか保安警備業務検定等々、いろいろなお取組を進めているという理解ですけれど、今これをすればいいというような御検討が何か具体的にあれば、ぜひ教えていただければなというふうに思います。

【山内分科会長】 お願いいたします。

【航空ネットワーク企画課長】 今、人の取り合い、地域の人材不足のお話がありました。これは、地域の雇用環境の改善の問題でもありますので、我々としては、すでに自治体が行っている好事例を紹介し、様々な自治体に対して、空港業務支援への協力を促すということをやっております。

また、これは業界の取組になりますが、大手航空会社2社の社内資格の共通化についての取組を進めるという方針が発信されておまして、現在、こうした生産性向上等に向けた取組が着実に進むための芽が見えてきているんだろうと思っております。

いずれにせよ、少しでも協調できる分野があるのではないかということの御示唆だと思いますので、そういった部分は国としても発信していきたいと思えますし、業界団体を通じて、横のつながりが広がることを期待し、かつ促していきたいと思っております。

【原田委員】 ありがとうございます。

【山内分科会長】 では、屋井先生。

【屋井委員】 時間のないところで、1点に絞りたいと思います。羽田の大変痛ましい事故の件で、多くの方々の御意見も既に出ています。私も同感というところが多いんですけども、ただ、一方で世界中の空港を見渡しますと、例えば今回のミックストユース。すなわち離着陸を交互に行う運用をしている空港は大変多いわけです。

アメリカの空港あたりで見ますと、例えば2分の着陸間隔の間に、2分間隔でファスナーで離陸を出していく。そうすると合計60回になりますよね。ビジュアルのコンディションであれば六十数回というのを普通にやっています。毎日やっていて、毎年やっていて、何十年もやっていて、特に事故が起らない。全く起らないとは言えませんが、でも、そういう運用を世界中でやっている。

あるいはヒースローみたいな有名なところは、滑走路に入る場所を3か所4か所つくって、そこに何機も待っていて、順番を決めて、そして速やかに離陸していく。そういう運用は様々な地域で努力してやっています。羽田が取り立てて混雑しているから危ないとか、

そういうことはまずないということは、ぜひ多くの方々に御理解いただきと思います。

一方で、管制官の方、人数が少ない、減ったというのは確かかもしれませんが、極めて強い責任感の中で、また、一方で非常にストレスの高い中で、高いプライドを持ってやっていた。私はよく分かりますので、その労働環境というか、そういうのを、ぜひ改善すべき事柄はまだまだいっぱいあるとは思いますが。

ただ、その中で、私はいまだ解決していないんじゃないかなと思うのは、何かインシデントが起こったときに、それが管制官個人の責任になるというふうな、これは日本の法律体系ということかもしれませんが、そういったような仕組み、外国とはまた違うような仕組みがあって、そういう労働環境の中にあるんだということ。あれだけ責任が高い中でやっている人たちがいる。我々はそういうことを理解しなきゃいけない。

そのことを考えたときに、この事故後に、もちろん、これから検討されていくわけけれども、事故後の対策の2番目で、常時レーダー監視する人員を配置しました。これは、実際にはそういう補助装置がある。ただ、実際のところは管制官の方々は直接自分で目を見て、本当に信じられることをしっかりと責任を持って今までやってきた。こういうことも尊重しなきゃいけない中で、機械に頼ればいいというものではないということやってきた。

ところが、これを一人人員をつけて、確かにこの環境だから、それはやっておきましょうとなるかもしれないけど、管制という非常にプロフェッショナル集団のことを分からない国民の方のほうが多いわけだから、そういう方々に、こういうものを見ていなきゃいけないんだ。見ていなかったのが悪いんだ、これからはずっと見なきゃいけないんだと、こういう間違ったメッセージを出してしまうというのは心配がある。

