

第二百四回国会 衆議院 国土交通委員会 議 録 第 十 六 号

令和三年五月十四日(金曜日)

午前九時開議

出席委員

委員長 あかま二郎君
理事 古賀 篤君
理事 土井 亨君
理事 築 和生君
理事 小宮山泰子君
理事 秋本 真利君
理事 泉田 裕彦君
理事 小里 泰弘君
理事 門 博文君
理事 神田 憲次君
理事 小林 茂樹君
理事 田中 英之君
理事 高木 啓君
理事 中村 裕之君
理事 鳩山 二郎君
理事 細田 健一君
理事 三ツ矢憲生君
理事 八木 哲也君
理事 荒井 聰君
理事 岡本 充功君
理事 広田 一君
理事 道下 大樹君
理事 北側 一雄君
理事 高橋千鶴子君
理事 浅野 哲君

谷 公一君
平口 洋君
城井 崇君
岡本 三成君
井上 貴博君
岩田 和親君
加藤 鮎子君
金子 恭之君
菅家 一郎君
高村 正大君
田中 良生君
中谷 真一君
野中 厚君
深澤 陽一君
堀井 学君
宮澤 博行君
山本 拓君
伊藤 俊輔君
辻元 清美君
松田 功君
山本和嘉子君
吉田 宣弘君
井上 英孝君
古川 元久君

赤羽 一嘉君
大西 英男君
小林 茂樹君
鳩山 二郎君
島田 勘資君

赤羽 一嘉君
大西 英男君
小林 茂樹君
鳩山 二郎君
島田 勘資君

政府参考人
(警察庁長官官房審議官) 檜垣 重臣君
(警察庁長官官房審議官) 宮沢 忠孝君
(経済産業省大臣官房審議官) 福永 哲郎君
(国土交通省大臣官房公共交通・物流政策審議官) 久保田雅晴君
(国土交通省自動車局長) 秋川 直也君
(国土交通省航空局長) 和田 浩一君
(運輸安全委員会事務局長) 城福 健陽君
(運輸安全委員会事務局長) 武藤 裕良君

委員の異動
五月十四日、
補欠選任
秋本 真利君
高村 正大君
工藤 彰三君
細田 健一君
鈴木 貴子君
野中 厚君
古川 元久君
浅野 哲君

補欠選任
高村 正大君
秋本 真利君
鈴木 貴子君
野中 厚君
古川 元久君
浅野 哲君

補欠選任
高村 正大君
秋本 真利君
鈴木 貴子君
野中 厚君
古川 元久君
浅野 哲君

辞任
八木 哲也君
工藤 彰三君

本日会議に付した案件

政府参考人出頭要求に関する件
航空法等の一部を改正する法律案(内閣提出第六〇号)

あかま委員長 これより会議を開きます。
内閣提出、航空法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

あかま委員長 御異議なしと認めます。よつて、そのように決しました。
〔異議なし〕と呼ぶ者あり

あかま委員長 これより質疑に入ります。質疑の申出がありますので、順次これを許します。辻元清美君。
○辻元委員 立憲民主党の辻元清美です。航空法等の一部を改正する法律案について、まず初めに、保安検査の受検義務づけ等に係る制度の創設についてお伺いしたいと思います。大臣にお伺いします。

方針を策定することとなっております。テロの危険については今までもずっと指摘されてきたわけなんですけれども、なぜ今になって方針を策定することになったのか、もつと早くすべきだったんじゃないかと思うんですが、なぜ今か、まずお答えください。

赤羽国務大臣 特に、保安検査につきまして、私、一昨年の九月の十一日に大臣に就任をいたしました。私が引き続きました。また、私自身も様々な調査をしながら、保安検査員の抱い手の不足ですとか、現場での労働環境、待遇の問題等々、構造的な要因の存在などがあるということに直面したわけでございます。

こうしたことは、国交省として保安検査に係る課題を抜本的に解決していくべきだということを私自身も指示をいたしました。昨年六月から学識経験者ですとか保安検査の関係者で構成する有識者会議で議論を重ね、本年三月に中間取りまとめを行ってきたところでございます。

