

○委員長（江崎孝君） ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

昨日までに、佐々木さやか君、舞立昇治君及び牧野たかお君が委員を辞任され、その補欠として金子原二郎君、横山信一君及び山下雄平君が選任されました。

○委員長（江崎孝君） 政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

航空法等の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に、理事会協議のとおり、国土交通省航空局長和田浩一君外六名を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長（江崎孝君） 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長（江崎孝君） 航空法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

本案の趣旨説明は既に聴取しておりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○足立敏之君 おはようございます。自由民主党

の足立敏之でございます。本日は、質問の機会を与えていただきまして、江崎委員長、理事、委員の皆様へ感謝を申し上げます。

六月一日の理事会で、赤羽大臣の出張の件、瓦林官房長から御説明をいただきました。国土交通省に身を置いた人間としまして一言申し上げますけれども、日頃から現場主義を身をもって示されている赤羽大臣の姿勢には頭が下がる思いでございます。大臣に現場を見ていただくということは、職員にとりましても一生に一度あるかどうかという、それぐらい大変光栄なことでもあり名譽なことでもありまして、大臣には現場を大切にするという姿勢は引き続き変えないでいただきたい、そのように申し上げます。法案の質疑の方に移りたいと思います。

さて、先週の二十五日、当委員会の委員長、理事の皆さんで国土交通省に伺いまして、オンラインで航空事業者や地域交通業、観光産業、宿泊業の皆さんからヒアリングを行いました。航空産業からは、お手元の資料一でございますけれども、定期航空協会の赤坂会長が御参加でしたけれども、新型コロナウイルスの影響で航空業界は売上げが半減して二兆円強の減収、営業損益が業界全体で一兆円と、厳しい状況を伺いました。それに対して、国では、雇用調整助成金などによる支援を始め空港使用料の減免、航空機燃料税の軽減な

ど様々な対策が取られてきており、ヒアリングの際にも、その支援措置に対して感謝する声を伺いました。

しかし、今後の見通しにつきましては引き続き厳しいものがあるというふうに考えられます。雇用調整助成金の特例の七月以降の延伸を始め、国による手厚い支援を是非お願いしたいと思います。我が国の航空業界全体に対して、今後、新型コロナウイルスの感染状況にもよるとは思うんですが、国として今後どのような支援策を考えているのか、航空局長に伺います。

○政府参考人（和田浩一君） お答え申し上げます。

航空ネットワークは、公共交通として国民生活や社会経済活動を支え、ポストコロナの成長戦略を実現していくためにも極めて重要な役割を担っております。

国といたしましては、危機対応融資等の活用による資金繰り支援や、先ほど御指摘がありました雇用調整助成金などの支援を行ってきたほか、令和三年度においては千二百億円規模で着陸料や航空機燃料税等の減免を行うなど、相当踏み込んだ支援を実施しております。特に雇用調整助成金につきましては、日々の安全運航を支える人材の雇用確保のためにも特例措置が不可欠であると認識をしております。この度、七月までの特例の延長

が発表されたところでありますが、今後とも厚生労働省としっかり連携してまいりたいと考えております。

引き続き、航空ネットワークの維持確保に向けて、航空需要の動向や経営状況を注視しつつ、適時適切な対応をしてまいりたいと考えております。○足立敏之君 ありがとうございます。

空港ビルの事業者さんからお話を聞いたんですけれども、空港の地代に当たります国有財産使用料につきまして、支払猶予だけではなくて減免措置もお願いしたいというふうな要望が届いております。この件は、担当は財務省かもしれませんが、是非とも国土交通省でも御検討いただくようにお願いしたいと思います。

ところで、今お話のありましたような航空業界への影響ですけれども、離島の方にもそういった影響が及んでいると聞いております。旅行の自粛などによって旅行者が減ったり航空便が減便されていたり、大きな影響を生じています。

日本最西端、与那国島という島がございます。昨年伺ったんですけれども、一日三便の石垣空港便のうち昼間の一便が減便されておりまして、さらには、観光客の激減に伴いまして、私も泊まらせていただいた島唯一のリゾートホテルがこの四月から閉鎖を余儀なくされているというような状況が起こっています。とても寂しい思いがします

が、島民自体にも大変大きな影響が出ているというふうに聞きます。南北の大東島とか、長崎県の壱岐、対馬、五島、鹿児島県の種子島、屋久島、奄美大島、そういった方々にもお話を今回伺いましたけれども、同様に大きな影響が出ているというふうに聞いております。

離島を結ぶ航空便は地域にとって死活問題であり、その存続に向けては国の手厚い支援が必要と考えますので、この件は、国土交通省には是非よろしくお願いしたいと思います。

そして、世界的に見ますとワクチンの接種が進んできておりまして、テレビのニュースで、ハワイでは観光が一部解禁され始めているというようなニュースも流れておりました。

日本は元々二〇三〇年訪日旅客六千万人という大きな目標を掲げておりまして、アフターコロナの世界に向けて、本格的な準備を始めるべきタイミングにきているのではないかとというふうに思います。世界の国々の扉が一斉に開くことになりまして、恐らくインバウンドが大量に流入してくる、あるいは今度はアウトバウンドの奪い合いにもなるのではないかとというふうに心配されます。観光立国日本が後れを取るわけにはいきませんので、まさに訪日旅客六千万人に向けて攻めの姿勢で取り組むことが大事ではないかというふうに考えております。

国際的な人の往来の再開を見越して、世界から後れを取らないために国としてどのような対応をしていくこととなるのか、航空局長に伺いたいと思います。

○政府参考人（和田浩一君） お答え申し上げます。

現在は水際対策を徹底しており、観光目的での往来の再開にはしばらく時間を要するものと考えておりますけれども、コロナ禍においても我が国の自然、気候、文化、食といった魅力は失われておりません。観光事業者の事業の継続と雇用の維持に対する支援を行いつつ、観光の復活も見据えた準備を行っていく必要があります。

昨年十二月には、全国津々浦々の観光地の底力を高めるべく、感染拡大防止と観光需要回復のための政策プランを策定いたしました。この政策プランにおきましては、施設改修や廃屋撤去など、宿、観光地のリニューアル、また、多言語対応やバリアフリー化等の受入れ環境整備などに取り組んでおります。さらに、国内外の感染状況や人の往来の再開状況を見極めた上で、小規模分散型。パッケージツアーや訪日プロモーションの実施等によりインバウンドの段階的復活に取り組んでまいります。

こうした観光需要の回復を実現していく上で、航空ネットワークは必要不可欠なインフラであり

ます。航空会社に対しましては、令和三年度において、ポストコロナの成長戦略の実現に向けて必要な機材導入等の新たな投資を支援するため、先ほど申し上げました千二百億円規模での着陸料などの空港使用料や航空機燃料税の減免を行うこととしており、航空ネットワークの維持確保に向けて、国と航空会社が一体となって取り組んでまいります。

○足立敏之君 ありがとうございます。

ワクチン接種が進むにつれまして、例えばスマホを活用したデジタル証明システムあるいはワクチンパスポートなどいろいろ議論が進んでおるようですけれども、日本の対応が遅れますと国際的に取り残されてしまうおそれが出てくると思っておりますので、その点につきましては御検討をよろしくお願いしたいと思います。

ところで、空からの人の往来に対応するのは、出入口に当たる空港です。世界各国の国際線の旅客シェアの推移を資料の方にお示しをさせていただきます。お手元の資料を御覧ください。これを見ますと、二〇〇七年頃を境に韓国が日本を上回るようになってきているということが分かるかと思っております。

また一枚めくっていただきますと、韓国の仁川空港と成田空港を比較した航空写真が出てまいりますけれども、成田の滑走路は二本で六千五百メ

ーター、仁川空港が三本で一万一千五百メートル、先日の予算委員会での点を御指摘したところ、麻生財務大臣からは、成田は空港の整備が進んでいて、もうじき仁川空港に肩を並べることができるといふお話がありました。

確かに、二〇二八年度末には成田はB滑走路を千メートル延伸、そしてもう一本、三千五百メートルのC滑走路を新設する、いずれ三本の滑走路で一万一千メートルとなり、仁川空港の一万一千五百メートルに肩を並べるといふことまでは行くんですけれども、実は仁川空港は、二〇二四年までにもう一本、四千メートルの滑走路を増設する計画と聞きます。よく見ると、その地図のところでも一本滑走路が完成できる余地があります。さらに、二〇三〇年度までには五本目の滑走路を整備する、そういうような構想もあるんだというふうに聞きました。これでは明らかに差が付いてまいります。そのほかにも、アジア諸国では、上海、深圳、広州、香港、台北、シンガポールと、空港の拡張工事がめじろ押しになっております。

諸外国に比較して後れを取っている我が国の空港の現状を見ますと、世界に負けないよう国が主導してしっかり空港整備を進める必要があると考えますが、大臣の見解を伺います。

○国務大臣（赤羽一嘉君） まず冒頭、激励のお言葉いただきましたことに、まず心から感謝を申

し上げたいと思います。

この本件につきましては、委員長を始め各党の理事の皆様におかれまして、大変お忙しい中、御心労を煩わせてしまいましたこと、また、私の本意のところではございませんが、今日の貴重な法案審議で時間を割かれてしまうこと、大変申し訳なく思いますので、おわび申し上げたいと思っております。

回答に移らさせていただきます。

インフラの整備について足立委員に反論したことはこれまで一度もないんですが、今日は少しだけ反論をさせていただきたいと思っております。

空港の能力を比較する場合、よく滑走路の本数とか長さという話、当然、重要なファンダメンタルであります。滑走路を増やしても、例えば管制の処理上の制約等々がありまして、必ずしもそれが離着陸の発着数につながるといふわけではないことは、これよく御承知だと思っております。

ですから、我々は発着容量に着目することが重要であるというふうな認識をしております。加えて、都市の国際競争力の観点では、同一都市で複数ある、首都圏でいうと、東京だけではなく成田と羽田合わせた数ということでありまして、例えば、羽田と成田、今、年間の発着容量は約八十三万回で世界のトップクラスでございます。韓国の仁川、金浦を合わせて約五十六万回という

状況でございます。

しかし、いずれにしても、これでいいということではなくて、これから、今おっしゃられるような国際競争が更に激しくなる中で首都圏空港の更なる機能強化が必要だと考えておりますので、これは、成田空港の滑走路の新設事業を今進めておりますので、着実に増進してまいりたいと。

加えて、港湾なんかは特に御指摘のとおりでございますので、国として、こうしたインフラが我が国の成長戦略にとって大変重要なんだという位置付けをさせていただきながらしっかりと取り組んでいきたいと思っておりますので、引き続き御指導をよろしくお願いしたいと思います。

○足立敏之君 ありがとうございます。

日本でも真剣に空港の強化、港湾もそうですけれども、しっかりと取り組んでいただきたいと思います。

続いて、ドローンに関する質問に移ります。

昨年の十一月に、長野県の白鳥伊那市長のお誘いで、ドローン物流や自動運転バス、遠隔診療車などの伊那市のデジタル化の取組について視察に行つてまいりました。

伊那市では、条例を定めまして、令和二年八月から、ドローンを使った買物サービス、ゆうあいマーケットと言うそうですけれども、これを有料で実施されていまして。お手元の資料の方に、資

料五の方にそれを掲載してございますが、伊那市の中山間地域に当たる旧長谷村というエリアで行

われているもので、ケーブルテレビジョンのリモコンを使って食料品などの配送予約を行う、それで五キロまでの荷物をこのドローンで近場まで配送する日本初の画期的なシステムだと聞きました。移動経路として、余り問題のない美和ダムの貯水池など河川の上空を河川管理者と協定を締結して利用していると聞きました。今後、高齢化が進む中山間地域の買物支援などのモデルとして大いに活用できるといふふうに期待してございます。

こういった前向きで先進的な取組につきまして国土交通省としてどのように評価しておられるのか、久保田公共交通・物流政策審議官に伺います。

と、ドローンは近隣の公民館に着陸するんですが、もし利用者が取りに行けない場合には利用者の見守りを行うボランティアの方が配送を行うということ、そして、利用者及び商品の出品者から一定の使用料を徴収して事業を運営しているということなどが挙げられまして、地域におけます既存のシステムとマンパワーを活用しているほか必要な収入確保を図るなど、持続可能な取組として、ドローン物流における先進的な事例であるといふふうに考えてございます。

国土交通省としましては、伊那市におけるこのような取組も参考とさせていただきながら、地域課題の解決策としてのドローン物流の社会実装を推進してまいりたいといふふうに考えてございます。

○足立敏之君 ありがとうございます。

もう一問、建設分野のドローンの活用について伺う予定でしたが、時間も参りましたので、東川技術審議官には申し訳ありませんが、次回ということでお願いしたいと思います。

以上で質問を終わります。ありがとうございます。

○室井邦彦君 維新の室井でございます。

質疑をする前に、先生方に一言御礼を申し上げます。質疑の順位を変えていただきまして、順番を変

料五の方にそれを掲載してございますが、伊那市の中山間地域に当たる旧長谷村というエリアで行われているもので、ケーブルテレビジョンのリモコンを使って食料品などの配送予約を行う、それで五キロまでの荷物をこのドローンで近場まで配送する日本初の画期的なシステムだと聞きました。移動経路として、余り問題のない美和ダムの貯水池など河川の上空を河川管理者と協定を締結して利用していると聞きました。今後、高齢化が進む中山間地域の買物支援などのモデルとして大いに活用できるといふふうに期待してございます。

国土交通省としましては、伊那市におけるこのような取組も参考とさせていただきながら、地域課題の解決策としてのドローン物流の社会実装を推進してまいりたいといふふうに考えてございます。

えていただきました。本当に温かい御協力をいただきました。感謝と御礼を申し上げます。また、大野筆頭には、うち譲るよというようなことも言っていたようにありますけれども、与党も差しのけてということとは、これはもう幾ら何でもと思ひまして御遠慮させていただきます。温かい思いやりに感謝申し上げます。

それでは、質問させていただきます。ドローンの質問になるわけでありましてけれども、このドローンの信頼性と受容性の確保について質問したいと、特に大臣に御質問するわけでありませんが。

米国の運輸省、二〇三五年までに一年間に運用される無人飛行機の数がある人の飛行機を上回るだろうと予測をされております。

そこで、我が国においてのNEDO、新エネルギー・産業技術総合開発機構の調査によると、二〇二〇年代前半には百キログラム以上の荷物の輸送が始まると、そして、二〇年代中頃には三時間以上の飛行が可能にもなるだろう、こういうこととあります。そして、二〇二〇年代の終わり頃には様々な荷物を数十キロ搬送するのが普通の状態になる、こういうこととあります。空を見上げると、このドローンのために指定された空路、空域であるドローンハイウエーを飛び交うドローンの姿を見ると、我々も想像もしていなかったことで

ありますけれども。

今回の法改正により、運輸安全委員会は、重大な事故調査を適切に実施し、事故の再発防止と被害軽減に努めると。特にドローンの安全性の確保が図られるものと理解をしておりますが、自動車の事故において被害者救済のための制度と同じような保険制度の構築、そして、ドローンに対する社会的な信頼性、受容性の更なる向上を努めていかなくてはいけないと思っておりますが、その点、大臣の御所見を是非お聞きをいたします。

○国務大臣（赤羽一嘉君） ドローンの更なる利活用推進のためには、室井委員御指摘のように、飛行の安全の確保とともに、万一の場合の被災者救済などによりまして社会的な信頼性ですとか受容性を高めていくことは大変重要であるというふうに認識をしております。

今般の法改正によりまして実現をいたしますレベル4の飛行につきましては、言うまでもなく、第三者上空を飛行し、地上の人の安全を損なうリスクが生じることから、国による許可、承認の条件といたしましてこの保険の加入を求めると、必要な被害者救済策について検討してまいりたいと、こう思っております。