ですから、抜本的なテクノロジーをどんどん開発していくことが重要だから、それは当然、ある種ビジョンの下でしっかりやっていただきたい。それは言いたいんだけど、ただ、今回のこととそれがうまく整合するように導いていただかなきゃいけないかなと。

最後になりますが、空の世界というのは、ICAOだとか国際のルールでたくさん決まっていますから、日本独自にできないことも多いけれども、でも、地上のエアサイドの空港の部分で、管制官が安全をさらに高めたり、疲労度を下げたり、より責任を持ってやれる環境をつくるためのテクノロジーの開発。こういうところは日本ローカルにできるんですよ。できる分野がありますから、恐らくそこをどんどん、どんどん世界に発信できるようなテクノロジーの開発まで、こういう機会をもって進めていただけたら大変ありがた

いなと思っています。

質問はしませんけれど、以上です。

【山内分科会長】 ありがとうございます。時間の関係もございますので、お答えはまた何かの機会ということにさせていただいて、あと2人だけいるんですけども、もう時間がないので一言だけでもいいですか。

【加藤委員】 いいです。結構です。

【山内分科会長】 いいですか。そうですか。実はもう一つ議題がありまして。

では、次の議題に移りたいと思います。資料2です。

では、事務局から御説明をお願いいたします。

【航空ネットワーク企画課長】 資料2について御説明申し上げます。空港の設置及び管理に関する基本方針についてという内容でございます。空港法に基づく基本方針につきましては、改正をする際に交通政策審議会の御意見を頂戴することになっておりますので、今回の議題とさせていただいているところでございます。

今般の改正は、総合的な防衛体制の強化ということで、こうした取組の下に行うものでございます。

この取組の内容につきましては、まず、国家安全保障局から御説明いただきたいと思っております。よろしくをお願いいたします。

【内閣官房国家安全保障局企画官】 内閣官房国家安全保障局の上島が説明させていただきます。

当局から、冒頭の5枚を説明させていただきます。この5枚の資料につきましては、1枚目にもありますとおり、令和5年12月18日に、官房長官をヘッドとした関係閣僚会議というものを開催しまして、その時の資料になっておりまして、これは内閣官房のホームページに公表しておりますので、広く一般に公開されている資料というものでございますので、その認識の下、御説明させていただきます。

また、ページ番号ですが、四角がついているものが本資料のページ番号になりますので、そちらで御説明させていただきますので、よろしくをお願いいたします。

2ページを御覧ください。まず、右下の点線囲みのところを御覧いただきたいのですが、本件の取組につきましては、令和4年12月16日に閣議決定されました国家安全保障戦略、これに基づき実施をするものでございまして、3行目の中ほどぐらいからになりますけれども、自衛隊・海上保安庁ニーズに基づきまして、空港・港湾等の公共インフラの整

備などを図っていくといったようなものであります。

まず、この2枚目に示しておりますのが、自衛隊・海上保安庁等の活動上のニーズでありまして、つぶさには説明しませんが、日本地図に青字で示している部分、上段のほうは海上保安庁でございます、テロ等の警戒でありますとか国民保護、自衛隊につきましては敵の侵攻への対処といった本質的なところから、さらに国民保護、こういった活動を実施していくといったところです。

一枚おめくりいただきまして、3ページです。前述しました自衛隊・海上保安庁のニーズを踏まえまして、空港・港湾等の運用・整備の在り方といったことを説明させていただきたいと思っております。

考え方の1ポツ目の中段ぐらいのところからですが、自衛隊と海上保安庁が、先ほどのニーズに基づきまして、平時、必要な空港・港湾を円滑に利用できるように、こちらは国管理・県管理など、いろんな管理者がございますけれども、インフラ管理者との間で、後ほどに細部は説明いたしますが、円滑な利用に関する枠組みといったものをまず設けさせていただくと。この円滑な利用に関する枠組みを設けたものを「特定利用空港・港湾」と呼称させていただくといたしております。

