

平成14年5月20日
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2回 議事録

国土交通省

目 次

1	開 会	1
2	7次空整における航空保安システム整備の評価について	1
3	今後の航空保安システム整備等に係る課題について	1
4	アウトカム指標について	10
5	ヒアリングの内容及び対象機関について	11
6	その他	11
7	閉 会	11

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2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。

委員の皆様方には大変お忙しいところを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たいと思います。

議事次第のほか、資料2-1、2-2、2-3、2-4とあると思います。それから、分厚い資料で参考資料1、参考資料2があるかと思います。以上の資料で抜けているところがありましたら、お申し出いただきたいと思います。

よろしいでしょうか。

なお、本日は、現時点で総委員5名中4名の御出席を賜っておりまして、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。

7次空整における航空保安システム整備の評価について

部会長

今日はすばらしく大きな部屋で、随分向こうが遠いですが、早速始めさせていただきますと思います。

資料を幾つか御用意いただいておりますので、まず御説明をいただいて、それをベースに議論させていただくことといたします。よろしく願いいたします。

資料2-1「7次空整における航空保安システム整備の評価(案)」について、
参考資料1「7次空整における整備システム」も使って事務局より説明

部会長

そういうことで、現状がどうなっているかという概略を御説明いただきました。これについて何か御質問、御意見はございますでしょうか。

よろしいですか。

それでは、これから議論する内容にもかかわることがあると思いますので、何か御質問があれば後からお願いするということで、とりあえず先に進めさせていただきたいと思います。

今後の航空保安システム整備等に係る課題について

部会長

では、次の資料をお願いいたします。

資料 2 - 2 「今後の航空保安システム整備等に係る課題（素案）」について
参考資料 2 「今後の航空保安システム整備等に係る課題（参考資料）」も使
って事務局より説明

部会長

どうもありがとうございました。

これが今日のメインの議題でございますので、今の御説明について、御質問、御意見を
お願いいたします。

質問が出る前に、私から一つ。最初の安全確保のところですが、安全性を見るためには
リスクを正確につかむことが必要です。データのとり方について、単純な事故件数といっ
たものしか出ていないのですが、航空の場合、需要が増えて、運航回数や運航距離が増え
ている中で単純に事故件数は横ばいということですので、その辺のことがもう少しわかる
ようなデータを使って、どこに重点を置くべきかといったことを考える必要があるのでは
ないかという気がいたします。特に最後の小型機との関係等についても、そういう整理を
すると、差がもっと際立つことであろうかという気がいたします。

保安企画課長

検討してみたいと思います。

部会長

そのほか、何かございますでしょうか。

委員

三つあります。

一つは、同じようなデータのもう少し詳しいものが欲しいと思います。それは、我が国
の離発着がなぜ非効率に見えるかという説明で、特殊要因が背景にあるということで主に
3点挙げられていましたけれども、その具体的な数値としての説明が欲しいと思います。
例えば、ヘビー機の割合が多いと、ヘビー機対非ヘビー機では離発着が平均何秒だから、
掛ける何割とか、わかるじゃないですか。簡単に数式で示してこういう結果になるとい
うことも、この3点にあわせて、トータルに誰もがなるほどと納得できるように、文言では
なくて数字で示してほしいということ。

それから、同じヘビー機の割合がガトウィックとヒースローしか出ていないので、同じ
ような滑走路が3個あるシャルル・ドゴールやフランクフルトのヘビー機の割合も出して
ほしいと思いました。

2点目は、今回の検討の中でも中核となる管制官の方がどれぐらいの仕事をしていらっ
しゃるのかということで、管制官1人当たりの取り扱い機数がじわじわ増えてきていま
すね。参考24ですが、このグラフだけ見ると、オーバー労働ではないか。“ヒヤリ・ハット”
も疲れて起きている、そういう可能性を色濃く思うてしまうのです。効率的と言っても、
人命はもっとはるかに大事なわけですから、人を増やす話で問題解決が容易にできる
のであれば、こういうものを放っておくのはおかしいのではないかと素朴に思いました。

