

平成14年6月4日（火）

於：国土交通省11階特別会議室

**交通政策審議会航空分科会
航空保安システム整備部会
第3回 議事録**

国 土 交 通 省

目 次

1 . 開会	1
2 . 諸外国の次世代システム等整備の動向について	1
3 . 次世代機上装置搭載の動向について	1
4 . 航空保安システム整備についてのヒアリング	
(1) 定期航空協会	2
(2) 全日本航空事業連合会	3
(3) 日本航空機操縦士協会	5
(4) 全日本交通運輸産業労働組合協議会	9
5 . その他	1 2
6 . 閉会	1 3

開 会

保安企画課長

定刻になりましたので、ただいまから第3回交通政策審議会航空分科会航空保安システム整備部会を開催させていただきます。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しいところお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

まず、お手元の資料の確認をさせていただきます。議事次第のほかに、資料3-1から3-4まで4分冊がございます。次に、参考資料が一番最後にあると思います。

以上、御案内いたしました資料で、抜けているのがございましたらお申し出いただきたいと思えます。

よろしいでしょうか。

なお、本日河内委員が御病気だということで、急遽御欠席の連絡が入っています。

総委員5名中4名の御出席でございまして、交通政策審議会令第8条第1項による定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

それでは金本部長、本日の議事につきましてよろしく願いいたします。

諸外国の次世代システム等整備の動向について 次世代機上装置搭載の動向について

部会長

それでは、早速始めさせていただきます。

ヒアリングの前に、事務局の方から諸外国の次世代システムと機上装置搭載の動向について資料が出されておりますので、これについてまず御説明をいただきたいと思えます。よろしく願いいたします。

資料3-1「諸外国の次世代システム等整備の動向」について事務局より説明
引き続いて、資料3-2「次世代機上装置搭載の動向」について事務局より説明

部会長

どうもありがとうございました。

10時半からヒアリングを予定しておりますので、それほど時間はありませんが、御質問、御意見ございましたらお願いいたします。

最後の機上装備動向について、結論的なものがどういうことなのかということですが、新しいシステムが使えなければ、民間事業者としては金をかけて装備を入れても意味がないということで、金利を払わなきゃいけない民間事業者としては、使えるタイミングまで遅らせるというのは当然だという気がしています。

そういうことを考えれば、システム整備をすればかなり迅速に御利用いただけるという結論でよろしいでしょうか。

保安企画課長

はい。我が国でもそうですし、アメリカ、ヨーロッパの方でも次世代システム、衛星を使ったシステム整備が進んでいますが、2010年を目途に整備しているといった流れになっています。

一方、機上装置の方では、現在でもある程度進んでますが、これはやはり装備だけを変えるということよりも、新機種を導入するときに対応の装備が入っているような航空機を導入するといったことで、徐々に変えていくということでありますから、その航空機側の動向が、管制実施機関の方の整備動向に合っているかどうかということであります。

ちなみに、地域によってはエアラインが少し対応が遅れているというところがありますけれども、我が国としては仮に遅れているような航空機が我が国のエリアを飛ぶようなことが残っているのであれば、次世代システムと既存システムを併存させておかなければならないといったようなことになるので、できれば遅れている航空会社には世界の管制実施機関の整備動向に合わせて、衛星システムに対応した機上装置がついているような航空機を導入してもらうことを、進めていただきたいと思います。

部会長

そのほか何かございますでしょうか。

資料3-1は諸外国の動向を御説明頂いたわけで、これを見て日本でどういうことをするか、あるいは必要かという議論を、次回以降にするという予定であります。次回以降にまたもう一回こういうものが出てきますので、今日全部質問して頂く必要はないと思います。

では、質問がないようでしたら、ヒアリングの方に移らせていただきたいと思います。

航空保安システム整備についてのヒアリング

(1) 定期航空協会(定航協)

部会長

それでは次の議事に移らせて頂きます。

航空保安システム整備についてのヒアリングについて、お忙しい中4つの団体からお見え頂いておりまして、御意見をお聞きすることになっております。よろしく願いいたします。

それから大変恐縮ですが、時間が非常に限られておりますので、御発表は10分とさせていただきます。あと10分は質疑応答の中で補足説明等を御用意頂ければと思います。

それではまず、定期航空協会から御説明をお願いいたします。

資料「今後の航空保安システム整備について」定期航空協会より説明

部会長

もう時間がほとんどございませんが、何か御質問等ございましたらお願いいたします。よろしいでしょうか。

委員

資料の4ページで、目的があるお話だと、すごくよく理解できたんですけども、そこで不思議なのは、何だかすぐできそうなことなのにできてないというところの直接の原因というんでしょうか、重要なところだけで結構なんですけど、どういった原因で から が実現してないと思われるのでしょうか。

