

令和3年5月28日 「航空法等の一部を改正する法律案」本会議 質問要旨
立憲民主・社民 青木愛

1. 国土交通大臣が定める航空運送事業の基盤強化に関する方針の目的と中身、また、昨年10月の支援施策パッケージとの関係について。(国土交通大臣)
2. 民間航空会社に対する国の支援と国の関与のあり方について。(国土交通大臣)
3. 新型コロナウイルスの水際対策の不徹底により、国内に変異株が拡散してきた。水際対策の強化・徹底についての見解。(厚生労働大臣、国土交通大臣)
4. 何故、今まで、航空機への搭乗前の保安検査が義務づけされていなかったのか。(国土交通大臣)
5. 国家の安全保障にかかわる保安検査は、国が責任を負うべきだと考える。航空保安に係る国の責任について、また、地方公共団体、空港管理者、航空運送事業者、保安検査会社等の役割分担の見直しについて。(国土交通大臣)
6. テロ・ハイジャック対策を国家レベルの課題ととらえ、多様化・巧妙化する犯罪を未然に防ぐためには、国が主体的に予算措置を始めとした対策を講じるべきだ。国土交通大臣の見解は。(国土交通大臣)
7. 保安検査員の処遇に関して、現状認識及び今後の処遇改善の方針について。(国土交通大臣)
8. 有人地帯の上空を飛行するレベル4が可能になるが、飛行の安全性の確保は如何に図られるか。(国土交通大臣)
9. ドローンによる第三者のプライバシーの侵害を、如何にして防ぐか。(国土交通大臣)
10. これまでラジコン飛行機を通して愛好者や子供たちがモノづくりの心を育んできたことについての受け止め、及び、趣味として楽しんでいるラジコン愛好者に対しては、手続きの簡素化や負担の軽減などの配慮をすべきではないか。(国土交通大臣)

令和3年5月28日 「航空法等の一部を改正する法律案」本会議質問
立憲民主・社民 青木愛

私は、立憲民主・社民を代表して、ただいま議題となりました「航空法等の一部を改正する法律案」につきまして、赤羽国土交通大臣及び田村厚生労働大臣に質問いたします。

(航空ネットワーク確保のための方針の策定・支援)

本法律案は、大きく三つの柱から構成されています。一つ目の柱は「航空ネットワーク確保のための方針の策定・支援」についてです。

現在、我が国は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、国民生活や社会経済へ甚大な影響を受けております。航空関連産業においても、国内外での移動制限により需要が激減し、産業の存続に極めて甚大な影響を受けています。

本年2月には、格安航空会社のエアアジア・ジャパン株式会社が本邦航空業界初の新型コロナウイルス感染症関連で東京地方裁判所より破産手続の開始決定を受けました。また、航空大手2社の業績も低迷しており、2020年度連結決算によるとANAホールディングスの純損失は4,046億円と過去最大の損失となり、JALグループは2,866億円の純損失となりました。未だ新型コロナウイルス収束の目途が立っておらず、航空関連産業は未曾有の危機に直面しています。

そのような中、国土交通省は、本邦航空・空港関連企業の収支改善等の取組を支援することにより、航空・空港関連企業の経営基盤を強化するとともに、国民の移動の基礎的インフラである航空ネットワークを適切に維持するため、令和2年10月に「コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ」をとりまとめました。

主な内容として、航空会社に対しては、令和3年度において、空港使用料や航空機燃料税の更なる減免として1200億円を、また、空港会社に対しては、空港施設の整備に対する無利子貸し付けや財政投融资を活用した融資などを行うとしています。

そしてこの度の法律改正では、安全かつ安定的な航空ネットワークの維持・確保のため、国土交通大臣が、航空運送事業の基盤強化に関する方針を定めることとしております。その目的と中身はどのようなものなのか、去年の支援施策パッケージとどのように関係しているのか、国土交通大臣にお伺いします。

また、本邦航空会社が、国の支援を受けるためには、国が定めた方針を踏まえて、事業基盤強化計画を策定し、同計画の実施状況を定期的に国へ報告することが求められています。