ただ、無人航空機の事故、現状を申し上げますと、国に報告された件数、年間六十件から八十件程度が続いております、そのほとんどが物損で

ございます。航空法を改正し、無人航空機に関する規制を設けました平成二十七年以降、死亡事故は幸いながら発生をしております。

こうしたことを踏まえると、今御提案がございました、現時点で全ての無人航空機の操縦者等に対しましていわゆる自動車の自賠責保険制度のような対人賠償保険への加入を義務付けるといことは少々、少し無理があるのではないかなと、まずは今こうしたやり方で出発させていただきながら、現状を適切に注視しながら適時適切に対応してまいりたいと、こう考えております。

○室井邦彦君 是非よろしくお願いいたします。どのような事故が起きてどうなるかは全く見えないうか、そういう状況でありますけれども、よろしく御検討のほど、お願いをしておきます。

続いて、保安検査の実施の体制ですね、体制の強化、これについて、この間もANAでちょっと何か事故が起きたようでありますけれども、今回の法改正により、この保安検査に協力的でない旅客などに対して保安検査員は毅然とした対応を取ると、これすばらしいことだと思えます。保安検査を実施することになりますが、あわせて、旅客は正当な理由のない限り保安検査員等の指示に従う義務が付けられるわけでありまして、この空港の保安検査の新たな体制、いつ頃から始動するのか、そしてまた、旅客に対する安全検査が強化さ

れること、情報を共有していくことが旅客の方々にも協力が得られることになると考えるわけでありますが、この新たな保安検査の実施体制を有効性のあるものにするためには航空会社との連携をどう取り組んでいくか、この点をお聞きをしたいと思います。

○政府参考人（和田浩一君） お答えいたします。

新たな保安検査の実施体制の始動時期でございますけれども、危害行為防止基本方針の策定に向けました関係者との調整でありますとか省令等の整備を速やかに行いまして、法律の公布後九か月以内に施行することを予定しております。なお、確実な保安検査の実施のためにはお客様等の協力を得ることが不可欠でありまして、こうした旅客等に対して今般の制度改正の内容でありますとか機内持ち込み制限品に関する情報を周知啓発していくことが必要であります。

現在、政府からの情報発信として、政府広報の活用や国土交通省のホームページでの情報提供、また、各空港でのポスターによる周知等を行っております。これを充実することに加えまして、例えば、ソーシャルメディアの活用でありますとか航空会社、空港会社等と連携したキャンペーンの実施など様々な手段を用いて幅広く情報を発信していくことを考えております。

また、一層の広報活動の強化に向けまして、関

係者の御意見もよく伺いながら、効率的かつ効果的な手法等について検討を行ってまいりたいと考えております。

○室井邦彦君 もう当然御承知だろうと思えますけれども、二十八日の午前十時出発予定であった沖縄発羽田行きの日空、ANAの中で、マスクを着ける着かぬでえらい大きなトラブルがあつて、一時間近く離陸するのが遅れたという事案がありました。これについては、機内でマスクをしてほしいという要請に対して、その乗客は頑とマスクをしないということ、ああやこうやとあつたようであります。最終的には、そばにおるお客様の関係もありますからハンカチで押さえてくださーいというようなことで飛び立ったようでありますけれども。

どの飛行機でも、最近私も飛行機乗っていないので、よくどう変更されたか分かりませんが、機内食とか機内にワインとかをサービスで出すわけでありまして、それは、現在そういうことは行われておるんですか。ちよつと質問に、設問に入れていないけれども、もし答えにければ、また後日、私の部屋でまたいろいろと御説明を聞かせていただいてもいいんだけれども、サービスとして当然にワインとかシャンパンとか出てくるんですけれども、どうなんでしょうね。知っている範囲で結構なんでしょう。

○政府参考人（和田浩一君） 済みません。現在承知しておりませんので、また説明に伺わせていただきます。

○室井邦彦君 ひとつよろしくお願ひしますね。

そして、この間、九か月もの間、成立して実施できるというその九か月の間に飛行機の乗客とのトラブルとか、また、その間オリンピックもあり、いろんなことが出てくると思ふんですね。そういう行き違いとかトラブルはないとは言えない。そういうときの、九か月後にこの法案を実施するということ、それは仕方ないでしょうけれども、その間に何かいろんなトラブルが起きたときの処置とか、また誤解のないように、報道をされて、また同じような人がよく出てきますのでね、ああいうことをまねるような人が。是非、この方も態度が悪くて、搭乗遅れてきたんでしよう。遅れてきて、そして、私はコロナにかかって、この間退院したんだということを平気で乗客の目の前で大声で叫んでおるといふ、そういうことであつたもので特に私は非常に気にしておるんですけども、よろしくまた対応のほど、御指導のほどお願ひします。

続いて、足立先生と重複して質問するわけでありまして、別の角度から御答弁していただければ有り難いと思つております。

アジアの国際ハブ港としての位置の確保をこれからどうしていくんだということが非常に私も気

になっておりまして、御承知のとおり、我が国の国際線の拠点である成田空港、アジアの恵まれた位置に、地理的優位性から米国―アジア間の航空輸送の最適な経路として発展して、アジアの国際ハブ空港として機能してきたわけでありますが、しかし、超長距離の運航が可能になり、新型航空機の登場によってその優位性はだんだん薄らいできました。かつて日本はアジアのゲートウエーでありましたが、その地位低下傾向にあり、日本を到着地とするアメリカからの航空旅客機は、二〇〇〇年から二〇一七年、この間に何と三〇%減少しているという極めて深刻な状況であります。

こうしたアジアにおける国際ハブ空港としての位置の低下は航空産業全体の競争力の低下につながるというふうに懸念をしておりますけれども、国際線、また空港旅客数の拡大に向けてどのような計画をされておられるのか、お聞かせをいただきたいと思っております。

○政府参考人（和田浩一君） お答え申し上げます。

近隣アジア諸国が激しいハブ空港間競争を繰り広げる中、我が国の主要空港が東アジアにおいていわゆるハブ空港としての地位を確立するためには、日本発着の需要だけではなく、今後需要の伸びが見込まれますアジア―北米間を始めとする国際線の乗り継ぎ需要を取り込んでいくことが重要

であると考えております。

そのためには、ハブ空港において一日で処理できる発着容量を拡大していくとともに、国際線の乗り継ぎ需要の高い時間帯において国際線の増便ができるように、一時間当たりの発着容量を拡大していくことが重要だと考えております。例えば、こうした役割が特に期待される成田空港では、高速脱誘導路の整備等を実施してきたほか、現在は、滑走路の新設事業を進めているところでございます。

また、ハブ化促進のためには、国際線誘致のための空港使用コストの低減も重要であります。各空港におきまして、新規路線の開設等に対する着陸料軽減を行ってきたところであります。

国土交通省といたしましては、引き続き、空会社等とも連携をしながら、アジアのハブ空港間競争を勝ち抜き、ポストコロナの航空需要の積極的な取り込み等を図れるように、成田空港などのハブ空港化に向けた取組を進めてまいりたいと考えております。

○室井邦彦君 よろしくお願いいたします。

それでは、最後の質問になります。空港民営化のことについてでありますけれども、コンセンション方式、この責任の在り方についてお聞きをしたいと思っております。

民活空港運営法に基づく新しい民営化の方式、

いわゆるコンセンションと呼ばれておりますが、民間が滑走路、駐機場、さらには空港ビル一帯を運営すると。空港ビルで得たテナント料などの収入を原資にして着陸料を低くするとかいろんなことが可能になってくるわけでありますが、他方、空港民営化のコンセンションの課題は、責任の所在が不明瞭である、になりやすいという指摘があるわけでありまして。

二〇一八年九月、台風二十一号で関西国際空港の滑走路が冠水し、空港は閉鎖され、約八千人が孤立状態になったということでもあります。関西エアポートの記者会見において、地盤沈下進行の責任問題が浮き彫りになりました。本来、地盤沈下の責任は開港当時の経営主体に責任があり、空港を所有する新関西国際空港会社が前面に出るべきであったとの見方もあるわけですが、この点のような御認識でおられるのか、お聞きをいたします。

○政府参考人（和田浩一君） お答え申し上げます。

関西国際空港の運営に係る責任の所在につきましては、空港の設置管理者であります新関西国際空港株式会社と運営権者である関西エアポート株式会社の間で締結をされたコンセンション実施契約によって定められております。この中で、関西国際空港の沈下対策につきましては関西エアポー

ト社の責任において実施し、新関西空会社が沈下対策の実施状況を平時からモニタリングすることで空港の適切な維持管理を担保することとしております。

二〇一八年の台風二十一号のお話ございました。こちらの方は、想定を超える高波がありました。甚大な影響を受けたことから、対策の実施主体である関西エアポート社だけではなく、新関西空会社でありますとか国も連携をした上で必要な対策の検討を行いました。この結果、防災機能強化対策事業、これを関西エアポート社が実施することとし、国からの財政融資を活用して、新関西空会社が事業費の二分の一を負担して、早急かつ確実に事業を進めておるところでございます。

引き続き、関西エアポート社が実施をする沈下対策につきましては、新関西空会社において確実にモニタリングを行うとともに国としても必要に応じて技術的な支援を行い、適切な沈下対策を担保してまいりたいと考えております。

○室井邦彦君 ありがとうございます。終わります。

○青木愛君 立憲民主党・社民の青木愛です。

冒頭、赤羽大臣から御挨拶があったところでございますけれども、今回の大臣視察について、冒頭、質問をいたします。

五月の二十七日十八時配信のエアラドットに、

「公明党の顔・赤羽国交相に省内から批判 都議選控え、五大臣会合前に「視察という名の選挙活動」という記事が掲載されました。それにより、五月の二十四日午後一時頃、赤羽大臣は、職員や都議ら二十人近くを引き連れて隅田川と荒川沿いを相次いで視察したとあります。

毎年異常気象による自然災害が激甚化を強めており、二〇一九年十月には台風十九号が東日本の広範囲を襲い、荒川も決壊一步手前の危険状況まで増水をいたしました。

この度、国土交通大臣が現地を運び、西尾久三丁目地区のスーパー堤防の整備事業や綾瀬排水機場、またJR東北本線荒川橋梁付近の堤防整備事業を直接確認をされたということは重要なことだと考えております。

しかし、問題を指摘せざるを得ません。

まず一つは、視察において、公明党の衆議院議員、また参議院議員、荒川区の都議会議員、北区の都議会議員、皆さん公明党の議員の方々であります。こうした方々を同行させたこと、二つには、東京都議選が六月二十五日告示、七月四日投票の間近に迫っており、都議選の候補者もこの視察団の一員に加わっているということ、三点目は、都議選候補者が視察の様子や写真を公明新聞の記事や、またツイッター等で発信、拡散をしていること、同行した参議員のブログには、東京都議選大

勝利へという表題で視察写真を掲載をしております。四点目には、緊急事態宣言下であり、コロナが心配される中、二十人もの一行団、感染の心配がなかったか、この点を指摘をさせていただきま

す。中でも、一点目から二点目、三点目まで、これは、視察というよりはやはり間近に迫った選挙対策として行ったものではないかと疑念を抱かざるを得ません。エアラの記事タイトル、視察という名の選挙活動は、まさにそのことを指摘しております。

そこで、大臣にお伺いをいたします。

今指摘しました四点のことについて、大臣として問題認識がどうかどうか、あるいは全く今回の視察は問題なかったと考えておられるのか、赤羽大臣の認識をまずお聞かせいただきたいと思

います。○国務大臣（赤羽一嘉君） この御質問をいただきまして、こうして説明をさせていただく機会を与えていただきましたこと、大変有り難く思います。

この記事につきましては、私の、率直に申し上げて、二十五年以上貫いてまいりました政治姿勢を否定する内容でありますし、この記事によりましてリツイートをされて、大変多くの方々から私にとっ

ろでございませう。そうした意味で、今日説明の機会を与えさせていただいたこと、大変有り難いと思います。

これは政治信条に関わることなので少しちょっと長くなりますが申し上げますが、私、一九九三年に衆議院議員に初当選をさせていただいた直後に阪神・淡路大震災に遭遇いたしました。被災地で数少ない国会議員として、また、私自身も住む家を失った被災者の一人として、四十万を超える被災者の皆様の一日も早い生活の再建に向けて来る日も来る日も、新人議員で大した仕事はできなかったけれども、一生懸命仕事をさせていただきました。

その中で、被災現場の被災者の大変厳しい状況と中央政権の温度差、大変政治家として怒りを覚え、私は、その中で、真実は現場にしかないと、現場に足を運ばなければ、被災者に寄り添うといってもそれはしつかり実現することはできないと、これは、生涯政治家を続けていく以上この思いは貫いていこうと、私の政治の原点となりました。

以来、福島の第一原発の現地対策本部長を任命されたときも、全く政治、自分の選挙とは全く関係ありませんが、福島には毎週二回、三回足を運びながらマイナスからのスタートということをやらせていただきましたし、今回、たまさか一昨年

の九月に大臣に就任した日も台風十五号が上陸し、十七号、そして令和元年東日本台風となる十九号、こうした被災地を足しげく通わせていただきました。

また、それまで、激甚災害でありました岡山県倉敷の真備町ですとか佐賀県の六角川、北海道の胆振東部と、できるだけ大変なところ、復興が完遂されていないところには足を運び、昨年も、七月の熊本県の球磨川流域も何度となく足を運んだ次第でございます。

そうした中で、申し上げたいことは、私は、そういう中で一度たりとも選挙のためとかという思いでやったことはございません。まさに、多くの視察は、被災地の首長さんや地元議員さんや、また関係の諸団体の皆さんや一当事者の皆さんから直接の御要望をいただいて足を運んだことでございますし、その際に、公明党だけではなくて自民党の皆さんや野党の皆さん、また地元の議会の議長の方や、議会の皆さんとか、私、現場に行かないと分からない状況がございますが、私の思いは、そうした現地で困られている問題を与野党を超えて、また国会、県会、市会、地方議員さんを超えて、より多くの皆さんがその認識を、現状の認識を共有し、そして力を合わせるということ、が事の解決を加速させる大変有用なことだということに思っておりますので、その現場に自分の党

派じゃない方がいたからといって排除するということは一切ございませんし、数多くの方が参加できるということは大変いいんじゃないかというふうに思ったところでございます。

この御指摘の二回の視察につきましても、二十四日は荒川、これは、流域治水の法律ができませんでしたが、かねてからこのことについては、東京選出の公明党の議員団だけではなくて、この当委員会でも予算委員会でも様々な質問をいただいておりますので、視察は是非しなければいけない、こうした思いがございましたし、二十六日です、中野区の西武新宿線の沼袋の駅、これは、私の実家がある近くの、ずっと開かずの踏切でございますが、踏切法の、改良法の法改正も成立をいたしました。この法案提出の前ですとか成立の後、こうしたことを適切なきに足を運ぶというのは大事な任務だと思っておりますので、そうしたことは基本的にできる限り欠かさず実行しているということでございます。

このコロナの事態にということではありますが、基本的に、ですから、今、地方に出ることは一切控えておりますが、都内の中で必要な公務は、これ政権でも了解されておりますので。そうしたことで、今こういう事態であります、国会の合間を見て、短時間でできる都内の視察を何日かやらせていただいております。

ただ、もちろん三密対策は取っておりますし、そう思いますが、様々な方から見て様々な御意見、御指摘があることは承知しておりますので、今後の視察についてはより三密対策を、回避する等々の対応はしなければいけないと、こう考えているところでございます。

