

## 第18回交通政策審議会航空分科会基本政策部会

令和4年3月3日(木)  
国土交通省(中央合同庁舎2号館)  
共用会議室2

【政策企画調査室課長補佐】 それでは、お時間になりましたので、ただいまから第18回交通政策審議会航空分科会基本政策部会を開催させていただきます。

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、ありがとうございます。事務局を務めます航空局総務課政策企画調査室の矢吹でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

開会に先立ちまして、航空局長の久保田から一言御挨拶申し上げます。

【航空局長】 航空局長の久保田でございます。

委員の皆様方におかれましては、本日は大変お忙しい中、お集まりをいただきまして、誠にありがとうございます。また、日頃から私どもが行っております航空行政各般にわたりまして御指導、御鞭撻を賜っておりますこと、この場を借りまして厚く御礼申し上げます。

昨年6月にこの基本政策部会を開催して以降、この部会の開催まで間が空いてしまいました。私は、昨年7月に着任いたしましたので、全て私の責任でございます。大変申し訳ございません。予想よりも新型コロナウイルスの影響が長引いたといったことがその原因ではございますけれども、コロナに関わらず、航空行政が取り組むべき、取り組んでいかななくてはならない課題というのは幾つもございます。特に思いますのは、脱炭素、次世代モビリティ、安全・安心といった分野においては、コロナに関わりなく議論を進めていかななくてはならないと思っております。こういった分野において、現在どのようなことを取り組んでいるのか、今後どういった取組をしていくべきなのかといった方向性につきまして、ぜひ、委員の皆様方の御意見を頂戴できればと考えているところでございます。

このような主要な課題につきましては、別途議論の場を既に設けていたり、これから設けようとしているものもあるところでございますけれども、その議論の進捗などをこの基本政策部会に御報告をさせていただいて、全体を俯瞰するような立場から、委員の皆様方の御意見をぜひ頂戴いたしたいと思っておりますし、また、可能であれば、個別の分野のことについても、必要に応じて御意見をいただければと思っております。

特に、脱炭素に関連して御紹介をさせていただきますと、一昨日、3月1日に、航空分野における脱炭素の取組を体制面で整備するといった内容の、航空法等の一部を改正する法律案を閣議決定していただきました。今日の議事の中で事務局のほうからも御説明申し上げますが、脱炭素、そして先ほど申しましたような、次世代、安全・安心といったものについて、節目節目で、この部会の皆様方の御意見を賜って進めていきたいというふうに思っております。いずれにいたしましても、本日、大変お忙しい中、お集まりいただいているわけですので、何とぞよろしくお願い申し上げます。

甚だ簡単ではございますが、私からの御挨拶とさせていただきます。本日は誠にありがとうございます。

【政策企画調査室課長補佐】 ありがとうございます。

本日の会議は、昨今の状況に鑑みまして、オンラインと対面の併用で実施させていただいております。オンラインで御参加の委員の皆様は、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。こちらにお見えの委員におかれましては、実際に挙手をお願いできればと思います。また、音声聞き取りにくいなどの問題がございましたら、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。

それでは、次に、前回の部会以降に委員の御異動がございましたので、御報告申し上げます。令和3年8月31日付で小林委員が御退任されまして、同日付で村井委員に御就任いただいております。御紹介させていただきます。読売新聞東京本社論説委員の村井委員でござ

います。

【村井委員】 村井です。どうぞよろしくお願いいたします。

【政策企画調査室課長補佐】 ありがとうございます。

本日御出席の委員の御紹介は、事前にお送りさせていただいております出席者名簿に代えさせていただきたいと思っております。国土交通省側の出席者につきましても、出席者一覧で御確認いただければと思います。

それでは、議事に入りたいと思っております。以降の進行は屋井部会長にお願いしたいと存じます。部会長、どうぞよろしくお願いいたします。

【屋井部会長】 東工大の屋井でございます。年度末に入りましたお忙しい中をどうもありがとうございます。改めて私からも御礼申し上げます。

既に久保田局長さんからもお話ありましたが、部会としては、確かに間が空きましたが、その間に、航空局さんとしては、取り組むべき課題について、しっかりと議論もし、検討もしていただいているということは了解していますので、その辺りを含めて、今日は、まずは御説明いただけたらと考えています。その上で、先ほど御依頼もありましたが、大所高所、俯瞰的な観点、あるいは個別の観点ということで、大いに議論していただければ大変ありがたいと思っています。

それでは、早速でありますけれども、今日、議題が1つなんですよ。ですから、航空を取り巻く状況と今後の課題・取組ということで一度に御説明いただいて、その後議論ということで進めたいと思っております。

それじゃ、吉田さん、よろしくお祈りします。

【政策企画調査室長】 航空局政策企画調査室長をしております吉田でございます。本日は誠にありがとうございます。

資料に沿いまして、私のほうから簡潔に御説明をさせていただきます。

まずは、目次でございます。説明の流れといたしまして、この長引くコロナ禍における航空需要の現状について、まずは御説明させていただきます。こういったコロナ禍を踏まえまして、我々航空局としての現状認識、課題、現在の取組、そして今後の取組方針について鳥瞰的にまとめさせていただきましたので、こちらを御説明させていただきます。以後、そういった課題設定に沿って補足的に補完的に御説明させていただきます。こちらを全部説明させていただくというよりは、補完的に御説明させていただく分だけ抜粋して御説明させていただきます。それでは、よろしくお願いいたします。

まず、おめくりいただきまして、2ページでございます。我が国の国内航空旅客輸送の動向というグラフをつけさせていただいております。我が国の国内旅客数は、昨今、順調に伸びていた状況でございます。2017年度には1億人を突破したところでございますが、新型コロナウイルス感染症の影響により、2020年度につきましては対前年度比約33%まで落ち込んでおります。

次に、3ページでございます。国際航空旅客輸送の動向でございます。2001年のテロやイラク戦争、SARS等々、こういった外部要因で浮き沈みがありましたが、近年におきましては、LCCの参入、訪日外国人旅行者の増加ということで、2018年に1億人を突破したという状況でございましたが、こちらも2020年度は対前年度比2%まで落ち込むという形になってございます。

次、4ページでございます。本邦航空会社の国内線・国際線旅客数のコロナ禍における推移について、2019年比のパーセンテージで示したグラフでございます。御覧いただくと分かる通り、感染状況に大きく影響を受けているという状況でございます。

国内線につきましては、2021年末については、大幅に回復傾向を示したところでありますが、昨今のオミクロン株の感染拡大により急激に落ち込んでいるといった状況でございます。

国際線につきましては、コロナ禍以降、非常に厳しい状況がずっと続いているという状況でございます。

続きまして、航空分野の課題、取組、そして今後の取組方針につきまして、3ページにわ

たって御説明させていただきます。私ども、課題として、今回、5つにまとめさせていただきました。1つ目は、コロナ禍での適切な対応。2つ目は、ポストコロナの需要回復・拡大期を見据えた対応。3つ目は、脱炭素化への対応。そして、4つ目、次世代モビリティの安全・安心の確保。最後は、安全・安心な航空サービスの提供という5つの柱で御説明をさせていただきます。

まず、1つ目の柱でございます。コロナ禍での適切な対応ということで、課題設定を2つさせていただきました。

1つ目は、感染状況に応じた水際対策でございます。参考資料10ページにつけておりますが、こちらについては、関係省庁が連携して、現在、入国時検査、フォローアップ等を実施しております。航空局としても、国土交通省としても、こちらについて各省と連携しながら適切に対応してまいります。

もう一つの課題につきましては、コロナ禍で経営に苦しみます航空会社・空港会社の経営基盤強化に向けた支援でございます。令和4年度につきましては、空港使用料・航空機燃料税の減免ということで、700億円規模の減免というものをさせていただきたいというふうに考えております。そのほか、空港会社に対する支援等々もさせていただいたところでございます。参考資料として、12ページから16ページのほうでつけさせていただいております。今後につきましても、需要動向等を踏まえて適切に対応してまいりたいというふうに考えております。

課題の2つ目でございます。ポストコロナの需要回復・拡大期を見据えた対応ということで、5つの課題設定をさせていただきました。

1つ目が、各空港の機能強化というところでございます。こちらにつきましても、ポストコロナを見据えまして、羽田の新経路の着実な運用であったり、計画されておりますアクセス線整備による利便性の向上、また、成田の3本目、そして関空・中部の利便性の強化というものを引き続き図ってまいりたいと思っております。

続きまして、課題の2つ目、サービスの多様化・地域活性化でございます。こちらにつきましては、資料としては30ページから32ページにつけさせていただいておりますが、ビジネスジェットや、LCC等の多様なサービスについて、引き続きしっかりと進めていきたいと思っております。また、コンセッションにつきましても、サービスの多様化・地域活性化の文脈において、しっかりと推進していきたいと思っております。

3つ目の課題、航空ネットワークの維持という形で記載させていただきました。こちらについては、航空機燃料税・空港使用料の減免というものは、こういった航空ネットワーク維持といった観点からやらせていただいております。今後の需要動向を踏まえて、航空ネットワークの維持について、引き続き適切に対応してまいりたいというふうに考えております。

4つ目の柱として、防災・減災対策というものを掲げさせていただきました。こちらも国土強靱化のための5か年計画がございますので、この対策に基づいて、引き続き、必要な整備を実施していきたいというふうに思っております。

5つ目の柱としては、管制能力の向上ということで、管制空域の抜本的再編を今やっております。こちらをしっかりと進めてまいりたいというふうに思っております。

続きまして、課題の3、脱炭素化への対応でございます。こちらにつきましては、課題を2つ設定をさせていただきました。1つは、航空機分野における脱炭素化の推進でございます。もう一つは、空港分野、この2つの分野でしっかりと進めていくという形で課題設定をさせていただきました。

航空機分野につきましては、参考資料を35ページから42ページにつけさせていただいております。こちらにつきましては、現在の状況でございます。前回の部会でも御説明させていただきましたが、そこからさらに、現在は、検討会において工程表を策定させていただきまして、SAFにつきましては、2030年に本邦エアラインで10%を使用するという目標を立てさせていただきました。また、運航方式の改善等によりまして、10%程度のCO<sub>2</sub>削減を目指す、こういった新たな目標を立てさせていただいたところでございます。

今後につきましては、新技術の導入、そして運航方式の改善、またSAFの導入促進、こ

の3つのアプローチに従って必要な対策というものを検討していきたいというふうに思っております。

続きまして、空港の脱炭素化の推進でございます。資料としては43ページから45ページに添付させていただいております。

現在の取組状況でございます。空港につきましても、全体目標、2013年度比46%削減という目標を決めさせていただきまして、工程表を策定しております。また、21空港で脱炭素化の取組を重点的に調査した状況でございます。今後につきましては、しっかりとガイドライン、マニュアルの策定といったものを見据えながら進めていきたいというふうに思っております。

