

りしておりますので、御確認いただければどうふうに思います。

外務省に改めて御質問いたします。

日米地位協定に基づく航空交通管制合意が約三十年にわたって公開をされず、二〇〇〇年代になつて突如として外務省ホームページに掲載された理由を教えてください。また、外務省ホームページに現在掲載されている同合意、皆さんにお配りしている紙の四ページ目がホームページに掲載されているその実物でございますけれども、この合意文書は概要ですか全文ですか、はつきりとさせてください。

○佐藤(正)副大臣 津村委員にお答えいたしました。私の方からも、七日の衆議院国土交通委員会の審議を中断させたこと及びその後の理事会において外務省からの説明に誤りがあったことをおわびいたします。

理事会におきまして、現場に赴いた担当者の認識に誤りがあり、概要と御説明すべきところを全文と説明してしまったものであります。

今後は、国会審議への十分な準備を含め、このようなことがないよう、私たちも事務方に必要な指示を行つたところでございます。

その上で、お尋ねの件について御説明いたしました。

公表されております航空管制合意につきましては、昭和五十年五月の日米合同委員会において承認された後、翌月には国会に対して提出させていたので、その後、予算委員会等国会の場でも審議をされております。

外務省のウェブサイトにつきましては、平成七年に立ち上げておりますが、数次にわたる全面改定を経ているため、掲載された正確な日時をさかのばつて把握することは困難でありましたが、省内で可能な限り調べ、現存するログを確認したところ、遅くとも平成十六年十二月十日の段階では掲載されていたことが確認されております。

平成十六年に前後する時期というのは、外務省

におきまして、国民や外国向けを含めまして、説明責任を積極的に果たすべく、そのウェブサイトのコンテンツの充実を図つていた時期でもあります。これは一体どういうことでしようか。そ

の、これは一体どういうことでしょうか。

外務省ウェブサイトに掲載されている航

空管制合意が概要が全文であるかにつきまし

ては、これは概要でございます。

○津村委員 今、幾つかの時間的な事実関係が明

らかにされました。一九七五年、昭和五十年の六

月に、この合意はなされているわけですか

れども、そもそもそれは全文ではなく概要しか公表さ

れていないということが一点。そして、その後、一番早くても、ホームページをつくったのは平成七年とおっしゃいました、一九九五年まで二十一年、間隔があいております。さらに、遅くともど

ういうことで、二〇〇四年、平成十六年からは掲載

が確認できる。

○津村委員 今、佐藤副大臣から、二度、三度に

和五十年六月十七日の参議院予算委員会、昭和五

十二年四月九日の参議院運輸委員会、昭和五

十九年二月二十一日の参議院運輸委員会、昭和五

十九年四月九日の参議院予算委員会、昭和五

十九年六月十七日の参議院運輸委員会、昭和五

私は、現在全て外務省ホームページに公開され
いるのかどうかを同じく思ひます、まこと

されど、まさにこれがそうですけれども、全文か概要かが不明な状態で掲載されていること、あるのは一部の文章の文字が見切れで読めない、こういった状況は適切でないと思います。

きちんと、日米合同委員会で合意された公開可能な文書については、それが概要であるのか全文であるのかを明記した上で、一覧性のある整理された形で掲載をするべきだということを御提言したいと思いますが、いかがでしょうか。

○佐藤(正)副大臣 委員御指摘のよう、国民の方々によりよく理解をしていただくという観点から、御指摘を踏まえまして、関係省庁と連携しながら対応を検討していくたいと思います。

○津村委員 検討じやなくて対応してください。明言してください。これは事務方ともお話ししたはずです。

○佐藤(正)副大臣 はい。委員の御指摘を踏まえまして、しつかり対応してまいります。

○津村委員 ありがとうございます。

いない場合を意味する、推定されるを使用していると承知をしております。

○津村委員 JAL一二三便墜落事故の事故調査に関連いたしまして、例えば紙での分析資料もあらうと思いますが、同機の残骸、死亡診断書等、さまざまな資料を使用したと承知をしております。

運輸安全委員会が保存している資料の種類、保存場所、件数、保存期間とその法的根拠について御説明ください。

○石井国務大臣 運輸安全委員会によれば、当該事故の資料の保存に関する基本的考え方は次のとおりと聞いております。

おりと聞いております。
まず、事故原因の究明及び再発防止のために必要なものは、全て事故調査報告書に記載することにより永久に保有をする。その他の資料についてもはマイクロフィルム化し、事案の重要性に鑑み、できるだけ長期に保存する。国際民間航空条約においては、事故調査のために収集をし作成等をしておき、

た資料は当該事故調査以外の目的に利用できるようにしてはならないとされていてことから、具体的な件名や件数等については不開示とする。こう

いう基本的な考え方だと聞いております。
お尋ねの件につきましては、こういった考え方
から、次のとおりになります。聞いております。
まず、資料の種類及び件数についてであります
が、具体的な件名及び件数は開示できないが、分

析資料等はマイクロフィルム化して保存をし、同機の残骸等の本体は所有者に返却をしておる、資料の保存場所については、マイクロフィルムを運輸安全委員会において保管をしている、資料の保

存期間について、現時点では、平成二十年十日の運輸安全委員会発足より三十年間とされているが、事案の重要性に鑑み、今後延長を検討する

○津村委員　国土交通委員の皆さんに申し上げきりません。
いうこととしてござります。
ですが、八ページのニュースの記事をごらんいただければ、
くればというふうに思います。これは四年前にな
りますけれども、日航機墜落事故のちょうど三十三
年の日、二〇一五年八月十一日のテレビ朝日系列

のニュースでござります

のニュースでござります。

テレビ朝日系列ANNは、情報公開請求で得た資料などから、残骸が沈んでいるとされる相模灘の海底を調査し、一二三便の部品の可能性があると見出された。七月二十九日、争議は長井

物体を写真に撮った。沖合約一・五キロメートル、一一三便の推定飛行ルートの真下に当たる水深百六十メートルの海底で撮影された映像です、一・五メートルから二・二メートルほどの大きさ、当時の事故調査官によれば、仮に飛行機の部品だとすると、A P Uの周囲についているコントロールボックスと言われているようなのではないかとおっしゃっています。

一三便をめくっては、先ほどお詫がありまして、たとおり、相模湾上空でのトラブルの際に、機体後部から、垂直尾翼の大半や APU を含む機体後部の部品が見つからないまま、事故から一年十ヵ月後で、調査が終了しているということになります。

ですが、この後、運輸安全委員会が動いた形跡もなければ、報道も一切途絶えております。極めて不自然だと思ってるんですけども、運輸安全委員会が動いた形跡もなければ、報道も一切途絶えております。

委員会において調査を行つたのでしょうか、伺いたいと思います。

○石井国務大臣　運輸安全委員会におきましては、本件報道を受けた調査は行っていないと承知をしております。

○津村委員 仮に、水深百六十メートルで、一メートルから二メートルの物体を海底から引き揚げる場合の費用はどの程度でしょうか。

社に話を聞いたところによりますと、報道の時占から約四年経過をしていることから、その位置を改めて探査するとともに、物体の重量、形状、状

引揚げ費用につきましては、探査範囲や引揚げの難度、所要日数等によって大きく変動するといふことがあります。少なくとも数千万円のオーダーが見込まれると聞いています。

○津村委員 数千万円のオーダーということです。

ね。わかりました。ぜひその数千万円を国費として支出して、この重大事故の原因究明に役立てるべきだということを申し上げたいというふうに思います。大臣のお考えを聞かせてください。

○石井國務大臣 運輸安全委員会は、国家行政組織法第三条に基づくいわゆる三条委員会でございます。府省の大臣などから指揮や監督を受けず、独立して権限行使することができる合議制の機関でございます。

特に、運輸安全委員会は、国土交通大臣への勧告、意見の発出を行うこともあるため、運輸安全委員会設置法第六条に基づき、委員長及び委員の職權行使の独立性が担保されております。

このため、国土交通大臣は、個別の調査案件につきまして、運輸安全委員会に対して特段の指導等を行なう立場にはございません。

本件報道を受けた対応につきましても、国土交通大臣から指示することは適切ではなく、運輸安全委員会において適切に判断されるべきものと考えております。

○津村委員 機会を改めまして、運輸安全委員会の責任者の方に御質問をしていただきたいと思つています。

九ページ以降に、もく星号墜落事故についてのウイキペディアを皆さんにお配りいたしました。

このもく星号の事故というのは、空白の七年間と言われた、まさに戦後直後、日本の航空業界が飛行機を飛ばせなかつた時期の直後に、JALが飛行機を飛ばし始めた直後に起きた、伊豆大島にあります。この事故は、JAL一二三便墜落事故と極めて近接した、あえて言えど、横田空域と極めて近接した場所で起こった事故でもございました。

この事故の原因について、国土交通省はどういう認識でございますか。

○石井國務大臣 もく星号事故につきましては、航空事故調査委員会設立前の事故であり、記録が残されておりませんが、当時の国会の議事録によりますと、事故原因及び飛行の状況につきましては、飛行中、同機の操縦者が航法上何らかの錯誤を起こして、航空路に規定をされている最低安全高度以下を飛行したことにより、大島三原山の山腹に衝突したものと推定をされております。