その空港・港湾におきましては、あくまでも民生利用を主としつつではあります、自衛隊・海上保安庁が円滑に利用できるように必要な整備、または既存事業の促進を図るというふうにしております。

一旦下段に移りまして、左側、「整備」としているところの2つ目の丸ポツですが、まず、整備と言っているのは、新たに空港の滑走路延長などの整備といったところを念頭に置いております。

右下です。既存事業の促進と申しますのは、2つ目のポツのところですが、既存の整備計画が既にごございますので、それを活用して整備の促進とか追加工事の実施などということ念頭に置いたものであります。

考え方のほうに戻っていただきまして、3ポツ目ですが、年度末に、これらの考え方などを示しました運用・整備方針というものを確認するというふうにご検討いただきまして、後ほど説明させていただきます。

一枚おめくりいただきまして、4ページを御覧ください。先ほど申しました円滑な運用に関する枠組み、こちらはあくまでもイメージですが、こちらを年度末を目途に、インフラ管理者と国交省・防衛省等の関係省庁の間で結ばさせていただくといたしております。

えています。

ポツが3つありますけれども、まず1ポツ目に書いてあるところのメインのところというのは、あくまでも関係法令等を踏まえというところで、既存の法令下で実施をするものであるということを強調しております。そのため、この枠組みを設けたからといいまして、例えば自衛隊とか海上保安庁が優先利用をしようといったようなものではございません。あくまでも既存の法令下でやっていくといったところです。

2つ目のところですが、そうは言っても、いろんな状況というのがありますので、訓練等以外でも緊急時には、関係者間でしっかりと連携をさせていただいて、柔軟に施設を利用できるように調整をさせていただきたいといったようなことです。

3つ目につきましては、これは既に空港・港湾においては、そういうものがあるところもあるというふうに承知はしているのですが、関係者間でしっかり連絡・調整ができるような体制を、事前に構築しておこうといったようなものであります。

一枚おめくりいただきまして、5ページです。最後に、運用・整備方針の骨子ですが、こちらにつきましても年度末を目途に定めて公表したいというふうに考えています。

中身は大きく2つありまして、1つ目は、本取組の対象となった空港・港湾の具体的な名称、こちらをお示しすること。2つ目に、運用・整備に係る基本的な方針事項、このページに書いてあるものになりますが、これを報告するというのを考えております。

1ポツで運用と、2ポツ目で整備としているところにつきまして、これまで説明した内容ですので、詳細には説明しませんが、3ポツ目に、本方針を踏まえまして、この後説明があります基本方針を改定するといったことを、こちらの方針に記載をして公表したいと思っております。

以上になります。

【航空ネットワーク企画課長】 続きまして、6ページ目以降でございます。説明が重複しますけれども、空港法第3条のところでございますけれども、「国土交通大臣は、空港の設置及び管理に関する基本方針を策定し、公表する」とありまして、今回、基本方針、空港の管理に関する部分がございますので、それを改正するというものでございます。

改正の内容ですが、7ページを御覧いただければと思います。今、御説明がありましたとおり、この国家安全保障戦略に基づく公共インフラの整備でございますが、昨年12月の関係閣僚会議におきまして、「特定利用空港に係る運用・整備方針の骨子」というものが公表されたところでございます。この骨子においては、運用・整備方針を踏まえて、空

港法の基本方針を改正することとされているところでございます。

私どもの具体的な改正の内容でございますけれども、空港の基本方針の中に「第7、その他」というのがございまして、従前、この改正前のところで黒字になっておりますが、「空港は、我が国の安全保障を確保する上で重要な役割を担うので、平素から連携を密に図る」という趣旨の規定がありますので、そこに、先ほどご説明させていただいた公共インフラに関する取組について、追記するという形で位置づけたいというふうに思っております。