続きまして、次のページに参ります。課題の4つ目でございます。新しい航空モビリティの安全・安心の確保ということで、こちらは課題設定を3つ、記載させていただきました。

1つ目は、ドローンのさらなる活用に向けた環境整備でございます。48ページから51ページに資料をつけさせていただいております。

ドローンにつきましては、2022年度が有人地帯における目視外飛行を実現する年度になってございます。累次の法改正をさせていただきまして、必要な制度整備を進めてまいりました。機体認証、操縦ライセンス、まさに来年度運用段階に来ておりますので、そういったものの細則を詰めているという状況でございます。

空飛ぶクルマにつきましては、資料として52ページから55ページに記載をさせていただいております。空飛ぶクルマにつきましては、今後の取組に書かせていただいておりますけれども、2025年、大阪・関西万博での商用運航というものが計画されています。こういったマイルストーンに向けまして、現在、機体の安全基準といったものの制度設計の検討をしているというタイミングでございます。引き続き、商用運航に向けた検討を迅速に進めてまいりたいというふうに考えております。

3つ目の課題として、ドローン、空飛ぶクルマ、有人機の安全・円滑な飛行というものを掲げさせていただいております。将来的に、ドローンや、空飛ぶクルマといったものが社会実装された場合には、低高度におきましても航空交通が輻輳することが想定されますので、こういった中で、こういった形で航空交通の安全を確保するのか、実現するのかということを含めた今後の検討課題として記載させていただいております。

課題の5つ目でございます。安全・安心な航空サービスの提供というふうに記載をさせていただいております。こちらについては、3つ課題設定をさせていただいております。

1つ目は、適切な保安検査体制の確保でございます。こちら参考資料としては、57ページから61ページに添付させていただいております。現在の取組状況でございます。こちらにつきましても、昨年度、法改正のほうをさせていただきまして、保安検査の受検の義務づけ、保安職員の権限明確化ということを含させていただいたところでございます。

残る課題といたしまして、実施主体、費用負担の在り方というものを現在検討しているところでございます。また、保安検査の現場の負担軽減の観点から、高度な保安検査機器の導入の推進や、現場人材の育成ということが急務になってございます。こちら検討課題として掲げさせていただいております。

2つ目の課題は、人材不足への対応でございます。こちらは62ページ、63ページに記載をさせていただいております。まず、操縦士等の皆様におかれましては、航空大学校のほうにおいて、現在、シミュレーターの活用拡大等で養成の拡大というものを実施しておりますので、こういったものを引き続き取り組んでまいりたいと思っております。また、外国人材の活用ということで、特定技能の試験の実施や、グランドハンドリングアクションプランを策定させていただきましたので、こういった取組の推進ということをしっかりとやってまいりたいと考えております。

課題の最後でございますが、航空イノベーションの推進ということで、FAST TRAVELの推進、また地上支援業務の省力化・自動化の実現ということで掲げさせていただいております。

まず、FAST TRAVELにつきましては、成田・羽田で、いわゆる顔認証手続で搭

乗手続の円滑化が図られているところでございます。引き続き、こういった取組を拡大していきたいというふうに考えております。また、地上支援業務につきましても、現在、条件付自動運転レベル3相当まで実現しているというところでございますので、2025年のレベル4の実現に向けて検討をしっかりとやってまいりたいと考えております。

全体像のほうを御説明させていただきましたが、柱に沿いまして、ちょっと補足をさせていただきますというふうに思っております。

まず、1つ目、コロナ禍での適切な対応ということで、11ページを御覧いただければと思います。3月1日より、水際対策につきまして新たな方針が示されております。

1つ目でございます。入国者の待機期間、こちらにつきまして短縮がされております。

2つ目、外国人の新規入国につきまして、一定の条件の下、観光目的以外の入国が認められるという形になっております。

3つ目、入国者総数の引上げということで、3月1日から1日5,000人目途に引上げという決定がなされております。

12ページを御覧ください。12ページに、国内大手2社の決算の見通しのほうを添付させていただいております。御覧いただいたとおり、大手2社につきましては、前年2020年度よりも赤字幅は縮小いたしますが、通期では各社1,000億を超える営業赤字を見込んでおります。2020年に続き、2年連続の大幅な赤字になるというふうに見込まれております。

続きまして、飛んで15ページを御覧ください。15ページに、令和3年度に実施させていただきました、国土交通省等による航空会社・空港会社様への支援内容について記載をさせていただきます。御覧いただいたとおり、大きいところでいきますと空港使用料・航空機燃料税の減免ということで、1,200億円規模をやらせていただきました。

16ページを御覧ください。16ページは、来年度、令和4年度予算で実施いたします航空会社・空港会社に対する支援のほうに記載させていただいております。オミクロン株など、変異株の相次ぐ出現で、旅行需要の回復が想定以上に遅れているということで、引き続き空港使用料・航空機燃料税の減免等の支援策を実施させていただいております。詳しくは資料を御覧いただければというふうに思っております。

続きまして、柱の2つ目、ポストコロナの需要回復・拡大を見据えた対応ということで、最近のトピックを1つ御説明させていただきます。25ページでございます。羽田につきましては、新経路の導入の次に、主要事業としてアクセス線がございます。羽田のアクセスの利便性向上を目的として、京急の引上線とJR東日本のアクセス線の整備というものが計画されています。供用予定の2030年代前半を見据えまして、空港におきましても、ターミナル1及びターミナル2の拡張整備と、あとは人工地盤を造りまして、ターミナル1とターミナル2の接続という形でさらなる利便性向上を図りたいというふうに考えております。

続きまして、課題の3の部分でございます。脱炭素化への対応ということで、前回の部会で御説明したところから、新しい部分を中心に御説明させていただきます。38ページを御覧ください。先ほど私が申し上げました、航空機運航分野における脱炭素の推進ということで、上段の箱囲み、2つ目の丸でございますが、令和3年12月に航空機運航分野の脱炭素化に係る工程表を策定いたしました。その中で、2030年時点で、本邦エアラインによる燃料使用量の10%をSAFに置き換えるということと、運航方式の改善、管制の高度化等によりますもので、10%のCO<sub>2</sub>削減を目指すということをここに記載させていただいております。また、今後、官民協議会の設置ということをやらせていただきたいというふうに思っております。

続きまして、39ページを御覧ください。国産SAFの開発推進の意義・必要性ということで、字が小さくて恐縮ですが、上の箱に書かせていただいております。2つ目のポツですが、現在世界のSAFの供給量は、ジェット燃料の供給量の0.03%ということで、需給にギャップが見込まれるという状況になってございます。ですので、今後、我が国においてもSAFの安定供給が課題になるというふうに見込まれております。

①の部分で書かせていただいております、将来のシナリオの部分でございますが、順調に

伸びていけば、2050年には世界で必要となるSAFの供給量が5.5億キロリットルになるというふうに見込まれるというシナリオもございます。

続きまして、40ページを御覧ください。国産SAFの開発推進ということで、グリーンイノベーション基金事業の活用というものを記載させていただいております。グリーンイノベーション基金は、2兆円の基金でございます。こちらにつきましては、採択した事業に関しましては、最大10年間、研究開発・実証、社会実装までを継続して支援できるという制度になってございます。

SAFの技術開発につきましては、1つの原料・技術に限定することなく、国産SAFを供給することができるよう技術開発を進めることが必要であるという認識で、関連プロジェクトと併せて875億円程度といったものをこのグリーンイノベーション基金から拠出するというので、今、エネルギー庁等々と連携して進めているというところでございます。

41ページを御覧ください。輸入SAFにつきまして記載させていただいております。

上の箱の2つ目でございますが、国産SAFにつきましては、2030年頃商用化といったものが現時点では見込まれているところでございます。そういった国産のSAFの商用化のタイミングを考えますと、国産SAFの商用化の開発促進ということとともに、輸入SAFの活用のための環境整備も急務になってございます。ということで、こういった問題意識の下、今後、SAFの円滑な利用のための環境整備、SAFの供給モデルの実証の実施ということで、サプライチェーン構築に向けた取組についても検討を進めてまいりたいというふうに考えております。

続きまして、43ページを御覧ください。脱炭素化の課題の2つの柱のうちの一つ、空港における脱炭素化の推進でございます。

上段の箱囲み、丸の2つ目でございます。令和3年8月から、21空港におきまして重点調査というものを進めておりました。また、関係者の協力体制の構築のためのプラットフォームといったものを設置しているところでございます。その中で、先ほど私、口頭で申し上げましたが、空港分野におきましても、2030年度までに各空港で46%以上の削減等々を目指すということを策定させていただいたところでございます。

続きまして、46ページを御覧ください。こういった取組をさらに進めていくという観点からも、今国会におきまして、国土交通省は法案を提出させていただきたいと考えております。3月1日に閣議決定いただきました脱炭素化の推進ということで、法案の概要について簡単に御説明させていただきます。

法案につきましては、まずは基本方針の策定ということで、国土交通大臣において航空分野の脱炭素化を計画的に進めていくということで、基本方針を策定するという形になっております。

また、2つ目として、本邦航空会社の皆様におきましても、脱炭素化を推進するというので、航空運送事業脱炭素化推進計画を作成していただくということで、国土交通大臣が認定するといったスキームを導入したいと考えております。

3つ目は、空港においても、こういった脱炭素化の推進計画を策定するといったスキームを導入したいと思っております。

また、こういった取組を推進するために、空港脱炭素化推進協議会といったものを組織して、空港管理者・航空会社といった関係者が入っていただいて取組を進めていくといったスキームを新たに法定化したいというふうに考えております。

続きまして、4つ目の課題、次世代モビリティの安全・安心の確保の部分でございます。48ページを御覧いただければと思います。おさらいではございますが、ドローンにつきまして、制度の変遷、簡単に御説明させていただければと思います。

ドローンにつきましては、平成27年に、まず、一定区域、一定飛行方法につきまして、国交大臣の許可等が必要といった形での制度を導入させていただきました。

その後、令和2年度において、登録制度ということで、無人航空機を飛行させる場合に所有者の登録等々の制度を導入させていただいたところでございます。

そして、昨年ですけれども、さらに機体の認証制度、操縦者のライセンス制度、運航ルー

ルの拡充ということで、有人地帯における目視外飛行、いわゆるレベル4の飛行に必要な制度設計をさせていただきました。こちらの運用につきましては、来年度運用開始というふうになりますので、こういった制度について今検討しているという状況でございます。