3番目は、最もショックだったことですが、ニューヨークのあの事件直後、アメリカが
本当にわずか何十分の間に管制部の独自の判断で離陸を停止して、それから2分刻みぐら
いで全米の離発着が停止にまで行っているというのは、システムとして相当すばらしい。

独自というところもいいなと思うし、それが別々のところなのに一遍に間髪を入れずやれている。この国と比較して我が国では、あれから8カ月たっているのですけれども、御説明では「同じようなシステムが求められると思う」だけだったので、まだないのかと思って、びっくりしたんです。マニュアルとか、こういうときにはこうするようになりましてとか、もうできていてもよいのではないか。まだできていないというのは本当にびっくりいたしました。そこで、この部会が始まるときにも、テロ関係のことはどうなるのかということをしつこく申し上げた記憶があるのですけれども、この部会の中でもぜひそれに対してのアクションなり検討をされた方がいいと思いますし、また、されなければいけないのではないかと思います。

以上、3点です。

保安企画課長

まず1点目ですが、容量を数式に基づいて、数字を出して説明をしてほしいということでございます。これは、先ほど説明しました空港処理容量検討委員会においてとりまとめられた算定方式がございます。それで説明することが可能であろうと思いますので、次回、説明させていただきます。

それから、ガトウィック、ヒースロー以外のシャルル・ドゴールやフランクフルトについても同じような数値をとということであります。実は、ガトウィック、ヒースローについても調べるのに大変苦勞をしたわけでありましたが、いろいろな資料を見て、ドゴールとフランクフルトについても調べてみたいと思います。

2点目は管制官の仕事がオーバーワーク的に見えるという御指摘であります。これは説明の仕方が若干不十分だったかもしれませんが、そういうことではございません。要員増はもちろんあるわけですが、1人当たりの取扱機数が増えておりますのは、本編の6ページの(5)の最初にありますように、航空保安システムの整備の推進や管制方式の改善等によって効率性が上がってきているところであります。今でも、例えば管制官が使う管制卓、管制機器等は近代化しています。これからもそういった機器、システムはさらに進歩させていくわけですが、そうするとさらに1人当たりの取扱機数が増えていくことで効率化が図られるということでありまして、管制官の負荷が増大しているということではございません。

3点目は、危機管理のところアメリカが非常にすばらしい対応をした、それに比べて我が国ではまだそういった対策がとられていないのではないかと御指摘でございます。この点につきましては、確かに反省しなければいけない点もあるのかもしれませんが、申し上げたいことは、アメリカがとったような措置は我が国でもできるような自信はありますが、さらにより仕組みがつかれないものかということが課題となっていることでもあります。それから、前回の場合、アメリカの航空局であるFAAと我が国の航空局の関係については、国際線の場合はアメリカから日本に飛んできたり、日本からアメリカに飛んでいたりしているわけですが、そのときの仕組みが、洋上管制機関同士の連絡というのはあったのですが、それ以上にもう少し工夫ができないか。つまり、諸外国との間でさらに連携を図れないかということが課題ではないかということでございます。

さらに言いますと、具体的施策としては、昨年10月、管制官各自がさらに速やかに行動できるように、飛行禁止措置に係るマニュアルといったものを策定した経緯もございま

す。要するに、すべてがさらに一層の対策を講じていく必要があるのではないかといった観点からの課題整理でございます。

部会長

日本人は謙虚ですから、俺たちはこういうことができるとはなかなか言わない面がございますので、もう少しそういうことも言っていただけると、コミュニケーションがとれるのではないかという気がします。

