

第一百九十八回  
会

## 参議院国土交通委員会議録第六号

平成三十一年四月十一日(木曜日)  
午前十時一分開会

委員の異動

四月九日

辞任

青山 繁晴君

補欠選任  
中野 正志君

四月十日

辞任

佐藤 啓君

補欠選任  
中野 正志君

四月十一日

辞任

高橋 克法君

補欠選任  
小野田紀美君

大野 泰正君

小川 克巳君

羽田雄一郎君

井上 義行君

酒井 庸行君

中泉 松司君

青木 愛君

三浦 信祐君

足立 敏之君

阿達 雅志君

朝日健太郎君

小川 克巳君

小野田紀美君

大野 泰正君

金子原一郎君  
こやり 隆史君  
末松 信介君

出席者は左のとおり。

委員長  
理事

佐藤 啓君

高橋 克法君

中野 正志君

大野 泰正君

秦正君

高橋 克法君

馬場 成志君

小川 克巳君

増子 輝彦君

魚住裕一郎君

矢倉 克夫君

舟山 康江君

馬場 成志君

牧野たかお君

野田 国義君

高橋 克法君

馬場 成志君

牧野たかお君

野田 国義君

舟山 康江君

増子 輝彦君

魚住裕一郎君

矢倉 克夫君

舟山 康江君

増子 輝彦君

魚住裕一郎君

87では日本が全体の三五%以上の製造を担っています。そして、それが国産旅客機であるMRJの開発につながったと言つても過言でもあります。

MRJに関しては、YS11から続く日本の旅客機製造に命を懸けた人々の魂が宿っていると言つていい存在であり、世界の空にしっかりと羽ばたいていただきたいと思っています。来年の東京オリンピアにその雄姿を見られる期待しております。

MRJの開発では、YS11の経験を生かし、また教訓にしたばかりではなく、旅客機の製造、販売、メンテにおいて、YS11の反省を踏まえ、世界に通用する状況を既に築いています。日本が今日まで培つた物づくりのノウハウだけではなく、特に販売後の整備、部品供給の安定した体制の構築などに顧客第一の民間の考え方方が強く出ています。日本の物づくりに対する信頼は、今日までも世界的に認められています。しかしながら、信頼を培うには長い時間が掛かり、逆に失うのに時間は要りません。

今回は、その信頼を担保し、MRJの成功を支え、将来的な日本の航空宇宙産業の発展につなげていくため、日本が国際民間航空条約における航空機輸出国の責務を着実に果たし、国産航空機の安全運航維持に係る体制の確保のために必要な改正と承知していますが、まず、航空機輸出国の責務について、そして今回の改正の意義について、また具体的にどのような制度を新設するのかについてお聞かせください。

○政府参考人（蝦名邦晴君）お答え申し上げます。

現在、三菱航空機によります我が国初の国産ジェット旅客機MRJの開発が進められておりまして、二〇二〇年半ばに運航開始が予定されています。また、MRJの開発を契機に国内の航空機産業が発展、拡大していくことも期待されております。

我が国はMRJの航空機設計国となります。

国際航空民間条約上、航空機設計国は、国産航空機の不具合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ております。

そこで、航空機設計国のお務を果たすために、交渉大臣に報告することを義務付けることとしております。国産航空機の航空機メーカーに対して、国内外の航空機使用者から不具合情報を収集し、国土交通大臣に報告することを義務付けることとしております。

まず、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て、国内外の航空機使用者から不具合情報を収集し、国土交通大臣に報告することを義務付けることとしております。国土交通省は、航空機メーカーから報告された不具合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て適切な措置を講じさせるとともに、当該措置を適時適切に世界に向けて発信することでMRJの事故やトラブルの発生の未然防止を図つてまいります。

また、二点目に、航空機設計国のお務の一環といたしまして、国産航空機に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できることが迅速に修理をし、速やかに航空機の運航に復帰させることができます。

国土交通省では、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、関係国の信頼を得ることで、今後のお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まいりたいと考えております。

○政府参考人（篠原武嗣君）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の事故等調査は当該事故が発生した国において実施されることとなります。しかし、我が国は設計国として調査参加権に基づいて調査に参加し、必要な情報をお聞きください。

発生国から委任されることも想定されます。

これらの条約上の要請に応えるため、今回の改正において、事故等調査の対象となる航空事故の兆候の範囲を駆機中の事態にも拡大すること、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、発生国から調査の一部を委任された場合には、調査の結果を発生国が調査を終えたときに国土交通大臣へ報告・公表することとするなど規定を整備し、設計国としての事故等調査の責務を的確に果たせるよう措置したいと考えております。

○野田泰正君 大変有り難いお答えをいたしました。おられますけれども、とにかく信頼が何よりもあります。この信用を失わないようにしっかりと対応していくべきだと思いますが、皆様も御存じのとおり、ボーイング737MAXの事故が起つて以来、FACの見解が発表されるとともに、御家族の皆様の御心痛を心よりお見舞いを申し上げます。

また、ここに来て、当初は責任を認めていましたが、その後、FACとボーイングが責任の分担をめぐらしく審査する可能性を示唆しており、全体的に各国は米国との認証の信憑性に疑義を抱き、今日までのよう素直に受け入れることなく、自らの判断で国を守り、国民を守る判断をしております。

しかししながら、今回、日本が運航停止、日本の乗り入れ禁止を各國に通知したのは、米国が三月十三日に運航停止を発表したと同時に日本時間の三月十四日であります。他国との対応は知つたはずですが、FACの発表まで日本独自の安全の乗り入れ禁止を各國に通知したのは、米国が三月十三日に運航停止を発表したと同時に日本時間の三月十四日であります。

セスで判断され、今後、今回の各國の対応を踏まえ、我が国としてどのように判断し対応をしていくか、また最終的な責任を誰が負うのかも含め、お考えを伺います。

○政府参考人（蝦名邦晴君）お答え申し上げます。

ボーイングに委託していたことは、ボーイングが自ら造つた飛行機を自ら認証することになつてしまい、健全な緊張関係を維持することは難しく、リスクに対し緩みが出ることは当然予想されてしまうことだと思います。この状況で、今回問題になつてゐる自動飛行制御システムの能力に欠陥がある可能性を過小評価していたことを否定できません。

メーカーとしての責任も果たせるわけがありません。

世界の空の常識は、これまで何十年にもわたって、各国が米国のFACのリードに従つてきました。しかし、今回の事故を受けて、当初FACの見解は運航停止する根拠はないとされていましたが、この見解に対して今までのよう従わない国が多かつたことは注目に値すると思います。

実際、中国・シンガポール・カナダ・英国は、トランプ大統領が運航停止を表明する以前に本国への乗り入れ禁止等の対応を取つています。例えばカナダでは、FACの見解が発表される前に対応を取りつており、一件目の事故を受けて、今後の飛行再開についても更に安全認証のハードルを上げる用意があると表明しています。歐州も今後、より厳しく審査する可能性を示唆しており、全体的に各国は米国との認証の信憑性に疑義を抱き、今日までのよう素直に受け入れることなく、自らの判断で国を守り、国民を守る判断をしております。

しかししながら、今回、日本が運航停止、日本の乗り入れ禁止を各國に通知したのは、米国が三月十三日に運航停止を発表したと同時に日本時間の三月十四日であります。他国との対応は知つたはずですが、FACの発表まで日本独自の安全の乗り入れ禁止を各國に通知したのは、米国が三月十三日に運航停止を発表したと同時に日本時間の三月十四日であります。

セスで判断され、今後、今回の各國の対応を踏まえ、我が国としてどのように判断し対応をしていくか、また最終的な責任を誰が負うのかも含め、お考えを伺います。

○政府参考人（蝦名邦晴君）お答え申し上げます。

ボーイング737MAX型機につきましては、現在、我が国の航空会社では保有されておらず、我が国に乗り入れておられた外国航空会社五社につきましても、エチオピア航空の事故発生後、三月十三日までに運航が停止されておりました。国土交通省といたしましては、全日空が二〇二一年以降に同型機を導入することを公表している

ことでもございまして、昨年十月のライオンエアの事故発生以来、ボーイング社や米国連邦航空局、F A Aなどから情報収集してきたところでありまして、本年三月のエチオピア航空機の事故の発生後も積極的に情報収集を続けてまいりました。

今回の運航停止措置につきましては、ボーイング機の安全性に関して一義的な責任を有する米国連邦航空局が、日本時間の三月十四日に二件の墜落事故の類似性を確認の上、737 MAX型機の運航を停止する判断を行つたことから、我が国も同日付けて同様の措置をとることとしたものでございます。

今回の事故の再発防止策につきましては、全日空が新型機を導入する予定であることも踏まえまして、事故調査のプロセスは厳に秘密の保持が重んじられているために、正確な技術的な判断をするための生のデータが入手できなかつたといつた事情もござります。

今回の事故の再発防止策につきましては、全日空が新型機を導入する予定であることも踏まえまして、事故調査のプロセスは厳に秘密の保持が重んじられているために、正確な技術的な判断をするための生のデータが入手できなかつたといつた事情もござります。

○大野泰正君

ありがとうございます。しっかりとお願いを申し上げたいと思います。

先ほど、今お話ししたような状況判断には、技術的に高い専門性はもとより総合的な見地からの判断が必要になると思ひますが、YS-11からMRJの間、日本では長期間、部品の製造はしていても旅客機の製造が事実上されていなかつたことで、日本において、各技術に対する高度な専門性を持つた方はいてもマネジメント能力などを総合的な判断をすることのできる方がいらっしゃるのか疑問であります。今の教育制度では、そのような人材育成が、余りにも専門性の方を重視していく制度的にも難しいように感じています。

そこで伺いますが、平成二十六年七月の乗員政

策等検討合同小委員会では、中長期的な整備士、

をいたしております。

このため、各会社におきましては外国人技術者

の採用と既存の日本人技術者の知識、経験の伝

して取り組むべきとの答申がなされています。そこれから既に五年近くがたつているわけですが、日本

の空の安全はもとより、日本のエアラインの発展、MRJの今後、日本の航空宇宙産業の発展を考えるとき、解決しなければならない喫緊の課題だと思います。今日どのような状況なのでしょうか。

特に、航空宇宙産業は今後の成長産業であり、航空機の高度化に伴い求められるスキルも変化し、技術的素養だけでなく幅広い知見を身に付けてマネジメント能力の高い人材がより一層、数も含めて求められると思います。航空機の整備、製造、エアラインはもとより、行政として製造国責任を果たすためにも、設計国責任を果たすためにも何より必要不可欠な人材であると思いますが、いかに継続的に育成していくつもりなのか、お聞かせいただきたいと思います。

現在、我が国には国立で航空大学校、航空保安学校がありますが、他のいわゆる設計国においては、製造国においては、先ほど述べた総合的マネジメント能力を持つエンジニアも国の責任で育成しています。我が国も、これから製造国として責任を継続的に果たしていくには、人材の確保、育成は必要であることは言うまでもありません。空

港の安全を守り、成長が見込まれる航空宇宙産業を支える人材づくりに対する国の責任とその育成に對して、お考えをお聞かせください。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答え申し上げます。MRJの就航とその後の我が国航空機産業の発展のために、官民双方にとりまして航空機の設計技術の能力を有する人材を確保することは、御指摘のとおり非常に重要な課題であると考えております。また、航空機開発に係る専門性さらに

は総合的な判断のできるマネジメント能力を持つた技術者は、一朝一夕では育てられないと認識いため継続的に育成することが必要であると認め

す。また、現場においても、保安検査員などは公的

的な地位がないためトラブルになることも多く、非常にストレスを感じる職場になっています。そのため、定着率が悪く人材確保が大変厳しい状況であります。保安員の人たちが誇りを持って働けるような職場にするために公的な性格にすることを考えるとき、解決しなければならない喫緊の課題だと思います。また、国土交通省がMRJの安全性審査能力のために米国航空当局とも連携して実施している専門研修に航空機メーカーの技術者も参加

させます。また、国土交通省がMRJの安全性審査能力のために米国航空当局とも連携して実施して引き続きこうした取組を着実に進めることが通じましてその対応を図つてきているところでござります。

事交流や技術者の中途採用、専門研修の充実等を

ます。また、国土交通省がMRJの安全性審査能力のために米国航空当局とも連携して実施して引き続きこうした取組を着実に進めることが通じましてその対応を図つてきているところでござります。

ていただきました。

現在のように責任の所在を曖昧にすることなく、安全に対する責任を国に一元化していくことが私は必要だと思いますが、こうした空港の安全、そして、先ほど申し上げた今回のMRJの就航を契機に改めて日本として世界からの信頼を確かなものとし、安全を守り、何より命を守ることが、我が国の観光産業、航空宇宙産業を支え、経済発展を支えることにつながります。

日本の将来を支える、大臣の強い御決意をお聞かせいただきたいと思います。

○國務大臣(石井啓一君) まず、空港における保安対策についてですが、国際ルールに基づきまして国が航空保安対策基準を策定をし、航空会社、空港管理者等の関係者が当該基準に従って対策を講じることとなっています。これを各空港の現場で実践するに当たりまして、空港関係者を構成員といたします空港保安委員会を設置をし、同委員会で決定される空港保安管理規程において、関係者の役割、実施すべき対策等を明確化して、関係者による一体的かつ効率的な対策が講じられるよう措置をしております。

さらに、来年の東京オリンピック・パラリンピックの開催を控えまして、保安対策の重要性がますでも、先進的な保安検査機器の導入を推進するなど、空港関係者と連携をしつつ、責任を持つて航空保安対策に万全を期してまいりたいと考えております。