続きまして、52ページを御覧いただければと思います。空飛ぶクルマについて記載させていただいております。空飛ぶクルマにつきましては明確な定義はございませんが、「電動」「自動（操縦）」「垂直離着陸」ということが1つのイメージとして捉えられているという状況でございます。

箱囲みの下から2番目でございますが、日本におきましても昨年10月末に、開発中の空飛ぶクルマについて、初めてとなります型式証明の申請をいただいているということで、2025年の大阪・関西万博を目標として制度設計を進めているという状況でございます。

続きまして、54ページを御覧いただければと思います。次世代モビリティに関しまして、主要な課題というものを改めてここでまとめさせていただきました。簡単に御説明をさせていただきます。

次世代モビリティ、まず、空飛ぶクルマ関連でございます。今後の課題といたしましては、機体、ライセンス、運航といったものをどうするか、機体の安全性の確保が検討課題となっております。また、国内機体メーカーの技術開発の促進。そして、運航ですけれども、当面、有視界飛行（VFR）が想定されるところでございますが、就航率向上等を考えますと、今後、高頻度運航や悪天候時の運航を実現しないといけないとなってきますので、こういった際の交通管理をどうするかという課題がございます。また、都市内部におきます離着陸場所の在り方ということで、利便性の高い離着陸場の確保をどうするかという課題がございます。また、セキュリティの確保もどうしていくかというのが大きな課題でございます。

ドローン関係でございます。まず、機体の安全性の確保をどうしていくかということがございます。次に、ドローン同士の運航管理、UTMと申しますが、このUTMというものが、今後ドローンの飛行が輻輳する場合に必要ななってきますが、こういった形の運航管理があるか、この在り方についてもよく考えていかないといけないというふうに思っております。また、ドローンが今後、社会でどんどん使われるようになった場合に、こういった無人航空機ドローンの事業規制の在り方といったことも将来的には検討課題になってくるかというふうに思っております。

また、次世代モビリティ全般と書かせていただきましたが、1目目でございます。現在の航空保安業務については、航空機のみ対象にしておりますが、今後、ドローン、空飛ぶクルマ、有人機が飛ぶますので、こういったものの一体的な交通管理をどうしていくかということも課題として挙げさせていただいております。

それでは、最後の課題、安全・安心な航空サービスの提供の部分でございます。

57ページを御覧ください。保安対策につきましても、昨年、法改正をさせていただきました。問題意識としまして、字が小さくて恐縮ですが、上段の箱囲みに3つ書かせていただいております。まず、保安検査の明確な法的な位置づけがございませんでした。また、2つ目の課題として、検査の確実な実施、また事案への迅速な対応ということで、連携強化が必要だということを掲げさせていただいております。3つ目においては、現場職員の量的・質的向上が課題でございました。法改正によって、大きく、保安検査の旅客に対する義務づけ、保安職員の権限明確化、また、連携強化ということで、国交大臣による基本方針の策定、さらに、人材育成といったことを法律に記載させていただいたところでございます。

続きまして、59ページを御覧ください。先ほど、保安検査の主体や費用負担の在り方が今後の課題になると申し上げましたが、諸外国の例を表でつけさせていただいております。一番右側、そして右から2番目が、それぞれ費用負担、検査主体となっております。

一番上が日本でございます。日本におきましては、航空会社が検査主体となって、実態は委託を受けた警備会社が行うという形になっております。費用負担については、航空会社及び空港管理者が行うという形になってございます。

以下、御覧いただきますと、各国において、検査主体、費用負担の在り方、様々でございます。こういった状況を踏まえながら、今後、検討してまいりたいというふうに考えており

ます。

60ページにおいて、今後の保安検査に係る議論の進め方についてということで、保安検査の在り方につきましては、別途、有識者会議を設けさせていただいておりまして、こちらにおいて、今後、海外調査等々の結果を踏まえて、おおむね1年程度を目途として方向性を打ち出すといった形にさせていただいているところでございます。

以上、駆け足で恐縮でございますけれども、私から資料の説明とさせていただきます。御審議のほど、どうぞよろしくお願いたします。

**【屋井部会長】** どうもありがとうございました。

手短にお願いしたという関係もありまして、中身について個々には御説明はできていませんけれども、後で、その辺りも御質問があればさせていただくということで、議事のほうは進めてまいりたいと思います。

全体が航空分野と言いながら、かなり広い分野にまたがっていて、しかも今日はかなり広い分野のお話をいただきましたので、目次の1から7があるわけですが、どうやって分けて議論したらいいか、なかなか悩ましいところなんですけど、1番の現状、あるいは3番のコロナ禍への対応、これまでの取組と2番にありますけど、この辺りについて、御質問も含めて御議論いただいて、その後、4、5、6、7が今後の取組方針の中の一つ一つの重要な項目になっていますので、それについて1つずつ進めていくというのはどうかかなと思ってるんですが、もし時間が足らなくなったら、後ろのほうをまとめてやらせていただくということになるかと思えます。よろしいでしょうか。

となりますと、御質問も同時に御発言いただいて結構ですけども、1番と2番のこれまでの取組、それから3番、この辺りに関して、御発言ある委員の方いらっしゃったら、お願いしたいと思います。いかがでしょうか。ウェブの方は、発言をいきなりいただいても結構だと思います。

野田委員から手が挙がっています。よろしくお願いたします。

**【野田委員】** 御説明ありがとうございました。大変包括的な取組をされていると思えます。

2点質問です。まず、空港のコンセッションをこれから進めるというお話もありましたが、パンデミック下において、コンセッション空港と国管理空港とで、BCPという観点で何か違いがあったのか、そこから何か学びのようなものはあったのか、それを踏まえて今後コンセッションを進めるということなのか、その辺りの比較が分かれば教えていただきたいというのが1点目です。

2点目として、航空会社へは様々な支援をされていると思いますが、支援をする際に、航空会社が例えば今後に向けて、未来に向けて、生産性をさらに改善していくとか、脱炭素化をさらに加速していくとか、一定の政策に誘導するという観点で、支援メニューや支援のあり方というものを工夫されているのでしょうか。現状をそのまま維持したり、従来に戻るのではなく、未来に向けた改善や向上を促すようなことを進めていらっしゃるかどうか、教えていただければと思います。

以上です。

**【屋井部会長】** どうもありがとうございました。

李家委員からも出ていますので、ちょっとお聞きしてからにしましょうか。よろしくお願いたします。

**【李家委員】** ありがとうございます。李家でございます。

質問といいますか、コメントみたいなものになるかと思いますが、2点あります。

コロナ禍でエアラインがかなり苦勞されているということを今日もお示しいただきました。マスコミ等でも最近報道されておりますが、航空貨物の需要がコロナ禍の中で非常に高まっているということで、それによる収入はかなり大事になっていると思えます。けれども、コロナ禍、それからコロナが終わった後の航空貨物、特に国際航空だと思えますけども、そういった貨物輸送をどうやって支えていくか、国交省のほうで何かお考えがあったら聞かせていただきたいというのが1点です。



もう1点は、少し素人目線ですけれども、コロナが回復した後に、観光にしろ、たくさんの旅客需要が回復するだろうと言われてはいますが、そのときに、もしかすると一番ネックになりそうなのが空港での出入国の手間ではないかと個人的には思っています。この件、国交省ではなくて厚労省の担当分野かもしれないかもしれませんが、自由に、かつかなり短い時間で入出国手続ができて、飛行機に乗れるとか降りることができるといったことを実行していかないと、観光等の旅客需要がなかなか伸びていかないのではないかと危惧しております。その辺のところについてコメントをいただけたらと思います。

以上です。

【屋井部会長】 どうもありがとうございました。

お二人から、御意見と同時に御質問もいただいておりますので、御質問の部分について、よろしくお願ひします。

【政策企画調査室長】 ありがとうございます。

それでは、野田先生の部分について、ネットワーク企画課からお願いしていいですか。

【航空ネットワーク企画課長】 コロナ禍でのコンセッション空港のBCPということでございますけれども、コンセッション空港もコロナ禍で航空需要が非常に減っていて、その結果、収入が非常に落ち込んでいるところでございまして、経営的に非常に厳しい状況でございます。そういう中で、先ほどの資料の中にもございましたように、令和3年度から無利子貸付あるいは運営権対価の支払猶予といった形での支援、加えてウィズコロナの関係での環境整備の支援等を国交省航空局として行っているところでございます。

空港の運用部分につきましては、国管理空港と同様に、職員、特に現場職員でコロナ感染が広がらないようにシフト制を組むなど、感染対策を実施しているところでございます。

【政策企画調査室長】 続きまして、野田委員の次の質問につきまして、五十嵐ネットワーク部長のほうから。

【航空ネットワーク部長】 御質問いただいた件ですが、資料の17ページを御覧いただきたいんですけども、航空会社への支援につきましては、昨年、航空法を改正いたしました。私どもで航空運送事業基盤強化方針というものを定めております。中身についてあまり書いてございませんけれども、基本的には機材とか、要するに供給体制について、2030年に6,000万人のインバウンドが来るということに十分堪えられるような供給体制をしっかりとってもらおう。さらに、この緑枠に書いてありますけれども、コスト削減等の取組もやってもらうという基盤方針に基づいた計画を出してもらって、その計画を実施するための支援措置として、着陸料をはじめとする公租公課を減免するという仕組みになっていますので、一定の政策的枠組みの中で我々としてやっていただきたいことに投資をしてもらうという仕組みになっています。

ただ、残念ながら、例えば個別の補助金とか税制について、特定の政策と1対1の対応で支援をしているというよりは、繰り返しになりますが、この基本方針に基づいて提出いただいた計画に基づいてやってもらうということで、この計画丸ごとに対して公租公課の減免ということで支援を行っているというのが大宗でございます。

以上です。

【野田委員】 ありがとうございます。

航空会社からすれば、この計画を出すという仕組みそのものが、努力するインセンティブになっているということですね。

【航空ネットワーク部長】 それはなっていると信じております。いいかげんなものを出してくれば、マーケットからの評価も含めて、経営陣の力量が問われるという点も含めて、うまくワークするのではないかと期待している部分であります。

【野田委員】 ありがとうございます。

【政策企画調査室長】 続きまして、李家先生からいただいた入国の件につきまして、平嶋審議官のほうから御説明さしあげます。

【大臣官房審議官】 入国の手続のところ、資料の10ページを御覧いただければと思います。先生から御指摘がありましたように、いろんな手続が今ございます。通常ですと、空

