

安全運航の堅持に向けた安全管理体制の強化を

背景と課題

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）^{※20}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組んでいく必要があります。

航空安全にかかわる情報開示

航空安全にかか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かかわる情報を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、国土交通省のホームページにて公開しています。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。

航空安全基準アップデートプログラムの進捗状況

航空安全基準アップデートプログラム^{※21}は2008年3月に、技術の進歩や国際標準の改訂動向、さらには新たな安全管理手法や航空輸送サービスの展開といっ

た社会的ニーズを踏まえた航空安全基準への転換を目指して策定されました。

その中では、「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ています。

航空安全基準アップデートプログラムには航空連合が主張してきた課題も反映されています。また、40項目中36項目がすでに実施されているなど、概ね予定通り進捗している点についても評価出来ます。また、国土交通省成長戦略に基づき、オープンスカイに向けた各国との協議が推進されていますが、規制緩和や自由化が進む中においても航空安全がきちんと維持される仕組みが必要です。

安全に関する技術規制のあり方

安全に関する技術規制の見直しについては、航空安全基準アップデートプログラムによって実施されておりますが、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」^{※22}が開催され、技術の進歩や国際基準の動向を勘案し、安全性の確保、国際競争力の強化、利用者利便の向上などの観点から最適化に向けた検討が行われました。本検討会では航空事業者から要望項目を集約し、最終的には100項

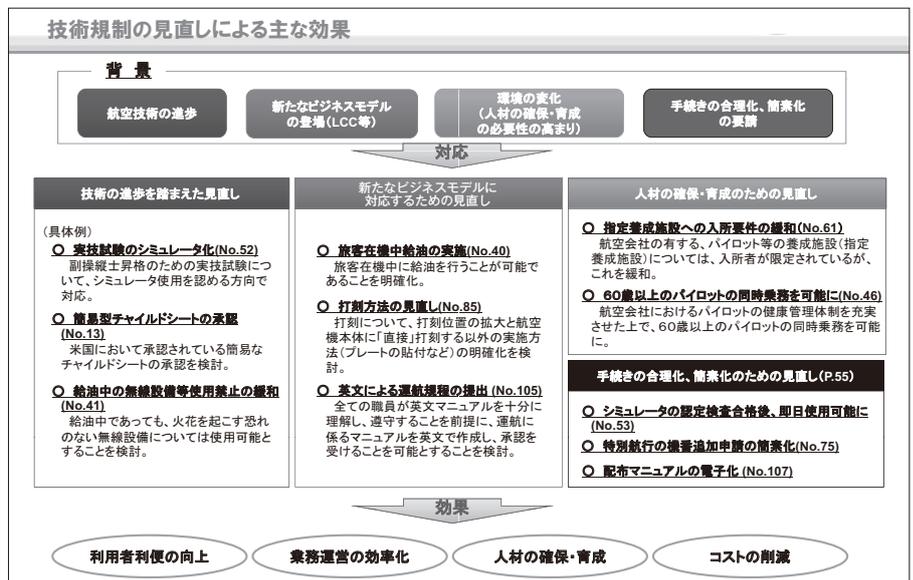
目の見直しが図られることになりました。

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できる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。

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、羽田空港を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。



(出典：国土交通省)

ICAOによって国際標準化されているSSPを導入し、航空安全を確保するための枠組みを国と航空会社・空港運営会社・航空管制が連携をしながら整備をしていくことは必要な取組みと考えます。

その一方で、業界としてもSSP・SMSをはじめとする安全管理体制のそのものの概念や背景にある考え方を航空で働く全ての従業員に浸透させていくことが重要です。

未然防止に向けた具体的な取組み

これまで国土交通省が航空会社からの安全にかかわる報告を分析し、有効に活用していますが、本邦航空会社以外からの情報収集に努める等今後も継続して分析力を向上させ、安全性向上につな

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。

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。

航空安全基準アップデートプログラムのフォローアップ

航空安全基準アップデートプログラムについては、今後も引き続き、不具合の未然防止の観点で、事業者・働く者の視点から安全性に問題がないか個別にチェックすることが必要です。