(定航協)

RNAVというのは、飛行機側の装備にもある一定程度装備をしないと適用できないということもございまして、まだ国内で全機がそういう装備ができてないという環境にございますので、どの程度装備されればやるのかという、その辺の問題が少しあるかとは思いますが。

あと、考え方としては、すべてこういう方向性を持って整備されていくことになっていると思うのですが、タイムスケジュールをもう少し前倒してお願いしたいと思います。

部会長

そのほかございませんでしょうか。

今のお話も現行の航空システムの縮退に関することも、空港を管理する管制側の者と事業者の側とがどううまく調整をして、全体として効率的というか、コストが低くなるかということが非常に重要かと思えます。今日かなり具体的な御提言をいただきましたけども、もう少し立ち入った御検討を頂いて、うまい協調体制がつかれるといいなと思っておりますので、よろしくお願いいいたします。

そのほかございませんですか。

委員

5ページの安全対策ですが、定期航空協会の安全対策の問題意識はニアミスだけなんではないでしょうか。

(定航協)

ここでは管制を中心に書いたものですから、こういう表現になっております。

部会長

それでは時間が若干超過しておりますので、短くて大変恐縮でございますが、これで一区切りさせていただきます。お忙しい中、大変ありがとうございました。

〔定期航空協会退室〕

(2) 全日本航空事業連合会(全航連)

部会長

それでは早速でございますが、次に全日本航空事業連合会より御説明をお願いいたします。

時間が大変限られておりますので、御説明は10分程度にさせて頂いて、あと10分ほど討論ということでお願いをしたいと思います。よろしくお願いいいたします。

資料「今後の航空保安システムの整備等に関する課題」について

全日本航空事業連合会より説明

部会長

どうもありがとうございました。

それでは、何か御質問等がございましたらお願いをいたします。

委員

2つほどお伺いさせていただけますでしょうか。初めにまず1点目ですが、TCASの情報を管制レーダーにも表示されるようにしたい。この御意向は、地上側でのサポートがあった方がいいということですか。

(全航連)

はい。管制サイドにもぜひ状況を知っておいて頂きたいということでございます。

委員

それは、例えばコンフリクトするというようなことへの対処とかいう意味ではなくて、地上側に情報を提供するということですね。

(全航連)

はい。

委員

あと2つ目に、MTSATの利用に関してなんですが、これはMTSATを使われるときにはもちろん機器を積まないといけないので、コストが少しかかるかなと思っているんですけども、それは全く問題がないと。だからそれを上回るメリットがあるという認識でよろしいでしょうか。

(全航連)

はい。有視界飛行で飛んでいることについては、ヘリ業界では大変皆問題にしております。ぜひとも計器飛行を導入していただきたいということでございます。

研究会等も、当局でもお作りを頂きまして御検討も頂きましたし、私ども自主的な研究会もずっと続けておりますけれども、結構いい実証結果が出ておりますので、これはすぐにでも可能なのではないかという認識をいたしております。

委員

わかりました。ありがとうございます。

部会長

そのほかございますでしょうか。

じゃあ、私の方から1つ。モードSトランスポンダが、聞いたところだと2,000万というコストだということなんですが、技術的なことは私存じ上げませんが、大体コンピューター業界で、どれぐらいのコストならば吸収できるとお考えなんですか。

(全航連)

コンピューターはもうTCASも御指導に従ってほとんど付けておりますし、対応はできるという認識でございます。

部会長

じゃあ、使えるようになったら2,000万でも大丈夫という。

(全航連)

そうです。安ければ安いに越したことはございませんが。

部会長

そのほかございますでしょうか。

委員

済みません、ちょっと幼稚な質問かもしれませんが、管制官が配置されていない空港ではどうしても、離発着を含めてタイムリーに許可されないと述べられましたが、これはどうしてそうなるんですか。

(全航連)

結局、管制官がおられれば、そこで即判断をして御指示が頂けるわけですが、管制情報官でございますので、管制官から情報を移入したものをお伝え頂くことになっておりますから、そこに一つ問題がございます。

