

第 17 回 官業民営化等 WG 議事録（防衛庁ヒアリング）

1. 日時：平成 16 年 10 月 28 日（木）15：30～16：00
2. 場所：永田町合同庁舎 1 階第 1 会議室
3. 項目：航空管制
4. 出席： 規制改革・民間開放推進会議  
鈴木主査、白石委員、安念専門委員、大橋専門委員、福井専門委員  
防衛庁  
運用局 訓練課長 久我 英一（以下「久我訓練課長」という）  
運用局 訓練課 管制・空域管理班長 山崎 和也  
（以下「山崎班長」という）  
航空幕僚監部 防衛部 運用課 2 等空佐 河田 泰明  
（以下「河田 2 等空佐」という）

白石委員 30 分近くもお待たせしまして申し訳ございませんでした。

それでは、ただいまから航空管制に関するヒアリングに入らせていただきたいと思います。こちらから御質問を投げかけさせていただいておりますので、それに対する御回答を 6 分程度でお願いして、その後 20 分強を質疑にあてさせていただきますと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

久我訓練課長 訓練課長の久我でございます。よろしくお願いいたします。

まず 1 点目でございますが、御質問は国土交通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ということで、これは既に国交省の方からお話があったところもあるかと思いますが、改めて御説明申し上げます。

国交省及び防衛庁は、一方で民間航空交通量の増大、それから運航の効率化に関する国際動向といったものがあります。他方、我々防衛庁自衛隊にとりましては、自衛隊の航空機や装備品の性能向上といったものによります訓練空域の狭隘化といった問題がございます。そういうことで双方、空域の有効利用は不可欠であるといった共通認識の下に検討を行ってまいりました。

そして、国交省の方では平成 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ます。防衛庁といたしましては、同センターに自衛隊の管制官を派遣いたしまして情報交換とリアルタイムでの調整を行うことによりまして以下のような業務を行うことを予定しております。

第 1 点は、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同センターで行うこと。第 2 点は自衛隊の所要、これは先ほど申しましたように既存の訓練空域では狭くて対応できないといっ

た場合、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という調整を行うということをご予定しております。

今後、平成 18 年 2 月にこのセンターの運用開始ということでございますので、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をしていく予定であります。1 点目は以上でございます。

2 点目の御質問の、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、その解消に向けて防衛庁としてはいかなる方策をとり得るかということで、この御質問の「航空管制実施主体の一元化」というものが何を指すのかははっきりはいたしません。まず「参考」の方を御説明したいと思っております。

航空交通管制業務は航空法の規定に基づきまして国土交通大臣が一元的に実施しております。ただ、自衛隊機が専ら使用している飛行場におきましては管制業務のうちの飛行場管制業務、着陸誘導管制業務、進入管制業務、ターミナル・レーダー管制業務の一部又は全部の業務が防衛庁長官に委任されております。他方、今、申しました飛行場の周辺の管制業務以外の航空路管制業務につきましては、防衛庁には委任されておられません。

ちなみに今、委任されている範囲でございますが、陸、海、空自衛隊の 34 の飛行場及び自衛隊の飛行部隊が共同使用しております米軍の 2 つの飛行場において飛行場管制等を実施しております。

そういうことで、もともと管制というのは国土交通大臣に一元化されておりますが、回答の本題の方に戻りまして、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、以下のような問題があると考えております。

まず 1 点目は、自衛隊の飛行場における管制業務、これは航空部隊の運用、オペレーションと密接な関係にあるということで、管制業務とその部隊との指揮関係を確立する必要がある。それとともに、航空部隊の運用に係る知識、技能、知見が管制には必要だということでもあります。

2 点目は、武力攻撃事態いわゆる有事等でございますが、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、それから攻撃を受けた場合でも管制官はその職務を継続する必要があるということでございます。

