

安全運航の堅持に向けた 安全管理体制の強化を

現状と課題

次世代型航空安全に関する 国の取組み

国による航空安全の管理体制の強化は、ICAOによる次世代型航空安全に関する取組みにあわせる形での環境整備が進められています。

具体的には、国が航空分野全体の安全目標を定め、航空会社・空港運営・航空管制などの業務提供者（プロバイダ）と個々の安全目標や安全指標などについて合意した上で、航空会社による安全管理システム（SMS： Safety Management System）の実施状況を国（レギュレータ）が継続的に監視・監督・監査を行う仕組みである国家安全プログラム（SSP： State Safety Program）を2014年に導入すべく検討・準備が進められています。

国としては、このような動きを航空部門における次世代型安全行政への転換と位置づけており、SSPの導入による新たな安全監督体制の構築に向けて、レギュレータとプロバイダが連携して取り組んでいく必要があります。

航空安全に関わる情報開示

航空安全に関わる国としての情報開示については、会社から国に対して報告される航空輸送の安全に関わる情報を6ヶ月ごとに航空安全情報分析委員会が取りまとめ、安全上のトラブルに対して関係者による必要な対応が図られていることを確認した上で、国土交通省のホームページにて公開しています。^{※23}

今後も、国による監視・監督の強化を継続的に図っていく必要があるとともに、航空会社から報告される航空輸送の安全にかかわる情報をさらに活用し、未然防止につながる安全対策の立案などにもつなげていく必要があります。

安全基準・技術規制の見直し

航空安全にかかわる基準や技術規制については、これまでも技術の進歩や国際標準の改訂動向に合わせて、安全性を確保した上で、国際競争力の強化、利用者利便の向上などの観点から、見直しや緩和が図られてきました。

2008年3月には、航空安全基準アップデートプログラムとして、「航空輸送サービスの競争力向上」、「安全認証に係る外国当局と国際標準への適合」、「外国航空機の安全性確保と国際標準への適合」、「安全・安心を前提とした事業者ニーズへの対応」などの視点で航空安全基準の改訂が進められました。

また、安全に関する技術規制の見直しについては、国土交通省成長戦略を踏まえ、2011年12月から「安全に関する技術規制のあり方検討会」が開催され、技術の進歩や国際基準の動向を勘案し、最適化に向けた検討が行われました。本検討会では本邦航空会社から要望項目を集約し、最終的には100項目の見直しを図られることになり、答申された項目に対する措置が2012年度から順次実施されています。^{※24}

技術規制の適正化を進めることで、オープンスカイ政策や新規参入など、航空業界における競争を促進し、航空産業が自立的に成長していく環境を整備していく一方で、国による適切な監視・監督を行い、安全性を確保していくことが求められています。

ボーイング787型機の バッテリー不具合による 運航停止

新技術が多く導入されているボーイン

グ787型機は、2013年1月にリチウムイオンバッテリーの不具合が発生し、4ヶ月強の期間にわたって全世界で運航停止となる事態にまで及びました。

日米の航空当局、航空機メーカー、航空会社などが連携し、不具合への対応策を講じ、本邦では6月1日より定期便の運航が開始されました。定期便の運航開始後は、バッテリーに起因する不具合は発生していないものの、お客様の安心や社会からの信頼回復に向けて、航空業界がどのようなことに取り組んでいくのかが厳しく見られていることを認識する必要があります。

バードストライクによる 事故の未然防止

国土交通省では、最近の鳥衝突発生状況、顕著な鳥衝突事例及び各空港での鳥衝突防止対策について関係者間で情報共有するとともに、各空港における今後の鳥衝突防止対策の検討及び課題を整理することを目的として、「鳥衝突防止対策検討会」を開催しています。

また、外国航空会社を含む事業者から収集した情報を基に分析を進めるとともに、羽田空港はじめ新千歳空港や北九州空港などバードストライクの発生頻度が多い空港を中心に生態系調査を行っています。

特に羽田空港では2010年10月から本格的な24時間化に伴う発着回数の増加を受けて、バードストライクが急増している現状もあり、世界初となる鳥検知用のレーダーが設置されています。バードストライクについては、抜本的な対策を講じることは難しいものの、諸外国との連携強化等を通じて未然防止に向けた継続的な取組みが必要です。

【参考資料】

※23 安全情報の分析・活用（P.69）

※24 「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（P.70）

※25 外国機に対する安全対策の概要（P.71）

次世代型航空安全行政への転換

＜従来型安全行政＞

規範遵守型の安全監督

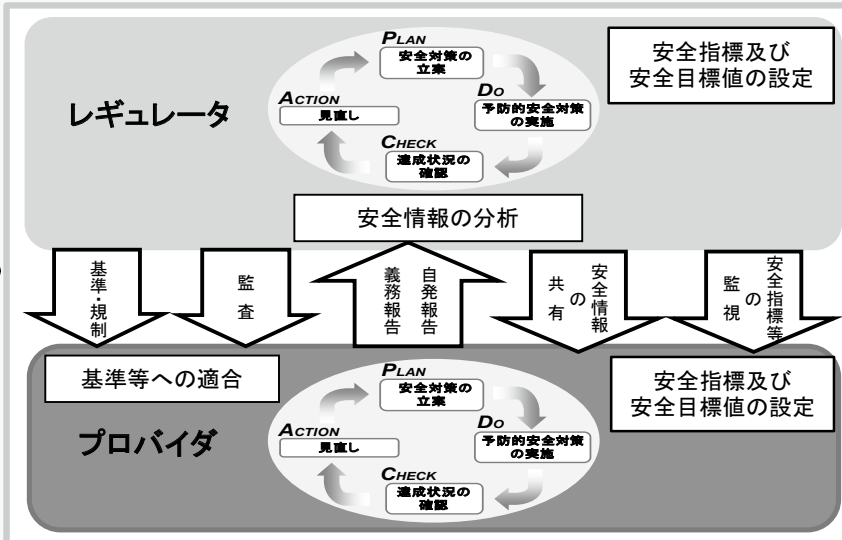
レギュレータ

法令遵守の
チェック

プロバイダ

航空会社・空港の設置者・航空交通業務の提供者に対し、
一体的な安全監督を実施

＜次世代型安全行政：SSP導入後＞



出典：国土交通省

提言

航空安全管理体制の強化

ICAOによって国際標準化されているSSPを導入していくことは、航空安全を確保するための枠組みを整備していくための政策として期待できます。そのため、今後は国と航空会社・空港運営会社・航空管制がさらに連携を深めながら航空安全管理体制の強化につなげていくことが必要です。

その一方で、SSPやSMSをはじめとする安全管理体制の考え方は、航空業界で働く従業員一人ひとりに広く浸透している状況にはありません。今後、国や航空会社が安全管理体制の構築などの環境整備に取り組んでいくことに合わせて、SSPやSMSの基本的な概念や背景にある考え方を航空業界で働く従業員に浸透させていくことも重要です。

未然防止に向けた具体的な取組み

これまでも国土交通省が航空会社からの安全に関わる報告を分析し、有効に活用していますが、今後も継続して分析力を向上させ、安全性向上につながる具体的な成果をあげられるよう、航空連合もオブザーブしている航空安全情報分析委員会の機能を強化していく必要があります。具体的には、安全にかかわる情報集約を今後も継続していくとともに、各航空会社で類似している事象に対しては、その

背景にある本質的な問題についても分析し、予防策の立案などにもつなげていく必要があると考えます。加えて、本邦航空会社以外からの情報収集にも取り組むべきと考えます。

また、航空会社は、航空法で定められた安全上のトラブルへの対応にとどまることなく、ヒヤリハットを含めてより多くの情報を収集し、不具合の未然防止に向けた取組みを推進することが必要です。また、業界全体で連携し、ヒヤリハットを含めた情報共有を充実させることも重要です。

