

行政事業レビュー公開プロセス 説明資料

【事業名】 地方空港等受入環境整備事業

地方空港等受入環境整備事業

令和6年度補正後予算額 9.4億円
令和7年度当初予算額 1.7億円

インバウンド需要に国内各地で対応するとともに、空港機能が持続可能な形で維持・発展できるよう、グランドハンドリングや保安検査等の空港受入体制の強化を図ることを目的とし、航空・空港関係事業者等が実施する人材の確保、業務効率化の推進、処遇改善等に要する経費の一部を補助するもの。

急速なインバウンド需要の回復・増大に対応しつつ、今後、政府目標の2030年訪日外国人旅客数6000万人に対応していくために、航空機の運航に不可欠な空港業務のさらなる体制強化(人材確保・業務効率化・職場環境改善等)が必要である。

補助事業詳細

<人材確保・育成・業務効率化の推進>

- ・補助対象事業者：航空・空港関係事業者
- ・補助形式：直接補助
- ・補助率：1/2以下



(例) 合同説明会の開催

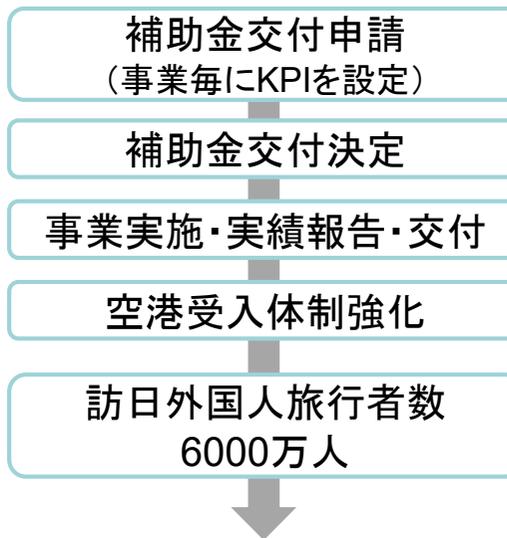
<処遇改善及び生産性向上に資する取組>

- ・補助対象事業者：地方自治体等
- ・補助形式：直接補助・間接補助
- ・補助率：1/2以下

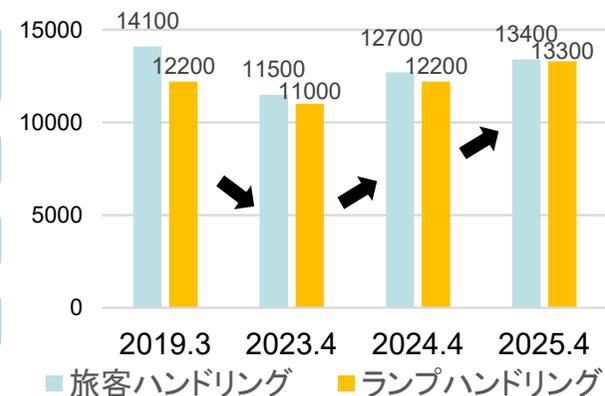


(例) 共用休憩室の整備

政策の発現経路等



主要各社における職員数(人)

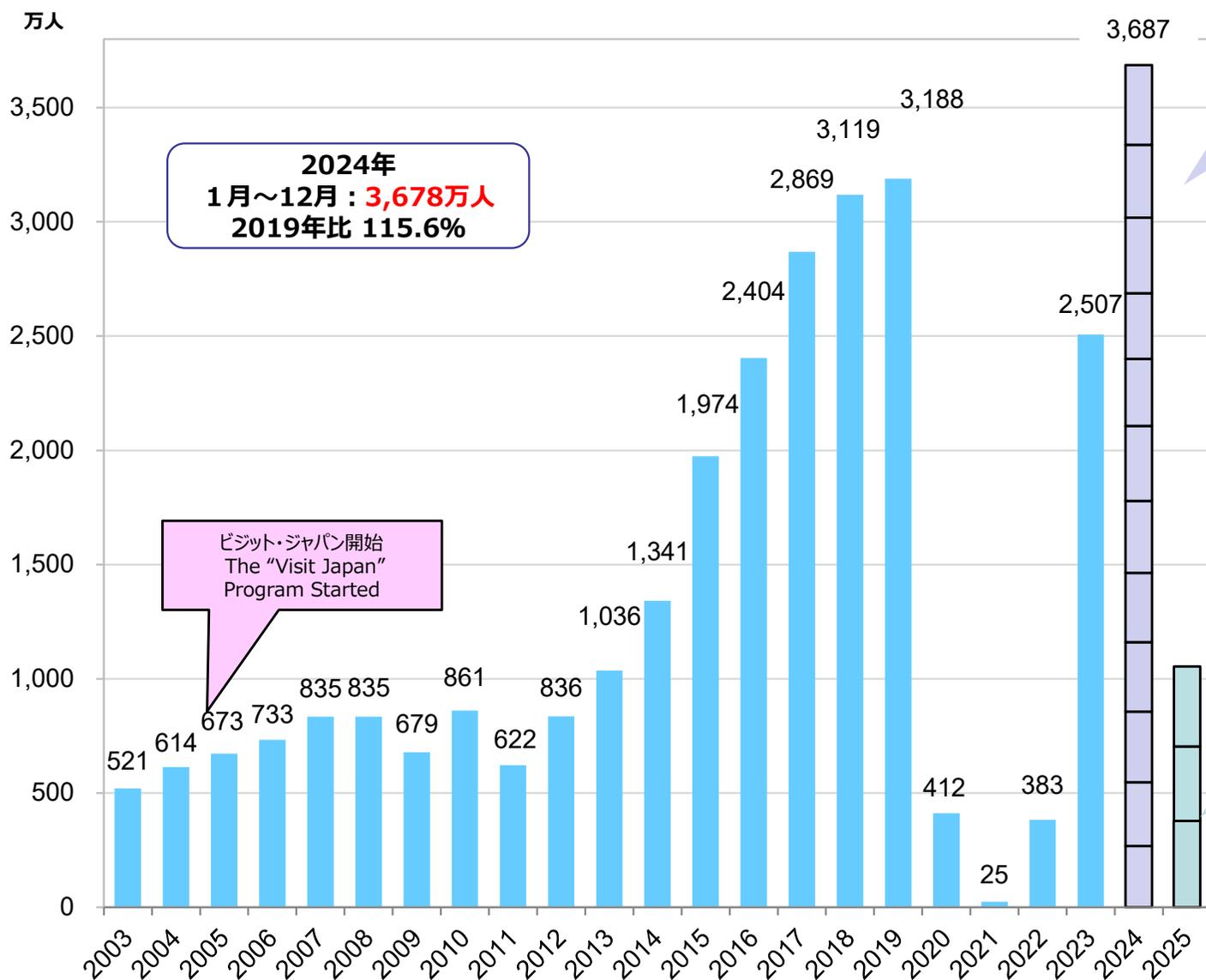


コロナ禍で8割程度まで減少した職員数は、2025.4時点ではコロナ前と同水準まで回復。今後、2030年訪日外国人旅客数6000万人に向け、更なる体制強化が必要。

【想定される論点】

- ①アウトプットの活動指標のさらなる向上に向けた方策はどうあるべきか。
- ②短期アウトカム・中期アウトカムの成果指標の設定は適切か。
- ③空港受入体制の強化に向けた取組が進まない自治体等への支援・動機付けはどうあるべきか。1

訪日外国人旅行者数の推移(インバウンドの状況)