ちよつと済みません、以上で全部は答えていないと思いますが。

あともう一つは、同行された議員がツイートするとかSNSで発信されるということは、私、全てその人たちのツイートをチェックして承知しているわけじゃございませんので、やはりこれは、私自身も含めて、政治家のツイート、発信は政治家自身の責任においてなされるものだというふうな思っておりますが、一般的に見ても、恐らくあのツイートの中で、今回の件にかかわらず、投票依頼をするような、公職選挙法に引っかかるようなツイートをされている例というのはほとんどないのではないかと。

逆に、大臣に同行されたりとか、同行だけではなくて、よく要望もお受けしますが、要望を受けてこうなったとか委員会で質問したら大臣の答弁を引き出したとかということについては、これは当然の政治活動として与野党を超えた議員の皆さんがなされているというふうな承知をしておりますので、そうしたことは、私自身は全く問題が

ないのではないかなというふうに考えております。○青木愛君 ほとんど私の質疑時間が大臣の答弁で占められてしまっているような状況でございますが、大臣も真摯なお話をされたんだろうというふうに思います。

大臣の思いは、政治信条は現場主義ということでありますので、そこは私も理解しますし、いろいろ党の関係者からもこれまでの、我々の周りの関係者からも、阪神・淡路の震災のときの対応を含めて、いろいろと大臣の御活躍ぶりは耳にしているところでありますのでそこはよく分かるんですけれども。

ただ、やはり今回は、東京都議選、実際、告示前とはいえ選挙活動始まっている状況の中でやはりこの候補者を大臣視察に同行させたのか、たまたまそこいらしてしまっていたのか分かりませんけれども、そして、SNS等でこう拡散をしているということは、やはりこれは、もう選挙活動に大臣が使われたということは事実だと思います。いろいろお伺いしたいんですけれども、今回のこの視察の経緯、一応伺います、時間がなくなってしまうんですけれども。

大臣視察はかねてから予定されていたということと、あと、国会議員から地元、国交省の方に依頼があったということ、それがたまたま今回ドッキングをしてしまったのかな、どうなのかな

というふうに思うんですが、今回のこの視察に至った経緯、どのように決定されたんでしょうか、同行者も含めて、そこをお願いします。○政府参考人（瓦林康人君） お答え申し上げます。

今回の視察でございます。今回の先ほどお話のあった二つの視察、これにつきましては、先ほど大臣からの答弁にもございましたとおり、国交省が今国会に提出して、当委員会で御審議いただき成立させていただいた二つの法案、これに関連するものがございますが、その実態、課題等を確認するために、地域の自治体からの御意向等も踏まえた上で実施いたしました。年明け以降、実施できるタイミングを度々検討してまいりましたが、これまでの国会スケジュール等との調整が難しくなかなか実施できなかったため、このタイミングで行うこととなりました。

一方、衆議院の国土交通委員会所属の国会議員の方から、今回の大臣視察に先立ちまして、同じ時期に同様の箇所につきまして、当該議員及び同行者による現場視察の要請がございまして、これを受けて、今回は大臣視察と同時に視察していただくこととなった次第でございます。

○青木愛君 御答弁ありがとうございます。衆議院の国会議員からの要請と大臣視察が合わさったというタイミングだったんだというふうに

思いますけれども、大臣として不本意だったとしても、結果としてこのように選挙活動に、都議選大勝利へという表題が付いたSNSに大臣とのツーショット写真だとか視察の内容だとかが触れられて大きく掲載されてしまったという事実について大臣がどのように今捉えていらっしゃるのか。大臣の思いを伺い、また、今後の大臣としてどう行動あるべきかというところについてもし言及していただければというふうに思います。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 私、そのツイッター等々を見ていないので何とも申し上げることでできませんし、選挙活動と政治活動の、何というか、区切りというのはよく気を付けなければいけないことだというのは重々承知しております。また、もちろん、公務の活動が全然違う形で利用される場合もあれば、それは本意ではないので、そうしたことはないように、十分配慮をしながらやらなければいけないと思います。

ただ、今言われたことが選挙活動かというところ、それはちよつと私の範囲じゃないんですけど、選挙活動か政治活動かというのは非常にナイーブなところもありますし、現職の皆さんが大臣と同行してかねてからの課題の現地を視察したというのは、それは、これは別に公明党の地方議員さんだけじゃなくて、いろいろな方が連日のようにSNSで発信されているのではないだろうかというふ

うに思いますので、特定をしてどうのこうのということではなくて、一般論としてはおっしゃるところはそうだというふうに思っております。

○青木愛君 赤羽大臣としても、今、東京都議選挙、公明党としては大切なこの東京都議会議員選挙目前だという認識はあったのではないかなというふうに推察をします。応援したいという気持ちもあつたのではないかな、推察するところであり

ます。  
ここで全てをつまびらかにできませんけれども、今回のこの視察について、雑誌にも掲載されたと、大臣が選挙活動、疑念が抱かれる視察をしてしまったということはやはり深く反省をさせていただいて、今後の視察については注意していただきたいということを強く述べておきたいと指摘をしておきたいと思えます。

終わってしまつてよろしいでしょうか。  
では、航空法、大事な法案でありますので航空法の方に移らせていただきたいと思えます。  
では、航空保安検査対策についてお伺いをいたします。

赤羽大臣、五月十四日の衆議院国土交通委員会  
で我が国の保安検査について答弁をされています。  
現在我が国がやっている保安検査につきましては、航空会社が委託をして警備会社が現場で行っている、こうした状況はやはり私は見直すべきだとい

うふうに思っていますと率直に述べておられます。これは保安検査の実施主体について言及されたものだと思いますけれども、この中身を詳しく教えてください。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 保安検査につきましては、近年、保安検査をめぐるトラブルの発生、また保安検査員の担い手不足など多くの課題が直面をしております。その背景には、労働環境とか待遇の改善といった構造的な要因も指摘されているところがございます。

こうした中で、今、国の、御指摘のように航空会社が警備会社に委託している現状というのが正しい在り方なのかどうか、国際社会とか海外との比較におきますと、こうした形は今や大変非常に少数派となっており、そうしたことはもう一度、これは検討会でありますけれども、検討会の中でしっかりと御審議をいただいて、より健全なというか適切な保安検査の体制があるべきなのではないかということ、当時、浅野委員の御質問には率直に、野党の方とか関係なく、踏み込んだ形を答弁させていただきました。

○青木愛君 御答弁ありがとうございます。  
今回の改正案の百三十一条二の五、この第四項に、空港等の管理及び運営の状況その他の事情を勘案して国土交通省令で定める者が行う検査を受けた後でなければ危険物等所持制限区域内には立

ち入ってはならないと条文にはありませんが、実質、空港で保安検査を行う実施主体は省令で定めるといふふうにあります。

これは具体的には誰を想定しているのかというところをお聞きしたいのですが、現在は航空会社の実施主体になっておりますので、何と云うのかな、法律に明記することは大変いいことだと思っておりますけれども、この航空会社の重い責任を更に法的に課すというふうにも取れるんですね。航空会社の実施主体としての責任をより法律で明記してしまうので航空会社に責任が更に覆いかぶさるといふふうに理解をするのか、今後の保安検査の実施者を航空会社からほかに変更する可能性もあるということを示唆をして国土交通省令で定める者としたのか、その点について確認をさせていただきます。

○政府参考人（和田浩一君） お答え申し上げます。ただいま御指摘いただきました実施主体のところでございますが、今回の法案では、一律に一つの主体に決め打ちした規定を設けるのではなく、実施主体の見直しに関する議論の結果にも柔軟に対応ができるようにという趣旨で、空港等の管理及び運営の状況その他の事情を勘案して国土交通省令で定める者というふうの規定をさせていただいております。

それで、御懸念の点であります。現在の保安検査の実施主体は航空会社でございます。そして、運送約款に基づいて実効性を担保しておりますけれども、省令では現行の実施主体を踏襲して定める予定でありまして、これによって何か新たな責任を負わせるとか、そういうものではございません。

○青木愛君 ありがとうございます。

この空港の保安検査を民間の航空会社が責任主体を負っている国は日本以外にほとんどありません。航空保安検査の実施主体は、アメリカ、カナダ、ドイツ、ニュージーランドでは国が、その他の国は大半が空港管理者が行っております。

一つの空港には複数の航空会社が乗り入れており、航空保安を航空会社が主体となる場合は、それぞれの航空会社がそれぞれの検査会社と契約をしたりとか、また、外国の航空会社は日本の場合だけまた保安料を納めなければならないとか、いろいろと煩雑に、複雑な仕組みになっております。一方、空港管理者や国が保安検査の主体となる場合は、一元的に空港施設全体を管理する中で保安検査を位置付けて実施することができるんだというふうに理解しています。

この保安検査に関して、今、現状ですけれども、国と地方自治体、また民間の空港会社の場合、それぞれどういう現状になっているのかをお聞かせ

ください。

○政府参考人（和田浩一君） お答えいたします。現在、国管理空港、地方自治体管理空港におきましては、基本的には、当該空港に乗り入れております航空会社と検査会社、失礼しました、航空会社が検査会社と保安検査業務の委託について個別に契約を結んでおります。

それから、多くの航空会社が乗り入れております成田空港、関西・伊丹空港、中部空港といった空港会社等が管理している空港につきましては、航空会社から委任を受けた空港会社等が一括して検査会社と契約する仕組みになっているところでございます。

○青木愛君 現状において、これ、国とか地方公共団体が管理している空港においては、国と地方公共団体が保安検査の実施主体になる場合は公が実施主体となる、そういう色合いが濃くなると思っておりますけれども、民間の、例えば成田とか関空とかの民間の空港会社の場合は、今は航空会社が実施主体の責任主体ではあるけれども、現実として、民間の空港会社の場合は、空港会社がそれぞれの航空会社あるいは警備会社、検査会社と一元的に、要は空港会社が一元的にその事務を担っているというふう聞いています。

ですので、この保安検査が空港管理者に移行すれば、国や地方自治体が持っている空港がほとん

どなので、そこは公が担うと、そして、成田や中部や関西や大阪とか、こうした民間の空港の場合は、今現状でもう既に空港会社が一元的にその事務を行っているわけなので移行が可能なのかなというふうに思ったわけなんですけれども、航空会社から空港会社に実施主体が移行した場合のメリットについてお聞かせください。

○政府参考人（和田浩一君） お答え申し上げます。

まず、委員の御理解につきましてちよつとコメントをさせていただきます。

今の実施主体の議論は、仮に空港会社が一括して契約を行う場合であっても、実施主体はエアラインであります。多くのエアラインが個別の検査会社と契約を結ぶのではなくて、空港会社がエアラインから委託を受けて、そのエアラインと検査会社との間の契約を一括して結んでいるということでありまして、仮に一括して空港会社が契約をしたとしても、実施主体の議論は引き続きエアラインのままになると、こういうことでございます。その上で、お尋ねの点についてお答えを申し上げますが、保安検査の実施主体が空港管理者に移行した場合のメリットであります。この場合、例えば、混雑の分散などによりまして保安検査場における検査レーンの運用が効率化をするとか、また、効率的な保安検査が可能となるスマートレ

インの積極的な導入でありますとか、それから、検査品質の均一化等のメリットが考えられると思います。

○青木愛君 それでは、仮にですけれども、この保安検査の実施主体が空港管理者に移行する際の課題について、乗り越えなければならぬ点について教えてください。

○政府参考人（和田浩一君） お答え申し上げます。

空港会社等への移行を含めまして、保安検査の実施主体の見直しに当たっては、関係者間の費用負担、また、責任分担の在り方でありまして、万一事故が発生してしまった場合の賠償責任の在り方、また、万一に備えて加入すべき保険の内容等についていろいろな課題がございますので、それを整理する必要があります。

○青木愛君 おっしゃったように、航空保安に関する費用負担の問題がやはり大きくあると思えます。

現行では費用を航空会社と空港会社が二分の1ずつ負担をしておりますけれど、航空保安の主体を空港管理者に移行した場合は空港管理者が二分の一から二分の二と全額に倍増するわけですから、それに対して航空会社は二分の一がゼロになるということになりますので、この費用負担に関して、国の考えとしますと原則受益者負担と

いう今方針であります。国がいずれにしてもリーダーシップを発揮をして、この空港管理者と航空会社との間を取り持ち、相互に納得がいく形で調整をしていただきたいというふうに思います。

次に、航空ネットワーク確保のための基盤強化についてお聞きするんですが、国際民間航空機関ICAOがあります。ここで様々、ICAOの総会において国際航空からのCO<sub>2</sub>の排出削減に係る削減目標の決定だとか、いろんな対策を検討しております。

日本人がこの国際舞台で活躍していると聞いておりますけれども、どのような内容で、その活躍ぶりもお聞かせいただければと思います。

○政府参考人（和田浩一君） お答え申し上げます。

航空分野の環境対策は非常に重要な課題でございます。特に国際航空分野につきましては、国際航空民間機関、ICAOと呼ばれておりますけれども、こちらの方で議論がなされております。

二〇一〇年の総会では、国際航空からのCO<sub>2</sub>排出について、二〇二〇年以降総排出量を増加させないこと、これがグローバルな目標として決定をされておりますし、二〇一三年の総会では、この目標の達成手段として、新技術の導入、また運航方式の改善、持続可能な航空燃料、いわゆるSAFの活用、市場メカニズムの活用が決定をされ

ております。

国交省では、こうした課題をどうやって実現していくか、有識者を交えた検討会を実施しているところでありませけれども、ICAOでは、こうした中期目標に加えまして、さらに長期の目標、これを設定することについて議論が進められております。

日本といたしましては、島国として国際航空に依存している我が国の立場がしつかり反映されるように、議論に積極的に関与することが必要でございます。こうしたことから、我が国の提案によりまして長期目標検討のためのタスクグループが設置をされ、その議長が日本人、これは航空局の室長でございますけれども、務めているところでございます。

引き続き、国際航空の環境分野において日本が議論をリードしていけるように、積極的に取り組んでまいります。

○青木愛君 ありがとうございます。

また、エネ庁さんに来ていただいていると思います。

今後、航空機におけるこのSAF、持続可能な航空燃料の開発、これ急がれますけれども、国の支援の状況についてお聞かせください。

○政府参考人(南亮君) お答え申し上げます。

まさに、SAFですが、先生おっしゃるとおり、

持続可能な航空燃料のことでありまして、現在、植物油や廃棄物等から製造され、CO<sub>2</sub>の排出削減効果が高いということで、航空分野におけるCO<sub>2</sub>削減の一つの手段としてその利用が今後見込まれております。

国内でのSAFの開発につきましては、古着や廃食用油などからSAFを製造し、航空機燃料として使用した実証事例もございますが、まだこれは商用化に至っていないというところでございます。

このため、経済産業省では、二〇一七年度からNEDOを通じましてSAFの技術開発、実証に取り組む事業者を支援しております。加えて、昨年末に策定しました二〇五〇年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略においても、国際的にも競争力のあるSAFの製造技術の確立を目指すということとしておりまして、その中のグリーンイノベーション基金での支援も検討しているところでございます。

○青木愛君 ありがとうございます。

いろいろ御答弁を用意していただいたかと思いますが、大変申し訳ございません、最後に一点だけ聞かせてください。

この無人航空機なんですけど、今回の法改正、ドローンの活用を推進する上での安全を確保するという観点からいろいろと検討がなされております。

本会議でも触れさせていただいたんですけども、ラジコンの愛好者の方々、この方々が趣味で楽しんできた文化でありますけれども、人のいない地方部の河川敷などで日中で、しかも目視内で飛行させる場合は従来と同様に飛行の許可、承認は不要と理解していますが、最後にこの点について確認だけさせていただきます。