なかでも、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

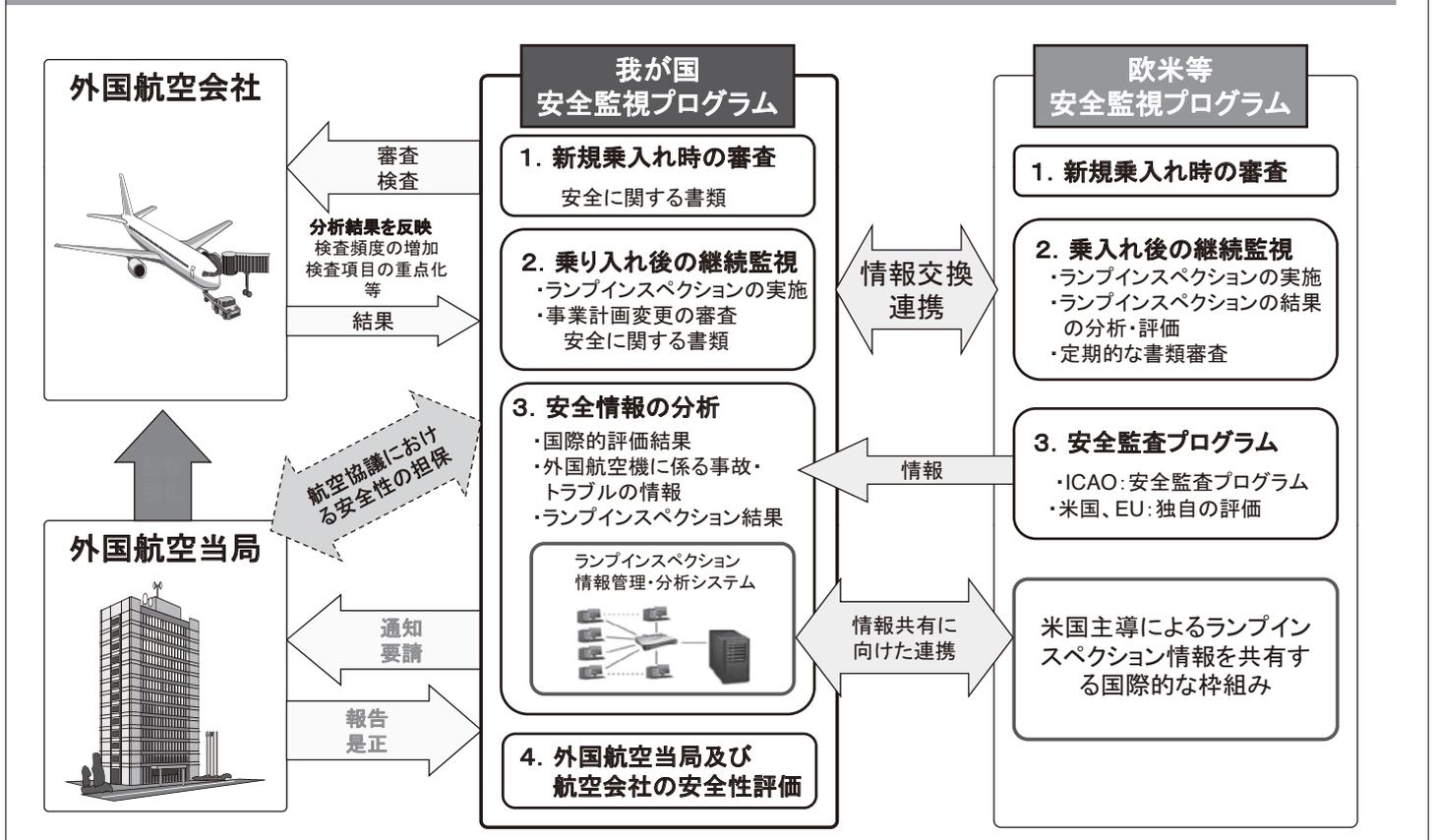
進められていく中で、航空産業の健全な発展には必要不可欠です。特に不具合が多く安全性が懸念される航空会社については、当該国の航空当局との連携強化にとどまることなく、安全が確保されるまで乗り入れを禁じるなど、当該航空会社に対しても日本政府として強い意志を持って対応していくことが必要です。

安全に関する技術規制のあり方と安全性の維持

「航空安全技術検討委員会」や「安全に関する技術規制のあり方検討会」の取組みは国土交通省成長戦略を実現させていく上で重要であり、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は評価できます。

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以上に無理が生じていないかなどの観点で、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く必要があります。

外国航空機に対する安全対策の概要



(出典：国土交通省)

※20 国家安全プログラム（SSP）に対応した体制の確立：参考資料20（P.63）

※21 航空安全基準アップデートプログラム：参考資料21（P.64）

※22 「安全に関する技術規制のあり方検討会」結果概要：参考資料22（P.64）

テロ・ハイジャック対策は国家レベルの課題

背景
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、米国において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、保安検査を実施することになりました。またそれに伴い、米国テロ直後では全米の約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)として採用し、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、検査強化などを講じることになり、合わせて航空事業者をサポートしていくことになりました。当時、X-RAY検査機器の導入に併せ、空港整備勘定より国として半額補助することとし、昭和49年度予算から計上が始まりました。補助金は検査機器の1/2、人件費の1/2となっています。