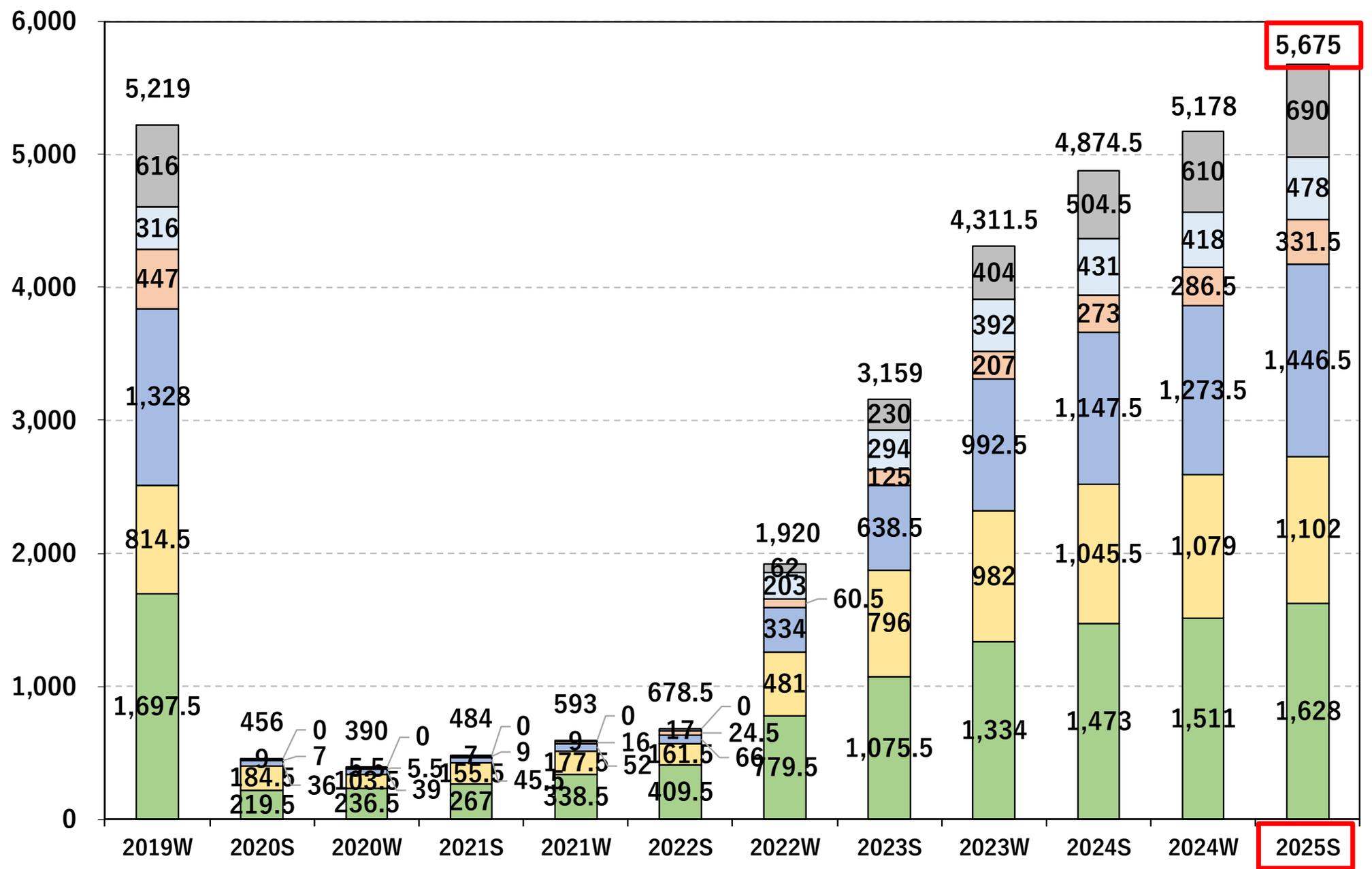
	2024年 (Jan.~Dec.)	2019年比
12月:	349.0 万人	138.1%
11月:	318.7 万人	130.5%
10月:	331.2 万人	132.7%
9月:	287.2 万人	126.4%
8月:	293.3 万人	116.4%
7月:	329.3 万人	110.1%
6月:	314.1 万人	109.0%
5月:	304.0 万人	109.6%
4月:	304.3 万人	104.0%
3月:	308.1 万人	111.6%
2月:	278.8 万人	107.1%
1月:	268.8 万人	100.0%

	2025年 (Jan.~Feb.)	2019年比
1月:	378.2 万人	140.6%
2月:	325.8 万人	125.1%
3月:	349.8 万人	126.7%

※ 2023年以前の値は確定値、2024年1月～12月および2025年1月の値は暫定値、2025年2月～3月の値は推計値
出典：日本政府観光局（JNTO）公表資料

空港別の国際旅客定期便の便数の推移

(便/週) ■ 成田国際空港 ■ 東京国際空港 (羽田) ■ 関西国際空港 ■ 中部国際空港 ■ 福岡空港 ■ その他の空港



※いずれも各期の当初時点での第1週目の計画便数の値。

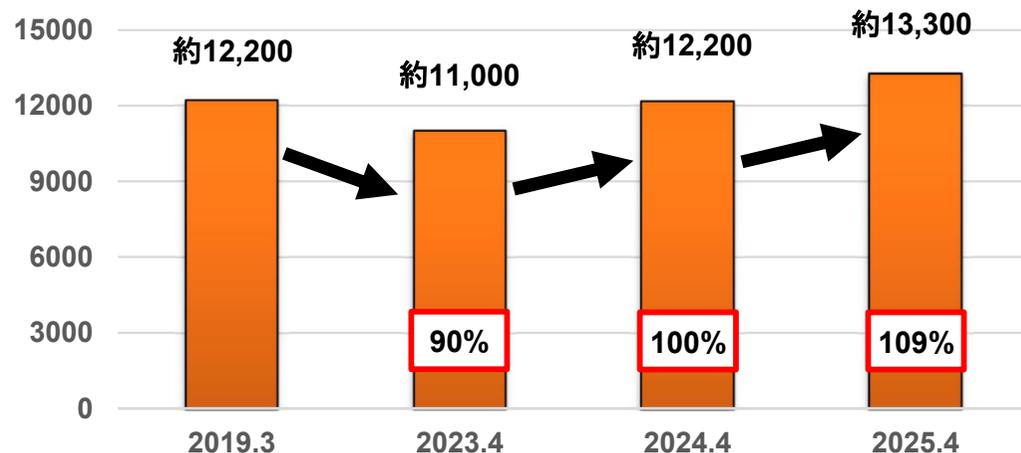
グランドハンドリングの体制(主要各社の従業員数)

- 職員数については、ランプ部門はコロナ前の水準に回復し、旅客部門も近い水準まで回復してきている。
- 職員構成として、採用後3年未満の職員が約4割となっており、引き続き育成と定着が課題となっている。

旅客ハンドリング 全空港(主要各社)



ランプハンドリング

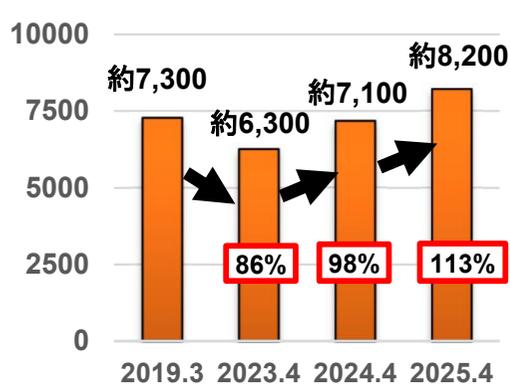


都市部(成田・羽田・中部・関西)

