

第5回交通政策審議会航空分科会技術・安全部会

日時：平成27年9月14日（月）15：00～17：00

場所：中央合同庁舎3号館 11階 特別会議室

議事概要：

<議事（1）「航空安全行政の中期的方向性について」に対する主なご意見・ご指摘>

- 昨年7月から本年3月末までの自発報告から見えてきた3つのハザード（①羽田空港の駐機スポットへの誘導線②成田空港への進入機に対する滑走路や進入経路の変更が多い③成田空港での誘導路、標識等がわかりにくい）について提言しているが、今年度に入ってから同様の報告が続いていることから、これら提言を活用し改善に向けて積極的に取り組んでいただきたい。
- EUではEUの設ける安全基準を満たさない航空会社は就航を止めて公表している。このような対応も、外国航空機の安全を確保するため検討に値するのではないか。
- 安全と透明性は関連性がある。陸、海、空では、空が義務報告制度、自発報告制度により一番透明性がある。航空事故は一つのトラブルでは起きず、様々なトラブルが重なって起こる。トラブルの段階で対策をとるとともに積極的に情報公開すべき。また、業務提供者に対するSMSの指導にあたっては、リスクをマネジメントするという考え方がわかりやすいのではないか。
- 全体としては良い方向性だが、認識された新たなリスクについては、これに対応して国の役割を増やすことも一つの方法だが、安全に関する業務を外部の機関に預託していく方法もあるのではないか。
- 外国機、LCC、インバウンドの需要増等で航空業界は複雑になっていく中、以下の取組を行うべき。①SMSの強化のため、部署・分野横断的な取組②航空機地上取扱業務における事故再発防止のため、現場の声の吸い上げ方の検討③個人がコンビニなどで無申告で危険物を預けられてしまう状況であり、荷主責任の複雑化への重点的取組④セキュリティーに関し安全政策との連携。
- 航空安全行政の中期的方向性の策定は高く評価している。特に、設計製造国として日本が世界を引っ張っていくという自覚を持つべき。また、施策は包括的に書かれているが、具体的施策を誰がどう対応するのかを明確にして取り組むべき。
- 乱気流については事故につながるものであり、JAXAや気象庁とも連携して対策に取組

むべき。

<議事（2）「無人航空機に関するルール整備の状況について」に対する主なご意見・ご指摘>

○今後、無人機運用のためのルール策定をしていくと思う。米国では規制が厳しく、そのままでは研究などができないことから、全米で6カ所の研究用空域などを提供している。日本でも、技術開発等を阻害することがないように、研究拠点となる空域設定の検討などを行うべき。

<議事（3）「小型航空機に対する安全対策の検討状況について」に対する主なご意見・ご指摘>

○小型機の安全性向上のための安全講習会は、任意だと出席しない者が出てくるが、そうした者への対応もしっかり検討すべき。

<議事（4）「ヘリコプター操縦士の養成・確保に関する関係省庁連絡会議とりまとめについて」に対する主なご意見・ご指摘>

○ドクターヘリや防災ヘリは人命に関わる重要なものだが、操縦士の年齢構成からはエアライン以上に若手がひっばくしている。ヘリコプターの事業主は中小企業が多いため、奨学金や乗務要件について自治体との連携を含め、しっかり考えるべき。また、農薬散布の機会が減少する中、2000時間の飛行時間の要件は厳しいと思われ、シミュレータの活用についても検討すべき。

○将来、ヘリコプターの操縦者になりたいという憧れがない限り、操縦士対策は難しい。若年層に対する啓蒙活動が必要である。

○国による取組だけではなく、都道府県による職業訓練の枠組みも活用すべき。労働者をかかえられるよう、イメージ作りや啓蒙活動に取り組んで欲しい。

○使用機関の組織をこえた連携をより進めて頂きたい。個々の対応には限界がある。

○シミュレータの活用に関しては、制度改正も必要であり研究要素がある。実施機関の検討も含めて航空大学校での検討もありうる。