3 点目は今、申しましたようなことを受けまして、自衛隊員には職務遂行の義務、上官の命令に服従する義務、守秘義務、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いる。民営化する場合はそれと同様の服務規律を確保する必要があるということでございます。

現在管制業務の民営化を進めていると言われております英国やドイツにおきまして、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であるという

ことでございます。そういうことで、航空管制実施主体の一元化、民営化につきましては困難と考えておりますが、引き続き他国の事例等を研究してまいりたいと考えております。私の方からは以上でございます。

白石委員 ありがとうございます。それでは質疑をお願いいたします。

大橋専門委員 小さい話ですけれども、先ほど2ページで参考の1の「自衛隊機が専ら使用している飛行場」というのはどういうふうに解釈すればいいのか。つまり、自衛隊機しか使っていないもののほかに、自衛隊機と民間機も一部使用している飛行場も入っているのかどうか。この解釈を教えてくださいませんか。

山崎班長 こちらに関しましては、例えば小松飛行場のように共用飛行場におきましては自衛隊が管制をやっておりますが、民間機の乗り入れというものもございます。

大橋専門委員 この「専ら」というのは、共用飛行場の入っている意味も込められているということですね。

久我訓練課長 はい。むしろ自衛隊が管理している飛行場ということでございます。

大橋専門委員 専ら使用しているかどうかというのはどういう基準ですか。例えば、民間機と自衛隊機が仮に1日に100機使われているとして、そのうち2割は民間機しか使わないで8割は自衛隊機が使う。そういうものについては「専ら使用している飛行場」だという取扱いでございましょうか。

山崎班長 基本的には防衛庁長官が設置管理した飛行場ということでございます。

鈴木主査 これはお聞き及びになっているかどうかと思うのですが、以前と言っても夏前ですけれども、国土交通省、つまり運輸省からのヒアリングをしましたときに、現在日本の航空管制というのは国土交通省、それから自衛隊ですから防衛庁と、それから米軍と、この3つに日本の中がいろいろなところで分けられていて、しかも飛んでいく飛行機はいろいろな空域をまたいでいくためにコントロールというものがそこで変わってくるということは大変不便だし、安全性の問題もあるから、統一的な主体によって管理するシステムにしてほしいのだという御要望があったのです。

そして、そういう統一的なシステムにしたときには、アメリカ、イギリスなどは航空管制の民営化が行われていますね。だから、そういう例にならって、それを民間主体に移すことも、受け入れられるという発言をなさったのです。国土交通省は自分に全部やらせるということは何もおっしゃらないからどちらでもよいのです。どなたかが一人で統一的に運営すればよろしいのではないかとということです。

そうは言うけれども、防衛庁は、民間航空機が飛んでいるところまでサービスする気があるのか、ないのかということをお聞きしようというので今日お願いしたの

です。統一的な管制というのはだれが聞いてもその方が効率的だし、あるいは安全性も優れるでしょうと思うのですが、その点について防衛庁としてはどう考えていますか。

あるいは、国土交通省が、各地でばらばらになっていることについて現実に困っているとおっしゃるが、そういうことは御認識か。そして、その上で統一性についてはどうお考えか。ここをまず伺わせてもらいたいと思います。

久我訓練課長 まず管制の関係で各国でも統一的に運用されているというお話ですが、そういうことにつきましてこちらの方でも余り時間がなくて詳細を確認したわけではないのですけれども、国交省の方からは、先ほど申しましたようにイギリスとかドイツでも軍事飛行場の周辺の管制というのは軍が留保をしているのだというお話を伺いました。ですから、今のところ自衛隊がそのほかの民間の空域まで全部できるかといったらそういった体制もございませんし、そういった知見もございませんが、他方、国交省あるいは更に言って民間主体が統一的にやると言っても、やはり先ほど申しましたようないろいろな軍事的、防衛的な観点からの特殊性というものがございまして。ですから、そこはどうしても当方に留保する必要があるのだと考えております。