旅客ハンドリング



ランプハンドリング

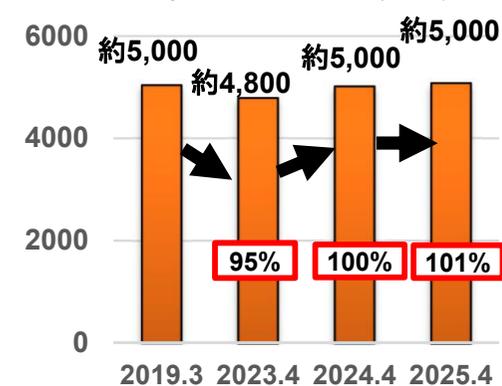


地方部(都市部以外)

旅客ハンドリング



ランプハンドリング



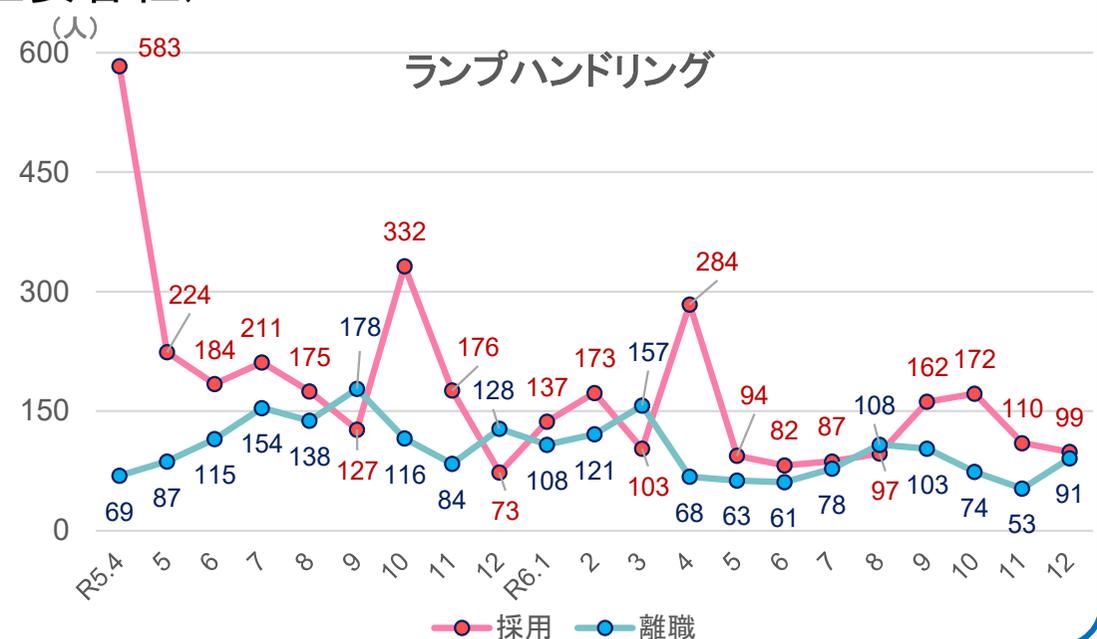
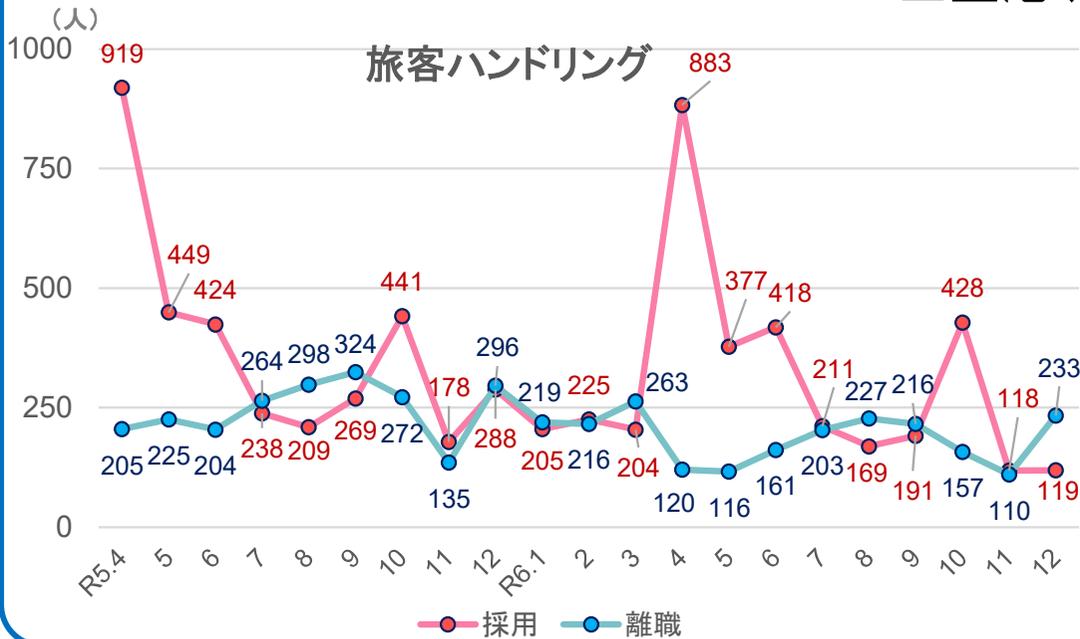
内はコロナ前(2019.3)比

※空港給油業・ケータリング業は除く。

グランドハンドリングの体制(主要各社の採用・離職の状況)

- 前年(R5)に多数の人員を確保したことにより、本年(R6)は各社において育成面にも注力していることもあり、採用数は減少傾向にあるが、常に採用活動を行うことにより一定の人員の確保が継続されている。
- 業務過多や職場環境への不満(不規則な勤務形態、休憩室の未整備等)などを理由として、一定数の退職者が生じているものの、前年(R5)と比較すると減少に転じており、定着率が向上しつつある。(R5:3292人→R6:2242人※4~12月合計値)

全空港(主要各社)



都市部(成田・羽田・中部・関西) ※R6.4~R6.12合計値



地方部(都市部以外) ※R6.4~R6.12合計値



※空港給油業・ケータリング業は除く。

グランドハンドリングの給与水準

- 受託契約の見直しなど、各主体の取組の推進により、更なる賃上げが進んでおり、2024年は前年と比較し約15%上昇している。(2022年比:約39%上昇)
- また、初任給の改善も取り組まれており、前年と比較し、約6%上昇し、人材の確保に繋がっている。