これを受けて、保安検査の受検義務ですとか検査会社に対する国の監督の強化等に加えまして、国土交通大臣が基本方針を策定する。これは、基本方針の中身は、ハイジャックですとかテロ等の危害行為を防止するための基本方針を策定するということとしたところでございます。この基本方針におきまして、国が主体的に保安対策全体の総合調整を行うとともに、諸課題の解決に向けて国が主導的役割を果たすということも明記させていただきます。
○辻元委員 今、大臣の御答弁の中にも、保安検査

保安検査が実施されるよう取り組んでいきたいと考えております。

それから、御指摘のあった三点目でございますけれども、委員御指摘のとおり、保安検査の実施主体は、日本は航空会社やっておりますけれども、これが国であったり、それから空港会社であったりというケースがございます、それぞれにメリット、デメリットがあります。

したがって、そのメリット、デメリットをしつかりと把握した上で、誰にやっていたかというところが一番適切なのか、効果的なのかということをしつかり議論をしていきたいと思っております。これにつきましても、基本方針の中でしつかり書いて、できる限り早期に議論をしていきたいというふうにご考えているところでございます。

○井上(英)委員 局長、答弁ありがとうございます。是非お願いしたいと思います。

そしてまた、保安検査の義務違反なんかを取り締まっていく上において、やはり警察の役割というのは重要だということに思っています。宮沢審議官、この実効性をしつかりと担保できるか、取組方針について答弁いただきますようお願いいたします。

○宮沢政府参考人 お答えいたします。

警察におきましては、空港におけるテロやハイジャック等の未然防止を図るため、平素から空港管理者等と緊密に連携をして、空港施設内でのパトロール、保安検査場付近の警戒等に当たっております。また、保安検査に際して違法行為等が発生した場合には、保安検査員等と連携して適切に対処しております。

警察としては、この度の法改正により保安検査の義務づけがなされた後においても、引き続き、空港管理者等と緊密に連携しながら、警戒整備を徹底し、テロ等の未然防止に万全を期してまいります。

○井上(英)委員、ありがとうございます。是非よろしくお願したいというふうに思っています。

次に、ドローンについてお聞きしたいんですけ

れども、和田航空局長にお聞きをしたいと思いま

す。今回の法案で、昨年は登録制度について少し改正があり、今回は安全性それから認証制度についての議論ということになっております。安全性をしつかりと確保していくということももちろんです。そしてまた機体の認証制度ですね、ですから、これも充実させていくつもりというのはい

いですが、この法の改正後のドローンというのは非常に安全にいきなりじゃないかなというふうには思っていますけれども、私は、去年の登録制度から非常にこだわっている点があって、そこを改めてちよつとお聞きをしたいと思っております。法改正されたことによつて、登録が事後になつていって、そして、性善説で、自主登録をしていただく、届出をしていただくという形になりまして、もちろん、しつかりとした所有者は申請をして登録してくれると思っております。例えば、犯罪を企てるなどの悪意の発想の方も恐らくおられるのではないかと、警察もそういうところが心配されるのではないかなと思っております。そういうものをしつかりと監視、管理できるような体制というのをやっていくべきだと思っておりますけれども、和田局長、ちよつとお答えいただけますかと思

たりますか。

○和田政府参考人 お答え申し上げます。無人航空機の登録制度につきましては、他の交通モードの例と同様、無人航空機の所有者が申請をし、国土交通大臣が登録を行う仕組みとなっております。単に制度を創設したのみでは、所有者に確実に登録していただくことは難しいと考えております。

このため、登録の確実な実施を担保できるように、まずは、登録を受けずに無人航空機を飛行させた場合や、登録記号の表示の措置を講じずに飛行させた場合には、罰則を設け、強制力を持たせているところでございます。

また、運用面におきましても、できるだけ簡便で申請者負担の少ない手続とするためのオンライン

システムを構築すること、また、利用者の団体やメーカー等に御協力をいただき、周知の徹底を図ること、それから、販売店に対して、購入者が購入時に登録手続を行えるようにするための補助、助言について協力を要請することなど、関係省庁や民間ともしつかりと連携しながら、あらゆる取組を講じて、無人航空機の所有者の方が確実に登録を行っていただけるよう、施行に向けて全力で取り組んでまいります。