米国を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。

一方、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。

また、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体制は十分とは言えない状況です。

1. «制限区域内への不法侵入事例»

発生日月	発生空港	概要
2006.4.8	神戸	一般人が車でフェンスを突き破り、エプロンを走行
2007.10.31	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
2008.8.27	羽田	一般人が貨物地区から制限区域内に侵入
2009.12.12	福岡	自転車に乗った一般人が貨物地区から制限区域内に侵入
2011.1.11	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

2. «国際テロ・未遂事例»

発生日月	発生国・都市	概要
2001.9.11	ニューヨークなど	同時多発テロ事件
2006.8.10	ロンドン	液体爆発物を機内に持ち込み爆発させる計画が判明(未遂)
2009.12.25	米国	デルタ航空機内での爆破テロ行為(未遂)
2010.10.29	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)
2011.1.25	ロシア	モスクワの空港での爆破テロ事件

航空連合 作成資料

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、各国が協調して取り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。

提言

国は航空保安の一義的責任を負うべき

テロ行為は「国家」を標的としたものに関わらず、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、アメリカ、イギリス、ドイツ、フランス、中国、オーストラリアなどでは国もしくは空港管理者が責任主体となっており、エアライン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。

一方、国家民間航空保安プログラムの実施にともな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。

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7年が経過し、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

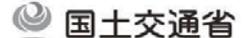
す。貨物地区における保安体制の強化については、事例発生後、全国の空港に対し

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の対策が必要であり、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。

空港ビルのセキュリティ体制については、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。

航空保安対策の強化



米国同時多発テロ事件以降、様々な航空保安措置を講じてきたところ、幸いにも我が国でのハイジャック事件等は発生していない。しかし、英グラスゴウ空港車両突入事案(平成19年6月)、独フランクフルト空港テロ未遂事件(平成19年9月)、米航空機爆破未遂事件(平成21年12月)、イエメン発米国向け航空貨物爆破未遂事件(平成22年10月)など、国際的なテロ情勢は依然として厳しく、航空保安対策を一層推進することが必要。

主なハイジャック・テロ対策

- ・9.11テロ発生以降、全国の空港警戒態勢を最高水準(フェーズE)に引き上げて、厳格な保安検査(旅客検査、受託手荷物検査等)を開始。
- ・平成14年5月 航空法関係法令を改正し、小型ナイフなど凶器となり得る物の航空機内への持込みを禁止。
- ・平成17年10月 航空貨物「Known Shipper/Regulated Agent制度」(特定航空貨物利用運送事業者等の認定)運用開始。
- ・平成19年3月 英国での航空機爆破テロ未遂事件を受けて国際線客室内への液体物持込制限の導入。
- ・平成20年7月 全ての国際線搭乗ゲートでパスポートチェックを実施。

最近の航空保安を巡る情勢

平成21年12月
米国航空機爆破
未遂事件が発生

航空保安に関する
アジア太平洋地域大臣会合
(平成22年3月、東京)

「航空保安に関するアジア太平洋地域共同宣言」を採択
先進的な検知技術の活用(ハード面)と実際に保安検査に携わる人材の育成(ソフト面)による取組を強化し、
国際的な航空セキュリティの向上に貢献していく。

共同宣言を受けた取り組み

先進的な検知技術の活用

▶ ボディスキャナー実証実験

・金属探知機では検知できない化学物質等を検知するため、平成22年7月から9月までの間、成田国際空港において5機種の実証実験を実施。評価結果を踏まえ、二次的な追加検査の手段の一つとして位置付けた。



▶ 国際線液体物機内持込制限の最適化の検討

・液体物の新たな検知技術の開発の可能性をフォローし、旅客の利便性の向上を実現させる観点から、機内持込制限の最適なあり方を検討する。



リスク管理と危機対応を重視した人材育成

- ・マニュアル主義から脱却し、現場のノウハウを活用したリスク管理と危機対応力向上に資する教育訓練に転換。
- ・複数の主体が関わる航空セキュリティの現場において、各空港の保安体制を明確化することで、より能力の発揮できる環境整備を行った。
- ・事前のリスク発見・予防対応を強化するため、有効なリスク管理方法について調査を実施する。

再発防止のための事故調査体制は不十分

背景と課題

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^{*23}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。

しかしながら、日本の事故調査には、複数の大きな課題があります。

脆弱な事故調査体制

体制面では、先進諸外国と比べ、人員・予算ともに脆弱と言わざるを得ません。例えば、米国のNTSB（国家運輸安全委員会）と比較すると予算は約80分の1、人員は約8分の1となっており、大きな差があります。

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。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

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。しかし、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。