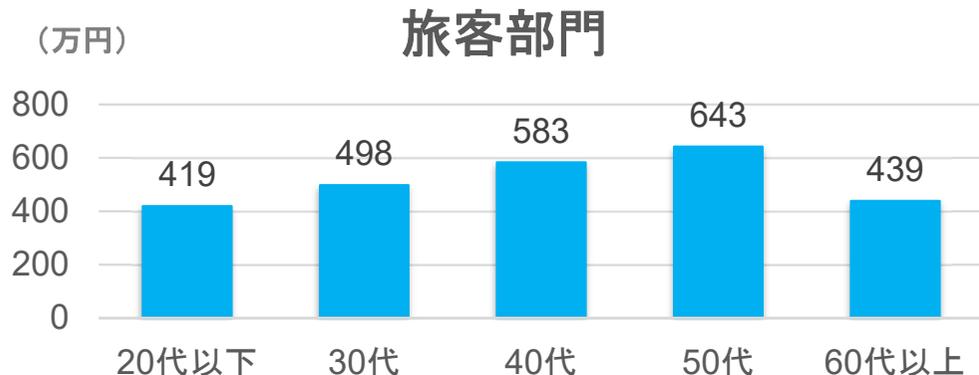
給与水準

建設業	平均賃金：490万円	※20代以下が約1割
トラック運送業（大型トラック）	平均賃金：485万円	
全産業	平均賃金：507万円	

グラハン社員の平均年収：約497万円（前年比：約115%、前々年比：約139%）

（平均年齢：34.1歳）※20代以下が約5割（2025年1月時点）

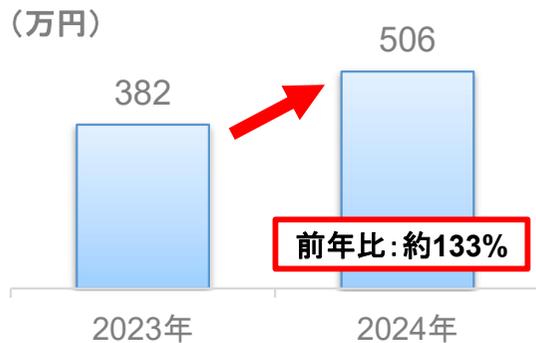
（※）給油・ケータリング会社は含まない。



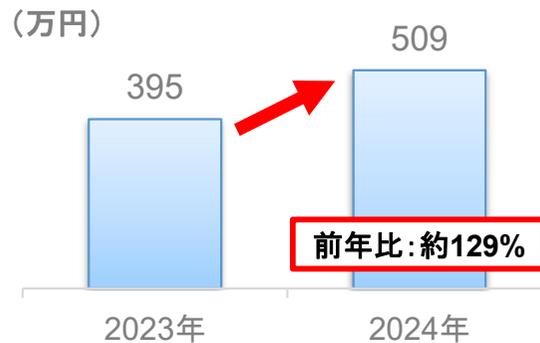
【出典】●グラハン：国土交通省調査（2024年、主要各社からの聞き取り） ●建設業、トラック運送業、全産業：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」（2023年）を基に国交省にて推計

例：給与水準の改善が著しい事業者

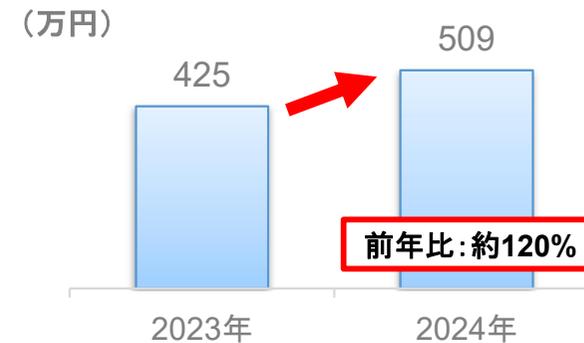
●A社（地方空港）



●B社（地方空港）

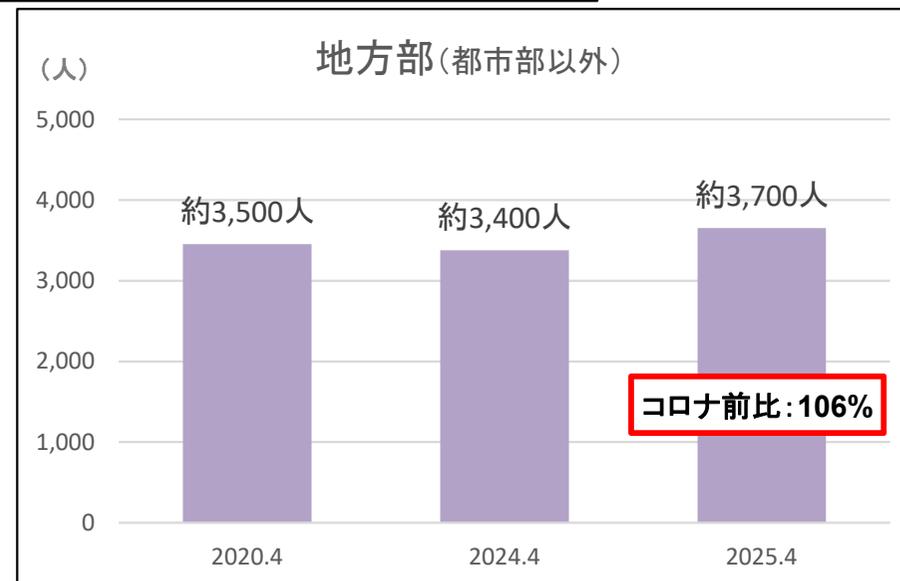
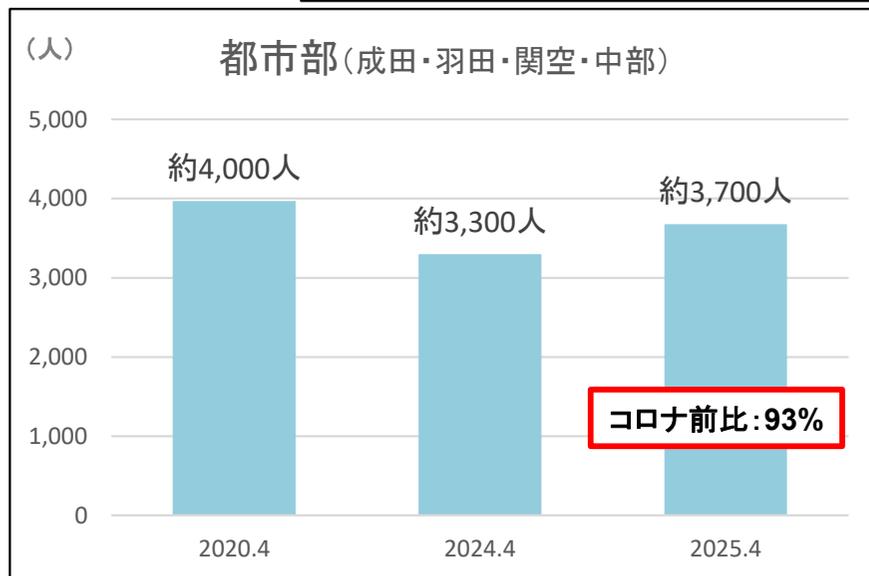
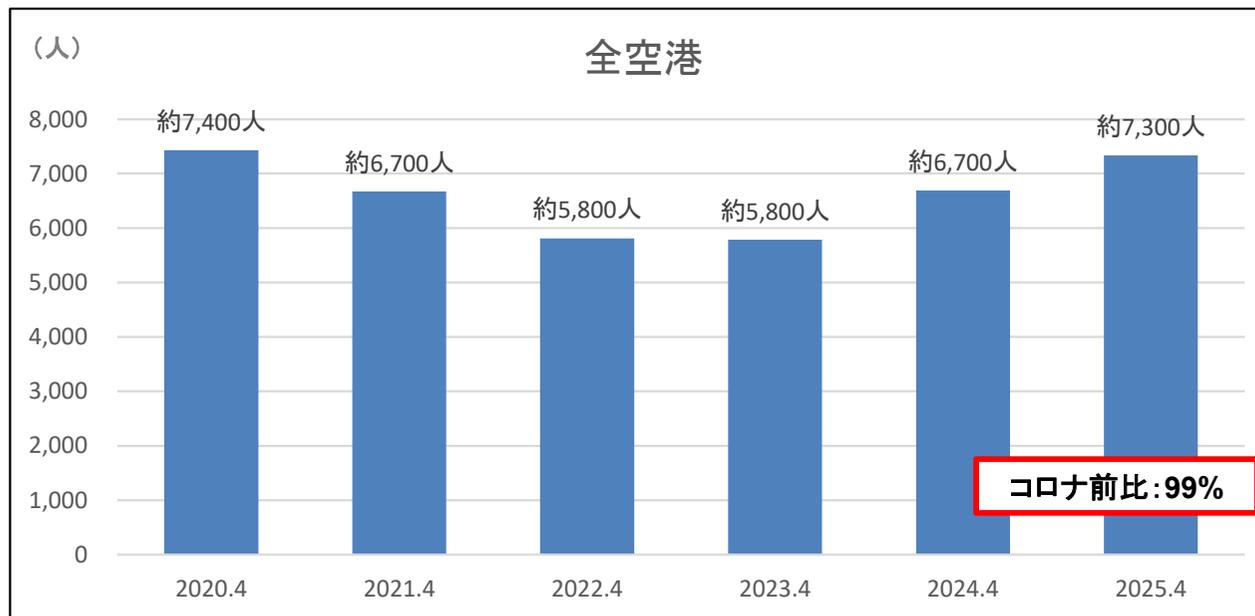