○政府参考人(和田浩一君) お答え申し上げます。

今回の法案でございますけれども、これはレベル4を可能とするためのものということでございまして、これまで許容されている飛行が何か制限をされるというものではございません。

したがいまして、従来から飛行の許可、承認が不要だったものについては相変わらず不要のままということでございます。

○青木愛君 明快な御答弁ありがとうございます。

是非、このラジコン機については、登録の手の簡素化ですとか登録料の負担の軽減についても今後とも御配慮をいただきたいとお願ひ申し上げます。質問を終わらせていただきます。

ありがとうございました。

○委員長(江崎孝君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、室井邦彦君が委員を辞任され、その補欠

として清水貴之君が選任されました。

○森屋隆君 立憲・社民共同会派の森屋隆でございます。質問の機会をいただいたことにまずは感謝を申し上げます。ありがとうございます。

私からも、ただいま議題となりました航空法の一部を改正する法律案について質問をさせていただきますかと思っております。

国は、令和二年十月に、コロナ時代の航空・空港関連企業の経営基盤強化に向けて、この支援パッケージを取りまとめました。これらの支援処置に対して、航空運送事業者の団体である定期航空協会からも謝意が示されているようでございます。そこで、お伺いしたい一点目でございますけれども、航空運送事業基盤強化の実効性についてでございます。

感染症がこのように長期化する中で、安全かつ安定的な航空ネットワークの維持確保に、本法律案に基づく航空運送事業基盤強化策に基づいた令和三年度空港使用料、航空機燃料税の減免を始めとする各種の支援処置が具体的にどのような効果を発揮するのか、これは発揮してもらわなければ困るわけでございますけれども、この辺については赤羽国交大臣に見解を伺いたいと思っております。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 質問ありがとうございます。

今、森屋委員のお話にありましたような様々な支援をさせていただいてまいりましたし、これからもする予定でございます。その支援に当たってというわけではございませんが、今回のこの法改正の中に入れていただいております航空運送事業基盤強化方針に基づいて航空会社がそれぞれ作成する計画の中でしっかりと航空ネットワークの形成につながる対策を取っていただきたいと、こう考えております。

私も、そうはいいながら、大変厳しい状況ですので、航空会社どうなのかということはやっぱり懸念もございましたが、全日空、日本航空、大手二社でございますが、つい最近、これからの再生策というものの具体的なビジョンを持つてこられました。このコロナ禍による市場環境の劇的な変化を受けて対応していかなければいけないと、生き残らなければいけないということで、例えば、中長距離のLCC事業の強化ですとか低コスト化、先ほどSAFの話も出ておりますが、SAFを始めとするカーボンニュートラルの実現に資する低燃料機材の積極的な導入、機材、燃料の導入と、相当攻めの姿勢でビジネスモデルの変革に取り組みもうという相当意欲的な内容となっております。私も少し安心をしたところでございます。

やはり前向きに、新しい時代の変化に合わせた新しいビジネスモデルを追求できるようにしつつ

り我々も支援策を講じていきたいと、こう考えておるところでございます。

○森屋隆君 大臣、ありがとうございます。

今の答弁も踏まえてなんですけれども、二点目についてでございます。この航空運送事業基盤強化の変更のタイミングについてお聞きをしたいと思っております。

航空運送事業基盤強化方針を変更する場合の、情勢の推移により必要が生じたときと、こういうふうになっているかと思えますけれども、これほどのような状況に至った場合に変更されるのでしょうか。また、同方針を逆に廃止する場合は、国際的にあるいは国内的にこの新型コロナウイルス感染症の感染拡大がどの程度まで収束された場合にこの同方針は廃止されるのでしょうか。そしてさらには、その収束と、今後、このような事例があつてはならないんですけれども、こういった感染が拡大しているような同様の事例が発生した場合には、この方針の在り方についてお聞かせをいただきたいと思います、このように思います。

○政府参考人（和田浩一君） お答え申し上げます。

本法案では、世界規模の感染症の流行などにより航空会社の経営に甚大な影響が生じ、国際線、国内線の航空ネットワークの維持が困難になるような事態を甚大影響事態というふうにご定義をして

おります。そのような場合には、利用者利便への著しい影響を回避し、安全かつ安定的な輸送を確保するために、国が航空運送事業基盤強化方針を定めることとしています。

そのため、影響が更に長期化、深刻化するなど、現在想定している対応では航空会社の経営に更に甚大な影響が発生をし、航空ネットワークの維持確保が困難になり、基盤強化に向けた取組等を変更する必要がある場合には、航空会社とも相談の上で方針を変更するということになると考えています。

また、廃止でありますけれども、先ほど申し上げました甚大影響事態の状況が解消した場合には、国の方針に沿った取組の必要性がなくなるということでございますので、方針を廃止するということになると思います。

今後、旅客数の極端な減少でありますとか業界全体での減収額、また事態が発生している期間、それから地理的な範囲なども考慮した上で、今般の新型コロナウイルスのように未曾有の影響が生じている場合には航空運送事業基盤強化方針を定めることを想定しているところでございます。

○森屋隆君 ありがとうございます。

コロナもこのように長期化をして本当に厳しい状況にありますし、そんな中で航空関係、空港関係の方たちが頑張っている、必ず支えていくこう

いった支援が大事かと思えます。

そして、コロナが、このワクチンが広まっていくって収束をしたとしても、一気にインバウンドが増える、旅行が拡大するということはなかなか難しいのかと私は考えているんですけども、そういうことも考えますと、やはり長く、ある一定程度の支援はやっぱり必要なのかなと、こんなふうに思っている次第でございます。

次に、三点目でございますけれども、保安検査員に対する処遇改善の見直しについてお聞きをしたいと思えます。

大臣は、本会議の答弁において、保安検査員の現場における長時間拘束や時間単価の低さ等、こういった様々な課題について認識をしていると、こういうふうに申されました。また、今般新たに作成する危害行為防止基本方針において、現場における様々な課題解決に向け国が主体的にその役割を果たし、保安検査員の処遇改善を含む労働環境の改善に取り組むと、このように力強い答弁をいただいたいております。

具体的に、どのくらいまでにこの処遇改善ができるのか、あるいは目標としているのか、少しなかなか難しいと思うんですけども、この辺についてお聞かせをいただきたいと思えますし、また、今回のこの法改正とは直接的には関わらないと思うんですけども、空港で働く、グラウンドハンド

リングというんですかね、この従事者の方からも労働環境、労働条件の向上について多くのお訴えが届いております。併せて大臣の方から御見解をいただければ大変有り難いと思えます。よろしくお願いたします。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 保安検査業務もグラウンドハンドリング業務も、陰の立場で航空業務を支えている大変重要な業務だというふうに思っております。しかし、それに対して、航空機の運航状況に業務時間が左右されるということから大変拘束時間が長くなるんですとか、あと肉体的な負担も大変高い等々の課題がございまして、現場の従業員の皆様の処遇改善は喫緊の課題であるというふうに認識をしているところです。これは本会議で申し上げたとおりでございます。

このことについて、今般の法改正におきまして、保安検査の受検義務化ですとか保安検査員の指示権限を明確にすると、しっかりとやっぱり仕事の内容を誇りを持っていただくと、やっぱり大切なことだと口で言うだけではなくてしっかり権能も持っていたかどうかということも考えておりますし、そうしたことで旅客の皆様からのクレームへの対応の改善を図るということもございまして、また、国が検査会社に対しても直接関与できるようにしたいと思えますので、現場の実態がしっかりと把握できるような枠組みを整備していきたい。

これ、今回の法改正、保安検査員だけではありませんが、グランドハンドリング業務につきましても、これは、国と空港会社とグランドハンドリング事業者などの関係者で令和二年一月にアクションプランまとめておりますので、これからの需要回復を見込んで従業員の処遇改善、また外国人材の活用、これは新しい制度にのせてやるうとしていきましたが、コロナの関係でちよつとまだ進んでいない状況だというふうに承知をしておりますので、ここもしつかりやっていきたいと思ひますし、そうしたことで生産性の向上等、取組を促進してまいりたいと思ひます。

まだこれ、法律もまだでき上がっていませんので、いつまでということとはちよつと今の時点で申し上げにくいんですが、いずれにしても、保安検査はリスクに対する対応ですから、だから延ばしていいわけではございませんので、今日御質問もいただいたことでありますので、成立後速やかにしつかりとした結果が出るように私の方から督促をしてまいりたいと、こう考へております。

○森屋隆君 大臣、本当に心強い答弁ありがとうございます。

是非、保安員あるいはそのグランドハンドリング従事者、私のところに来た、大臣、働いている者からの実態と声なんですけれども、やはり二十代、三十代前半の方が多いいようです。そして、も

う大臣も御承知のとおりかと思ひますけれども、年収ベースにするとやはり三百万以下、三百万ぎりぎりというところが多いようございませすし、離職率も一〇%を超えている、あるいは高いところでは一九%、平均勤続も十年あるいは十年以下のところもあるようございませす。

今大臣答弁いただいたように、本当に誇りを持つて頑張つてやっている若い労働者の方たちがいるわけでありませす。是非期待をしておりますし、コロナの関係でアクションプランも少し遅れていふるといふことございませすけれども、本当にしつかり支えていただき、後押しをしていただきたいと、こういうふうにお願ひします。

○国務大臣(赤羽一嘉君) ちよつと先ほど申し忘れたんですけれど、なるべく空港に視察をするときには保安検査の実態も、足を運ぶようにしておりますして、ちよつと今速やかには思ひ出せませせんが、あるところのLCC対応だったと思ひませせんが、女性の方々がやつていて、非常に活気があつて迫力もあつて、保安検査業務スムーズだったといふことを特に印象深く思つております。

ですから、労働時間が非常に不規則なので、もう少し、私が言うところと影響与えませすけれど、少し時間を区切つての働き方とかですね、一度リタイアされた方の、女性の再雇用とか、そうした

ことも活用するとやはり効果が高いのではないかと。また、若い方、新卒の方も数多いんですけど、その方はやつぱり専門的な、特殊な高いスキルを学んでもらうという機会も前向きに考へていくよな、そういうシステムが必要だというふうにお願ひしております。

ただ、これも全て国交省から発案させていただきますが、検討会の中でしつかり議論していただきたいと、こう考へております。

○森屋隆君 大臣、本当にありがとうございます。期待をしております。よろしくお願ひします。

四点目でございます。

先ほどからありますように、コロナ禍の中、本当に厳しい企業経営がされていませす。そんな中で、企業もあるいは働いている者も一緒になつて頑張るながら、企業経営改善に向けて様々な経営政策あるいは経営努力が図られていふと、こういうふうにお願ひします。特に、企業の再編成やあるいは持ち株、共同経営など、こういつたことも考へられると思ひませすけれども、同時に、それに伴う例えれば空港の発着枠の取扱ひなど、これについて、透明性あるいは納得性がいくように私はしつかりと国が役割を果たしていくべきだと、こういうふうにお願ひします。

この件について見解をいただきたいと思ひます。

○政府参考人(和田浩一君) お答え申し上げます。

す。

航空会社におきましては、コロナ禍の甚大な影響が長期化している中、財務体質の改善など、懸命に経営改善に向けた様々な検討や取組をされており、そうした取組の中で複数の航空会社間での組織再編などの動きも出てきているというふうに承知をしております。

御指摘の羽田空港の発着枠との関係でございますけれども、例えば、中堅航空会社に優先的に配分された発着枠につきましては、これが競争促進を図る観点から配分しているということに鑑みまして、中堅航空会社間での合併とか合併と同程度の事例とみなされるような場合には、発着枠を回収するというルールになっております。

現在、このルールに該当するような検討が航空会社で行われているとは承知をしておりますけれども、引き続き、具体的な検討状況をよくお聞きをして、公正公平に対応してまいりたいと考えております。

○森屋隆君 局長、ありがとうございます。

現在はそういったことがないということで確認をさせていただきましたし、また、そういったことに基づいて、透明性の中でやっていくということでもよろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。

最後の質問になります。

いよいよこのワクチンの接種も、高齢者の方から六十四歳以下、一般の方になっていくわけでありませけれども、今日は航空法でありますから、パイロットを始め客室乗務員の方々、さらには、大臣いつも気に留めていただいております交通運輸労働者等の接種が始まると思うんですけれども、先日、私の事務所に、実は先行して接種をした医療従事者に対するワクチン接種後の副反応について報告がありました。少し紹介をさせていただきます。

それは、五百人規模の病院に働いている従事者の方なんですけれども、特に二回目の接種において発熱や体調不良を訴える者が七割近く、何らかの、腫れているとか熱が出たとかいろいろあると思うんですけれども、七割近くに上ったと、こういうふうなことでございまして、そして、その多くの者が実は二日ないし三日の休みを取ることであり、病院体制の維持が少し困難になった時期があると、こういうことでございます。

政府も、このワクチン接種に対しまして、二人の接種に二一・六%の確率で三十八度以上の発熱があるというような、こういうこともちよつと発表しているかと思えます。

いよいよ今月の二十一日から職域接種もスタートをすることでありませけれども、私は、この職域接種というのはスムーズにいけばいいことなんだろうかと、こういうふうに思っていますけれども、

も、現場がスムーズにこの接種予定が組めるように、これは所管違うと思うんですけれども、安定したワクチンの調達はもとより、この交通運輸労働者、特に、公共交通従事者など人の移動に関係する業種のワクチン接種後の副反応、これを私は気にしております、勤務あるいは乗務、そして営業に支障がないよう関係機関への、所管する国交省から指導、通達などがあつたのかどうなのか、ここを確認していきたいと思えますし、さらに、

ワクチン大臣、河野大臣は公務員のワクチン休暇についても発表をしているかと思えます。

交通運輸労働者にも、国として安全を第一に考えるべきでありますから、当然でありますから、このワクチン休暇が取れるように強く推進をしていただきたいと、このように思っているところでございますけれども、いかがでしょうか。よろしくお願いをいたします。

○政府参考人(馬場崎靖君) お答え申し上げます。

一般的に、ワクチン接種に伴い、接種後に副反応による体調不良等が生ずるおそれがあるのは委員御指摘のとおりでございます。特に、直接運行に携わる方が接種を行った場合に、副反応による体調不良が事故等輸送の安全に影響を及ぼすようなことがあるおそれがありますから、公共交通事業者におかれましては、これらの方々へワクチン

接種後に留意すべき事項を十分理解しておいていただくことが重要であると考えております。

このため、国土交通省では、例えばバス、トラック、タクシーなどの運転者がワクチンを接種された際の留意事項として、これは厚労省のホームページにも掲載されておりますけれども、ワクチン接種後の副反応に関する情報を御紹介するとともに、接種後の体調管理や体調変化確認等について十分な注意を払うことなど、ワクチン接種後の留意事項を業界団体等を通じて周知をしているところでございます。

また、航空機の乗務員につきましては、航空機乗務員の使用する医薬品の取扱いに関する指針というのがございます。この中において、今回のコロナに関するワクチンにつきましては、接種後四十八時間経過するまでは業務に従事してはならないという形でされております。

また、政府として、ワクチン接種を今後加速していく過程におきまして、委員御指摘のいわゆるワクチン休暇に関する検討も含めまして、安心して接種していただける環境を整備すべく、厚生労働省等の関係省庁とも相談、連携しつつ、引き続き取り組んでまいりたいと思っております。

○森屋隆君 ありがとうございます。  
関係機関にはそのような通達が出ているということであり、パイロットの場合については

四十八時間を空けなければならないということかと思えます。トラックやバス、鉄道などはそういった規定がないわけであり、やっぱり体調を確認しながら乗務してもいいということであったかと思えます。

さらに、このワクチンの休暇について、これも安全がやはり第一でございますから、是非とも、厚生労働省あるいは国交省の中で、なかなか企業も大変な状況にあると思うんですけども、やはり取れるような状況をつくっていただきたい、こういうふう強く申し上げまして、質問を終えたいと思えます。