次に、航空機の運航の安全に関してであります。が、今回の法改正は、MRJの開発を契機に、我が国が航空機設計国として国産航空機の安全性を継続的に維持するとともに、航空機の修理、整備の在り方も時代に即した体制を構築するものであります。航空機の安全をしっかりと確保することで欧米の航空機設計国と肩を並べられるよう、安全で質の高い航空産業の振興、育成に寄与し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、空の安全を断固守

り抜くという決意で航空行政を推進してまいりました。

○大野泰正君 ありがとうございます。

本当に、観光産業、航空宇宙産業というのはこれからの成長産業だということは間違ありません。

臣、よろしくお願ひを申し上げたいと思います。

それでは、最後の質問をさせていただきます。

ニュースでは多分皆さん御存じだと思いますが、昨日はまた岐阜で、そして昨日は愛知県で新たに豚コレラが発生をいたしました。岐阜県において発生したと報道されたたびに、岐阜県の皆さんは大変心を痛めています。また、養豚業者

さんは見えない敵との闘いに日々戦々恐々として暮らしております、精神的にいつぱいつぱいであると悲痛な訴えを私どもにいただいております。

今回の豚コレラは、遺伝子検査の結果、中国から入ってきたことに疑う余地はありません。さら

に、四月一日に農水省から発表があつたように、中国、モンゴル、ベトナムで大流行している致死

率一〇〇%というアフリカ豚コレラの生きたウイルスが、今般、中国から違法に持ち込まれた畜産物から発見され、いつ国内で発生してもおかしくない状況だと言わざるを得ないと思います。実際、二〇一八年だけでも、違法な持込みは摘発されただけで約九万四千件、そのうち中国からのものが約半数の四万二千件であります。摘発の数をすれば、水際では頑張っていただいていると思いますが、実際には擦り抜けで入ったウイルスが今日の状況を生んでいるわけです。

岐阜県で発生したという報道は、正確には中国から持ち込まれ岐阜県で発生したということであり、国内での発生のニュースに目が行きがちではあります。が、国内の対策は当然ですが、同時に、

心より感謝を申し上げるとともに、しっかりと御答弁をいただき、私の質問を終わらせていただきたいと思います。ありがとうございます。

委員長を始め理事の皆様、委員の皆様の御理解あります。が、同時に、心より感謝を申し上げるとともに、しっかりと御答弁をいただき、私の質問を終わらせていただきたいと思います。ありがとうございます。

○副大臣(高島修一君) 大野委員にお答えをいたしました。

岐阜県、愛知県の養豚農家の皆様が、豚コレラ

を侵入させないために大変な緊張感の中で御苦勞をなさっていることと思います。農林水産省といた

ですから、農水省だけでなく、本当に皆さんでやつていただかなくてはとても防ぐことができない、これが現状だと私は思います。現在でも農水省は様々な御努力をいただいておりますが、相手

へからの成長産業だということは間違ありません。どうかそこをしっかりと守る国土交通省、大臣、よろしくお願いを申し上げたいと思います。

それでは、最後の質問をさせていただきます。

ニュースでは多分皆さん御存じだと思いますが、昨日はまた岐阜で、そして昨日は愛知県で新たに豚コレラが発生をいたしました。岐阜県において発生したと報道されたたびに、岐阜県の皆さんは大変心を痛めています。また、養豚業者

さんは見えない敵との闘いに日々戦々恐々として暮らしております、精神的にいつぱいつぱいであると悲痛な訴えを私どもにいただいております。

今回の豚コレラは、遺伝子検査の結果、中国から入ってきたことに疑う余地はありません。さら

に、四月一日に農水省から発表があつたように、中国、モンゴル、ベトナムで大流行している致死

率一〇〇%というアフリカ豚コレラの生きたウイルスが、今般、中国から違法に持ち込まれた畜産物から発見され、いつ国内で発生してもおかしくない状況だと言わざるを得ないと思います。実際、二〇一八年だけでも、違法な持込みは摘発されただけで約九万四千件、そのうち中国からのものが約半数の四万二千件であります。摘発の数をすれば、水際では頑張っていただいていると思いますが、実際には擦り抜けで入ったウイルスが今日の状況を生んでいるわけです。

岐阜県で発生したという報道は、正確には中国から持ち込まれ岐阜県で発生したということであり、国内での発生のニュースに目が行きがちではあります。が、国内の対策は当然ですが、同時に、心より感謝を申し上げるとともに、しっかりと御答弁をいただき、私の質問を終わらせていただきたいと思います。ありがとうございます。

○大野泰正君 ありがとうございます。

本当に、まずは出国させないことであります。が、それ以上に、中国、モンゴル、ベトナム、ここに対する周知というものを本当にしっかりとやつていただきたいと思っています。どうぞよろしくお願いいたします。

○野田国義君 おはようございます。立憲民主党の野田国義でございます。

昨夜、また驚きのニュースが入ってきたところ

でございますが、櫻田五輪相が辞任をすると。更迭と言つてもよからうと思いますけれども、その

発言、被災地出身の自民党議員のパートナーで、いわゆるその議員の当選が復興以上に大事だとい

うような発言をされたということでございましたて、本当に被災地の方々のいろいろなインタビューがあつておりますけれども、もう被災地を忘れてはいるのかと、そういう悲しいことに被災地からすればなつてはいるということでおぞいませて、本当にこれは大きな発言であるということでおざいます。これは塚田副大臣に続いての更迭、辞任ということになつたところでござります。

それで、この下関北九州道路の件もちょっと言及しておきますと、地元の新聞が報じておりますが、昨年の十月二十六日に、吉田参議院幹事長、自民党のですね、それと大家参議院議員と官邸に総理を訪ねた、そして下関が地元の首相は早期建設に向けた活動にしっかりと取り組むように述べたということでおざいます。

振り返つてみますと、ここ二、三年、森友学園問題、加計学園問題を始め、本当に何かそんたく

という言葉が度々出てくるし、また総理案件、安倍案件というような言葉が度々出てくるというこ

とでございまして、行政は透明性を持つて、公正公平、これが一番大切なことだと私は思うところ

でございまして、しっかりと国交省あるいは内閣、恐らく長期政権の中でおごり、そしてまたちよつ

と緩んでいるというところがあると思いますので、その辺りのところをしっかりと今後やつていただきたい、このことを要望をさせていただきたい

と思うところでございます。

それでは、質問の方に入らせていただきます。

恐らく多くの皆さん、また国民も思つておつたと思いますけれども、本当に日本にはそばらしい

車、自動車や新幹線など、世界で信頼される日本の乗り物技術があるわけあります。しかしながら、航空機がなかなか製造できなかつた一期間、

これはどういうことだったのかなと。ようやくとくにこの辺りのところを大臣、よかつたら説明をいただきたいと思います。

○国務大臣（石井啓一君） 我が国における初の国産旅客機は、一九六四年に型式証明を取得をし

たYS 11であります。一九七三年までに計百八十機製造されまして、このうち七十五機が十二か国に輸出されて運航されておりました。

YS 11の後継機の開発計画も検討されたものの、巨額の開発費用のリスクもあり、最終的に

は、我が国の高い技術力を評価するボーイング社からの提案により我が国の製造メーカーは共同開

発の道を選択をし、ボーイング767、777、787型機の共同開発に参加したと承知をしてお

ります。

そのような中で、世界的な航空需要の拡大により、特に短距離路線に投入されるリージョナル

ジェット機の需要の増大が見込まれたことから、二〇〇八年三月、三菱重工業が、それまでのボー

イング社との共同開発で蓄積した航空機開発に

関する経験を生かし、我が国初の国産ジェット旅

客機MRJの開発を行うことを決定したものと承知をしております。

○野田国義君 恐らく国民もまた日本の経済を考える中でこの航空機の製造というのは非常に期待

も高かろうと思ひますので、しっかりと業界支援等お願いをしたいと思うところでござります。

それから、ちょっと順番、時間がないものですから変えさせていただきまして、地元の福岡空港

港、北九州空港について質問をさせていただきま

す。

先ほど大野議員の方からいろいろ民間と公共がやることが話されておりましたけれど、御承知のとおり、春から福岡空港も民営化ということに、公

設民営ということになつたところでおぞいります。

これ、当然地元の自治体の理解が必要なわけでありますけれども、あれ、手動で旋回をされい

るんで、これもう、ちょっと危険性もあるのかなと、毎回私も乗りながら、搭乗しながら思つて

いるところでござりますけれども、このことについて国交省としてはどのようにお考えなのかと

ことを質問させていただきたいと思います。

○政府参考人（蝦名邦晴君） お答え申し上げま

す。

現在、福岡空港における一時間当たりの滑走

路処理容量は三十五回となつておりますけれども、今先生の御指摘のとおり、国土交通省といた

しましては、二〇二五年三月末に完成予定をし

たY S 11であります。一九七三年までに計百八十機製造されまして、このうち七十五機が十二か国に輸出されて運航されておりました。

YS 11の後継機の開発計画も検討されたものの、巨額の開発費用のリスクもあり、最終的に

は、我が国の高い技術力を評価するボーイング社

からの提案により我が国の製造メーカーは共同開

発の道を選択をし、ボーイング767、777、787型機の共同開発に参加したと承知をしてお

ります。

そのような中で、世界的な航空需要の拡大によ

り、特に短距離路線に投入されるリージョナル

ジェット機の需要の増大が見込まれたことから、二〇〇八年三月、三菱重工業が、それまでのボー

イング社との共同開発で蓄積した航空機開発に

関する経験を生かし、我が国初の国産ジェット旅

客機MRJの開発を行うことを決定したものと承

知をしております。

○野田国義君 恐らく国民もまた日本の経済を考

える中でこの航空機の製造というのは非常に期待

も高かろうと思ひますので、しっかりと業界支援等

お願いをしたいと思うところでござります。

それから、ちょっと順番、時間がないものです

から変えさせていただきまして、地元の福岡空

港、北九州空港について質問をさせていただきま

す。

先ほど大野議員の方からいろいろ民間と公共が

やることが話されておりましたけれど、御承知のとおり、春から福岡空港も民営化ということに、公

設民営ということになつたところでおぞいります。

これ、当然地元の自治体の理解が必要なわけで

ありますけれども、あれ、手動で旋回をされい

るんで、これもう、ちょっと危険性もあるのかなと、毎回私も乗りながら、搭乗しながら思つて

いるところでござりますけれども、このことについて国交省としてはどのようにお考えのかと

ことを質問させていただきたいと思います。

○政府参考人（蝦名邦晴君） お答え申し上げま

す。

現在、福岡空港における一時間当たりの滑走

路処理容量は三十五回となつておりますけれども、今先生の御指摘のとおり、国土交通省といた

しましては、二〇二五年三月末に完成予定をし

たY S 11であります。一九七三年までに計百八十機製造されまして、このうち七十五機が十二か国に輸出されて運航されておりました。

YS 11の後継機の開発計画も検討されたもの

の、巨額の開発費用のリスクもあり、最終的に

は、我が国の高い技術力を評価するボーイング社

からの提案により我が国の製造メーカーは共同開

発の道を選択をし、ボーイング767、777、787型機の共同開発に参加したと承知をしてお

ります。

そのような中で、世界的な航空需要の拡大によ

り、特に短距離路線に投入されるリージョナル

ジェット機の需要の増大が見込まれたことから、二〇〇八年三月、三菱重工業が、それまでのボー

イング社との共同開発で蓄積した航空機開発に

関する経験を生かし、我が国初の国産ジェット旅

客機MRJの開発を行うことを決定したものと承

知をしております。

そのような中で、世界的な航空需要の拡大によ

り、特に短距離路線に投入されるリージョナル

ジェット機の需要の増大が見込まれたことから、二〇〇八年三月、三菱重工業が、それまでのボー

イング社との共同開発で蓄積した航空機開発に

関する経験を生かし、我が国初の国産ジェット旅

客機MRJの開発を行うことを決定したものと承

をされている、陳情されているようございますが、三千メートル級の滑走路、これにすればもつともいろいろな需要があると、可能性もあるということでございますので、是非ともこれは実現をしていただきたいと思つております。

それからもう一つ、北九州空港の改善すべき点として、アクセスですね。これ、私もなるべく北九州あるいは佐賀空港も含めてこれ考えていかなくちやいけない問題だと思いますが、非常にアクセスが悪いということでございまして、この対策等、どのようにお考えになつてあるのかというご質問させていただきたいと思います。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答え申し上げま

す。北九州空港につきましては、二〇一七年の外国人入国者数が前年の約七・六倍となるなど同空港への国際線の航空需要が伸びている状況でございまして、これら旺盛な航空需要に適切に対応できる取組が必要と考えております。

今御指摘になりました福岡空港とのマルチエアポート化につきましては、二〇一四年に福岡県により示されました福岡県の空港の将来構想に記載されておりまして、一部の航空会社において既に福岡空港と北九州空港のマルチ運用というものが既に実施をされていると承知いたしております。

今年一月より福岡空港の運営を開始いたしました。今月一日より運営を開始いたしました福岡国際空港株式会社においても福岡県のこの構想の実現に向けた協力方針というものが提案されているところでございまして、今後こうした方針に基づいて取組が更に進んでいくものと考えております。

他方、滑走路の三千メートル化に関しましては、引き続き利用促進の取組を進めていくとともに、大型貨物機等の就航ニーズや今後の需要動向等を踏まえた十分な検討を行っていくことが必要であると考えております。