鈴木主査 自衛隊の場合には秘密性というものがありますね。だから、民営化の議論は別に置いて、統一的にやるということに対して防衛庁としてはどういうお考えかということをお答えをまずはっきりさせておいてください。

久我訓練課長 管制につきましては、やはり統一的にというのは現段階では難しいと考えております。

鈴木主査 難しいのはなぜですか。

久我訓練課長 それは先ほど言いましたように秘密の関係もございまして、それ以上に防衛庁としての特別な管制というものがございまして。これは特別な運用、特別なオペレーションに係る航空機の飛行の仕方というものがございまして。これにつきましては、特に有事の際にはどうしても民間に、あるいは国交省にというわけにはいかないと考えております。

鈴木主査 有事の場合というのは、それはそれなりにまた別途の配慮ができると思うのですが、雫石でもそうだけれども、2つの飛行機がぶつかるなどという事件が出てきましたから、ごく普通に聞くとやはり統一的な管制をした方がよいのではないかと。しかも、どこをどういうふうに自衛隊機が飛ぶというインフォメーションがはっきりしていればよいだけの話だから、それはお宅はやらないと言われるのだったら国土交通省の管制に任せればよい。どこの飛行機がどう飛んでくるか、もう危ないぞという指示なのでしょうから、国土交通省の要望は合理的だと思って私は伺ったのですが。

久我訓練課長 もしかしたら第1点目の御質問と第2点目の御質問を分けて整

理した方がいいかと思うのですけれども、1点目の御質問というのは空域の調整のお話でございます。空域といいますのは雫石の事故以降、自衛隊の曲技飛行をやるような訓練空域と民間航空が飛ぶ空域をきちんと分けてやろうということで今までできております。ただ、そこをもっと効率的にしなければいけないということで、それを一元化というか、一体的に運用していこうという流れになって、こちらもそういう形でやってきております。

他方、2点目の管制ということになりますと、これは飛行場の上空周辺の特別な自衛隊の作戦に基づく管制ということがあります。特に先ほども言いましたけれども、どうしても有事の際ですね。有事の際を置いておいてとおっしゃられましても、そこはどうしても避けては通れないところだと思っております。

福井専門委員 前回の国交省の議事録をごらんになっているでしょう。その中でイギリス、ドイツは50年代から軍民一元化ということをやって、最初は公でやっていたけれども、それが更に民営化されたということを明確におっしゃっている。それから航空局の認識としては、ドイツやイギリスの現在の軍民一元化の前提で民営化された航空管制能力と、例えば日本の航空局の管制職員の資質能力を比べると、何ら劣ることはないというふうに明言されているんですけれども、この事実認識についてはどう思われますか。

久我訓練課長 そのお話を踏まえまして今回の御質問がありましたので、再度航空局の方に問い合わせた結果がこの問2の2のとおりでございます。

福井専門委員 一元化されていないとおっしゃるんですか。今、整理して申し上げたことと何が違うんですか。

久我訓練課長 こちらは詳細は承知しているわけではございませんが、イギリスでは段階的に空港の周辺あるいは航空路の幹線等、いろいろな管制がございます。それで、例えば航空路の管制といったものが統一されているのではないかと考えております。ですから、イギリスにおきましても軍事基地の周辺の管制については軍が留保しているということで、今回も国交省に確認して照会した結果をこういう形で回答させていただいております。

福井専門委員 留保というのは、何を留保されているのですか。

久我訓練課長 官民一元化という形で、別の主体が管制をやるということではなくて、軍がそのままその周辺の管制をやっているということでございます。

福井専門委員 では、軍民一元化というのはどういう意味なのですか。軍と民が一緒にやるようになって、その上で民営化したと明確におっしゃっているのですけれども、それと今おっしゃっていることとどう違うのですか。

