

年頭の辞



国土交通省航空局

局長 久保田 雅晴

航空局 幹部一同

〈航空局長：久保田 雅晴〉

あけましておめでとうございます。

今年は「癸卯（みずのとう）」です。これまでの努力が花開き、実り始めるという縁起の良い年とのことです。

この3年、未曾有の危機が内外の航空業界を襲いました。そのような状況下においても、日々の航空の安全を確保し、質の高いサービスを提供いただいている関係各位の取り組みに対し心から敬意と感謝をお伝えしたいと思います。

今年は、冒頭ご紹介したように、今まで耐えてきた、準備してきたことが花開く年にしたいと考えています。

具体的には、国内・国際航空需要の回復に伴い、航空・空港業界の業績は急回復すると期待しますが、この数年のあまりに酷い状況が財務体質を大きく棄損しています。このため、将来に向けた成長投資等が行えるよう、今年も航空・空港関係者に対し適切な支援を行います。

また、空港機能の高度化にも取り組みます。必要なハード面、ソフト面での整備を進めるとともに、管制対応等により既存施設を最大限有効活用していきたいと考えています。

さらに、関係者の機運が高まりつつある航

空分野の脱炭素化に取り組みます。経済産業省、資源エネルギー庁や環境省のリソースも最大限活用して、航空機の運航分野と空港分野における脱炭素化の取り組みを、関係者との密接な連携の下に積極的に進めてまいります。

加えて、航空分野におけるイノベーションにも積極的に取り組み、ドローンや空飛ぶクルマなど日進月歩の技術革新や労働力不足対策にもなる自動化、省力化にも取り組んでいきたいと考えています。

それから、航空局は目の前に膨大な仕事がありますので、これをこなすだけでも相当な業務量になりますが、久しぶりに通常国会への法案提出がないこともあり、もっと視線を長く持った中長期的な検討課題にも向き合うようにしたいと考えています。何代にも亘ってバトンを引き継ぎ、どこかで花を開かせる、そういったスタディにも取り組みたいと考えています。

こうした取り組みの前提として、風通しのよい、効率的な業務遂行等組織としてのパフォーマンスが最大限発揮できる職場づくりに取り組んでまいりますので、関係各位のご理解、ご協力、ご支援をお願いする次第です。

結びに、皆様にとって「癸卯」が実り多き

年になることを祈念して、ご挨拶とさせていただきます。

本年も何卒よろしくお願いいたします。

以下、個別の課題について、航空局幹部より申し上げます。

〈航空ネットワーク部長：大野 達〉

航空ネットワークは、公共交通機関として社会経済活動を支え、ポストコロナの成長戦略の実現に不可欠な「空のインフラ」であり、コロナの影響が長期化・深刻化する中で、この「空のインフラ」の担い手である航空会社・空港会社等を支えるべく、関係者が連携して様々な対策を講じてまいりました。これまでご尽力いただいた全ての関係者の皆様にこの場を借りて御礼申し上げます。おかげさまで2023年度においても、航空機燃料税に係る特例措置の5年間の延長をはじめ、相当規模の支援策を用意することができました。

コロナの影響を完全に見通すことは難しいですが、それでも昨年10月の水際措置の大幅緩和、全国旅行支援の開始を受け、今後の航空需要の本格的な回復に向けて希望が持てる年明けとなりました。今回の支援策が、航空会社・空港会社等が需要回復の担い手としての役割を果たすための下支えとなることを期待しています。

また、今後の需要回復局面においては、空港がボトルネックとならないよう、グランドハンドリングや保安検査をはじめ、CIQや自治体を含めた空港を巡るあらゆる関係者が連携して課題解決を図り、回復する需要に対応いただくことが重要です。すでに空港ごとにWGを設置して対応いただいておりますが、今年も引き続きの対応をよろしくお願いいたします。本省としてもしっかりとサポートしていきたいと思っております。また、補正予算で計上した人材確保支援の仕組みも積極的にご活

用いただければと思います。

回復の先にある長期的な需要の増大に対応した空港機能の拡大・強化の取組みも重要です。首都圏の容量を100万回に拡大する取組みを着実に続けるとともに将来を見据えた議論も進め、また、関西3空港、中部空港それぞれについても、将来の需要増に向けた地域の構想を踏まえ、現在の取組みを着実に進めることが必要です。さらに、全国の空港の機能強化や安全対策、コンセッション空港の適切な運営、保安防災、自然災害対策、自動化など技術開発による生産性向上等についても着実に進める必要があります。