○津村委員 時間が来ておりますので、もう終わります。

ぜひ、日本の空の安全のために、日米間の航空その他、日米合同委員会の合意についてはきちんと透明性を確保していただきたいことと、過去の重大事故に関する原因究明にはベストを尽くしていただきたい。数千万円のオーダーなのであれば、運輸安全委員会にはぜひこの部品の引揚げと調査を求みたいと思います。

○谷委員長 次に、井上英孝君。

航空法の改正ということで、質疑に入らせていただきます。

○井上(英)委員 日本維新の会の井上です。

航空法の改正ということで、質疑に入らせていただきます。

我が国の航空機産業は、全体として、一九九〇年、オリパラの年には約一兆円、そして、その十一年後の一〇三年には約三兆円の規模となることが見込まれております。自動車に続き基幹産業として発展することが期待されている中、三菱航空機が来年半ばの運航開始を目指して、我が国初の飛行機や回転翼航空機の開発が継続的に行われてまいりましたが、いずれも、国際民間航空条約上、航空機設計国の責務が規定されました平成六年、一九九四年より以前であつたために、我が国としては法制上の措置を講じておりませんでした。

今般、我が国はMRJの航空機設計国となりますが、国際民間航空条約上、航空機設計国は、国産航空機のふぐあい情報を収集するとともに、必要な安全対策を関係国に周知することが求められております。この責務を果たすために、今回の制度改正におきましては、新設する具体的な制度が二点ございます。

一点目は、欧米を中心とする航空機設計国と同様に、国産航空機の航空機メーカーに対しまして、国内外の航空機使用者からふぐあい情報を収集し、国土交通大臣に報告することを義務づけます。国土交通省は、報告されたふぐあいの安全性への影響を適切に評価し、航空機メーカーに対し適切な措置を講じさせることで、MRJの事故

機の設計国として、国産航空機MRJの安全性維持に関する制度を構築するための今回の航空法の改正案というふうに聞いておりますので、なる質問させていただきます。

まずは、MRJの開発により、我が国は、国際民間航空条約上、MRJの設計国となり、全世界に開発してきた歴史がある中で、なぜ今般、改めて航空法の改正を行うのか。また、加えて、MRJの安全性を第一にしつつも、長期間の運航停止に陥ることを避けるため、審査の適切性とともに迅速な判断というものが求められるところが、我が国はどのようにMRJの安全性を維持して航空機設計国としての責務を果たしていくのか、お聞かせください。

○蝦名政府参考人 お答え申し上げます。これまでにも我が国では、YS11を始め、小型飛行機や回転翼航空機の開発が継続的に行なわれまいましたが、いずれも、国際民間航空条約上、航空機設計国が規定されました平成六年、一九九四年より以前であつたために、我が国としては法制上の措置を講じておりませんでした。

今般、我が国はMRJの航空機設計国となりますが、国際民間航空条約上、航空機設計国は、国産航空機のふぐあい情報を収集するとともに、必要な安全対策を関係国に周知することが求められております。この責務を果たすために、今回の制度改正におきましては、新設する具体的な制度が二点ございます。

一点目は、欧米を中心とする航空機設計国と同様に、国産航空機の航空機メーカーに対しまして、国内外の航空機使用者からふぐあい情報を収集し、国土交通大臣に報告することを義務づけます。国土交通省は、報告されたふぐあいの安全性

やトラブルの発生の未然防止を図つてしまります。

二点目は、国内外で使用される国産航空機に不測の大きな損傷などが発生した際に、航空機メーカーが作成した航空機の修理改造の手順を国土交通大臣が事前に承認することによりまして、航空機使用者が迅速に修理をし、速やかに航空機を運航に復帰させることを可能といたします。

国土交通省は、これらの制度を的確に実施することによりまして、航空機設計国としてMRJの運航開始後の安全性を確実に維持してまいりたいと考えております。

○井上(英)委員 ぜひ、当然ですけれども、安全性を第一にしつつも迅速な判断が可能となるといふことになりますので、しっかりと責務を果たしていっていただきたいなというふうに思います。YS11以来初めてとなる民間旅客機の完成機事業が今般ようやく実を結ぼうとしておりますが、我が国の航空機産業のさらなる発展のためには、完成機事業だけではなくて、我が国の航空機部品メーカーの発展というのも非常に重要なと考えます。

今回の法改正は、我が国の航空機部品メーカーに対してどのような効果があるのか、お伺いいたします。

○蝦名政府参考人 今回の航空法改正によりまして、航空機のあらゆる装備品や部品について、国があらかじめメーカー等の民間事業者の製造や修理の能力を審査の上認定し、認定を受けた民間事業者が製造、修理した装備品等を航空機使用者が航空機に取り付けることとなります。

歐米を中心とした諸外国と同等の制度のもとで、我が国が国産装備品、部品メーカーの能力を認定することで、安全性が確保され、信用力を得た装備品、部品が市場に供給されることとなり、世界の部品メーカーに伍して競争していくことが可能になるものと考えております。

また、国土交通省では、我が国が航空製品の輸出促進のために、装備品等の安全性を二国間で相

互に認め合う枠組みである航空安全に関する相互承認協定の締結に向けまして、引き続き積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

国土交通省としては、今回の制度改正を通じて、安全面での環境を整え、適切に運用していくことが、我が国の装備品、部品メーカーの海外進出の促進、ひいては我が国の航空産業の発展に寄与していくものと考えております。

○井上(英)委員 次に、運輸安全委員会についてお伺いをしたいと思いますけれども、運輸安全委員会がMRJの設計国として全世界にMRJの安全性というのを維持する責務を負うことにはたつては、国内外でMRJの航空事故や重大インシデントが発生した場合、それらの調査に適かつ迅速な対応というのが求められるというふうに考えます。

そのために運輸安全委員会はどのように事故等調査能力を高めて委員会としての責務を果たしていかれるのか、お聞かせいただけますでしょうか。

○篠原政府参考人 お答え申し上げます。

委員御指摘のとおり、国産航空機MRJの国内、国外での事故等調査に際しては、航空機設計団としてこれらの事故等調査に適かつ迅速に対応する必要がございまして、そのための高度な専門的知識を持つ人材を育成し、事故調査能力の向上を図ることが極めて重要でございます。運輸安全委員会におきましては、MRJの設計コンセプトや操縦、整備等に係る研修、訓練を取り組んでとした教育訓練の充実による人材育成に取り組みまして、調査能力の高度化を図つてまいり所存でございます。

さらに、特に海外での事故等調査を迅速に行うためには、関係国との連携強化が不可欠です。事故等が発生した際に迅速に調査を行うことができるように、日ごろから関係国との間の連携を強化し、航空機設計団としての責務をしっかりと果たしてまいりたいと考えております。

○井上(英)委員 それでは次に、検査制度につい

てお伺いしたいと思います。

今回の航空法改正では、MRJに伴う改正において、これまで、原則、国が一機ごとかつ一年ごとに実施していた耐空証明検査制度についても見直すこととしております。

いわゆる連続式耐空証明という一年ごとの耐空証明検査を免除する制度は、これまで十分な整備能力があると認められるエアラインのみを対象としており、エアライン以外の航空機については、どんなにしっかりと整備をしている場合であつても、必ず毎年国の検査を受けなければならぬという点で、航空機を保有する方々の負担になつてゐた。このため、今回の耐空証明検査に関する改正は、例えばビジネスジェットの普及促進にも資する重要な改正であるというふうにも考えております。

一方で、そのような航空機もしっかりと安全を確保してもらわなければならぬというふうに考えますが、国としてどのように航空機の安全性を監視、監督していくおつもりなのか、お聞かせいただけますでしょうか。

○鰐原政府参考人 お答え申し上げます。

今般、航空運送事業者以外の航空機使用者の耐空証明の有効期間の延長に際しまして、当該航空機に対する十分な整備能力を有することを担保するため、当該航空機の整備方法やその管理方法を具体的に記載した整備規程を作成し、国の認定を受けることを求めることとしております。

運輸安全委員会におきましては、MRJの設計

また、整備規程を認定し、耐空証明の有効期間を延長した後も、航空機使用者に対して整備の実

施状況を含めた航空機の安全性の維持の状況について定期的な報告を求めるとともに、航空機使用者及び整備委託先である認定事業場の双方に対しても、整備規程に従つて適切に整備が実施されていることを国が定期的かつ継続的に確認することとしております。

今般の制度改正後も、航空機の安全性が低下することのないよう、引き続き航空機使用者や認定事業場に対する監視、監督を厳正に行ってまいりたいとしております。

○井上(英)委員 いずれにしても、やはりしっかりと安全を確保するということが大前提ですか

ら、そこを間違えることなく、かつ、過度に負担になつてゐる部分があれば合理的に解消していく

ことのないよう、引き続き航空機使用者や認定事業場に対する監視、監督を厳正に行ってまいりたいとしております。

一方で、もちろんこれは日本国民もそうなんですが、外國人旅行者が、航空法に定められたドローンの飛行ルールを知らずに、無許可

で人口集中地区上空を飛行させる事案というのも発生していることから、今般追加される遵守事項を含めて、国土交通省としても、これは外国人のみならず、利用者に対しつかりと周知を図つてまいりべきと考えますが、国土交通省はどのような取組を行つていくおつもりなのか、お聞かせい

ただけますでしょうか。

○鰐原政府参考人 お答え申し上げます。

国土交通省では、無人航空機の飛行の安全を確保するために、航空法上の許可、承認に関するルールなどにつきまして、販売店頭でのポスターの掲示、購入時のパンフレットの配布、ウェブサイトに必要な情報を掲載するなどのインターネットを通じた周知を行つております。