久我訓練課長 詳細は私も承知しておりませんが、もともとイギリスとかドイツ、欧米は軍が管制を全部やっていた。そこでだんだん民間が入ってきて、ここで書いていますような航空路の管制といったものを軍民一体でやっているということで

ございます。

福井専門委員 我々の理解は極めて単純に、軍と民がまず一緒に行くようになって、更に民営化されて、一元化というのは文字どおり一つの組織がやっているというふうに理解しているのです。今おっしゃっていることはまるで違うことのように聞こえるのですけれども、航空局の方が誤りを述べたという意味ですか。前言を撤回したという意味ですか。

久我訓練課長 こちらが詳細を確認したところによりますと、先ほどから言っておりますが、管制というのは幾つかのレベル、種別主体がございます。そのうちの一番大きな航空路管制の部分を一体化でやっていると理解しております。

白石委員 今、日本の中に軍民共用の飛行場というのは幾つくらいあるのですか。例えば茨城の百里などというのは自衛隊が使っていますが、今後民間の空港を拡張するときに共用しようとしていますね。ああいうところはそれぞれの管制が要るわけですか。

久我訓練課長 先ほど申しました防衛庁の方で設置管理をしていて、そこに民間が入ってきている飛行場と、それから国土交通省の方で設置管理をしていて、そこで防衛庁も一緒に使っているものと、その両方があります。

山崎班長 これはたしか6か所だったと思います。

白石委員 そのときの管制は双方がやっているということでございますか。

山崎班長 自衛隊がやっております。

安念専門委員 自衛隊がその飛行場周辺の管制をやっておられるのは、自衛隊が専ら使用している飛行場だけなのですね。

山崎班長 はい。

安念専門委員 ということは、軍民共用であれば「専ら」ではないので、そこは国土交通省の管制だということでございますか。

山崎班長 例えば千歳あるいは小松に関しましては、防衛庁長官が設置したというところで、もともと自衛隊が管制をやっておりまして、それは自衛隊の航空機、民間機を含めて自衛隊が管制をやっております。

福井専門委員 民間も含めて一元化してやっておられるのですね。

山崎班長 そういう共用飛行場に関しましてはですね。それで、管制の実施基準あるいは方式等なのですが、これは国土交通省がその実施基準を定めまして、防衛庁はそれを準用しまして同じ方式でやっております。そこに自衛隊の飛行場であれば自衛隊の特殊なものを盛り込んでいるというところはありますが、管制のやり方自体は国土交通省の基準で実施しております。

安念専門委員 そうすると、オペレーターの所属が違うということですね。

福井専門委員 では、別に兼ねてできるという実例があるわけですね。

久我訓練課長 ですから、先ほど申しましたように防衛庁の設置管理する飛行場

であればここに書いているような部隊運用等の関係で……。

福井専門委員 ここに書いてあることが民営化できないという理由には全然ならないので、こういう留意事項の上で前提にして民間で適切にやってくださいと、業務委託契約の中身で指揮をすればそれでいいだけのことです。直営でなければならぬ理由には全くなっていないですよ。

それから、もう一回教えてください。イギリス、ドイツは要するに軍民一元化ではないという御主張に聞こえるのですけれども、ドイツ、イギリスそれぞれについてはどうなのですか。それはどの程度、正確に確認されたのですか。航空局の方は極めて自信を持っておっしゃってしまっていて、今、課長がおっしゃることよりははるかに自信を持って明確に断定されておられましたから、何を違う情報として仕入れてこられたのかさっぱりわからないのですが。両者の発言は矛盾していますね。

久我訓練課長 私どもがこの質問をいただきましたのは先週でございまして、こちらの方で照会した結果、イギリスにつきましては軍事飛行場については軍隊が管制している。

福井専門委員 軍民共用についてはどうですか。軍事飛行場というのは軍事専用のことですか。では、共用はどうかということですか。

要するに、端的に言うと、軍の飛行機の管制も民営会社がやっていると明言されているんです。もちろん専用の場合はどうかはわからないけれども。そうではないとはっきり聞いてこられたのですか。だれにどういう形で確認されましたか。私の手元にあるのは蒲生さんという保安企画課長の議事録なのですから、どなたに聞かれましたか。