●C社（都市空港）



保安検査員の体制(全国の保安検査員数)

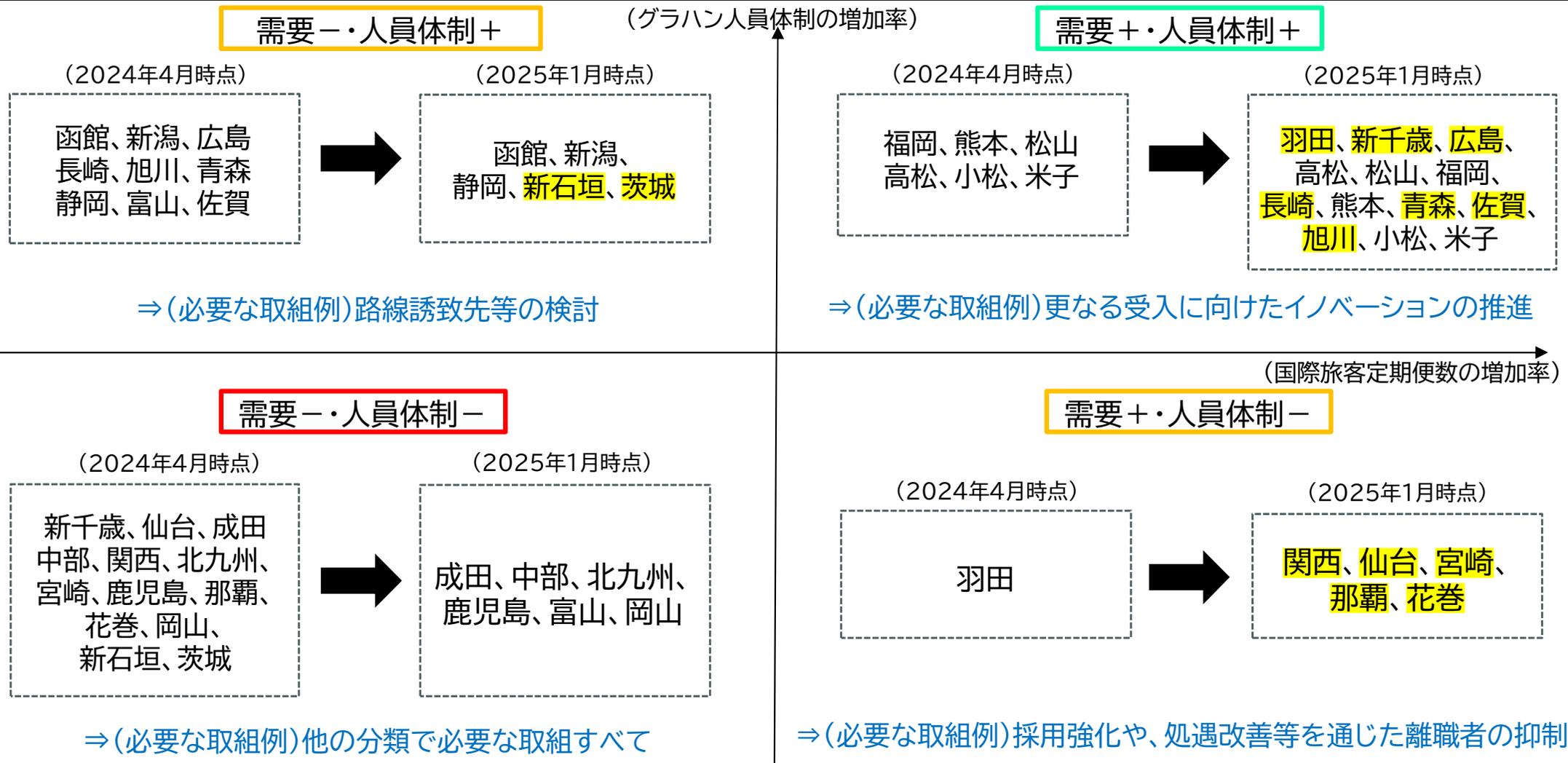
- 保安検査員数についてはコロナ前に近い水準まで回復している。
- この間、特に主要空港等ではスマートレーン等の先進機器の導入により、業務の効率化が図られている。



(※) 全国の空港で旅客及び機内持込手荷物の検査、従業員検査、預入手荷物検査を行っている保安検査員の人数。(他業務との兼務者を含む/2025.4.1時点)

各空港の国際旅客定期便数とグラハン人員体制

- 国際旅客定期便数がコロナ禍前より回復している空港においては、グラハン人員体制もコロナ禍前より回復しているところが多い(下表の右上象限の空港)
- 昨年間に、国際線需要が回復し、コロナ禍前を上回る便数に回復した空港(下表左側→右側)が増加した。また、人員体制がコロナ禍前より回復した空港(下表下側→上側)も増加した。



※1 コロナ前に国際旅客定期便が就航していた空港(29空港)を対象に、便数(需要)とグラハン人員体制が、コロナ前比で増加しているか又は減少しているか検証。

(コロナ前比100%以上の場合を+、100%未満の場合を-として分類)。人員体制は主要各社への調査を基に作成

※2 2024年4月時点と、2025年1月時点を比較して、右側(需要コロナ前を回復)、上側(人員体制コロナ前を回復)、右上(需要・人員体制双方がコロナ前比を回復)にシフトが見られた空港を黄色マーカーにて着色

【概要】持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会について

検討会の趣旨・目的

- 空港業務（グラハン・保安検査）については、航空機の離発着に不可欠な業務であるが、コロナ前から人員が減少するなど、人手不足等の問題に直面。
- このため、空港業務全体を対象とした初の有識者会議である「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」を設置。空港業務の持続的発展に向けた関係者一丸となった取組を進めていくための指針として、「空港業務の持続的発展に向けたビジョン（仮称）」の策定に向けた検討を実施。

委員

(有識者等) (◎：座長、敬称略、五十音順)

- ◎ 加藤 一誠 慶應義塾大学商学部教授
- 西藤 真一 桃山学院大学経営学部教授
- 首藤 若菜 立教大学経済学部経済政策学科教授
- 手塚 広一郎 日本大学経済学部長
- 平井 彩 三浦法律事務所パートナー

(業界関係者)

- 一般社団法人 空港グランドハンドリング協会 執行理事
- 公益社団法人 日本航空技術協会 常務理事事務局長
- 一般社団法人 全国警備業協会 航空保安検討部会委員

(国土交通省)