ほかに何かございますか。

委員

幾つか質問させてください。

まず、RNAVがエンルートで出てきて、自由に飛べるということになると、VFRで飛ぶ機体の飛ぶ範囲は制限されますでしょうか。それが一つです。

二つ目は今の緊急時の問題です。いろいろお考えになっていらっしゃるようですが、例えばサッカー場の10ノータカル・マイルぐらいの範囲の監視だけをしておられるようです。そこに進入してきた場合にどうするかということは、国土交通省さんではなくて警察にお任せになるのだと思いますが、省庁間の連絡をよくしておいていただきたいと思います。私たちは監視していました、ただ航空機が進入してきましたというのは、まずいだろうと思います。

もう一つはやはり緊急事態で、バックアップシステムを大阪につくられたというお話ですが、日本はシステムは非常にうまくつくりますが、運用については、なかなかお金がつかなくて、うまくやらないことが多いのです。システムをつくるお金の恐らく1割か2割は年間かかるぐらいの訓練をやっておかないと、いざというときにバックアップはできないと思います。ですから、運用上の予算措置と訓練を十分おやりになっておくのがいいだろうと思います。

それから、もう一つ、ターミナルエリアのRNAVがだんだん出てくるというお話ですが、参考29-2に書いてある「空域上の制約から出発及び到着経路を制限せざるをえず」のようなところは、ターミナルRNAVになったら解消されるのでしょうか。それとも、そういうところは全然解消されないのでしょうか。

もう一つ、参考14で御説明を受けたときに、遅発率と延着率が大体倍ぐらい差があるので、どうしてそんなに出発だけが遅れるのか、よくわからなかったのですが、この差はどうして出てきたですか。これは全く個人的な興味です。

以上です。

保安企画課長

まず1点目ですが、私が一通り説明しますが、後で多分補足説明があると思います。エンルートのRNAVでありますけれども、VFR機の飛ぶ範囲に影響があるのではないかとございまして。基本的にVFR機というのは目視で飛びますので、パイロットの責任で航行する。現時点でVFR機の飛ぶ範囲については制約がないと思います。補足してもらえますか。

空域調整整備室長

補足申し上げます。

第1点目の御質問ですけれども、VFRに対しては基本的に制限はかからないと理解し

ております。先ほど保安企画課長からのお話もございましたけれども、特にRNAV機材は高価なこともあり、主に大型の定期便等に搭載されておりますが、小型航空機はそういう機材を積んでいないという実態もございまして、結果として、あまり競合することはないと理解しております。

委員

今までVFR機はIFRの航空路に立ち入らないように飛行するという制限があったのではないかと思うのですが、もしRNAVでIFRの航空路が広がるようなことがあると、VFRとIFRのすみ分けをもう一遍考え直さなければいけないのかと思ったんですが、そういうことはないわけですか。

空域調整整備室長

原則的な話ですが、航空法の上ではVFRの場合には飛行する高度もIFRと異なります。また、現在の運航の密度ですが、ターミナル地域、空港周辺は確かにVFRが多いわけですが、エンルート部分でのVFRは比較的少ないという現実がございまして、将来的にもしそういうものが競合するようであれば、先ほど出ておりましたTCAの話とか、別の手段ですみ分けができるような、あるいは安全運航が確保できるような手法を考えていく、方向性としてはそういうことではないかと思えます。

保安企画課長

2点目でございますけれども、ワールドカップ大会の監視についてです。監視については管制機関がやりますが、実際に進入があった場合の措置については、警察がヘリを上空に待機させまして、適宜対応することになっております。省庁間の連携が大事であるというのはおっしゃるとおりでありますので、そこは気をつけてまいりたいと思っています。

それから、3点目の伊丹のSDCC（システム開発評価・危機管理センター）についてであります。訓練の重要性、これもまことにおっしゃるとおりでございます。システムをつくっただけで、それでよしという態度はとるつもりはないのですけれども、予算面のお話もございましたが、可能な限り、訓練等、運用上の方にも気を配ってまいりたいと考えています。