久我訓練課長 蒲生課長の課員の方から資料をいただきました。

福井専門委員 今その資料を見せていただけますか。課長が言っていることを否定する資料を課員が出したというのだったら、それはもう一回国交省に確認しないといけないので。どんな資料ですか。

久我訓練課長 別にこちらからお見せするのはやぶさかではありませんが、国交省の資料なので。

福井専門委員 うちに報告するための資料として取り寄せられたわけでしょう。全く問題ないと思いますけれども。その資料の中に何と書いてあるのですか。全く衝突矛盾しているものですか。

防衛庁御自身で外国の航空管制がどうかということをお調べられたことは今まで全然ないのですか。

久我訓練課長 今回が初めてでございます。

福井専門委員 そうであれば、課員の方からちょっともらった資料だということでは議事録との衝突、矛盾についてチェックもされないで、やはりできないとおっしゃっているけれども、もうちょっと慎重な態度で臨んでいただかないと困ります。

久我訓練課長　こちらは、「航空管制の軍民一元化（基地周辺の限られた空域は軍に留保）が実現している」という記載の資料でございます。

福井専門委員　よくわかりませんが、それを後ほど事務局を通じていただきたいと思います。

仮にその前提であれば現に民間でできているわけだから、日本だけできないという理由が何かありますか。

久我訓練課長　これは日本でもできております。先ほど申しましたように、参考の1.を見ていただきたいのですが、最後に航空路管制業務については防衛庁に委任されておりません。ですから、一番民航機が飛ぶところは一元化されているわけです。それで、自衛隊の飛行場の周辺だけ国土交通大臣から委任されているわけでございます。

福井専門委員　それで、ドイツとかイギリスは軍民共用のものについてもすべて軍がやっているのですか。

久我訓練課長　ここでまた余り不正確なことを言うなと言われるかもしれませんが、そもそもヨーロッパでは軍民が一緒の飛行場というところは私は少ないと思っております。きちんと分かれております。

福井専門委員　でも、これは必要であればこちらから国土交通省にも確認しますが、防衛庁御自身としてもやはりこういう問題は重要なので、独自にルートもおありでしょうから、ドイツ、イギリスがどうなっているのかということはきちんと独自にお調べいただいた方がいいと思えます。

その上で、この問題については少なくとも我々が聞いた国土交通省情報によれば、明確に軍がやっていたものがそもそも官と共用になって、官と軍が合わさって今度は民に行ったと極めて明確におっしゃっていたので、そうであれば日本だって同じようなルートはとれるのではないかというのが問題意識です。

今のことは日本では既に同じことをやっていますとおっしゃるわけでしょう。だったら、本当に同じですかということをもう少し丁寧に御確認いただかないと、到底にわかには信じ難いというのが今の印象です。やはりデータなり実例に基づいて議論したいと思えます。

白石委員　そこは追加的に資料提出なり調査をお願いしたいと思います。ほかに何かございますか。

鈴木主査　ちょっと認識が違うから、せっかく同じ空を管制しているのだからもう少し連絡を密にしてほしいという感じがします。その場合に問題だったのはアメリカの3つの管制空域です。米軍がやっている。沖縄はやめられないけれども、今は横田などをどうするかの問題かなと。そうすると防衛庁と相談するのが最初かと思っていたのですが、そういう管制がばらばらになっているということ、それが非常に問題だという国土交通省の認識、それを是非一元化をしたい。そして、