しかし実際の航空機は、富山の場合ですとか福島の場合ですと結構錯綜しておりますから、定期航空の側かコミューターの側か、どちらかが待たされることとなります。

特に、到着便があるような場合には、出発便は大幅に待たされるというケースがございます。管制官が配置になれば、非常に定時性が確保される状況になるなという認識をいたしております。

部会長

そのほかございますでしょうか。

それではちょうど時間のようですので、お忙しいところ有意義な情報を頂きまして大変ありがとうございました。

(全航連)

ありがとうございました。

〔全日本航空事業連合会退室〕

(3) 日本航空機操縦士協会 (操縦士協会)

部会長

それでは次に、日本航空機操縦士協会から御説明をお願いしたいと思います。

大変恐縮ですが時間が非常に限られておりまして、御説明は 10 分程度でお願いをいたしたいと思います。それであと 10 分ほど質疑応答ということで、よろしく願いいたします。

資料「今後の航空保安システムの整備について」日本航空機操縦士協会より説明

部会長

どうもありがとうございました。

それでは、今の御報告に御質問等ございましたらお願いいたします。

委員

1 ページの のヒヤリハットについてですが、A S R S のような事例収集システムにつ

いては、操縦士協会でも事例がなかなか集まらないようですが、どうして集まらないのでしょうか。

（操縦士協会）

もともとNASAで開発されたりポーティングシステムですが、私どもの協会も、20数年前に実はこの研究を始めたところでございます。

現状のネットワークの中でやっている中でも、なかなか協会、小型機の世界では集まってきておりません。つまり、このレポートを出すことによってそれぞれの過失が認定されることによって、そのレポートが出しづらくなる。また、実際のところ本当に人間が犯しやすいミスについて、本来ならば次に繰り返される可能性が十分にあるわけでございます。そこが抽出できないということでございます。

昨年の中でも、実際検討しても集まってこないのが現実であり、逆に今飛んでいるパイロットの人たちが知りたいのは、実はそこであるとお考えいただきたいと思います。

委員

収集数を上げるためには、匿名や責任の免責が必要だといわれています。匿名にしたり免責があれば出るのでしょうか。

（操縦士協会）

もともと私どもの業務そのものが、怠慢で行われている過失であるのかどうなのかというところがポイントになってくるんだらうと思います。いわゆる持つ知識、技量の中で全力を尽くしてやっているところでございます。そこが認定されれば過失という認定にはならないんじゃないかと思うわけですが、そこについて一般的な、法的問題からすると、どうしても責任が問われてくるのが現状だらうと思います。そういう意味で、免責制度が必要だらうと考えるところです。

委員

操縦士協会がこれをさらに充実する場合に、このままのやり方で免責があれば充実するというふうにお考えですか。あるいは、組織を別にするとか三者化しなければならないとお考えになるのか、どちらでしょう。

（操縦士協会）

全くそのとおりだと思います。実際このレポートのシステムは、私ども協会の組織そのものと若干独立させた形でやっております。定期でも同じ扱いをしているんですが、独立した形ではございますが、それぞれ便についての特定ができていくというところで、なかなか集まってこないということだらうと思います。

委員

別組織といいますけど操縦士協会の組織ですね。

（操縦士協会）

はい。

部会長

そのほかございますでしょうか。

委員

パイロットと管制官の共通の認識がなかなかということですね。これはいろんな背景があるんでしょうけれども、特に国家公務員であるからということも要因としては大きい

ように書かれて、具体的にはどうつながっていくんですか。立場が違うので、幾ら一生懸命協力しようとか言っても強制できないとか、そういう話ですか。

(操縦士協会)

そういうことではなく、多くは管制システムの問題だろうと思います。

それからお互いの業務の中で、私ども 907 便の件などでいろいろ話があったときに、実際私も管制官の立場について勉強したところでございます。パイロットも管制官について認識が必要であるし、また管制官も私どもパイロットのシチュエーション、どんな状況の中でやっているのかという認識が非常に必要だろうと思います。

お互い運航効率、安全についてはお持ちなんだろうと思いますが、それぞれの環境の問題、それから一つのルールの考え方については、そごが依然としてあると考えております。

(操縦士協会)