港に到着してからというのは、皆さん、入管を通過して一般エリアにいち早く入っていくというのが通常であります、実際に今、空港の現場では、10ページの左側のだいたい色で塗ってあるような手続が発生しているところでもあります。

まず、日本に着く前から、実は手続がございまして、出発空港での出発前72時間以内の検査、これは外国でPCR検査を受けて陰性証明を取ってもらうという形になります。また、日本に入ってから各種書類のチェック、それから、定性・定量抗原、もしくはPCRの組合せになりますけれども、検査が厚労省の検疫当局によって実施されております。この検査結果待ちも含めて、空港の中での滞在というのがどうしても発生してくるところでもあります。

先生、先ほどおっしゃったように、こういった手続、今、紙の書類で、皆さん、各種書類を持って受付をされているところなんですけれども、これの電子化を進めていかないといけないということで、厚労省のほうでもMySOSというアプリを使いまして、日本に入ってから各種書類というのを事前に出発前に厚労当局に送ると、それを事前審査してオーケーが日本に到着前に返ってくる。そういった機能拡張を順次進めているところでもあります。開空は2月のうちにそれが導入されておまして、羽田、中部、福岡、こういった空港にて3月1日からスタートしております。成田についても早々に導入される予定となっております。これによって、皆さん、アプリを入れていただきますと、日本に着く前に自分の入国・検疫でオーケーが出るというステータスを取れることとなりますので、かなり早くなると思います。

ただ、どうしても検体を取って、検査の結果を待つというところが出てまいります。この辺もいろいろと場所の工夫等々しながら、厚労当局、また業者の方々とも相談しながら進めていきたいと思っております。

**【屋井部会長】** 以上ですね。どうもありがとうございます。

コロナ後の航空貨物の予想という辺りももし分かったら、後でフォローしていただければ。今、エアラインさんなんかも努力されて貨物を増やしたという経緯もあるけど、将来的にどうなるのかという御質問がありました。

次に、ここから先、大橋先生、田中委員、平田委員、鎌田委員ということで、この順番でお願いしたいんですけども、対応は、4人の方の御意見とか御質問を伺ってから、まとめてというふうをお願いしたいと思います。

それじゃ、大橋委員からお願いします。

**【大橋委員】** ありがとうございます。

1点だけですが、この次の項目、ポストコロナという言葉があるんですけど、このコロナがないような状況として、ポストコロナが本当に訪れるのかどうかというのが極めて不透明だというふうに思っています。航空行政の対応としても、ポストコロナを待って、今、我慢するという対応よりは、恐らく、ウィズコロナがずっと続くかもしれぬと。だから、今から恒常的な対応を考え始めるという心構えが大切なというふうに思っています。

今、かなり入国制限も厳しいですし、また、入国の際に要求する書面の数もかなりの数に上っていると理解しているんですが、ビジネスも留学も対面が重要であるし、今後も対面がなくなることはないと思いますが、ただ、コロナが落ち着いても、従前の数に行かないかもしれないということじゃないかと思っています。いろいろデジタル化の中で、メタバースだの、体験のデジタル化など様々出てきて、観光ももしかすると元に戻らないかも、ということで、対応を考えていくべきなんだろうなというふうに思っています。これが1点コメントで。

2番目、ちょっと小さいコメントですけど、入国に関しては、検疫を含めて厚労省さんがやられていると思いますが、出国のPCRとかワクチン証明って、多分、厚労省さん、自分がやるという自覚がないのかなと思っています、ここも、本来もうコロナ禍で我々学んだことですけども、入国も出国も一体として厚労省さんに担っていただくということがすごく重要だなと思っています。最後の論点はちょっと小さい論点ですけども、ぜひお伝えいただければと思います。

以上です。ありがとうございます。

【屋井部会長】 ありがとうございます。

それでは、続けて田中委員、お願いします。

【田中委員】 事前にも御説明もいただいて、本日端的にありがとうございました。

私から、今の前半のところでも3点ほどよろしくをお願いします。

1つは、SAFのことで、現実問題、国産がなかなか難しく、目処も立ちづらいという現状において、李家先生から物流に関するコメントもありましたけれども、B to Bの分野ではどの企業もSDGsや脱炭素に取り組む意向が示されていますので、航空局から情報を出して、民間も連携してSAFが少しでも早い時期に推進できるのかどうか、そういう想定があるのかどうかを伺いたいと思います。

2つ目は、ドローンに関して、航空局が扱うドローンの課題というのは、物を運ぶ際の運航という主の部分だけなのかどうか気になります。例えばドローンは、今のインフラ検査などに有効で、基幹産業企業や自治体でも有効活用が待たれていますので、点検検査に使う場合の安全性やルールづくりが想定されていると思います。航空局の主たる管轄ではないかと思いつつも、確認させていただければと思います。

もう1点は、業界の人手不足もある中で、コロナで思うように仕事に当たれない方もこの業界には特に多く大変でした。同時にIT化も進んで、劇的に環境が変わっていますから、入国時の検査や保安などの今回の法律の対応もありながら、現場ではあらゆる部分でリスクリングがすごく大切になると感じていますので、その辺りも想定があるのかどうか、伺えればと思います。

よろしくをお願いします。

【屋井部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、続けて平田委員、お願いします。

【平田委員】 茨城大学の平田です。

コロナの影響に対する国からの支援ということで、今までほかの委員の方からもコメントありましたけれども、私の理解だと、コロナの影響で空港エアラインが厳しくなった分を財務的な面も含めて支援して、しかもこの支援というのは、単なる現状に戻すよりもプラスアルファで基盤強化をしてもらうという狙いを入れているというふうに理解はしているんですけども、可能であればということですけども、もっと前向きにというか、将来への投資という意味、前倒しの投資という、もっと戦略的に今のこのコロナ禍の状況を逆に利用するというんですか、ピンチはチャンスとよく言いますが、ということをやっと何となく思っていました。

例えば、交通量が減っているというのは経済的には厳しい状況ですけども、空港のインフラとかエアラインとか空港のオペレーションを考へてもそうかもしれませんけども、ある意味時間的に余裕が生まれていると。ずっと戻らないと、また困りますけども。そういう状況下において、例えば空港インフラでいえば、今までフルで使っていたものを部分的に使えば何とか需要を賄えるということであれば、ここで利用を制限して、例えば滑走路、エプロン等、羽田とかでかなり長期で使ってきて抜本的な対応ができていないとすると、短期的に一部閉鎖してでも、かなり短い期間に集中投資をして、少ないコストで一気にリノベーションしちゃう。次の50年使うためのインフラとして、新しい機能を盛り込んだ戦略的な投資を今こそやれるとすごくいいなというふうに思います。

今までだと、日本の文化だと、ひたすら運用を続けながら、ちょっとずつ更新していくと。それは運用を続けられるという意味ではいいんですけども、非常にコストもかかるということで、そういう投資ができるとすごくいいなという気はしています。その中に、大規模更新という話もありますし、今日の議題にもあるような気候変動の対応策も含めた防災投資、CO<sub>2</sub>対策。あと、今日午前中も会議がありましたけども、DXを航空分野でどう適用するかという話でも、国と民間事業者、東大の森川先生のさじ加減がお上手で、非常にフラットな関係で様々な現場ニーズが出てきて、デジタル化ということだけとっても、先行投資をどんどんすると各事業者の生産性がかなり上がるということで、そういう先行投資でコ

ストも減らせると非常にいい。その辺を含めて戦略的に投資していただけるといいかなと思います。

関連してもう1個、コンセッションという話がありましたけども、10年ぐらい前の基本政策部会の一つの議題は、コンセッション化とか首都圏空港の機能強化だったと思うんですけども、このコンセッションをやってきて、その当時思い描いていた環境と今の環境で違うし、このまま民間にある意味大きなところを任せておいて、今、前半で私が申し上げたような、国の重要インフラとしての戦略的投資が、コンセッションというスキームの中で国との役割分担の中で、本当に必要不可欠な分だけなされるかというところがちょっと心配な面もあるので、コンセッションのスキームがこのままでいいのかという、国と民間の役割分担というか、リスク分担の部分が本当にこれでいいかというのを改めて検証するタイミングかなとは思っています。

以上です。すみません、長くなりました。

**【屋井部会長】** どうもありがとうございます。

それでは、続けて鎌田委員、お願いします。

**【鎌田委員】** ありがとうございます。

御説明ありがとうございました。まさに申し上げようと思ったことを今、平田先生がおっしゃってくださった。コロナが大変というのはちょっと失言かもしれませんが、全ての産業においてほぼ同じ状態なので、航空とか空港だけが大変なわけではないというところですよ。そこにいて、今、人が動いていないからこそできる対応というのがあるように思うので、そこをもう少し前向きに将来に対して投資をしているんだというアピールをされたほうがいいのかないかなというふうに思います。資料だけを拝見していると、補助とか免除という話ばかりで、国として、今後、アフターなのかポストなのかウィズなのか分かりませんが、コロナが一段落して人流が再開したときに、こういう状況を想定して、そのために今からこういう投資をするんだという計画がなされて、それが全面的に出ると非常に救われるというか、そういう気がいたします。

その意味においても、例えば脱炭素とか、その辺大事だと思うんですが、世界的な動きで見れば、やはり人が止まっている今こそ、観光分野なんかですとSDGsを考えようということです。本当に必要な観光って何だろうとか、ローカーボンのツーリズムとかというのを叫ばれたりしています。そういうところにもう少し乗っかるという言葉は変ですけども、日本もちゃんと考えてやっているんですよ。ただただお客さん来てくださいという国ではありませんよというようなところも、そういうアピールする機会なのかなと思いました。

資料に文句をつけるわけではないんですけども、そういう意味でも、もう少し超短期、今やらなくちゃいけないということの対応と、それから今後を見据えたような、平田先生の言葉をかりれば戦略的な投資ですよ、長期的な視点でやっていますよというのをちょっとめり張りつけて思い切って書いていただいたほうが、メッセージ性としても強くなるのかなと思いました。

それから、もう1点なんですけども、コンセッションについては、いろんな御懸念は当然あるとは思いますが、むしろコンセッションをしたからこそ、この局面において、そのコンセッション、民間の力が発揮できたという事例があるのであれば、難しいところはもちろんあるとは思いますが、そういうところをもっとアピールされたほうが、今まで国としてやってきたというところにおいても、世の中に対して、きちんと説明するということになるかなと思いました。

