

第6回小型航空機等に係る安全推進委員会議事概要

平成31年3月20日（水）10:00～12:00

開催場所：国土交通省（中央合同庁舎3号館）11階特別会議室

○：委員からの主な意見・ご指摘

オ：オブザーバからの主な意見・ご指摘

→：事務局回答

1. 小型航空機等による航空事故等の発生状況とその対応（資料1）

○ 長野消防防災ヘリ事故の調査報告書における意見を受けて、今後、指定医等の確認が必要なリーフレットを作成することのだが、医薬品等にする知識が不足している操縦士もいるため、非常に効果的な対策と考えられる。

○ 今後作成予定の操縦士の自己申告チェックリストについては、航空身体検査受検時又は通常乗務時のいずれの自己申告に使用することを想定しているのか。

→ 航空身体検査受検時に使用することを想定し、過去の既往歴や服用医薬品について確実に申告することを目的としている。

○ 今後の航空事故発生率に関する安全目標値については、2018年から2032年までの15年間設定されているが、15年分については当該目標値で決定しているということか。

→ 安全目標値については2018年から15年間で50%低減するように設定されているが、今後5年毎に結果を評価し、安全目標値の適切性のレビューを行うこととしている。

2. 小型航空機等の安全性向上に向けた取組状況及び今後の方向性（資料2）

（1）第5回安全推進委員会のフォローアップ事項

特になし

（2）安全情報発信強化にむけた取組状況

○ 小型航空機の運航者には小規模事業者、官公庁、個人などがいるが、いずれにしてもエアラインのようにガバナンスが効きにくいと思うので、安全意識向上を適確に図るため、安全情報発信強化については効果的かつ継続的に勧めていくことが必要。

→ 従来からの対策であり安全講習会などに加え、可能な限り視覚的にわかりやすいリーフレットや動画を作成し、それらの発信に当たってもメールマガジンやSNSなどを活用することなどで個々の運航者に対しても行き届くような取組を進めており、今後とも関係団体等とも連携し工夫をしながら取組を継続していきたい。

○ 操縦士に対し安全情報を発信するに当たっては、単に注意事項を伝えるだけでなく、飛行力学などに基づく根拠も合わせて説明することが理解促進につながるため、動画等の作成に当たってはその点も考慮いただきたい。

→ 米国 FAA が作成した小型航空機の運航者向けのハンドブックには飛行原理などの内容も盛り込まれている。御指摘のとおり、このような内容も発信することは効果的と考えられることから、当該パンフレットを翻訳・活用したいと考えている。動画については、時間的な制約もあると思うが、効果的な内容になるよう今後相談しながら作成していきたい。

○ 安全情報発信に当たっては、操縦士関係団体においても航空局との連携強化を積極的に進めることとしており、今後具体的なスキームの構築を図っていく必要がある。

→ 航空局としても関係団体との連携は非常に重要と考えており、関係団体の積極的な姿勢に感謝している。今後具体化に向けて引き続き更に検討していきたい。

オ 操縦士の飲酒対策については、エアラインと小型機事業者に対し一律な基準が適用されているが、小型機事業者は運航形態が異なることから過度な負担となる可能性がある。

→ 操縦士の飲酒に起因するリスクはエアラインも小型機事業者も同一であり、数値基準やアルコール検査の義務付けなどが必要。バス、トラック、タクシーにおいても乗務前後のアルコール検査の実施が義務付けられている。具体的な運用に当たっては個別にご相談いただければ幸い。

○ これまでの安全推進委員会を通じて、数多くのリーフレットが作成・配布されているが、今後ともこれらが活用されるように、その内容に応じて体系的に整理したうえでポータルサイトなどに掲載すべきではないか。

→ 御指摘を踏まえ、これまでのリーフレット等のポータルサイトへの掲載については工夫していきたい。

(3) 指導監督の強化

○ 操縦士に対する定期的な技能審査の内容や手法については、事故等の発生状況を踏まえ適宜見直していくことが必要。また、操縦技能審査員による審査のバラツキをなくすための、審査内容の平準化や審査員への教育などの取組も必要。

○ 特定操縦技能審査について標準的なチェックリストを作成することは良い取組だが、項目数が多いと省略される可能性がある。審査員による審査実施時の適切性を確保するための取組が重要である。併せて、審査員に求められる要件や承認時審査の在り方を再検討すべきだと思われる。また承認後の審査員の技能等の更なる維持向上を図る対応が必要ではないか。

→ 特定操縦技能審査については、審査内容と審査の適切な実施の2つのポイントがある。1点目については、今回の立山事故を踏まえた追加措置と同様、今後とも事故等の発生状況も踏まえ適切に見直していく必要がある。2点目については、標準的なチェックリストを作成するだけでなく、実施結果の記録・保存を求めることも重要。そのうえで立入検査を含めた指導監督を検討していきたい。また、審査員の質的向上については、2年毎に受講を義務付けている講習会を通じて適切に能力付与・注意喚起を徹底していきたい。

○ 消防ヘリの事故に関しては、ダブルパイロットは時間がかかる可能性があるが、パイロット以外の隊員との連携などにより未然防止を効果的に進めることができる。

オ 御指摘のとおり、操縦士以外の隊員との連携は重要であると考えており、今後消防防災への運航基準にも盛り込んでいくこととしている。

(4) 新技術の活用

- 持込み品ガイドラインの作成は、安全性向上につながる装備品の搭載の促進につながるものと考えており是非進めていただきたい。一方で運航中における持込み品の脱落などのリスクもあるので、その点も配慮が必要である。
- 持込み品については、航空機使用者の責任において搭載することとなるため、ガイドラインには搭載に当たっての注意事項も記載し適切な運用を図ることとしたい。

オ FDMについては、エッセンシャルバスに接続できないことから機体電源喪失時の記録ができないのではないかと。

- メーカーの手順上もFDMはエッセンシャルバスへの接続は禁止されていることは認識しており、そのような制限上で事故調査等にどの程度活用できるのか今後検証していくことが必要。また、今後追加搭載を検討している簡易型FDMはバッテリー駆動であり、その活用も検討していきたい。

- FDM実証実験については、来年度から自家用機も対象に追加することだが、自家用運航者に対して丁寧な説明や調整をしていくことが必要と考える。また、安価なFDMを利用できるような環境を検討中とのことであるが、将来的に小型航空機への搭載が義務化される可能性を踏まえての対応も検討して頂きたい。

- 御指摘のとおりであり、今年度も協力事業者に対し秘匿化や非懲罰などの措置を講じるなどの対応をしてきたが、自家用運航者については更に丁寧な説明や対応を図ってまいりたい。

- FDMを使った教育訓練については、例えば航大ではFDMではなく携帯ボイスレコーダーを使った教育をこれまで行われてきていると伺ったことがあるので、このような知見や経験も活用して効果的に検証していただきたい。

- 分析評価委員会においては、協力事業者も分析・評価に参画いただいております、その際FDMの活用方法のフィードバックの共有も図っているところ、今後ともそのような取組を進めてまいりたい。

(5) 柔軟な許対応 特になし

(6) 平成31年度予算案（小型航空機に係る総合的な安全対策） 特になし

(7) 今後の取組の方向性 特になし

以上