また、外国人観光客の無人航空機の利用者によ

るトラブルを予防するために、航空局及び日本政府観光局のホームページの英文版を掲載をし、空港や観光案内所に英文版のポスターを掲示及びパンフレットを配布をする、本邦航空会社の国際線、国内線の機内誌に告知するページを設けることなどにより、周知を図つてあるところでござい

ます。

今般の改正法案の内容につきましても、国民に広くルールを理解してもらうために、これまで同様、あらゆるチャネルを通じて周知活動を行つて

いくこととしておりまして、無人航空機を飛行させる方の安全意識の向上を図つてまいりたいと考

えております。

○井上(英)委員 周知を徹底することで事故など

の発生というのを未然に防止することも非常に重

要であります。万が一事故等が発生した場合には、今般新設される報告徵収、立入検査制度とい

うのをしっかりと活用していくことも重要だと考

えます。

国土交通省として、当該制度をどのように運用

していくのか、また、飛行許可不要の区域で飛行

させた者に対する報告徵収、立入検査の実効性をどのように確保していくのか、お伺いします。

○鰐原政府参考人 お答え申し上げます。

今般の報告徵収、立入検査制度につきましては、万が一無人航空機の事故等が発生した場合に、国土交通大臣が迅速かつ的確に実態を把握し、同様の事故等の発生を防止するための対策を適切に講ずることができるよう、国土交通大臣が、無人航空機の飛行を行う者や無人航空機の設

計、製造等を行う者に対する報告徵収及び立入検査を行うことができるものでござります。

御指摘のように、報告徵収、立入検査の実施に当たりましては、実効性を確保することが重要であると考えております。

担当する職員としては、航空に関する専門的な知見を有し、無人航空機の飛行に関する許可や承認の実務を行っている地方航空局などの職員に、関係者に対する事実関係の確認等に当たらせたいと考えております。

また、報告徵収、立入検査を実際に行う対象につきましても、警察や近隣住民の皆様等からの通報や報道などを踏まえまして、重要な事案から優先的に対応するなどの工夫も凝らしてまいりたいというふうに考えております。

国土交通省いたしましては、当該制度を適切に活用することで、事故等が発生した場合の迅速かつ的確な実態把握や再発防止策の策定に努めてまいりたいと考えております。

○井上(英)委員 もう時間も来ましたので、最後の質問です。

今後のドローンに関する制度構築に当たっては、安全確保を第一としつつ、それは当然大前提なんですが、国内では、福島県の南相馬市や埼玉県の秩父市などにおける荷物配送が行われております。世界的にも物流を中心としたさまざまな場面におけるドローンの利活用というのも始まっていますし、また、徳島県の那賀町では、ドローンを自由に飛ばすことができる三十五カ所のコース設定で、ドローンマップを作成して、全国から毎年、まだまだ百人でけれども、約百人の方が訪れて、町おこしの一環としても期待をされています。

このようなドローンの利活用を妨げないためにも、過剰な規制にはならないように配慮すべきだと考えますけれども、国土交通省として、今後、どのような制度整備というのを行っていくつもりか、お答えいただけますでしょうか。

○蝦名政府参考人 お答え申し上げます。

無人航空機が社会的に信頼される手段として受け入れられることが必要であり、そのためには、無人航空機の将来的な利活用の状況を踏まえつつ、無人航空機の飛行のさらなる安全確保を図ることが重要と考えております。

こうした観点から、官民で構成する協議会で昨年取りまとめられた空の産業革命に向けたロードマップ二〇一八においても、二〇二〇年代の有人地帯での目視外飛行の実現に向け、技術開発の進展に合わせて段階的に制度整備等を進めていく必要があるとされております。

国土交通省いたしましては、無人航空機の発展段階に応じまして、機体の安全性認証、操縦者・運航管理者の技能などの安全確保に関する事項を的確に制度化していく所存であり、関係省庁及び民間関係者と連携して、制度の基本的な方向性の検討を進めてまいりたいと考えております。

○井上(英)委員 国産航空機のMRJの開発、それからドローンの普及促進というのは、国民の生活がより豊かになることが期待をされますが、それは安全というのが確保されるということが大前提であります。国土交通省としても、新制度を確実に実施できるようしっかりと体制を整備して、引き続き空の安全の確保に努めていただきたいと思います。世間的にも利活用を始めとしたさまざまな場面におけるドローンの利活用というのも始まっていますし、私は、質問を終わります。

○谷委員長 次に、伊藤忠彦君。
○伊藤忠彦委員 おはようございます。自由民主党の伊藤忠彦でございます。

それでは、質疑に入らせていただきます。

私たちが六月の五日に訪問させていただきまして、三井重工の壁に、「世界に飛ばすぞ！ 国産ジエット」という横断幕がかかるついたのを思い出します。

私は、国会議員に初当選をさせていただきまして、当時、県営名古屋空港への、JAXAの試験をさせていただきました施設をぜひ立地をさせてもらっていました。

らいたいものだということで、その調整にも加わった経験を思い出しますと、本当に隔世の感があり、今度の質疑に立たせていただくこと自身、非常に大事な場面に立ち会っているんだなという自覺を持つて、きょうは質疑をさせていただきたいたいと思います。

今回の航空法の改正は、一九七一年に我が国がYS11の製造を断念して以来、四十八年ぶりの国产旅客機の製造、また、その海外への輸出のために必要な改正を行うものであり、まさに時代を画する非常に重要なものと考えております。この国产機の将来にわたる安全性を確保することは、我が国の航空産業においても、諸外国から信頼をかち得る上でも、本当に大切な課題だと承知しております。

少しここで、戦後の我が国の航空機開発の歴史をひもといてみたいと思います。

一九四五年のGHQによる航空機の研究、設計、製造の全面禁止、それが、一九五一年、サンフランシスコ講和条約による独立回復に伴う航空禁止解除、そしてその後に、空域を使うということについて、まず、佐賀県出身で、航空行政に詳しかった松尾静磨さんという人が、先頭に立つて日本の空域についてさまざまに交渉をしながら、飛行機を飛ばすということについて一生懸命やられたという歴史があります。

あわせて、一九五六年、国産機開発に着手をし、翌五七年、輸送機設計研究会が発足をし、一九五九年に日本航空機製造株式会社が設立をされ、一九六一年に名古屋空港における試作機初飛行、そしてその三年後の一九六五年に運用を開始したということになります。これが国产旅客機YS11の就航に至る歴史であります。

YS11はその後、海上保安庁、自衛隊で運用されたほか、民間でも広く使用され、日本国民に親しまれましたけれども、一九七一年をもって製造が中止されました。それ以来、実に半世紀を経て、我が国は再び国产旅客機の設計国とならんとしているわけであります。

この間、一九九四年に、ICAO、国際民間航空機関締結国間の議論を踏まえまして国際民間航空条約の附屬書が改正をされ、各國の国内法において航空機設計国の責務について新たに明記すべしとされたことから、我が国としても、いよいよ、航空機設計国としての責務を果たすべく、今般の法改正になったということであります。

そこでまず、我が国の技術の結晶ともいってべき国产旅客機が世界に羽ばたこうとしている今、今後、将来にわたって空の安全を守り抜いていかなければなりません。その決意を、国土交通省として決意をお聞かせいただきたいと存じます。

〔委員長退席、松本(文)委員長代理着席〕

○蝦名政府参考人 お答え申し上げます。

今回の航空法の改正は、MRJの開発を契機に、我が国が、国際民間航空条約上の航空機設計国として、国产旅客機の安全性を継続的に維持するとともに、航空機の修理・整備のあり方も時代に即した体制を構築するものでございます。

新たな制度によりまして、国产旅客機も含めた我が国の航空機の安全をしっかりと確保し、諸外国からの信頼をかち得ることで、安全で質の高い航空産業の振興、育成にも寄与するものと考えております。

また、今回の改正は、我が國のみならず、世界各国で運航されることとなる国产旅客機の安全を確保することを通じて、世界の航空安全にも貢献できる内容になつております。

さらに、MRJの就航とその後の我が国の航空の発展のために、航空関連業界を支える人材の確保が重要であると考えており、今後とも、産官学が一層協調して、人材の育成にも努めてまいりたいと考えております。

こうした取組を通じまして、空の安全を断固とり抜くという決意で、引き続き航空行政を推進してまいりたいと考えております。

○伊藤忠彦委員 世界に極めて有名な大手航空機メーカーの最新の航空機が昨年來、立て続けに墜落をし、多くの乗組員、そしてまた乗客の方が亡

くなられました。心から哀悼の意を申し上げておきたいと思います。

我が国においても当該メーカーの航空機が多数運航されているわけありますが、それら航空機の継続的な安全性を確保していくためにも、当該航空機の設計国当局が責任を持つて是正措置を承認し、それらを航空機使用者、すなわち航空会社等において迅速かつ適切に実施していくことが必要であろうかと思います。

今般、我が國もいよいよこうした航空機設計国の仲間入りをするわけですが、それは、我が国も、ほかの航空機設計国と同様に、国産旅客機の継続的な安全確保に責任を有することとなるという意味であります。先ほどまさに局長がお答えをしていただきたとおりであります。