ほぼ感想で申し訳ありません。よろしくお願いします。

**【屋井部会長】** どうもありがとうございました。

ほかによろしいですか。

もしなければ、ここでお答えください。

**【篠原委員】** 後ろのほうの項目に触れられた方もいました。

**【屋井部会長】** いました。関わりが出てきたものだから、この辺で前半を閉じようかな

と。思って。もし御発言、よろしければ、今の4人の委員の方に対して、事務局のほうから一括してお答えいただくということで後半戦に入っていきたいと思ひます。いかがでしょうか。

【政策企画調査室長】 ありがとうございます。

まず、大橋先生が言われたうちの出入国の部分の話について、平嶋審議官、コメントがもしあれば。

【大臣官房審議官】 御質問ありましたが、確かに入国のときは厚労省さんが検疫をやっているところでありすが、出発前、特にアジアの国を中心、ヨーロッパもそうですけれども、日本で検査をして陰性証明書を持っていくというところは、外国政府においても求められている国が非常に多いところでありすが。

こちらのほうは、もともとこのコロナが始まった、感染が始まった頃というのは、どこの病院がそういう外国に通用する英文の証明書を出してくれるのかということも、実は情報がきちんと利用者の方々に出にくいだろうということもありまして、経産省さん、それから厚労省さん、これは検疫のほうではなくて医療部局になりますが、そちらのほうでタグを組んで、TeCOTというシステム、陰性証明書を出せる病院のリスト、それから予約もできるようなシステムをつくり上げております。たしか800ぐらいの医療機関がもう入っておられると思ひますけれども、そういったところで陰性証明書が取れるような形のサービスを提供されているところでありすが。現在はPCR検査ができる病院、また英文での発行ができる病院というのもそれなりに数が出ておりまして、皆さん、このTeCOTシステムもそうですけれども、直接病院のほうに行かれたり、そういうのもあるところでありすが。

そういった意味で、厚労省さんの検疫のほうでということではないんですけれども、広い意味での厚労省さんとして、こちら辺もよく見ておられるということはあるかと思ひます。ただ、いずれにしても連携、出国・入国も含めて、利用者の方が日本から出て、また日本に帰ってくるというときに、できるだけ利便性が高い形でということはお考へていかないとはいけないと思ひますので、よく関係省庁とも連携していきたくと思ひます。

【政策企画調査室長】 続きまして、田中委員からいただきましたSAFに関するBtoBの活用等々を進めるべきというような件につきまして、大塚参事官、お願いいたします。

【大臣官房参事官（航空戦略担当）】 航空戦略担当参事官の大塚でございます。

私のほうから、田中委員のSAFについてのコメントについてお答えしたいと思ひます。最近、マスコミなんかでも、SAFについては徐々に取り上げられる機会も増えてきておりますけど、認知度はまだ低いのかなというふうにお考へしておりますので、SAFを取り巻く状況がどうなのかというのは、一般の国民の方へも含めて、我々情報発信をして、SAFがどういうものなのかということを知ってもらふ努力はしていかなければならないと思ひます。

それで、政策企画調査室長の説明にもありましてとおり、SAFの市場というのはこれからどんどん拡大していくと、成長していく市場でございますので、その辺りについては事業者さんのほうにしっかりと認識していただき、国内のSAFの生産にどんどんチャレンジしていただきたいと。それを後押しするための仕掛けとして、冒頭の説明でも言及しましたが、遠からず資源エネルギー庁と共同して関係省庁と関係事業者による官民協議会を立ち上げて、そういった製造事業者さんの後押しを政府としてもどういった形でできるかということのをしっかり協議してまいりたいと思ひますので、そういう形で、今後このSAFの機運を高めてまいりたいと考へております。

【政策企画調査室長】 続きまして、ドローンの点検時の安全基準等々に資するコメントにつきまして、次世代モビリティ企画室、お願いいたします。

【大臣官房参事官（次世代航空モビリティ担当）】 次世代モビリティ企画室の梅澤と申します。ドローンについて御質問いただきましたので、お答えいたします。

まず、航空局の立場としては、一義的にはドローンを安全に飛ばすということが最大の役割になります。特に、22年度中に予定されているレベル4は、人の上を補助者なし、で飛ばす飛行になりますので、そういう飛行をする上で地上の安全が確保されるようなルール

くりを進めているところです。

一方、国土交通省全体として見た場合には、他局ではございますが、物流を担当している部署であるとか、あるいは港湾施設の維持管理に関わる部署もございます。そのような部署で、ドローンを使って施設点検とか、物流促進とかをやっているところもありますので、これに航空局も加わらせていただいているところです。

橋梁など構造物の検査という意味では、今時点では、D I Dと言っている、人口密集地などでは自由にドローン飛ばして検査をするということではできませんが、構造物の周りを飛んで損傷がないかどうかを見る検査については構造物から係留索のようなものでドローンをつなぐ等の形で実施可能です。

この部分については、レベル4が始まりましたら、もう少し自由にならないのかというお話はあろうかと思いますが、現状はこのようになっております。

【田中委員】 ありがとうございます。

【屋井部会長】 どうもありがとうございました。

平田委員、鎌田委員からも御意見をいただいておりますけど、後半に関わりますので、そこでまた改めて、ほかの方の意見もお聞きしながら進めたいと思います。

それでは、もう既に一部議論に入っておりますけど、4番、それから、ポストコロナという意味で言うと、脱炭素化というのは非常に重要なテーマとなっておりますので、4番と5番を一緒にして、この辺りについて、また、御意見、御質問いただいきたいと思いますが、いかがでしょうか。

どうぞ。

【篠原委員】 私もS A Fのことで気になるので、お聞きしたいんですけども、2030年までに10%導入を目標にしているんですか。最終的にはどれぐらいの割合にしようというお考えなのか。

それから、国産で今、造ろうという話が出ていますが、フィンランドとかそういうようなところからかなり大量に輸入するという話も出ていますよね。国産化率というのはどれぐらいのことを考えているのか。輸入に依存する部分と国産化の部分ですね。その辺の比率をどういうふうに考えて、今後進めていこうとしているのか。

それから、もう一つはコストです。コストは、今の航空燃料に比べてどれぐらいかかるのか。場合によっては、航空会社の運賃に先々跳ね返ってくるおそれがあると思うんですよ。利用者・ユーザーのほうにも影響が出てきますので。まだそういう見通しは立ちにくいかもしれないけど、ぜひそういう展望を持って進めていただきたいなど。最後は利用者目線というところをしっかりと押さえてもらいたいと思います。

以上です。

【屋井部会長】 どうもありがとうございます。

続けて、加藤委員からお願いします。

【加藤委員】 幾つかあるんですけど、私、どこで言おうかと思って。

まず、1つ目は、御礼というか、この数年見ていますと、ドローンが連続して法律が出ている。それから、今回、脱炭素や、保安の問題も法律改正です。コロナ対応でまた法律ということで、法律をこれだけつくっているんですから、大変だったという想像はしており、まずはお疲れさまでございましたということをお知らせしておきます。

それから、2つ目なんですけど、私、国交省の航空局がやってこられたのは、地方と一体となっていていろいろな政策を遂行されてきたと思うのです。だから、インバウンド旅客もここまで来たと思うのです。その枠組み自体は、地方もがっちりやって来ていたからという側面あると思うんですけど、アフターコロナ、ポストコロナを見たときに、もしかすると自治体の航空政策にかなり差があるように感じています。平田先生とか鎌田先生がおっしゃっていましたが、例えば、今、空港別の航空需要の戻りを見ると、空港ごとにより差がある。戻ってなければ、その理由などを考えないといけなくのだけれども、コロナでそんなことすら実は考えていないようなところもあります。直観的に自分の地域は余り魅力がないのか、イールドが低いからエアラインが戻らないと思うんですけど、嘆いているだけとか、い

うところが少なくないように思います。あるいは、コンセッションのビフォーとアフターで自治体が政策を変えてしまったようなところもあろうかと思えます。

それを航空局が聞いて直接何かできるというわけじゃないんですけど、アフターコロナの政策を遂行する際、どこが熱心にやってくれそうか、ということは把握しておく必要があるのではないかと思います。よくも悪くも盛り上がっているところと、全然駄目ですというところとあって、そういうところをちょっと峻別していくのが重要かと思えます。

3つ目ですが、脱炭素化の政策では、ここで協議会をおつくりになるのであれば、具体的にどんなことをしたらよいのかを仰らないと、自治体は今まで政策マターに入っていないことなので、具体化できない状態だと思うのです。そこは寄り添っていただくことが、ことがうまく回る方策のような気がよろしくお願ひします。

【屋井部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、続けて村井委員、お願ひします。

【村井委員】 ありがとうございます。

私のほうから、簡単に1点要望と1点伺いたいことがあるので、お願ひします。

先ほど羽田の新経路について、固定化を回避するための検討がされているという話だったんですけども、このテーマは住民の関心が大変高いと思えますので、ぜひ早め早めの情報発信と丁寧な説明をお願ひしたいと思えます。これが要望です。

あと1点ですけども、先ほど脱炭素に向けてSAFというお話がありました。このことなんですけども、国内のSAFの開発の現状というのはどうなっているのかというのを伺いたいというのが1点です。

あと、他国の使用状況というか、そのようなものもどうなっているのか伺えればと思えますので、よろしくお願ひします。

以上です。

【屋井部会長】 どうもありがとうございました。

それじゃ、野田委員、よろしくお願ひします。

【野田委員】 ありがとうございます。

SAFのところでは1点御質問になりますが、EUは既に2050年までのSAF導入促進にむけた意欲的な目標を立てて取り組んでいると思えますが、このSAF導入にあたっては、単にエネルギーの供給会社やエアラインだけではなくて、機体も含めて、全体のバリューチェーンや規制側がどうするかという視点で一丸となって取り組まないとなかなか進まないと思えます。例えば、エアバスが最近100%SAFで飛んで、いろいろな実証実験をすることをしているわけですが、日本は機体は海外に依存している状況の中で、どのように今後、SAFの認証や国際規格の問題、標準化の議論に関わっていくのか、この辺りの展望について、どのように考えていらっしゃるでしょうか。

【屋井部会長】 よろしいですか。どうもありがとうございます。

続けて、大橋委員からもよろしくお願ひします。

【大橋委員】 ありがとうございます。

皆さん、SAFについてなので、私もSAFについてお伺いできればと思えます。前回の資料で、たしかJ-クレジットの話をしていたと思えます。あれはICAOに対してですけど、あれはどうなったのかというところをちょっとアップデートいただければいいなというところと。