また、北九州空港へのアクセスにつきましては、運用時間が二十四時間化といった強みを生か

しまして、福岡空港で対応できない早朝や深夜便に對応する等の観点から、地元自治体等におきましてアクセスバス事業への補助を行うなどの取組が行われております。

航空局といましても、北九州空港を訪日誘客支援空港と認定をいたしておりまして、国際線着陸料の割引といった新規就航、増便への支援や待合スペースの拡充等の旅客受入れ施設整備への支援を行つてあるところでございまして、こうした地元等も含めた取組を通じまして、北九州空港の利便性が向上し、九州北部への航空需要が着実に取り込むことができるよう、引き続き関係者と連携して適切に取り組んでまいりたいと考えております。

○野田国義君 しっかりと支援のほどをよろしくお願いしたいと思います。

それで、もう時間ございませんので、この航空機の乗務員の規律強化ですね。これ、先ほどからいろいろ話あつておりますけれども、飲酒関係ですね。この後もあるかと思いますが、しっかりとパイロット、操縦士、この養成、確保。聞くところによりますと、私立大学なんかへ行きますとトータルで二千万ぐらい卒業までに掛かるということでござりますので、やっぱり二千万という金額は大きいということありますので、そういうふうなところによりますと、私は運営を開始いたしました福岡国際空港と北九州空港のマルチ運用というものが既に実施をされていると承知いたしております。

今年一月より福岡空港の運営を開始いたしました。今月一日より運営を開始いたしました福岡国際空港株式会社においても福岡県のこの構想の実現に向けた協力方針というものが提案されているところでございまして、今後こうした方針に基づいて取組が更に進んでいくものと考えております。

○委員長(羽田雄一郎君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、大野泰正君が委員を辞任され、その補欠として高橋克法君が選任されました。

○青木愛君 国民民主党・新緑風会の青木愛です。

まず、この三菱リージョナルジェット、MRJ

の開発状況からお聞かせいただきたいと思います。

国産航空機の開発、製造はYS-11以来半世紀ぶりのチャレンジということで、私も成功を願っておりますが、なかなか明るい情報が得られない状況でございます。

二〇二〇年半ばの運航開始を目指しての取組が今進められていると伺つておりますけれども、現状におけるMRJの開発状況について、まずお聞かせをいただきたいと思います。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答え申し上げます。

国土交通省では、MRJの量産化に向けましての型式証明審査におきまして、その設計が安全性基準に適合しているかどうか、書類審査や地上試験等により審査を実施しておりますが、本年三月より、航空局のパイロットが操縦して行う飛行試験、いわゆる型式証明飛行試験を米国のモーゼスレイクにおいて開始をいたしましたところでござります。この型式証明飛行試験の開始は、航空機の安全性基準への適合性を確認するための最終段階となります。この型式証明飛行試験の開始は、航空機の安全性能基準への適合性を確認するための最終段階となります。

三菱航空機はMRJを二〇二〇年半ばの初号機納入に向けて開発を進めておりますけれども、国土交通省といたしましても、引き続き安全性審査に最大限努力を行つてまいりたいと考えております。

どうもありがとうございました。

上げまして、私の質問を終わらせていただきま

す。

○委員長(羽田雄一郎君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、大野泰正君が委員を辞任され、その補欠として高橋克法君が選任されました。

○青木愛君 国民民主党・新緑風会の青木愛です。

まず、この三菱リージョナルジェット、MRJ

たところにあるのか、改めてお聞かせをいただきたいと思います。

MRJは、安全性向上のための設計変更等によりまして、五度の納入時期の延期を行つております。延期の理由は様々ではございますけれども、直近では、航空機内の電気配線の全体を最新の安全基準に適合するように設計を見直すことにより、大幅な開発基準の変更を生じるといったことがあります。

我が国におきまして約半世紀ぶりの国産旅客機の開発でございまして、国の設計の基準適合性への評価手法に関するノウハウが十分ではない、あるいは部品を供給する下請業者等の管理に関する経験が少なかつたことなどが要因であると考えられております。このため、三菱航空機では、ここ数年、外国メーカーの開発に携わった技術者を多数採用して対応に当たっておりますけれども、同社からは二〇二〇年半ばの初号機納入という現在のスケジュールに影響はないということで聞いているところでございます。

○青木愛君 年々進んでいくこの安全基準、最新の安全基準に更にそこに追いつきながら合致させるのが難しいというお話を伺つてあるところがありますが、MRJのセールスポイントとして、低燃費、低騒音また環境性能等挙げられております。

○青木愛君 MRJですが、これまで機体引渡しの大幅な遅延が発生しているということでありました。また、キャンセルも出ておりますが、ただいま局長から御発言がございましたように、航空機、職員による飛行検査がアメリカで行われています。また、検査は飛行をしてからが山場という見方もございます。

また、輸出のためにはこれから米国あるいは欧洲での更なる型式証明が必要になるわけでありますけれども、そもそも、この遅延の要因であります型式証明取得、この難しさというのはどういつ



化とより機動的な調査官配置等によりまして調査期間の短縮を実現してまいります。

具体的には、現在、運輸安全委員会には航空機の操縦、整備、航空管制、無線技術等に関する専門知識と経験を有した航空事故調査官が過去の増員も経て二十五名配置されておりますが、今後、MRJに関する設計コンセプトや操縦、整備に関する研修、訓練を含めまして、教育訓練を充実させて調査能力の高度化を図るとともに、事案に応じて集中的に調査官を配置するなど、より機動的な調査官配置等を行い、調査期間の短縮を実現してまいります。同時に、そのために必要な予算の確保についても努力してまいります。

次に、組織の独立性確保についてでございますが、運輸安全委員会は国家行政組織法第三条に定めるいわゆる第三条委員会として、委員長及び委員が、法律に基づき、科学的かつ公正な判断を行うことができる者から国会の同意により任命され、高い独立性、中立性を有する委員会形式によりまして事故調査の審議及び報告書作成を行つております。

引き続き、関連法令、通達に従つて、公正中立な立場で調査、審議を行うよう徹底を図りまして、運輸安全委員会の使命をしっかりと果たしてまいりたいと考えております。

○青木愛君 よろしくお願ひいたします。

続いて、無人航空機、ドローンについてお伺いをいたします。

無人航空機、いわゆるドローンですが、次世代を切り開く新たな可能性を秘めた技術でありまして、新産業の創出やまた国民生活の利便性、質の向上に貢献するものとして大きな期待が寄せられております。

規制が強過ぎるとドローンの可能性にブレーキが掛かりますし、また安全対策が不十分だと危険な存在になるということで、ドローンの利用の促進とそして安全の確保、この両立が最も難しく、そして重視すべきポイントだと考えております。

まず、本法律案でドローンの飛行に当たつての

遵守事項が追加されましたけれども、この措置の実効性についてまずお伺いをいたします。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答え申し上げます。

無人航空機の飛行につきまして、今般、飛行ルールの強化の措置を講ずることとしたものでござりますが、その実効性的確保に関しましては、まず、今般新たに義務付けられる事項につきまして、これまでもガイドライン等を通じて周知を行つたものでございますけれども、今回の航空法改正によりまして罰則を伴う義務とすることで、違反行為に対する抑止力が向上されるものと考えております。

また、違反行為が発生した際の通報等を通じまして、国土交通省としても状況を調査し、今後の再発防止に向けて飛行ルールについて理解を深めています。

さらに、飛行ルールを遵守してもらいたいと考えていただくように取り組んでまいりたいと考えております。

○青木愛君 まずは第一歩の改正ということでお抜本的にはこれからだというふうに認識をいたしました。

ドローンは上空を飛行するわけですので、落下、衝突などの危険性を防止しなければならないわけであります。機体の故障であつたり、突風に遭遇したり、カラスやトンビなどがドローンを襲撃するなど、危険性はゼロではないわけですね。

下、農業、検査、測量、防犯、空撮など多方面にわたっております。その中で、例えば物流に関しては、山間地域や離島への物資の輸送、時間やコストを大きく削減することができます。また、森林の測量においては、上空から撮影する場合、森林が魔羅をしてドローンが目視できないという場合もございます。

ドローンの飛行は目視の範囲内

りますが、その点についてはいかがでしょうか。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答え申し上げます。

現行制度上では航空法上、二百グラム以上の無人航空機につきましては、国土交通大臣による認可や承認を行つて当たりまして、審査要領に基づきまして機体の安全性や操縦者の知識、技能などを確認をいたしております。特に、二十五キログラム以上の無人航空機を飛行させる場合には、落下した場合における地上への危険性がより高いことなどに鑑みまして、一層の安全を確保するため、基本的な機能及び性能に加えまして、耐久性や不具合時に自動的に着陸するなどのフェールセーフ機能等の安全性も確認をしているところでございます。

無人航空機は、今後、様々な用途で利活用されますが、御指摘のように、その利活用の促進と安全確保、このバランスを取りながら、機体の安全性や操縦者の技能の確認方法等について引き続き必要な措置を講じてまいりたいと考えております。

○青木愛君 免許制度等についてはまだ後ほど触れてまいりたいと考えております。

○青木愛君 免許制度等についてはまだ後ほど触れてまいりたいと思いますけれども、国内でもドローンビジネスが高い伸び率で今拡大しておるところあります。

サービス内容といしまして、物流ですが、

農業、検査、測量、防犯、空撮など多方面にわ

たっております。その中で、例えば物流に関しては、山間地域や離島への物資の輸送、時間やコストを大きく削減することができます。また、森林

災害が発生した場合、被災状況を一刻も早く、

お伺いたしたいと思います。

災害時におけるドローンの活用について

お伺いたしたいと思います。

災害が発生した場合、被災状況を一刻も早く、

またかつ正確に把握する必要がありますが、火山の噴火現場であつたり山火事、あるいは原発事故の周辺、道路寸断で孤立状態であつたり、また水難救助ではドローンを使って浮き輪を落とすなど、人間が入れないこうした災害現場の状況といふのはドローンを活用すれば可能となるということがあります。また、孤立した被災地に医薬品などの緊急物資を搬送することも当然できるわけで

けれども、その点についてはいかがでしようか。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答え申し上げます。

御指摘のとおり、無人航空機の飛行の基本ルールといたしまして、他の航空機や地上の人、物件の安全確保の観点から、航空法に基づきまして目視の範囲内で飛行することが原則となっております。一方で、無人航空機の利活用促進の観点からは、安全を確保し、カメラによる監視を行つなど一定の代替措置を講じた上で、目視外の飛行を認めています。そこで、まず、国土交通省では、平成三十一年九月に飛行を承認するための審査基準を改定いたしまして、山間部等の人が立ち入る可能性の低い地域において、目視外での飛行を可能とするような場合の要件を定めたところでございます。これを受けたましまして、御指摘のように、その利活用の促進と安全確保、このバランスを取りながら、機体の安全性や操縦者の技能の確認方法等について引き続き必要な措置を講じてまいりたいと考えております。

このため、国土交通省では、平成三十一年九月に飛行を承認するための審査基準を改定いたしまして、山間部等の人が立ち入る可能性の低い地域において、目視外での飛行を可能とするような場合の要件を定めたところでございます。これを受けたましまして、同年十一月から開始をいたしました福島県南相馬市等での無人航空機を用いた荷物配送を皮切りにいたしまして、目視外の飛行というものが徐々に始まっているところでございます。

国土交通省といたしましては、今後とも、二ノ国に応じまして、安全の確保を図りながら、無人航空機の利活用の促進にも取り組んでまいりたいと考えております。

○青木愛君 是非、利活用の可能性を今後拡大するためにも、また引き続きの御検討をお願いしたいと思います。

次に、災害時におけるドローンの活用についてお伺いたしたいと思います。

災害が発生した場合、被災状況を一刻も早く、

またかつ正確に把握する必要がありますが、火山の噴火現場であつたり山火事、あるいは原発事故

の周辺、道路寸断で孤立状態であつたり、また水

難救助ではドローンを使って浮き輪を落とすなど、人間が入れないこうした災害現場の状況とい

ふのはドローンを活用すれば可能となるというこ

とあります。また、孤立した被災地に医薬品な

ども必要なのではないかというふうに考えます

あります。

近年、自然災害が激甚化をしておりますので、国と自治体が共同してこの災害対応にもっとドローンを活用すべきだというふうに考えますが、実績を踏まえての御見解をお願いいたします。

○政府参考人（塚原浩一君）お答え申し上げます。

国土交通省におきましては、北海道開発局及び各地方整備局におきまして、現在、合計で百三十台のドローンを保有しております。

自然災害の現場におきましては、御指摘のように、立入りに危険を伴う場合や地上からの調査では被害の全貌把握が困難あるいは相当の時間を要するといった場合がございますので、そういう手段といたしましてドローンを活用しているところでございます。

具体的には、例えば平成二十八年の熊本地震では、発災当初、人が立ち入ることが危険であった阿蘇大橋地区の土砂崩落現場における亀裂等の状況の把握、あるいは平成二十九年七月九州北部豪雨におきましては、大分県日田市における斜面崩壊による河道の閉塞の全貌の把握、あるいは福岡県朝倉市の赤谷川等におきまして、堆積しました土砂あるいは流木、流れてきた樹木でございますけれども、そういう状況の把握に活用しております。また、昨年は、七月豪雨の際あるいは北东海胆振東部地震等におきまして、同様に、山腹崩壊の現場あるいは河道閉塞等の現場におきまして、地上からの調査では被害の全容把握が困難であつた場合に活用しております。

このように、災害現場における状況把握につきましてはドローンは大変有効であるということでござりますので、引き続き災害時における活用を進めまいりたいと考えております。