恐れ入ります、ちょっと補足させていただきます。

パイロットと管制官の認識というのは、ルールだけではすべての状況に対応できないわけで、そのところにも共通の認識を持つ工夫が必要であろうということで、私ども御当局の監修をいただきまして A I M - J a p a n というマニュアルを作成しているところでございます。特に、そういった管制官とパイロットとの共通の認識のもとで、アメリカの U S A I M では、既にパイロット & コントローラーのロー・オブ・レスポンスビリティという章があるんですが、そこに該当するような形で、パイロットと管制官の責任分担を、今期の 6 月末に発行されます A I M から採用させて頂きました。

こういった活動を御支援頂けることによって、パイロットと管制官の共通の認識はだんだんできてくるんじゃないかと考えております。

部会長

それと関連して、もう 1 つ管制方式基準の整備について御意見がございますが、何がネックかということについてもう少し御説明頂ければと思います。

(操縦士協会)

お答えさせていただきます。

現在、管制方式基準は全く管制業務の根幹をなす規定でございますけれども、できました当初がレーダーを使用しない、ノンレーダー管制を基準としてやったものが、まだかなりの部分残ってございます。

それで、現在、御当局の方に私どもの R T 委員会の方から管制方式基準の改正提案をいろいろ出させて頂いているのですが、高高度で飛行している航空機に対する速度調整ですとか、現実には行われているようなものがまだ規定化されていないという状況がございます。

ですから、現在の近代化された航空管制の仕組みと、現在の航空機の運航実態に適合した管制方式基準にしていただければ、よりその共通の認識も深まりますし、安全性も効率性も高まるのではないかと考えております。

部会長

これは実態としてはできているものが基準に入っていないというものと、実態としても基準がないから遅れているという面とあると思うのですが、どんなぐあいなんでしょうか。

(操縦士協会)

具体的に提出させて頂きました資料に書いてございますように、提出済改正案ということがございますが、一番上の速度調整の方法というのが、大気速度で推進するのではなくして、マッハ数で調整する方法がないということ。それから2番目の高度に関する管制承認というのは、アンティル・ファザー・アドバイザーという言葉がございましたが、そういったことの解釈というものが、現場でなかなか共通の認識ができていないということ。

それから、既に改正済というのがございますが、例えば Minimum fuelの通報と管制手順というものは、Minimum fuelと通報したことがどれだけのサービスができるのかという点が今まではっきりしてなかった部分、これはごく最近でございますが改正して頂きました。

それから離陸停止の指示という言葉も、ストップという言葉を使って明快に伝えるというように、だんだん改正して頂いております。

今後、いろいろまだ残る問題といたしましては、誘導の終了点ですとかレーダー業務の終了ですとか、後方乱気流関連の見直しといったもので、いろいろ現状に即したような形で直していただけたら、よりよいのではないかと考えております。

特に、例えば Fly runway heading と申しますのは、アメリカの方式は滑走路の本当に磁方位を守って飛ぶ飛行なんですけど、日本の場合ですと10度単位の、例えば羽田で同時出発がランウェイ・16 レフトとライトという平行滑走路から行われる。アメリカの方式ですと両方とも磁方位の157度で上がるんですけど、日本の方式ですとそれは160度という、10度に丸めた数字で飛ぶようになってます。もし仮にアメリカ方式の理解が浅いと、そのところで接近が起きることも考えられますので、そういったものは世界標準に近い形で、なるべく早く改正して頂けたらありがたいと考えているわけでありまして。

部会長

どうもありがとうございました。

そのほか何かございますでしょうか。

委員

6ページ、8番のその他のところになってますけれども、特に の暫定滑走路の延長2,180 m、これに先ほどの御説明ではさらに上空、地上とも以前よりも混乱ぎみであるという御指摘がありました。滑走路が増えたのに混乱してくるという点を御説明して下さい。

(操縦士協会)

実際、私どもは成田で離着陸をしており、まず、2本の滑走路を使うわけですが、最終点を通過する時点では、同じポイントから2つの滑走路に分けていくということで、ランウェイに入る最終コースに入る手前では、今までのセパレーションと同じセパレーションをとっているわけがございます。

ただ、滑走路ができたことによって便数がふえていますので、そこへの割り当てがふえているということだろうと思います。定常的に、現在は待機飛行がなされています。

それから出発についても、同じ方向から上がって左旋回なら左旋回で上がっていくわけで、これについても同じ滑走路が2つありながら出発経路は同じということであると、便をふやした分だけ混雑している。地上での待機時間がその分増えているということがございます。

委員

暫定滑走路を新設したのに混雑が増し、危険になったということでしょうか。

(操縦士協会)