あと、国産のSAFが私も非常に重要だと思えていまして、航空会社さん、昨日も発表されたと思えます。自ら有志でSAFをやっていくんだというのは重要なんですが、日本国全体で見たときに、SAFについてももしっかりお金が回るような形で行政の方が見ていただけるといいなと思えます。例えば、地方空港の一つでもSAF空港を造って全部するぐらい、思い切った施策でもいいんじゃないかというぐらいに思えていまして、その需要喚起の観点からも、ちょっと思い切った航空政策打ち出せないかなというふうな感じがしています。

資料にあるかもしれませんが、国産SAFのロードマップというか、量的にどういうふう

な時期にどれだけ造るといふ、あるいはどういうソースで作るといふロードマップがあるのかどうかといふのを、あれば教えていただければといふことと。なければ、ぜひエネ庁と組んで造っていただけないかといふこととであります。

あと、NEDOさんのお金、少ない資金を分散して技術競争させるという視点は、多分従来からのやり方で重要だと思ふものの、かなり時間がないので、できるものから資源を投入するといふ考え方もあるのかなと思つていまして、ぜひそこの辺りの行政から見た視点も教えていただければと思つます。

以上です。ありがとうございます。

【屋井部会長】 ありがとうございます。

続けて、平田委員お願いします。

【平田委員】 平田です。

私は、管制の部分とCO<sub>2</sub>の話をしつめてコメントさせていただきますけれども、運航分野の近代化計画を、この10年間、CARATS、屋井先生が座長で引張られ続けてきたんですけれども、首都圏空港の機能強化といふことで容量が拡大してきて、先ほど都心上空飛行ルートによる機能強化の話もありましたけれども、この10年間、一生懸命、機能強化とか容量拡大、頑張ってきたところで、少し航空需要が落ちて、その能力をフル活用できてないといふのは非常に残念ではあるんですけども。

一方で、この2年間の交通流を見てみると、まだ詳細は把握してないんですけども、非常に交通量が減つたことで、全ての航空機が非常にスムーズに飛んでいるといふことで、ある意味、このCO<sub>2</sub>削減の部分で、SAF以外では運航方式の改善で10%削減していこうといふ、結構野心的な目標だと理解していますけれども、一方で、トータルで減らせる量、少ないんじゃないかといふ御意見もある中で、でも短期的に削減できるし、SAFが仮に出てきたとしてもSAFのコストがかかるし、通常のジェット燃料もそうですけれども、なるべく燃料消費が少ないにこしたことはないので、管制分野の削減は短期的に注視していくべきだなといふふうに考えています。

先ほどの容量の面でいくと、混雑が減っているといふことなんで、容量と需要の関係のバランスなんですけど、今、ただ需要がどんと減っているのだからスムーズに飛んでCO<sub>2</sub>が減っている。データを見てみると、所要時間、遅延はそんなに変わっていないんですけども、航空会社として今までである意味遅延を減らすために速く飛んでいたんですけども、CO<sub>2</sub>が一番最小化するような効率的な速度を選んで飛んでいる結果として、利便性といふ、速達性といふ意味では余り変わっていないんですけども、CO<sub>2</sub>が非常に減っている。今までどちらかといふと経済重視、利便性重視といふか、速く行きたいといふのから、CO<sub>2</sub>をなるべく減らした地球環境に優しい飛び方に結果的に移っていると思つます。

これが、今度需要が回復してきたときに、前の状態の少し遅延を許容してでも速く行って離着陸するといふよりは、今のこの環境を重視しながら、需要と容量が逼迫してきたときにもそのまま続けられるようなことを継続していくためには、容量拡大をもっとしようといふ意味じゃないんですけども、ゆったり飛ぶためのキャパシティが必要だし、利用者側もそういう理解をして、過度な利便性を追い求めないCO<sub>2</sub>ミニマムになるようなオペレーションを航空会社にも自然体でやってもらふような、そういう意識づけと運用の工夫といふのができつつあるなと思つます。早めにそういう今の状況を分析しながら、長期的にそれを維持・改善できる方策といふのを引き続き検討していけばいいかなといふふうに思つます。

コメントです。

【屋井部会長】 どうもありがとうございました。

SAFの話等々、いろいろ出ていまして、私もちょっと発言させていただく機会にしたいなと思つますので、ちょっとすみません、時間ください。

私もうっかりしましたけど、航空分野の工程表をつくっているのんですけども、今回それを御提示していないので、脱炭素化への対応、7ページのところで、工程表を策定といふのは現在の取組状況にありましたね。既に12月に策定されているんですよ。そこら辺のお話をしっかりとできればよかったんだろうなといふふうには思つます。



ただ、私、ここで申し上げたいのは、その工程表が委員会の下のほうにちょっと出ているだけで、ほとんど誰の目にも留まらないような形にはなっていて、これがなぜなのか分からないけども、オール国交省さんとしてという形にはなっていくと思いますけども、少なくとも航空局さんとしてアピールできるような形で、ぜひ公表してもらいたいと思います。たまたま7ページに「航空脱炭素化推進基本方針」への反映に留意」と書いてあって、これ、私も分かっていないんですけど、いずれの形でも構いませんが、しっかりと公表していただきたいのが1点です。

それから、先ほど、ポストコロナというか、アフターコロナかウィズコロナか、いろんな議論ありますけども、前倒してやるべきことは今のタイミングなんだから、できるだろうとか、やっておいたほうがいだろう、そういう戦略的に進めるべきだという議論は私も大変賛成なんです。たまたま1例を挙げると、この中に中部空港の機能強化、28ページにありましたよね。一つの例だけでも、中部空港が将来構想云々を取りまとめたところであり」と書いてあるんですけども、恐らく今ここで考えているのは、将来的な拡張ということをやる前に、この現空港の施設の中で平行誘導路を高機能化して、夜間の時間帯には滑走路に使えるようにしようという考え方。

これ、実は私、10年以上前に提案して、当時中部空港の方から、そうは言っても、ターミナルビルの一部が航空の表面に引っかかりますと言われたんで、その上だけちょっと三角形に切ってもらえばいいじゃないかと。次に言われたのが、エプロンの灯火が引っかかりますと言われたんで、それは昇降できるようにすればいいじゃないかと。24時間化ということがまず重要なポイントであれば、夜中はそこを使えるようにすればいい、そういう対応をすればいいんじゃないかと、こんな議論をした記憶があります。

今、提案されているのは恐らくそれに近いようなことだと思いますので、そういうことは確かに需要がないような今の時期にやっておくということは大変効果的ではないかなと思います。それによって24時間化ができるというのが日本の空港、特に基幹空港としては大変重要なポイントじゃないかなと思います。そういったことがいろいろあるんだろうなというふうに思いますので、1例として挙げさせていただきました。

ついでに私からも意見を申し上げました。それじゃ、SAFの話が結構多かったですけども、コンパクトに答えていただくとありがたいと思いますので、よろしくお願いします。

【政策企画調査室長】 それでは、SAFの話について、まず大塚参事官からお願いいたします。

【大臣官房参事官（航空戦略担当）】 改めまして、参事官の大塚でございます。

まず最初に、屋井委員長からは、先生に精力的に先日取りまとめたいただきました航空機運航分野の工程表についても御紹介いただきまして、ありがとうございます。私も気が利かなくて、工程表本体を今日資料のほうにつけていないんですが、38ページのほうにその要約版をつけさせていただいておりますので、改めて御紹介、御確認いただければと思っております。資料出ますかね。

構成といたしましては、38ページです。下段のほうに3つのアプローチということで、機材・装備品等への新技術の導入、管制の高度化による運航方式の改善、持続可能な航空燃料の導入促進という構成で組立てをさせていただいております。2050年ぐらいにかけてのロードマップということでつくらせていただきまして、本体を準備していないのは本当に申し訳ございません。ございますか。こちらでございます。こういったイメージで、2050年ぐらいにかけてのそれぞれの分野の線表をつくらせていただいておりますので、詳細の説明は時間の関係でできませんが、御紹介させていただきたいと思います。

それから、SAFにつきまして、幾つか御質問等あったので、ちょっとお答え、網羅できなければ申し訳ございません。

まず、篠原委員から御質問があった、SAFの10%目標について、将来的にはどのぐらいなのかという話でございますが、これについては、39ページの資料を再度御覧いただければと思いますが、国産SAFの開発推進の意義・必要性というスライドでございますが、左側に拡大が見込まれるSAFのニーズというところで、ATAGのシナリオ、これは航空

の国際団体、業界団体でございますが、ここが示している将来展望で、現在は0.03%ということではほぼ皆無なわけでございますが、これがニーズに伴ってどんどん使われていって、2050年ぐらいになるとネットゼロの実現ということも目標と掲げられている昨今でございますから、まず、ほとんどのジェット燃料がこのSAFに置き換わるといったことが想定されております。

下段にはJALさんのロードマップをつけておりますが、JAL様におきましても、2050年時点では、全燃料の100%をSAFに置き換えるという計画を立てておられるところでございます。

これに対して、右側でございますが、②の成長途上のSAF生産というところで、海外及び国内のSAF生産の現状を書いておりますけど、まず、国内のほうを先に申し上げますと、代表的な事業者、日揮さんとかユーグレナさんとか三井物産さんとか、入れておりますけど、2025年から2030年ぐらいにかけて、数万キロリットルから10万、20万という単位での生産という予定が立てられております。これをその左側書いております必要量と比べれば、冒頭で需給ギャップという説明もさせていただきましたけど、十分に必要量に比べられる水準にはなっていないという現状がございます。

海外のほうに目を転じますと、②の上段のほうでございますが、まだ海外もSAFについては開発競争が進んでおるような状況でございますが、一番トップランナーと言われておりますフィンランドのNesteが廃食油で150万トン、190万キロリットルを現時点では生産できるという体制にはなっているんですけど、そうは言っても、やはり2030年、50年の需要と比較すれば、まだまだ成長途上だということが分かるかと思われま

す。我が国内でも、実はいろんな事業者さんがこのSAFの開発競争にまさに今、しのぎを削っておられるような状況でございますが、40ページを御覧いただきますと、これはグリーンイノベーション基金の御紹介の資料でございますが、グリーンイノベーション基金を活用する案件、左側にありますけど、それら以外にも、従来から、右側でございますが、NEDOの事業を活用して研究開発を進めておられる事業者のプロジェクトも多々ございまして、実はいろんな製法なり、いろんな原料なりのものがあって、今時点ではどれが決定的に有効かというのまだないような状況でございますが、まさに開発競争が進んでいると。実証試験を各事業者さんが繰り返されているような段階でございますが、まだ商業化には至っていないという状況でございます。