外国でもやられているように民営化の筋道がとれるという話がほとんど連絡もなしになっているのですか。

久我訓練課長 まず米軍の関係では先ほどおっしゃいました横田と岩国と、それから嘉手納と普天間という4飛行場の空港の空域、飛行場管制を米軍がやっております。

鈴木主査 3か所でしょう。

久我訓練課長 飛行場管制は4か所でございます。進入管制はたしか3か所です。

鈴木主査 この米軍の問題は防衛庁マターですか。

山崎班長 米軍に関しましては地位協定の流れで恐らくやっておりますので、国土交通省もしくは外務省と米軍の間でやっていると思います。

福井専門委員 イギリス、ドイツの例について、とにかく極めて正確に把握していただきたいのです。必要であれば国土交通省ともっと調整されるなり、独自のルートで調べていただいて、その中身でできている民営化の、あるいは一元化の内容というのは極めて魅力的だというのが我々の前回の国土交通省からのお話での確信でございますので、それともし日本のシステムが違うのであれば、そういった先行事例のいいところをどれぐらい日本でもうまく取り入れられるのかという観点で前向きに検討していただきたいということです。だから、事実関係についてこんなにあやふやなままでは議論に余り実りがないので、正確に御認識いただきたいと思います。

鈴木主査 それを1つお願いしたいということと、もう一回うるさいようだけでも確認すると、今、防衛庁が管制しているのは防衛庁の飛行場のある周辺だけに限定されているという理解でよろしいですね。

久我訓練課長 はい。

鈴木主査 そのときには、どうせ同じレーダーでやるから両方という考え方はあるのでしょうかし、または両方でやらなければかえって危ない。つまり、民間機も見ると、防衛庁の飛行機も見るということでないと危ないとは思えるのですけれども。

久我訓練課長 これは、防衛庁の飛行機も民間の飛行機も我が方でやっております。

鈴木主査 それは当然そうならざるを得ないでしょうね。それを分けるということはナンセンスだと思うが、そこはどうなのでしょう。さっきおっしゃったけれども、活動空域を完全に分けるのだったら防衛庁は防衛庁だけで自分の飛行機の管理をやればよろしい話で、民間は国土交通省が自分で管制すればいい。お互い様で、他の領域なんか見ても仕方がないと言えると思うのですが。

久我訓練課長 これも空域と管制の関係をもしかしたら混同されているのかもしれないんですが、きちんと分けているのは空域を分けているということでありまして、管制の関係は飛行場が例えば防衛庁の方で設置管理してありましたら防衛庁で一

元化的にやっております。それで、国土交通省の方で管理してありましたら国土交通省の方でやっております。そういう形で分かれております。

鈴木主査 それは高さで分かれているというだけのことですね。今の空域というのは広さですか、高さですか。

久我訓練課長 空域は、現在は横の広がりというか、はっきり言いまして2万フィートから3万フィートくらいの高高度のところでいわゆる曲技飛行をやるわけです。高速で、あるいは姿勢を変えたりとかですが、そこは非常に危ないということで、ここを限定して民間航空機が飛ぶ航空路とは分けていきたいと思いますというのが今までのやり方です。

ただ、今これだけ航空需要が増えてきましたので、完全に分けてしまうともっと効率的にできるのではないかとということで今、調整が始まっているのが先ほどの問1の方でございます。

福井専門委員 これも国土交通省の話では、米軍の管制もドイツ軍がまずやるようになったと聞いているのですが、例えば米軍の管制を防衛庁が合わせてやるということについてはどうお考えですか。

久我訓練課長 先ほどの参考の2に書いてございますが、現在、三沢、木更津におきましては米軍の管制も防衛庁の方でやっております。

福井専門委員 それはほかには波及できないのですか。

久我訓練課長 今までのいきさつをこちらもよくは承知しておりません。

福井専門委員 ドイツ、イギリスの経緯はそうやって軍同士も一緒になり、民間輸送も一緒になり、最後に民間に行ったということで、要するに民間の航空管制主体が軍用機も管制していると承っているんです。そういう例がもし本当にならないのであれば、そこも正確にお調べいただきたいと思います。

