

第16回交通政策審議会航空分科会基本政策部会

日時：令和3年4月26日（月）16：30～18：30

場所：中央合同庁舎3号館 11階 特別会議室

主なご意見：

【航空を巡る最近の状況について】

○近隣アジアのハブ空港間競争の項目について、自動化を進めて使いやすい空港、出入国しやすい空港にする、空港を環境の拠点とするといったようなことを打ち出すとのことで、日本としては他のアジアの空港と違う道を歩む、クオリティを上げていくなどの、発想の転換であると理解した。

○保安検査の確実な実施に向けた制度整備というところで、コロナ禍からの航空需要の回復を見据えて安全を確保するということだが、本来であれば、もっと早く東京五輪に向けて取り組むべきだったのではないかと感じた。他にもこのようなことがあるのであれば、もう少し先手を打ってやっていただきたい。

○航空会社を支援するのは大事なことだが、一般のユーザーが乗りやすくするためのそういう料金的な誘導策など、利用者、ユーザーの視点からの項目をきちんと入れてもらいたい。

○支援施策パッケージに関し、コロナ禍で外から見ると一層状況が厳しくなっているようにみえている。エアラインのほうはかなり頑張っているとみえるが、空港は全般的に、特に民間会社は厳しい。航空・空港セットで、もし厳しいのであればさらなる対策をお願いしたい。それこそが航空ネットワークの維持につながり、利用者の皆さんが便利になるのではないかと。

○保安セキュリティに関連し、この法律的な位置づけが出来ることは、遅ればせながらよかったのではないかと。今回、かなり国の役割も明確化されるとのことだが、この体制で安全保障上の危機に対応できるか継続的にこれをきっかけに検討してもらいたい。

○これからデジタル化、コロナ対応で、非接触などサービスを上げていくという一方で、セキュリティもやはり脆弱性の1つになってくるのではないかと。日本の置かれている環境が変化している中で、セキュリティにおいても継続的に確保されているというメッセージを出せたらいいのではないかと。

○安心、安全の面について、今までも自然防災上課題があったと思うが、個別のことが見える化されていく中で、空港間の連携や航空システム全体で見たときの安全確保について、検討体制が

航空局の中であるのかということも基本方針の中に、地味な分野であるが明確に打ち出し続けるというのは重要ではないか。

○航空分野はポジティブな面が大変多いため、行政スタンスの転換という捉え方で、新しい価値を生み出していくというのは大変重要だと思う。環境問題、経済効果も重要だが、新しい空港の世界観を作っていくことが重要である。

○新しいものをつくり出していく航空のサービス、航空交通が今までの価値とは違うというぐらい高めののめり込み方で検討するほうがいいのではないか。日本は外国と付き合い続けなければいけない中で、どういふものを目指していくのかということを考えるとき、航空交通というのは避けられないので、経済効果だけにとどまらず、中長期的なものまで考えているという目線があるとよい。

○新しいモビリティ等のテクノロジーを社会がどうやって受け入れていくかというのは、今、世界中の課題で、今回の法制化の中ではどのように制度設計をするか、国民や社会がどうやって新テクノロジーを受け入れていくかという、社会的受容プロセスをどのように考えて進めていくかが重要。実際運用するにあたり、ニーズだって非常に多くなる中、リスクの問題を今から考えておくかが課題だと思う。

○コロナ禍で地域空港、特に民間の商業施設が非常に厳しい状況の中、安心、安全の担保というのが難しいのかなと思うが、インバウンドが戻ることの長期計画も立てつつ、コロナが終息するまでの間、どのようなモチベーションで、コンセッションなどいろいろな方式で成り立ってきた空港をどのように維持していくかということについて、幅広く情報共有を行い利用者の方にも状況を知ってもらうということが重要なのではないか。

○ドローンの項目に関連し、民間でも実証実験の段階のものがたくさんあるところ、実装にあたり多くの要件が入ってくるので、民間単独ではできないというところが多くなっていく。今後、どのように進めていけばいいか、実装要件の知見も国交省のほうから出していただくと航空分野でイノベーションが進み、民間が活気づくのではないかと思う。