したがいまして、篠原委員さんから御指摘あったように、この10%の内訳、輸入でどれだけ、国産でどれだけというのは、正直、今の時点ではまだ何とも言えないというような状況でございますが、我々としては、幾らかでも国内産業の育成でありますとか、あるいはエネルギー安全保障等の観点からも、資源エネルギー庁との協力にもなりますけど、国産SAF事業者の育成に努めて、幾らかでも国産SAFで貢献できる比率を高めていければという考えで進めておるところでございます。

村井委員の御質問にも、今の答えでお答えできたのかなというふうに思っております。

それから、野田委員から御指摘ありました国際標準化の関係でございますが、これはちょっと資料をつけていなくて申し訳ございませんが、SAFにつきましては、ICAOが定めているルールで、きちっとそのCO<sub>2</sub>削減効果がこれだけあるというふうにカウントするためには、CORSAの認証を国際的に取らないといけないというルールがございますが、実は国内の事業者も、今言ったとおり、まだ実証試験を繰り返しているような段階ですので、まだICAOの認証が得られたSAFというのが1件もございません。したがいまして、まず、国産の事業者さん、いずれかの事業者さんにまずは手を挙げていただいて、CORSAの認証を取るための手順というかプロセスというのを勉強してもらいたいという段階でございます。そういう成功例を1つつくれば、それを基に我々航空局としても認証取得のためのガイドラインなどをつくらして、ほかの事業者さんなどにも続いていってもらえればというようなことを考えております。

それから、SAFについては、現在、従来の燃料との混合率、上限が50%というふうに決まっておりますが、これは安全性の観点等から50%と決まっておりますが、やはりC

O<sub>2</sub>削減効果を高めようと思えば、できるだけそれを100%に近づけていくと、純粋なSAFとして使えることが望ましいと思われまので、その辺は、この50%というのが少しでも高められないかと、上限率の引上げというのを世界的にも、現在、米国の航空当局でありますFAAなんかとも我々、日々協議をしながら、どうやってこれを100%に近づけていけるかというのは検討・協議しておるところでございますので、その方向で引き続き進めてまいりたいと考えております。

それから、大橋先生から御指摘があったJ-クレジットにつきましては、J-クレジットの所管は経産省でございますが、経産省のほうで着実に取組を進めていただいております。ICA0への申請というのは、予定では私も2月と聞いておったんですけど、間もなく申請される予定だというふうに聞いておりますので、我が国初の世界的な航空分野で使えるクレジット、J-クレジットが、間もなくそういう形になろうかなというふうに考えております。

それから、同じく大橋先生から御提案があった2つの点、国産SAFを地方空港を使って需要喚起のための取組ができないか、モデル事業のようなものと受け取りましたけど、ぜひそういったことはまた来年度事業の要求の中でも検討の要素として考えさせていただいて実現できればいいというふうに考えております。

それから、先ほど御紹介したSAF10%のロードマップというのは、これは実は使用側、エアライン側がどれだけSAFを使っていくかという目標でございますので、課題としては、SAFを使う目標に対して、どれだけ供給側がつくってくれるかということが大事だと思いますので、その辺はできるだけ国産でというお話をさせていただきましたけど、資源エネルギー庁とも連携して、ぜひこの供給側のビジョンなり計画なりを、これからはまた検討していければいいというふうに考えております。

少し長くなりましたけど、私からの答弁は以上でございます。

【篠原委員】 ちょっと一言。今の航空燃料と、このSAFの燃料のコスト比較についてです。それがかなり高いものになってきて運賃に跳ね返ってくるようなことはないのかどうか、その点も私はお聞きしたつもりなんですけど。

【屋井部会長】 どうもありがとうございます。

簡単に今、できる範囲で。

【大臣官房参事官（航空戦略担当）】 失礼いたします。ちょっと答弁を漏らしてしまいました。

コストについては、IATAという国際航空の業界団体が示しております従来燃料との単価差でいえば、大体2倍から4倍の開きがあるというふうに。

【篠原委員】 高くなるということですね。

【大臣官房参事官（航空戦略担当）】 もちろん、SAFの種類によって、これもまちまちなんですけど、平均すれば2倍から4倍だということなんで、当然コストが増嵩すると。それをどう負担していくのかという議論も、当然今後はあり得るというふうに考えております。

【屋井部会長】 どうもありがとうございました。

次のお答えはどなたから。

【政策企画調査室長】 あと、平田先生からいただいた管制の部分について、交企課からお答えします。

【交通管制企画課長】 交通管制企画課の洪武です。先生、御指摘ありがとうございました。

こちらにつきましては、先ほどお話にも出ました運航分野のCO<sub>2</sub>削減の検討会でも御議論いただいてまいりましたが、実際回復した後どうなるかという話でいきますと、交通量が増えてくる中で、安全はもちろん確保しながらでございますけれども、ちゃんと飛んでいただかなければいけない。効率化であるとか、お話があった速さの話とかが求められてくる場合がございます。

実際問題、どういう飛び方とか、長い時間、いわば無駄に飛んでしまうことによってCO

の排出が多くなるという話でございますから、検討会の中でも議論いただいておりますけれども、トータルをどうやって最適化していくかというところであるとか。あと、個別個別のところ、安全性はもちろん担保しながらでございますけれども、どのような形で、より適切な飛び方ができるかみたいところ、技術的な進展とかもでございますけれども、そういったものも含め、先ほどちらっと出ました工程表などでも具体的な話を提案させていただき、お知恵をいただきながら取り組んでまいりたいと思っております。

ありがとうございました。

**【政策企画調査室長】** あと、加藤先生からいただきました地方による施策はしっかりやらせていただきます。

また、村井先生からいただきました羽田の新経路の情報発信もしっかりとやらせていただきます。

以上でございます。

**【屋井部会長】** どうもありがとうございました。

十分なお答えでない部分もあるかもしれませんが、ちょっと進行上、進めさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。

最後、残っている2つありましたね。6番、7番に関して、また御意見をいただきたいと思ひます。いかがでしょうか。

**【加藤委員】** さきほど、コンセッションの質問が出ていたのですが、大丈夫ですか。前半部分で後ろに回すと言われておまして。

**【屋井部会長】** では、お考えがあったら手を挙げて。事務局のほうからまだお答えいただけていない。

**【政策企画調査室長】** コンセッションの話は後ほどまた。

**【屋井部会長】** 取りあえず最後まで行って。6番、7番に関して御発言いただける方。

では、李家委員、お願ひします。

**【李家委員】** ありがとうございます。

次世代モビリティについて、2点ばかりコメントと質問をさせていただきます。

次世代モビリティで、ドローンと空飛ぶクルマということで、特に現在、48ページでドローン関係、無人航空機関係で制度を深度化されているという御説明がありました。この辺りのところで、今まで空を飛んでいた飛行機のことを考えますと、航空分野ということで、パイロットの方をはじめとして多くの方が様々な安全のことを考えながら飛ばしてこられてきており、その際には、できるだけ安全を向上させるといった意識を持ってやられてきたと思ひます。そこに今度、無人機のほうで、新たに様々な方がこの分野に参入されて実際に空を飛ばすということになっています。そのときに既存の有人機と、今はまだ大丈夫かもしれませんが、今後いろいろと干渉していくような可能性もありますので、その辺りで安全文化をどうやって培っていくかというところはかなり重要ではないかと思ひます。今後ともその辺のところは航空局でも考えていただければと思ひます。

それから、2点目ですが、質問です。52ページですが、空飛ぶクルマの右下のほうに特徴というのが書いてあります。その特徴の中の上から2つ目で、ヘリコプターと比較して騒音が小さいと書いてあります。ここは、少し引っかかりました。回転翼は私の専門ではないので、細かいことまでは分からないのですが、感覚的に、小さいローターをたくさんのもーターで回すと、それだけでもかなりの騒音が実は出ているのではないかということです。ヘリコプターももちろん騒音を出しますが、それと比べて騒音が大きいか小さいかとかいうことを、どこかでいろいろと検討していただきたいです。今後、空飛ぶクルマはすごく静かなものであるとか、そうであればよろしいんですけども、詳しい検討に基づかないで得たイメージだけが先行してしまってもいけないかなと思ひましたので、コメントさせていただきました。

以上です。

**【屋井部会長】** どうもありがとうございました。

それでは、続けて田中委員からお願ひします。

【田中委員】 田中です。

新しいモビリティのところで、開発や実証実験において、これから様々なデータを取り扱っていく部分と、実証実験等によって新たにデータが作り出される部分も出てくると思います。この辺りも含んで、総合的に管理、ディレクションすることが高い専門的知見を航空局に期待されると思いますので、関わる多様な主体からの情報共有や、迅速・タイムリーな適切な情報伝達というのが問われる中、そこのイニシアチブをぜひお願いしたいと思います。

また、万博に向けても多様な実験を各社が実施していて、ベンチャー企業等も含んで、空飛ぶモビリティが注目を集めています。これまでの試験の中から出てくる情報も迅速に共有されることを願いたいと思います。

【屋井部会長】 どうもありがとうございました。

ほかはいかがでしょう。会場の委員の方でも。どうぞ。

【平田委員】 平田ですけれども、この空飛ぶクルマと前のCO<sub>2</sub>対策の電動航空機みたいなのが同じなのか違うのか、ちょっと分からないんですけども、垂直離着陸のやつは電動で垂直離着陸機だとすると、かぶっているところもあるのかなど。そういうときに、CO<sub>2</sub>検討会でも少し話題に上がっていましたが、こういう開発をするときのテストフィールドというか、モデルケースというものを設定していくといいよねという話の中で、それをどこでやるかというときに、今までも地域航空が市場として厳しい世界があったときに、電動航空機が一方で小型機からしか導入・開発が難しいという、そこをマッチングしてあげて、小型機、例えば空飛ぶクルマでもいいんですけども、そこ地域航空を維持するというところを両面の目的を持たせてやっていくとか。

羽田空港も、非常に細い路線は大きな飛行機乗り入れ禁止にしているので、本当はニーズがあるけど、非常に太い路線を優先してきたという歴史があると思います。そういうところも、逆に垂直離着陸ができるということは、通常の羽田の固定翼の飛行機路を使わなくても多摩川ルートが使える可能性もあるので、騒音の問題が先ほどありましたけども、そういう意味で、何かそういう、ただ単に電動化するか空飛ぶクルマをやるとかということ、日本が抱えている政策課題とマッチングするというのも非常に重要なことだと思います。