それから、4点目はターミナルRNAVについてであります。エンルートのRNAVにつきましても、航空路が2本になる等、航空交通容量の増大等に関係があるのですが、ターミナルRNAVは、空港に進入するときの飛行経路が、無線施設の上空を飛ぶようなことでなく、無線施設から離れた形での進入経路が設定することが可能になるということでメリットがある。これは、空域上の制約がなくなり、処理容量が増えるというようなことではなく、例えば、ある市街地上空を通らざるを得ない飛行経路であったものが、それを外して進入することができるといったようなところに、ターミナルRNAVのメリットがあるかと思えます。

それから、最後に、出発と到着の遅延率の差異についてですが、検討させて頂きたいと思えます。

部会長

この辺は、データのとり方でいろいろ問題があるというお話を前に聞いたことがございます。エアラインさんが何をもちて遅発とされているかといったことについて、乗客のイメージと大分違うということ。

そのほか、何かございますでしょうか。

委員

質問が1点とコメントが数点ございます。それに先立ちまして、資料2の課題(素案)は、私は特に問題はないと認識しています。

ですから、細かなところで参考資料に関する質問になります。例えば、参考30-2の移行のところで、VDLモード3が、23年ぐらいからだ。これはこのぐらいになってしまうのか。若干遅いような気もするのですけれども、いたし方ないのかどうかというのが質問です。

それ以外はコメントでございまして、参考8の再発防止に向けた安全対策の中で「パイロットとの交流会の制度化」とございます。これは非常に重要なところだと思っておりますが、具体的にワークするような仕組みをぜひ検討していただきたいと思っております。

それから、参考27です。行政改革の動きの中で、国の組織の減量化や効率化のお話がありましたけれども、これは確かに非常に重要なお話だと認識しております。例えば、アメリカはFAAが管制を民営化するというような検討もされておりますので、別に民営化せよと言っているわけではないのですが、そういった検討も少しずつやっていただければと思っております。

それから、参考28-5、航行援助施設利用料の比較です。これは非常にセンシティブな問題かと思っておりますけれども、いろいろなところで着陸料が高いなどと言われております。これはグラフのとり方によっていろいろな評価が出てきまして、一つの視点だけでは多くの方に納得をいただくのが難しいのではないかと考えていますので、そのあたりは幾つかの視点で検討いただければと思っております。

最後に、国際貢献でMTSATがアジア諸国に資するというお話がございましたけれども、アジア諸国の方々にぜひとも使っていただくという努力が重要なことと認識しています。日本は技術は結構いいけれども、なかなか使ってくれないというのが、今までも例を挙げるとかなりいろいろとあります。そのあたりは国土交通省さんのみならず外務省さんとの連携も必要になるかもしれませんけれども、今までの例から見ると、そういったところが我が国は若干苦手なのかなと思うようなところがございます。非常にいいシステムなので、しっかりと取り組んでいただけるとうれしいなというふうに感じております。

以上でございます。

部会長

何かお答えはございますでしょうか。

無線課長

1点目は参考32-2のVDLモード3の整備計画が若干遅いのではないかと御指摘でございますが、この計画につきましては、諸外国の動向、航空機の機上装置の動向等を踏まえて策定したものでございます。既にアメリカのFAAではモード3の地上配備をスタートしております。そういう意味では私どもも米国と同様にスタートしたいのですが、今のところ、モード3対応の機上装置がまだ世の中に出回っておりません。我が国では現在モード2の整備を行っておりますので、そういう意味では次のステップかなということで、かなりコンサーバティブな計画になっております。特にエアラインの方からも指摘されるのですが、地上がどんどん行って機上が進まない、そういう整備はやめてほしい

という要望もございますので、かなり固めの計画という形になっているような状況でございます。

管制課長

2点目は再発防止対策におけるパイロット等の交流会の御指摘でございます。昨年1月31日にああった事故が発生したわけですがけれども、航空局といたしましては、その後、2月2日に航空局長を座長とする航空管制システム検討委員会をつくりました。その中で、最終的には、現在はパイロットと管制官が言葉のコミュニケーションで業務をやっていることからして、相互理解の重要性を認識いたしまして、その対策編の中にもこの重要性を書かせていただいたところでございます。