それぞれのセパレーションをとってやっておりますので、危険性はないと思います。

部会長

よろしいでしょうか。

ではそろそろ時間ですので、どうもお忙しいところ大変ありがとうございました。今後ともよろしく願いいたします。

(操縦士協会)

ありがとうございました。

〔日本航空機操縦士協会退室〕

(4) 全日本交通運輸産業労働組合協議会(交運労協)

部会長

それでは次に、全日本交通運輸産業労働組合協議会から御説明をお願いしたいと思います。

大変恐縮ですが、時間が非常に限られておりますので御説明は10分程度で、残り10分で討議ということをお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

資料「交運労協の航空保安に対する考え方について」

全日本交通運輸産業労働組合協議会より説明

部会長

どうもありがとうございました。

それでは、今の御説明に対して何か御質問等ございましたらお願いいたします。

委員

73万人というのは相当なボリュームですし、また貴重な経験を個人が内在しているというふうに考えたら、すごいストックだと思うんです。せっかくこのような団体の形式をとっているわけですし、強調されていたヒューマンエラーの入り込む余地をできるだけ小さくするということに対して、当局のみにお願いするのではなくて、自発的に73万人の英知を結集するというような、何か情報をまとめてとかないんでしょうか。

(交運労協)

その問題については航空に限定せずに、今私どもが一番困っておるのは、自動車の事故をどう少なくしていこうかというところで、航空がやられていることだとか、役所で研究されていることを参考にしながら、私たちが取り組めるものは何かということの研究して、今ぼつぼつやっているところです。

後ほど何かの機会で紹介させてもらおうと思いますが、委員がおっしゃるとおり、73万人もいたらいろんな能力を持っている人がいて、おもしろいアイデアが出てきておりますので、成果が上がったら紹介させていただこうと思っております。

部会長

そのほか何かございますでしょうか。

委員

2 ページに「航空保安法（仮称）」についてふれてありますが、よく読んでみるとかなり中が細かく書いてありますけれども、この構想の組織をつくって実施するとして、どれぐらいの人員でどれぐらいの予算規模のボリュームになりそうですか。

（交運労協）

それは、それを研究しておる者を連れて来ているので、そちらの方から答えさせてもらおうと思います。

（交運労協）

実は、人員とか費用等についてはまだ明確な形では我々の方で試算できてません。

ただ、予算規模で言いまして、こういう形でやりましたら恒久的に予算をつけていただく人員規模という形になってますので、予算単位としては数百億、負担のあり方というのはすべて国という形では思っておりませんが、それは事業者あるいは利用者あるいは国等で適正に配分する形になると思います。

あと人員等に関して言えば、これも非常に粗い数字になりますけど、これも数百名、500名以上 1,000名未満ぐらいの形になると思います。

ただこれ、すべて前提が現行の検査員等をどういう形で、それにオントップしてやっていくか、あるいはその方たちの帰属なんかを、米国なんかと比べてどういうふうにしていくかということも絡みますので、大変申しわけありませんが、それ以上のシミュレーションはできていないという状況です。

委員

元首相秘書官で元警察庁警備局長の三島健二郎氏がよく、航空保安庁を作れということをおっしゃっていますが、これはそれに基づいているのでしょうか。

（交運労協）

三島さんなんかともお話しさせて頂いているところではありますが、我々としては、まずは仕組み自体をきちんと、新しい法律以外に、現行の航空法をこういうことに対応できる形に変えていくということでも構わないと思っています。

その次の具体的な組織という形になれば、三島さんが言われている航空保安庁というのは、簡単に言えば海上保安庁の航空バージョンという形になると思いますが、私ども、組織等については、その後こういう責任体制を明確にして、それに応じる組織を作っていたら、それが警察のような組織になるかどうかというのは、そこまでは言及しておりませんが、まずは水際でそういうのを食いとめるための法律、人員、組織、財政体制をお願いしているということです。

委員

航空は今後ともどんどんどんどん拡大し、これは一種の産業転換のような様相が非常に強いと思うんです。ですから、航空が拡大すれば保安対策部門も大きくなっていきます。小さくなった部分を大きくなった方に回すとか、あるいは全く新設するとか、いろんなアイデアとか考え方が今後戦わされるべきだと思います。

(交運労協)