国土交通省として、今般の航空法及び運輸安全委員会設置法それぞれの改正において、MRJの設計国としての、具体的にどのような制度を新設するのか、新設する制度の趣旨とあわせてお聞かせをいただきたいと思います。また、新設する制度の運用面では、課題ということになりますと何かということについても、ただいまの認識をあわせてお聞かせをいただきたいと思います。

〔松本(文)委員長代理退席、委員長着席〕

○蝦名政府参考人お答え申し上げます。

我が国はMRJの航空機設計国となります。御指摘のように、国際民間航空条約上、航空機設計国は、国産航空機のふぐあい情報を収集するとともに、必要な安全対策を関係国に周知することを通じて、国産航空機の安全性を継続的に維持することが求められます。

一点目は、欧米を始めとする航空機設計国と同様に、国産航空機の航空機メーカーに対し、国内外の航空機使用者からふぐあい情報を収集し、国土交通大臣に報告することを義務づけます。

国土交通省は、報告されたふぐあいの安全性への影響を適切に評価し、航空機メーカーに対するトラブルの発生を未然に防止を図つてしまいま

す。

二点目は、国内外で使用される国産航空機に不

測の大きな損傷などが発生した際に、航空機メーカーが作成した航空機の修理改造の手順を国土交通大臣が事前に承認することにより、航空機使用者が迅速に修理をし、速やかに航空機を運航に復帰させることを可能いたします。

これらの制度の実施、運用に当たりましては、安全をしっかりと確保することはもちろんのこと、迅速に改善策を承認していくことが重要であると考へております。

今後は、航空機設計国として、運航開始後の安全性の維持に重大な責任を負うこととなりますので、国側の安全性審査能力の維持向上に努めることもまた重要なことだと考えております。

国土交通省は、今回の改正により新設する制度によりまして、MRJの運航開始後の安全性を確実に維持し、関係国との信頼を得ることで、今後新たな国産航空機の開発も含めた我が国の航空機産業の発展につなげていきたいと考えております。

○篠部政府参考人 次に、運輸安全委員会設置法改正について答弁申し上げます。

条約上、海外で発生したMRJの事故等調査は、該事故等の発生国が実施いたしますが、我が国は、設計国といたしまして、調査参加権に基づき調査に参加し、必要な情報を見出せる必要があります。

今回の改正により、調査の対象となる航空事故の兆候の範囲を駐機中の事態にも拡大することと、経過報告の段階でも原因関係者等への勧告を可能とすること等の規定を整備いたしまして、事故等調査を的確に行い、航空機設計国としての責務を果たしてまいります。

○伊藤(忠)委員 続いて、我が国の航空会社の航空機乗組員によりますところの飲酒にまつわる不適切事案が、ここところ、たびたび発生をしておりました。その数は実に二十件を上回つてしまつたところでございまして、非常にゆきぎ事態であります。空の安全を守るという点では、非常に難しい課題を持っていると言わざるを得ません。

国土交通省として、航空機乗組員の飲酒という問題について厳格に対応していくべきだと思いま

すけれども、飲酒のみならず、航空機乗組員に対して、ほかのどのような安全対策を進めていくのか、航空管制官並びに航空関係者全體の問題としてどのように進めいくのかについてお答えをいただきたいと存じます。

○蝦名政府参考人 今般、人命を多数預かる航空機の乗組員等が立て続けに飲酒に関する不適切な事案を起こしたことは、まことに遺憾であります。今後、このような事案が二度と発生しないよう、まず、我が国における航空会社に対しまし

た。 ファクター、要素に対応するための能力強化が課題となります。MRJの設計コンセプトに係る研修、訓練などを重点的に行っていく必要があると強く認識してございます。

また、海外機関との連携強化では、事故等が発生したときに直ちに連携できる、顔の見える関係を築いておくことが課題となります。

先日、エアバス設計国、フランス事故調査機関事務局長との意見交換で、先方より、航空機設計国は、国産航空機の登録国、運航者国、飛行経路下の国々等の事故調査機関との間で、常日ごろから、携帯電話番号等を交換して、連絡を密に行うこともまた重要なことだと考えております。

今後は、航空機設計国として、運航開始後の安全をしっかりと確保することはもちろんのこと、迅速に改善策を承認していくことが重要であると考へております。

○伊藤(忠)委員 続いて、我が国の航空会社の航

空機乗組員によりますところの飲酒にまつわる不適切事案が、ここところ、たびたび発生をしておりました。その数は実に二十件を上回つてしまつたところでございまして、非常にゆきぎ事

態であります。空の安全を守るという点では、非常に難しい課題を持っていると言わざるを得ませ

ん。

国土交通省として、航空機乗組員の飲酒という問題について厳格に対応していくべきだと思いま

すけれども、飲酒のみならず、航空機乗組員に対

して、ほかのどのような安全対策を進めていくのか、航空管制官並びに航空関係者全體の問題としてどのように進めいくのかについてお答えをいただきたいと存じます。

○蝦名政府参考人 今般、人命を多数預かる航空機の乗組員等が立て続けに飲酒に関する不適切な

事案を起こしたことは、まことに遺憾であります。

その際の課題といたしまして、まず、調査能力

の高度化では、特に、新たに設計という重要な

て、アルコール検知器を使用した乗務前後の検査

の義務づけと検知された場合の乗務の停止、全社員へのアルコール教育の徹底、飲酒に係る不適切事案について報告の義務化、安全統括管理者の責務として飲酒対策を明確化し必要な体制を整備するなど、飲酒に関する厳格なルールを設けまし

た。 また、こうした組織に対する対策に加え、乗組員個人に対しても、アルコール数値基準を設定するとともに、飲酒等の影響で正常な運航ができるおそれがある間に航空機の操縦を行った場合の罰則強化を今般の航空法改正でお願いをしているところでございます。

また、このような航空機乗組員等に対する対策の実施を踏まえまして、パイロットと直接交信を行ふ航空の安全を担っている航空管制官等につきまして、本年四月から、業務開始前のアルコール検査を実施しております。検査においてアルコールが検知された場合は、管制業務等に従事させないこととしております。

加えて、飲酒対策以外にも、疲労に起因する事故防止に向けて、本年三月二十九日に、有識者検討会において、操縦士の乗務時間の上限や必要な休養時間等の安全基準の考え方について取りまとめ、現在、関連基準の改正作業を進めているとともに、航空管制官についても同様の取組を進めています。

国土交通省といたしましては、こうした対策を通じまして、引き続き、日本の空の安全確保に全力で取り組んでまいりたいと考えております。

○伊藤(忠)委員 この飲酒のことにつきましては、ある会社の社長様から言われたことですけれども、パイロットは家族である、その家族の大黒柱であるその人がちゃんと安全を守ってくれるよう、社員だけではなくて家族一同でこれを守つていくようにしたいものだという話を聞かせていました。ぜひ、みんなが一つの心になつて空の安全を守つてもらいたいものだというふうに思っています。

ところで、ドローンのことについて一言お伺いをしたいと思います。

最近、ドローンが急速に普及している一方で、イベントでドローンが落下し観客が負傷するなどという事故もございます。このような状況を踏まえまして、今回の改正では四つの法遵守についての事項が追加をされたところでございます。

一方、今後、ドローンの利活用を更に進めて、物流、配送のドローンが町じゅうの上空を飛来するといふことは少し言いつけても過ぎかもしませんけれども、こうした、今よりふえていくドローンというものについて、さらなる安全確保のために、今般の四つの事項以外を含めて、制度整備がまた必要になってくるのではないかというふうに思います。

国土交通省として、今後、ドローンの安全を確保しつつ利活用の促進をしていくための、どういう方針での制度設計が今後構築されていかなければならぬのか、その考え方についてお伺いをしたいと存じます。

○蝦名政府参考人 お答え申し上げます。

無人航空機の利活用を着実に拡大させていくためには、無人航空機が社会的に信頼される手段として受け入れられることが必要であり、そのためには、無人航空機の将来的な利活用の状況を踏まえながら、無人航空機の飛行のさらなる安全確保を図ることが重要と考えております。

このような観点から、官民で構成される協議会で昨年取りまとめられた空の産業革命に向けての有人地帯での目視外飛行の実現に向けて、技術開発の進展に合わせて段階的に制度整備等を進めいく必要があるというふうにされているところでございます。

国土交通省いたしましては、無人航空機の発展段階に応じまして、機体の安全性認証、操縦者、運航管理者の技能などの安全確保に関する事項を的確に制度化していく所存でございまして、関係省庁及び民間関係者と連携して制度の基本的

方向性の検討を進めてまいりたいと考えております。

○伊藤忠委員 航空機の装備品の製造、修理過程における不適切事案も、私が国土交通部会長に就任して以来、何件かございました。

我が国の大手エンジンメーカーや装備品メーカーというそれぞれ歴史のある会社において、国土交通省の立入検査により、適切な社内資格を有する検査員ではなく、資格を有さない作業員が検査を実施していたという事案など、不適切な事案が複数発覚をいたしております。我が国の航空産業の信頼を大きく揺るがす事態であり、極めて遺憾であると申ざるを得ません。

そうした中で、今回の航空法改正案では、航空機に整備する部品の安全性の確認について、対象となる部品の範囲を広げる規制強化を行う一方、力を活用することが盛り込まれたわけでありま