ありがとうございます。

○委員長（江崎孝君） 速記を止めてください。

〔速記中止〕

○委員長（江崎孝君） 速記を起こしてください。

○竹内真二君 公明党の竹内真二です。質問の機会をいただき、感謝を申し上げます。

早速、航空法等改正案の質疑をさせていただきます。

初めに、航空会社への支援について伺います。新型コロナウイルスの感染拡大によって、過去の例を見ない旅客需要の減少が起きました。日本の航空会社は、ANAやJALといった大手の航空会社が巨額の赤字決算となり、LCCなども赤字となっております。先月三十一日には、北海道

が地盤のエア・ドゥと九州を拠点にするソラシドエアが共同持ち株会社を設立するとの発表もありました。

大手だけではなく中堅航空会社やLCC、そして地域の航空会社もコロナ禍での需要の大幅な減少によって甚大な影響を受けておりますが、それぞれの経営状況をどう見ているのか、そして、この航空ネットワーク確保のために全体としてどういう支援を行っていくべきと考えているのか、見解を伺いたいと思えます。

○政府参考人（和田浩一君） お答え申し上げます。

中堅航空会社、それからLCC、地域航空会社でございますけれども、社会経済活動や地域の方々の日常生活に必要な不可欠なインフラとして極めて重要な役割を担っており、大手航空会社とともに航空ネットワーク全体を支えていただいているところであります。いずれの各社も、このコロナの影響を受けて、大幅な需要の減少により厳しい経営環境に置かれております。

中堅航空会社やLCCにつきましては、大手に比べて自己資本が薄いために、財務体質の改善など、懸命に経営改善の取組等をされていると認識をしております。また、地域航空会社につきましては、親会社からの資金調達や地方自治体の補助金活用等により当面の資金繰りは確保していると

承知をしております。

国といたしましては、危機対応融資等の活用による資金繰り支援や雇用調整助成金などの支援を行ってきたほか、令和三年度においては千二百億円規模で着陸料や航空機燃料税等の減免を行うなど、相当踏み込んだ支援を実施しているところでございます。

引き続き、航空ネットワークの維持確保に向けて、航空需要の動向や経営状況を注視しつつ、適時適切に対応してまいります。

○竹内真二君 航空各社とも経営の効率化に本当必死で頑張っておりますが、やはり自助努力にはなかなか限界もあると思いますので、引き続きの支援、よろしくお願い申し上げます。

次に、我が国の航空保安体制についてお聞きいたします。

各空港における保安検査ですけれども、多くの課題を抱えております。

一つは、先ほど来出ております実施主体の問題です。外国では国や空港会社が実施主体となっており、日本のように航空会社などが実施主体となっているのは世界的にはレアケースとなっております。このため、責任主体を航空会社から国や空港管理会社などの公的組織にやっぱり変更すべきではないかと、そういう意見も強く寄せられております。

また、現場で従事されている保安検査員の方々の処遇改善も大きな課題となっております。委託を受けている警備会社などの皆さんは、現在は実働時間で請け負っているということがあって、今回のようなコロナ禍で減便などが生じた場合には、やはり拘束時間での契約ではないと相当に厳しいということも伺っております。

そこで、質の高い保安検査業務体制を維持し、確実な保安検査を安定的に実施するためには、保安検査の実施主体の見直しや保安検査員の皆さんの処遇改善、労働環境の改善について、やはりここは国が責任を持って対応していくべきだと考えますが、国土交通省の取組についてお伺いしたいと思います。

○政府参考人（和田浩一君） お答え申し上げます。

保安検査員は離職率が高い状況にあると承知をしております。保安検査の現場においてクレーム対応の厳しさ、拘束時間の長さにより時間単価が低くなる等の課題があるものと認識をしております。このため、これまでも、国、航空会社、空港会社、検査会社等の様々な関係者が集まり、検査員の方を含む現場の声も聞きながら、検査員の労働環境改善を含む現場の抱える課題の解決に向けて取組を進めてきたところでございます。

それらの取組に加えまして、今般新たに策定す

る危害行為防止基本方針に、先進的な検査機器の導入、また検査員の教育訓練等の充実、検査員の処遇や労働環境の改善に向けた取組の検討などにつきまして国が主導することを明記をして、しっかり取り組んでまいります。

また、保安検査の実施主体の見直しにつきましても、実施主体ごとのメリット、デメリットや海外事例の詳細な調査分析を行い、有識者による検討会議において、国が主導をしてしっかりと検討してまいります。

○竹内真二君 保安検査の実施主体の見直し等も含めて、保安検査員の皆さんの労働環境の改善に是非引き続き取り組んでいただきたいと思っております。よろしくお願い申し上げます。

それから、今回の法改正で保安検査の受検義務化、そして検査員の指示権限の明確化が措置されます。この検査を受ける側の一般の利用者にとってはどのような影響、効果があるのかについても是非お伺いしたいと思います。

○政府参考人（和田浩一君） お答えいたします。保安検査の受検の義務化や保安検査員の指示権限を明確化することによりまして着実かつ適切な検査が実施をされ、旅客及び航空機の安全、安心が一層向上することになります。また、先進機器の導入推進や検査員の労働環境の改善等に向けて取り組むなど、保安検査の量的、質的向上を図る

ことによりまして保安検査が円滑に実施をされ、保安検査場での混雑回避にも資するものと考えます。

いずれにいたしましても、保安検査の着実な実施のためにはお客様等の御理解、御協力を得ることが不可欠でありますので、お客様等に対しまして、今般の制度改正の内容や機内持込み制限品に関する情報について、関係者とも連携しつつ周知啓発をしまいたいと考えております。

○竹内真二君 今おっしゃったように、機内の持込み制限品等の周知も含めて、是非利用者の方にも知らせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

次に、ドローンなどの無人航空機について質問をいたします。

ドローンは、物流はもとより、インフラ点検、災害時の活用などが期待をされ、空飛ぶ車とともに空の産業革命、移動革命を担う存在となっております。今回、レベル4が解禁をされ、有人地帯での補助者なしでの目視外飛行ができるようになります。今後、ドローンを社会実装していく、幅広い分野で利活用を進めていくためには、何よりも安全対策が重要になります。

本法案によって技能証明制度、操縦ライセンス制度ですけれども、これを創設することになりまして、ドローンユーザーの利便性を考慮す

る一方で、やはり安全を確保するために審査をしっかり行うことが必要と考えますが、そのために国土交通省としてどのように取り組んでいかれるのか、お伺いしたいと思います。

○政府参考人（和田浩一君） お答え申し上げます。

無人航空機の操縦者の技能証明は、安全に直結するものであり、厳格かつ公正に実施することが必要です。その際、既に無人航空機の講習を行う民間のドローンスクールが全国各地に相当程度存在をしており、このような民間機関と連携していくことが行政の効率化やユーザーの利便性確保の観点からも望ましいというふうに考えております。

このため、講師や設備などに関する要件を満たし、一定の講習実施能力を有するドローンスクー登録を登録する制度を設けることとし、当該登録講習機関が行う講習を修了した場合には、技能証明に係る学科、実地試験の全部又は一部を免除する仕組みを盛り込んでおります。

あわせて、登録講習機関に対しましては、講習の実施方法等を定める事務規程の届出、また、財務諸表や事業報告書の作成、閲覧などを義務付けるとともに必要に応じて業務改善命令を行うことにより、講習の適正な実施を確保してまいります。

○竹内真二君 ドローンの安全対策という観点から、もう一問お聞きをいたします。

有人地帯を含めたドローンの更なる利用の拡大が見込まれる中で、今回の法改正によって、運輸安全委員会においては、新たにドローンの事故等についても調査を行うこととなります。これ、どのように対応されていくのか、見解をお伺いしたいと思います。

○政府参考人（城福健陽君） お答えを申し上げます。

無人航空機に係ります事故等の調査につきましては今回の法改正によりまして運輸安全委員会の新たな業務となりますが、無人航空機の事故等は、有人機とは異なりますフェールセーフ機能など、無人航空機特有の安全システムなどに起因するものも想定されるところでございます。このため、無人航空機にしまして高い操縦技術などを有する人材を新たに採用し、安全システムなどに関する研修を行うこととしております。

一方、無人航空機は、飛行特性、機体の構造、装備品などにおいてはヘリなどの有人機と類似性がございましてことから、既存の調査体制も活用していくこととしております。

今後、事故等調査の適切な実施によりまして、事故等の再発防止、被害軽減に向けてしっかりと取り組んでまいります。

○竹内真二君 運輸安全委員会による調査というものはいくらから再発防止に欠かせないものとなつ

ていくと思いますので、体制整備を含めて是非しっかりと対応をしていただきますよう、よろしくお願ひ申し上げます。

それでは、最後に、赤羽大臣に福島ロボットテストフィールドについてお伺いしたいと思います。

この施設は、福島イノベーション・コースト構想の中核施設として整備をされたもので、無人航空機や災害対応ロボットなど、陸海空のフィールドロボットの一大開発実証拠点となっています。東西約千メートル、南北約五百メートルの広大な敷地内には無人航空機エリアなども設けられ、スタートアップの集積もこの地域に少しずつ進んできております。被災地の復興にとっても極めて重要な施設であるわけですが、本法案において福島ロボットテストフィールドはどのように位置付けられ、ドローンのレベル4飛行の進展に向け今後どのように活用されていくのか、赤羽大臣の見解を是非ともお伺いしたいと思います。

○国務大臣（赤羽一嘉君） ドローンの利活用が推進されるために、特にレベル4という新しいことを実現するためには、やはりそれなりの実証実験を重ねること、知見を蓄えることが非常に大事だということに考えております。

今御紹介いただきました福島ロボットテストフィールドは昨年三月に全面オープンとなりまして、九月にそのロボットテストフィールドの開所式を

行いました。そのときにも参加をさせていただき、現場を視察させていただきましたが、もう既に当時で三十社を超える空飛ぶ車ですとかドローンのベンチャー企業が集積をしております、相当程度研究開発のための実証フィールド拠点として活用がされておるところでございます。

福島の復興というのは、いずれの政権においても政府としては一丁目一番地の最重要課題という位置付けでございますので、私自身も、関わった一人として、この福島ロボットテストフィールドはオンリーワンの現場にしたいというふうに考えております。

そういう意味で、そのためにも、国交省としましては、福島ロボットテストフィールドに参加されている企業の皆様からの御要望も踏まえまして、昨年九月に、ドローンの技術実証を積極的に進めることができるよう、飛行許可手続等の柔軟な運用を開始いたしました。また、本年四月からは、国交省の航空局の職員を常駐させまして、現場において制度面の助言を直接行うなどしておりますところでございます。

今回法改正成立をいただければレベル4の飛行を目指すわけでございますので、これは、官民連携しながらこの福島ロボットテストフィールドを積極的に活用して、より良いものに改善していきたいと、こう考えておるところでございます。

○竹内真二君 大臣からテストフィールドを力強く今後活用していただけるということを答弁いただきましたので、これから、レベル4対応のドローンや空飛ぶ車など、メードイン福島の革新的な技術や製品がやはり世界に羽ばたいて、福島、東北の復興はもちろん、日本経済の成長を牽引していくためにも、引き続きの取組を是非ともよろしくお願ひしたいと思います。

以上をもちまして質問を終わります。ありがとうございます。

○浜口誠君 国民民主党・新緑風会の浜口誠です。よろしくお願ひしたいと思います。

航空法の改正については賛成の立場で今日も質疑をさせていただきましたというふうに思っております。

まず、航空保安についてお伺いしたいと思います。

航空保安、今回の法改正で旅客の皆さんに保安検査が、受検が義務化されたり、あるいは保安検査員の権限が明確化されるなど、大きく前進する部分があるというふうに受け止めております。

ただ一方で、航空保安については残された課題もあるというふうに考えておりまして、例えばですけれども、航空保安の責任主体ですね。先ほど来先生方からもいろいろ御意見、御議論ありますけれども、この責任主体については、依然として

民間の航空会社の方に責任主体があると、これ、根本的な問題が、課題が先送りされているというふうに言わざるを得ないというふうに思っております。

この航空保安は、まさにテロですとかあるいはハイジャックといった、国家を標的としたこういったリスクに対して対応するために実施しているという航空保安ですので、やはりまずは国がしっかりとした責任を負うことが本来の姿ではないかなというふうに思っております。実際、米国とかドイツとかニュージーランドは、まさに国がこの航空保安については責任主体となって実施をしているということですから、もう一度この部分についてはしっかりとした対応をしていく必要があるというふうに思っております。先ほど竹内委員の方からも、まさにそういう声も大きいという御指摘もありました。

そこで、もう一度確認ですけれども、なぜ日本はこの航空保安の実施主体、責任主体が民間航空会社になつていいのか、その点について改めて確認したいと思います。

○政府参考人（和田浩一君） お答え申し上げます。

我が国におきましては、保安検査は、ハイジャックの防止や危険物が輸送されることによる危険の発生防止という運航の安全、これすなわち、

航空機に搭乗するお客様、それから航空機の安全を運送主体が確保するという観点から航空会社の実施をし、保安検査を受けない旅客の搭乗を約款により拒否するという枠組みで従来から行われてきたということでございます。

○浜口誠君 ちょっとあつさりしていてあれですけど、

テロがその中に入っていなかったのは何でかなと、何でハイジャックだけを答弁の中で言われるのかなというふうなところも正直あります。

まさに今回、各国がこの航空保安の対策を強化したのは、二〇〇一年九月十一日の米国同時多発テロ、これを受けて航空保安体制を強化したという経緯があります。やはりああいう大きな問題に航空機は使われてしまう、そのリスクがあるんだというのを改めて世界が認識をして、航空保安の重要性というのを再評価しなきゃいけないという動きに、一気にあの事件があつて動向が変わつたというふうに私は受け止めております。

再度これ赤羽大臣にお伺いしたいんですけれども、やはりこの航空保安の責任主体、これ、やはりもう民間の航空会社の皆さんがカバーする範囲を超えていると思います。やっぱり国が一次的にこの航空保安の責任主体となることがやっぱり我が国においても目指す方向ではないかなというふうに思っておりますけれども、大臣の御所見を是

非お伺いしたいと思います。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 国際航空のネットワークがこれだけ張り巡らされているということの他方で、テロ、ハイジャック事件等々が起こると、そのリスクの対策を考えると、やはり日本だけが穴を空けるような在り方では駄目だというふうに思っております。ですから、私も、先ほど御答弁させていただきましたが、従来の保安検査体制では余りにも、何というか、頼りないのではないか、もう少し国が関与できる方法はないのかということ、今回、法改正の発議させていただきました。

ですから、法改正の内容をもう十分御承知いただいていると思いますが、国がハイジャックやテロ等の危害行為の防止に関する基本方針を策定する、また、国が主体的に保安対策全般の総合調整を行うということを明記させていただいておりますので、これは、以前とは相当違ったものにしていこうという意欲の表れでございます。

ただ、実際の保安の検査の主体をどうするのか、今お示しされたような国では国がやられておりますが、多くの国では空港会社がやっているというのが大勢だと思います。しかし、そういったことも含めて検討を、有識者会議ですとか検討をする場で様々な検討をしていただいて、これ先ほど御答弁させていただきましたが、だからとか会議

をするのではなくて、コロナ禍で非常に、合意形成が非常にやりにくい状況は勘案するにしても、やっぱりリスクは未然に防ぐという最優先する課題としてしっかりと督促をして、議論を深めていくって結論を得るように努力をしていきたいと、こう考えております。

