

第9回小型航空機等に係る安全推進委員会議事概要

日時：令和3年4月28日（水）15：00～17：00

場所：web開催

○：委員からの主なご意見・ご指摘

オ：オブザーバからの主なご意見・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（資料1）

○ 安全目標の達成は各事業者の安全活動の成果だと思っているが、事故率が目標を達成しているので、重大インシデントの発生率や安全上のトラブルなど、事故の減少に伴いそういった情報も広く分析してはどうか。

→ 個別の施策がどのような案件に効果を得たのか1：1では測れないところだが、より有効性の高いと考えられる施策に重点を置きつつ、今後の取り組みを進めていきたい。

○ 新型コロナの影響について、小型航空機に対してどのような状況だったか。飛行回数など減っているのか、何か情報があれば教えて欲しい。

→ 詳細は把握してないが関係団体からは減っていると聞いている。

オ 参考までに、当社は、事業のメインはドクターヘリ・防災機関への派遣・報道取材、物資輸送（電力関係）などライフラインやエマージェンシーに従事しているものが多いので、2019年度比10%減にとどまった。飛行目的から、新型コロナの影響が少なかったのではないかと考えている。

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）

○ 今後の方向性3本柱について、安全情報発信の強化については、メルマガ登録者が着実に増えており良いが、スマートホン利用者も多いのでツイッターも十分活用して欲しい。また文字より画像、画像より映像の方がより効果的だと考えているところ今回の滑空機動画が非常に上手くできているので、今後も動画の有効活用をして欲しい。指導監督の強化については、合否を判定するよりも安全講習・セミナーや特定操縦技能審査の機会を利用して技量維持・向上に向けての指導を強化して欲しい。新技術の活用については、FDM普及のカギを握るのが、認証基準・手続きの簡素化であり、また、高価な機器は普及しづらいと思えるので今後も検討を続けてほしい。

○ FDM装備に関するガイドラインの制度化については素晴らしい。電源と音声の取り込みについてもガイドラインへ反映していただきたい。また資料の中で吸盤型が不安定ということで、ザラザラ面でも落ちないような吸盤を開発しているので、活用いただければと思う。

初期の委員会では、もっと新しい技術を紹介していこうという話があったかと思うが、最近ではFDM

に注力しているところ、ヘリの衝突防止や大学で実施しているパイロットへのアドバイスの取り組み等の先進的な技術の紹介もして貰いたい。

→ アメリカの事例で、吸盤で付けていた Gopro が落ちたことに気を取られ航空事故になったものがある。ガイドラインには注意事項として入れたいと考えている。また運航上の注意喚起についても行いたい。ガイドラインの中でパイロットの視界を遮ることのないような設置場所等についても反映していければと思う。

○ 今後 FDM 義務化・推奨化について検討すると思うが、事故調査への活用のみならず使用者が活用することで審査効率化や簡易分析ツールの活用など個人が安全向上へ実感を持てるように進め、今後の普及促進につながるようになれば良い。

→ FDM については、実証実験から先の段階へどのように進めていくのかという議論を深めていく。普及促進のためのハードル（取付のハードル、価格のハードル）がある一方で、装備にかかる認証基準・手続きの簡素化を進め、安全上の確認と普及促進をどう進めるかをセットで考えていく必要がある。義務化を考える際には取り付けやデータの収集の確実性が必要で、両者を上手くミックスできるのか又は分けて考えるのかを検討する必要がある、引き続きご協力をお願いしたい。

○ ウルトラライトの事故について、11 件中 6 件となっており、多いと感じる。ウルトラライトの動画作成は難しいかもしれないが、取り組んで貰いたい。指導監督強化について、奈良県での TBM700 の事故の原因として、適切な審査が実施されていなかったようなので、審査員の質向上に引き続き務めて欲しい。FDM 義務化については小型機事業者含めて、丁寧な説明が必要と思っているので、対応して頂きたい。

→ ウルトラライトについては、未だに一定数の事故が起きているところ、必要な手続きが取られていない実態もある。全体像の把握も大事と思っており、普及・啓蒙をどのように図るか、動画作成の前には出来ることと考えられ、まずは登録の段階から実態を把握することで遵法精神を普及していくことについて、関係課と検討していきたい。

FDM については、義務化となる前には十分にご理解と説明をさせて頂き、別途議論もさせて頂きたい。普及促進については、利便性を強調することで広く使われるよう行いたい。

オ FDM に関して、FAA の機体、EASA の機体によって同じ機種で MMEL の取り扱いに差がある。また TC 装備か STC 装備かでも差がある。日本としての基準を標準化する必要がある。

○ 別の委員からもあったが、今後は、FDM の普及に向けて新しいアイデアを考えていくことが有効な方策になるのではないかと感じている。

オ 滑空協会として滑空機の安全啓発動画の撮影にも協力させていただき、当協会でも使用していきたい。

3. 飛行検査動画（資料3）

○ 小型機、エアラインの飛行機も同様だが、安定した3度の角度で進入するのが大切であるので、3度で進入する動画も作って頂きたい。

→ 参考にさせて頂く。

○ 空港周辺の飛行もされているかと思うが、小型機は様々な方向から進入するので色々な種類の動画があった方がよい。飛行の資料としては、画像や紙を見ることが多く、動画を見る機会は少ない。飛行場周辺の地形も分かるよう、また滑走路からの距離方位、動画がどちらを向いて撮影されているのかが分かればよい。

→ 場周経路の動画については必要と思っているところ。

○ 具体的に計器の状態や飛行状況が分かれば、動画の色々な使い方が出てくるのではないか。アクションカメラと併用することでも色々なアイデアが出てくるのではないか。

○ アメリカのFAAでも空港周辺動画の公開を始めており、需要・インパクトがあると聞いている。日本においてもこれからも同様の動画が増えて使われていくようになれば良いと思う。