

[航空管制（防衛庁）]

1 国土交通省によれば、今後の羽田再拡張事業等による航空交通量の増加に対応するためには、自衛隊等の訓練空域も含めて空域を最大限に有効活用することが必要不可欠であるとのことだが、同省との空域の利用調整の現時点での進捗及び今後の見通しについて伺いたい。

- 1 国土交通省及び防衛庁は、民間航空交通量の増大及び運航の効率化に関する国際動向並びに自衛隊の航空機や装備品の性能向上等による訓練空域等の狭隘化に伴い、空域の有効利用が不可欠であるとの共通認識のもと、検討を行ってきた。
- 2 国土交通省は、現在、航空交通流管理センター（福岡市）で行っている航空交通流管理機能に新たに空域管理機能を付加して、平成18年2月に航空交通管理センターの本格運用開始を予定しており、現在までに両省庁間では、同センターにおける情報交換とリアルタイムでの調整により、以下のような業務を行うことを予定している。
 - (1) 自衛隊の高高度訓練 / 試験空域を自衛隊が使用しない場合、民間航空機が当該空域を飛行するための調整を行うこと。
 - (2) 自衛隊の所要に応じて、航空交通管理上の影響を勘案の上、特別な臨時訓練空域を設定すること。
- 3 今後、航空交通の安全性を確保しつつ、具体的な調整要領等について検討していく予定である。

2 我が国の航空管制実施主体の一元化を進める上で支障になると考えられる点は何か。また、その解消に向けて、貴庁としてはいかなる方策を採り得ると考えるか。

1 航空管制実施主体の一元化が何を指すのか定かではないが、仮に防衛庁長官が設置管理する自衛隊の飛行場を含めて航空管制業務の実施主体を民営化するというのであれば、以下の問題がある。

(1) 自衛隊の飛行場における管制業務は、航空部隊の運用と密接な関係にあるため、部隊との指揮系統を確立するとともに、航空部隊の運用に係る知見が必要なこと。

(2) 武力攻撃事態等において、自衛隊の飛行場が攻撃を受ける可能性が予測される場合及び攻撃を受けた場合においても、当該飛行場の管制官は、その職務を継続する必要があること。

(3) 自衛隊員には、その任務の特殊性から、職務遂行の義務、上官の命令に服従する義務、秘密を守る義務、団体の結成等の禁止など罰則を含む厳しい服務規律が課されており、民営化の際、同様の服務規律を確保する必要があること。

2 なお、管制業務の民営化を進めている英国やドイツにおいても、軍用飛行場における管制業務は、基本的に軍が行っている模様。

3 上記1のとおり、航空管制実施主体の一元化については、困難と考えるが、引き続き他国の事例等を研究してまいりたい。

(参考)

1 航空交通管制業務は、航空法の規定に基づき国土交通大臣が一元的に実施しているが、自衛隊機が専ら使用している飛行場においては、飛行場管制業務、着陸誘導管制業務、進入管制業務、ターミナル・レ・ダー管制業務のうち、一部又は全部の業務が防衛庁長官に委任されている。航空路管制業務については、防衛庁に委任されていない。

2 現在、防衛庁は、防衛庁長官が設置告示した陸、海、空自衛隊の34飛行場（陸10、海11、空13）及び自衛隊の飛行部隊が共同使用する米軍の2飛行場（三沢、木更津）において、その業務を実施している。