先ほど空港の太陽光パネルみたいな例もありましたけども、あれも、別にただ単に脱炭素というよりも、空港の自然災害に対するBCPというんですかね。何か災害で電力が途切れたときに自前で電力発電ができれば電力供給も維持できるという意味で、防災対策にもなっていたりするし、例えば離島路線でこういうテストフィールドとしての垂直離着陸機の実験とかをやって、一部テスト的に運航していれば、そういうところで災害が起きたときに滑走路がやられても垂直離着陸できれば、緊急物資とか、助けに行けるわけなので、そういういろんな多面的な防災とか、地域航空を守るとか、CO<sub>2</sub>を削減するとか、気候変動の適応策だとか、そういうものを横串に刺して1つの政策を考えていくというのも必要なことというふうに、今日、いろいろな議題があったので、思った次第です。

また、ちょっとコメントですけども、以上です。

【屋井部会長】 どうもありがとうございました。

ほかはいかがでしょう。どうぞ。

【篠原委員】 この最後の項目の中に操縦士・整備士の養成確保というのがあります。前から私、思っているんですけど、自衛隊をリタイアした人とかをもっと活用できないものなのか。どんどん大量退職時代に入っていく中で、需要に間に合わなくなりますよね。そうした事態を踏まえれば、供給面で、大きく考えていく必要があるんじゃないかなど。

以上です。

【屋井部会長】 ありがとうございました。

ほかはよろしいですか。

私からも1点だけに絞って。59ページに諸外国の状況ということで保安検査、この一覧をつくっていただけて非常に分かりやすく。アメリカがTSAを設置したように、一般的には空港会社あるいは国とかがしっかりとやっているというのが多い中で、日本はエアラ

インがやっている。それがずっと続いているんだけど、これを出したということは、恐らくそこら辺を変更していこうとか、将来変えていこうという議論が始まったというふうに認識を勝手にしているところです。ぜひそういう方向でも検討していただけるとありがたいなと思いました。

それじゃ、今までのところで、何か事務局のほうから、先ほどの前半戦も含めて、言い残して答えていないところとか、答えるべきところについて対応していただければと思います。いかがでしょうか。

【政策企画調査室長】 ありがとうございます。

時間もなくなってきましたので、まず、次世代モビリティにつきまして、梅澤参事官から簡潔にお願いいたします。

【大臣官房参事官（次世代航空モビリティ担当）】 梅澤でございます。

お三方の委員からコメントをいただきました。

まず、李家先生からございました安全文化でございますが、確かに有人機については今まで長い期間かけて安全文化が育まれてきておまして、その中に新たなモビリティとしてドローンというものが入ってくるということでございます。今のところは、高度150メートル以上の空域でドローンを飛ばすには許可が必要となっておりますが、徐々に空域を共有することになると、あるいは安全文化というものも合わせていかななくてはならないということも思っておりますので、今後の課題として取り組ませていただきたいと思います。

それから、騒音の件ですけれども、これは御指摘のとおり、小さいローターを回すので音が大きくなるということもあるのだと思いますが、片や、エンジンでなく、電動ということで、トータルとしては静かになるというように理解しております。ただ、これまでとは音の特徴も違うと思われることも含めて、特に関係者の方々への対応などの面においては気を付けてまいりたいと思います。

田中委員から御指摘のありました実証実験の情報発信の件ですが、万博に向けた実証も含めて実験をされていくと思いますので、そのような情報伝達という面についても留意していきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

それから、平田先生から御指摘のありました電動の件ですが、eVTOLという次世代モビリティとして考えられているものは、今のバッテリーの能力もあって15分とか20分とかの運航が考えられていると思います。地域航空への利用というお話もありましたが、こういうeVTOLがどのように使われていくかということでは、例えば御指摘頂いた空港から都市への2次交通、都市内での移動離島や山間部での旅客貨物輸送、さらには災害緊急時の物資輸送などにおける利用も想定して作業を進めているところでございます。

コメントをたくさんいただきまして、ありがとうございます。引き続きよろしくお願いいたします。

【政策企画調査室長】 それでは、篠原委員からいただきました御指摘につきまして、乗員政策室長、簡潔にお願いいたします。

【乗員政策室長】 乗員政策室、木内でございます。

操縦士の確保につきまして御質問いただき、ありがとうございます。私どもとしましては、航空需要回復の局面を見据えて、操縦士の確保が重要な課題であるとも認識してございます。その中でも、1つのリソースとして自衛隊のパイロット、これを民間の分野で活用していくということも重要な視点と考えてございます。資料の62ページにその一部が書いてございますが、自衛隊の航空機を飛ばす際に必要な技能と、エアラインの大型旅客機を飛ばすのに必要な技能に違いがございますので、求められるライセンスにも違いがございます。ですが、民間で必要なライセンスを取得するために、自衛隊の経験も加味して取得しやすくなるように試験基準を見直すなど、合理的に取り組んできております。

また、毎年、自衛隊を定年退職するパイロットにつきましては、エアラインの採用希望を国交省でとりまとめした上で、再就職に向けたマッチングのために自衛隊の関係団体と協力しております。

今後とも自衛隊パイロットの民間活用につながる施策に取り組んでまいります。

以上でございます。

【政策企画調査室長】 それでは、屋井部会長からの御示唆につきまして、保対室長、コメントがあれば。

【航空保安対策室長】 保安対策室長の湊と申します。お世話になります。

御指摘をいただきました今後の保安検査については、部会長御指摘のとおり、日本は航空会社の実施主体となっておりますけれども、米国のように国自らがやっている国もあれば、ヨーロッパをはじめとする国では空港会社等の例も多いという状況でございまして、今後、そういった諸外国の運用の状況を含む詳細をしっかりと調べまして、また保安検査に関する有識者の会議もございまして、そちらでも御議論いただきながら、今後の実施主体のあり方について、しっかりと検討を進めてまいりたいと考えております。

以上です。

【政策企画調査室長】 あと1点だけよろしいですか。

【屋井部会長】 はい。

【政策企画調査室長】 先ほど平田委員、そして鎌田委員からいただきましたコンセッションの役割分担についてということと、あと、コンセッションしたからこそできたという部分、この件につきまして、ネットワーク企画課からコメントあればよろしく願いいたします。簡潔にお願いいたします。

【航空ネットワーク企画課長】 コロナ禍でコンセッションの強みが発揮できたところがあるかということでございますけれども、コロナ禍でも営業活動を各社続けておりまして、もちろん数は多くないのでございますけれども、コロナの最中であっても国内・国際の新規就航を実現できているところもございまして。そういったものがコンセッションで粘り強く営業活動をやってきた成果の一つではないかと見ているところでございます。

また、コロナ禍の中ではあるんですけども、今後を見据えてターミナルの整備も、福岡であったり、熊本であったり、続けているところでございます。国のほうでも、先ほど御説明しました無利子貸付について、来年度から、その対象施設をターミナルにも広げることとしておりまして、そういった先を見据えた投資について支援をしていきたいというところでございます。

それから、コロナ禍で検証するタイミングではないかというふうに平田委員からも発言があったところでございますけれども、コンセッションの仕組みは定期的に検証してフォローアップしていきましようということになってございます。今年度が検証するタイミングでございまして、実はコンセッションの専門家の先生方に入っていていただいて検討会を今年度開催しているところでございます。その検討内容としましては、仕組みの改善であったり、それからコロナ禍を見据えた契約の具体的なあり方とかの検証も、その中で行っているところでございます。

【屋井部会長】 以上ですか。

【政策企画調査室長】 はい。

【屋井部会長】 どうもありがとうございました。

おおむね時間になってしまいました。まだ御発言されたいという方もいらっしゃるかもしれませんが、この辺で終わらせていただきたいと思います。

今日はかなり範囲の広いお話しをしたということもあって、それから、特に脱炭素に関してはかなり重要なテーマであり、かつ航空局としても様々に取り組んでいるところですけども、まだ十分な御説明もできてないところもあるので、できれば、次回、その辺りにフォーカスを絞って、より幅広くというよりは、少しフォーカスした大所高所の議論をしていただけとありがたいかなと思っています。

今日、議論になりませんでしたけれども、脱炭素に限りまして空港が法定計画を持てるというのは初めてのことで、空港がそういう意味でいうと、しっかりと将来のことを見据えて方針を立て、計画を進めていくということが制度化されるわけですから、これも大きなことだなと思いますし、それから御説明はなかったですけど、制限区域内に将来型の太陽光パネルを設置できる可能性を検討しようというのも、ほかの国では検討しているかどうか分かり

ませんが、少なくとも今できないことなので、できないことにチャレンジしていこうというの、これまた大きなテーマだと思います。そんなことも積極的に進めようとされていますので、その辺りの、いろんなことをぜひ御紹介いただきながら、さらに先のことをいろいろと議論していただくと大変ありがたいのかなと思いました。

それでは、最後の最後になりまして、久保田局長からお話をいただいて終わりたいと思います。どうぞよろしくお願ひします。

**【航空局長】** すみません、局長の久保田でございます。

今日は委員の皆様方、大変貴重な御意見、そしてコメントをいただいたと思います。私、お話を伺っていて、この2週間ぐらい、自分は何の仕事やっていたかなと思ひ返したところでもあります。法案の閣議決定ができるために、与党手続とか根回しとか、それから水際対策もかなり今動いているので、そういったこととか、あとウクライナの対応とか、それから原油の高騰対策とか、本当に近視眼的なことをやっているなど思った次第であります。本当に貴重な御意見いただきありがとうございます。

屋井部会長からもお話あったように、この脱炭素、モビリティ、安全・安心というのは、コロナの状況がどうなろうが、航空行政として進めていかなければならないことであろうと思ひしております。そういった意味において、検討の途中、途中という形にはなるかもしれませんが、ぜひ委員の皆様の御意見を伺いながら進めていきたいなというふうに改めて思ったところでもあります。また、ぜひ今日のような御意見いただければ、我々もそれを踏まえて、また検討できていくというふうに思ひますので、いろいろとデータもお示ししながら御議論できるような形をつくっていききたいと思ひます。

どうぞよろしくお願ひいたします。

**【屋井部会長】** どうもありがとうございます。

それでは、最後、そちらにマイクを戻して終わればいいですね。どうぞよろしくお願ひします。

**【政策企画調査室長課長補佐】** ありがとうございます。

本日の議事概要と議事録につきましては、委員の皆様の御了解を得た後でホームページに掲載させていただきますので、よろしくお願ひいたします。

次回の開催につきましては、改めて委員の皆様に日程調整の御連絡をさしあげたいと思ひます。

本日は長時間にわたり大変ありがとうございます。閉会させていただきます。

**【屋井部会長】** どうもありがとうございます。

— 了 —