今のことでちょっとよろしいですか。

先生方御存じだと思っておりますが、航空法は昭和 27 年、民間航空再開の前年ぐらいにできて、これはアメリカのファー（連邦航空規則）をそのまま移したんじゃないかなという形で、ほかの輸送モードと大きく法体系が違っております。今、先生がこれから航空が拡大し、ほかは小さくなってきてどうこうとおっしゃる部分も含めて、法体系全体をどうするかということをおもも研究するし、また、国土交通省にも研究して頂いて、どうしていかこれから考えていきたいというふうに希望を持っておるところです。

部会長

私の方から若干御質問させていただきます。

最初の空域と管制について、国土交通省だけでできる問題では当然ありませんので、この御提案のように組み立てたとすると、大体どういう姿になりそうかということをお考えであれば、御説明いただければと思います。

(交運労協)

この空域の問題につきましては、ただいま御質問のあった件については、単純に申し上げれば、航空機は真っすぐ飛んで一番上昇しやすい経路で上昇して、真っすぐ飛んで一番効果的などころで降りていくというのが一番基本の姿だと思っております。

もう既にRNAVルートという形で、直線航空路は一部設置されてございますけれども、そういう形での航空路が今後拡大していけば一番効率的に、効果的に、短時間で燃料消費も最小限に抑えながら航行を行うことができることとなります。

これはあくまで効率面だけではなくて、本日の資料の中で空域の地図を添付してございますが、一見この地図を見ると専門家の方は当然わかっているわけですが、どこも飛べないじゃないかということになると思うんです。当然この空域には高度の制限がございますから、この空域の上を飛ばば真っすぐ飛べるわけがございますけれども、いずれにしても飛行機は着陸をしなければなりませんので、この空域が仮にかなり低い高度にあったとしても、そこを通過できないことによる障害が必ず発生すると思います。

従って、空域の再編がすべて、仮に民間航空優先でできたとしても、今我々がふだん見ている航空時刻表につきましても所要時間が短縮され、我々航空の事業者にとってみても、燃料消費量も非常に削減されるだろうと考えています。

部会長

その点は分かるのですが、そうしますと他の方々に当然御迷惑がかかることになるので、どの程度御迷惑がかかるかということが問題なのだと思うのです。ですから、他の方々がある程度支障のないことができるということでないと言得ができないと思うのですが、その点についてどうかという話なのです。

(交運労協)

ほかの仲間に迷惑がかかるという点ですが、これは詳細に調べてみなければわかりませんが、かかる相手は米軍であり、自衛隊であると思うんです。これも 47 年にすぐに再編された後、まだ見直しをされてませんので、米軍の保有の飛行機のスピード、航続距離、それから自衛隊の飛行機の機種も大きく変わっております。日米地位協定だとか安全保障条約とかいろんな難しいことがあります。そういう中であっても、もう少し航空路から

外にいていただくことは可能なんじゃないか。あんまり大きく迷惑をかけない範囲でできるんじゃないかなと考えております。

部会長

基本的に、そんなに具体的には検討されてないということかと認識いたしました。

(交運労協)

はい。

部会長

ということでなかなか大きな問題ですから、そんなに簡単に片がつくとは思いませんが、いろんな格好で検討をしていく必要があるかと思っています。

(交運労協)

今のことで簡単に言えば、一番わかりやすい話をすれば、わざわざ陸地の上に設定している空域については、可能なものは海上の方の空域にずらすというのが基本だと思ってますので、個々のものに関してなただけ航空路を真っすぐ、それから地上にかからない、洋上に出せるものはなるべく洋上の方に外していただくというのが、基本的な考えかと思えます。

部会長

わかりました。

時間も若干過ぎておりますので、これまでにさせて頂きたいと思います。どうもお忙しい中、大変ありがとうございました。

[全日本交通運輸産業労働組合協議会退室]

そ の 他

部会長

それでは最後に1つ議題が残っております。資料3 - 4で、これまで委員の方々から御指摘があった点について御回答が用意されておりますので、それについて御説明頂きたいと思えます。よろしく願いいたします。

資料3 - 4「これまでの指摘に対する説明(補足)」について事務局より説明

部会長

どうもありがとうございました。

これに関して御質問等ございましたらお願いいたします。

よろしいでしょうか。

それでは少し時間も超過しておりますので、きょうはこの程度にさせて頂きたいと思えます。

若干時間を超過して申しわけございませんですけども、お忙しい中大変ありがとうございました。

何か事務局からございますでしょうか。

保安企画課長
ございません。

部会長

それではきょうはこれで閉会ということで、どうもありがとうございました。

閉 会