安全基準・技術規制の見直しに対するフォローアップ

航空安全基準アップデートプログラムや安全に関する技術規制の見直しについては、本邦航空会社の国際競争力を高めるとともに、国としての成長戦略を実現させていく上で重要です。航空会社からの意見や要望を踏まえて検討しているプロセスも評価できますが、その一方で、航空安全の維持・向上に向けて、現場での運用に必要な上に無理が生じていないか、目的通りの効果が発揮されているかなどの観点で航空連合としても引き続き動向を厳しくチェックしていきます。

外国航空機の安全確保は、オープンスカイに向けた各国との協議が進められていく中で、航空産業の健全な発展には必要不可欠です。特に、外国航空機に対して実施されているランプインスペクシ

ン^{※25}については、検査官の増員や実施頻度が増えるなど、強化されつつありますが、不具合が見つかった場合でも、当該航空会社に対して直接指導をするのではなく、当該航空会社が所属している国の機関に対して通報をするのみとなっており、国としての指導に高い実効性があるとは言えません。首都圏空港容量の拡大に伴い、外国航空機の乗入れが増大していくことを踏まれば、不具合が多く、安全性が懸念される航空会社については、当該国の航空当局との連携強化にとどまることなく、安全が確保されるまで乗入れを禁じるなど、当該航空会社に対しても日本政府として強い意志を持って対応していくことが必要です。

ボーイング787型機バッテリー不具合の原因特定に向けて

ボーイング787型機のバッテリートラブルに対しては、再発防止策が講じられていますが、不具合が発生した原因の特定には至っていません。本邦における6月1日からの定期便の運航再開以降、バッテリーに起因した不具合は発生していませんが、米国運輸安全委員会（NTSB）や日本の運輸安全委員会（JTSB）による調査が現在も進められています。利用者の安心および社会からの信頼回復に向けて、今後も航空業界として連携を深め、継続して原因の特定に協力していくべきと考えます。

テロ・ハイジャック対策は 国家レベルの課題

現状と課題

米国における航空保安体制の変遷

2001年9月11日の同時多発テロ以降、米国はテロの対象国となった事実を受けて航空保安を航空会社に任せず、国家で責任を持つ体制へ変更し、国家安全保障省(DHS/Department of Homeland Security)の下に運輸保安庁(TSA/Transportation Security Administration)を設置し、保安検査を実施しています。またそれに伴い、全米の約430の商業空港を対象に、空港の検査員を含め航空保安に関わる全ての人員はTSAの職員(国家公務員)として採用するとともに、航空保安に係る人件費、機器費用等は基本的にTSAが全額負担することになりました。

日本における航空保安体制の沿革・変遷

日本における航空保安対策は、昭和45年のよど号ハイジャック事件を受け、保安検査の強化策としてX-RAY検査機器の本格的な導入が始まりました。導入費用は昭和49年度予算の空港整備勘定より半額補助することとし、航空会社をサポートしていくことになりました。補助金負担比率は国と航空会社で検査機器の1/2、人件費の1/2となっています。

米国含め多くの先進国は、かつて航空事業者が保安の責任主体でありましたが、米国テロ以降は欧州主要国においても保安に関する考え方の見直しが行われ、国または空港会社が航空保安の責任主体となっています。しかしながら、米国テロ以降も日本においては保安に関する考え方の見直しは行われず、航空事業者が保安の責任主体である、というかつての米国スタイルを踏襲しており、責任主体、財政負担については昭和49年当時の見直し以降、現在に至るまで変更はありません。なかでも保安費用を航空会社と国で折半するスキームは、現在も継続されていますが、航空会社の経営業績によつ

ては、保安費用の削減につながるというリスクをはらんでいると言えます。

各国で新たな航空保安対策が進められるなか、日本では「国家民間航空保安プログラム」が2005年4月から実施され、様々な航空保安体制の強化が図られることになりました。1999年7月に発生した全日空機ハイジャック事件に対しては、対応マニュアルの策定など対症療法に止まり、航空保安対策にかかわる国、空港設置管理者、空港ビル事業者、航空事業者など各主体の責任範囲の明確化という根本的な問題については手をつけずじまいでしたが、このプログラムにより一定程度の対応が取られることになりました。現在、国家民間航空保安プログラムに基づく航空保安体制は、定着しつつありますが、一方で具体的な課題も顕在化しつつあります。

不十分なセキュリティー体制

ここ数年、貨物地区からランプサイドへの侵入事例が発生し、貨物地区における保安体制については、まだ十分機能しているとは言えません。また、空港における保安検査について、各空港によって検査機器の精度や対応にバラツキがあるとの指摘を利用者から受けています。さらに、空港ビルとランプエリア間のセ

キュリティ体制は国の指導もあり、一定レベルの強化が図られていますが、旅客ターミナルから空港ビルへのセキュリティー体制は十分とは言えない状況です。

未然防止に向けた取組み

2011年5月に公表された「航空保安人材育成・教育訓練の今後のあり方調査検討会」の最終報告では、ICAOからも保安管理に有効な方法だと評価されているSeMS(Security Management System)の考え方による自立的なリスク発見・予防対応や国による監査体制などの強化に向けた取組みが実施されることとなりました。さらに、次世代型安全行政への転換として、国家安全プログラム(SSP)の本格導入に向けた検討・調査が進められるなど、航空保安も含めた安全管理体制は整備されつつあります。

国家を標的としたテロの脅威は現在も継続していますが、世界各国が協調して航空保安対策を強化する必要性が強く認識され始め、アジア太平洋地域においては、2010年3月に「航空保安に関するアジア太平洋地域共同宣言」が日本において採択され、各国が協調して取組む決意が示されました。オープンスカイの進展や観光立国推進に伴い、訪日外国人の急速な増大など、ヒト、モノの流れがますます活発化していくなか、テロ・ハイジャックのリスクも高まっていると捉え、未然防止に向けた取組みを継続的に強化する必要があります。



国は航空保安の一義的責任を負うべき

航空機を利用したテロ行為は「国家」を標的としたものにも関わらず、国土交通省は依然、「航空保安は航空事業者の責任」というこれまでのスタンスを変えるには至っていません。保安対策はもはや一民間航空会社だけではなし得ません。国や国民をいかにして守るかという認識のもと、国は一義的な責任を負い再発防止のための保安対策を行うことが必要です。

主要国の航空保安の実施状況を見ても、米、英、独、仏、中、豪などでは国もしくは空港管理者が責任主体となって実施しており、航空会社が責任主体となっている国は日本などごく少数の国に限られています。

国家民間航空保安プログラムの実施に伴う航空法施行規則の一部改正により、航空連合が求めてきた国の責任の明確化と、航空運送事業者、空港管理者など航空保安に携わる各主体の責任と、航空保安検査を実施する法的根拠が規定されました。

しかしながら国家民間航空保安プログラムは完全なものではなく、今後は、法に航空保安に関する国の責任を明記すること、旅客・荷主の法的責任を明確化すること、保安検査費用を一般財源によって全額国が負担することなどを定めた「航空保安法」(仮称)を制定させることが必要です。

一方、航空連合が成立に向け働きかけてきた「交通基本法案」は、航空保安に関する内容を盛り込んだ上で、2013年6月に議員立法として国会に提出され、継続審議扱いとなっています。

国家民間航空保安プログラムの定着とPDCA

現在の国家民間航空保安プログラムに基づく航空保安体制は、運用開始から8年以上が経過し、今後は、保安対策が形骸化しないよう、現行プログラムの定着だけでなく、運用上の問題点を把握し、改善・強化していくという視点も必要です。また、国を中心に利用者への周知を行い、保安体制に対する理解・協力を引き続き