具体的には、改正後の「特に」から始まる条文でございますが、簡単に説明しますと、「関係閣僚会議を踏まえて、安全保障環境を踏まえた対応を実効的に行うため」、ここからが1つ目でございますが、「自衛隊・海上保安庁の航空機が平時から必要な空港を円滑に利用できるよう、関係省庁と空港管理者との間に円滑な利用に関する枠組みを設けて、必要な調整を実施する」という内容であり、先ほどの骨子の1つ目の柱でございます。これを1つ目に位置づけた上で、こういった空港におきましては、下から4行目でございますが、「民生利用を主としつつ、自衛隊・海上保安庁の航空機の円滑な利用にも資するよう、ニーズも考慮して、必要な整備または既存事業の促進を図る」という内容でございます。

この改正案につきましては、この後、パブリックコメントの手続を経た後に、年度内に改正の手続を終えて公布・施行という運びで、我々としては考えているところでございます。

簡単ではございますが、以上でございます。

【山内分科会長】 ありがとうございます。

先ほど少し言い忘れたんですけれども、この空港の基本方針を変更する場合、これについては、空港法によれば、交通政策審議会の意見を聴くことということにされております。その意味で、今ここに、皆さんにお諮りしているということでもあります。

ですので、何か御意見等がございましたら御発言願えればと思いますが。

【住野委員】 一つ質問いいですか。簡潔に。

この場で言うのが適切かどうか分かりませんが、質問ですけれども、整備のための財源のついた状態の開発もしたいのですが、5ページにもありますような、「特定利用空港では、民生利用を主としつつ、必要な整備を促進する」というふうにありますけれども、現在必要な整備としては、例えば滑走路の延伸が想定されるというふうに思うんですけれども、

民生利用が主であるとしても、そもそも整備の目的が「総合的な防衛体制の強化」というふうにある以上、財源は、まさか空港整備勘定とは別に考えられていらっしゃるのかどうか。

例えば今、港湾もありますけども、基本的には一般財源で補われているんじゃないかというふうに思っておりますので、空港もそのように合理的にするほうがいいのではないかと思いますし、広く考えれば防衛は国民一般が受益するものであるという観点からは、一般財源がいいのではないかと思うのですが、その点、少し財源の問題、この場で適正かどうか分かりませんが、教えていただければありがたいなと思います。

【山内分科会長】 それでは、答えられる範囲で。

【航空ネットワーク企画課長】 今回の公共インフラ整備の考え方でございますけれども、こういった自衛隊や海上保安庁が利用するということは踏まえるわけでございますけれども、「民生利用を主としつつ」という記載がございましたとおり、あくまで民生利用を主とするものでございまして、その意味におきまして、従前から国交省がやってきました、民生ニーズに対応したインフラ整備というものは変わらないという整理をしております。

自衛隊や海上保安庁でもこういった空港を利用するニーズがあるということは把握して考慮はいたしますけれども、「民生利用を主としつつ」という考え方でございますので、引き続き公共事業関係費という形で計上していくものという整理をしているところでございます。

【住野委員】 いや、港湾というふうになって、何で港湾と違うのかなと思ったものですから。はい、いいです。

【山内分科会長】 分かりました。そういう御意見、あるいは御質問があったということですね、審議会として。書き留めていただきたいと思います。

あと羽藤委員、どうぞ。手短にお願いします。

【羽藤委員】 空港法については原則、理念がまず重要と考えますけれども、今回の改定に際して、欧州等の戦災に伴う空港の状況変化を鑑みたときには、今回の方針というふうになるというのはなるほどと思う反面、防衛省との関係以前に、環境保全、産業、観光、地域経済ということを理念にうたっておるわけですが、まず防災とか地域安全保障、ここら辺の理念面での見直しを、まずお考えいただくことが重要ではないかなとも思いました。

もともと、確かに西日本側の空港は戦前の軍部の施設が基盤になっていますので、位置づけ的に見てもその成り立ちは明白なわけですが、もう少しローカルインタレストに近い防災などに関連づけて、この空港法の中で空港の設置及び管理に関する基本方針を見直していかないと、少し国民の意識と離れた改定になりかねませんので、このあたり御注意いただきたいというふうに思います。