- 航空局 航空ネットワーク部長
- 航空局 安全部長

開催スケジュール

- 第1回（令和5年2月24日）
<空港業務(グラハン・保安検査)の現状説明>
- 第2～5回（令和5年3月10日、3月29日、4月4日、4月11日）
<実態ヒアリング>
【対象①】全日本空輸(株)、日本航空(株)、鴻池運輸(株)、スイスポーティング(株)
【対象②】航空連合、(株)セノン、(株)にしけい
【対象③】福岡国際空港(株)、広島国際空港(株)、学校法人日本航空学園、丸紅(株)
【対象④】(一社)全国空港給油事業協会、全日本空輸(株)・日本航空(株)
- 第6回（令和5年5月11日）
<中間とりまとめ骨子に盛り込むべき事項について>
- 第7回（令和5年6月1日）
<中間とりまとめ(案)について>
- 「中間とりまとめ」公表（令和5年6月9日）
- 第8回（令和5年10月5日）
<中間とりまとめを踏まえた取組状況等について（短期目標関係）>
- 第9回（令和6年4月3日）
<中間とりまとめを踏まえた取組状況等について（短期・中期目標関係）>
- 第10回（令和6年12月23日）
<「グランドハンドリングにおける安全監督体制の強化に向けたWG」で議論した制度的措置の方向性の報告、空港業務(グラハン・保安検査)の現状説明>
- 第11回（令和7年3月24日）
<中間とりまとめを踏まえた取組状況等について（短期・中期・長期目標関係）>

空港業務の持続的な発展に向けた視点・取組

視点

- 【視点1】働き方**
 - ・誇りを持って長く働けること
 - ・社会的意義や魅力の発信
 - ・賃上げを含む処遇改善や人材育成
- 【視点2】需要変動への対応**
 - ・就航と撤退
 - ・季節／時間的な繁閑差
- 【視点3】多様な人材受入**
- 【視点4】イノベーション**
 - ・労働環境の改善にも資する生産性向上
 - ・空港分野の脱炭素化
 - ・業界構造・慣行の見直し
- 【視点5】**
視点1～4を踏まえた上での空港毎の対応
 - ・特性（アクセス、事業者構成等）に応じた取組の検討
 - ・地場産業であり、地域振興の観点からも重要な空港業務を地域で支える
- 【視点6】官民の関係者の連携**
 - ・系列をはじめとする垣根を越えた連携、役割分担
 - ・現場状況や課題の継続フォロー

取組の方向性（抜粋）

- ・受託料引き上げ等を通じた処遇改善における透明性の確保
- ・保安関係料金の適正水準のあり方検討
- ・ハード・ソフト両面からの職場環境改善の推進
- ・ライフステージに応じた空港内での分野横断的な職場設定
- ・空港業務の社会的意義等の情報発信 等
- ・需給の逼迫状況等に見合った受託料引き上げ
- ・人材確保にマイナスに働く受託契約の内容の適正化
- ・就航メリットを享受する主体間の適切なリスク分担 等
- ・外国人が地域に馴染むための環境整備
- ・男女比の極端な偏りの解消に資する職場環境整備 等
- ・DX・GX技術の開発・実証、更なる活用の推進
- ・スマートレーン等の先進機器の導入の推進
- ・（特に地方部における）GSE車両の共用化・共有化の推進
- ・多重委託構造や雇用慣行・契約慣行の見直し 等
- ・地方自治体による支援のあり方を見直し
 （空港業務支援も誘致支援の一部と位置づける 等）
- ・空港WG等を活用した空港単位での取組推進
- ・業界団体の創設及び同団体等による共通課題への取組推進 等

空港業務の持続的な発展

時間軸を意識して具体的に取り組む事項

短期（令和5年秋頃まで）

- 需要回復の進捗状況に応じた戦略的な人材配置や育成を進め、できる限りの国際航空需要を取り込んでいく
※この際、現場職員（特に中堅職員）に無理をさせてしまうと、受入体制の更なる毀損に繋がりがねないことに重々留意

【取り組むべき事項の例】

- <個社>
 - 賃上げを含む処遇改善に不可欠な受託料の引き上げ
 - 人材確保にマイナスに働く受託契約の内容の適正化（キャンセル料の設定等）
 - 職員負担の集中を回避するための正確な現状把握
 - 適切な業務量調整による高負荷の抑制
- <業界>
 - グラハンの業界団体の設立と実効性のある運営
 - 空港業務の社会的意義等に関する情報発信の強化
 - カスタマーハラスメント対策の推進（啓蒙活動の推進等）
- <空港会社等>
 - 空港内の労働環境の改善
 - 空港の知名度を生かした採用活動
 - マルチタスクを担うことができる空港人材の育成に向けた研修
 - 空港WGの活用推進
- <地方自治体>
 - 地元グラハン会社・検査会社とのコミュニケーション強化
 - 空港業務は地域の雇用を支える地場産業であるという観点から、部局横断的な連携の下での取組の実施
 - 空港業務支援も誘致支援の一部と位置づけた上での関係部局（観光、産業振興等）と連携した支援の実施
- <国>
 - 各地の空港におけるベストプラクティスの横展開（事例収集、整理等）
 - 生産性向上・業務効率化の実現に向けた取組支援
 - 各主体による取組の重要性の発信

中期（令和5年度末まで）

- 令和5年度中にコロナ禍前に近い水準の体制を整備できるよう、個社や新たに設立される業界団体が中心となり、人材確保・育成、業務効率化を着実に進めていく
- また、地方空港の早期回復の命運を握っている地元グラハン会社・検査会社の体制整備に向け、地方自治体をはじめとする関係者一丸となった取組を進めていく

【取り組むべき事項の例（短期の取組に加えて）】

- <個社>
 - 長期に誇りを持って勤められるキャリアパスの整備
 - ハード・ソフトの両面からの職場環境改善の推進
 - 特定技能制度の積極的な活用
- <業界>
 - 系列ごとに異なる資格や車両仕様等の見直し・業界ルールの整備
 - 空港見学会への協力を通じたグラハンや保安検査を目指す若者の裾野拡大
 - 男女比の極端な偏りの解消に向けた取組推進（「旅客は女性」等のイメージの払拭、更衣室等の施設整備等）
- <空港会社等>
 - （特に地方部における）GSE車両の共用化・共有化の推進
- <地方自治体>
 - 地方経済を支える空港業務の担い手が真に求めている支援措置の検討（空港アクセスの不便さ等を考慮した住居支援、通勤支援等）
 - 特定技能の在留資格を有する外国人が地域に馴染むための環境整備
- <国>
 - 空港DXの導入促進に向けた実証実験
 - 更なる支援措置等の検討（人材確保・育成、業務効率化、GX/DX等）

長期（令和6年度以降）

- コロナ禍前を更に上回る需要にも無理なく対応できる持続可能な体制整備に向けた見直しを推進する（需要変動リスクの適切な分担等）

【取り組むべき事項の例（短期・中期の取組に加えて）】

- <個社>
 - 短時間労働やマルチタスク化を含む多様な働き方の実現
 - 業務内容や技術に応じた賃金の設定
 - 人件費圧縮競争を防止する観点からの多重委託構造や雇用慣行・契約慣行の見直し
- <業界>
 - 労使間の対話の推進
 - 就航メリットを享受する主体間のリスク分担の実現
 - 特定技能制度の継続的なフォローアップ及び活用に向けた取組の推進
 - 系列を超えた生産性の向上
 - 業界ルール整備を前提とした、専門学校との連携強化や共同訓練の推進
 - 空港業務に関する基礎的データの収集・整理
- <空港会社等>
 - スマートレーン等の先進機器の導入
 - サプライチェーン等を意識した効率的な設備配置に向けた調整
- <地方自治体>
 - 持続可能な観点からの戦略的な路線誘致（交通部局と観光部局との緊密な連携）
 - 地方経済を支える空港業務の担い手が真に求めている支援措置の充実
- <国>
 - 先進技術等の開発・実証、更なる活用の推進
 - 処遇改善・業務効率化等に必要となる保安関係料金の適正水準のあり方の検討
 - 必要に応じた制度的見直し