《国際テロ・未遂事例》

発生年月日	発生国	概要
2001年9月	米国	同時多発テロ事件
2006年8月	英国	機内持込制限品ではない過酸化水素、アセトン、携帯電話を使用した液体爆弾テロ未遂事件
2009年12月	米国	デルタ航空機内でベンスリットを着用して隠し持ち込んだ乗客による爆破テロ未遂事件
2010年10月	イエメン	米国向け航空貨物の中に爆発物が入っていることが判明(未遂)

《制限区域内への不法侵入事例》

発生年月日	発生空港	概要
2006年4月	神戸	一般人が車でフェンスを突き破り、エプロンを走行
2007年10月	新千歳	運送事業者トラックが貨物地区から制限区域内に侵入
2008年8月	羽田	一般人が貨物地区から制限区域内に侵入
2009年12月	福岡	自転車で乗った一般人が貨物地区から制限区域内に侵入
2011年1月	広島	一般人が2メートルのフェンスを乗り越え、駐機場内に侵入
2013年6月	羽田	認知症とみられる男性が車両ゲートをすり抜け、滑走路付近に侵入

求めていくことも重要です。

貨物地区における保安体制の強化については、事例発生後、全国の空港に対して保安体制の再点検指示や必要に応じて指導等を国が行っていますが、現行施設の範囲内での対策や、空港会社・事業者任せでは物理的にも費用的にも限界があります。

また、保安強化一辺倒ではなく、貨物ハンドリング上の作業性も考慮した上で対策が必要であり、国と空港会社・事業者が一体

となって抜本的な対応策を考える必要があります。

空港ビルと航空事業者が連携し、セキュリティ体制の強化に迅速に対応していくことが重要です。

保安検査については、国が一定のガイドラインを設定するなどして、検査精度や対応

のバラツキをなくしていく必要があります。また、ボディスキャナーによる検査は、導入の判断を航空事業者に委ねていますが、導入に際しては有効性、プライバシー保護、定時性への影響、費用負担のあり方など、事業者と国が幅広い観点から十分検討する必要があります。

加えて、中長期的に保安体制を強化する観点から保安検査員の人材育成も強化していく必要があります。

航空保安対策を日々適切に実施するためには、その根幹となる「人」を育てることが重要

＜航空保安の向上のための対策＞

SeMSの考え方による自律的なリスク発見・予防対応の強化

SeMS (Security Management System : 保安管理システム) 等の有効なリスク管理方法について、国としても十分研究し、航空会社等に事前のリスク発見・予防を働きかけていく。

SeMS (Security Management System : 保安管理システム)

- 保安を日常業務及び全体のマネジメントの中に組み込む
→ 現場、マネジメントの両方で「考えるプロセス」構築へ
- リスク評価に基づき、リスク管理目標を設定しその達成を目指す
→ 単なる法令遵守から自律的な事前のリスク発見・予防へ



※ 国際民間航空機関 (ICAO) においても、SeMSは、保安管理に有効な方法であるとされている

空港設置者の空港全体の立場に立った保安責任の発揮 航空会社等の空港等現場における保安責任者の位置付けと役割の明確化

空港設置者は、空港における各保安主体の保安対策を統括し、空港全体としての航空保安を向上させる。航空会社等においては、空港等ごとに保安責任者を配置し、その現場の保安業務を統括させる。国は、かかる現場における連携と役割分担に必要な環境整備を行う。

保安検査の品質確保のための受託警備会社の決定のあり方

保安検査等の品質を確保できるよう、過去のパフォーマンスの評価、教育訓練の実施状況、自主監査も含めた品質管理の考え方を考慮して、受託警備会社と契約する。

航空貨物の荷主の信頼性確保の徹底

航空貨物に係る保安対策を講じる者として認定を受けた航空貨物利用運送事業者等は、荷主の信頼性確保のための措置を徹底する。

国による教育訓練内容の充実と対象者の拡大

- (内容) 従来の規程類の理解に加え、事前のリスク発見・予防、事案発生時の対応力等を重視
各保安主体の現場のノウハウ等も活用
- (対象) 各保安主体の教育訓練責任者に加え、各現場の保安責任者が受講できるように、順次拡大
※ eラーニングの活用により、より幅広い対象者にそれぞれに応じた教育訓練を提供することも検討

国による監査体制の強化

出典：国土交通省

再発防止のための 事故調査体制は不十分

現状と課題

航空事故は、徹底的にその原因を追求し、再発防止策をできる限り早く講じることが極めて大切です。

日本では、2001年4月に航空事故調査委員会設置法が改正^{※26}され、同年10月より航空・鉄道事故調査委員会に改組と同時に、調査対象が「事故」から「事故の兆候」に広げられました。さらに2006年6月には、事故が発生した場合の「被害の軽減」を目的とする改正法が施行されています。

2008年10月に、航空・鉄道事故調査委員会と海難審判庁を統合し、陸・海・空の事故調査や分析を行う「運輸安全委員会」が、国土交通省の外局（3条機関）として新設されました。^{※27}

しかしながら、日本の事故調査体制には、複数の大きな課題があります。

事故調査と犯罪捜査の関係

国際民間航空条約の第13付属書では、「事故またはインシデント調査の基本目的は、将来の事故またはインシデントの防止である。罪や責任を課するのが調査活動の目的ではない」とされています。しかし、日本においては、事故調査より警察による犯罪捜査が優先されているのが

実態です。

2001年静岡県焼津市上空で発生した旅客機同士のニアミス事故では、担当管制官が刑事裁判で有罪判決を受けましたが、今後もこういった個人への責任追及、厳罰化の傾向が強まれば、事故の原因究明や再発防止の妨げになることが懸念されます。

事故調査報告書の目的外使用

1997年紀伊半島上空で発生した旅客機の急激な揺れに伴う負傷事故では、事故の再発防止が唯一の目的である事故調査報告書が、刑事裁判での証拠として採用されており、事故調査報告書が果たす役割についても検討する必要があります。

事故調査機関の独立性確保

運輸安全委員会は、外局とはいえ、国土交通省のもとに設置された機関であり、管制官や行政システムなど国土交通省内部に対して、十分な事故調査ができるのかという点で疑問があります。

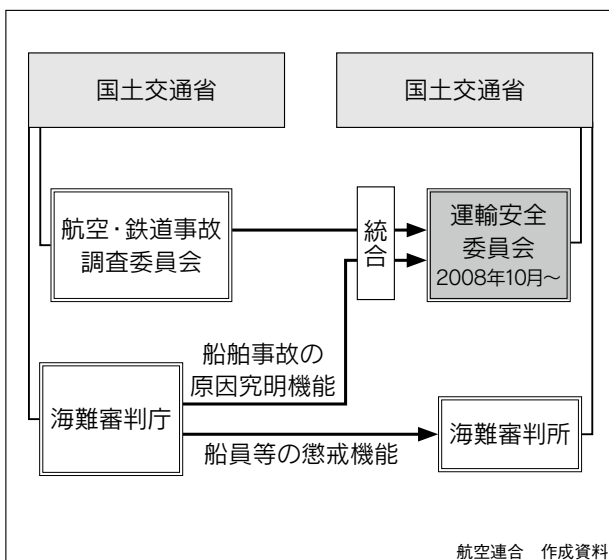
2011年5月に消費者庁において、「事故調査機関の在り方に関する検討会」の取りまとめが行われ、その中で事故調査機関の独立性・公正性などについて言及しています。また、東日本大震災に伴う東京電力福島第一原子力発電所事故を受

け、原子力政策を所管する経済産業省内に設置されている原子力安全・保安院（原子力規制委員会に変更）について、独立性確保・権限強化の観点から、環境庁の外局（3条機関）に位置付けられました。航空連合としても、公正な判断をするための機関のあり方・位置付けについて、これらの検討内容・状況を注視し、運輸安全委員会の独立性確保に向けた議論の参考とする必要があります。

