

第4回「航空輸送安全対策委員会」の議事概要について

8月23日(火)14:00より、国土交通省会議室(3号館8階国際会議室)において開催された第4回「航空輸送安全対策委員会」において、各議題について委員及びオブザーバーから出された主な意見等は以下のとおり。

1. 「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会」の中間とりまとめについて

- ・航空以外の交通モードにおいても、事業者を安全確保のために取り組ませるためには、パニッシュメント(処罰)ではなくインセンティブを与えることが重要であるという意見が強いという印象を受けた。
- ・本中間とりまとめにおいては、「安全風土」という言葉が使われているが、「安全文化」との違いはあるのか。
- ・ヒューマンエラー事故防止対策検討委員会では、「安全文化」を確立するための具体的な措置を明確にしないと会社が「安全文化」を確立したとの評価はできないという議論が強くあり、その結果、単に安全を大事にする考え方という意味で、「安全風土」という言葉が報告書では使われた。しかし、「安全風土」と「安全文化」との用語の意味合いの違いについては特に議論されていない。

2. 「航空輸送安全対策委員会」とりまとめ案の検討

- ・「訓練のあり方の見直し」に関して、必要と考えられる措置にある「新たな訓練の整備士、客室乗務員等への展開」は、運航乗務員に導入して成果が出てから検討するという事か。タイミングとして遅い気がする。
TEM(Threat and Error Management)を取り入れた訓練については、整備士、客室乗務員にもできるだけ早い段階で取り入れる必要があると考えられることから、とりまとめ案文の修正をしたい。(航空局)
- ・「安全情報の収集・分析の強化」に関して、航空会社の安全情報の入手先が機長に限定されているように読めるので、客室乗務員も追加していただきたい。
客室乗務員からの報告も安全対策のための貴重な情報源であり、ご指摘の通り修正する。(航空局)
- ・米国航空企業の経営破綻などを受けて、我が国でも「航空事業経営基盤強化プログ

ラム」が制定され、セーフティネットを受けるとともにコスト構造改革の自助努力が強く求められた。その中で安全コストが切り下げられたのではないかという反省はある。

- ・航空界と利用者の中に安全に対する認識の落差があるように思う。例えば、先日のJALのエンジントラブルでも、法律上の制約があるとは思いますが、地上において負傷者も出ているにもかかわらず事故調査委員会が調査しないのは変だという一般の声がある。今後の検討における要望として、特に安全規制については、航空界だけで議論するというのではなく、利用者や現場の声を重視し反映するプロセスを考えていただきたい。

「おわりに」の章で「利用者を含む幅広い意見を聴きながら」と記載されているとおり、今後具体的にどういう枠組みが可能か考えていきたい。また、内外から、事故調査委員会の調査対象となる「重大インシデント」の定義が狭すぎるのではないかとの声もあり、今後事故調査委員会とも相談しながら、その定義付けについて検討していきたい。(航空局)

- ・「必要と考えられる措置」の各項目の表現を統一する必要がある。

ご指摘の通りであり精査する。(航空局)

- ・「業務の実施方法の改善」において記載されている「設定された業務に見合った作業時間が確保されていることの検証」については、すでに航空会社がブロックタイムの見直しなどを実施していると思うが、今後とも航空会社が自主的に見直しを進めていただきたい。

ブロックタイムについては、航空会社内で積極的に検討されていると理解している。(航空局)

- ・管制官とパイロットのコミュニケーションミスに起因するトラブルが発生していることを踏まえると、両者の意識の共有化に向けた会議や訓練を設ける良い機会ではないか。

各空港ベースでは、管制官とパイロットが意見交換会を行い、パイロットからの提言を受けるといった場も設けているが、このような機会をもっと作っていくことを検討する。(航空局)

- ・今回の国における監査体制の構築に当たっては、安全企画部門と監査部門が無駄なく機能的にやっていけるよう考えて欲しい。

監査部門の設立にあたっては、どうすれば重複がなく効率的で役に立つ監査ができるか、検討していきたい。(航空局)

- ・CRM (Crew Resource Management) などは、欧米流のヒューマンファクターの考えに基づく方法であり、TEM を訓練へ導入するにあたっては、日本の文化・風土にマッチしたものを検討する必要がある。
- ・「安全文化の醸成を進める」という表現が使われているが、ヒューマンエラー事故防止対策検討委員会では、「安全文化」という言葉の使用については具体的に定義を行って使用されるべきという声が強かったことから、本とりまとめにおいても漠然とした概念で「安全文化」という言葉を使うのであれば、抽象的な、例えば「安全意識」といった別の言葉を使ったほうが良いのかもしれない。
- ・航空界では、様々な取組みにより「安全文化」という言葉がようやく定着しつつあるという印象を持っており、本とりまとめでは「安全文化」を採用すべきではないか。
- ・「安全文化」の概念は「安全が何よりも重要という人々の態度・責任感の集積」などとも言われており、その評価基準について必ずしも明確に定めていなければならないというわけでもないので、本とりまとめにおいては「安全文化」のままでよいのではないか。

今回の議論を踏まえ、必要な修正については再度委員に照会した上で、正式なとりまとめとすることとなった。

第4回航空輸送安全対策委員会 出席者

(敬称略)

(委員長)

河内 啓二 東京大学大学院工学系研究科 教授

(委員)

池羽 啓次 (社)日本航空機操縦士協会 専務理事

金子 敦 (財)日本航空機開発協会 常務理事

清水 信三 航空連合 会長

首藤 由紀 (株)社会安全研究所 取締役

ヒューマンファクター研究部 部長

田中 敬司 独立行政法人宇宙航空研究開発機構 評価・監査室長

鶴岡 憲一 読売新聞 東京本社 編集委員

宮澤 與和 独立行政法人宇宙航空研究開発機構

航空安全技術開発センター長

山内 純子 全日本空輸(株) 執行役員 客室本部長

渡利 邦宏 (社)日本航空技術協会 講師

(50音順)

(オブザーバー)

松本 武徳 (株)日本航空 常務取締役

大前 傑 全日本空輸(株) 代表取締役副社長

井手 隆司 スカイマークエアラインズ(株) 取締役副会長

坂尻 敏光 (社)全日本航空事業連合会 専務理事

越智 信夫 (財)航空輸送技術研究センター 専務理事

(航空局)

岩崎 貞二 航空局長

久保 成人 監理部長

遠藤 信介 技術部長

大黒伊勢夫 監理部総務課長

宮下 徹 技術部運航課長

高岡 信 技術部航空機安全課長

高橋 和弘 技術部乗員課長