○青木愛君 国としては、その災害時の活用を進めていただいているということで、大変有効だと思いますが、これは現場の民間の方な

んですけれども、災害対応に当たってはいる現場の方からの声なんですかともお願いします。

いいと思うんですが、今後、産業活用であつたりまた個人使用も増えていくことが見込まれる中でこうした災害時また緊急時に迅速に対応するため、国とともに、各都道府県、各自治体にこのドローンの操縦者、オペレーターのライセンスデータを集約をさせて、速やかに現地対応は可能になりますので、是非検討していただきたいと思います。言わばドローン派遣の拠点、ドローン派遣の拠点の体制が全国各地に設置されるということを見込んでおいたまきたいという現場からの声をいただいておりますので、是非検討していただきたいと思います。

○青木愛君 ありがとうございます。

最後の質問になりますけれども、このドローンの安全に関して、やはり責任の明確化が必要ではないかというふうに考えております。車には、所有者、また免許証、ナンバー・プレート、車検、また車庫証明など最低限必要なものがございます。今後ドローンの将来的普及を考えますと、今から将来を見通した整備が必要ではないかなと考えていきます。

○三浦信祐君 公明党の三浦信祐です。

最初に、本法改正では、航空機の運航等に係る

操縦資格の標準化といったことが必要だと考えられておりますけれども、今後の整備の見通しを、最後、石井大臣にお聞かせをいただきたいと思います。

ドローンの所有者、機体登録番号、また車検、

車庫証明など最低限必要なものがございます。

す。

国土交通省といたしましては、ドローン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をしていく所存であります。関係省庁及び民間関係者と連携をいたしまして制度的基本的方向性の検討を加速してまいりたいと考えております。

○三浦信祐君 十時間以上、分かりました。

一般に消防は基礎自治体単位あるいは広域連携による体制が取られており、消防士の方々の訓練場所というものは、自治体の中の消防学校、消防訓練センター等の施設に限られます。例えば横浜市の場合は、横浜市戸塚区にある横浜市消防訓練センターがあります。センターに消防のドローンなど車両証明など最低限必要なものがございます。今後ドローンの将来的普及を考えますと、今から将来を見通した整備が必要ではないかなと考えていきます。

○青木愛君 ありがとうございます。

いろいろと検討を進めていただいています。民間の現場の方からいただいた声を基に日本御提案させていただいたことも是非検討課題として進めていただければとお願いを申し上げて、質問を終わります。

○三浦信祐君 ありがとうございます。

最初に、本法改正では、航空機の運航等に係る更なる安全確保として、無人航空機の飛行に係る更なる安全確保についての遵守事項が追加をされております。

無人航空機の活用と運用について質問をさせていただきます。

各地域で無人航空機、特にドローンを活用した消防防災当局等による救助、情報収集、監視警戒活動等が進んでおります。活用の進展とともに、消防士の皆様が操縦できるようにするためにトレーニングをする機会が必要となります。現状、消防士を含め、ドローンの免許資格を有するためには、ドローンが社会的に信赖される手段として受け入れられることが必要であります。そのためには、ドローンの将来的な利

用の状況を踏まえつつ、ドローンの飛行の更なる安全確保を図ることが重要と考えております。

○国務大臣（石井啓一君） ドローンの利活用を着

実に拡大させるためには、ドローン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ます。

○政府参考人（鰐名邦晴君） お答え申し上げま

す。

特定の場所で同様の飛行を繰り返すような訓練飛行等を行う場合につきましては、飛行許可手続においては航空法に基づきます許可等が必要でございまして、当該許可等に当たっては、地上の人や物件の安全の確保を図るために、機体の安全性、操縦者の技量及び運航体制等について確認をしてお

ります。

○政府参考人（鰐名邦晴君） お答え申し上げま

す。

特定の場所で同様の飛行を繰り返すような訓練

飛行等を行う場合につきましては、飛行許可手続においては航空法に基づきます許可等が必要でございまして、申請者の負担を軽減するため、最大一年間の包括許可を行なうなど、柔軟な対応を図つて

きているところでございます。

また、飛行経歴が十時間に満たない者が操縦訓

において十分な飛行経験を有する監督者の下で飛行させる場合など、代替の安全措置が講じられることがあります。

また、こうした運用が可能であることを周知するために、昨年十二月に航空局のホームページにおきまして具体的な事例を公表しているところでございます。

国土交通省といたしましては、安全確保を前提として、申請者の負担軽減の観点も踏まえまして、引き続き個別の事例に応じまして柔軟な対応を図つてまいりたいと考えております。

○三浦信祐君 ありがとうございます。  
私も、しっかりと横浜市にもお伝えをしつつ、消防防災担当部局の皆さんに円滑に訓練ができる体制を取ることをしっかりとお支えをさせていただきたいと思います。

具体的には、AEDの搬送であったり、河川増水のときの漏れた方の救助、そして浮き輪の投下であったりすることが想定をされておりますけれども、物件の投下であったり、そういうことは禁止をされているということもありつつ、防災・警備機関等のドローンについては更なる検討が必要なケースもあると思いますので、是非今後、議論では得られなかつた映像が公開されるなど、新たな魅力が広がっております。

また、目視範囲での視界飛行からより遠くの飛行についても実験研究が進められるなど、大きな飛躍が期待をされております。成長戦略に資する無人航空機の利活用に制度が制約とならないようになります。現状の無人航空機飛行許可の体制と、今後どのように処理能力を上げていくのか伺います。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答え申し上げま

す。

無人航空機の飛行許可承認に係る申請件数は、平成二十八年度は一万三千五百三十五件でございましたけれども、三十年度は三万六千八百九十五件となつております。国土交通省では、このような状況に的確に対応するために、審査を行う地方航空局の体制強化やヘル

プデスクの設置などに加えまして、平成三十年四月より飛行許可承認手続に係るオンラインシステムを行なうことを可能とするなど、手続に係る負担の軽減、迅速化を図つております。

○三浦信祐君 是非、実効性あるように不斷の見直しも、また、得られた知見も共有を是非していただきたいと思います。

○三浦信祐君 是非、今後も処理能力の不断の努力をしていただきたいと思います。

本法改正で、無人航空機の飛行を行う者等に対する報告徴収、立入検査制度を新設することとしております。安全な飛行の実効性を担保する上で本規定は重要であります。

その上で、立入検査について、どの部署がどの体制で立入りまで行うのでしょうか。実効性確保のために、具体的な答弁を求めたいと思います。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答え申し上げます。

今般の報告徴収、立入検査制度につきましては、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て、同様の事故等の発生を防止するための対策を講ずることができるようになつておきます。

その報告徴収、立入検査の実施に当たっては、実効性を確保することが重要であると考えております。担当する職員といたしましては、航空に関する専門的な知識を有し、無人航空機の飛行に関する許可や承認の実務を行つてゐる地方航空局等

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いうふうに考えております。

また、報告徴収、立入検査を実際に行なう対象につきましても、警察や近隣住民等からの通報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。

○三浦信祐君 是非、実効性あるように不斷の見直しも、また、得られた知見も共有を是非していただきたいと思います。

○三浦信祐君 是非、今後も処理能力の不断の努力をしていただきたいと思います。

本法改正で、無人航空機の飛行を行う者等に対する報告徴収、立入検査制度を新設することとしております。安全な飛行の実効性を担保する上で本規定は重要であります。

その上で、立入検査について、どの部署がどの体制で立入りまで行うのでしょうか。実効性確保のために、具体的な答弁を求めたいと思います。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答え申し上げます。

無人航空機についての安全性の確保についてでございますけれども、具体的には、鋭利な突起物のない構造であること、燃料又はバッテリーの状態が確認できること、安定した飛行や離着陸等ができることなどの基本的な機能及び性能についてで、さらには、飛行状況に応じた必要な追加機能を有することについて確認をいたしております。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答え申し上げます。

今般の報告徴収、立入検査制度につきましては、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て、同様の事故等の発生を防止するための対策を講ずることができるようになつておきます。

その報告徴収、立入検査の実施に当たっては、実効性を確保することが重要であると考えております。担当する職員といたしましては、航空に関する専門的な知識を有し、無人航空機の飛行に関する許可や承認の実務を行つてゐる地方航空局等

の状態から利用者によつてカスタマイズされる場合がございます。そうした場合につきましては、国土交通省が確認した際の状態とは異なつてしまひます。

また、このため、個々の機体について、特にカスタマイズされた機体の機能や性能に関しまして、安全性を再確認する必要がございまります。このため、機体の機能や性能について、安全性を説明する資料あるいは写真の提出、及び必要な対応を行つて取り組んでいるところでございまます。

○三浦信祐君 ありがとうございます。

無人航空機の規制について明示された本法改正の内容について、ユーパー、無人航空機に携わるトレーナー、あるいは無人航空機を活用して行われる作業の依頼者また販売者等に対して周知徹底させる手段はどのようにするのでしょうか。実効性ある対応なくして安全性の確保は担保されないと考えます。いかがでしようか。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答え申し上げます。

無人航空機の飛行の安全確保に関する事項につきましては、これまで、無人航空機を飛行させる者に対して、ホームページでのドローンの安全な飛行のためのガイドライン、これを策定しております。これを掲載をしております。また、販売店等でのポスターの提示や購入時のパンフレットの配布、さらにはドローンスクールでの講習や業界団体等における講習会を通じて周知をしております。

また、外国人観光客が航空法に違反して無人航

空機を飛行させる事案も発生しておりますので、関係機関と連携をいたしまして、空港、観光施設、観光案内所等に英文のポスターやパンフレットを掲示、配布することなどによりまして、外国人観光客に対するルールの周知徹底も図つております。

また、外国人観光客が航空法に違反して無人航空機につきましては、国土交通省があらかじめ同一モデルの無人航空機の実機を確認し、その機能及び性能が十分であることを確認することで、当該モデルに係る個別の確認を省略をしているところですが、一方で、これら量産型の機体であつても、先生が御指摘になりましたように、製造時

の改正法案の内容につきましても、広く国民にルールを理解してもらうために、これまでと同様に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。

○三浦信祐君 ありがとうございます。

その上で、必ず保険に入つていただくようなども是非アンストをしていただきたいと思います。

無人航空機と回転翼機とのニアミス等が生じれば甚大な被害が生じます。これまでもドクターへりとの接近事案があつたと承知をしております。社会の中に、報道、警備や救急対応の回転翼機が生活圏内を多数飛行している中、汎用の無人航空機は明らかに有人の航空機より小さく、取り回しの自由度も高く、多数飛行する事態になつた際に衝突のリスクが想定をされます。

これらのルール化については必須であり、基本的に無人航空機操縦者に衝突予防義務があると私は考えております。無人航空機操縦者が衝突予防のために具体的に取るべき手段とはどのようなことなのでしょうか。今後、ルール設定についてどのように規定されているのか伺います。

○政府参考人（蝦名邦晴君） お答え申し上げま

す。

今般、無人航空機と航空機等との衝突を予防するためのルールを航空法上新たに設けて、具体的に取るべき手段につきましては更に省令で定めることといたしております。

具体的には、無人航空機の操縦者が周囲の空域で航行中の航空機を確認した場合には無人航空機を着陸させざるを得ないことを操縦者に求めることを規定することとしております。また、無人航空機同士の衝突を予防するためには、周囲の空域で他の飛行中の無人航空機を確認した場合には安全な間隔を確保するよう飛行させることや、衝突する可能性がある場合には無人航空機を着陸させるなどの回避行動を取ることを規定することといたしたいと考えております。

○三浦信祐君 明言していくだいてありがとうございます。

ざいます。

防災・減災、老朽化対策、国土強靭化のためには、今後インフラ等のメンテナンス、点検が加速をしていくことになります。人手不足解消、生産性革命及び技術の向上を反映していく中で、インフラの点検活動業務に無人航空機の活用が欠かせず、多用されていくと私は思います。

D I D 内での、今後、橋梁、トンネル、電源設備、建造物、救急車出動にドローンを活用した点検が増えていく際に、毎度国土交通大臣の許可を取らなければならないのが現状でありますけれども、効率性、スピード感及び実施者の責任ある行動を考えるならば、認証制度、免許制度の確立、活動をすべきだと思います。機材への目印、カラーマーキング等を付与することで、安全と安心を両立し、簡便性を確保しつつ、許可を受けてい

る」と思っています。

石井大臣、いずれにせよ、ドローンの利活用の制度設計に関してどのようにお考えでしょうか。

○国務大臣（石井啓一君） 国土交通省では、飛行許可手続における申請者の負担を軽減するため、最大一年間の包括許可を行なうなど柔軟な対応を図っております。

一方、ドローンにつきましては、都市部を含め全般的に都市部を含め、全国の様々な地域で利活用が想定をされておりま

すし、委員から御質問のとおり、インフラ点検等でも活用が想定をされております。これを着実に拡大させるためには、ドローン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、ドローンの将来的な利活用の状況を踏まえつつ、ドローンの飛行の更なる安全確保を図ることが重要と考えております。

このY S 11は、一九六四年のオリンピックでデビューをして聖火輸送にも当たりまして、鹿児島と宮崎と札幌に届けた。それを契機として、日本の航空会社がそのY S 11にはオリンピックという名前をつと付けてやつてまいりました。いよいよ来年、東京にオリンピックが帰つてしまります。その中、二〇二〇年中頃にM R Jが飛行をする。復興五輪と同時に技術の復興であるこのM R Jが日本中を飛び回る場合によつては聖火の輸送もしてもらうということで、新たなステージに行けるんではないかということで、国民の本当に夢に直結する飛行機だと私は思います。