政府全体で2050年までにカーボンニュートラルを目指すこととされている中で航空分野における脱炭素化の取組みも喫緊の課題です。航空分野における脱炭素化を進めるための枠組みを盛り込んだ航空法・空港法等の一部を改正する法律が昨年12月に施行され、あわせて取組みの指針となる航空脱炭素化推進基本方針を策定いたしました。さらに空港分野については、計画策定ガイドラインの改定、事業推進のためのマニュアルの策定を行いました。今後はこれらに従い、航空機運航分野、空港分野それぞれにおいて脱炭素化推進計画の策定や省エネ・再エネ事業の実施に向けた動きが本格化することが期待されます。すでに空港ごとに協議会や準備会を設置していただき、議論を進めていただいておりますが、引き続きの対応をよろしくお願いいたします。また、国際航空分野においては、昨年10月のICAO総会で、短中期（2024年から2035年まで）の目標として2019年の排出量の85%をベースラインとする意欲的な目標が採択されました。すでに航空機運航分野については、SAFの活用、運航改善、新技術の導入といった手段に応じ、それぞれに官民協議会を立ち上げて議論を進めてきたところです

が、より一層の取組みが求められることとなります。特にSAFの活用については、資源エネルギー庁や石油会社、さらには原料確保の観点から農水省や環境省、原料調達に関する事業者といったこれまでの航空行政の範囲を超えた幅広い関係者との連携が必要となります。政府全体のGXの取組みと連動しつつ、官民協議会の枠組みを活用しながら、各航空会社との連携を密にして取組みを進めていきたいと考えております。

先に挙げたいずれの課題についても、各地域・各空港等の実情を踏まえてきめ細かく対応していくことが重要です。日々ご尽力いただいている空港事務所をはじめとする職員の皆様に改めて御礼申し上げます。航空行政に寄せられる期待が大きくなる中、空港事務所、地方航空局、本省航空局が一丸となってその期待に応えていけるよう、引き続き、皆様のご協力をよろしくお願いいたします。

また、これらの当面の課題に加え、将来にわたって冒頭に掲げた「空のインフラ」がその機能を発揮し続けるため、先手を打った取組みも重要です。「空のインフラ」をコロナ禍による危機を乗り越えるためだけの掛け声に終わらせることなく、コロナ禍でみえてきた課題・反省を踏まえ、ポストコロナの世界で変わっていくものと変わらないものを見極めつつ、我が国の航空会社・空港会社等が担い手として役割を発揮し続けるために必要なものは何か、皆さんと一緒に考え、取り組んでいきたいと思っております。

本年もどうぞよろしくようお願い申し上げます。

〈大臣官房審議官：大沼 俊之〉

昨秋、ようやく水際措置の大幅緩和が実現し、昨年の年頭の辞で局長から予告？がありました反転攻勢の状況を迎えるに至りまし

た。ここに至るまでの関係の皆様のご尽力に改めて感謝申し上げますとともに、これが思わぬところで躓くことのないよう、想定される課題に先手先手で対応いただくようお願い申し上げます。

加えまして、国際を担当する立場の皆様にとひとつお願いがございます。どうか、ご自身の担当されている業務につきまして、日本の航空の「国際競争力の維持・確保」に貢献できているかどうか、邪魔をしていないかどうか、今年一年気にしながら取り組んでいただきたいと思っております。

昨秋、ICAO総会に日本代表団を率いて参加し、小生が事務局に勤務していた20年前と比較して、分担金の負担順位は当時の2位から、2位に大幅に水をあけられての3位、比率で見ても当時の14.36%から6.26%と半分以下に落ち込んでいる様や、今まで無風であったカテゴリーI（最重要国）の理事国選挙でロシアが落選する様を見るにつけ、単に従前の仕事の仕方を繰り返すままで国際的な地位を保持しつづけられるのか、大変不安かつ疑問に思いました。

「国際的な競争力の維持・確保」は、何も日々外国航空会社と競争している航空会社や外国のハブ空港と競争している空港会社に限った問題ではありません。むしろ、航空会社、空港会社さらには関連する各種業界が国際的に伍していく環境を整えるという意味でも、航空当局である我々の問題と考えるべきものと思われま。

20年前の近隣諸国の航空当局と我々との間には、歴然とした力量差がありました。当時の管制保安部には近隣諸国の航空当局からの視察希望がひっきりなしにありましたが、それはもはや過去の話であり、交通規制部に限らず、現在の我が航空局が、中国、韓国、シンガポールの航空当局と比較して、優位な位

