

交通政策審議会 航空分科会 技術・安全部会（第21回） 議事概要

日時：令和7年3月27日（木）15：00～16：00

場所：Web 開催

議事に先だって、本部会の部会長に、慶應義塾大学理工学部 松尾亜紀子教授が全会一致で選任された。

議事概要：

<議事（1）安全目標値及び安全指標に係るフォローアップ・アクション（FA）実施状況について>

（概要）

令和6年度の評価及び令和7年度の国の安全目標値等について、航空局の案のとおり了承された。

（主なご意見・ご指摘）

○ HRC 関連指標のうち LOC-I について、これまでゼロであったところ、2024 年の数値が上がっている。2024 年に発生したことは何か特殊な要因があつてのことなのか、それとも、2021 年から 2023 年はたまたま発生していなかっただけで、それ以前の過去において発生していたものなのか。今後も発生する可能性があれば注意していく必要がある。

→ 集計を始めたのが 2021 年以降であるため、それ以前について手元に情報がないが、肌感覚としてそれほど多く発生するものではないと認識している。（航空局）

○ 安全指標⑧、⑨（定期便以外の運送事業・使用事業関連の重大インシデント発生率）に関して、2023 年に 2σ まで増加したがその後に減少していることは FA の効果があつたかと思う。監査による事業者の取組を確認する中で、こういった事象が見られたのか。また、令和6年の安全指標⑥、⑦（定期便以外の運送事業・使用事業関連の事故発生率）に関する事案に関して、必然的に起きてしまったものなのか、ヒューマンエラーのようなものなのか判断が難しいが、コロナ禍後による人員不足や担当者が作業に不慣れであることといった要因があるのか。

→ 指標⑧、⑨について、ARC（離着陸時の滑走路への異常な接触）の増加傾向がみられ、訓練を行っている最中にランディングギアを下ろさず胴体着陸をしてしまう、不安定な姿勢で無理に着陸しようとして主翼をこすってしまうといった事象が多かった。そのため、似たような訓練を行っている事業者等への注意喚起として文書

の発出等を行ったところ。

また、令和6年に発生した安全指標⑥、⑦に関する事案について、運輸安全委員会において原因調査中であるが、運輸安全委員会の調査結果を待たず、事業者なりの原因分析及びそれに基づく対策を講じていただき、航空局としてその実施状況について監査を行っている。当該指標に関係があるのは、小型機やヘリコプターを使用している事業者が主であり、こういった事業者はエアラインと異なりコロナ禍の影響はあまり受けていないものと考えている。(航空局)

- 安全指標②②(制限区域内において、地上での作業又は地上の施設若しくは物件に起因する人の死傷、又は航空機が損傷した事態の発生率)に関する事象は、他と異なり頻繁に発生しているように見受けられ、何か対策があればと思うが、作業員の負傷とはどの程度であれば報告する義務があるのか。また、それぞれの指標の移動平均について、平均をとる期間によって異なる傾向を示すと思うが、期間は何年か。また、それはこういった経緯で定められたものか。

→ 作業員の負傷について、医師の治療を受けた場合が該当する。また、移動平均について、平均をとる期間は10年としている。移動平均を導入する考え方自体はICAOにおいても示されており、そういった考え方を参考にしながら設定したものと承知している。なお、移動平均による分析について、例えばじわじわ上昇するとトリガー値に引っかからないなど、決して完璧なものではないとは思っており、今後の運用を見ながら、何か他に改善策があるか等引き続き勉強させていただきたい。(航空局)

- 空港分野のグランドハンドリングに関して、コロナ禍の2021年は多く離職者が出たことと、航空サービスが再開されるにあたり、作業者が作業に不慣れといったことがあったかと思う。2024年において多くの負傷者及び航空機の損傷が発生していることは、現時点でもグランドハンドリングの人員不足がある中で、ベテランの方がいなくなって比較的若手になっていることや、技量の伝承がきちんとできていないといった背景もあると思う。監査等で既に取りられている対策はあると思うが、例えばVRを活用した訓練を行う等新たな取組があれば是非教えていただきたい。

→ 令和5年は夏場多く発生していたところ、令和6年に注意喚起をした結果、夏場の発生件数は減少したが、冬場において増えてしまった。事業者への聞き取り調査から、採用を増やしているが中堅層がいないために、本来であれば2~3週間の教育で済むところ3ヶ月等長めに教育をする等、様々な対策を実施いただいていると聞いている。(航空局)