被害者支援のあり方

運輸安全委員会の設置に際し、新たに被害者支援の在り方について審議され、一部、被害者への適切な情報提供に関する事項が法案化され、附帯決議には被害者支援を後押しする条文が盛り込まれました。大規模事故等の発生時や事故後に公共交通事業者等が行う情報提供や心のケアなどの被害者支援について、そのあり方の明確化に対するご遺族などの要望から、「公共交通における事故による被害者等への支援のあり方検討会」が開催され、検討会の取りまとめが2011年6月に示されました。

また、2012年3月には運輸安全委員会業務改善有識者会議で示された「運輸安全委員会 業務改善アクションプラン」において被害者やご遺族に対して事故調査に関する情報を適時適切に提供する方向性が定められました。



「運輸安全委員会 業務改善アクションプラン」(項目抜粋) 2012年3月

Ⅰ. 業務改善の基本的方向

1. 適切な事故調査の実施

<重点的な取組み>

- (1) 組織問題といった事故の背景にまで深く掘り下げつつ、科学的かつ客観的な事故調査を実施する。
- (2) 事故等の防止や被害の軽減に寄与するために、調査の進め方などにより報告書を迅速に作成する。
- (3) 責任追及とは独立して事故調査を実施する。
- (4) 分かりやすく読みやすい報告書の作成に努める。

事故調査機関の機能強化

運輸安全委員会は、早急に予算・人員規模を拡充し、再発防止に向けた体制・機能強化を図るべきです。

また航空業界は、運航・機材・整備など様々な分野で日進月歩の技術革新を遂げており、個人の努力のみで高い専門性を蓄積することは困難であり、調査研究のための専門スタッフを配置し、専門知識と技量を蓄積することが不可欠です。

さらには、必要に応じて運航ノウハウを持つ航空会社や設計ノウハウを持つメーカーを含めた調査体制を組むことも検討すべきと考えます。

今後も、航空連合としても運輸安全委員会の運営状況の点検などのフォローアップを実施し、事故調査機関としての機能が十分に発揮されているか注視していく必要があります。

事故調査機関の権限強化

事故発生の際に特に問題となるのが、事故調査と犯罪捜査の競合です。犯罪捜査は事故調査と目的を異にし、強制力に裏付けられていることから、関係当事者への萎縮効果が働き、事故調査に重大な影響を与える可能性があります。

再発防止のためには、関係者の積極的な協力が得られるよう事故調査を第一義的に考えるべきです。

そのためには、犯罪捜査が事故調査に優先する現状を改め、運輸安全委員会に強い権限を与えて、事故調査を犯罪捜査に優先させる枠組みをつくる必要があります。具体的には、1972年に航空・鉄道事故調査委員会と警察庁との間で取り交わされていた「覚書」「犯罪捜査および事故調査の実施に関する細目」について、事故調査を優先する内容に見直すことが必要です。その上で、事故発生時の初動体制は運輸安全委員会では限界があるため、現場保存などは警察の機動力を活用すべきと考えます。一方、犯罪捜査が事故調査に優先する現状については、まず責任追及を求めるといった被害者感情を重んじる国民性も少なからず影響をしていると考えられます。そのため責任追及よりも原因究明・再発防止をまず第一

の目的とすべきという国民世論を形成することも必要です。

また、事故調査を優先させる枠組みに見直していくためには医療事故による死亡の原因を究明し、医療事故の防止に役立てるための新しい組織として検討されている「医療安全調査委員会（仮称）」の議論も参考にすべきです。

事故調査報告書の使用制限

事故調査報告書は、刑事裁判などの証拠としては使用せず、再発防止を唯一の使用目的とするべく、制限を設けるべきです。

事故調査報告書には再発防止の観点から可能性のあることが網羅的に記述されており、刑事責任を課す為に必要な厳格性は要求されていません。また、国際民間航空条約上も裁判証拠としての使用には厳しい制限が課せられています。

事故調査の唯一の目的は再発防止とすべきであり、刑事罰を与えるためのものではないことを、国民レベルで理解を図る必要があります。2011年4月に福知山線列車脱線事故調査報告書に関わる検証メンバーが「運輸安全委員会の今後のあり方についての提言」を国交大臣に提出し、国交大臣からは「事故調査報告書の取り扱いは国際標準に近づけるように努力すべき」とのコメントが出されています。

一方、事故に至る事実関係については、専門知識の面で警察の調査には限界があります。運輸安全委員会の調査結果のうち、飛行データなど事実関係に関わる部分に限り、裁判における事実認定のための使用を検討することも必要と考えます。また、事実関係については、速や

かに公表して利用者の安心感を高めることに活用すべきです。

事故調査機関の独立性確保

国際民間航空条約の第13付属書では、「航空事故調査当局は、調査の実施に関し、独立性を有し、かつ、制限されない権限を有しなければならない」と規定されています。

運輸安全委員会は国土交通省の外局（3条機関）となり、これまで航空・鉄道事故調査委員会が国土交通省の内局（8条機関）であったことと比べれば一歩前進と言えますが、国土交通省とのつながりは依然として強く、事故調査機関の独立性という観点では課題があります。

また、2012年3月には「運輸安全委員会 業務改善アクションプラン」において的確な事故調査の実施にかかる重点的な取組み項目として「責任追及とは独立して事故調査を実施する」という方向性が示されましたが、この取組み項目の実現について航空連合としても運輸安全委員会へ提言していきます。

【参考資料】

- ※26 航空事故調査委員会設置法の改正 (P.71)
- ※27 運輸安全委員会とは (P.72)

「運輸安全委員会の今後のあり方についての提言」(項目抜粋)

2011年4月15日

福知山線列車脱線事故調査報告書に関わる検証メンバー

【提言項目】

- | | |
|--------------------------|------------------------------|
| 1. 事故調査の透明性の確保 | 6. 事故調査の範囲と組織のあり方 |
| 2. 被害者への情報提供の充実等 | 7. 委員人事のあり方について |
| 3. 事故調査関係資料の公開の推進 | 8. 委員の守秘義務違反に対する罰則を設けることについて |
| 4. 組織問題に踏み込む等
事故調査の充実 | 9. 予算・人員の確保と研修等の充実 |
| 5. 事故調査と刑事捜査との関係 | 10. 委員会の業務改善体制について |

民間機優先の空域再編と首都圏容量拡大への対応

現状と課題

協調的な空域利用の推進

日本の空域管理や航空管制には、民間空域は国土交通省、自衛隊空域は防衛省、米軍空域は米軍というように、それぞれの機関がそれぞれの管轄している空域を管理しているという特徴があります。そのため、民間機の航空路と自衛隊・米軍の訓練・制限空域が密接することになり、民間機の航空路が制約を受ける形となっています。

現在の空域は、1971年7月に雫石上空で発生した全日空機と自衛隊訓練機の衝突事故を契機に、民間空域と自衛隊訓練空域を完全分離するために見直されたものですが、その後の航空交通量の飛躍的な増加や、民間機・航行援助施設の技術革新・性能向上などに伴う見直しは、30年間ほとんど実施されていません。そのような中、計器飛行方式で飛行する民間機と、有視界方式で飛行することの多い自衛隊機・米軍機が狭い空域に多数混在することから、危険性が指摘されています。これまでは空域の有効利用を目的として空域を利用する関係者間で都度調整を行い、安全かつ効率的な空域利用を行ってきましたが、近年では、さらな

る航空交通量の増大に伴い、従来のような空域の運用が難しくなってきたことから、ある利用者が空域を使用していない時間帯には他の利用者のために当該空域が開放されるなど、時間によって分割して空域を利用するようになってきています。このような動きはICAOからも推奨されており、民間問わず、すべての利用者が必要なときに必要な空域を使用できる、協調的な空域利用を国としても目指していきとされています。