可能性がございます。

このため、今般、安全規制の対象を一部の重要な装備品のみから航空機に装備する全ての装備品等へと拡大することいたしております。

同時に、国による航空機や装備品といったものも認定の更新や継続的な監視、監督を行うことにより安全を確保する制度へと一本化を図ります。

また、今般、認定を受けた民間事業者に不適切な事案が発生したことを受けまして、法律改正に加えまして、従来は事前に通告していた國の認定事業場に対する随時検査を、今後、原則抜き打ちで実施するとともに、認定事業場が実施した検査記録の裏づけまで確認するなど検査方法を見直す、また、認定事業場に対する業務量に応じた適切な人員配置がなされているか定期報告を義務づけるなど、管理体制を強化するといった運用面での抜本的な見直しを実施し、認定事業場に対する監視・監督を強化してまいりたいと考えております。

これらによりまして、國も民間に安全性の確認を委ねることに重大な責任を負っているとの強い自覚のもとで、引き続き、航空機の安全確保に万全を期してまいりたいと考えております。

○伊藤忠委員 今お話をいただきましたところから、空の安全を守ると先ほど決意を出していただきました局長に、再び答弁を求めたいと思います。

これまで我が国では、エンジンやプロペラなどの一部の重要な装備品のみを安全規制の対象としておりましたが、航空機の装備品等が飛躍的にデジタル化、高度化した現代においては、一部の重要な装備品のみの安全性確認では航空機全体の安全部分を確認することが困難となつております。

また、欧米等の諸外国では、全ての装備品等について一律の安全規制をかけており、欧米基準との相違は今後のMRJの円滑な輸出の障害となる恐れがあります。

て視察にも行つてまいりました。我が党からは、

地元の伊藤衆議院議員も参加していただきまして、こうした現場も拝見させていただきながら、いよいよ型式証明を取得していく、こういう段階に近づきつつございます。

この航空機産業というのは、大変に裾野も広い、そしてまた成長していく、こういう産業だというふうに思つております。私も、地元では、航空機の関連する部品の製造を行つてゐる、こういふ企業もさまざまございます。本法律の中では、装備品メーカーについても、一点ごとの検査ではなく、認定を受けたメーカーが確認をするという制度に一本化する、こういふさまざまの航空機産業に関連する内容も盛り込まれております。

成長産業としての、大変に期待の高い分野でもござりますので、国土交通省としても一丸となりましてこの航空機産業の発展に取り組んでいっていただきたいと、まずは冒頭、お願いを申し上げたいというふうに思います。

他方で、航空機といえば、やはり安全の確保いうのが一番大事でございます。最近は、ボーキングの事故などもございまして、安全性の確保、本当に大丈夫なのか、こういう懸念の声もいただくこともあります。

国産の航空機といふことになりますと、先ほど来ずっと質疑がありますとおり、設計団体は我が国日本だということになりますので、航空機の安全性の確保について全面的な責任を負うということです。アメリカのFAA、あるいは欧州の機関のように、日本の航空局が安全に関する知識を持つ、そしてノウハウを持つ、信頼を担保する体制を構築するということがやはり必要だというふうに思ひます。

現在、さまざまな能力の強化ということは行つていただいていると思いますけれども、どういう体制でこれを行っていくか、そしてまた、その能力の強化について、今後の取組についてお伺いをしたいと思います。

現在、さまざまな能力の強化ということは行つていただいていると思いますけれども、どういう体制でこれを行っていくか、そしてまた、その能

力の強化について、今後の取組についてお伺いをしたいと思います。

○谷委員長 次に、中野洋昌君。

○中野委員 公明党の中野洋昌でございます。

通告に従いまして、早速質問をさせていただきたいと存じます。

いよいよ国産初のジェット旅客機であるMRJの開発、これが進んでいる。国土交通委員会とし

○蝦名政府参考人 お答え申し上げます。

また、大阪国際空港及び神戸空港では、今季の台風シーズンに向けて、訓練などを通じながら空港のBCPの充実を図つております。災害対応力強化に努めてまいります。

こうした対策を通じまして、大規模な自然災害が発生した場合においても、空港利用者の安全を確保しつつ、我が国の航空ネットワークを維持できるよう、関西三空港の機能確保等に必要な対策を講じてまいりたいと考えております。

○中野委員 最後に、この関西三空港につきまして、その活性化策をぜひお伺いをしたいというふうに思います。

特に、私、地元は兵庫県でございまして、近年、関西方面のインバウンドというのは非常に伸びているという一方で、県内を訪れる外国人観光客の伸びが非常に鈍い。この中で、どうやってインバウンドを伸ばしていくのかというのが大変大きな課題であるというふうに思っております。

特に神戸空港につきましては、海上空港でもございますし、発着の能力としては恐らくまだまだ活用ができるのであるう、こういうふうにも思っております。

この神戸空港につきましては国際線の就航というものが大変に地元では要望が強く、また、伊丹空港につきましても、国際便の就航ということを含めて、地元からさまざまなお活性化の方策というのを頂戴をしていく、こういう状況でございます。

先月、この関西三空港につきましては懇談会が開催をされまして、特に神戸空港については、二〇二五年の大阪・関西万博までの中期的な検討課題ということで国際線の就航というものを位置づけられている、こういうことでございます。

兵庫の経済の活性化にとりましても非常に重要な課題であるというふうに思つております。これら空港の活性化策について、ぜひ国交省として全力で後押しをお願いをしたい、このように思つておりますけれども、最後にこれについて答弁をいただきたいというふうに思います。

○蝦名政府参考人 お答え申し上げます。

五月十一日に開催されました関西三空港懇談会では、これまでの三空港の役割を確認しつつ、将来の航空需要の拡大に対応して、関西全体の発展につなげていくための取組や課題について取りまとめております。

この取りまとめは、過去の経緯や歴史を踏まえ、た上で、これまで地元関係者の間で十分に議論を重ねたものであると承知しておりますので、国土交通省としても、その合意を尊重してまいりたいと考えております。

例えば、今回まとめられた神戸空港の運用時間や発着枠の拡大への対応につきましては、所要の管制業務の体制を整えるなど、国土交通省として必要な対応を行つてまいりたいと考えております。

今御指摘のございましたような課題も含めまして、国土交通省としても、関西三空港の活用に向けて、今後とも、地元の関係者あるいは関係機関と連携をしながら、しっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

○中野委員 以上で終わります。ありがとうございました。

○谷委員長 次に、清水忠史君。

○清水委員 日本共産党の清水忠史でございました。

航空法及び運輸安全委員会設置法の一部改定案について質問をさせていただきます。

法案の質疑に入る前に、六月一日に発生した横浜シーサイドラインの列車逆走事故について質問したいと思います。

今回の事故では、十四名の方が重軽傷を負われたと報道されております。被害に遭われた方々に心からのお見舞いを申し上げたいと思います。

初めに、鉄道局より、この事故の概要について簡潔に説明願えるでしょうか。

○蒲生政府参考人 お答え申し上げます。

六月一日二十時十五分ごろ、横浜シーサイドライン新杉田駅におきまして、新杉田発並木中央行きの自動運転列車が、本来進むべき方向とは逆の

十四名の方々が骨折や打撲等のけがをされました。

事故の原因につきましては、現在、運輸安全委員会等におきまして調査中でございますが、横浜シーサイドラインによれば、折り返し駅である新杉田駅におきまして、ATO、自動列車運転装置の地上側の装置から進行方向を切りかえる指示が出ていたにもかかわらず、当該列車は進行方向を変えずに走行し、車ごとに衝突したとのことであります。

このように、今回の事故では、ATOに何らかの異常が発生したことが想定されていることから、横浜シーサイドラインでは、当分の間、ATOを用いず、ATO、自動列車制御装置を用いた運転士による運転により、四日午前十一時より運転を再開しているところでございます。

以上でございます。

○清水委員 運営会社の話によりますと、運行制御の回路が切断されていたとか、あるいはシステムのものに欠陥があったというふうにも言われております。大変重大な事故だということです。

シーサイドラインと同様に無人の自動運転をしている新交通システムは、このほかに六事業者七路線あるわけで、影響は重大だと思うんですね。事故の原因究明を早急に求めたいと思います。

気になるのは、今回の事故について、シーサイドラインの三上社長が、逆走することは全く想定していないなかつたというふうに述べておられるんですね。無人運転の車両が逆走するということを、国土交通省としても、これは想定していなかつたんでしょうか。

○石井国務大臣 今回の事故では、横浜シーサイドラインによれば、ATO、自動列車運転装置の地上装置から車上側の装置に進行方向を切りかえる指示が出ていた、これを受けて、車両側では前照灯、尾灯が正常に点灯し、進行方向を切りかえます。車両に伝わっていた、一方、車両の進行方向を伝える回路に断線があり、モーター制御装置

折り返す前の進行方向へ逆走したことあります。

このように、ATOの地上装置と車上側の装置との間では進行方向の切りかえに関する情報は伝達されていたにもかかわらず、モーター制御装置には伝わらなかつたという事象は、これまでの調査によれば、我が国においては前例がない初めての事象であります。

このため、国土交通省といたしましては、六日、横浜シーサイドラインと同様に無人による自動運転を行っております鉄軌道事業者七社を集めまして、今回の事故に関する情報の共有や、事故防止に関する意見交換等を行つたところでもございました。

○清水委員 前例がないということで、国交省としても想定していかつたということだと思います。しかし、実際に列車が逆走するという重大事故が起つたわけです。多くの人が出でていますし、この路線の利用者も代替輸送の利用を余儀なくされ、混乱を招いたわけです。想定外ということで本当に済まさるんでしょうか。