しかし、民間航空会社の事業計画に対し、国の関与を過度に強めるものであってはならないと考えます。と同時に、特にコロナ禍において雇用が犠牲になることも避けなければなりません。この度の国の支援と国の関与のあり方について、国土交通大臣にお伺いします。

次に、空港における水際対策の強化です。

去る3月9日に国土交通委員会において、赤羽国土交通大臣から所信を聴取いたしました。その中で、赤羽大臣からは、新型コロナウイルス感染拡大への対応策の一つとして、水際対策の強化を掲げておりました。

しかし、現在では、日本国内に英国株やインド株など各種の変異株の拡散状況が明らかになっており、空港における水際対策が如何に不徹底であったかと言わざるを得ません。

5月2日の報道では、新型コロナウイルスの水際対策で、政府が3月末から行っている全入国者への入国後14日間の位置確認を巡り、誓約した場所での待機が確認できなかったり、離れた場所にいたりする人が、多い日で1日300人を超えていることが、厚生労働省などへの取材で判明しました。

変異株の影響が顕在化している中で、このような事例の発生は、看過することが出来ません。検疫・水際対策の所管である田村厚生労働大臣に、及び赤羽国土交通大臣に、水際対策の強化・徹底を求めたいと思いますが、両大臣の見解を伺います。

(保安検査等の確実な実施に向けた制度整備)

本法律案の二つ目の柱は「保安検査等の確実な実施に向けた制度整備」についてです。

航空保安全般について、2001年9月の米国同時多発テロ事件に象徴されるように、航空機を大量殺傷兵器として利用するテロは、現在では国家を標的としていることから、テロ・ハイジャック対策は国家レベルの課題となっています。

ところが我が国では、これまで、航空機への搭乗前に行われている保安検査や預入手荷物検査について、法的な位置付けが明確でなく、検査の確実な実施等のための関係者の連携強化や、保安検査における国の責任が明確ではありませんでした。

そのような中、今回の改正案で、初めて保安検査が義務化されることになり、保安検査員が旅客による検査拒否に対して、今後は法的根拠をもとに厳格に対応できるようになります。さらに国がテロ等の危害行為防止のための基本方針を策定する役割を示したことは、航空保安の強化につながる前進です。

しかし、何故、今まで、保安検査が義務づけられていなかったのか、国土交通大臣にお伺いします。

今回の改正に前進が見られるとしても、航空保安の責任主体が民間の航空事業者であるという根本的な問題は解決に至っていません。

諸外国では、航空保安に関して、アメリカやドイツ、ニュージーランドでは国が、ドイツ以外のヨーロッパや中国や韓国などでは空港会社が主体的に責任を負っており、日本のように、民間の航空会社が航空保安の責任を負っている国はほとんどありません。

日本では、民間の航空会社が、民間の警備会社に航空保安検査を委託しており、全くの民間任せです。国家の安全保障にかかわる保安検査は、国が責任を負うべきだと考えます。航空保安に係る国の責任について、また、地方公共団体、空港管理者、航空運送事業者、保安検査会社等の役割分担の見直しについて、国土交通大臣にお伺いします。

関連して、航空保安に関する財源のあり方についてお聞きします。

現状では、保安検査に係る費用は、全体の2分の1を航空会社、2分の1を空港管理者が負担しており、保安検査を委託する警備会社への支払いも、その中から支出しています。保安検査費用を航空会社に負担させる国は、海外ではほとんどありません。

ボディースキャナーなど高性能の保安検査機器を導入する際は、航空会社の負担分の2分の1を国が補助することになっているものの、チケット代金に含まれた105円の保安料は国に納められており、財源的にも、国はほとんど責任を負っていません。

テロ・ハイジャック対策を国家レベルの課題ととらえ、多様化・巧妙化する犯罪を未然に防ぐためには、国が主体的に予算措置を始めとした対策を講じるべきだと考えますが、

国土交通大臣に見解を伺います。

次に、現場で働く保安検査員の処遇改善です。長時間労働、低賃金、旅客のクレーム対応等、保安検査員にとってはたいへん厳しい労働環境にあり、そのため、離職率が高いというのが現状です。