アジアにおける国際ハブ空港間の競争激化

近年、アジアにおける大規模国際空港の台頭により、国際ハブ空港間の競争が激化しています。韓国の仁川（インチョン）空港では、2017年に航空機86機を駐機できるエプロンを持つ2つ目の旅客ターミナルビルが完成する予定であり、最終的には滑走路5本、年間発着量74万回を目指しています。また、中国では北京首都空港と上海浦東空港の拡張工事も進められ、シンガポールのチャンギ空港や香港のチェク・ラク・コブ空港もハブ空港として大きな存在感を顕示しています。

なお、日本における首都圏空港容量の拡大に向けては、成田空港B滑走路の

2500m化及び2010年10月の羽田空港再拡張に伴う航空交通量増への対応として、国としても関東の空域を大きく覆う横田空域の再編と、その後の羽田・成田空域および周辺空域の再編が段階的に進められてきました。2014年春に予定されている羽田空港の増枠によって、首都圏空港の発着枠が74.7万回に達する見込みです。なかでも横田空域に関しては、2008年9月25日より羽田空港から西方面への出発経路の見直しが実施され、飛行時間短縮や消費燃料の削減を図ることが可能になっており、今後においてはその効果を検証し、さらなる空域再編につなげていくことが期待されています。

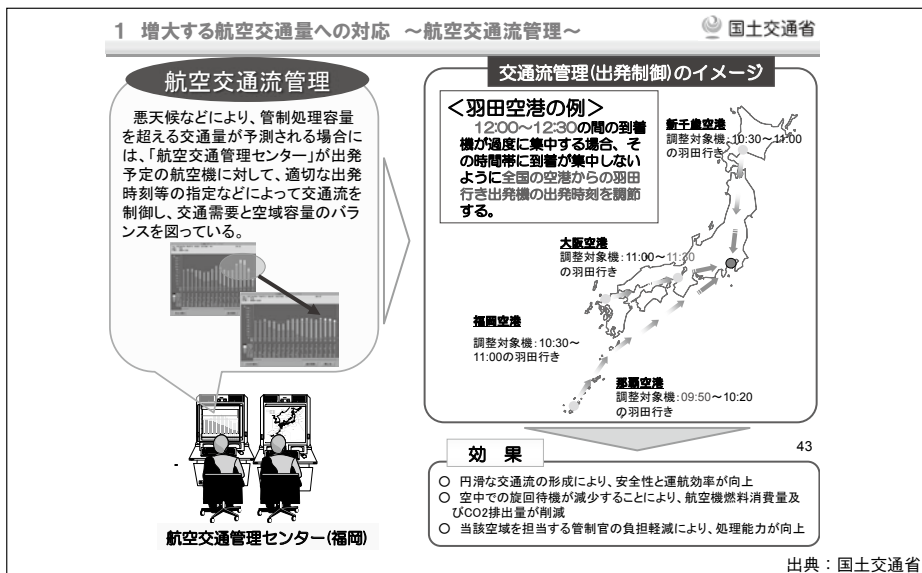
羽田空港においては、都心に密接しているという地理的条件により、航空機の騒音問題がかねてからの大きな問題となっているため、東京湾内を旋回しながら上昇をするような飛行ルートを設定しています。そのため、効率的な飛行ルートを設定していく上では、都心の市街地上空を飛行できないということがボトルネックとなっていることも事実です。

また、管制処理能力の向上も重要な課題です。管制システムなど、モノへの投資という観点のみならず、ヒトへの投資も行っていく必要があります。

中国路線の管制事由の遅延

日本－中国路線の管制事由の遅延が、ここ数年来にわたって定時性や利便性を阻害する問題となっています。

こうした中、2010年7月には、成田－瀋陽間の新飛行ルートが設定され、燃料節減やCO₂排出の削減のみならず、航空路の混雑緩和に一定程度の効果を発揮するなどの動きもありましたが、ここ数年は、特に北京を離発着する飛行機の遅延が恒常的に発生している状況にあります。その要因の一つとして、中国地区での軍事演習や慢性的な航空路混雑などが考えられていますが、航空会社や利用者による理由が明らかにされていません。この問題に対しては、国としても問題認識を持っており、中国、韓国それぞれと個別の会議体を持つなどの動きがありますが、問題認識を共有するレベルにとどまっている現状にあります。



民間機の安全運航を確保するための空域再編と管制の一元化

民間航空機の安全運航を確保するためには、自衛隊の訓練空域を縮小し、沖合へ移転するなど、民間機の飛行ルートを最優先した「空域の抜本的再編」を行う必要があります。また、国土交通省、自衛隊、米軍の三者に分かれている現行の複雑な管制体制を見直し、管制の国土交通省への一元化を目指していくことが必要です。そのステップとして、安全性を高めながら、すべての利用者が必要なときに必要な空域を利用できるような協調的な空域利用を目指し、航空会社、国土交通省、防衛省、米軍が連携を深めていく必要があります。その中においては、国土交通省が中心となって取りまとめていくべきと考えます。

協調的な意思決定の実現に向けた動きとしては、すでに2006年2月より航空交通管理(ATM)センターの運用が開始されており、適切な空域の設定や空域容量に応じた交通流量のコントロールが実施されています。

今後の首都圏空港の容量拡大を控える中においては、EDCT(出発制御時刻)^{※28}の精度や定時性と燃料効率のバランスといった観点で、最適なフローコントロールが実施できているか、イレギュラー発生時などにおいて運航者との協調に基づく意思決定が行われているかなど、現在の運用状況の評価を行い、継続的に改善を図ることが必要です。

首都圏空港容量のさらなる拡大を実現するために

国土交通省も、将来の首都圏の航空交通量増大に対応すべく、空港施設の整備と並行して、2010年1月における羽田・成田のターミナル・レーダー管制業務の羽田空港での一元化、2011年10月からの成田同時離着陸運用方式の導入など、新たな中間セクターの設定を活用した関東空域の再編を実施してきました。

また、2010年10月に羽田空港の新滑走路が供用開始になり、発着回数が30.3万回から37万回に増加されました。2014年春には、発着回数が44.7万回

にまで増加出来る予定となっています。加えて、成田空港についても発着回数を段階的に30万回まで拡大していくことが示されており、羽田空港と成田空港を合わせて首都圏空港として74.7万回の発着回数を実現することになります。

その一方で、アジア域内における国際ハブ空港間の覇権争いが激化している状況を踏まえれば、さらなる増枠に向けた検討を開始していく必要があります。

そのためには、まずは羽田空港と成田空港の機能を最大限に活用していくことを中心に置き、さらなる容量拡大が実現できる方法を産学官が連携して、幅広い視点で検討していくべきと考えます。特に、さらなる発着容量の拡大を実現していく上では、効率的な飛行ルートの設定が不可欠です。昨今の航空機の性能向上による騒音レベルの低下を踏まえ、特に首都圏上空の空域活用は空港容量の拡大にとって重要な一手となりうるため、今後は空港容量の拡大と騒音の公平な分担を両立できるように検討を行う必要があります。そのためには、現在の環境アセスメントが近年の航空機の性能向上や技術革新に対して適切なものとなっているのか、あらためて点検していく視点を持つべきです。

あわせて、国土交通省では、今後の発着容量の増加に対応すべく、新たな管制システムである航空路管制卓システム(IECS)の導入を2008年から進めており、2010年3月の那覇航空交通管制部への導入をもって、札幌・東京・福岡・那覇の全航空交通管制部へ配置が完了しました。今後は、安全性や空域の効率的な活用や、増大する航空交通量への対応

