

## 第1回 小型航空機等に係る安全推進委員会 議事概要

日時：平成28年12月13日（火） 16：00～17：30

場所：中央合同庁舎3号館4階 特別会議室

（委員からの主なご意見・ご指摘等）

○ 小型機については、特にこの2年前ぐらいから事故が増えており、航空全体の信頼に対する不安の声が聞かれている。そのような中、今回このような委員会を設置し、継続的に検討を進めていくことは非常に大事。また、様々な団体の方にオブザーブしていただきつつ、情報共有しながら進めていくことが非常に大事。

○ この委員会としては、広く小型航空機全般を取り扱うものと理解しているが、運航者別の事故発生件数において圧倒的に個人が多いということで、まずは個人機が1つのターゲットになると思う。

○ 自家用機のパイロットの方から自発的報告制度（VOICES）への報告は非常に少ない。従って、自家用機のパイロットの方々へ、いかにVOICESという仕組みの周知を図り、報告を促すような啓発活動をしていくかが課題。

○ 安全講習会に実際に来ていただいている方について、定期的に参加されている比率は少ないと聞いている。資料6にあるような、操縦士との情報共有手段の確保をぜひ行って頂き、安全講習会等の紹介と啓蒙して頂けるような体制がとれればと思う。

○ 飛行クラブとか、あるいは空港ごとのパイロットの方々が集まるようなコミュニティを活用して、そこを通して様々な啓発活動や新しい技術、装置の紹介などを行っていければいいのではないかと考える。

○ リスクについてこういうことがあるという、危機意識やリスクに対する意識と言った具体的な内容を教育していくことが結果的に安全意識につながると

思うので、教育、安全講習においても、そういった観点が必要。

○ 定期的な技能審査は2年ごとに行われているが、一方で、技能審査のとき以外での安全意識がどうかという点はあると思うし、安全講習に参加しない人もいる。このため、安全講習を受けた後に2年に1度の定期審査を受けるように義務化したほうがより効果的ではないか。

○ 「安全対策に係る新技術の例」に関して、アメリカではこういうものを持ち込みは可能という形であるが、今後航空局としてもなるべく安全性向上に寄与するものとして、その許可とか、当然いろいろなルール化は必要かと思うが、進めて頂きたいと思う。

○ 回転翼航空機については、自分のところのヘリポートから離着陸しているような場合、情報伝達がなかなかうまくいっていない部分が多いため、そういうことも考えていかなければいけない。

○ 特定操縦技能審査については、現状、審査員によって審査内容に差があるように思う。実際の審査の内容を確認した上で、先程発言があったような安全講習を義務化して、次に審査を受けるようなステップを踏まれてはどうか。

○ 安全対策で何を講じられるかにもよると思うが、その対策を行うことによってどういった効果があるかということはある程度どこかで判断していかなければいけないと思う。一方でそれは非常に難しいことでもあるため、短い期間では答えが出るものでもないと思うが、重要なところではないかと思う。

○ 「小型航空機等の事故・重大インシデントについて」の飛行目的別発生件数で見ると、慣熟、訓練が50%以上を占めている。慣熟や訓練でいつも問題になるのは、どうしても教育効果を狙ってしまい安全確認を怠ってしまうことが起こってしまうということ。従って、安全対策の中で、特に教官に対しては、最後はやはり安全を考えるべき、と啓発していくことがポイントになる。

○ 飛行フェーズ別発生件数では、やはり離着陸あるいは着陸復行、ゴーアラウンドでかなり事故が起こっているのので、特定操縦技能審査では、特にこのあ

たりをしっかりと見るようにして頂きたい。

○ パイロットの決断で一番大事なのはやめるという決断なので、「飛ばない」「着陸しないでゴーアラウンドする」「途中から引き返す」等がパイロットの決断で安全を確保するのに一番大事だということを、是非、審査等で強調していくと、事故を防ぐ可能性はかなり高まると思う。

○ 慣熟や訓練が多いということは、事故のデータとして、どれぐらいの経験を有している人がどれぐらいの割合なのか。非常にベテランが起こす場合もあるのか、それとも未熟な人が起こしているのかといったデータは探すことはできるのか。

○ 航空身体検査証明に係わることであるが、操縦士の健康や年齢に関することが事故の要因になっている場合があったかどうかは、データ整理しておいたほうが良い。

○ 日本ではあまり問題にならないのかもしれないが、無線交信の問題で、特にベテランではなく、まだ免許取り立てのような人がトラブルを起こすような例はあるのか。世界的に見ると ICAO の規程で radiotelephony のマニュアルがあるが、きちんと対応できているのか。

○ 先ほどご意見のあった、教えるのに熱心になるあまり本来の業務がおろそかになるというのは、VOICES にも、エアラインのパイロットの方から相当数挙がっている。それはおそらく小型機についても同様のことが言えると思う。

○ 個人的な印象であるが、最近の小型機の事故、重大インシデントは、1 つはヒューマンエラーやヒューマンファクターによるもの、もう 1 つはいわゆるコンプライアンスと言われる、やるべきことをきちんとやっていなかったものが多いのではないかと。今後の対策にも書いてある「事故等の要因の詳細分析」において、それぞれに対応した的確な対策を打ち出していくことが大事だと思う。

○ 安全に飛ぶために大きなウェイトを占めるのは人間の判断になると思うの

で、どういう形で教育、啓蒙していくべきなのかというところが大事。

○ SMS の導入について、簡易型のセーフティマネジメントシステムの考え方を個人のオペレーターの方々に導入できないかという考え方もある。

○ 今日は、VOICES や講習会などでの啓蒙により、もっと周知を図ったり情報伝達をしっかりとやるべきといったご意見が多かった。これは資料 6 の「速やかに開始する取組」というところにすでに書いているので、まずはこのあたりから力を入れてやって頂きたい。その後、いろいろと細かいその他の要素についても、順次考えていきたいと思う。