多数の困難を一つ一つ乗り越えていきながら実用へ向けて御奮闘されている三菱航空機、部品供給をして支えておられるメーカー、販路拡大や経営支援をされている関係各位、そして国土交通省

す。

国土交通省といたしましては、ドローン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係る事項を的確に制度化していく所存であります。関係省庁及び民間関係者と連携をいたしまして、制度の基本的方向性の検討を加速してまいりたいと考えています。

○三浦信祐君 今後、多数のドローンが飛ぶ際には、管制能力の向上であつたり、また場合によつては、防災上の観点、警備の観点から警備当局等のドローンが飛ぶ際に電波が同じ周波数帯では困るという現象もあると思いますので、是非、総務省等も含めて省庁横断的に安全、安心のために御努力いただきたいと思います。

戦後復興の象徴の一つであつた日本航空機製造のY S 11型機が定期航空から去り、国内の空に純国産航空機がなくなる中、国民の希望であり夢の実現である国産航空機のM R Jの一日も早い就航を願うばかりであります。そして、その性能等が世界で評価をされ、海外へ多数輸出されていくことが世界における日本の確固たる地位確保に大いに貢献すると期待しております。

このY S 11は、一九六四年のオリンピックでデビューをして聖火輸送にも当たりまして、鹿児島と宮崎と札幌に届けた。それを契機として、日本の航空会社がそのY S 11にはオリンピックという名前をつと付けてやつてまいりました。いよいよ来年、東京にオリンピックが帰つてしまります。その中、二〇二〇年中頃にM R Jが飛行をする。復興五輪と同時に技術の復興であるこのM R Jが日本中を飛び回る場合によつては聖火の輸送もしてもらうということで、新たなステージに行けるんではないかということで、国民の本当に夢に直結する飛行機だと私は思います。

このY S 11から得られました教訓は様々なものがござりますけれども、製造会社の解散後、Y S 11の維持管理を引き継ぎました三菱重工業によりますと、顧客である航空会社とのコミュニケーション不足により航空会社のニーズが適切に把握できず、補給部品の供給不足から欠航が相次いだばかり、機体の整備しやすさの面でも課題があつたといいます。

○政府参考人（蝦名邦晴君） お答え申し上げます。

Y S 11から得られました教訓は様々なものがござりますけれども、製造会社の解散後、Y S 11の維持管理を引き継ぎました三菱重工業によりますと、顧客である航空会社とのコミュニケーション不足により航空会社のニーズが適切に把握できず、補給部品の供給不足から欠航が相次いだばかり、機体の整備しやすさの面でも課題があつたといいます。

今般の改正では、こうしたY S 11から得られた教訓も踏まえまして、航空機メーカーが航空会社から日々の運航上の不具合等の情報を収集することを義務付け、速やかに是正措置を講じて航空会社に回答することにより、きめ細かな顧客へのサービス、サポート体制が構築されるものと期待をいたしております。

○三浦信祐君 国産航空機とはいえ、原動機を始め、海外の部品、機器も多数搭載、活用をされていきます。Y S 11の販売、製造中止以降、我が国には、多人数を商業定期運航できる航空機を開発していないために、現状、トラブル発生対処のノウハウ、実体験を持ち得ておりません。

本法律における国産航空機のサプライヤー、いわゆる下請業者に対する規制はどのようになつているのでしょうか。国産航空機に対する不具合發生時の対処プロセスについて明示をしていただき

も含めて、皆様の御奮闘に改めて敬意を表したいと思います。そして、何としても良い機体に仕上がつて多数販売されることを我々もしっかりと支えていきたいと思います。

Y S 11の輸出、運用時でのアフターサービス対応にて得られた教訓は何だったのでしょうか。その上で、その教訓を本法律改正でM R Jのサポート体制にどのように生かし、体制整備をしようとしているのでしょうか。何としても成功するための経験として、それを生かした準備に当たつていただきたいとの観点から御答弁いただきたいと思います。

○政府参考人（蝦名邦晴君） お答え申し上げます。

Y S 11から得られました教訓は様々なものがござりますけれども、製造会社の解散後、Y S 11の維持管理を引き継ぎました三菱重工業によりますと、顧客である航空会社とのコミュニケーション不足により航空会社のニーズが適切に把握できず、補給部品の供給不足から欠航が相次いだばかり、機体の整備しやすさの面でも課題があつたといいます。

今般の改正では、こうしたY S 11から得られた教訓も踏まえまして、航空機メーカーが航空会社から日々の運航上の不具合等の情報を収集することを義務付け、速やかに是正措置を講じて航空会社に回答することにより、きめ細かな顧客へのサービス、サポート体制が構築されるものと期待をいたしております。

○三浦信祐君 国産航空機とはいえ、原動機を始め、海外の部品、機器も多数搭載、活用をされていきます。Y S 11の販売、製造中止以降、我が国には、多人数を商業定期運航できる航空機を開発していないために、現状、トラブル発生対処のノウハウ、実体験を持ち得おりません。

本法律における国産航空機のサプライヤー、いわゆる下請業者に対する規制はどのようになつているのでしょうか。国産航空機に対する不具合發生時の対処プロセスについて明示をしていただき

たいと思います。  
○政府参考人(蝦名邦晴君) お答え申し上げます。

国際民間航空条約第八附属書では、航空機の製造国が、航空機部品の下請業者も含めまして、航空機全体の製造に関する監視・監督を行うこととされています。

そこで、我が国が設計、製造国となりますMRJにつきましても、国際民間航空条約上の製造国が責務を果たすべく、国土交通省では航空機の最終組立てを行う航空機メーカーやその下請業者について適切に管理していくことといたしております。

具体的には、国土交通省は、航空機の製造全般について適切な品質管理が確保されているかを確認するために、航空機メーカーや下請業者に対しまして業務の実施に必要な設備、環境が整っているか等の検査を通じて監視・監督を行うこととなります。また、実際の運航中に発生した不具合等につきまして、航空機メーカーは、国産航空機を運航する航空会社のみならず、国産航空機に搭載される部品等を製造する下請業者からも情報収集して国土交通省に報告することになります。

国土交通省では、こうした当該不具合等の安全性への影響を適切に評価をして、適切な措置を講じることで国産航空機の事故やトラブルの発生の未然の防止を図つてしまいりたいと考えております。

○三浦信祐君 しつかりお願ひしたいと思います。

航空の安全に関する相互承認協定、BASAについて、MRJが海外で運航を開始するに当たりどのような効果があると考えられるのでしょうか。また、BASAは一国間協定であり、相手国の制度と日本との双方の制度が同等であることが前提でありますけれども、BASAの現状はどのようにになっているのでしょうか。さらに今後BASAの取組はどうのないようにしていくのでしょうか。効率的かつ安定的なサポート体制を確立する

上でBASAの確実な取組をお願いしたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答え申し上げます。

航空安全に関する相互承認協定、いわゆるBASAは、設計、製造国である航空機の開発が途絶えたままですが、その後、国産旅客機の開発が途絶えてしまって、そして五十年ぶりにMRJというM RJの輸出促進が図られるものと考えております。

我が国は、これまでに米国、カナダ、ブラジルとの間でBASAを締結しておりますけれども、欧洲との間では、航空機及びその部品の受入れ手順に関する当局間同士の実務的な取決めを定めています。また、米国との間の協定の改定を行つており、また、欧洲との間でもM RJの就航までにBASAを締結することと合意をいたしております。

国土交通省では、M RJの運航開始及びその後の輸出を前提といたしまして、米国との間の協定の改定を行つており、また、欧洲との間でもM RJの輸出を前提といたしまして、米国との間の協定の改定を行つており、また、欧洲との間でもM RJの就航までにBASAを締結することと合意をいたしております。

○三浦信祐君 まさにヨーロッパのBASAの締結を目指して、そしてそれが輸出の後押しになるケースも想定できますので、国土交通省の皆さん、本当に是非お力添えをいただきつゝ、皆さん

の、国民の夢となつてゐるこのM RJの成功を是非皆さんで応援をお願いしたいと思いますし、我々もしつかり支えていきたいと思います。

○行田邦子君 日本維新の会・希望の党の行田邦子です。よろしくお願ひいたします。

我が国初の国産ジェット旅客機M RJがいよいよ二〇二〇年、来年に初号機の納入という予定と

なつております。来年には国産のジェット旅客機が国内外の空を飛ぶということが待たれている状況であります。

半世紀ぶりの国産旅客機の開発ということでありますけれども、かつてはYS11というプロペラ旅客機が開発・製造、また販売されていた時期がありました。その後、国産旅客機の開発が途絶えてしまって、そして五十年ぶりにMRJという

ことになりますけれども、そこ至るまでの要因やまた経緯といったことにつきまして大臣にお聞かせいただこうと思いましたが、これまでの答弁で度々かもうお聞かせいただいておりますので、何度かもうお聞かせいただいておりますので、一度だけお聞かせいただこうと思いまして大臣にお聞かせいたしましたが、これまでの答弁で度々かねてお聞かせいただきましたので、

御答弁は求めないこととさせていただきます。

そして、そのMRJの強みといいますか、セールスポイントについて伺いたいと思います。

二〇一七年七月に、国際民間航空機関、ICAOによりまして、航空機のCO<sub>2</sub>排出量基準が新たに規定されました。そして、二〇二〇年の一月、来年一月以降は、航空機の種類ごとに順次適用されることとなつております。こうした状況の中で、燃費性能やまたCO<sub>2</sub>の排出性能が優れているということは、航空機のカスタマーにとりまして購入を検討する際の重要なポイントにならうかと思つております。

このよう中で、MRJは今回のCO<sub>2</sub>排出基準を優に達成すると見込まれていますけれども、それがどのようないレベルなのか、そしてまたMRJのセールスポイントとして期待されるかと思いまますけれども、御見解を伺いたいと思います。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答え申し上げます。

二〇一七年七月に、国際民間航空機関、ICAOは、航空分野における地球温暖化対策の一環といたしまして、航空機から排出されるCO<sub>2</sub>を一定以下に抑えるための基準を策定いたしておりました。以上で質問を終わります。ありがとうございます。

具体的には、二〇二〇年一月以後、航空機の大さなどによって決定されますCO<sub>2</sub>排出量の基準値を満たさない航空機は製造が禁止をされる

いうことになります。これを踏まえまして、我が国におきましても、本年四月に当該基準を導入をいたしたところでございます。

M RJの当該基準への適合性につきましては、現時点では開発中でございまして、適合性を証明するための試験を実施していないことから具体的な数値を申し上げることは控えさせていただきますが、それでも、三菱航空機による解析結果によりますと、CO<sub>2</sub>の基準を十分満たす見込みであると

いうふうに聞いております。

昨今では、優れたCO<sub>2</sub>排出性能、すなわち優れた燃費性能が航空機選定の際の重要な要素の一つとなつておりますことから、MRJの優れたCO<sub>2</sub>排出性能が今後の試験により証明されますと大きなセールスポイントになるものと考えております。

○行田邦子君 国産の旅客機が国内だけではなく世界中飛びることが非常に期待されて、私自身も楽しみにしております。

それでは、ドローン、無人航空機について伺いたいと思います。

まず、大臣に伺いたいと思います。

ドローンですけれども、近年、世界的にも注目を集めております。そしてまた、我が国におきましても、様々な産業分野、例えは農業であつたり、また、この後質問させていただきますけれども、この後質問させていただきますけれども、物流、そしてまた建設業界、そしてまた災害が起きたときの状況把握や、また救援物資の輸送などにも活用また活躍が期待されているところであります。

様々な産業の中で、人手不足や生産性の向上などを、こうした課題を抱えているわけでありますけれども、この課題を解決する救世主となり得るドローンの利活用を加速化させるためには、ルール作り、そしてまた様々な法制度の整備が急がれると認識をしております。どのようなスケジュールで法制度の整備やまたルール作りに取り組もうとしていらっしゃるのか、お聞かせいただきたい

○国務大臣(石井啓一君) 無人航空機の利活用を着実に拡大させるためには、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ます。そのために、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更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、官民で構成する協議会で昨年取りまとめました空の産業革命に向けたロードマップ二〇一八におきましても、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こととされております。

国土交通省といたしましては、無人航空機の発

展段階に応じまして、機体の安全性の認証、操縦者、運航管理者の技能などの安全確保に係る事項

を的確に制度化していく所存であります。

関係省庁及び民間関係者と連携をいたしまし

て、制度の基本的方向性の検討を加速化していきたいと考えております。

○行田邦子君 更に大臣に伺いたいと思うんですけれども、ローンの利活用について、建設業界でも取組が始まっているところであるわけでありますけれども、例えば公共インフラの点検、そしてまた測量といったことにローンの利活用が進んでいると認識をしております。

大臣はよく建設業の生産性革命ということをおっしゃっていますけれども、またi-Constructionということも国土交通省としても取り組んでいるわけでありますけれども、こうした建設業の生産性革命や、またi-Constructionに資するものとして、更に建設業界におきましてどのようなローンの利活用の取り組が必要お考えでしょうか。

○国務大臣(石井啓一君) 国土交通省では、今御紹介いただいたように、生産性の向上、また担い手確保に向けた働き方改革を進めるため、建設現場においてICTの活用や施工時期の平準化等を進めるi-Constructionを推進をし

ております。

今後、更なる新技術の導入に向けまして、例えれば、水中部の計測が可能なグリーンレーザーを軽量小型化しドローンに搭載することによりまして迅速かつ効率的に洪水後の河川への土砂の堆積状況を把握するなど、河川管理の高度化、高精度化を進めることとしております。