○浜口誠君 ありがとうございます。

そういう中で、大臣からも、現状ではやはり課題があるという認識は十分お持ちいただいているというのは非常に分かりました。

今の議論の中で、継続課題ということでは二点あると私は受け止めております。一つは、やはり航空保安の責任主体、もっと国が関与を強めていく、ここを議論をしっかりと深めていくという点が一点目、もう一点目は、航空保安、保安検査の実施主体の在り方を含めた関係者間の役割分担の整理、これを今後引き続きやっていく必要があると、この二点が航空保安の責任なり実施主体の今後の対応ということでは課題として残されているというふうに受け止めております。

そこで、今後こういった継続課題、残課題について、いつまでにどのような議論を行って結論を出していくのか、是非これを、時期を明確に決めてしっかりと議論を加速させていく必要があるというふうに思っておりますので、いつまでにどのような形で結論を得るのか、これについて、

具体的な今後の進め方についてお伺いをしたいというふうに思います。

○政府参考人（和田浩一君） お答え申し上げます。

保安検査の実施主体につきましては、海外の主要国の状況を見ると、国などの公的機関である場合、また空港会社である場合、あるいは航空会社である場合など国によって異なっておりますので、それぞれのメリット、デメリット、これをよく把握する必要があると思います。

この実施主体の見直しに当たりましては、しっかりと検査が継続して行われるように関係者のコンセンサスを得ることも重要でありまして、先ほども御答弁申し上げましたが、賠償責任や保険制度、それから実務面での様々な課題について整理をする必要がございます。

そのため、保安検査の実施主体ごとのメリット、デメリットも考慮しつつ、関係者のコンセンサスが得られるように関係する課題の解決を図るべく、今後、海外の状況等について更に調査を行って、有識者会議における、有識者による検討会議において検討をしてみたいと考えております。

いつまでにというお話でございますけれども、今、コロナ禍の状況でございますので、なかなか海外の調査を行っていくということがございますので、確定的にいつまでということとは申し上げにく

い状況にございますけれども、可能な限り速やかに調査、それから検討の作業を進めてまいりたいと考えております。

○浜口誠君 いろいろ環境が厳しいというのも承知はしておりますけれども、是非有識者の検討会を加速していただいて、やはり課題というのはもうかなり明確に絞られてきておりますので、関係者の皆さんもやっぱりここはしっかりと明確にしていけないといけないという認識も共有化していただいているはずですので、やはりターゲットをしっかりと持っていたいて、いつまでにやろうというところはしっかりと設置して、ターゲットを設定して議論を進めていただくことを改めてお願いをしておきたいというふうに思います。

大臣、いかがでしょうか。

○国務大臣（赤羽一嘉君） これは先ほどもお答えさせていただきましたが、ちよつと法案成立の前ですから申し上げられませんが、この会議を立ち上げるときには当然その結論を得るめどはしっかりと立てて、また、その進捗状況もしっかり責任を持って把握をしていきたいと、こう考えております。

○浜口誠君 ありがとうございます。

是非、大臣からも非常に前向きな御答弁いただきましたので、しっかりと進めていただくことを重ねてお願い申し上げます。

では、続きまして、航空保安の財源の在り方についてお伺いしたいと思います。

財源の在り方も、これ非常に重要な課題だというふうに思っております。本会議でも、この財源の在り方について、保安検査の財源の在り方については御質問させていただいて、今は航空会社さんと空港管理者で折半と、五割五割の負担割合というふうになっております。

空港管理者の方の財源については、大臣の御答弁の中に、国管理空港については保安料を徴収されていると、地方管理空港においては空港使用料、そして民間空港については旅客保安サービス料と、こういった名目で旅客からそれぞれ徴収されているというふうにお伺いしました。

今日お伺いしたいのは、それぞれお一人当たり幾らの金額を徴収されているのか、あと、年間で徴収額はそれぞれ幾らぐらいの規模になるのか、その辺りをお伺いしたいと思います。

○政府参考人（和田浩一君） お答えを申し上げます。

まず、国管理空港でございますけれども、旅客一人当たり百五円を徴収しております。コロナ影響前の令和元年度の実績で見ますと約八十四億円になります。

一方、民間空港の方でございますが、こちらの方は旅客保安サービス料を設定していますので、

代表的なところで申し上げます。成田国際空港、これは旅客一人当たり五百三十円、それから中部国際空港が一人当たり三百五十円、関西国際空港が一人当たり三百二十円を徴収しています。そして、年間での徴収額ですが、これもいずれも令和元年度の実績になります。成田空港が約八十八億円、中部空港が約五億円、関西空港が約三十二億円となっております。

一方、地方自治体の管理空港でありますけれども、こちらは空港使用料となっておりますが、空港を管理する各自自治体によって徴収額が異なっており、また、航空保安の財源としてはこの一部が充当されているものでありますので、国管理空港や民間空港のように、それぞれの空港において一人当たり幾らで年間徴収額が幾らかというのを現時点で把握できておりません。ただ、今後の検討にも必要となりますので、今情報の収集を行っているところでございます。

○浜口誠君 和田局長、ありがとうございます。今、民間の航空会社、それぞれ一人当たりの金額がこれ違うんですけれども、その背景ですね。

なぜ成田、中部、関西、それぞれ一人頭の金額が、まあ結構差がありますよね。成田五百三十円に対して関西三百二十円ということとかなり違いますから、何かその背景がもし分かるのであればお伺いしたいということと、あと、地方管理空港につ

いては時間掛ければ状況が把握できると、そういう受け止めでよろしいでしょうか。その二点、改めてお伺いします。

○政府参考人（和田浩一君） お答え申し上げます。

民間空港の旅客保安サービス料ですが、これは各空港を管理している会社の判断で取っています。これは多分、航空保安に係るいろんな設備の違いがあったりそれから面積の違いがあったりということを反映しての違いだというふうに理解をしております。

それから、お尋ねの二点目、地方自治体管理空港における金額でございますけれども、これも時間を掛ければ、一定の前提を置いて時間を掛けていけば把握できると思っておりますので、それを今一生懸命把握をしようと努力をしているところでございます。

○浜口誠君 ありがとうございます。

では、委員長にお願いですけれども、また調査ができて具体的な金額が国交省さんで把握されたときには理事会の方に御報告いただくように、お取り計らいをお願いしたいと思います。

○委員長（江崎孝君） 後刻理事会で協議させていただきます。

○浜口誠君 ありがとうございます。

続きまして、同じ財源の関係でお伺いしたいと

思いますけれども、今後より一層テロの対策を強化していく、オリンピック・パラリンピックどうなるか、まだ確定的なことは言えませんが、二〇二五年には大阪・関西万博、大きなイベントもあります。また、コロナが落ち着けば、海外からお客様が日本に来ていただく、そういう人数も増えてくると思います。

そうした中で、しっかりとしたテロ対策の強化ですとかあるいはこの航空保安、保安検査の量的質的な向上を図っていく、こういうことが非常に重要だというふうに思います。そのためには、先進機器の導入、いわゆるスマートレーンだとかそういういろんな先進機器の導入ですとかあるいは検査員の方の処遇改善による人材確保、こういったものをこれからしっかりとやっていくことが重要になってくるというふうに認識をしております。

そうした中で、今後、保安検査に必要な財源、これを政府としてどのように確保していく予定にしておられるのか、この財源確保の考え方についてお伺いしたいと思います。

○政府参考人（和田浩一君） お答え申し上げます。今後のテロ対策の強化、それから保安検査の量的質的拡大、向上の観点からは、保安検査に必要な財源の確保は重要な課題であるというふう

に認識をしております。

諸外国におきましては、保安検査の費用については、お客様に課される保安料を充当したり、また航空券の価格に転嫁したりするなど、最終的には旅客が負担する受益者負担の考え方が一般的というふうに承知をしております。

保安検査に関する費用負担の在り方については、諸外国における費用負担の実態や保安検査の実施主体の在り方の検討状況も踏まえながら、有識者会議に、有識者による検討会議においてしっかりと検討してまいりたいと考えております。

○浜口誠君 今後の検討課題ということですが、実際、民間の航空会社の皆さんは検査費用の五割の負担を今していただくことになっております。ただ、民間企業ですので、やっぱり経営状態によってはなかなか、五割の負担をしないといけないんですけども、その負担が十分賄えないと、対応できないといったこともこれ経営状況によつては十分起こり得る可能性もあるというふうに思っております。

そうした中で、やはりこの航空保安の責任主体より国が関与を強めていただいて、この財源についても、保安検査の財源についても、今後の適正な費用負担の在り方ということについて、もっと国の負担割合を増やすなどの現状制度のやはり見直しを早期にやっていく必要があるのではないか

など、このように考えておりますけれども、今後の費用負担の在り方ということについて改めてお伺いしたいと思います。

○政府参考人（和田浩一君） お答え申し上げます。

現在の保安検査の費用負担の在り方については、国交省としても何らかの見直しが必要だと、必要であるというふうに考えておりましたが、有識者会議の議論の中でも、保安検査に係る費用は航空会社等の経営状況と切り離して確保されるべきと、まさに委員御指摘のような御意見がございました。さらに、有識者会議の中間とりまとめでは、海外の主要国では受益者負担の考え方が一般的であることも踏まえながら、保安検査の費用負担の在り方について検討を進めることが必要というふうに整理がされております。

引き続き、有識者会議における検討を精力的に進め、関係者のコンセンサスを得て、成案をできる限り早期にまとめていきたいと考えております。

○浜口誠君 ありがとうございます。本当に、財源をより安定的に、長期的にしっかりと確保していく、そういう仕組みに変えていくというのは非常に重要だと思います。まさにそういった視点で今後の費用負担の在り方というのは検討を進めて、結論を出していただきたいというふうに思いますが。

一方で、今、国管理空港の場合は保安料として一人百五十円という負担を旅客の皆さんに御負担いただいているということになりますけれども、やはり財源を増やさないといけないとなったときに例えばですけど、この百五十円を百五十円に上げていくような議論をやるときに、この保安料というのは、あれですね、運賃というかお客様の航空料金に溶け込んでいるからなかなかその切り分けがされていないということからすると、お客様にそういうことを理解していただく、その取組が非常に重要なというふうに思っていますので、仮にそういった状況を行わざるを得ないとき、これ、国交省としてしっかりと旅客の皆さんに説明責任が問われると思いますけれども、その点どのようにお考えでしょうか。

○政府参考人（和田浩一君） お答え申し上げます。

仮に保安料を引き上げるとして、今のような形でお客様に負担を求めるということになれば、まさにおっしゃるようになります、お客様に周知徹底を図ること、これが重要だと思います。

ここにはいろいろなやり方があると思っております、今のPSFCという空港施設利用料がありますけれども、こうやって外に出すというやり方もあると思いますし、いずれにしても、いろいろなやり方について有識者会議の中で議論をして検

討してみたいというふうに思います。

○浜口誠君 ありがとうございます。

まさに、税というか、保安料だけを切り出して、そこだけの変化点なんだと、本来の運賃は何も変わっていないんだというようなことがはっきりと分かるような形の方が利用されるお客様にとってはより分かりやすいですし、より公平な表示方法ではないかなというふうに思っていますので、その辺も含めて是非御検討いただきたいというふうに思います。

続きまして、ワクチンの優先接種に関してお聞きしたいと思います。

これも現場の皆さんからいただいている例えばのケースなんですけれども、まさに航空会社の皆さん、空港で働く皆さんだけではなくて、先ほど来議論するように、交通運輸のまさにキーワーカーの皆さん、公共交通を支えて、我々の生活を縁の下の力持ちとしてお支えいただいている物流関係の皆さん、もう本当に日々感染のリスクと向き合いながら頑張っていたいただいているというふうに思っております。

そんな中で、航空会社の方で空港で働いている方からいただいた意見の一つとして御紹介したいと思えますけれども、空港の検疫で、空港の検疫官の方は医療従事者という扱いで既に優先接種が行われています、ワクチンがですね。今、水際で

大変忙しいので、その検疫官の方のサポートをするために、空港の職員の方が同じ職場でサポート要員として協力していただいています。そういう方は、同じように海外から来られる方と接客という対応しているんですけれども、優先接種の対象にはなっていないんです。同じ職場で、検疫官よりもより多く接している可能性があるにもかかわらずそういう対象になっていないと、こういった皆さんからすると、やはり感染の不安が高いという声もいただいております。これは一例です。

あくまで一例ですけども、そのほかの物流業界、交通業界の皆さんの中にも同じような不安を抱かされている方がたくさんいらっしゃると思います。六月二十一日から、森屋委員の方からも、職場接種、企業接種が始まっていますけれども、やはりこの職場接種、企業接種が始まったときにも、より国民生活に密接に関係しておられるキーワーカーの皆さん、エッセンシャルワーカーの皆さんを優先的に接種をしていただく、やっぱりそのことを国交省としては政府の中で声高に主張していただきたいなと、このように考えておりますけれども、大臣、いかがでしょうか。

○国務大臣（赤羽一嘉君） それは、もうこれまでも総理にも直接お話し申し上げてまいりました。現状の方針は、国家として国民、希望される方全国民、全員に接種をするという初めてのことで

ですので、それで、結局地方自治体の負担になってしまふということで、今は医療関係者、高齢者という順番でやっておりますが、加速させるために、職域単位のこと六月二十一日から始める予定で今準備が進められております。

そういう意味で、恐らくもう航空会社の大手からは実際に準備を始めているようにも仄聞もしておりますし、その中で、同じ航空会社の中でもそうしたエッセンシャルワーカーを優先していただくようにも申し上げたいと思いますし、それぞれの航空会社がそうしたことは考えられているのではないかとこのように思っております。

なお、御質問のときの、検疫の場での同じリスクがありながら後回しにされているということがありましたら、これは、私から田村厚労大臣に少し申し上げて、ちよつと状況をよく知っていたいただきたい、私もちよつと承知をしておりますが、よく現地の実態を考えて、おかしなことであればしつかり是正をさせていただきたいと、こう思います。

○浜口誠君 大臣、ありがとうございます。

是非、先ほどの検疫の現場での状況というのは一例です。ほかにも同じような不安を抱えながら必死で職責を果たそうとされている労働者の方たくさんいらっしゃると思いますので、是非また現場の声も聞いていただきながら、しつかりとした

対応を政府全体として取っていただくこと、このことを改めてお願い申し上げます、私の質問を終わりたいと思います。

ありがとうございます。

○委員長（江崎孝君） 午後一時三十分に再開することとし、休憩いたします。

午後零時十一分休憩

午後一時三十分開会

○委員長（江崎孝君） ただいまから国土交通委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、航空法等の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○武田良介君 日本共産党の武田良介です。

法案の質疑に入ります前に、先ほどもお話がありました赤羽大臣の視察の件に関わって質問させていただきますというふうに思います。

五月の二十四日、二十六日両日の大臣の視察について報道があったと、先ほど青木理事の方からも御紹介がありました。その報道を受けて、先ほどの答弁あるいは理事会の場での官房長からの説明を聞きました。その説明によりますと、五月二十四日、二十六日の赤羽国交大臣の視察と、それから衆議院議員であります岡本三成衆議院議員の視察はそれぞれ別個のものだったと、岡本議

員の視察はこのくらいの時期に行きたいという要請があったために、国交省の方で調整をして、大臣の視察と岡本議員の視察を同時に行ったという説明でありました。公明党の都議、区議と一緒に視察をしたわけでありますけれども、それは岡本衆議院議員の視察に同行したものだという説明がありました。

元々別個の視察をなぜ同時に実施する必要があったのか、今、コロナの緊急事態宣言が発令されている下で、分散させるということはあつたにしても、一緒にするということはあり得ないんじゃないかなというふうに思うわけですけれども。