○井上(英)委員 局長、済みません、ばたばたさせて。ありがとうございます。

是非、抑止力になって、そういったドローンの犯罪に使われないようになるべくしていくということが大事なのではないかなと思っております。機体の認証制度については、私はすばらしいことだと思いますので、しつかりと安全飛行が確保できるようにしていきたいと思っております。

最後に、ドローンも含めて、やはり非常に魅力的な業界だと思っております。ただ一方で、ほとんどのドローンは経済産業省にも来ていたでございまして、今日は経済産業省にも来ていたでございまして、情報セキュリティ面を含めて、安全性、信頼性の高いドローンの開発、流通を後押ししていくべきだと思います。さらには、二〇二五年の空飛ぶ車もしつかり推進していただくように、経産省、お答えいただけますでしょうか。

○福永政府参考人 お答えします。

ドローンは、警備、災害時対応、インフラの点検といった、政府を含めた様々な業務用途でニーズが拡大しております。サイバーセキュリティを含めた、先生御指摘のとおり、安全性や信頼性を確保していくことが重要となっております。

このため、経済産業省としては、令和元年度の補正予算において、高い飛行性能や操縦性、セキュリティ、低コストを実現するドローン基盤技術の開発を支援し、安全、安心なドローン作りを推進しております。既に機体開発はおおむね終

了し、現在、量産体制の構築を進めており、年内には政府の調達市場に投入予定でございます。

加えて、この安全、安心なドローンに対して電力会社等の民間事業者からも関心が寄せられておりまして、今後、政府のみならず民間事業者における導入を進めることで、低コストで安全性、信頼性の高いドローンの利活用を促していきたいと考えております。

あわせて、御関心の空飛ぶ車の実現に向けては、二〇二三年の事業開始、二〇二五年の大阪・関西万博での活用を見据え、引き続き、国土交通省、民間事業者、万博協会、大阪府、大阪市とも連携しながら、制度整備の議論や技術開発の支援をしつかり進めていきたいと思っております。

○井上(英)委員 どうもありがとうございます。大臣、済みません。

○あかま委員長 次に、浅野哲君。

○浅野委員 国民民主党の浅野哲でございます。今日は、よろしくお願いたします。時間が限られておりますので、早速質問に入らせていただきます。

今日は、航空法の改正ということで、二つ、テーマを絞りました質問いたします。一点目は保安業務、二点目はドローン規制についてです。

まず、保安業務についてなんですけれども、まず大臣にお伺いできればと思っておりますが、今回の法改正によつて、今後の保安業務の強化に向けた危害行為防止基本方針について大臣が定めることとされておりますが、こちらについては、空港等の設置者など及び有識者をメンバーとして含む会議を是非開催いただいて、しつかり現場の実態、現場の要望を尊重した上で策定していただきたというふうに思います。そして、現場からもこういった要望が届いておりますが、これについて、大臣の御見解をまずは伺いたいと思っております。

○赤羽国務大臣、ありがとうございます。

今回の法改正によりまして、航空における保安検査に国が関与できるようになるというのを、法改

正をお願いしております。成立次第、そこを国が主導的な役割を果たすという観点から、今現場で懸念とされている課題について、有識者の方々、また関係者の皆様、現場のことをよく知っている方たちの声を反映させていただきながら、しっかりといいものに変えなければいけない、こう決意をしております。

○浅野委員 ありがとうございます。

今、大臣もおっしゃっていただいたように、これらで、保安業務というものは航空会社が主体となっていてきている実態がございます。ただ、この重要性に鑑みて、これから国も関与していくというところで、これ自体は私は評価をしておりますけれども、やはり業務経験、現場の知識等を十分に踏まえたものであるべきだとも思いますので、今の大臣のお言葉をしっかりと実行に移していただきますように、改めてお願いをさせていただきます。

続いて、二問目になりますが、今回の法改正によって、第三十一条の二の三第一項では事業者の責務というのが規定されているんですが、ここには、事業者が危害行為を防止するために必要な措置を講じなければならないというような記載がございます。この中に国という言葉は入っていないんです。