今後も引き続きまして、産学官連携の場でありますi-Construction推進コンソーシアムやインフラメンテナンス国民会議の場において広く意見を求めるなど、建設現場におけるドローンの利活用に積極的に取り組んでまいりたいと考えています。

○行田邦子君 よろしくお願ひします。

そしてまた、ドローンの利活用なんですけれども、物流においてもこれ非常に期待されていると思つております。

○行田邦子君 よろしくお願ひします。

ネット通販などの普及によりまして小口の宅配の増加ということ、私もこれまで何度もこの委員会でも取り上げさせていただきました。それから、山間部での配送というのが非常に困難になつては挙げられます。

こうした課題を抱えているというような状況、そしてまた、何よりも恒常的なドライバーの不足といったことがこの物流業界においては挙げられます。

○行田邦子君 約三キロ、二・六キロで飛行時間は十分なんですけれども、ただ、この検証実験を実施した実験の結果等を踏まえ、本年三月より、関係者を集めた検討会を設置し、過疎地域等におけるドローン物流に関するビジネスモデルの構築に向けて検討を進めることでございます。

○行田邦子君 ドローン物流への取組が進んでいます。私がおります埼玉県秩父市におきまして、主に、私がおります埼玉県秩父市におきまして、主に、私は秩父市ドローン配達協議会ですが、秩父市もありますとおりですけれども、今年の一月に、私がおります埼玉県秩父市におきまして、主に、私は秩父市ドローン配達協議会ですが、秩父市も全面的に協力をしています。この秩父市におきまして検証実験が行われたということであります。

そのことについてちょっとお聞きしたいんですけれども、秩父市はなぜこのドローンの利活用の取組について熱心に行っているのかというと、きっかけは五年前、二〇一四年の二月に埼玉県としては大雪が降りました。積雪一メートルということで、その間、一週間、市内の道路が封鎖されてしまいまして、このような経験を経て、災害時に何とかドローンを活用できないかという思いに至りました、災害協定を結んだりといったことを進めております。そしてさらには、災害時の利活用だけではなくて、ドローンを核とした企業の誘致ということも念頭に起きまして、様々な取組、地域の新しい産業の育成ということに取り組んでいるということです。

○政府参考人(松本年弘君) お答えいたします。

委員御指摘のとおり、ネット通販の普及による小口配達の増加や山間部への配達、恒常的なドライバー不足などの課題の解決にドローンの活用は有効な手段となり得ると考えております。

このよつなか、昨年九月の航空法に基づく審査要領の一部改正により、目視外補助者なし飛行、レベル3に関する要件が明確化され、過疎地域等におけるドローン物流の制度的な環境が整いました。これを受けまして、昨年度、国土交通省が全国五地域で行った実験においても、福島県南相馬市及び埼玉県秩父市において、目視外補助者なし飛行による荷物の輸配達の実験をしたところでございます。

国土交通省といたしましては、これら昨年度に実施した実験の結果等を踏まえ、本年三月より、関係者を集めた検討会を設置し、過疎地域等におけるドローン物流に関するビジネスモデルの構築に向けて検討を進めることでございます。

○行田邦子君 約三キロ、二・六キロで飛行時間は十分なんですけれども、ただ、この検証実験を行ふに当たりまして大変に準備に時間が掛かつたということがあります。例えばなんですかねども、今回この秩父市における検証実験では、南相馬市と違つて、人家が全くないところの上空を飛ばしたわけですけれども、ただ、にもかかわらずといいますか、立入禁止区域というのをしつかりと事前に設定しなければいけない、そこにかなりの手間が掛かつたりとか、あとは有人飛行団体への事前通告もきちんと細やかに、これ当然ではありますけれども、やらなければいけないということで、かなりの大変な準備が掛かつたということです。

安全の確保ということは第一でありますけれども、安全の確保をした上で、今後検証実験を進めることは、安全の確保をしたところは対応していただけたらなと思っております。

そしてまた、これ恐らく今後の課題なんだと思うに当たつて、柔軟にできるところは対応しているだけではなくて、柔軟にできるところは対応しています。そうすると、上空、谷間のときにも常に百五十メートル以下を維持するということで、結局その距離を飛ばさなければいけないという問題も生

その一環として行われたのが今年一月のこの検証実験ということでありますけれども、この秩父市で今年一月に行われました検証実験で得られた成果についてお聞かせいただけますでしょうか。

○政府参考人(松本年弘君) お答えいたします。

じております。こうしたところを、ルール作りとしてどうしていくのかといたることも検討していた

だけたらなというふうに思つております。

それでは、更に質問させていただきますけれども、今後の話ということになりますけれども、保険について伺いたいと思います。

今現在は、民間のローンの保険があります。

多くの方が加入をされていると思いますけれども、契約をされていると思いますけれども、今後なんですかれども、レベル3、レベル4と進んで

いつて、また利用者が増えていくという、またこの産業自体も成長していくというときに、自賠責保険制度が必要となるのではないかと考えておりますけれども、いかがでしょうか。

○政府参考人(米山茂君) お答えいたします。

お尋ねいただきましたような保険の在り方を含む無人航空機による事故発生時の被害者救済に係る対応につきましては、関係府省庁の検討を踏まえ、小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会などの場を通じて検討を進めてまいります。

○行田邦子君 是非検討をお願いいたします。

それでは、最後の質問なんですけれども、ドローンの利活用がこれから更に高度化することが見込まれていますけれども、そのときに、機体の安全性や、また性能評価、それから航空機との衝突回避、安全確保など、ルール整備が今後求められますし、急がれていると思います。

ただ、その際なんですかれども、今ドローンといふのは世界的にも黎明期というか草創期にあるかと思います。日本だけではなく他の国においても、これからルールを作つていこうという状況かと思つております。ですので、このルール整備をする際に国際的な統一基準又はルールを確立すべきではないかと思つておりますけれども、その点いかがでしょうか。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答え申し上げます。

無人航空機に係ります国際的なルールにつきましては、各国の航空当局から成ります航空当局間

会合におきまして、安全性の基準及び規格等につきまして安全性能確保のための議論が進められていますところでございます。制度整備等を具体的に進めに際しましては国際的なルールとの整合を図ることは大変重要であると認識しております。

我が国もこの本会合に参画をいたしまして議論を進めているところでございます。

国土交通省といたしましては、先ほども大臣の方からも御答弁がございましたけれども、無人航空機の発展段階に応じまして、機体の安全認証、操縦者や運航管理者の技能など安全確保に関する事項の制度化を進めるに当たりましては、こうして国際的な議論の動向も踏まえながら、官民協議会の場を活用しながら、関係省庁と連携して検討を進めてまいりたいと考えております。

○行田邦子君 先ほどローンは黎明期というふうに申し上げましたけれども、この黎明期というのもすぐに間もなく成長期に入つていくんだろう

と思つております。ですから、日本もしっかりとルール作りを、できる限りの国際的な統一したルール作りのその主導的な役割を果たしていただきを期待をいたしまして、ちょっと御答弁が

このようないくつかたのですから少し時間が余つておりますけれども、質問を終わります。

○山添拓君 日本共産党的山添拓です。

本法案では、航空機の重要な装備品について国が一点ごとに直接検査する予備品證明検査を廃止しようとしています。その理由について、二〇一九年一月の航空機検査制度等検討小委員会の最終取りまとめはどのように論じているでしょうか。

○山添拓君 簡潔にお答えください。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答え申し上げま

保することは困難となつております。

また、今般、M.R.J.の型式証明取得によりまして我が国は航空機及びその装備品等を輸出していることになりますけれども、欧米等の諸外国におけることは大変重要であると認識しております。

我が国もこの本会合に参画をいたしまして議論を進めているところでございます。

国土交通省といたしましては、先ほども大臣の方からも御答弁がございましたけれども、無人航空機の発展段階に応じまして、機体の安全認証、操縦者や運航管理者の技能など安全確保に関する事項の制度化を進めるに当たりましては、こうして国際的な議論の動向も踏まえながら、官民協議会の場を活用しながら、関係省庁と連携して検討を進めてまいりたいと考えております。

○行田邦子君 先ほどドローンは黎明期というふうに申し上げましたけれども、この黎明期というのもすぐに間もなく成長期に入つていくんだろう

と思つております。ですから、日本もしっかりとルール作りを、できる限りの国際的な統一したルール作りのその主導的な役割を果たしていただきを期待をいたしまして、ちょっと御答弁が

このようないくつかたのですから少し時間が余つておりますけれども、質問を終わります。

○山添拓君 日本共産党的山添拓です。

本法案では、航空機の重要な装備品について国が一点ごとに直接検査する予備品證明検査を廃止することによりまして装備品等の安全性を確保してまいりたいと考えております。

○山添拓君 いろいろおっしゃるんですけども、検査を受ける側の負担、こうおっしゃつた、航空機使用者の負担と、その負担を主たる理由にして、国の検査をなくして民間に委ねようという規制緩和だというのがこの本質だろうと思います。

今おっしゃつたように、全ての装備品につい

て、国交大臣が認定したメーカーの確認さえあれば予備品證明を受けたものとみなすという仕組みが提案されています。果たしてそれで安全性が担保されるのかという問題です。

この間、I.H.I.やジヤムコといった装備品メー

カーカーの認定事業場で、航空機のエンジン部品や

シートなどの製造、修理、検査過程における不正

が明らかになつております。国交省は、四月九日、I.H.I.に対しても業務改善命令を行いました。

○政府参考人(蝦名邦晴君) 航空機の検査に当た

不正の内容、件数と発覚に至る経過を御説明ください。

○政府参考人(蝦名邦晴君) 国土交通省東京航空局は、I.H.I.の民間エンジン事業部瑞穂工場に対しまして、本年一月から二月にかけて随時の立入検査を実施し、その後、報告微収を実施したところ、エンジンの修理作業及び検査において多数の不適切事案が確認されました。

具体的には、部品の検査を資格を有さない者がささらに、例えば機材不具合等で重要な装備品の交換が必要となつた場合に、国の予備品證明を受けるまでは航空機の装備をすることができます、その間、運航便の遅延や欠航等のおそれがあるなど、国の直接検査を前提とする制度は航空機の使用者にとって大きな負担となります。

このようないくつかたのですから少し時間が余つておりますけれども、質問を終わります。

○山添拓君 I.H.I.は、二〇〇四年にも不正が発

見をして業務改善命令を受けております。しかしながら、件数につきましては、I.H.I.の分類によりますと、不適切な検査押印が九百七十四件、また不適切な検査実施日の記載が二百七十七件であります。

○山添拓君 I.H.I.は、二〇〇四年にも不正が発

見をして業務改善命令を受けております。しかし、そのときは、発覚したのは内部告発がきっかけだと報じられました。

○山添拓君 I.H.I.が自ら申告してきたものではありませんね。これ、イエスかノーカで。

○政府参考人(蝦名邦晴君) 自ら報告してきたものではございません。

○山添拓君 不正は少なくとも十年前からなんですね。

国交省は、二年ごとにこの認定を更新しております。例えば直近の認定は二〇一七年の十二月であります。

○政府参考人(蝦名邦晴君) しかし、そのとき不正は見抜けていないわけです。

航空局、これ、どう認識されておりますか。

○政府参考人(蝦名邦晴君) 航空機の検査に当た

りましては、航空機検査官がI.H.I.に立入りをい

たしまして検査をいたしておりますが、その時点では今回の不適切な事案というものは確認はできなかつたということです。

○山添拓君 反省がないと思つんですね。

認定事業場に委ねるという仕組みが機能していないわけですよ。ですから、更なる緩和と機能は、これ許されないとと思うんですけれども、機能していないということをお認めになりますか。

○政府参考人(蝦名邦晴君) 航空機の検査の確認に当たりましては、IHIが実施しております検査の状況、それから修理の体制、品質管理体制といつたことを確認をいたしております。今後も引き続き厳格な検査体制を実施していくたいと思っております。

○山添拓君 そうおっしゃるんですけど、不正は見抜けいなかつたと。

IHIの発表では、不正件数、十年で千二百五十一件とさつきございました。ところが、経産省が航空機製造事業法に基づいて行った行政処分では、不正の作業件数は二年間で六千三百四十件とされています。この開きは、国交省の認定は国内の航空会社向けの部品のみを対象とする、これに対して経産省は、国内向け、国外向けを問わず対象とするためだということです。

しかし、国内であれ、国外であれ、空の安全に関わる不正は重大であります。ところが、経産省は、この不正を確認しても経産省が外国の航空当局に通知をするということはありません。国交省は、国外向けについては不正を把握する権限すらなく、不正を働いた事業者がから任意で聞き取つて、当該の外国当局には事実上通知するだけだと伺いました。

大臣に伺いますが、不正の全容を把握して安全性を担保していくためには、国交省としても国外向けを含めて把握できるようにするべきじゃないでしょうか。

○国務大臣(石井啓一君) 経産省所管の航空機製造事業法は、航空機の製造や修理の方法を規律することによりまして、その事業場の生産技術の向

上を図ることを目的としていることから、外国航空会社向けも含めた製品を対象にしていると承知をしております。

一方で、航空安全の観点からは、航空機や装備品等に対する整備作業につきましては、当該航空機や装備品等の使用者を管轄する航空当局が規制を行なうことが国際的な慣習となつております。