二十四日、二十六日と二度やっているわけですけれども、報道されている部分だけでもですね。ですけれども、感染防止対策を十分取ったから大丈夫ということではなくて、何で元々の視察と一緒にやったのか、この点について説明を求めたいと思います。

○政府参考人（瓦林康人君） お答え申し上げます。

国土交通省におきましては、国会議員から御視察の御要請をいただきました場合には、与野党を問わず、省内担当部署の体制及び視察先の自治体あるいは事業者の御都合の観点、さらに、コロナ対策上の観点から調整をいたしまして、対応が可能である限り、職員を同行させるなどして御視察

を対応してございます。

大臣による視察の実施を計画している際に、同じ時期に同様の箇所について国会議員による御視察の御要請があった場合には、現地の負担を勘案しつつ、適切に対応可能であることを確認した上で、これはコロナの観点も、コロナの感染対策の観点も含めてでございますけれども、適切に対応可能であることを確認した上で、大臣による視察と同時に行的にいたいただくことがございます。

今回につきましても、衆議院議員からの視察の御要請を受けまして、当該議員の御意向と地方自治体等受入れ側の御意向を踏まえた上で、同時に実施させていただくことといたしました。

○武田良介君 緊急事態宣言を延長するかどうかということがまさに議論されている、そういうタイミングでありました。本日に、コロナの問題というのは大丈夫だと、感染対策を取って大丈夫だという判断があったということなんですけれども、結果として一緒に視察は行われているわけであります。

大臣にお伺いしたいと思うんですけども、こうした大臣の視察、この二十四日、二十六日について言うと、都議選の間近という時期でありました。大臣の出身政党であります公明党の国会議員の方あるいは都議会議員予定候補の方、こういった方と一緒に視察をすれば、その大臣の視察が特

定の政党の選挙活動に利用されているというような国民の疑念を抱かせることになる、国民に疑念を抱かせることになってしまうと、そういう認識を大臣はお持ちでいらっしゃったでしょうか。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 二十四日、二十六日の視察共に、先ほど午前中にもお答えしたかと思いますが、それぞれの法案の成立を踏まえて、大事な法案でありましたから現地から様々な御要望もいただいていた、そういった経緯の中で、公務として視察をしたわけでございます。

私は、できるだけ数多く視察をしようとしておりますし、特にこのコロナ禍にあつては、基本的には県外は、相手の知事さんとの相談もあります。基本的には今はしておりませんし、そうした中で東京都内で行うと。そのときには、当然のことながら、コロナ対策を講じた上で、一本化したから増えたわけじゃなくて、その人数のマックスは増やしておりませんし、加えて、現場の二度手間になるようなことはなるべく避けた方がいいということもあつて一本化したというふうに聞いております。

ただ、私、これだけ数多く視察をしておりますので、実際のところは、現場に行ったときに同行議員というのか、ああ、こういう人がいるんだなということが分かることが大半でして、仮に自分の党の議員ではないときでも、午前中申し上げまし

たように、多くの方々にその問題を共有して、それに対する対策の進捗状況等々をよく理解していただくということは事の解決には大変有用だというふうに思っておりますので、私は、現場に行つて知らない議員がいるから困るなんて言ったことはありませんし、そうしたことは対応しているつもりでございます。

また、国交省としても、それは議員の申出もあつて、それは省を挙げて視察の対応をさせていただいたということもよく御承知だと思えますし、そうしたことは基本的に、何とかな、国土交通行政が前に進むような方向であるというふうに信じながら、基本的には、現場現場の制約も当然あります。そうしたことはしっかりとやっているということでございます。

ですから、それを都議会議員選挙云々と言いますけれども、二つの案件とも、それぞれのところで長年にわたつてお困りでありましたし、うちの党の議員だけではないかと思えますが、地元議員さんにとっては大変大きな課題でありましたので、そこに行つて、現場で一緒に問題を共有しながら今の国交省としての対応状況について御理解いただくというのは、非常に公務視察というか現地視察という意味では大変意味のあつたものだというふうに理解をしておるところでございます。

○武田良介君 現場を見るとというのは当然大事な

ことだというふうに思います。私も視察に行かせていただきます。それはもちろんそのとおりだというふうに思いますけれども、今回は、都議選の間近ということがあり、また、都議やその予定候補の方なども同行をされている、そういうところから疑念が生まれてしまうと、生まれているんだということだと思っんですね。

じゃ、過去の例はあったのかということもお聞きをいたしましたら、あるということでありましたので、これ理事会でも話になりましたけれども、じゃ、その資料をいただきたいということを出していただきました。今日、配付資料として付けてさせていただきます。

ここにも書いてありますが、これが全てではないということは言われておりますけれども、しかし、国交省からいただいた資料でありますので、今確認できる資料としてこの資料の中身を、少し特徴的なところを見たいと思うんですけども、例えば、同時に視察をされた国会議員というところがありますけれども、公明党の議員の方から始まって、自民党の方、公明党の方がほとんどであります。公明党の議員の方は、これ二十九回、過去一年間でありますけれども、二十九回あるうち二十八回参加をされておられる、メディアの関係というところで見ますと公明新聞のみということになっておりまして、特定の政党だけという状況が

あるというふうに言わざるを得ないのかなというふうに思うわけですけれども。

私聞かせていただきたいのは、先ほど説明いただいた、こういった視察を一緒にした経過、これらの過去の例も同じ経過なのかということを確認させていただきたいと思うんです。大臣が以前から行こうとしていたその同じ場所に同じ時期にほかの議員の方も一緒に行きたいと、全部そういうことで、それだったら調整しましょうということ。この例が、過去の例があるんでしょうか。

○政府参考人（瓦林康人君） お答え申し上げます。

大臣の視察が計画されている時期と同じ時期に同様の箇所につきまして国会議員から御視察の御要請があります場合、その都度、現地の負担を勘案しつつ、適切に対応できるかどうか、適切に対応可能であるかどうか、これを確認いたしました。妥当であると確認でき判断されれば、御意向を確認して、その都度同時に実施させていただいていくところでございます。

今回につきましても、そのような経緯をたどって同時に実施されたというところでございます。

○武田良介君 いや、その都度そういう対応をしていますということじゃなくて、この二十九回、この一年で見た場合にあるわけですけども、同じ経過でやっているんですかということ聞いて

います。

○政府参考人（瓦林康人君） お答え申し上げます。失礼いたしました。

その都度と申しましたのは、この二十九回いずれにつきましてもそのような経緯をたどって同時に実施されたというところでございます。

○武田良介君 そういう偶然みたいなことがこんなに続くのかなということ率直に私も大変疑問を持つところではあるんですけども。

大臣官房からの説明では、大臣の視察の日程は前日に決まったというお話でありました。その後国交省の方で調整して、岡本議員の方にも、あした大臣が行くことになりましたので、何ですか、以前からいただいていた要望についてあした行きましょうということ連絡をし、セットされたことになると思うんですね。

普通、そういう視察の日程というのは少し前にセットしておくことが普通だというふうに思いますから、そう考えますと、岡本議員に対して事前に、近々大臣も同様の視察を検討しているので、その際御一緒に視察いただきたいというふうに思っておりますと事前に国交省の側から、働きかけたといいますか岡本議員の方に連絡をしていた、そういう一緒に視察をしましょうという道筋を付けていたということになるんじゃないかと思えますけれども、事実関係についてだけ確認をしたい

と思います。

○政府参考人（瓦林康人君） お答え申し上げます。

本件につきましては、大臣の視察自体は年明け以降検討が進められてきました。具体的なスケジュールにつきましては、四月末の時点ぐらいから具体化してきたところでございます。また、衆議院議員の先生の方からお話いただきましたのも四月の末以降でございます。そして、具体的にどの日になるかというのは、これはもう直前に調整された結果実施されましたが、ただ、これは、国土交通省の方からそういうことをお願いした、同時にお願したということではなくて、事実関係としてもうコミュニケーションを日常取っておりまして、この日になりましたということを情報として入れさせていただくという経緯はあると思います。

○武田良介君 岡本議員からは四月の末頃にそういう視察をしたいという話が国交省の方であったと、だから、何月何日にじや行きましようというふうに調整をして事前に確定していたわけじゃないと、確定していなかったけれども、またいつかじや行きましようということにしておいて、そのしておくに当たっては、大臣が近々視察に行く予定もありますからその際にといい話を岡本議員の方にもさせていただいたんですよということを確認し

ています。

○政府参考人（瓦林康人君） お答え申し上げます。

これは、やり取りの中で、やはり現地の受入れ体制がございますので、現地の御都合、受け入れていただける地方自治体の方の御都合も含めて、そういった情報を総合的に提供いたしまして最終的に御判断いただいて、同時で構わないということと同時に調整されたということでございます。

○武田良介君 聞いたことにちよつとお答えいただいていないと思うんですけども、現地のことがあるからこそ、本来、何月何日に視察をしますということをはつきりしておかなければ、議員から言われたときにも困ると思うんですよ。だから、本来はそういう話があつて当然だというふうに思うんですけども、はつきりちよつとお答えいただけなかった。

ちよつと法案の質疑もしなきゃいけないのであるんですが、最後に、この関係で最後に。

今後どうするかということなんですけれども、今後もしも同時に同時期に視察という話になった場合に、大臣の視察に同行して一緒にやっていくことがあるのかどうか、今後どうしていくのかということについて赤羽大臣に質問したいと思えます。

○国務大臣（赤羽一嘉君） その事務的な段取り

というのは私がやっているわけじゃありません。

ですが、官房長が言っているのは、一番大事なことで、配慮しなきゃいけないのは受入れ側の負担であります。やはり大臣が動くときには少なからず受入れもありますけれども、他の政党の視察についても同じように荷重が掛かります。ですから、同じ案件で、ざつとばらんに言うと、何回も来られるよりも、受入れ側の地方整備局ですとか様々などところは一本化するのが望ましいわけでありますが、しかし、他の政党は政党で独自にやりたいというやっぱり意向もありますから、その点はよく意思疎通をしながら、多分、公明党の場合は、私の想像ですけど、やっぱり同じ政党ですから、まあ他の政党に対してはなかなか大臣もちよつど行くので一緒にどうですかとは言にくいことも、身内だということでは言いやすいところも多分あるんじゃないかと思えます。

私たちはそういう、何というか、聞かれているその質問の論点がよく分かっていないんですが、視察をするということは大事であつて、より効率的に、なるべく現場の負担を掛けないでより多くの議員の皆さんに理解をしていただくということには非常に重要なことであるので、今後も基本的にはそういう姿勢で私は視察に臨みたいと思えますし、合流されるケースもあればそうじゃないケースもある。

ただ、何といふかな、いろんな問題というのは様々な人から、首長さんや地元の議員さんから年中要望を受けて、足立さんなんかはよく分かっていると思えますが、国交省にいと朝から晩まで要望で、必ず現場に来てくれというようなことを言われている中で、取捨選択というのは当然国交省の中で政策の重要度でやるわけですし、そのときに、うちの公明党の議員だけじゃなくて、自民党の議員さんとかほかの野党の議員さんも同じような問題意識で要望をされているということはよくあることです。それは、別に一律的に決めているわけでもありませんし、現場でより柔軟な形で視察が行われるようにということで、それが一番重要なんではないかなと思います。

○武田良介君 いずれにしても、特定の政党の選挙活動に大臣の視察が活用されるようなことがあってはならないというふうに思いますし、国交省も道筋を付けるようなことがあってはならないというふうに思いますので、このことを重ねて指摘をしておきたいというふうに思います。

僅かしかちよつと時間残っていないんですが、航空法について質問させていただきたいというふうに思います。

ドローンの第三者上空での目視外飛行に関する安全性について質問をさせていただきたいと思えます。

二〇二二年の十二月までにレベル4の有人地帯での補助者なし目視外飛行、これを解禁することを目標にしているというふうに伺いました。

現在、任意の事故報告によって国交省に、現行制度の下でも飛行による事故が報告をされています。資料の二番に付けさせていただきました、一部でありますけれども。二〇二〇年度六十五件、一九年度八十三件、二〇一八年七十九件、一七六十三件、このほか、農水省にも空中散布における物損の事故が報告されているということでありましたけれども。

資料に付けたのは二〇二〇年の事故例でありまして、空中散布のため活用する電線に接触し損傷させたというのが一番に出ておりますし、あるいは電柱と倉庫の外壁に接触し損傷させた、これ三番目に出ていますね。あるいは広島では、学校空撮のために飛行していたけれども、突如プロポ接続がエラーとなつて隣接するマンションの壁に衝突、九階のベランダに墜落したとか、それから新宿、これは十四番ですかね、空撮のためドローンを飛行させたが、操縦不能となり通行人に接触、けがはなかったということでありますけれども。

局長に伺いたいと思えますけれども、毎年報告されているこういう事故を受けて、国交省はどういう検証をしたんでしょうか。

○政府参考人（和田浩一君） お答え申し上げます。

す。

国土交通省の方に事故等の報告を受けた場合には、当事者に対して原因究明及び再発防止策の検討を指示し、その結果を御報告いただくこととしております。そして、各事案の概要について国土交通省のホームページで随時公表するとともに、特に注意を要する案件、事案については有識者の御意見をいただいております。

○武田良介君 有識者の意見いただいているということでしたけど、有識者などの参加で何か検証するような場というのは設けられたんでしょうか。

○政府参考人（和田浩一君） お答え申し上げます。

私どもの交通政策審議会航空分科会技術・安全部会というのがございまして、そこで有識者の方々がおられます。その場におきまして事案の概要、それからユーザーが講じた措置などにつきまして御報告を申し上げ、御意見をいただいております。対応が必要になるものに関しては御意見をいただくというような形で処理をさせていただいております。

○武田良介君 私、事前にレクで説明聞いたときには、こういった一つ一つの事故事例に対してどういう検証がされているかなんて、そういう場を設けたなんということはないと言っていましたよ。それは、有識者の話というのは、もちろん、ドロ

ーンの今回の法改正に向かう議論はもろもろやってきたと思いますけれども、こういう一つ一つの事故に対してどういう安全対策を取るのかということの検証が必要だということを私は言っております。

これ、付けた資料もそうですけれども、見てみますと、今お話があった事故原因の分析ですとか是正措置という欄が一番右にありますけれども、何も記載されていないところもたくさんある。これは事故を起こした方が報告するものだから、その方たちが書いていないんだという話なんですけれども、やっぱりこれ、十分検証されているのかということが最大の問題だというふうに私は思っております。

今回これ見ますと、例えばナンバー九の富山市の事故例なんですけれども、これ、空撮のために飛行した際に突風にあおられてそのまま落下したと書いてあるんですけど、事故原因は、突風にあおられたときに機体と操縦者、監視者と操縦者の距離が通常以上に離れていたと、是正措置には、そういう繊細な操作が必要な場合はなるべく位置を離さないことが大切だと書いてあるんですけども、今回は、レベル4、目視外飛行なわけですね。でも、実際こういう事故が起こっている。こういう現状で今回の法案を提出されているということなわけで、今このタイミングで法案を提

出した、このことをどうお考えですか。

○政府参考人(和田浩一君) お答え申し上げます。

御指摘の事案は、昨年五月に発生したものでございますが、無人航空機の目視内での飛行に際してのものと承知をしております。目視内飛行につきましては、操縦者が飛行中の無人航空機の位置や姿勢を把握することを確実にできるようにするために当該無人航空機を常時監視する必要があることから、そのような是正措置が提出されたものであります。

一方、レベル4飛行を行う無人航空機につきましては、補助者を付けずに第三者上空を目視外で飛行することとなるため、より高度な安全性を確保することが重要と認識をしております。このため、一般の法改正によりまして、機体の安全性を認証する制度と操縦者の技能を証明する制度を創設し、レベル4飛行に関しては、技能証明を受けた者が認証を受けた機体を飛行させることを必須としております。その上で、非常時を想定した対処方針や緊急着陸場所の設定等、運航管理体制について飛行ごとに国が審査をすることにより飛行の安全を担保することとしております。