やはり、今大臣のお考えにもありましたように、国がこれから主体的に関与し始めるということと、国の関与も明記すべきではないか、必要なのではないかというふうに思うわけですので、なせ事業者のみの責務規定となっているのか。

そして、別の法律になりますが、交通安全対策法第三条という部分では、国がこういつた安全に対して実施する責務を有するというふうに明記がされております。この交通安全対策法第三条と矛盾が生じないのか、この辺りを御答弁いただければと思います。

○和田政府参考人 お答え申し上げます。航空保安対策は、国が全体の制度を設け、航空

会社、空港会社、ターミナルビル会社等、それぞれの関係者が必要な対策を実施しているところでございます。これに加えて、今般の制度改正により、航空保安対策における国の主導的な役割を強めていくこととしております。

具体的には、新たに国土交通大臣が危害行為防止基本方針を策定することとし、その中で、国が主体的に航空保安対策全体の総合調整を行うことを位置づけることといたします。また、先進機器の導入や検査員の労働環境の改善など、現場における様々な課題の解決に向けて、国が主導的に取り組むことなどを明確化いたします。

さらに、国は、必要に応じて、基本方針に基づき、関係者に対し指導助言を行うこととしており、これらの取組を通じて、航空保安対策の一層の強化に向け、国としても主体的に関与してまいりたいと考えております。

○浅野委員 ありがとうございます。

今の答弁、少し専門的で分かりにくい部分もあるかもしれませんが、要するに、国が、交通安全対策法の第三条で規定されている国の責務というのは、ただ単に保安業務とかピンポイントな業務を実行するにとどまらず、方針の策定や助言指導も含めた広範な役割を実施する責務であるというふうに解釈をしているのだというふうに理解をいたしました。それはそのとおりだと思います。

ただ、ほかの委員の方も今日の質疑の中で触れておられましたけれども、やはり保安業務については、この役割分担について、私も、その見直しがこの後も必要ではないか、このような考えを持っておりますので、これからその点についても質問をさせていただきます。

まず、この保安検査に対して、昨年、令和二年に、保安検査に関する有識者会議というものが行われてまいりましたけれども、この中でも有識者から指摘されていたように、空港関連施設内ではエリアによって異なる主体が管理をする体制となっておりまして、一般的に、リスク管理の観点からいえば、このような体制というのは保安管理の

脆弱性につながるのではないかと懸念が持たれるのは至極当然で、実際、有識者からもそのような指摘がございました。

保安検査については、世界的に見ても、先ほどの答弁にもありましたが、国や空港会社が担っている国も多くございます。むしろ航空会社が担っている国というのは全体的に見れば少ない、こういう実態がございますので、先ほどの答弁でもありましたが、大臣が今後定める予定の計画の中では、この役割分担の在り方についても記載したいというような答弁がございました。是非これは検討いただきたいと思いますが、改めてその方向感も含めて御答弁をいただければと思います。よろしくお願いたします。

○赤羽国務大臣 現在我が国がやっている保安検査につきましては、航空会社が委託をして警備会社が現場で行っている、こうした状況はやはり私は見直すべきだというふうに思っております。有識者の皆様からも様々な意見をいただいております。今、今回の法改正が成立次第、この点が一番、ある意味では主要なところだと思っておりますので、国が主体にやっているとすれば、空港会社が、まあ、空港会社が主体でやっているところが多いかと思いますが、いずれにしても、そこに、具体的な主体はどうであれ、国がどう関与するのかといったことも是非議論していただいで、今回、国が主導的な役割を果たすというところで法改正でございますので、法改正の趣旨が反映できるような具体的な対応を議論していただきたい、こう思っております。

○浅野委員 是非よろしくお願いたします。これは私からの意見になりますが、その際、是非、基本、航空会社が保安検査を行う場合、万が一、例えばハイジャックや事故が起きて賠償責任が生じた場合には、モントリオール条約というのがございまして、賠償の上限が設定されているということでもあります。

ただ、これが、じゃ、国が行う場合や空港会社が行う場合、どうなのかといったところの考え方が

の整理というのは非常に重要な観点だというふうに私は考えておりますし、有識者会議の中でも指摘されておりました。

是非その辺りの、仮にほかの事業者がこれから関与する可能性が生じた場合には、その辺り、事業者側の不安を払拭するような検討は早期に行っていたら、しっかりと公表していただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。続いてなんでもすけれども、この保安対策費用について一問、質問させていただきます。