その後、私どもとしては、現場の各事務所の管制官に対して、パイロットとの交流等を深めるようにという指示を既にいたしておりますし、またパイロット側に対しても、カンパニーに対しても、それにかかわる御協力をお願いしたいということで措置しているところでございます。

以前にも各事務所単位で独自にこういった交流会はやっていたわけですがけれども、さらに制度化して、定期的に交流をやって相互交流を図り、安全に寄与したいということでございます。ドラスティックという言葉が出ましたけれども、いわゆる事務所単位でやるしかないわけで、全体が大きな場所に集まってということではできないのですが、いろいろ事情がある部分も、お互いに協力しながら現在は事務所単位でパイロットとの交流をやっている、こういう現状でございます。御指摘のとおり、この重要性は特に認識しているところでございますので、制度化していきたいと思っております。

保安企画課長

3点目は民営化の検討も徐々にしていってどうかという御指摘であります。まず、先ほどF A Aの話がございましたけれども、財政的に独立した内部組織として組織改変をする動きがあるということであり、民営化ということではありません。

民営化について検討なり勉強なりをすることについてはやぶさかではありませんけれども、私どもが一番大事であると思っておりますのは、先ほども申し上げましたけれども、安全の確保を大前提として、ユーザーニーズにきめ細かく対応したサービスを、より少ない要員で、かつ、より少ない予算で、いかに効率的に提供できるかということで努力していきたい、そういったことで検討していきたいと考えておまして、民営化がいいとか、そういった形の問題よりも、あくまでもサービスの中身、いかに効率的に実施するかということの検討の方が重要であろうと考えています。

それから、航援料についての御指摘であります。ご指摘のとおり、前提の置き方によって違ってまいりまして、なかなか難しい点がございます。今回お示した資料も、そういった検討の中、なるべくフェアにということで作成したのですが、どういうふうに前提を置いたらよいか、難しいところでありますが、勉強をしてみたいと思います。

それから、M T S A Tのアジア太平洋地域、特にアジア地域に使っていただくということでの努力、この辺がちょっと弱いのではないかとご指摘です。確かにこれまではそういった面があったのかもしれませんが、ここに来まして、先ほど申しましたようにM T S A Tをアジア太平洋地域で使っていただき、技術力や予算面で弱いようなところにおいても同じレベルのサービスを提供するようなことにしてもらわないと効果は半減してしま

いますので、それを実施・実現しなければいけないということで、そういったことを専門にやる組織を部内に設け、積極的にアジア太平洋諸国にPRに行っています。その結果、最近ではフィリピンにおいてMSASを使った仕組みをつくるということでの円借款プロジェクトが進んでおりますし、それ以外の国においても好感触を得ているという状況であります。

さらに言いますと、アジア太平洋地域以外でも、国際的な会議など、あらゆる機会を通じて、日本においてこういった取り組みをしているということをしてPRしているというのが最近の動きであります。

以上であります。

部会長

どうもありがとうございました。

大分時間も押してまいりましたが、何かございますでしょうか。

委員

4点ほどにまとめて申し上げます。

航空の安全についてですが、今日御説明いただいたものを見ますと、かなり新しい機械システムがたくさん入ることになります。それに携わるのが管制官を中心とした航空保安に携わる方々ですけれども、新しいものが入るときに、それに携わる人々の人間的な側面といいますか、働き方の研究に留意していただきたい。

航空の量的・質的拡大に伴って、管制官の方などは働き方がかなり激しくなっているのではないかと。数字も出ています。睡眠とか疲労、そういうものが一体どうなっているのか。働き方は3日間出て1日休むということのようですけれども、新しいシステムが入ったときに、果たしてそれでいいのか。例えば、ドイツの航空医学研究所のワグマンさんは、生理的限界は超えられないと言っています。12時間以上の労働はどこかで“きしみ”が出ると言っています。そういうことも含めて、今後の管制に携わる人々と新しい自動化とのうまい接点を開発すべきではないか。そして働く人が働きやすいシステムを構築していかなければいけない。例えば、長時間労働をすると、マイクロスリープと言うのだそうですけれども、5秒ぐらいの意識喪失時間があり、ポポポッと白い星のように出るというような研究データもあるのです。そういうこともありますので、ぜひその辺を研究して、それで新しいものに取り組んでほしいと思います。