○武田良介君 検証を十分していないのにライセンスが、機体認証がということも言っても、それが本場に安全の担保になるのかということを私は

最大の問題に思っておりますので、その点を指摘をさせていただいて、質問を終わりたいと思っております。

○木村英子君 れいわ新選組の木村英子です。

本日は、航空法の改正案によるドローンの操縦ライセンス制度について質問いたします。

資料一を御覧ください。現行の法律では、ドローンを飛ばす場合、目視できる範囲内での飛行や無人地帯での目視外飛行があり、空撮、測量、農業散布、災害など様々な分野でドローンが活用されています。

今回の改正案では、ドローンの活用を物流や警備などの分野に更に拡大するため、人がいる上空で目視できない範囲を飛行するレベル4を実現させることになっていきます。この飛行の安全性を確保するために、国交省として操縦ライセンス制度を創設し、レベル4の飛行についてはこのライセンスの取得を義務付けることになっていきます。

ドローンの利活用が進む中で、ドローンは、障害者の人たちらにとっても行動範囲を広げてくれるものになっていきます。

ここで事例をお話しします。

広島県福山市の先城伸二さんは、病気で左半身麻痺の障害を負いました。友人の勧めでドローンを操縦してみたところ、空間認知のリハビリになることを実感し、本格的にドローンの操縦を始め

ました。そんな中で、友人の紹介でDIAというドローンスクールに出会いました。

資料二を御覧ください。DIAの人たちは、先城さんが右手だけで操縦できる自作の補助具を使ってドローンを飛行させるのを見て、障害を持つっていても安全にドローンを操縦できることを理解し、DIAで民間のライセンスを取得することができました。現在では、DIAのインストラクターとして指導に当たりながら、空撮などのドローン操縦士としても活躍しています。また、先城さん以外にも、民間のドローンスクールでは、車椅子の方や片方の腕がない方、また片方の目が見えない方などが実際に講習を受け、民間のライセンスを取得している事例があるそうです。

しかし、障害があるという理由だけで断られたり、講習会場がバリアフリー化されていないためにトイレが使えず受講を断念してしまう方もいます。実際に、先城さんも、DIAに出会う前、障害者に対応できる体制や設備がないという理由で、ほかのドローンスクールからは受講を断られていました。このように、障害があることを理由に断るドローンスクールも多く、まだまだ障害者に対する理解が進んでいない現状です。

ですから、国の操縦ライセンス制度を創設するに当たっては、ライセンス取得を希望する障害者が差別的な取扱いをされないように、国の指定す

る試験機関や国の登録を受けたドローンスクールなどの講習機関における施設のバリアフリー化を進めていただきたいと思えます。また、分かりやすい授業内容や教材の開発など、それぞれの障害に合わせた合理的配慮が必要です。

これらについて、国が事例を示し、障害者もドローンの操縦ライセンスを取得できるように必要な指導、助言をしていたいただきたいと思いますが、どのようにお考えでしょうか。

○政府参考人（和田浩一君） お答えを申し上げます。

今般の法改正により無人航空機の操縦者の技能証明制度を創設いたしますが、身体に障害をお持ちの方でも、無人航空機の飛行の安全を確保するために必要最低限の身体の状態を確認し、必要な条件を付した上で技能証明を取得することができるようになっているところでございます。

また、技能証明の取得に際しては、国又は指定試験機関が実施する試験に合格するか、登録講習機関が実施する講習を修了することが必要となりますが、御指摘のような施設設備のバリアフリー化、それから講習の実施における障害のある方への合理的配慮について国が事例を示すとともに、関係機関に対しましても必要な指導、助言を行ってまいります。

○木村英子君 分かりました。

次に、障害者がドローンを利用する場合、その障害に合わせたコントローラーの形状や補助具といったハード面の設備も重要となります。

ドローンに関しては、資料三のように、中国のメーカーで片手でも動かせるドローンが開発されており、日本でも購入が可能です。フランスでも資料四のように片手で動かせるドローンが開発されており、実際に、左手に障害を持った方がドローンスクールで講習を受けています。そのほかに、日本では、音声入力を応用して声で操作できるドローンを改良した人や、先ほど紹介した先城さんのように、補助具を自作した人もいます。

しかし、まだまだ多様なコントローラーや補助具の開発は進んでいません。このような現状において、障害者がドローンを操縦する場合の補助具の条件など、障害に合わせた基準について検討されているのでしょうか。また、障害者が自動車免許を取得する場合の補助具は開発されていますので、ドローンに際しても、様々な障害に合わせた使いやすいコントローラーや補助具の開発をメーカーと連携して進めていただきたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

○政府参考人（和田浩一君） お答えを申し上げます。

無人航空機の操縦を通じて障害をお持ちの方の社会参加を促進するため、障害の状況に合わせて

無人航空機を安全に飛行させることができる環境を整備することは重要であると考えております。

障害をお持ちの方の身体の状況に応じた補助具の在り方などについて、個別具体のケースやニーズを踏まえながら、メーカーや講習機関、障害者団体などの関係者と議論をさせていただき、検討を進めてまいります。

また、障害をお持ちの方にも使いやすい無人航空機の開発についても、関係省庁とも連携をし、メーカー側に働きかけるなどの対応をしてまいります。

○木村英子君 誰でも使えるドローンの開発を進めていただきたいと思います。

次に、障害を持つ人にとって、ドローンは就労につながる可能性もあると考えます。実際に、ドローンを活用して障害者の雇用を生み出そうと取り組んでいる団体があります。

福井県小浜市の北山政道さんは、就労継続支援事業所を運営している傍ら、ドローンのインストラクターとしても活動されている方です。北山さんは、様々な障害者の人たちとの関わりの中で、ドローンの操縦を覚えることで農薬散布などの一般就労へつながるのではないかと考えました。また、北山さんは、今の子供たちが障害者と接点を持つ場をつくることも考え、青少年・障がい児者ドローン協会を立ち上げました。そこで、障害

者も健常者も一緒に学べるドローン教室を開催しています。ドローン教室では、福井県にある国交省認定のドローンスクール、若狭小浜ドローン協会と連携し、障害者の人たちに本格的な操縦技術を指導しており、将来的には、ライセンスを取得してもらうことで一般就労につながることを目指しています。

また、兵庫県では、ITを活用した障害者への就労支援を行っている社会福祉法人プロップ・ステーションの理事長である竹中ナミさんが、ICTの次はドローンが障害者の就労につながると考え、ユニバーサル・ドローン協会を立ち上げ、障害者向けのドローン教室を開催しています。そこには、現在、身体障害者と知的障害者の方が受講しています。身体障害者の方は、両腕に障害があるため、資料五のように足でコントローラーを操縦していますが、インストラクターも驚くほど早く上達していると言っているそうです。

このように、ドローンを障害者雇用につなげようとする取組がある中で、今回の法改正によって操縦ライセンスそのものが様々な障害者が取得しやすい制度になるのかどうかといった不安を抱く障害者の方々がいます。今後、操縦ライセンスに関する基準等を検討していくに当たっては、ライセンス取得に際して障害を理由とした差別が生じないように、障害当事者を検討会などに参加でき

るようにしていただきたいと思います。いかがでしょうか。

○政府参考人（和田浩一君） お答え申し上げます。

技能証明に関する基準や身体に障害をお持ちの方の補助具などの開発については、障害をお持ちの方御自身の御意見などを踏まえながら検討を進める必要があると考えております。

今般創設する技能証明制度や機体認証制度の詳細な基準等につきましては、今後、官民による検討会の場などで議論しながら策定することを想定しておりますが、委員の御指摘を踏まえ、障害をお持ちの方を含む関係団体の御意見を検討会の場などでしっかりと伺い、議論に反映することができると考えてまいります。

○木村英子君 検討のほどをお願いいたします。

次に、海外の事例を紹介いたします。資料六を御覧ください。

イギリスのジェームス・ベディングさんは、四肢麻痺のために手足を動かせませんが、口に専用のペンをくわえてコントローラーのジョイスティックを操作し、ドローンを操縦しています。障害のため移動が困難な彼にとって、ドローンは、車椅子では行けなかったところに飛んでいける、自由を与えてくれる存在だと言っています。彼は、重度の障害を持ちながらもドローンの操縦ライセ

ンスを取得し、世界初の四肢麻痺のドローン操縦士となり、主にドローンを使った写真家として活躍しています。

ここまで、障害者がドローンを使っている事例を幾つか紹介しましたが、現在の日本においては社会的バリアがたくさんあり、障害者の人たちにとって社会参加しづらい現状になっています。今回の法改正でドローンの活用が更に進み、様々な障害者にとってドローンが社会参加するための選択肢の一つになれば、共に生きられる社会へと近づいていくと思います。

そこで、質問いたします。

現在、まだドローンがすぐに障害者の雇用につながる状況ではありませんが、今後、ドローンの活用の推進を障害者雇用の推進につなげていきたいと思しますので、赤羽大臣の展望を是非お聞かせください。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 御質問、大変ありがとうございます。ドローンの利活用で障害者の皆さんたちが社会参加できるという視点というのは大変大事だということ、改めて認識をさせていただきます。

残念ながら、現状はそこまでドローンの利活用に関する環境は整っておりませんが、今御紹介いただきましたプロップ・ステーションの理事長のナミねえは、私、地元ですし、もう大変親しくし

ていて、プロップ・ステーション立ち上げのときからもうずっと関わっています。全く、ユニバーサル・ドローン協会をつくったなんて全然知りませんが、今年まだ一日しか神戸に帰れていませんので。

しっかりと連携取りながら、これから様々なことを、この法案が成立した後に早速そうしたことを着手しなければいけなくなりますので、先ほど局長が答弁させていただきました、様々な有識者会議、検討会で当事者の皆さんにも入っていただいて、なかなか健常者では、何というか、アイデアとして出しにくい、そうした角度でどしどし御意見を寄せていただきながら、そうしたものは最大限、このドローンの、何というか、利活用の推進のために活用させていただきたいと思しますので、是非、引き続きの御指導をよろしく願いたいと思います。

○木村英子君 ありがとうございます。これで質問を終わります。

○委員長（江崎孝君） 他に御発言もないようです。これから、質疑は終局したものと認めます。

これより討論に入ります。  
御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○武田良介君 私は、日本共産党を代表して、航空法等の一部を改正する法律案に反対の討論を行

います。

新型コロナウイルス感染拡大による航空業界の苦境から、航空ネットワークを維持確保するために国が乗り出すことは必要なことです。

反対する第一の理由は、本法案に雇用を維持確保する施策の規定がないことです。

一方、昨年末に発表されたコロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージには、訪日旅行者二〇三〇年六千万人の政府目標の達成など、ポストコロナの成長戦略に向け、主要空港のインフラ整備、成田空港の新滑走路建設などの大規模事業の推進が盛り込まれています。コロナ対策に便乗し、V字回復などと言って、需要実態を無視した不要不急の大規模事業を続けることは許されません。

法案に反対する第二の理由は、無人航空機について、これまで飛べなかった第三者上空、有人地帯上空の補助者なし目視外飛行、レベル4を二〇二二年度から解禁することは時期尚早であることです。

これまでの自主的な報告制度に基づく事故事例について、単純な原因による事故も含め、個別の原因分析と是正措置も曖昧な事例が多く、これらの事故の事例について、国交省としての検証はされてきませんでした。

現状では厳格な安全性が担保されておらず、国

民的合意が不十分という面からも、二〇二二年度からのレベル4の飛行については時期尚早であることを指摘をし、討論とします。

○委員長（江崎孝君） 他に御意見もないようですから、討論は終局したものと認めます。

これより採決に入ります。

航空法等の一部を改正する法律案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長（江崎孝君） 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

この際、青木君から発言を求められておりますので、これを許します。青木愛君。

○青木愛君 私は、ただいま可決されました航空法等の一部を改正する法律案に対し、自由民主党・国民の声、立憲民主・社民、公明党、日本維新の会、国民民主党・新緑風会及びれいわ新選組の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

航空法等の一部を改正する法律案に対する附帯決議（案）

政府は、本法の施行に当たり、次の諸点について適切な措置を講じ、その運用に万全を期すべきである。

一 定期航空旅客運送事業者及び国管理空港運営権者への支援に当たっては、新型コロナウイルス感染症の甚大な影響が長期化していることを踏まえ、安全かつ安定的な航空ネットワークが維持されるよう着実に実施すること。

二 危害行為防止基本方針においては、ハイジヤック・テロ防止対策は、国家安全保障上重要な対策と位置付け、国が責任をもって主導的な役割を果たすものであることを明確に示すとともに、その責任を果たすよう努めること。また、危害行為防止基本方針の策定や変更に当たっては、関係者の意見を十分に踏まえた上で検討すること。そのため、保安検査に関する有識者会議を継続し、関係者の議論の場を設定すること。

三 保安検査の実施に当たっては、保安検査の確実性と旅客の利便性との両立を図るため、保安検査員の処遇の改善及び保安検査の質の高度化等の保安対策強化に必要な措置を講じること。また、旅客等に対し、保安検査の受検の義務付け及び妨害行為等の場合の罰則について十分な周知を図ること。

四 保安検査における国、地方公共団体、空港会社、航空会社、保安検査会社等の役割分担の見直しについて、諸外国との比較を十分に行い、期間を定めて検討を行うこと。

五 保安検査の適正な費用負担の在り方につい

て、旅客から徴収している保安料の意義や位置付け、水準の見直しの必要性も含めて、早期に見直しを検討すること。特に、航空会社も費用を負担している現在の制度では、民間企業の経営状況でその費用に影響が生じる可能性があることを十分に考慮し、検討を進めること。

六 無人航空機の有人地帯での補助者なしの目視外飛行については、安全性を最大限確保する必要があることから、運航管理方法に係る許可を行う際に際し、飛行の方法及び場所に応じて生じるリスクを十分に審査した上で行うこと。

七 無人航空機は、物流等への幅広い活用や国民生活の利便性の向上に寄与することが期待されることから、技術革新等による機体の安全性や性能向上等を検証しつつ、無人航空機に係る規制については、適宜見直しを行うこと。

八 無人航空機に係る登録講習機関制度等の運用に当たっては、民間団体がこれまでに蓄積してきた知見を十分に活用するとともに、登録講習機関等が実施する講習が一定の教育水準を確保することができるよう、必要な助言・指導を行うこと。

九 ラジコン等模型飛行機の登録申請時の負担の発生等により、愛好者が減少し、そのものづくり、文化的価値の継承が困難となるような事態を避けるため、手続の在り方等について、関係者を交え、必要な検討を行うこと。

右決議する。

以上でございます。

何とぞ委員各位の御賛同をお願い申し上げます。

○委員長（江崎孝君） たいま青木君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長（江崎孝君） 多数と認めます。よって、青木君提出の附帯決議案は多数をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、赤羽国土交通大臣から発言を求められておりますので、この際、これを許します。赤羽国土交通大臣。

○国務大臣（赤羽一嘉君） 航空法等の一部を改正する法律案につきましては、本委員会におかれまして熱心な御討議をいただき、たいま可決されましたことに深く感謝申し上げます。

今後、本法の施行に当たりましては、審議における委員各位の御意見や、たいまの附帯決議において提起されました各事項の趣旨を十分に尊重してまいる所存でございます。

ここに、委員長を始め理事の皆様方、また委員の皆様方の御指導、御協力に対し深く感謝の意を表します。

皆様、誠にありがとうございました。

○委員長（江崎孝君） なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（江崎孝君） 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後二時十四分散会