六月四日付東京新聞も、「無人運転の場合はあるゆる事態を想定し、自動停止で事故を防ぐ機能が必要不可欠」との社説を掲載しています。

無人による自動運転については、もとより、あらゆる事態を想定した安全対策が必要であり、国としてもやはり反省が求められるというふうに思ふんですね。

今、七事業者を集められて協議会を立ち上げるというお話をされたんですが、いずれもこれは事故を受けての対応についての答弁だと思うんですね。私が確認したのは、やはり、前例がないといふことだけで、運転士のいない列車を走らせるということ自体について、あらゆる事故を想定していく必要があつたのではないかということだと思います。

その点について、今後も想定外では困るわけですから、七事業者集めて協議会を立ち上げるもの

重要ですけれども、あらゆる事態を想定するといふことが必要だと思つてますが、この見地はいかがでしようか。

○石井国務大臣 今回の事故は、ATOの地上装置と車上側の装置との間では進行方向の切り替えに関する情報は伝達されていたにもかかわらず、モーターコントローラー制御装置には伝わらなかつたという、我が国においては前例がない事象であります。

我が国の鉄道では、このような前例のない事象が発生した際には、その原因を徹底的に分析をし、さまざまな再発防止対策を講じることによりまして、鉄道の安全性、信頼性の向上を図つてまいりました。

今回の事象につきましても、運輸安全委員会での調査の状況等も踏まえながら、無人の自動運転を行つております鉄道事業者や研究機関等の関係者から成る協議の場を六月の十四日に立ち上げまして、再発防止対策の検討等を進める予定であります。国土交通省といたしましては、このような協議の場などを活用しながら、鉄道の安全輸送の確保にしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

○清水委員 前例がないから事故が起つても仕方がないという立場ではなくて、やはりあらゆる事態を想定して事故防止に取り組んでいただきたいと思います。

さて、石井大臣は四日の会見で、鉄道における自動運転技術検討会を立ち上げて検討を進めると述べられました。しかし、こういう事故が起つたもので鉄道の自動運転の導入を更に拡大するということは、果たしていいのかということについては首をかしげざるを得ません。

お伺いしたいのですが、この検討会では、既存の新交通システムにおける鉄道事故を防止するとかあるいは軽減したりするということが議論されたり、この検討会の目的に入つていたのかどうか、この点について、これは鉄道局長に伺いたいと思います。

○蒲生政府参考人 お答え申し上げます。

我が国は、本格的な人口減少社会を迎える、鐵道

分野におきましても、運転士の確保、養成が困難になつてきております。特に経営環境や人口減少の厳しい地方鉄道においては深刻な問題となつてゐること等に鑑みれば、省力化により生産性の向上に資する自動運転の導入は重要な課題であると認識しております。

このため、国土交通省では、昨年十二月に、踏切がある等の一般的な路線での鉄道の自動運転の技術的な要件を検討するため、鉄道における自動運転技術検討会を立ち上げ、検討を行つているところです。

同委員会におきましては、一般の鉄道路線の自動運転において必要となると考えられるATO、自動列車運転装置の機能等につきましても検討することを予定しておりますが、この検討に当たりましては、今回のような事象等も踏まえつつ検討を進めることができます。そこで何が議論されているかわからぬよ。ホームページを見ましても議事概要もありませんし、そういう点では、何が議論されているのかはわからない。議事録も公表されていません。会議で配付された資料さえ国民に公開されてこなかつたわけなんですね。

以上でございます。

○清水委員 もともと、この検討会の目的に当初安全対策等については含まれておらず、結局、無人による自動運転を拡大していくということが前提だということだとと思うんですね。

○清水委員 検討会の目的、今言われましたように、もともと、この七事業者八路線については、一定の条件緩和ではなく、事故防止についての検討についてしっかりと協議をしていく、検討していくといふふうに思つてます。

さて、この七事業者八路線については、一回と二回と行われてきたが、自動運転技術検討会では、そういう条件を乗り越えて、いわゆる踏切がある、高架でない、ホームドアがない、そういうところでも無人の自動運転列車を走らせることができるようになります。このこと

答弁をさせます。

私は後半の方をお答えいたいと思います

が、自動運転技術検討会における一般的な路線での鉄道の自動運転の検討につきましては、まず本件事故に關する原因究明の状況等も踏まえつつ、鉄道輸送の最大の使命である安全の確保を大前提として進めてまいりたいと考えております。

○蒲生政府参考人 検討委員会におきます検討内容等、資料に関しましても公開されていないとい

バーレス、いわゆる無人運転、この試験を去年とことしにわたつて行つております。

結局、今この検討会でやられているのは、安全性を担保するための規制を外そうというものだと思つてます。今回の事故を受けて、無人による自動運転の規制緩和ではなくて、事故防止についての検討を盛り込むということが極めて大事だと思います。

今後、今回の事故を受けて、検討会でも対応していくというふうに局長は述べられたんですが、思つて言つて、この検討会は、そこで何が議論されているかわからぬよ。ホームページを見ましても議事概要もありませんし、そういう

点では、何が議論されているのかはわからない。議事録も公表されていません。会議で配付された資料さえ国民に公開されてこなかつたわけなんですね。

このような事故が起つたのに、無人による自動運転を更に拡大しようという議論を行う検討会で一体何が議論されているのか国民がわからないとなれば、一層これは不安が高まるばかりだと思います。

やはり国民に開かれた議論にするべきだということ、そして、事故を受けて、自動運転の規制緩和ではなく、事故防止についての検討についてしっかりと協議をしていく、検討していくといふふうに思つてます。

○石井国務大臣 前半の方は、後ほど鉄道局長に答弁をさせます。

私は後半の方をお答えいたいと思います

が、自動運転技術検討会における一般的な路線での鉄道の自動運転の検討につきましては、まず

本件事故に關する原因究明の状況等も踏まえ

つつ、鉄道輸送の最大の使命である安全の確保を

大前提として進めてまいりたいと考えております。

○蒲生政府参考人 お答え申し上げます。

委員の御了解が必要になるふうに考えてお

りますので、委員の御了解を得た上で、どうする

う御指摘をいただきました。

このような御指摘を踏まえまして、今後、そ

ういった資料については、外に出せるものに関してはしつかり公開したいと思つておりますし、今まで行つたものに関しましても、ホームページの方

へのアップといふことをさせていただきたいと

思つております。

○清水委員 初めに、今の鉄道局長の答弁ですけれども、例えばこれまで、鉄道局が所管する検討会、都市鉄道における利用者ニーズの高度化等に対応した施設整備促進に関する検討会、あるいは東京圏における国際競争力強化に資する鉄道における自動運転技術検討会、いずれもホームページに上がっておりまして、議事概要、それから配付資料、全てこれは公開されているんです。

ところが、今私が指摘しましたように、鉄道における自動運転技術検討会については、議事概要も配付資料もなかつたわけなんですね。

私の事務所の方から、せめて資料については公開すべきではないかということで、政府が配付した資料についてではないかとことんですが、やら配付資料、全てこれは公開されているんです。

ページに上がっておりまして、議事概要、それから配付資料、全てこれは公開されているんです。

私は、同様の検討会と同じように、議事録を出すのが一番いいんですけれども、せめて議事概要も配付資料もなかつたわけなんですね。

順次公開していくことなんですが、やはり、同様の検討会と同じように、議事録を出すのが一番いいんですけれども、せめて議事概要も配付資料もなかつたわけなんですね。

私は、同様の検討会と同じように、議事録を出すのが一番いいんですけれども、せめて議事概要も配付資料もなかつたわけなんですね。

もちろん、これまで一回、二回と行われてきたことについては、委員の方々との申合せもあるの

で、遡及して公開するかどうかについては検討が

必要だと思うんですが、中間取りまとめを今年度

中に出すという仕事をされているわけですから、

そういう点においては、今後については、委員がお配りされた資料も含めて公開をする、議事概要

についてはせめて公表する、これは約束していただけませんか。

○蒲生政府参考人 お答え申し上げます。

委員の御了解が必要になるふうに考えてお

りますので、委員の御了解を得た上で、どうする

かという形で検討してまいりたいと思います。
なお、議事概要に関しましては、概要でござい
ますので、それに関しては公開する方向で検
討したいと思っております。

大臣がお答えになられたことについて一言申し上げると、今回の事故を受けて、無人による列車の自動運転、これについて、やはり国民の不安、懸念というのが大きく述べております。一方で、新交通システムを運営している会社の協議会を立ち上げて、安全対策、事故再発防止、そして原因究明をやる。一方で、国交省が、無人による自動運転を更に拡大しようということを進めていく。これは果たして両立するのかどうかというところが非常に問題になつていて、非常に思ふうに思ふうです。

に無人による自動運転を拡大しようということについての取りまとめを行うというのは、これはやはり時期尚早というふうに私は思いますし、結論はありきではなくて、慎重であるべきだというふうに思います。

さらに、無人の自動運転という点では、リニア新幹線も無人なんですよね。リニアの場合は、時速五百キロという超高速運転ですから、これは事故が起これば大惨事になりかねないわけです。事故原因の究明と再発防止の明確化、そして安全の確保という前提抜きに、このような高速列車を無人で走らせるということはあり得ないというふうにも思いますので、このことを指摘し、法案に反映させていただきたいと思います。