○ 空港分野のグランドハンドリングに関して、コロナ禍の影響でグランドハンドリングに従事をする人材が減少し、その後、需要回復に対応するために大量採用が図られていることで、現場では相当な若年化や、外国人の増加を含むバックグラウンドの多様化が見られる。事故増加の背景にこういった現場の変化がある等の定性面にも着目をした対応が重要と考える。また、安全情報の分析委員会の体制強化に向けて、委員会に労働組合の代表者を加え、現場で働く者の声を委員会で共有し、様々な対策に活用していただくことをお願いしたい。

→ 航空局としてもグランドハンドリング会社の皆様から作業員のバックグラウンドが多様化している等の実態を聞いていたところ。引き続き皆様の声を聞きながら、対応していきたい。また、分析委員会についても、現場の声を聴きながら議論をしていければと考えている。(航空局)

○ ゼロ～数件と数が少ない事象、インシデントについて、その数と変動だけを見ていては差し迫った危険性が把握できないと感じた。VOICES（航空安全情報自発報告制度）を活用し、事故になる前のヒヤリハットを分析して、予兆も含めた分析をすべきではないか。例えば、羽田の事故に至る前にヒヤリハットが近年増えていなかったか、この情報を使用することで、0 か 1 だった数が数 10 に増加し、より正確な統計処理が可能になるはず。VOICES もそのような役割を持っていないのであれば、改革を検討いただければと思う。

→ 自発報告制度（VOICES）については、自発的なものであるため網羅的に情報が入るものではない点に留意は必要だが、御指摘も踏まえて自発報告についてどのような活用が可能かについても検討させていただきたい。一方、前兆を捉えるべきという問題意識で、HRC 関連指標を導入しているが、この指標については導入してから日が浅く、現時点では増加傾向になった際に警戒度を上げ FA の対象とするという対応をしているところであるが、さらにどのような分析や活用の余地があるか、今後勉強させていただきたい。(航空局)

<議事（２）その他報告事項>

（概要）

航空法等の一部を改正する法律案について報告した。

（主なご意見）

○ 羽田の事故に関連し、管制官の増員があったかと思うが、今回説明いただいた空港における安全対策が強化されると管制官の人数は元に戻ってしまうのか。また、

CRM訓練について、乗務員が対象と思うが、管制側は何かそうしたことは考えられないのか。管制は国の機関ではあるが、いわゆるレギュレーターとプロバイダーという関係でいえば、管制もプロバイダーであり、民間の業者に対する対応と同様にしていけるべきではないかと思う。

→ 今回報告したものは、昨年6月に公表した中間とりまとめを踏まえた対策のうち法的措置に関するもの。管制官の増員もこの中に含まれている。また、管制官への訓練については、法案に含まれていないが、以前より同様の訓練を実施している。

御指摘の視点は重要なものであり、いただいたご指摘踏まえて、安全行政に取り組んでいく。(航空局)

○ グランドハンドリング事業者に対する安全監督体制の強化について、中小規模の事業者も多いことから、必要な手続きについては事務負担を考慮し、十分精査をしていただくようお願いをしたい。また、働く者の事故防止という観点から、疲労軽減を図る勤務インターバル制度の導入や、業務内容に応じた的確な人員体制によるハンドリングを担保する適正な取引を業界のルールとして定めることに国として積極的に取り組んでいただければと考える。

民営化空港における災害対策時の国と空港運営会社における役割分担については、昨年6月にとりまとめられたA2-BCPガイドライン改定版にて手順が明らかにされているが、今回の法案の権限代行については、対象となる空港が多く、また、離島を含めてアクセスが難しい場所に立地しているところも多いため、状況を踏まえれば極めて重要と認識する。能登空港における復旧時までのプロセスと、今般の法的措置の内容を、各地方管理空港におけるシミュレーションや訓練に適切に反映をさせていく必要があると考えており、ご対応をお願いをしたい。

→ グランドハンドリング事業者の事務負担について、現場の皆様に負担をかけてはいけないことは認識しており、負担軽減について考慮していく。勤務インターバル等については、空港業務のあり方検討会等の場で引き続き議論していくものと考えている。

権限代行について趣旨にご賛同いただき感謝する。引き続き現場の視点をご教示いただきながら、安全行政にご協力賜れば幸い。(航空局)

○ CRM訓練の対象者について、具体的に教えていただきたい。例えば、2人乗務ではない自家用操縦者も対象となるのか。

→ 民間機、公用、自家用機問わず、管制官がいるような航空交通が頻繁に行われている空港において離着陸する操縦者についてはCRM訓練を受けていただきたいと考えている。今後、関係者の皆様のご議論を伺いながら、詳細詰めていきたい。

(航空局)

(その他)

次回の技術・安全部会の開催については、事務局より改めて連絡する。(航空局)

以上