また、あくまで私たちは日本人ですので、欧米人が開発したものに欧米人が張りつくわけではなくて、欧米人が主体となって開発したものを日本人が操作するわけですから、日本人の特質といいますか、癖もあるわけで、その辺も十分に加味したもの、広い意味で言えば日本の安全文化といいますか、そういうものを投影した観点から機械と人間の新しいアプローチをしてほしいということなのです。

2点目は、“ヒヤリ・ハット”ということが文言としても出ていますけれども、“ヒヤリ・ハット”と言いますと、アクシデントが生まれるまでのインシデントを収集してアクシデントを防ぐ、そのために“ヒヤリ・ハット”を集めるわけですね。産業界で見ても、ヒヤリ・ハットをたくさん報告する者はどうも問題があるという烙印を押されがちなのです。あいつはそんなことばかりやっているということになって、本当に日本ではうまく機能しないんです。これは、事故の調査と同じですけれども、“ヒヤリ・ハッ

ト”を報告する人には何らかの形で免責を与えなければいけない。あるいは、“ヒヤリ・ハット”をどうしても管理者側が咎めるならば、それを秘匿するようなシステムをつくらなければいけないということになるわけです。

アメリカでもそういう側面があったと聞いております。それでアメリカではどうしたかといいますと、NASAが出てきまして、皆さんも御存じだと思いますけれども、ASRSデータベースを立ち上げたわけです。管制にもかかわるデータベースが、私が見たところでも3本ぐらいありました。そういうものをつくり上げています。ですから、航空に関しての“ヒヤリ・ハット”、インシデントをすくい上げるならば、第三者機関的なものの設立が急務であろう。実のある運用をするならば、そういうことが必要だろうと私は思います。それでこそ本当の安全報告制度が動いていくだろうと、そのように思います。

3点目は、航空会社を中心にCRM、最初はCockpit Resource Managementと言いましたね。今はCrewと言っていますが、これはかなり効果が発揮されていようです。産業界等でも最近をよくリソース、リソースと言うようになりましてけれども、周辺にある安全に資するような資源、モノは、すべて使って、最適な、最も効果のある運用を追求しようという考え方です。現在は、航空会社ではLOFTというソフトにも取り組んで移行しています。LOFT（Line Oriented Flight Training）ですが、これは最近のコンピュータの発達でかなりリアルになっています。地上にいて、実際の運航状況を機械上でシミュレーションしながら、考えられる最悪の状況をつくり出して、それを経験させるというパイロットの訓練システムですけれども、これを管制官にも応用するべきではないかなという気がします。

4点目ですが、今年に入ってから大型ジェット旅客機の事故が随分目立ちますけれども、ほとんどがアフリカ、中国のような先進国以外の空港の周辺で多発しているように私は思います。大連事故では日本人も巻き込まれています。日本人の安全のためにも、安全が危惧される所への援助、アドバイスが急務になってきていると思います。1990年代前半、ネパールで航行援助装置の不備などで二度ほど事故がありましたけれども、そのときは日本が多分JICAベースで機材を差上げたのではないのでしょうか。ですから、そういうことは具体的に取り組んでいただきたいなと思います。

以上です。

保安企画課長

それでは、私の方から一通り説明しまして、後で補足があればお願いします。四つの点がございましたが、いずれもごもっともな御指摘であると思います。

1点目の働き方の研究ということですが、今回、8次空整で、いろいろな観点からのヒューマンファクターの要因を取り入れた形で何かできないか、研究してみたいと考えております。