置にあると言えるのか、残念ながら小生は疑問に思っております。

小生が直接担当する航空交渉や脱炭素の取り組みは当然ですが、皆様一人一人の業務は、国境を越えた往来とつながる「航空」の業務である以上、どんなに国内的に見える業務であっても、辿っていけば何らかの形で国際的な関係性や影響を気にすべき性格を抱えているはずです。ぜひ気にかけていただきたく思います。

気にかけていただいたことをどうモノにしていくのか、これを考え、航空局としてのアクションに移していく道筋を考えるのは小生の仕事ですが、ぜひ皆さんと一緒に進めたいと思いますので、ご協力よろしく願います。

〈交通管制部長：高橋 広治〉

航空交通管制分野においては、本年も、日々の航空交通の安全を最優先としつつ、利用者、運航者のニーズに的確に対応し、信頼される安定した航空保安業務の提供に努めるとともに、少し先の将来を見据えた施策にも積極的に取り組んでまいります。

長く続くコロナ禍ではありますが、昨年後半は行動制限や入国制限の緩和により航空需要が少しずつ回復してきました。特に国内線の運航便数はコロナ前とほぼ水準に戻ってきました。国際線についても回復基調は続いており、交通管制部門としてはこれら増加する航空機の安全運航を、ユーザー目線を意識しながら全力で支えていく所存です。

交通管制部門では、管制処理能力の向上や管制サービスの向上を図るため、2040年を目標年限とする「将来の航空交通システムに関する長期ビジョン（CARATS）」に基づき、国内管制空域の上下分離、衛星航法サービスの高度化、データリンクの拡大などを推進し

ています。また、航空機運航におけるDX推進として航空関係者間の情報共有基盤（SWIM）を構築し、飛行経路の最適化や外国管制機関との相互運用性の確保も推進しています。以上のような取り組みにより運航の効率化を図り、2050年のカーボンニュートラル実現に向け、航空機運航分野におけるCO2削減も進めてまいります。

さらに、次世代航空モビリティについては、レベル4飛行を可能とする昨年12月の改正法の施行によりドローンの運航拡大が見込まれるとともに、空飛ぶクルマについても2025年の大阪・関西万博での運航実現に向けて、関係者が急ピッチで準備作業を進めています。交通管制部門としても既存の航空機と次世代航空モビリティが安全に共存できる環境づくりに貢献してまいります。

最後に、高速で飛行する航空機を24時間365日体制でどのような環境下でも安全に運航させることが求められる交通管制部門の各職場では、ダブルチェックや瞬時の的確な判断が必要となることが多いため、チームワークが非常に重要であり、日頃からの風通しの良い職場環境の確保が求められます。これは航空局の他部門や、航空会社、空港会社、請負業者など外部との関係でも同様で、交通管制部門職員一同、引き続き内外関係者と良好な関係を維持し、安定した業務運営を行っていきたく思っております。

本年もどうぞよろしくお願いいたします。

〈大臣官房技術審議官：田中 知足〉

緊急時航空運用本部では、本年も自然災害などから航空の安全が確実に守られるよう全国の航空関係者・空港関係者のみなさまと共に取り組んで参ります。昨年は、地震、台風・豪雨、火山噴火などへの対応が求められ、特に3月に発生した福島県沖地震においては不

通となった東北新幹線の代替輸送として航空輸送が活用されました。一方で、今年は空港の事業継続計画（A2-BCP）の策定が開始されてから3年が経過する年になります。この間の災害対応に係る様々な経験を活かして、より一層安全な空港の防災体制を構築するよう更に努力して参ります。

空港関連技術の開発にあたっては、空港の機能強化・安全確保に加えて、運用時の利便性や経済性の向上などに貢献する取り組みが重要であると考えています。学識経験者、空港運営者、空港利用者のみならず一体となった推進体制のもとで、DX、GX、担い手不足などの新たな課題の解決に着実に取り組んで参ります。

世界の航空需要がコロナ禍の影響から回復することに伴い、我が国の優れた航空インフラに対する国際展開へ向けた期待も高まりつつあります。航空インフラ国際展開協議会の協力を得つつ、関係機関・民間企業のみならずと連携して建設・運営に係る案件の着実な形成・獲得に努めて参ります。

