第４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４月６日（月）１３：３０～１５：３０
場 所：中央合同庁舎３号館 １１階 特別会議室

議事概要：

＜「資料１：平成 26 年度の国の安全指標・目標値の結果の検証及び平成 27 年度の国の安全指標・目標値について」「資料２－１：平成 27 年度　航空安全プログラム実施計画について」「資料２－２：平成 27 年度航空安全プログラム実施計画（案）」のご意見・ご指摘＞

〇直近５年間の平均から７％減とする単年度目標値は、関係者の取組を促すものとして評価できる。ただし、資料１の７ページのように、単年の実績が増えてしまった場合７％減ではなくなり、根拠が薄くなってしまうのではないか。大事なことは起こった事案の内容を多面的にとらえて検証することである。

〇空港分野の安全情報分析委員会において、空港管理者等の実務担当者によるオブザーバー参加を認め、現場の声を吸い上げる体制を構築するべき。

〇最重要目標として死亡事故・全損事故ゼロの目標を位置付けた点は重要で、全般７％減と常にセットで結果の検証にあたってまずは未達成の項目に踏み込んで分析した点が評価でき、総じて意義ある活動をされている。人命第一で今後も続けていただきたい。

〇目標値について、昨年度のものを上回ることもなく設定でき、妥当であったと言える。ただ指標と目標値の妥当性については、予断を許さず不断に検証の可能性を想定して引き続き取り組んでいただきたい。

〇ＭＲＪについて、国がやるべき仕事として、安全確保に加えて早期の就航も重要。そのためには、メーカーや運航会社の整備部門と一体となってつくり上げていくという姿勢を忘れずにいただきたい。

〇自発報告制度について、空港・管制分野の件数が多くないとのことだが、増やすための具体的な取り組みはあるのか。全体で不安全情報を共有することが全体の安全につながるので、引き続き推進いただきたい。

〇自発報告制度について、諸外国の件数や分野の内訳があれば教えていただきたい。

○安全情報の報告については、文化の醸成やそのフィードバックが重要であり、ある程度時間が必要。早急に成果を求めるものではないので、引き続き取り組んでいただきたい。

○今年は御巣鷹山の事故から３０年という年だが、その間定期便の死亡事故・全損事故ゼロを継続しているのは、世界的にもすばらしいこと。しかし、昨今の事案等を受け、世界的に航空安全に対する信頼が揺らぎつつあり、また、８月に向けて注目度も高くなる。部会の開催頻度を増やし、個々の施策にも踏み込んだ議論を進めるべき。

＜「資料３：無人機に関する現状と課題」のご意見・ご指摘＞

○無人機の活用は、道路の自動走行や海上の無人船舶にも及んでいる。安全性は国の責任において担保することが重要だが、活用は地域活性化の観点からも検討してほしい。

○ＩＣＡＯ等において国際的に議論がなされているが、ある程度時間がかかるものと思われる。一方、早急に対応が必要な議論でもあるため、全体として無人機の効果を最大に引き出せるように推進することを検討してほしい。

○無人機は、産業競争力と自然災害対応の2つの面で期待されている。運用にあたっては社会的コンセンサスを得る必要がある。操縦ライセンス、機体の登録、空域制限、非常時の優先を検討せねばならないが、ぜひ「公益のために無人機を生かす」という原点に常に立ち戻って議論いただきたい。

○空域における有人機と無人機の共存に向けて、国際的な議論の動向も伺いつつ、航空局で取り組んでいただきたい。現在、航空会社が参加するような安全関連の国際会議体でもそのような議論が行われているが、オールジャパンで取り組んでいただきたい。

○状況によっては限定的な無人機の運用が可能な地域もあると思われる。効果があるものから取り入れを始めるという意味でも、規制においても地域の特性に応じるなど、多面的な検討をお願いしたい。

○ここ数年の世界的な技術開発の進展はすさまじいものがあり、世界に遅れることなく対策をとる必要がある。安全の担保には、規制整備と技術開発の両面があると思うが、国として両面から進めてほしい。

○技術の進展により操縦が容易となって普及してきている中、ある程度マナーに理解がない状態でも飛ばす人が出てきた。外国では政府からわかりやすいガイドラインが出されているところもある。航空局からも簡単な注意の喚起といったところから始めていってほしい。

＜「資料４－１：航空安全プログラムの改正について」「資料４－２：安全に関する技術規制のあり方検討会のフォローアップについて」「資料４－３：航空安全ハイレベル会合について」「資料４－４：ジャーマンウィングス９５２５便墜落事故について」「資料４－５：乗員政策に係る取組について」「資料４－６：桜美林大学による指定養成施設の自主返上について」のご意見・ご指摘＞

○ジャーマンウィングスの件について、同時多発テロ以降セキュリティが重要視され、最後の砦である操縦席のドアも中からしか開かないようにする等の強化がなされたが、今回はそれが裏目に出た形。だからといって、セキュリティを甘くする方向に動いてはならず、セキュリティと安全の両立が必要。例えば、パイロットが操縦席から出る場合には、代わりにドアを開ける人としてＣＡを待機させる等の取組が米国では行われているが、日本においても早急に検討していただきたい。

○欧州では年に１度エアロメディカルセンターか指定医療機関での航空身体検査を義務付け、乗務の許可を更新しているが、個人でホームドクター等にかかった場合には、守秘義務の関係上企業側が医者に診断結果を確認することはできない。欧州では、「乗務を休んだ方がいい」という診断結果が出た場合には、指定医以外からも直接会社に報告するような法整備を行うべきとの議論があがっていると聞いている。ヒューマンファクターが大きな要因であることは間違いなく、診断結果の報告義務について検討すべきではないか。

※日本においては、精神障害の既往症が認められた場合、その時点で身体証明が不合格になる。再度合格になるためには、専門の医者の診断に加え、航空局の審査会で問題ないことが認められる必要がある。

○メンタル診断の強化について、日本の取組を各国へ提案する形で打ち出してもいいのではないか。

○乗員政策について、乗務員の自社養成には企業の負担もかなり大きいため、企業に対する助成制度の充実をお願いしたい。また、量だけでなく質の確保も大事であり、フォローアップをしっかりお願いしたい。

○乗員についてはできるものからやっていただいており、特に奨学金の導入を早々に対応いただいたことは非常にありがたい。民間の養成においては私立大学が大きなウェイトを占めている中で、桜美林大学の事案は非常に断念。国としても、法律を遵守した手順をとるよう厳しく指導をお願いしたい。

○「技術規制のあり方検討会のフォローアップ」について、分野横断的な自発報告制度が紹介されているが、義務報告においても分野横断的な収集・分析を行っているのか。

※航空局において、各分野で部会を開催して収集した情報の分析を行っているが、申し送りや情報共有をしっかり行い、部会の間で連携して取り組んでいる。

＜全体を通してのご意見・ご指摘＞

〇ＭＲＪ、無人機、人材育成など、他省庁との連携が重要な課題が存在するので、引き続き協力して取り組んでいただきたい。