といった観点で、運用状況について注視していく必要があります。

また、航空管制官についても、安全性の確保は大前提とした上で、技量向上による生産性向上の一助となるよう、管制官個々にインセンティブが働くような仕組みや効果的な人事ローテーションなどの検討も必要と考えます。

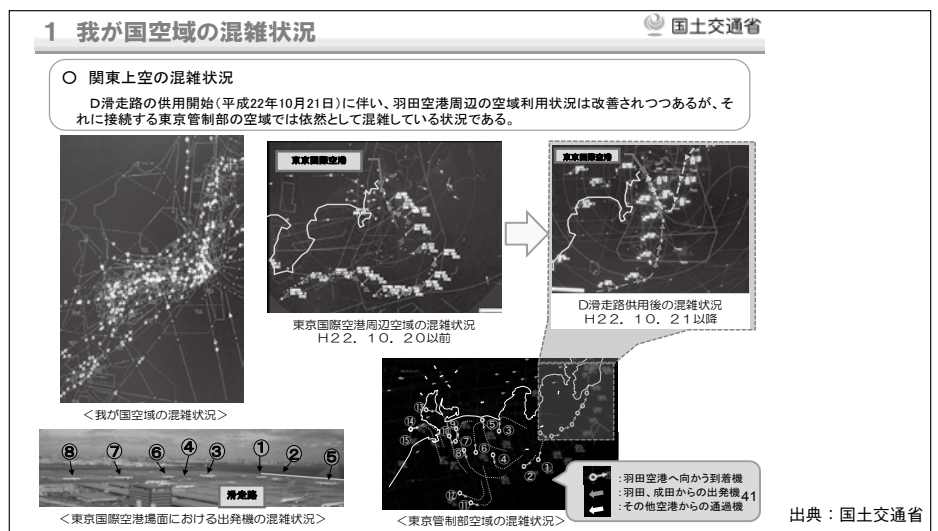
新技術を利用した、次世代航空保安システムの構築に関しては、将来の交通量増加に対応できるよう、安全で効率的な管制・通信機能を確保すべきです。MTSAT(運輸多目的衛星)については、MTSAT 1号機の後継機は打上げず、平成27年度末で設計寿命を迎えるMTSAT 2号機を4年程度延命して運用していく考えが示されています。今後、次世代航空保安システムの検討・展開に当たっては、衛星の外国との共同使用も含め、適正なコストで運用できる航空管制システムを研究することも必要です。

中国路線の航空路混雑の改善に向けた日中韓の連携

中国路線の管制事由の航空路混雑の改善に向けては、現行のように、日本と中国、日本と韓国というような、二国間での管制機関の実務担当者会議に加え、日本・中国・韓国の三国間で話し合う場を設定していくことが有効と考えます。あわせて、協議の進捗状況を可能な限り公開していくことで、改善に向けて取り組んでいることを利用者にも伝えていく必要があります。

【参考資料】

※28 EDCT(出発制御時刻)(P.72)



利用者への周知徹底と 継続した運用の改善が必要

現状と課題

機内迷惑行為防止法案の制定

航空連合では設立当初の1999年より、機内迷惑行為を防止するための法整備に向けて取り組み、政党、行政、定期航空協会に対し法制化を繰り返し要請すると同時に、マスコミに対しても投稿、記者会見等を通じ法制化の必要性を訴えてきました。

その結果、2003年3月に機内迷惑行為防止法案（航空法改正案）が国会で可決され、2004年1月15日に施行されました。

客室乗務員対象のアンケート実施

これまで航空連合では、安全阻害行為の抑止に向け、加盟組合の客室乗務員を対象に、4回にわたりアンケート調査を実施してきました。^{※29}

2010年12月に行ったアンケートでは、過去のアンケートと比較し、法律により禁止命令の対象となる行為に遭遇した際に「1回注意したら問題の行為は収まった」との回答が増加しており、旅客への浸透が進んでいる状況が見られました。また、「安全阻害行為等が自分の乗務便で発生した場合、自信を持って対処できますか？」という問いに対し、「自信を持って対処できる」という回答が増加しており、対処する客室乗務員の側も一定程度の対応が測られていることを示す結果となりました。

携帯電話の使用時期の変更

国土交通省航空局は、2011年4月より、航空機内における携帯電話等の使用について規制を緩和し、外国航空会社との使用時期の不整合は是正されました。

一方、告示の改正後も、携帯電話、ゲーム機など、新たな電子機器が開発されており、電磁波遮蔽容器を使用する事例も頻発しています。現場の実態に合っ

た運用ができるよう、継続した取り組みが必要です。

また、一部の大手海外エアラインでは、航行中の携帯電話の使用を可能とするサービスを検討しており、今後、日本においての規制動向を注視していく必要があります。他方、本邦航空会社の一部国際線では機内でWi-Fi接続サービスの提供を開始していますが、機内でインターネット電話などの利用が可能となることから、マナー面の課題が発生することも予想されます。

機内での盗撮行為

2012年9月、国内線の機内において客室乗務員への盗撮行為が発生しましたが、飛行中のため場所を特定できないとの理由により盗撮者は処分保留で釈放となりました。現状、都道府県条例以外に旅客機内での盗撮行為を取締まる法令等が整備されておらず、こうした事態となっています。安全阻害行為に発展する可能性も否定できないことから安心して働ける職場環境を整備するために、状況を注視していく必要があります。

提言

利用者への周知徹底

安全阻害行為について、広く国民に周知するためには、機内や空港だけでなく、ビデオやポスター、テレビCMなどあらゆる機会を捉えて周知を行うことが必要です。その際には、マナー違反ではなく、航空機の安全を阻害するために禁止されているといった、なぜ規制されているのかという理由も含め伝えることが効果的です。更に、法改正時点と比較するとアジア諸国からの訪日旅行者が増加していることから、英語以外の言語での周知を行うことが必要です。

また、懇談会の提言にも触れられている通り、法の内容、運用についての理解

不足が、航空関係者・空港警察との連携の不十分さとして顕在化しているケースがあるため、きちんと理解を進めることで、連携強化を図る必要があります。

運用の改善

携帯電話の繰返し使用や化粧室内での喫煙行為など、法違反を知らずながら安全阻害行為を行う悪質なケースが依然として発生しています。また、泥酔による暴言や暴力行為も継続して発生しています。

懇談会の提言は、悪質者や常習犯へは口頭注意を省略して命令書を交付できるようにすることや、航空会社としての毅然とした態度により対応していくとの認識です。航空連合としては、口頭注意後すみやかに行為を止めない場合、命令書をためらわず手交し、抑止力として活用することが重要と考えます。そのためには、ガイドラインが改訂されたことを契機に、航空会社が運用の点検を行い、客室乗務員が命令書の手交をためらわない仕組みの構築や、機長との判断の差を小さくすることなどが重要です。また、航空会社の毅然とした態度として、常習犯や泥酔旅客の搭乗拒否や、悪質な旅客の告発を積極的に行うことも重要です。

また、携帯電話の使用時期が変更になったことについて利用者が混乱することのないよう、継続して周知していくことが必要です。

法の施行状況の継続点検

使用制限電子機器の告示は、1年ごとに検証・見直しを行うこととなっており、これまでとの比較では前進していますが、全く新しい電子機器が開発された場合や、航空機内で常に携帯電話が使用できるようになるなど、技術の進歩などによる変化があった場合には、検証期間にこだわらず対応が必要です。

また、2012年7月から機内にてWiFi接続サービスの提供が開始されたことから、安全阻害行為に繋がっていないか、注視していく必要があります。

【参考資料】

※29 客室乗務員へのアンケート結果
※2010年12月実施 (P.73)