空港毎のワーキンググループ設置状況

- 空港業務が直面する人材不足等の課題に対応していくため、空港ごとに、空港管理者、地方自治体、グラハン会社、保安検査会社、航空会社、空港ビル会社等の地域の関係者で構成されるWGの設置が進んでいる。
- こうした枠組等を契機として、関係者間の情報共有や連携した取組が少しずつ広がっている。

空港WG

空港管理者

(空港会社、空港事務所等)

グラハン会社 保安検査会社

給油会社 航空会社

空港ビル会社 地方公共団体 等

【空港WGを設置している空港(2024年7月時点)】

※1…グラハンWGのみ ※2…保安WGのみ

国管理空港

東京国際空港
新千歳空港
稚内空港
釧路空港 ※2
函館空港
仙台空港
新潟空港
広島空港
高松空港
松山空港 ※1

高知空港

高知空港
福岡空港
北九州空港 ※1
長崎空港
熊本空港 ※1
大分空港
宮崎空港
鹿児島空港
那覇空港 ※1

会社管理空港

成田国際空港
中部国際空港 ※1
関西国際空港

特定地方管理空港

旭川空港
帯広空港 ※1
秋田空港
山形空港 ※1
山口宇部空港

地方管理空港

女満別空港 ※2
青森空港
花巻空港
大館能代空港 ※2
庄内空港
福島空港
富山空港 ※1
静岡空港
鳥取空港

共用飛行場

札幌飛行場
百里飛行場
小松飛行場 ※1
美保飛行場
徳島飛行場

合計 47空港

- 急速なインバウンド需要の増加に対応し、空港機能が持続可能な形で維持・発展できるよう、航空機の運航に不可欠な空港業務の体制強化を推進するとともに、今後の航空需要を支える航空整備士の確保に向けた取組についても支援する。

補助内容

航空・空港関係事業者の人材確保・育成等、生産性向上に資する取組の推進

空港ごとの合同説明会の開催、教育訓練等の取組、空港業務人材の処遇改善、空港における資機材の共有化等の生産性向上に資する取組の推進に要する経費等の一部を補助

- 持続可能な形で空港機能の維持・発展に向けた人材確保・育成等への補助



空港ごとに開催する合同就職説明会 航空整備士の効果的な広報活動



教育訓練



業務効率化

- 持続可能な形で空港機能の維持・発展に向けた人材の処遇改善等への補助



共用休憩室 ※イメージ



共用化されているGSE車両



応援派遣・一部業務委託



資機材のレンタル

- 補助対象空港：全ての空港
- 補助対象事業者：航空・空港関係事業者 等
- 補助率：1/2以下

- 補助対象空港：全ての空港
- 補助対象事業者：地方公共団体 等
- 補助率：1/2以下

補助事業採択事例

人材確保・業務効率化の推進

【採用情報の発信強化】

空港 : 大分空港
 申請者 : 大分空港利用促進期成会
 補助対象事業 : 空港お仕事見学会の実施

【業務効率化の推進】

空港 : 静岡空港
 申請者 : 富士山静岡空港(株)
 補助対象事業 : リモコン式電動航空機牽引機材の導入

処遇改善・生産性向上に資する取組の推進

【職場環境改善等】

空港 : 新千歳空港
 申請者 : 北海道エアポート(株)
 補助対象事業 : 共用従業員休憩室の整備

【資機材の共有化等推進】

空港 : 仙台空港
 申請者 : 仙台国際空港(株)
 補助対象事業 : GSE車両共有化事業



論点①:アウトプットの活動指標の向上

- 補助を活用する空港、事業者が固定化しつつあり、また活用数が高止まりしている。
- 地方空港においても活用は進んでいるが、申請件数や申請事業者数が7大空港と比較し過少である。一方で、訪日外国人旅行者数6000万人達成に向けては、地方空港の更なる受入体制強化が必要不可欠である。
- 上記を踏まえ、アウトプットの活動指標の波及・拡大、更なる制度活用に向けた方策はどうあるべきか。

【補助制度を「活用しない」「活用できない」理由】(N=176)

理由	回答数
補助金制度の理解不足	67
申請事務手続きの事務コストが高い	26
活用の検討ができていない(していない)	20
公募期間と事業期間のミスマッチ	19
補助活用の必要性がない	18
補助内容とニーズの不一致	10
今後活用したい・活用予定	2
その他	14

- 補助制度を活用していない空港WG構成員に対し、その理由についてアンケートを実施。
- 補助金制度の理解不足、申請手続きの事務負担の大きさを要因に挙げる傾向にあった。
- 制度理解の促進に向けては、公募ごとの説明会開催等、対応をしているところである。
- 事務コストの軽減に向けた手続きのあり方を検討する一方、とりわけ地方空港における事業者は、企業規模が小さく、申請を行える体制・資金力がないということも想定される。

	R4年度	R5年度	R6年度
交付決定件数	133	115	117
補助事業者数	77	76	71
延べ事業者数	77	102	120
補助空港数	23	26	27
延べ空港数	23	32	37

- 補助実績としては、多くの事業者に活用いただいている一方、その事業者・空港に偏りが見られる。
- 申請事業者は、その大多数が過去にも補助実績があり、新規に申請する事業者数は年々減少している。申請空港数は7大空港が申請件数の7割程度、申請額は8割程度を占めている。

⇒活用しない事業者・空港のニーズを的確に把握し、反映していく必要があると考えられる。

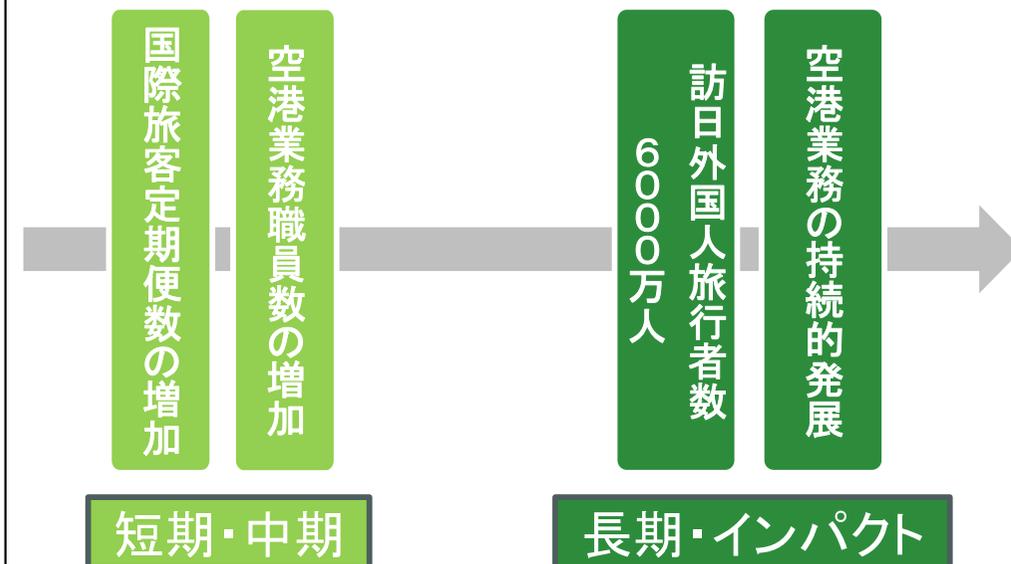
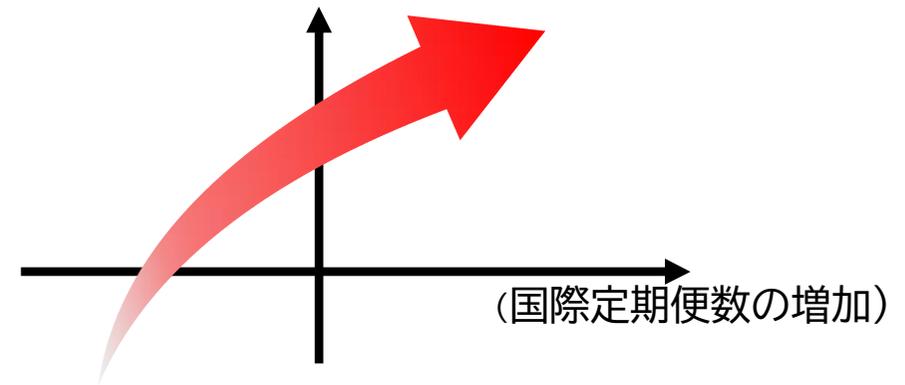
論点②：短期アウトカム・中期アウトカムの成果指標の設定