【航空分野における CO2 削減の取組状況について】

○今後の方向性に関して、燃料の技術開発のところが鍵になると思う。航空局としてどのように関わって、誘導、普及させていくのか非常に難しい面もあるが、どの部分で政策を担い進めていくか、どのように関係省庁と連携し、誰がリードして道筋を進めていくのかが重要。新技術の導入に関しても、日本として国際標準化といった大きなルール形成に関わっていくことが重要であるが、今後、開発段階から本邦企業と連携した形で取り組んで行くということであれば、ぜひ強力に進めていただきたい。

○SAF は国としてどれぐらいの量が必要で、2025～30年ごろの商用化がどれぐらい現実性のあるものなのか。世界各国でどんどん商用化されたものが使われていくと、自国で確保できないという状況になってしまわないか心配。最終的には排出権取引でやりくりというようなことになってしまうと、結局は利用者負担にも跳ね返ってくる。国の戦略として安定的にコンスタントに供給していく水準を目標とし、さらに進めて行くことが重要だと理解した。

○運航方式の改善に関して、全部を導入していく流れなのだと思うが、CO₂の削減に効果的な順位があったり、削減効果が大きく、実現可能なところから着手するという戦略が出されたりしてもよい。プラス運用で改善できるものはそんなにコストはかからないし、それプラス長期で技術改革をしていくということかと思う。利用者の協力があって効果が大きくなることはたくさんあると思う。ぜひこの機に国交省がCO₂削減についてもプラットフォーム的に機能していただき、機運を盛り上げるための情報発信や、見えてきたところのデータをどのように情報共有していくかという観点からも検討ができるとよい。

○CO₂削減のために新たなものを導入しようとする、その機器をつくるためにCO₂が発生してしまい、最終的にCO₂削減が実現できるとしても、立ち上がりのときにCO₂が減らなくなる懸念があった。研究開発等において、例えばバッテリーを開発する際、原料をつくるのにCO₂が発生するが、その後、航空機がバッテリーを10年、20年使い続けることで、開発に当たって発生するCO₂に比べて、実際に飛ばしながらCO₂を削減する効果が大きいという考えがあり、ICAOのほうでも開発におけるCO₂排出量を考慮しないということは理解した。

○国内におけるCO₂排出の制限を考える際に、航空だけ切り出して考えるのではなく、排出権取引制度については、鉄道、高速道路を含めた都市間交通全体で一体的に考えたり、サービスレベルを見て最適な分担率を戦略的に考えたりするような将来に向けての検討の発想があっても良い。

○SAFの開発、導入や電動航空機等導入、活用開始までには一定程度時間がかかる状況の中、管制高度化に係る技術開発を今の段階で進めておき、来るべき時代に備えるというような航空環境分野における時間軸上の展開（ロードマップ等）を考えなければいけない。SAFの導入に頼りすぎるとほかの取り組みがお手空きになる懸念がある。

○管制高度化については世界中でも工夫して、できるだけ混雑を回避しようとか、逆にキャパシティを上げていこうとか、環境にやさしくしようとか、いろいろな取り組みをやっているわけだが、そこだけで効果を見ないで新技術の導入とかSAFの導入促進に対するインセンティブにつなげていけるような、工夫をぜひやって、関連させているという意味でも全体の中で効果を見ていただけるといい。

○既にグローバル企業において、出張もどれだけ環境フットプリントがあるか、どれだけのCO₂を排出したかということもきちんと捕捉し、かなり大きく変わりつつある。ユーザーの企業も変わりつつあり、エアラインの競争力というものをきちんと脱カーボンに向けて推進をしていかな

いと選ばれなくなってしまうというリスクが非常に大きいので、そのあたりも勘案してぜひ政策を進めていただければと思う。

【その他（基本政策部会について）】

○技術の問題やCO₂削減等ピンポイント的にやらなければいけない問題がある中で、生産年齢人口減少等ずっと変わっていない問題もあると思う。現状において、過去の議論から解決できた問題、解決できていない問題について、航空全体をパッケージ化して提示したり、議論したりする必要があるのではないかな。

○10～15年くらい前に空港の設置管理に関する基本方針が空港法上で規定され、5年ごとに改定等されるとのことだったが、その後改定されていないと認識している。空港設置管理に関する基本方針、空港政策等について、この基本政策部会や航空分科会で議論し、更新する必要があると思う。

○航空全体の方向に少しずつ議論が活発にできるようになってくることを目指していきたい。広く航空行政に対してのご意見もいただいたので、そのあたりも踏まえてまた次回以降の議論に続けていってほしい。