テロ、ハイジャック対策費用については、昭和四十五年のよど号ハイジャック事件以降、検査設備の強化が進められてまいりましたが、この中で、政府は、平成二十八年度から、ボディースキャナーなどの先進的保安検査機器導入費用の半分を補助しております。

今日の午前中、道下委員の質問に対する回答の中でも、機器に百十三億の補助、人件費として八十三億の補助をしてきているという答弁がございました。

私もその施策というのは評価をしたいと思っておりますが、ただ、これ、令和元年はそうだった。令和二年はどうなのかというところ、令和二年度については、この補助率が二分の一から四分の一に減らされているという話も聞いております。

今、コロナ禍で、ただでさえ事業者が苦しい中で、さらには、テロ対策の重要性が依然として高い中で、なぜこの補助率が低下してしまっただのか、その理由を教えてください。望ましくは、この補助率というものは国が責任を持って補助を継続、そして拡充していくべきだと思っておりますが、この点に関する見解を伺います。

○和田政府参考人 お答え申し上げます。我が国では、ハイジャック対策として航空会社が検査機器を設置しており、その費用は、航空会社と空港管理者が二分の一ずつを負担をしております。

国際テロ対策や東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を踏まえまして、平成二十

八年より、国際線定期便が就航する空港を対象として、ポデリースキャナーなどの先進的な検査機器を緊急的かつ集中的に導入するため、航空会社負担分である設置費用の二分の一を国が補助してまいりました。

昨年夏以降は、主要空港における導入が一巡したというを受けまして、補助対象を国内線等にも拡大をしたということでございます。その際、航空会社負担分の二分の一、すなわち設置費用の四分の一を補助することを通じて、導入を図っているところでございます。

先進的な検査機器の導入や検査体制の強化につきましては、今般策定する危害行為防止基本方針の中で国が主導的に取り組むことを明確に位置づけることも、関係者ともしっかりと連携をし、いろいろと課題について考えてまいりたいと思っております。

○浅野委員 オリンピックに向けた措置としての性質があったということですが、やはりテロ対策や、この保安、守る業務というのは、これは航空会社、事業者の責任だけではなく、やはり国としてしっかりと安全、安心を守り抜くという責任も当然なると思っています。

先ほど大臣も答弁されていたように、これから基本方針を作成する中で、その辺りの役割分担、責任範囲の明確化がされるのであれば、その際には、この費用補助についても、その在り方を含めて、是非見直しをしていただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

時間が僅かになってまいりましたので、次はドローンの質問をさせていただきます。

私も、これまでこの委員会でも、ドローンが今後レベル4の飛行をする際、要するに、人が存在している地域の上空をドローンが飛行する場合が想定されるわけですが、これまで、有人地帯でない地域で飛ばすのと、有人地帯で飛ばすのとでは、万が一のときに対する備えの考え方というのはやはり変えなければいけないと思っております。特に、上空を飛行している間、どんな異常が起

こるか分からない、そして、飛んでいるのはドローンだけではありません。様々な動物、ほかのドローン、障害物がございます。こういった中でも、間違いなく地上にいる人間を、国民を保護できるように対策を打っておく必要があると思っておりますので、レベル4で飛行するドローンについては第一種機体認証における安全基準を満たす必要があるというふうに今回されておりまして、この安全基準には、是非、最悪の事態を想定したフェールセーフ機能、ソフトウェアのフェールセーフ機能のみならず、ハードウェア的な、例えばパラシュートという例も有識者の議論ではありましたが、そういった物理的な安全装置も含めて要件化すべきではないかと思うわけですが、政府の見解を伺いたいと思っております。

○和田政府参考人 お答えいたします。第一種機体認証は、第三者上空を飛行することが前提となるために、特に高度な機体の安全性を求めるとともに、万一不具合などが発生した場合に備え、あらゆる事態を想定した対策を講ずることが重要と認識しております。