このため、IHIにおける外国航空会社向け工場の整備作業につきましては、それぞれ納入する米国、欧洲、中国等の外国の航空当局が個別に整備認定期事業場としてIHIを認定をし、その整備作業の監視監督を行つております。今般の不適切事案につきましても、各外国航空当局はIHIから直接詳細の報告を受け、自国航空機の安全確保の観点から必要な対応を行つていると承知をしております。

IHIが外国航空会社向け製品の整備を実施することにつきまして、国土交通省として直接監督する立場にはございません。

一方で、その枠組みとは別にいたしまして、国土交通省としては、各外国当局宛てに今般の不適切事案について情報提供を行つており、外国当局から協力要請があれば適切に対応していくこととしておるところであります。

○山添拓君 なかなか前向きに御答弁されないんですが、現に不正が次々明らかになつております。これからMRJを含めて航空機も航空機の部品も輸出を更に拡大しようというところですの

で、航空行政は対外的にも責任を果たすべきだと主張したいと思います。

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のようなもので、国が一年ごとに直接検査し更新するのが原則で、整備体制のある航空会社のみを対象に連続式の耐空証明、すなわち整備を完全に委ねるという仕組みが認められております。

本法案は、連続式の対象をエアライン以外にも拡大し、国による毎年の検査を免除しようとします。その理由について、検討小委員会の最終取りまとめでは、これも使用者の負担、これが理由の一つに掲げられていると思いますが、それで間違いないですね。

○政府参考人(蝦名邦晴君) 御指摘の点でござりますけれども、一定規模の航空機數を有し組織的な整備体制を有している官公庁や、航空機を能力ある認定事業場に全面的に委託している者など、適切に整備を実施している場合であつても耐空証明の有効期間を延長されることとされていないことから、関係者から更新耐空証明検査の手続の合理化が求められております。また、航空機使用者からの委託を受けて航空機の整備・修理を行う専門事業者が国内外で大きく増加しており、その能力も向上しております。

こうしたことから、今般の改正によりまして、航空運送事業者以外の航空機使用者であつても、十分な整備能力を有すると認められる場合には耐空証明の有効期間を延長できることといたしたいと考えております。

○山添拓君 この点でも余り反省がないと思うんですね。

NCAの調査報告書では、不正の直接的な原因として人員不足を挙げております。整備士の人員が質的にも量的にも不足する、その一方で便数が増えた日々の業務をこなすのに手いっぱいだったと。

今、LCCが増加をしておりますので、整備士の不足は全体的な課題であります。こうした中で、装備品の認定期事業場や連続式耐空証明を与えた航空機の使用者を監督する国の航空機検査官の体制拡充が急務であります。

この間の推移と、またMRJに関する検査官の推移も併せて御説明ください。

○政府参考人(蝦名邦晴君) 国土交通省におきましては、航空機検査官を含め、航空機や装備品の安全性に関する業務に従事している者は、平成二十年度は七十二人であり、以後徐々に増加して、本年四月一日現在では全体として計百三十六人と

ますと、平成二十五年八月より、ボーイング式747型機の整備に関して不適切な整備処置が合計八件行われていることが判明しております。

具体的な事例といたしましては、雷によります改さんしている事例などが挙げられております。

○山添拓君 このNCAは、二〇一六年にも不適切整備を理由に国交省から厳重注意を受け、再発いた、これも国は見抜けずについたわけですよ。航空局、このことはどう認識されていますか。

○政府参考人(蝦名邦晴君) 航空機の認定期事業場に対する監査は、航空局によりまして定期的に行われているわけでございますけれども、今回の不正事案についてはその際に確認することはできなかつたということです。

○山添拓君 この点でも余り反省がないと思うんですね。

NCAの調査報告書では、不正の直接的な原因として人員不足を挙げております。整備士の人員が質的にも量的にも不足する、その一方で便数が増えた日々の業務をこなすのに手いっぱいだったと。

今、LCCが増加をしておりますので、整備士の不足は全体的な課題であります。こうした中で、装備品の認定期事業場や連続式耐空証明を与えた航空機の使用者を監督する国の航空機検査官の体制拡充が急務であります。

この間の推移と、またMRJに関する検査官の推移も併せて御説明ください。

○政府参考人(蝦名邦晴君) 国土交通省におきましては、航空機検査官を含め、航空機や装備品の安全性に関する業務に従事している者は、平成二十年度は七十二人であり、以後徐々に増加して、本年四月一日現在では全体として計百三十六人と

このうち、MRJの型式証明の審査等をつかさどる航空機技術審査センターは、平成二十一年度以前は十七人の体制でしたが、平成二十三年度以降に七十三人体制に拡大して現在に至っております。

○山添拓君 資料の三ページにその表を付けておきましたが、増えた六十四人のうち五十六人、九割近くがMRJの関係なんですね。

これから更に装備品の認定事業場を増やしたり、連続式を与えて耐空証明についての監督体制を取つていく、こういうときに、今の体制ではこの先やつぱりおぼつかないのではないかと。量的にも充実していくことが必要ではないでしょうか。いかがですか。

○政府参考人(蝦名邦晴君) 今般の制度の改正によりまして国の予備品証明検査を廃止することになりますので、当該検査を行つてある人員を今後増加する認定事業場の監視、監督業務に配置転換することなどによりまして、既存の人員を有効活用することが可能とも考えております。

また、認定事業場の推移などに応じまして、認定事業場の監視、監督業務を行う航空機検査官の体制整備についても引き続き検討してまいりたいと考えております。

○山添拓君 国内で、認定事業場や連続式の耐空証明、メーカーやエアライン任せの仕組みの下で不正が相次いでおります。先ほどもございましたが、ボーイング737 MAX型の墜落事故をめぐつても、原因と見られるシステムの安全評価を当局がボーイング任せとしてきた、これが背景ではないかと報じられております。民間任せでは安全確保の限界があるということが国内外で浮き彫りになっております。

検査を受ける側の要望に基づいて規制を緩和して民間に委ねるのでは安全を担保できないのではないかと、こう考えますけれども、最後に大臣の見解を伺つて、質問を終わらたいと思います。

○国務大臣(石井啓一君) 今回の法改正の趣旨は、国による航空機や装備品といったもの的一点

ごとの検査から、それらを製造、修理、又は改修する民間事業者の能力を国が認定し、その後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の移行を行るものであります。

国土交通省といたしましては、不適切事案が立て続けに発生していることから、法改正に加えまして、従来はあらかじめ通知をしておりました随時検査を、今後、原則抜き打ちで実施することいたしまして、検査におきましては、認定事業場が実施した検査の記録の裏付けまで確認をする、社員に対する無記名アンケートを実施する、法令遵守や現場コミュニケーションを含む内部統制の状況について経営層に聴取するなど、検査方法を見直すとともに、検査を実施する国の職員への研修を強化をしてまいります。

さらに、認定事業場に対しましても、管理体制の強化いたしまして、検査員等の印鑑管理の徹底、業務量に応じて必要な知識、能力を有する者を適切に配置、管理し、定期的に国に報告、経営層を含む全社員に対して、安全意識の徹底、関係法令、規程等の遵守及びコンプライアンス教育の徹底、安全管理システム等に関する教育の充実を求めることがあります。

お手元に資料が届きましたら、資料一をお読みくださいといたします。

また、乗組員個人への行政処分につきましては、航空法第七十条に違反した場合には、航空法

第三十条の規定に基づきまして、技能証明の取消し又は航空業務の停止といった処分の対象となります。

本改正案におきまして、航空機乗務員が飲酒等の影響で正常な運航ができないおそれがある間に航空機の操縦を行つた場合の罰則が強化されてしまいますけれども、この三年以下の懲役又は五十万円以下の罰金という刑事罰は、これ、自動車の酒気帯び運転したときと同じなんですよね。航空機はもちろん多くの人を乗せて運航する場合が多いですし、やはり一たび事故が起つた場合は、自動車よりも大きな事故になるということが想定されます。

そうしたことも考えますと、この程度の罰則強化で本当に抑止効果が現れるのかどうか疑問に思つてしまふところがあるんですが、これについていかがお考えでしようか。

○平山佐知子君 続いて、資料一の下線の二つ目

を御覧いただいんすけれども、去年十一月

には、イギリスで日本航空の副操縦士が酒気帯び乗務しようとして逮捕、起訴され、実刑判決受けています。これは本人の人生を台なしにします。

また、この事件では、アルコール検査を擦り抜け一時は機内に乗り込んだということも報告されています。アルコール検査の義務化も今年一月に通達として出されていますが、このようないふうに聞いていますけれども、どのような擦り抜け、それから成り済ましが起こるようでは二度と起こしてはいけないというふうに考えています。

また、この事件では、アルコール検査を擦り抜け一時は機内に乗り込んだということも報告されています。アルコール検査の義務化も今年一月に通達として出されていますが、このようないふうに聞いていますけれども、どのような擦り抜け、それから成り済ましが起こるようでは全く意味がありません。

この検査時の不正を防止することも義務化され

たというふうに聞いていますけれども、どのよう

なことが義務化されたのかを伺うとともに、もし不正が行われた場合はどのような処分が下されるのか、お答え願います。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答えいたします。

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、極めて遺憾でございます。

国土交通省といたしましては、本邦航空会社へのアルコール検査の義務付けなど組織に対する対策強化に加えまして、乗組員個人に対する規律強化も図ることにより飲酒事案の再発防止に取り組んでいるところでございます。

御指摘の乗組員個人への罰則につきましては、航空法第七十条の、アルコール等の影響により正常な運航ができないおそれがある間に航空機の操縦を行つてはならないという規定に違反したものでございますが、この罰則につきましては、国際的見ましても懲役刑を科していると確認された国は少数でございまして、そのうち一番厳しい英國よりも更に厳しいのが今回の三年という懲役の刑でございまして、今般の我が国における罰則強化は世界的にも極めて厳しいものであると考えて

おります。

○委員長(羽田雄一郎君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、小川克巳君が委員を辞任され、その補欠として馬場成志君が選任されました。

○平山佐知子君 無所属クラブの平山佐知子です。

国土交通省では、一連の操縦士による飲酒事案を受けまして、平成三十一年一月三十一日に、本邦航空運送事業者に対しまして、操縦士の乗務前後ににおけるアルコール検査の実施を、事業者が遵守しなければならない運航規程に規定するよう

義務化いたしました。また、アルコール検査に当たりましては、成り済ましや擦り抜けなどの不正を防止するためには、一定呼気量を基に体内アルコール濃度を測定する、いわゆるストロー式と言われているものでございますが、そういう機器を使用すること、検査時の第三者の立会い、検査結果の記録、保存等も規定するよう、併せて義務化をしたところでございます。

航空運送事業者が運航規程によらずに航空機を運航した場合、事業者及び当該操縦士は航空法に基づきます罰金刑の対象となります。また、航空運送事業者に対しては事業改善命令など、当該操縦士に対しては技能証明の取消し又は航空業務の停止といった、航空法の規定に基づく行政処分の対象となります。

○平山佐知子君 それでは、もう一度資料一を見

ていただきたいんですが、先ほどから申し上げて

いる連達及び法改正による罰則強化は操縦士の飲酒に関するものですが、六つ目の赤い下線のことを見ますと、去年十二月十七日に、客室乗務員から乗務中にアルコールが検知される事案が発生しています。

もちろん、この客室乗務員というのは乗客の皆

さんがゆつたりと快適に過ごせるようにサービス

を担当するのはもちろんなんですが、緊急避難に係る誘導など、こうした重要な役割があります。

国内における過去十年を振り返りましても、旅

客の緊急脱出をする航空事故、四回発生してお

りまして、緊急時のこの客室乗務員の指示、誘導

は命に直結するものだと思っています。

しかしながら、国内定期運送事業者二十二社の

客室乗務員に対するアルコール検知器の使用状況

ですが、今年一月二十五日現在で五割を切っている状態。また、今年一月の通達でも、アルコール

検査を義務化されたのは操縦士のみということです。

これはなぜかということを今日聞こうかと思つていたんですねけれども、おととい、新たな航

空従事者の飲酒基準についての公表がありまし

て、これには、客室乗務員のみならず、アルコー

ル検査の義務化の範囲を広げるというふうに伺つております。

では、これまでなぜ客室乗務員に関しては義務

化されなかつたのかということを伺うとともに、

今回の新たな飲酒対策について御説明をお願いいたします。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答え申し上げま

す。

これまで、我が国の航空運送事業者における、

操縦士、客室乗務員も含んでおりますけれども、

整備従事者及び運航管理従事者につきましては、

酒気影響下における業務を禁止する基準は設けておりましたけれども、その確認方法等につきましては事業者の運用に任せておりました。

しかしながら、今般、こうした事案が立て続けに続発したことを受けまして、操縦士については

本年一月にまず飲酒基準を取りまとめて公布、施

行したところござりますけれども、委員御指摘

のとおり、客室乗務員につきましても、緊急時の

旅客の避難誘導など客室安全に係る業務を担当し

ております。そのため、この操縦士の飲酒基準

を取りまとめ次第、直ちに客室乗務員の飲酒基準

に關する検討にも着手をいたしまして、今般、業

務の前後におけるアルコール検査を義務化をし、

当該検査でアルコール検知された場合の業務を禁

止するなどの飲酒対策を取りまとめたところが

ございます。

客室乗務員、それから整備従事者等につきまし

ても飲酒事案が発生していることを踏まえまし

て、今後、この有識者会議での最終取りまとめの

内容を可能な限り早期に基準化をいたしまして、

航空安全に対する信頼回復を図つてまいりたいと考えております。

○平山佐知子君 ありがとうございます。

先ほどから出てきているこのアルコール検知器

なんですか、調べてみますと、大きさや値

導するとともに、また、この適切なメンテナンス

等についても引き続き指導徹底をお願いをしたい

と思います。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答え申し上げま

す。

国土交通省で把握をいたしております事故の件

数につきましては無人航空機の飛行による物件の

損傷等の件数でございますので、御指摘の届出数

は無人航空機の落とし物などが含まれている数値

だと思いますので、その数は必ずしも一致するも

のではないというふうに理解をしております。

今般の報告収制度につきましては、こうした

自動車運送業などで行われているＩＴ点呼と呼ばれる制度を開始したときに、アルコール検知器は国土交通大臣が定めた機器という基準がありましたが、今回もそのような基準があるのかどうか、また、定期的なメンテナンス等の基準も、もしあれば教えていただきたいと思います。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答え申し上げます。