機内迷惑防止法に関する法制化までの取組み・機内迷惑防止法の骨子

航空連合は1999年10月の結成以来、機内迷惑行為の発生を抑制するため、罰則を伴った法制化に取り組んできた。2000年5月の第1回政策実現総行動で、民主党政策調査会長と国土交通省航空局長に対し、法制化を直接要請した。また、業界（定期航空協会）も2001年1月に航空局長宛に要請文を提出した。

これを受けて民主党は、2001年5月に議員立法による法案提出を決定し、11月、「機内迷惑行為防止法案」を国会に提出した。しかし、与党の反対により審議に入らず、3度にわたって継続審議となった。

一方、航空局は2001年12月、航空局・事業者・航空連合で構成される「機内迷惑行為防止検討委員会」を設置し、2002年10月までに5回開催した。委員会発足当初は法制化に否定的だった航空局は、航空連合の発言をはじめとする委員会での議論や2002年5～6月に実施した利用者アンケートの結果などにより、最終的には立法化を念頭に置いた具体的作業に着手するというスタンスが変わった。

2003年3月、国土交通省は機内迷惑行為防止法案（航空法改正案）を国会に提出し、5月に衆議院で民主党案とともに審議が始まった。審議の中で、民主党案の趣旨を踏まえて政府案が修正されたことから民主党は法案を取り下げ、修正後の政府案が衆議院で全会一致で可決された。7月には参議院でも全会一致で可決され、機内迷惑行為防止法案（航空法改正案）が成立し、2004年1月15日に施行された。

航空連合は、この間、政党（民主党を中心に自民党、公明党にも）、行政、業界（定期航空協会）に対し法制化を繰り返し要請すると同時に、マスコミに対しても投稿、記者会見などを通じ法制化の必要性を訴えてきた。また、政策シンポジウム、安全シンポジウムを通じて組合員への浸透を図るとともに、航空連合加盟の客室乗務員へのアンケート調査（2001年4月）、連合メーデー会場でのビラ配布（2002年5月）、全国紙への意見広告掲載（2002年6月）といった活動を積極的に展開してきた。

【機内迷惑防止法の骨子】

- (1) 航空機内にある者は、安全阻害行為等（機内迷惑行為）をしてはならない旨を定める。
- (2) 機長は、国土交通省令で定める安全阻害行為等【下記】をした者に対し、当該行為を反復・継続してはならない旨の命令をすることができる。命令に違反した者は、50万円以下の罰金に処する。
- (3) 施行後3年を経過した場合、(2)の規定の施行状況を勘案し、必要がある時は検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずる。

【罰金の対象となる安全阻害行為等（国土交通省令）】

- ① 乗降口または非常口の扉の開閉装置を正当な理由なく操作する行為
- ② トイレにおいて喫煙する行為
- ③ 航空機に乗り組んでその職務を行う者の職務の執行を妨げ

る行為（セクハラ、暴言・威嚇など）であって、当該航空機の安全の保持、当該航空機内にあるその者以外の者もしくは財産の保護または当該航空機内の秩序もしくは規律の維持に支障を及ぼすおそれのある行為

- ④ 航空機の運航の安全に支障を及ぼすおそれがある携帯電話その他の電子機器を正当な理由なく作動させる行為
- ⑤ 離着陸時その他機長がシートベルトの装着を指示した場合において、シートベルトを正当な理由なく装着しない行為
- ⑥ 離着陸時において、座席のリクライニング、テーブルまたはフットレストを正当な理由なく所定の位置に戻さない行為
- ⑦ 手荷物を通路その他非常時における脱出の妨げとなるおそれのある場所に正当な理由なく置く行為
- ⑧ 非常用の装置または器具（救命胴衣、煙感知機など）を正当な理由なく操作し、もしくは移動させ、またはその機能を損なう行為

懇談会の提言（抄）

「航空機内における安全阻害行為等に関する有識者懇談会」

～平成19年3月28日とりまとめ「提言」（抄）～

- 安全阻害行為等に関する航空法第73条の4第5項及び関連する施行規則については、現時点で法的に見直すべき点は見あたらない。
 - 同法の運用等については改善が必要と考えられる課題があることから、行政及び航空関係者が今後取り組むべき措置について、以下の通り対応するよう提言。
- (1) 使用制限対象電子機器の見直し等
 - 最新電子機器の出現等に対応すべく、「使用制限対象電子機器告示」（平成15年10月国土交通省告示）の改正を早急に行うこと
 - ①使用制限対象電子機器として新規に追加すべきものの例
 - ・通信機能（無線LAN）を有する電子ゲーム機
 - ・ワイヤレスマウス等パソコン用周辺機器
 - ・アクティブ型電子タグ
 - ②使用制限となっている電子機器で対象から除外すべきものの例
 - ・電卓
 - ・ヘッドホン（電子回路を含まないもの）
 - 引き続き、1年毎を目処に定期的な検証を行い、告示の見直しを行うこと
 - 利用者に対し、制限理由等が説明できるよう、社員教育を継続実施すること

- 電源が切れない電子機器を格納する電磁波遮蔽容器の技術的検討を行うこと
 - 外国航空会社に対しても、我が国航空法の内容及び運用について周知を図ること
- (2) 運用の簡素化・改善の実施
 - 悪質者や常習犯へは「口頭注意」を省略し「命令書」を交付できるよう厳格化すること
 - 航空関係者間、及び空港警察との連携強化を図ること
 - 使用制限対象設備について、新サービス（レッグレスト）を追加すること
 - (3) 安全阻害行為等の効果的な抑制方策の実施
 - 搭乗ゲートでの広報等水際対策の強化等、効果的な手法・タイミングにて重層的に案内を実施すること
 - 外国人旅客も考慮し、安全阻害行為等に関する理解の促進に努めること
 - 違反の法的な重大性の周知を図ること（航空法：悪質者は50万円以下の罰金）
 - 電子機器の使用等安全阻害行為等8類型は、当該行為が運航の安全に支障を及ぼすおそれがあることから、航空会社においても、毅然とした態度で対応すること
 - (4) 安全阻害行為等の定期的な検討の実施
 - 社会状況の変化や新サービスの開始等に対応するため、今後とも、定期的（数年毎）に、又は必要に応じ、適切なタイミングで検討を行うこと

無申告危険物対策、機内持込み手荷物制限の徹底を

現状と課題

機内持込み手荷物

航空機内に大きな手荷物を持ち込むことは、安全上問題があります。これまで定期航空協会の主導により、国内線における機内持込み手荷物のサイズが統一され、規定を超える手荷物が機内に持ち込まれることは減少している一方で、首都圏着発の拡大による乗継ぎの増加や機材のダウンサイジング傾向に伴い、大型機から小型機へ乗継ぐ際に、機内に持ち込む手荷物の個数が多くなることや大きさが大きく、小型機の機内へ収納できずに、機側で預かるケースが増えています。

貨物の無申告危険物

航空機に搭載される貨物、特に危険物については、荷主による規定に従った梱包・申告が行われることが大前提となります。しかしながら、荷主は国土交通省の監督対象外であり、危険物や安全に関する情報の周知や教育などの対応が十分に図られていません。2008年9月に航空輸送が禁止されている花火を、代理店の確認不足によって輸送した事例が発生しましたが、対応策のひとつとして、荷主団体に対する協力要請が国から実施されました。これは、無申告危険物対策として荷主の担う役割の重要性を国が認識しはじめたことの表れです。

一方、2009年には無申告危険物の輸送事例が連続して発生し、航空貨物代理店に対して事業改善命令や特定航空貨物利用運送事業者（RA事業者）の認定効力停止処分などが出されました。その後行政は、RA事業者に対する定期監査を一年前倒しするなど改善を図りましたが、持込みコンテナの開扉検査による無申告危険物の発見事例は後を絶ちません。