以上です。

【山内分科会長】 ありがとうございました。

簡潔にお願いいたします。

【屋井委員】 はい、簡潔に。今、羽藤委員からそういう御意見もあったので、一応、希望的な意見として申し上げると、空港のこの基本方針、今公表されているものは何年にできたか。これ、2008年ですよ。

それから我々というか、航空局さんでいろんな努力をされて、今の羽田の状態もそうだけれども様々な取組をやっているし、社会の環境も変わっているし。そういう中で変えていないんですよ。

この条文自体、この内容自体には反対はありません。ただ、立てつけ上、形式的に改定という形でやると、残りの文章も全部有効になるんです、改めて。ところが、それが全く時代に合っていない内容になっちゃう。だから、ぜひ、改めて、この空港の基本方針を改定しようという取組につながってくると大変ありがたいなど。

文章化して、しっかりとこれからの、今も抱えている課題を書き込んだ上で、こういう方向で空港を持っていきましょうという、そういう内容になっていけば、それだけで構わないですから。

いろんな事情があったかもしれないけれど、15年改定していないので。そこはぜひ、航空局さんとして考えていただくべきタイミングだなと思います。

以上です。

【山内分科会長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【航空ネットワーク部長】 羽藤先生と屋井先生から御指摘いただいた点、確かにおっしゃるとおりで、非常に長い文章になっていて、今の状況にそぐわない点もあるという御指摘もとてもかかっています。

中でしっかりと検討して進めてまいりたいと思いますが、取りあえずこの点に関しては、

今のこの改正に関してはこれで進めさせていただいた上で、その次、全体をどうするかということについて、またそれは別トラックで考えていきたいというふうに思っております。ありがとうございます。

【山内分科会長】 ありがとうございます。

今、航空局から答えがあったように、これに何か大きな変更を加えるべしという意見はなかったというふうに思っておりますが、附帯的な意見がありましたので、その辺は確認していただいて、また、仮にこの案を変更するということがあった場合を含めて、委員の方々にもう一度報告していただいて、その上で審議結果として、分科会としてのまとめを交通政策審議会長に報告すると、こういうことでよろしいかと思いますが、よろしゅうございますか。ありがとうございます。

それでは、時間がかかなり超過してしましまして、司会不手際で申し訳ございませんでした。本日予定しておりました議事については以上ということでございますので、以降の進行は事務局でお願いしたいと思えます。

【企画室課長補佐】 山内先生、ありがとうございました。

最後にネットワーク部長の蔵持より御挨拶申し上げます。

【航空ネットワーク部長】 今日は本当に、委員の皆様方、御多忙のところ御出席いただきまして本当にありがとうございました。それから、本日、多数の貴重な御意見をいただきました。これからの業務に活かしてまいりたいと思えます。宿題もいただきましたので、その点は我々でまた検討して、この場でお返しするということをしたいと思っております。

2点目の基本方針の改定につきましても、最後お二人からいろいろと意見をいただきましたので、それは別途やるとして、取りあえずこの部分の改正につきましても、年度内の改正に向けてこれから手続を進めてまいりたいと思えます。ということで、これからも御指導、御助言、御支援いただければと思えます。本日はどうもありがとうございました。

【山内分科会長】 ありがとうございます。

【企画室課長補佐】 ありがとうございます。

定刻のお時間を15分ほど過ぎておりますが、最後までお時間を割いてくださりましてありがとうございます。

最後に、事務局から2点連絡がございます。1点目ですけれども、本日の議事概要と議事録につきましては、委員の皆様への御了解を得た後に、ホームページに掲載させていただきます。

ければと思います。２点目ですけれども、次回の開催につきましては、改めて委員の皆様と御調整の上、御連絡を差し上げたいと思います。

以上で、第１０回航空分科会を閉会させていただきたいと思います。本日は誠にありがとうございました。

— 了 —