第一種機体認証の安全基準の検討に当たっては、例えば、不具合発生時でも安全に制御できる機能、いわゆるフェールセーフ機能が正常に作動すること、また、落下した際の衝撃を緩和するためのプロペラガード、パラシュート等を装備することなどを含めまして、関係者の御意見を踏まえつつ、ソフト、ハードの両面から機体や飛行のリスクに応じた技術的な検討を進め、レベル4飛行に求められる高い安全性の確保に万全を期してまいりたいと考えております。

○浅野委員 ありがとうございます。ドローン自体は、これから新しい産業の創出や利便性を高める重要なものになっていくと思っております。是非、確実な安全確保の下で更なる普及策を取っていただくことをお願いして、私の質問を終わります。

○あかま委員長 これにて本案に対する質疑は終

局いたしました。

○あかま委員長 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。高橋千鶴子君。

○高橋千鶴子委員 私は、日本共産党を代表して、航空法等の一部を改正する法律案に反対の討論を行います。新型コロナウイルス感染拡大の下で航空業界は深刻な苦境に陥っており、航空ネットワークを維持、確保するため、国が支援に乗り出すことは必要なことです。しかし、最大の問題は、雇用の維持が明確でないことです。

昨年十二月に改定されたコロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援策パッケージにおける雇用維持に対する支援策は、厚労省の、コロナ特例措置が一部を残して終了した雇用調整助成金や産業雇用安定助成金だけです。これまでも政府は、経営難に陥った航空会社への支援の前提として、経営基盤強化の名による徹底した合理化、人件費等コスト削減を求めてきました。リーマン・ショック後の日本航空の経営破綻に際し、国の支援と引換えに、再生計画に基づき一万六千人の人員削減が実施され、二〇一〇年末には百六十五名の整理解雇が強行されました。ILOから四次にわたる勧告を受け、不当労働行為が最高裁で確定したにもかかわらず、解決に至っておりません。

本日は、雇用の維持について、国の方針に書くとの答弁がありました。新型コロナウイルス感染拡大による苦境を、リストラ、人員削減の口実にすべきではないことを、改めて指摘しておきます。さらに、支援策パッケージは、航空ネットワークの維持、確保といいつながら、訪日旅行者二〇三〇年六千万人の政府目標に固執したポストコロナの成長戦略にほかなりません。国管理空港運営権者などに対する無利子貸付も、その内容は成田空港の第二滑走路延伸、第三滑走路新設など、既存の開発計画を支援するにすぎず、ネット

ワークの維持とは無縁のものです。そもそも、コンセッション空港に対する国の財政支援は、民間の知恵と資金の活用等により空港経営の徹底的な効率化を図るなどいつて推進した当初の目的の破綻と言わざるを得ません。

法案に反対する第二の理由は、ドローンのレベル4、有人地帯上空の補助者なし目視外飛行を解禁することは時期尚早であるからです。ドローンの機体認証及び操縦ライセンスについては必要なことです。しかし、第三者上空の飛行については、国交省自身も安全確保の手法、技術を確立できていないとし、電波断絶による墜落の危険など、安全面で多くの課題が指摘されています。なお、機体認証と操縦ライセンスの取得によつて、これまで毎回必要だった許可、承認が不要となることにも懸念があります。

また、第三者上空の合意なしの飛行は、民法に基づく土地所有権の侵害に当たることが指摘されながら、未解決のままの見切り発車になります。コロナ禍で遅れているレベル3の実証実験などを丁寧に見極めるべきであり、実現性について慎重に見極めるべきであります。

なお、保安検査を航空法上明確にし、国がハイジャック、テロ等を防止する危害行為防止基本方針を策定し、保安検査の受検義務づけなど、国の関与を強めることは必要なことです。しかし、航空会社や警備会社など民間任せの仕組みは変わらず、保安検査員の処遇改善につながる踏み込んだ支援もなく、実効性が担保されていません。米国では、二〇一〇年の同時多発テロ以降、それまで民間が担っていた保安検査を国の機関である運輸保安庁、国家公務員が担うようになっています。日本でも、保安検査員の処遇改善、地位向上を図りながら、将来的に保安検査を国が責任を持って実施するよう検討するべきだと思います。

以上述べて、討論とします。○あかま委員長 これにて討論は終局いたしました。