初めに 予備品詮明検査がございます。
航空機及び装備品の整備、検査、これは何のために行うのか、航空局長、簡潔にお答えいただけますでしょうか。

とか二一年ことに而航空機證明検査を行ふとともに、その間に航空機使用者が航空機の性能等に大きな影響を与える修理又は改造を行う場合には、国が修理改修検査を実施することとしております。

予備品証明制度は、国が、エンジンやプロペラ等の一部の重要な装備品について、あらかじめ安全性を確認した装備品を用いて航空機の修理をする場合に、国による修理改修検査を省略することができるることとするものでございます。

○清水委員 要するに、旅客を安全に輸送するため、そして、航空機材の安全性を含む信頼性を維持向上させるために、航空機及びその装備品の整備、検査が行われてゐるということだと思うんですね。耐空証明も含めて、そうだと思います。

本法案は、これまで国土交通大臣が航空機のエンジンやプロペラなどの重要装備品について一点ごとに直接検査する、予備品証明検査を廃止しようと/or>いうものです。このベースになつてゐる「国産航空機の運航開始を見据えた今後の航空機検査制度のあり方について 航空機検査制度検討小委員会とりまとめ」を拝見しますと、この予備品証明検査の廃止の理由の一つに、「航空機使用者の立場に立つ」とか、あるいは「航空機使用者にとって大きな負担」などの文言が散見されるわけです。

しかし、航空機及び装備品の整備、検査が旅客の安全確保や機材の安全性の維持向上ということであれば、検査制度の見直しはその目的に沿つて検討がしかるべきであり、事業者だと/air>航空機使用者の立場におもねるという法改定が果たして妥当かどうか、ここは慎重に議論が求められるといふふうに思ふんですね。

なぜ、検査を受ける側である、する側じゃなくて、される側である航空機使用者側の要求に沿つてこの検査制度を見直すのか、ここが問題だと思ふんですね。

先ほど来、局長は、今後は、国土交通省が能力を認定した事業者が、装備品の製造、修理又は改修の作業開始から作業完了まで一貫して安全基準

への適合性を確認することにより装備品等の安全性を確保したいと答えられてきたわけですが、その認定事業場のIHIだとかジャムコでこれまで不正があつたわけです。それを航空検査官が見抜くことができなかつたという事例が、これまであつたわけですよ。

そこで質問なんですが、この取りまとめの中には、予備品証明検査廃止の理由の一つとして、「書かれてるんです。『航空機使用者の立場に立つて、機材不具合等で急遽『重要装備品』の立替が必要となつた場合、国の『予備品証明』を要するまでの航空機に装備することができず、その間の運航便の遅延や欠航等の恐れがある』、こう記述されているんですね。

これは航空局もそのように答弁してきたと思ふんですが、そこで伺います。予備品証明が必要なくなると、重い荷物を運ぶらしくて、よく「こしある」とか

への適合性を確認することにより装備品等の安全性を確保したいと答えられてきたわけですが、その認定事業場のI.H.I.だとジャムコでこれまで不正があつたわけです。それを航空検査官が見抜けたことができなかつたという事例が、これまであつたわけですよ。

そこで質問なんですが、この取りまとめの中に、予備品証明検査廃止の理由の一つとして、もう書かれているんです。「航空機使用者の立場に立つと、機材不具合等で急遽『重要装備品』の立替が必要となつた場合、国の『予備品証明』を要換けるまでは航空機に装備することができず、その間の運航便の遅延や欠航等の恐れがある」、こう記述されているんです。

これは航空局もそのように答弁してきたと思ふんですが、そこで伺います。予備品証明が要因となつて運航便の遅延あるいは欠航がこれまでどの程度起つたのか、直近五年間の状況で結構ですので、お答えください。

○鰐名政府参考人　お答え申し上げます。

大手航空会社に確認をいたしましたところ、直近五年間で国の予備品証明の検査待ちによって運航便の遅延や欠航等が発生した事例はなかつたと承知しておりますが、これは、運航停止などの国民生活への影響を考慮し、航空会社が、予備品証明を受けた予備品をあらかじめ多目に保管しておいたり、緊急時においては、休日、夜間であつても予備品証明検査の受検を国宛てに要請し、これに国も可能な限り対応しているためであると考へております。

○清水委員　今答弁されたをお聞きしますと、そういう事例はないということなんですね。

なぜそういう事例がなかつたかということについても、いわゆる航空会社の努力によつてそれば担保されてきたと。これは、この予備品証明を廢止するということの理由に挙げるというのは不正確ではないですか。

航空検査制度検討小委員会には航空局も多数参加されていました。そういう点では、運航便

するというのは理由になりませんよということを、なぜこの検討会で指摘しなかつたんですか、航空局は。そこをちょっと知りたい。

○蝦名政府参考人　お答え申し上げます。
先ほど申しましたように、御指摘の点につきましては、運航停止などの国民生活への影響を考慮して、航空会社が予備品証明を受けた予備品をあらかじめ多目に保管しておいたり、緊急時において、休日、夜間であっても予備品証明検査の受検を国宛てに要請し、これに国も可能な限り対応しているためであると考えております。

実際に、大手航空会社では、このような緊急的に予備品証明検査を受けている事案が年間二十件程度発生をしておりまして、運航便の遅延や欠航のおそれはあり得るものと考えております。

こうした状況も踏まえまして、御指摘のありました本小委員会では、関係業者からのヒアリングや、あるいは学識経験者、有識者により航空機検査制度の見直しについて議論をされた結果、装備品の安全規制の対象を全ての装備品等に拡大するとともに、国際的な枠組みである、民間事業者の能力を認定し安全性確認を行わせる制度に一本化をし、予備品検査証明を廃止すべきとの取りまとめがなされたということをごぞいます。

国土交通省といたしましては、こうした委員会の取りまとめも踏まえまして、国際的な安全規制の方向性、航空機使用者のニーズ、航空機産業の発展性等を総合的に勘案をして、今回の航空法改正案を提出させていただいたものでござります。

○清水委員　無責任だと思うんですよ。その理由については後で述べますけれども。

次の質問に行きます。

次に、航空機の耐空証明についてです。

これは自動車でいう車検に相当するわけですが、現行は、整備体制のある航空会社は、国の一
年ごとの更新検査が免除され、連続式の耐空証明となっています。

この法案は、エアライン以外であっても、十分

く、より多方面から安全対策を充実させると指摘をして、質問を終わります。

○谷委員長 次に、重徳和彦君。

○重徳委員 社会保障を立て直す国民會議の重徳和彦です。

先日、六月五日に、谷委員長を始め委員の皆さん方とともに、MRJ、三菱航空機の製造現場を視察に行ってまいりました。半世紀ぶりの国産機の製造開発ということですから、本当にさまざま御苦労が多いということを実感してまいりました。

実は、日本には、航空機の製造、開発を促進する法律が一応あるんですね。航空機工業振興法という法律があります。だけれども、これは非常に限定されているんです。国際共同開発に限定されてるんですね。これは、国内産業の特定の企業を応援するということは自由貿易の競争を阻害する、こういった側面があるので共同開発に限定する、こういう法律になつているということなんです。

しかし、聞くところによりますと、例えばエアバス社は、フランス、ドイツ、イタリア、スペイン、こういった国が有利な融資を行つてたり出資を行つていると聞きます。また、アメリカの軍需産業でも、実質航空機産業を支援するという形につながるものになつていると思います。確認ですが、こういったことはなぜ行われているんでしょうか。

○渡辺政府参考人 お答え申し上げます。

委員御指摘の国内産業支援とWTO協定の関係でござりますけれども、WTOに補助金協定というのがございます。あらゆる場合に禁止される補助金、いわゆるレッドと言われる補助金と、それから、他国に悪影響を与える場合にWTO協定違反になる、いわゆるイエローという補助金がござります。

レッドに該当するものとしては、輸出補助金、

それから国内産品の優先補助金がございます。

委員御指摘のエアバスへの支援でございますけれども、これはいわゆるイエローの補助金に該当いたしまして、特定の企業や産業のみを対象として、補助金の供与の結果、他の国内産業に対する損害をもたらすなど、他国に悪影響を与えるものと認められれば、WTO協定違反となることでございます。

現に、欧州のエアバスへの支援につきましては、米国がWTOに提訴いたしまして、現在、WTOの紛争手続で二〇〇四年以降争われているところでございます。

それから、御指摘の軍需産業への支援ということがござりますけれども、ガット二十二条、安全保障のための例外というのがございます。自国の安全保障上の重大な利益の保護のために必要と認められる武器弾薬、軍需品取引などに関する措置をとることでございますけれども、ガット二十二条、安全保障のための例外というのは一つあるということになりますが、欧州のエアバス支援といふのは、いわば提訴されること覚悟で戦つてゐる、こんなことだと思います。まあ、いい悪いは判断はあると思いませんけれども、こういう国もあると、こういったことが今確認できました。

そんな紛争になる以前に、私は、WTOのルールに違反する、あるいは違反するおそれがあるなんという領域まで行かなくても、もっと一般に、航空機をもつと早く、高燃費でもっと静かに飛ばすための基礎研究、基礎研究は、これは特定とか他国への悪影響というものが直接あるとは言えないと思いますから、WTOルールにも抵触しないと思うんです。