河田2等空佐 他国の管制の状況については時間がなくてまだ調べ切っていないところもあります。ただ、イギリスについてはイギリス軍の軍用飛行場についてはイギリス軍がやっているということはイギリス国防省からの回答ということで、イギリス大使館を通じて聞いております。

福井専門委員 それが専用か共用かとか、もっと細かい情報は。

河田2等空佐 その辺りはまだ取れておりませんので、それは調べる必要があるかと思っております。

福井専門委員 国土交通省はかなり詳細に情報をお持ちでしたから、その情報のいわば中身を確認していただくということです。我々が聞いているのは極めて明確な情報でしたから、それを否定する反証があるのであれば、それをかなり細かく場合分けして教えていただきたいと思っております。

白石委員 私も空港のことをそんなに詳しく存じ上げているわけではないですが、多分、空港経営に関する発想の違いだと思うのです。イギリスとかオランダな

どは空港そのものをインフラ部分、上物と運営部分を全く分けている。収益性が上がるショッピングセンターとか、管制の部分とか、そこもビジネスとして考えているので民営化をする発想が根底にあると思うのです。日本は一種、二種、三種というふうに空港があって、そもそも全部国税というか、国の税が投与されていますから空港の成り立ち自体が違うんです。

だから、ビジネスと考えているかどうかというところで、こうした部分を積極的に民営化していく発想が向こうにはあったと思うのですが、そういうのは航空局も持っていますけれども、空港の民営化などについて研究していらっしゃる有識者もいるので、その成り立ちから空港の収益性を上げるために管制とかショッピングセンターとかのフリル部分を民営化することによってその収益性に関与できるかというようなところからも検討していくべきだと思います。

鈴木主査 あのと、国土交通省と防衛庁との間で何で話し合わないのかという質問がありましたか。

岩佐企画官 会って話し合わないというわけではないですけども、米軍の問題もあって、なかなかと……。

鈴木主査 その交渉を両方でやればよいではないかとか、米軍はちょっと別だけれども、そういう議論もあったと思うのですが、それに対して国土交通省は肯定的に返事をしていたのか、あるいは防衛庁は頭が堅いからだめだというようなことを言ったのか、そこら辺はどうでしたか。

岩佐企画官 米軍の話があるので、そこがある以上、全体として1つにはなかなかないというような話だったと記憶しております。

大橋専門委員 米軍が現在、管制を行っている4つの空港について、防衛庁ももし米軍から返還がされるならば、むしろ国土交通省でやってもらうより自分たちでやりたいというふうな要求はお持ちなのでございましょうか。

久我訓練課長 これは我々の要求というよりは米軍の考え方で言うと、同じような軍事的な専門性というか、効率性を持った我々にと考えるかもしれません。それはこちらの方では何とも申し上げられませんけれども。

それで、こちらに書いていますように三沢、木更津という形でやっておりますので、もしそういう話が具体的になりましたらそれはまた具体的に検討しなければいけないとは思っています。

鈴木主査 この管制問題で国土交通省とはよく打合せはされていますか。

久我訓練課長 今回御質問いただいてから1週間しかなくて、外国の調査とかに不十分な点はあったのですが、きちんと密接に連絡はとってしております。

鈴木主査 それで、世界の民営化の状況についての国土交通省とのディスカッションの議事録は入手されていますか。

久我訓練課長 いただいています。それで、今回提出するこちらの回答案も、国

土交通省の蒲生課長に見ていただいた上で了解というふうにこちらは考えておりますが。

福井専門委員 了解と言っても、別に防衛庁の政策判断を国土交通省が了解するいわれはないので、事実関係に間違いがないという程度の話かもしれませんから。

でも、この資料ではさっき私が繰り返し申し上げていることが明らかになっていないので、そこは是非引き続き厳密に調べてください。

白石委員 そういうことでよろしいですか。

では、長時間ありがとうございました。