

## 政府専用機維持経費（JAL関連）

Q. 政府専用機とは。

国賓等の輸送（皇室、総理等の海外訪問）、外国における災害等の緊急事態に際して生命・身体の保護を要する邦人の輸送や国際協力平和業務等の国際貢献の一翼を担っている航空機を防衛省で管理しています。



菅総理G8&G20出席時  
（出典：首相官邸）

Q. 政府専用機導入の経緯は。

昭和62年、内閣官房において、国際社会における我が国の果たすべき役割に鑑み、政府専用機を保有することが決定されました。平成3年に総理府（当時）が取得した後、政府専用機検討委員会において、平成4年4月1日から防衛庁（当時）に所属替えすることが決定され、防衛省で維持管理しています。

## 政府専用機維持経費（JAL 関連）

Q. 政府専用機維持経費とは。

政府専用機を運航するために必要不可欠な、

①航空機の地上支援業務（グランドハンドリング）

②搭乗員（航空自衛官）の教育

③機体・航空機部品の整備、技術活動（不具合調査や整備情報の分析・検討・管理、整備計画の策定等）

などを民間航空会社に委託する経費です。



↑海外でのグランドハンドリング↓



↑JALでの整備↓



Q. 政府専用機の運航実績は。

平成21年度の任務運航実績は、

①国賓等の輸送（皇室、総理等の海外訪問）：15回

②国際平和協力業務（ハイチ）：1回

③国際緊急援助活動（ハイチ）：1回

## 政府専用機維持経費（JAL 関連）

Q. 政府専用機維持経費を確保することが国民生活の安定・安心にどのように繋がるのですか。

自衛隊は、海外において災害、騒乱などの事態が発生した際、そこに取り残されてしまい生命の保護を必要とするような在外邦人などを保護するため、政府専用機などの自衛隊の航空機により輸送することが、任務として与えられています。

特に政府専用機は、自衛隊が保持する輸送機の中でも、多くの人を一度に輸送することが可能（約140人）であり、また、航続距離も長い航空機です。在外邦人の輸送のような場面において、使用されることが想定されています。



## 政府専用機維持経費（JAL関連）

Q. 「概算要求枠」に計上すべき事業であって、「元気な日本復活特別枠」になじまないのではないですか。

防衛関係費は、自衛隊員の人員・糧食費や装備品などの整備に係る経費であって、自衛隊の組織を維持・管理し、また、その活動を行うための直接的な経費が大半を占めています。

この結果、本事業を含め、防衛省が「日本復活特別枠」に計上した事業は、従来から防衛省が実施してきた事業が大半を占めております。

人員・糧食費や装備品の整備などに係る経費が大半を占める防衛省の予算を見直し、その1割に相当する額を、新たな政策・効果の高い政策として「元気な日本復活特別枠」に計上するという今回の取組みについては、防衛省としても対応に苦慮しましたが、財政規律を維持しつつ、国民目線・国益に立脚した予算構造に改め、経済成長や国民生活の安定・安心を推進するという閣議決定の下、本事業については、在外邦人の輸送にも使用される政府専用機の運航に必要な経費であり、国民生活の安定・安全に資するとの観点から「元気な日本復活特別枠」に計上しました。

Q. なぜ、昨年度と比べ経費の増額が見込まれるのですか。

政府専用機の整備について、導入当初より企画競争を経て日本航空（JAL）に委託してきましたが、安全かつ安定的な政府専用機の運航のため来年度以降も日本航空（JAL）に委託することが見込まれます。

これまで、日本航空（JAL）は、自ら運航するボーイング747-400型機と併せて政府専用機（ボーイング747-400型機）を整備してきましたが、日本航空（JAL）は今年度中にボーイング747-400型機を全機退役させることになり、来年度以降はボーイング747-400型機の整備としては、政府専用機のみとなります。

このため、整備に必要な部品、器材、人員などを確保するために、これまでよりも経費の増額が見込まれることから、必要な経費を精査し増額を要望しています。

なお、全日空（ANA）もボーイング747-400型機の退役を2006年から開始しており、今年度には国際線仕様を全機退役させるなど、ボーイング747-400型機は退役する趨勢にあります。

## 政府専用機維持経費（JAL関連）

Q. なぜ、委託先を他の航空会社に変更しないのですか。  
整備の委託先は、毎年度、企画競争を実施して決めているので、他の航空会社等にも参入機会は与えられていますが、過去の政府専用機維持関連契約についての応札実績は、日本航空（JAL）のみです。

なお、ボーイング747-400型機を整備する能力を持っている国内他社としては全日空（ANA）がありますが、全日空（ANA）もボーイング747-400型機の退役を進めています。

また、外国の航空会社に関しては、整備のための海外への往復の時間が必要になることや、整備時期の柔軟な設定・変更・追加が困難であり、整備期間が長期化することから、柔軟な運航が困難となるため、適当でないと考えています。

Q. 経費の増額が見込まれるのであれば、自衛隊自ら整備を行えばいいのではないですか。

航空自衛隊が自ら整備を実施するためには、整備格納庫、設備、器材、技術活動のためのシステム導入など、整備基盤をゼロから構築する必要があるため、2年程度の準備時間が必要となり、また、数百億円を超える莫大な経費が見込まれます。

また、整備を行うためには資格をもった整備員を大量に（数百人程度）雇う必要があり、また、長期的に整備の技量を維持していくのも困難なため、数年しか整備を実施できないと見込まれます。

したがって、費用対効果の観点から、適当でないと考えています。

Q. 日本航空（JAL）への整備委託は継続できる見込みなのですか。

現在、関係者と調整中ではありますが、当分の間は、継続できる見込みです。

しかしながら、限りがある見込みです。

今後、新しい機種に変更する必要があるのか、民間のチャーター機を活用すべきか等といった政府専用機の在り方については政府全体で検討すべき課題であると考えています。