〈安全部長：平井 一彦〉

まずは昨年中も新型コロナウイルス感染症の影響、急速な需要回復に伴う急激な業務環境変化の中、日々の業務を着実に遂行して安全な運航の確保に励んでいただいたことに感謝を申し上げます。昨年も同じようなことを申し上げており、耳にたこができると言われてそうですが、やはり安全の確保は日々の仕事を実直に継続することで達成されるものであることから、今日までの安全が明日以降の安全を保証するものではないことを忘れずに、本年も気持ちを引き締めて業務へ臨んでいきたいと思います。

さて、昨年の本稿で、業務遂行に当たり3つの視点「3S（Sensitivity：世の中の動きに

感度を高くし、安全行政に求められることを常に意識、Seamless：関係者一丸となった取組、Shift：守りの安全行政から攻めの安全行政に意識改革）」を意識して取り組むという意気込みを書かせていただいてから1年があつという間に過ぎましたが、現在も1年前と同じく、航空を取り巻く様々な環境が大きく変化し、その都度柔軟な対応を行っていかなければならない状況にあると思います。目前の課題を解決して行くにあたって、引き続き3Sの視点を意識しながら、効率よくかつ効果的な対応を進めていきたいと思っています。

昨年は近年続けて行われた航空法改正による保安検査の義務化等航空保安対策に関する見直し、予備品証明制度の廃止、ドローンに関する登録制度・機体認証・操縦ライセンス制度等が施行されました。非常にタイトなスケジュールのなか、多岐にわたる関係者との調整をしっかりと行い、大きな波乱なく制度開始を迎えられたのは、安全部のみならず局内関係課室、あるいは民間の関係者等多くの方々のお力添えによるところが大きいと実感しており、この場をお借りして改めてお礼を申し上げますとともに、よりよい制度や運用としていくために、関係各位におかれましては引き続きのご支援・ご協力をお願いいたします。

今年も、これまでに引き続き、日々の運航安全の確保はもちろんのこと、航空界を支える人材の確保・育成、航空分野のグリーン施策の推進のため新技術の開発段階から積極的な関与と安全基準の策定への戦略的な取組を着実に進めていくとともに、目前に迫ってきた2025年の大阪・関西万博での空飛ぶクルマの運航に向けた制度整備をタイムリーに進めていく必要があります。これらの重要課題を関係者との連携を一層強化しながら、3Sを常に意識しつつよりよい安全行政を目指してい

きます。

最後になりますが、これらの取組を進めていく上でも、職員一人一人がやりがいを感じ高いモチベーションをもって業務に取り組んでいただくことが極めて重要と考えております。このためにも、働きやすい職場環境を整備するとともに、業務の棚卸しや効率化、システム化の推進等業務環境の改革にもこれまで以上に積極的に取り組むなど、航空安全行政ビジョンを着実に進めていきたいと思っておりますので、皆様のご協力をお願いします。日本の航空界全体を更に盛り上げていくためにも、今年も様々な課題の解決に向けて一緒に頑張っていきましょう！

〈航空局次長：新垣 慶太〉

「今年こそは」と、コロナ禍の影響から脱し、航空関係事業も本来の姿で展開できるぞとの期待を胸に新年を迎えました。

昨年もコロナ対応や国際情勢の影響等でご苦労された皆様に深く敬意を表します。冒頭に記載したように、気持ちは明るく前向きにですが、備えまで楽観であってはいけないと思います。コロナの感染再拡大について油断

してはなりませんし、ロシア・ウクライナを巡る情勢やそれに端を発する世界的な経済への影響にも留意し、いざというときには、令和5年度予算案で措置された施策も迅速かつ的確に駆使して、良質で安全・安心な航空輸送サービスを支えられるよう尽力してまいりたいと存じます。

また、ポストコロナを見据え、中長期的な課題について着実に成果を出していかなければなりません。脱炭素・GX、空域再編、新技術への対応、国際対応など、詳細は担当の審議官、部長が述べている通りです。これらの分野は、従来の航空行政では、あまり縁のなかった方々の知見と緊密な連携が必要であり、意思疎通を十分に図っていくことが重要です。その際には、基本である安全・安心な航空輸送サービスの実現を心に据えて、そして、旅客、貨物、さらにターミナルビル等の施設利用者など国内外のあらゆるお客様の信頼の笑顔につなげることを忘れずに臨んでまいりましょう。

私も、職員の皆様のやりがいやモチベーションの向上に全力で取り組んでまいります。本年もどうぞよろしくお願い致します。

令和5年1月1日