世界最大の貨物取扱能力を誇る香港や米国では、政府が省庁横断的な専門機関を有し、専門家による24時間体制の危険物に関する無料電話相談窓口が設置されていますが、日本では民間による会員

制の「危険品貨物情報室」が、平日対応しているに過ぎません。また国土交通省も、人事ローテーションにより担当者が定着しないため専門家の育成が難しく、予算措置を含めて民間に負っている部分が多いなど、対策は不十分です。

提言

手荷物取扱いと利用者への周知徹底

2009年12月より機内持込み手荷物のサイズが各社で統一され、対策を講じてきた結果、規定を超える手荷物が機内に持ち込まれるケースは減少しつつありますが、利用者に対して継続的に周知していくことが必要です。加えて、大型機から小型機に乗継ぐ際に、小型機の機内に手荷物が収納できず機側で預かるケースが増えていることから、大きさだけでなく、機内に持込める手荷物の個数についても周知する必要があります。また、空港施設を新設、改修する際にターンテーブルの増設や、保安検査通過後に手荷物を受託できる体制を構築するなど、手荷物を預けやすい環境づくりが必要です。

利用者への周知が徹底されることは、検査場における航空会社および保安検査員の負荷が軽減され、保安検査の強化につながります。定期航空協会も機内映像、ポスター等の媒体を通じて周知徹底を図っていますが、利用者に対し、「なぜ大きな手荷物を機内に持込んではいけないのか」「何が制限品や危険物にあたるのか」について、旅行会社等の協力も得ながらあらゆる機会を通じて広報を強化することが重要です。

特に、リチウムイオンバッテリーや害虫駆除剤など発生頻度の高い機内持込み制限品には、当該製品への明記や、利用者に対してMSDS（製品安全データシート）の携帯を呼び掛けるなどの対応も検討する必要があります。また、今後は訪日外国人など、国際線利用者に対しても周知するとともに定期航空協会へ非加盟の航空会社に対する働きかけも必要です。

無申告危険物対策

国は、無申告危険物対策として、国内法で危険物の荷主責任を明文化するとともに、荷主への危険物教育を義務化すべきです。また、違反者への罰則を周知ならびに強化し、抑止力を高めることも必要です。さらに、航空会社との防止対策において対応に改善が見られない代理店に対しては、国による直接指導も必要と考えます。

宅配貨物における無申告危険物対策においては、個人荷主から直接貨物を受け取る代理店の果たす役割が重要です。受付窓口での口頭確認や危険物に関するポスターの貼出しなど、継続して個人荷主の意識啓蒙に取り組む必要があります。

危険物輸送においては、荷主・代理店・航空会社それぞれの役割が定められていますが、運用レベルではその役割分担意識が希薄になっており、結果として危険物輸送に対する意識に違いが生まれ、無申告搬入や誤申告などの事例が後を絶たないとも考えることができます。行政は三者それぞれの役割の再確認を業界に対して促す必要があります。

また、新しい化学品が次々と開発され、危険物が多様化している中、検知薬類など、受託可否の判断が難しい事例も増加しています。そのため、今後は国による化学品や輸送、容器など取扱いに関する24時間体制の専門機関を設置し、安全輸送のための基準策定や検証、知識の蓄積が継続的にできる体制を構築することが必要です。また、利用者、係員双方に受託の可否の判断がつくよう、製品の表示の工夫も求められます。業界としても、各専門分野の人材を専門機関に派遣し、安全輸送体制の構築に貢献するとともに、情報の共有化と社内外に対する周知徹底を強化する必要があります。加えて、ICAOが定める「危険物輸送に関する技術的な指針^{※30}」の策定に対し、国としての発言力を高めていくことも重要です。

【参考資料】

※30 危険物輸送に関する技術的な指針 (P.74)

国際標準との整合、日本の整備・製造技術の活用を

現状と課題

諸外国との安全協定締結に向けた動向

現在、外国籍機の受託整備、整備改造認定事業場、重要装備品の修理などの際、日本で実施している承認・審査を相手国からも重複して受けなければならない、これが事業者の大きな負担となっています。

航空安全基準アップデートプログラムでは、米国をはじめとする「諸外国との相互承認の推進（BASA締結など）」と、相互承認による「予備品証明のみなし制度」の活用について明文化されました。BASA締結により、安全性を確保した上でそれらの負担軽減が図られることが期待できます。^{※31}

2009年4月には米国とBASAを締結し、今後関連する通達（サーキュラー）の制改定を進めることとなっています。しかしながら、米国とのBASAの対象が、航空機および装備品の耐空性に関する範囲（IPA）に限定されていること、BASA締結から4年以上経過したにもかかわらずサーキュラーの制改定がなされず事業者の負担軽減まで至っていないこと、米国以外の諸外国、とりわけヨーロッパのEASA^{※32}との相互承認の実現に向けた取組みが具体的に進展していないことなど、課題も多く残されています。

国土交通省成長戦略の中では、米国との相互承認の拡充や諸外国との協議の推進が盛り込まれており、具体的な進展が早期に望まれます。

航空法と航空機製造事業法の重複

民間航空機および装備品の整備分野に適用される法律については、航空法（国土交通省管轄）だけでなく、受託整備においては航空機製造事業法（経済産業省管轄）の適用も受けることになります。それぞれの法律の制定主旨は異なりますが、修理方法や設備をはじめとする各種の認可項目に重複しているものも多く、

二つの法律による二重の認可を受けざるを得ない状況が発生しています。こうした中、航空連合の働きかけ等が奏功し、内閣府の規制制度改革委員会で見直しの検討対象として扱われ、2012年上期よりグループ会社による航空機等の修理が自家修理と見なされることが通知され、コスト削減等が図られることとなりました。さらに、航空機修理事業者の負担軽減に向けた抜本的な見直しの検討を行うことが規制制度改革に係る方針へ盛り込まれ、2012年7月に閣議決定されています。しかしながら、有識者による検討会を重ねた結果、航空機製造事業法の運用の見直しについて、「許可範囲の明確化」「設備検定・技術検定の見直し」等を行うことを最終的な結論としており、重複適用の是正に向けた航空法への一本化には至っていません。^{※33}

国の役割の見直し

予備品証明検査を国が直接検査するなど、民間にて行える業務も国が行っている現状があります。今後は、諸外国との相互承認や国産旅客機の開発も見据え、諸外国と対等に伍していくには、国としての能力向上や体制の充実が必要です。

提言

諸外国とのハーモナイゼーション

航空安全基準アップデートプログラムや国土交通省成長戦略で示された「諸外国との相互承認の推進（BASAの締結など）」は、積極的に推進すべきです。

先ずはすでに締結されたIPA関連のサーキュラーの制改定を進め、できるだけ早期にBASA締結効果を実現する必要があります。

加えて、米国とのBASA対象範囲の拡大、とくに整備施設関連（MIP）への拡大、さらにはヨーロッパのEASAをはじめとした諸外国との相互承認の締結に向けて積極的に取組むことが求められます。

法の二重適用の是正に向けて

民間航空機の整備分野における「航空法」と「航空機製造事業法」の重複項目については、航空法の認定事業場においては航空機製造事業法を適用外とするなど、航空法への一本化など航空機修理事業者の負担軽減に向けた抜本的な見直しを行う必要があります。

国としての能力向上と体制の充実

民間の能力を最大限活用することを前提に、国の行う業務は、航空機や装備品の設計審査、整備などの実施体制検査、航空の安全確保に関する指導・監督、調査・研究やそれに基づく制度の見直しなど、国にしかできないものに特化し、国としての能力向上と体制の充実を図るべきです。

〔参考資料〕

※31 BASAの必要性（P.74）

※32 EASA（European Aviation Safety Agency）（P.74）

※33 航空分野における規制制度改革（P.75）