○上田政府参考人 お答え申し上げます。

経済産業省では、エンジンの燃費向上のための

高耐熱複合材に関する技術でありますとか、電気推進に必要な技術など、次世代航空機に必要となる基盤技術の研究開発に対して支援を実施をしております。

また、航空機を主たる対象にしたもののが、構造材料の開発など、航空機産業にも役立つ汎用技術の開発に対する支援も実施をしております。さらに、本年一月、経済産業省とボーイング社との間で将来の航空機に向けた技術協力に関する合意を締結するなど、日本の企業が既に有しているすぐれた技術の航空機への適用拡大を目指して、海外メーカーと協力促進などを実施しているところでございます。

それから、御指摘の軍需産業への支援ということがござりますけれども、ガット二十二条、安全保障のための例外といふのは一つあることになりますが、自国の安全保障上の重大な利益の保護のために必要と認められる武器弾薬、軍需品取引などに関する措置をとることでございます。

○重徳委員 安全保障の例外といふのは一つあるということになりますが、欧州のエアバス支援といふのは、いわば提訴されること覚悟で戦つてゐる、こんなことだと思います。まあ、いい悪いは判断はあると思いませんけれども、こういう国もあると、こういったことが今確認できました。

そんな紛争になる以前に、私は、WTOのルールに違反する、あるいは違反するおそれがあるなんという領域まで行かなくても、もっと一般に、航空機をもつと早く、高燃費でもっと静かに飛ばすための基礎研究、基礎研究は、これは特定とか他国への悪影響といふものが直接あるとは言えないと思つてますね。やはり、国内で戦闘機をつくらないから、FMSでやむなくアメリカからF35を購入せざるを得ない状況ですね。そうすると、何か、爆音とか、アメリカに依存しているとか、こんな批判すら受けてしまうということであります。

この航空機産業振興の基礎となる技術開発支援、基礎研究といふものをもつと積極的に行うべきじゃないかと思うんですけれども、現状を含めないと思つてます。

○上田政府参考人 お答え申し上げます。

経済産業省では、エンジンの燃費向上のための

けれども、その爆音を低減させる、ソニックブルームを低減させる技術も、これは世界トップレベルだと聞いております。

じゅういつた技術も、せつかく持つてあるんだから、明確にこれを、国产の航空機、戦闘機だつていいです、そういうものに生かす、じゅういつたこともはつきりさせるべきじゃないかと思うんです。

だけれども、そのための法律すら今はないと云うことです。ありますが、きょうは、経済産業省、滝波務官にお越しいただいております。お忙しいところありがとうございます。何か、じゅういつた法律を、これは一議員でもあられます滝波務官、政府として、あるいは国会として、じゅういつた法律の整備といふものは必要じゃないかと私は思うんですけれども、どのような御見解をお持ちでしょ

うか。

○滝波大臣政務官 お答えいたします。

委員御指摘のとおり、航空機産業の育成のためには、基礎技術の育成から出口としての産業化まで、一貫した支援が必要であると認識してございます。

こうした発想のもと、関係省庁共通の認識を持つて、航空機産業の発展に向けて統合的に取り組むため、平成二十七年に、内閣官房取りまとめのもとで、関係省庁で航空産業ビジョンを策定しております。

具体的には、経済省では、先ほど政府参考人からも御答弁させていただきましたが、電動推進に必要な技術の研究開発支援などを実施しているほか、ほかの省庁でも、例えば内閣府では、次世代航空機への適用に向けたさまざまな材料の研究開発に取り組んでいます。承知しております。こうした関係省庁の取組の状況については、定期的に情報交換、意見交換を行つてあるところであります。

実際に、国内では、例えばJAXAでは、ソニックブルームと言つらいいんすけれども、超音速の飛行で衝撃波によつて物すごい爆音がするんです。御指摘のソニックブルームの関係、JAXAの方

で研究をしておりますとか、また、構造技術なんかについてのこういった研究開発、これは、さまである重要な要素であるとは認識してございまます。

それで、現時点で例えば国内企業が超音速旅客機の開発に取り組んでいる事例というのはまだちょっと承知してございませんけれども、関連する技術の開発が進展すればビジネスとして成立することも容易になる、こういった効果もあるかと 思いまでの、しっかりと関係省庁また企業等とも連携をしながら航空機産業の育成に戦略的に取り組んでまいりたいと思ってございます。

○重徳委員

法整備の必要性についてはどうお考

えですか。

○滝波大臣政務官

お答えします。

航空機産業における支援、航空機工業振興法というものがござりますけれども、このほか、先ほど申しした航空産業ビジョンなどについて、各省庁連携して支援を行っているところであります。

今、現時点でちょっと航空機の研究開発等に特化した法律が必要であるとは考えておりませんけれども、例えば研究開発税制など、要件を満たせば航空機産業も対象となる支援策も講じてございまして、さまざまな予算措置を含めて、現行の法律、予算税制をしっかりと活用して、航空機産業に対し戦略的に支援をしてまいりたいと思っております。

○重徳委員 今は滝波さんは政府の方ですから、政府の公式答弁となると、そういう御答弁になるんじゃないかなと思いますけれども、やはりこれは、立法府に置かれております我々としても、国の進むべき方向として、航空機産業支援というものを明確に立法するべきではないかと思っております。

これは、今、経産省の御見解を中心に述べていただきましたけれども、やはり国交省も大いに関係することありますね。省庁横断で、国を挙げて応援していく必要があると思つております。先般、四月にも私、この委員会で触れさせてい

ただいたんですが、航空機も、MRJをつくって

いる三菱航空機、こういう一定の規模の会社のみならず、最近ではドローンでも、有人ドローン、

ンチャービジネスとして、小型の飛行機もベ

ンチのところを国交省としても、耐空証明なんかをきちんと出さなきゃいけないのは国交省が審査す

るわけですから、国交省も応援いただけないかと思ふんですね。

四月の石井大臣からの御答弁では、昨年十二月にできた官民協議会のロードマップの目標においては二〇二三年の事業スタートを目指す、こうい

う御答弁をいただきました。

二〇二三年、もう四年後ですから、耐空証明の審査基準、こういったものも準備しておかないと、せっかくつくった飛行機が実際実用化できる

かどうかもテストできないということになります。

○重徳委員 聞くところによると、耐空証明

審査基準、ヨーロッパではもう昨年出されています。

今月には出すと。かなりスピード感を持って各国を取り組んでいると思います。國も、官民ともに力

を合わせてといふことがあります。日本もしっかりと、もっとスピードアップして取り組んでい

ただきたいたいと思います。

最後に、この間、視察に行かせていただきまし

たMRJの開発に関連して。

やはりこれは、MRJ開発、大変苦労してい

て、型式証明がなかなかとれない、納期ももう現

時点で七年おくれてているということなんですが、半世紀ぶりの飛行機製造ですから、人材もノウハウも大変不足して苦労してきたということなんですが、このMRJの型式証明を取得するための三菱航空機さんのノウハウとか國の検査官の知識、こういったものをどのように確保したのかと

事実確認と、それから、今後、今お話し申し上げましたように、航空機産業をどんどんと推進していかなければいけない、こういう中で、航空機、それから空飛ぶ車、これを実用化、量産化していくために、型式証明、耐空証明、必要なノウハウ、検査官の人員、どのようにふやしていくのでしょうか。このあたりのお考えをお聞きしたいと思

います。

○重徳委員 お答え申し上げます。

國土交通省では、約半世紀ぶりの國産旅客機と

なりますMRJの安全性審査を行うために、開発拠点である県営名古屋空港に航空機技術審査センターを新設するとともに、開発の進捗に合わせて

特別な許可を受けて試験飛行を行う制度は整つております。

国土交通省といたしましては、ロードマップに掲げられた目標を踏まえつつ、空飛ぶ車の実現に向けまして、技術開発の状況に応じて、審査基準の策定を含めた必要な環境整備について、引き続

き官民で連携を図りながら取り組んでまいりたいと考えております。

○重徳委員 聞くところによると、耐空証明

審査担当者と密接に連携して安全性審査を実行しております。あと、ドバイなんかも

今月には出します。かなりスピーディ感を持って各国を取り組んでいます。國も、官民ともに力を合わせてといふことがあります。日本もしっかりと、もっとスピードアップして取り組んでい

ただきたいたいと思います。

最後に、この間、視察に行かせていただきまし

たMRJの開発に関連して。

やはりこれは、MRJ開発、大変苦労してい

て、型式証明がなかなかとれない、納期ももう現

時点で七年おくれてているということなんですが、半世紀ぶりの飛行機製造ですから、人材もノウハウも大変不足して苦労してきたということなんですが、このMRJの型式証明を取得するための三菱航空機さんのノウハウとか國の検査官の知識、こういったものをどのように確保したのかと

事実確認と、それから、今後、今お話し申し上げ

ましたように、航空機産業をどんどんと推進していかなければいけない、こういう中で、航空機、そ

れから空飛ぶ車、これを実用化、量産化していく

ために、型式証明、耐空証明、必要なノウハウ、

検査官の人員、どのようにふやしていくのでしょうか。このあたりのお考えをお聞きしたいと思

います。

○重徳委員 これで終わりますけれども、航空機

産業は本当に、基礎研究から人材、ノウハウ、大

変長期の期間、戦略性が必要だと思います。こ

ういったことを、國としての方向性をしっかりと定めていく必要があるということを最後に申し上げまして、質問を終わらせていただきます。

○谷委員長 これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○谷委員長 これより討論に入ります。

討論の申出がありますので、これを許します。

清水忠史君。

