

交通政策審議会航空分科会第8回技術・安全部会 議事概要

日時：平成29年3月31日（金）10：00～12：07

場所：中央合同庁舎3号館 4階 特別会議室

議事概要：

<議事（1）「平成28年度の国の安全指標・目標値の結果の検証及び平成29年度の国の安全指標・目標値について」に対する主なご意見・ご指摘>

○最重要目標の全損事故と死亡事故ゼロが1985年から堅持されていることは良いが、今年度未達成となった航空事故発生率の2件の事案については、航空法第76条で定められている事故の中では少し意味が異なる。乱気流による乗員の負傷事案については、揺れと座席ベルトの未装着という条件が2つそろったときにはじめて発生するので、パイロットへの情報伝達や利用者への周知活動が重要である。また、非常脱出時の負傷事案については、離着陸で事故になった場合、事故直後では生存しているが火が出て焼死するケースが多い。そのため、基本的な考え方として90秒以内に全員を早く脱出させるという90秒ルールというものがある。パイロットは限られた時間、限られた情報で地上脱出を決心しなければならないため、結果的に非常脱出は必要なかったのではないかという意見が必ず出てくるが、パイロットが判断をためらったりすると、場合によっては死者が出る可能性があるため、利用者や国民に対して非常脱出について理解してもらう必要がある。

また、今年度は達成した項目が多くよかったが、重大インシデントは場合によっては事故に結びつくことがあるので、慎重に対策をとる必要がある。

○非常脱出時は、客室乗務員だけでは人手が足りないことがあるため、一般の方にも補助をお願いしている旨、周知徹底する必要がある。

○つり下げ物件の落下事案については、周囲の状況や天候等についても検証した上で、対策を立てる必要がある。

○つり下げ物件の落下に伴う重大インシデントについては、平成 26 年から 3 年間の平均値をとるという考え方もあるのではないかと。また、平成 29 年度が中期目標の最終年度になるのであれば、その目標値を来年度の目標値に設定するという考え方もあるのではないかと。さらに、事案の 1, 2 件の増減で目標の達成・未達成が決まってしまうことについては過剰に反応しすぎではないかと。統計学的に分布を仮定して、その中で統計学的な誤差も加味した上で検討するべきではないかと。平均の値だけで議論してしまうと少し見誤った方向に行ってしまうかと感じており、来年度以降、しっかり検証して検討いただきたい。

<議事（2）「平成 29 年度安全部関連の予算・組織及び平成 29 年度航空安全プログラム実施計画について」に対する主なご意見・ご指摘>

○機内持込み手荷物について、本来は大きさや重量の制限がされているはずなのに、たまたま使用した航空会社で制限が非常に緩かった。オーバーヘッドビンに持込み手荷物を入れていたが、ランディングの衝撃でオーバーヘッドビンが開いて事故になることがよくあるのでしっかり指導してもらいたい。

○安全情報の分析結果について公に公表することは難しいかもしれないが、業界内であれば積極的に共有し、具体的な対策につなげる必要があるのではないかと。

<議事（3）「安全に関する技術規制の見直しについて」に対する主なご意見・ご指摘>

○最近の LCC の本格参入や空港の経営改革など、大きく状況が変化しているので、事業者任せとせず、行政が主体となって検討を進めていく必要があるのではないかと。また、ワーキンググループについては、現場の意見が反映されるべきである。

<議事（4）「その他報告事項」に対する主なご意見・ご指摘>

○ANA ウィングスの重大インシデントについては、管制は着陸したパイロットにブレーキアクションを聞いて、次のパイロットに、そのブレーキングアクションを共有することで同様の事案を防ぐことができるのではないか。

○航空局が保有している安全情報について、ビッグデータや人工知能により積極的に活用してもらいたい。

○人工知能の導入など技術革新が各モードで進んでおり、様々な議論も行われているが、事業者だけでなく国としても積極的に取り組んでももらいたい。

○FDR や CVR の装備が義務化されたことで、事故原因の究明ができるようになったので、小型機についてもこれらの機器の装備義務化も視野にいれつつ、費用負担軽減策についても検討していただきたい。

○小型機やヘリコプターを含めたシミュレーターの整備を、関係省庁とも連携して進めていただきたい。また、小型機への機器の搭載については、無人航空機とのニアミスも起きており、本格的なものを搭載するとなると非常にコストもかかるため、最近の技術を利用した簡便なシステムも出てきているので積極的に検討いただきたい。