それから、“ヒヤリ・ハット”についての第三者機関の設立、これも言われたような問題点があると認識してしまして、こういった何らかの第三者による組織が必要ではないかと考えております。

それから、CRMや最悪の状況を設定した訓練も非常に大事なことであろうと思います。今はあまりやっていませんが、今後、こういったものを取り入れていきたいと考えております。

最後はアフリカの空港の周辺で事故が多発しているということですが、先ほどご

説明しました最近の航空局の国際貢献の地図にもありましたが、アフリカ地域等も対象となっております。国際機関との協調・連携といった観点もあろうかと思いますが、我が国としてもODA援助等について、そういった視点からも検討を進めていきたいと考えています。

アウトカム指標について

部会長

時間もなくなってきたのですが、もう一つ議題が残っております。若干時間を超過するかと思いますが、資料2 - 3のアウトカム指標について、お願いしたいと思います。

資料2 - 3「中長期的な航空保安システム整備に係るアウトカム指標（案）」
について事務局より説明

部会長

時間がないのですが、こういうものはデータがとれるかどうか非常に重要で、我々はないものねだりをするのですが、あけてみると、できないということが多い。それを念頭に置いて、こういうデータがとれるというお話がございましたら、事務局へ、あるいは次回以降にそういう検討の場もあると思いますので、よろしく願いいたします。

何か特に御意見はございますでしょうか。

委員

「航空路線が存在していること」というのが具体的ニーズになっていますが、その前にまず、そういうふうに旅行したいお客なり荷物があることを調べていただくわけにはいかないでしょうか。そのニーズに対して実際の路線があるかないかということを考えないと、そういう需要がないところに一生懸命に路線数をつくってもしようがないのではないかと思います。

保安企画課長

部会長が言われたように、まずそういった数字があるかどうかというのが大問題なわけです。ニーズがあるかどうかということの数字は恐らく非常に難しいのではなからうかと思いますが、勉強をしてみたいと思います。

委員

例えば、エアラインさんが実現したいといいますが、ここここに路線を張りたいたいだけれども、実際問題としてできないとか、そういう数値でもいいんです。

保安企画課長

ここで申し上げているのは航空路線が増えていくという客観的な数値で成果を説明しようという趣旨でありまして、潜在的にあるものがどのぐらい具体化されたかといった観点からの数値は、難しいのではないかと思いますけれども、検討してみたいと思います。

部会長

空港整備については、空港を整備するときに需要予測をして、どの程度の需要があるかということはこれまでもやってきましたから、これからもきちんとやるということで、需

要のないものを無理やりつくるようなことはないはずだと思います。

もう時間を超過しておりますので、この辺にさせていただければと思います。

ヒアリングの内容及び対象機関について

部会長

最後に、ヒアリングについてお願いいたします。

資料 2 - 4 「関係者からのヒヤリングの実施について（案）」 事務局より説明

部会長

よろしいでしょうか。

まだこれからお申し入れがある可能性もあるわけですね。

保安企画課長

その点については部会長と相談させていただきますが、この会議は時間の制約がございますので、基本的には、事務局の方でヒアリングをさせていただき、それを紹介するという形にさせてもらえないかと考えております。

部会長

以上のようなことですが、よろしいでしょうか。

では、そういうことで進めていただきたいと思います。

その他

部会長

これで一応議事が終わったのですが、何かございますでしょうか。

保安企画課長

前回お諮りした視察の件でございます。

視察の対象として羽田空港を考えておりますが、委員の先生方の日程を調整しましたところ、全員の日程ということではなかったのですが、5月30日の午後に視察を計画させていただきますので、参加可能な委員の方々におかれましては、ぜひ視察をしていただきたいと思います。細かいスケジュールについては別途御連絡いたします。

部会長

以上のようなことですが、よろしくお願いいたします。

以上で予定された議題は終了いたしました。これで本日の会議をお開きにさせていただきます。

お忙しい中、どうもありがとうございました。

閉 会