○ 短期・中期アウトカムとして「国際旅客定期便数」、「空港業務職員数」の増加を設定するというロジックモデルは適切かつ有効か。

- 短期・中期アウトカムの成果指標を「空港業務職員数」、「国際旅客定期便数」と設定し、長期アウトカムとして、政府目標である2030年訪日外国人旅行者数6000万人を設定している。ただし、長期アウトカムの6000万人については通過点として捉え、空港業務の持続的発展を図ることとしている。
- 長期アウトカムの達成に向けては、短期・中期アウトカムの2つの成果指標は、いずれも相互的に必要不可欠な要素であると認識している。
- 増加する国際便の対応へは、空港受入体制の強化が不可欠であり、体制強化がなされない場合、職員の長時間労働化、最悪の場合には応需できなくなるなどが想定される。
- 一方で、増便に備え、予め人員体制を整えることは、就航に至るまでに一定の期間を要することや就航に至らなかった場合などにおいては、事業者のリスクやコストの増加をもたらすこととなる。
- 以上のとおり、「国際旅客定期便数」、「空港業務職員数」は表裏一体的な対応が必要になることから、この2つの成果指標を短期・中期アウトカムとして設定するが、ロジックモデルの構成は適切かつ有効か。
- また、短期・中期アウトカムの成果指標として、採用・離職の比率や空港ごとの需給ギャップを踏まえた指標などを設定することも想定しうるが、現在の「国際旅客定期便数」、「空港業務職員数」を成果指標と設定することは妥当か。

<望ましいと考える成果指標達成への動きのイメージ>

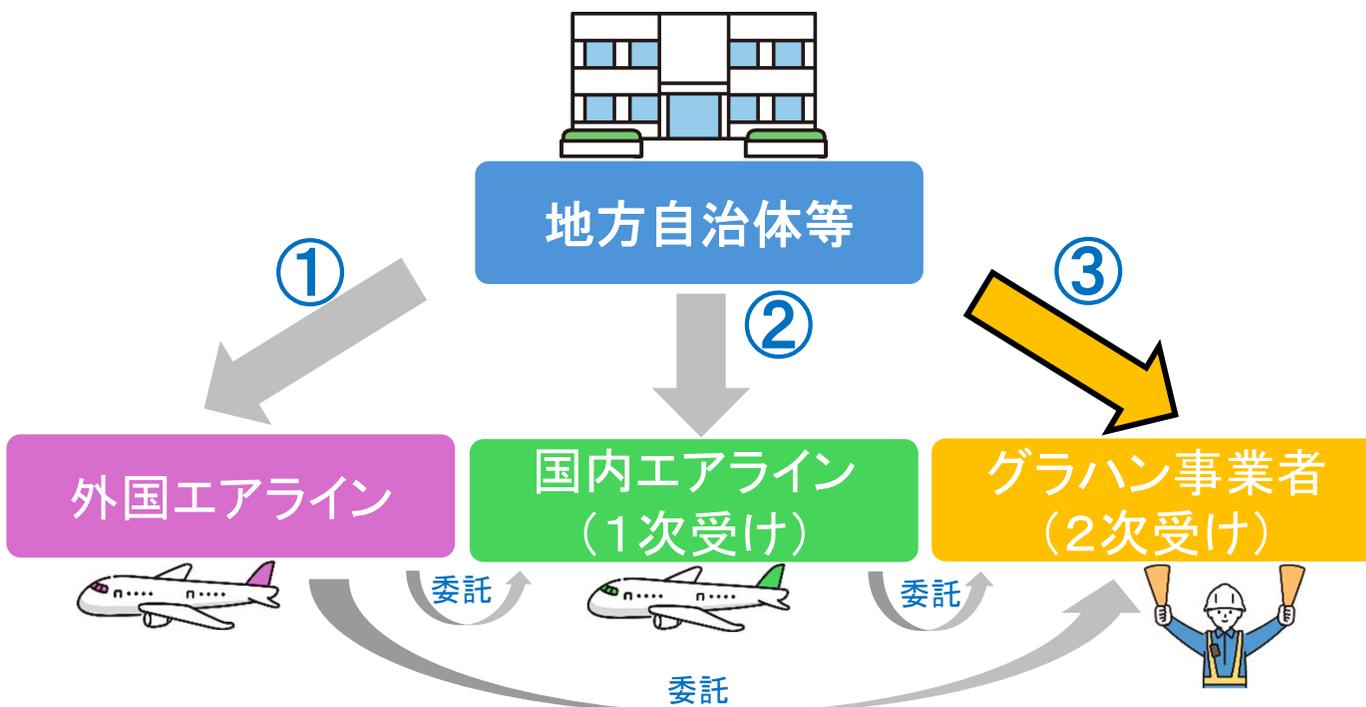
(グラハン人員体制の拡充)



論点③: 自治体の空港受入体制の取組実施に向けた支援

- 空港受入体制を強化・拡充していくためには、地方自治体等の役割は非常に重要なものであると考えられるが、地方自治体等の取組に対する意識の差により、受入体制の整備に差が生じ、その結果として、各空港の復便状況に影響が出てきている。
- この状況を改善していくにあたり、地方自治体等に対する支援策、動機づけはどうあるべきか。

持続的な発展に向けた地方自治体等の役割



支援事例



自治体主催の合同企業説明会



休憩室の整備



自治体独自の応援派遣経費に対する予算措置

- ① 受入体制状況に見合った戦略的な路線誘致活動
- ② 適切な状況把握・コミュニケーションの強化・外航応需への要請
- ③ 空港受入体制の把握・コミュニケーションの強化・自治体による空港業務職員向けの支援措置の検討

(様式) 【地方空港等受入環境整備事業】

現状把握

我が国の訪日外国人旅行者数及び国際旅客定期便数は、いずれも急速に回復・増大し、今後も更なる増加が予測されている。また、航空機の運航に不可欠な空港業務人材は、コロナ禍で全体の2割程度減少したものの、現在(2025.4)、コロナ禍と同水準まで回復している。

課題設定

今後、政府目標である2030年訪日外国人旅行者数6000万人に向けては、更なる空港受入体制の強化が必要不可欠であり、急速なインバウンド需要の回復に国内各地で対応するためには、空港業務を支える担い手の確保・定着を進めるとともに、業務効率化、生産性向上に資する取組等を推進していくことが必要である。