これまで、我が国の航空運送事業者における、操縦士、客室乗務員も含んでおりますけれども、整備従事者及び運航管理従事者につきましては、酒気影響下における業務を禁止する基準は設けておりましたけれども、その確認方法等につきましては事業者の運用に任せておりました。

しかしながら、今般、こうした事案が立て続けに続発したことを受けまして、操縦士については

本年一月にまず飲酒基準を取りまとめて公布、施行したところござりますけれども、委員御指摘のとおり、客室乗務員につきましても、緊急時の旅客の避難誘導など客室安全に係る業務を担当しております。そのため、この操縦士の飲酒基準を取りまとめ次第、直ちに客室乗務員の飲酒基準に關する検討にも着手をいたしまして、今般、業務の前後におけるアルコール検査を義務化をし、当該検査でアルコール検知された場合の業務を禁

止するなどの飲酒対策を取りまとめたところが

ございます。

客室乗務員、それから整備従事者等につきましても飲酒事案が発生していることを踏まえまして、今後、この有識者会議での最終取りまとめの内容を可能な限り早期に基準化をいたしまして、航空安全に対する信頼回復を図つてまいりたいと考えております。

航空運送事業者が使用するアルコール検知器につきましては、正確かつ適切にアルコールを測定できますよう、航空法第百四条に基づく運航規程を認可するための基準におきまして、一定量の呼気量を基にアルコール濃度を測定し数値を表示できること、表示できるアルコール濃度の単位は〇・〇一ミリグラム・パー・リットル以下であること、使用するアルコール検知器は、製造者の定めに従い適切に管理運用することとしております。

航空運送事業者が使用するアルコール検知器につきましては、正確かつ適切にアルコールを測定できますよう、航空法第百四条に基づく運航規程を認可するための基準におきまして、一定量の呼気量を基にアルコール濃度を測定し数値を表示できること、表示できるアルコール濃度の単位は〇・〇一ミリグラム・パー・リットル以下であること、使用するアルコール検知器は、製造者の定めに従い適切に管理運用することとしております。

この場合、アルコール検知器について、製造者の定めに従い適切に管理運用することといたしますのは、具体的には、日々の作動点検で正常に作動していることを確認するほか、製造者の定めております使用期限、例えば一年でありますとか測定期数二万回、いずれかの早い方といたした使用期限又は測定期数で交換が必要なものでございます。

こうしたことが遵守されますように、指導監督をしてまいりたいと考えております。

○平山佐知子君 やはり自動車の車検のように一律にすることはなかなか難しいのかかもしれませんけれども、機器がやはりしっかりと作動しなければ意味がありませんので、是非、検査の徹底を指導するとともに、また、この適切なメンテナンス等についても引き続き指導徹底をお願いをしたい

と思います。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答え申し上げます。

国土交通省で把握をいたしております事故の件数につきましては無人航空機の飛行による物件の損傷等の件数でございますので、御指摘の届出数は無人航空機の落とし物などが含まれている数値だと思いますので、その数は必ずしも一致するものではないというふうに理解をしております。

一方で、毎日新聞の調べによりますと、都道府県警から届出があつたドローン等の拾得物、遺失物の届出の件数は、一五年度で拾得が三百三十六件、一七年度が六十三件、一八年度は六十六件と、こちらも増加をしております。

一方で、毎日新聞の調べによりますと、都道府県警から届出があつたドローン等の拾得物、遺失物の届出の件数は、一五年度で拾得が百十九件と、国交省に報告されている件数よりはるかに多い数字となっています。

これは、ドローンを操縦する人が、ドローンを何らかの理由でなくしてしまったことが事故であるということが、この認識が薄いということだととも思いますが、これがどこかに置き忘れたというのであれば問題はないんですけども、例えば飛行中に制御不能になつてしまつてなくなつたということになりますと、これは事故につながる危険性も考えられます。

そうしたことを見て本改正案では報告微収制度を定められたのかなというふうに認識をしておりますけれども、この制度を定められた理由、それから本制度の実効性について伺わせていただきま

す。

○平山佐知子君 やはり自動車の車検のように一律にすることはなかなか難しいのかかもしれませんけれども、機器がやはりしっかりと作動しなければ意味がありませんので、是非、検査の徹底を指導するとともに、また、この適切なメンテナンス等についても引き続き指導徹底をお願いをしたい

と思います。

○政府参考人(蝦名邦晴君) お答え申し上げます。

国土交通省で把握をいたしております事故の件数につきましては無人航空機の飛行による物件の損傷等の件数でございますので、御指摘の届出数は無人航空機の落とし物などが含まれている数値

だと思いますので、その数は必ずしも一致するものではないというふうに理解をしております。

今般の報告収制度につきましては、こうした

事故が起つた場合に、万が一発生した場合に、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ますように、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、製造などを行う者に対して報告徴収などを行うことができるようになります。

報告徴収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。そこで、国土交通省といたしましては、航空に関する専門的な知識を有する職員に關係者に対する事実関係の確認等当たらせることがで実効性の確保に努めてまいりたいと考えております。

○平山佐知子君　あと、本改正案によつて、飲酒時の操縦禁止など四項目を遵守事項として追加されたわけでございますけれども、ドローンの操縦には特別な資格それから免許は必要ないということがあります。

ドローンと一口に言いましても、先ほどからありますように、手のひらに乗るような小型のものから大きな小型のヘリコプターのようなものまで種々あるということで、特に大型のものは一たび操縦不能となれば大事故につながる危険性もあるということで、今後、一定の基準を設けて免許制度等を導入していくことも私も必要ではないかといふふうに考えてゐるんですが、これについてはいかがでしようか。

○政府参考人(蝦名邦晴君)　お答え申し上げます。

無人航空機の飛行につきましては、航空機や地上の人の安全確保という観点から、航空法に基づく許可、承認制度に係らしめているところでございます。

こうした基本ルールによらないような飛行を行う場合、許可、承認を受けることを必要としておりまつけれども、その際には国土交通省において機体の安全性や操縦者の知識、技能などを確認することで安全性の確認を行つてゐるところでございます。

今般の改正で、飛行前点検の遵守などの飛行ルールの追加や事故等が生じた場合の報告徴収、立入検査制度の創設を行うことで無人航空機の飛行の安全の更なる安全確保に取り組んでまいります。

今後、物流を始めとする様々な分野における無人格制度、あるいは免許制度という言い方もございますけれども、そういうことにつきましては、ますけれども、その上で、委員御指摘のような操縦者の資格制度、あるいは免許制度といふ言葉もございまして、規定期よりの製造、修理改造検査が行われる場合は、物流を始めとする様々な分野における無人航空機の利活用の拡大が期待されていることから、そうした利活用や技術の開発の進展を視野に置いた上で制度設計を考えいく必要があると考

えております。

このよくな観點から、昨年、官民で取りまとめましたロードマップにおきましても、段階的に制度整備を進めていく必要があるとされております。

国土交通省といたしましては、無人航空機の発展段階に応じまして、機体の安全性認証、操縦者や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す。

向性の検討を加速化してまいりたいと考えております。

○平山佐知子君　終わります。ありがとうございました。

○委員長(羽田雄一郎君)　他に御発言もないようですから、質疑は終局したものと認めます。

○委員長(羽田雄一郎君)　他に御発言もないようですから、質疑は終局したものと認めます。

○政府参考人(蝦名邦晴君)　お答え申し上げます。

無人航空機の飛行によらないような飛行を行ふ場合、許可、承認を受けることを必要としておりまつけれども、その際には国土交通省において機体の安全性や操縦者の知識、技能などを確認することで安全性の確認を行つてゐるところでございます。

こうした基本ルールによらないような飛行を行う場合、許可、承認を受けることを必要としておりまつけれども、その際には国土交通省において機体の安全性や操縦者の知識、技能などを確認することで安全性の確認を行つてゐるところでございます。

本法案による航空機乗組員の飲酒対策、ドローンの飛行に関するルールの追加、国産航空機の安

全性維持のための体制確保及び運輸安全委員会による航空機事故等調査の強化は必要であり、反対のと決定いたしました。

しかし、民間能力の活用を名目に事業者等の要

求に沿つて推進する規制緩和については、以下の理由により賛成できません。

第一に、予備品証明検査の廃止についてです。I H I やシャムコといった現行の認定事業場制度の下で、國交省の認定を受けた装備品メーカーにおいて、規定どおりの製造、修理改造検査が行われる場合は、物流を始めとする様々な分野における無人航空機の利活用の拡大が期待されていることから、そうした利活用や技術の開発の進展を視野に置いた上で制度設計を考えいく必要があると考

えております。

耐空証明は、航空機の車検に相当し、一機ごとに、一年ごとに国が直接検査し更新するのが原則であり、整備能力を備えた航空会社のみを対象とする。

国土交通省といたしましては、無人航空機の発展段階に応じまして、機体の安全性認証、操縦者や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す。

向性の検討を加速化してまいりたいと考えております。

○平山佐知子君　終わります。ありがとうございました。

○委員長(羽田雄一郎君)　他に御発言もないようですから、質疑は終局したものと認めます。

○政府参考人(蝦名邦晴君)　お答え申し上げます。

無人航空機の飛行によらないような飛行を行ふ場合、許可、承認を受けることを必要としておりまつけれども、その際には国土交通省において機体の安全性や操縦者の知識、技能などを確認することで安全性の確認を行つてゐるところでございます。

こうした基本ルールによらないような飛行を行う場合、許可、承認を受けることを必要としておりまつけれども、その際には国土交通省において機体の安全性や操縦者の知識、技能などを確認することで安全性の確認を行つてゐるところでございます。

本法案による航空機乗組員の飲酒対策、ドローンの飛行に関するルールの追加、国産航空機の安

全性維持のための体制確保及び運輸安全委員会による航空機事故等調査の強化は必要であり、反対のと決定いたしました。

しかし、民間能力の活用を名目に事業者等の要

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及び運輸安全委員会設置法の一部を改正する法律案に対し、自由民主党・国民の声・立憲民主党・民友会・希望の会・国民民主党・新緑風会、公明党・日本維新の会・希望の党及び無所属クラブの各派共同提案による附帯決議案を提出いたしました。

案文を朗読いたします。

航空法及び運輸安全委員会設置法の一部を改正する法律案に対する附帯決議案

(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 今後の国産航空機の就航に当たつては、国際民間航空条約上の航空機の設計及び製造国政府としての役割・責任を確實に果たすとともに、新たな国際基準の策定等、世界的な航空機の安全性向上のために必要な活動に貢献すること。

二 航空機の安全確保を図るため、装備品等の設計・製造者、航空会社を始めとする航空機の使用者、航空機整備会社等の航空機の安全確保に関連する民間事業者等の認定に当たっては、厳格に実施するとともに、民間事業者等に対する監督等を適時適切に行うこと。また、産業競争力の源泉となる民間事業者の技術等の情報管理に係る措置の徹底を促すこと。

三 航空機整備検査認定制度の活用等に伴い、国による更新耐空証明検査を実施する機会の減少が見込まれることから、航空機検査官の育成及び技量維持に係る取組を進めること。

四 航空機乗組員の飲酒等による不適切事案については、その発生に至る背景について、十分な分析を行うとともに、航空運送事業者に対する対応、從来にも増して航空機乗組員の心身の健康状態を適切に把握・考慮できるような体

制の確立に向け、必要な助言・指導を行なうこと。

五 無人航空機の利活用の促進が求められてい る状況を踏まえ、事故やトラブル等を未然に 防止することを目的とした飛行ルールの遵守 事項の周知徹底が図られるよう、関係機関との 連携に十分配慮すること。また、事故情報 の分析等を行うことが事故等の再発防止に資 することから、引き続き、事故等の情報の適 切な把握に努めること。

六 運輸安全委員会において、事故調査の報告 までに一定の時間を要している現状を踏ま え、組織としての独立性を確保しつつ、航空 事故の再発防止を目的とした組織体制の充実 を図ること。

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(羽田雄一郎君) ただいま青木君から提 出されました附帯決議案を議題とし、採決を行ひ 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(羽田雄一郎君) 多数と認めます。よつ て、青木君提出の附帯決議案は多數をもつて本委 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、石井国土交通大臣から 発言を求められておりますので、この際、これを 許します。石井国土交通大臣。

○国務大臣(石井啓一君) 航空法及び運輸安全委 員会設置法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、ただいま可決されましたことに深く感謝申 し上げます。

今後、審議中における委員各位の御意見や、た だいまの附帯決議において提起されました事項の 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。

○委員長(羽田雄一郎君) 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(羽田雄一郎君) 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。

午後零時三十七分散会

令和元年五月七日印刷

令和元年五月八日發行

参議院事務局

印刷者

国立印刷局