保安検査員の処遇に関して、現状認識及び今後の処遇改善の方針について、国土交通大臣にお伺いします。

以上のように、日本では国の安全に関わる保安検査は民間任せ、財源も民間任せで、国の主体的な責任ある姿勢が見られません。コロナの水際対策が中途半端であることの要因のひとつに、このような保安体制に対する国の姿勢があるのではないかと考えます。

(無人航空機のレベル4実現に向けた制度整備)

本法律案の三つ目の柱は「無人航空機のレベル4実現に向けた制度整備」についてです。

最近、無人航空機、ドローンの利活用が飛躍的に拡大しており、国民生活の利便性の向上や、多くの産業の生産性向上に寄与するものとして、大きな期待が寄せられています。

例を挙げますと、人が立ち入れない場所の調査や景観の撮影、高度成長期に施設したインフラが一斉に老朽化を迎えている中、橋梁や道路、下水道の点検、送電線の点検、農業における農薬の空中散布や生育状況の把握、山間部・過疎地・離島への物流、災害時の被災状況の把握と医薬品や食料をはじめ物資の輸送、山や海での遭難への対応など、多種多様な場面での利活用が進んでいます。

一方で、ドローンが落下して人や物に傷害を与える事件や、空港周辺でドローンの飛行が確認されるなど、ドローンに関連した事故が発生していることも耳にします。

ドローンの利活用については進めることは必要と考えますが、その危険性を十分に理解し、安全対策に万全を期し、事故を未然に防がなければなりません。

無人航空機の飛行形態には、レベル1からレベル4まであり、レベル1、2は目視内飛行、レベル3は目視外で人のいない無人地帯の飛行、ここまで一定の条件の下で飛行が可能でした。

この度の法律改正では、レベル4が解禁され、市街地や住宅街など人がいる上空を補助者なしで目視外飛行することが可能となります。

有人地帯での飛行となることから、事故が起きた際の被害の度合いも高まることが予想されます。その飛行特性を踏まえ、より厳格に飛行の安全性を確保する必要があると考えます。

そこで、本法律案において、飛行の安全性の確保が如何に図られているかという点について、国土交通大臣にご説明を求めます。

また、同時に、個人のプライバシーにも注意が必要です。住宅の上空やマンションの傍を飛行する場合、住宅や住民を搭載されたカメラで撮影することが技術的に可能となります。

そのような第三者のプライバシーの侵害をどのように防ぐのか、国土交通大臣にお聞きします。

次に、今回の法律改正により、多くの愛好者が楽しんできた無線操縦の模型飛行機、いわゆるラジコン飛行機への影響についてお聞きします。

ラジコン飛行機の愛好者の多くは、自分の手で作った飛行機を、自分の手で飛ばす。つまり、飛行機を作る過程とそれを飛ばすための技術の向上を楽しんでいます。この趣味はモノづくりを通じて大空への夢を実現するものであり、多くの先人たちが努力して作り上げ守ってきた趣味であり、文化でもあります。そこにはモノづくりの心が躍動しています。

他方、ドローンは、その多くが既製品であり、コンピューター制御による自動操縦をベースとしており、ラジコンのようなモノづくりや操縦技術よりも、その利活用に重点が置かれています。

両者はどちらも無人航空機ですが、その目的も構造もかなり異なります。しかし、法律では、どちらも無人航空機として定義し、同じ規制をかけています。ラジコンをドローンと同じ枠組みで規制を強化すると、長年引き継がれてきたモノづくりの心が縮こまるだけでなく、ラジコン飛行機を趣味とする文化自体が消滅してしまうのではないかと心配しています。

これまでラジコンを通して多くの愛好者や子供たちがモノづくりの心を育んできたことについての受け止めと、併せて、趣味として楽しんでいるラジコン愛好者に対しては、手続きの簡素化や負担の軽減などの配慮をすべきではないかと考えますが、国土交通大臣の見解をお伺いします。

以上で質問を終わります。