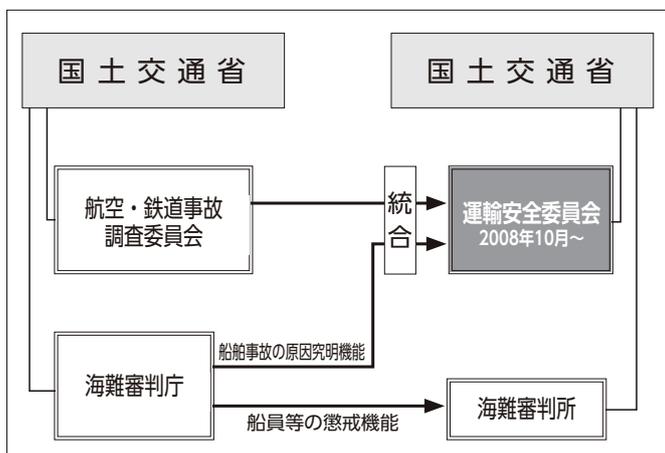
2011年5月に消費者庁において、「事故調査機関の在り方に関する検討会」の取りまとめが行われ、その中で事故調査機関の独立性・公正性などについて言及しています。また、東日本大震災に伴う東京電力福島第一原子力発電所事

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・保安院が独立性確保・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、原子力規制委員会として発足しました。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。

被害者支援の在り方

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、検討会のとりまとめが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。



航空連合 作成資料

「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。

運輸安全委員会は、早急に脆弱な予算・人員規模を拡充すべきです。

国土交通省は運輸安全委員会の設置に伴い、航空・鉄道事故調査委員会から人員増を図ったとの認識を示していますが、実際は海難審判庁との統合により海難事故を取扱う人員が増加しただけであり、現状維持に過ぎません。むしろ、2機関の管理部署など重複業務の整理により、全体では若干の人員減となっています。

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す。したがって、事故調査機関に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。加えて、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きます。

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。

また、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。なお、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かかわる部分に限り、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。しかしながら、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からは不十分です。

2005年に発生したJR西日本の福知山線列車脱線事故の調査において、航空・鉄道事故調査委員会の元委員が国土交通省に対し情報漏えい等を行っていたことが判明しました。

こうした事例からも、事故調査機関の独立性は十分に確保される必要があり、具体的には公正取引委員会のように内閣府に直結させるなど、国土交通省から完全に切り離すことが求められます。また、徹底した再発防止策に加え、運輸安全委員会のコンプライアンス体制も強化することも重要です。

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。

「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 | 2. 被害者への情報提供の充実等 |
| 3. 事故調査関係資料の公開の推進 | 4. 組織問題に踏み込む等事故調査の充実 |
| 5. 事故調査と刑事捜査との関係 | 6. 事故調査の範囲と組織のあり方 |
| 7. 委員人事のあり方について | 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 |
| 9. 予算・人員の確保と研修等の充実 | 10. 委員会の業務改善体制について |

※23 航空事故調査委員会設置法の改正：参考資料:23 (P.65)

民間機優先の空域再編と首都圏容量拡大への対応

背景 と 課題

日本の航空管制が持つ構造的な問題

日本の空は、民間機の航空路と自衛隊・米軍の訓練・制限空域とが隣接しているため、民間機のルートが制約を受けています。現在の空域は、1971年7月に雲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。

また、民間空域と自衛隊訓練空域とは完全に分離されているものの、自衛隊基地と訓練空域の間には「回廊」と呼ばれる自衛隊航空路が設定されており、民間航空路を制約しています。

日本の航空管制は、民間空域は国土交通省、自衛隊空域は自衛隊、米軍空域は米軍がそれぞれ別々に担当しています。そのため、国土交通省管轄の管制機関と、米軍の管制機関との間の情報伝達が煩雑であるばかりか、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。その中で、2010年3月に嘉手納ラプコンが米軍から返還され、安全性の向上と航空交通量増への対応として期待されます。

航空管制事務の適正化

2010年以降、航空管制部門において航空機への管制誤指示をはじめ、部外者に無線交信を行わせる事案や不適正な見学者受入対応を行うなど、問題が多発していることを受け、航空管制事務の適正化策を検討・実施することを目的に2011年8月、有識者による第三者委員会が設置されました。本委員会では現地調査、関係者ヒアリング、管制官へのアンケート調査、勤務実態、諸外国との比較等を含めて検証した上で、①組織管理のあり方、②職員の服務規律、職業倫理

感等、③人材育成のあり方、論点に沿って議論され、課題・問題点とそれらの対応策が示されました。

アジアにおけるハブ空港の覇権争いの激化

近年、アジアにおけるハブ空港の覇権争いが激化しています。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・コブ空港など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・成田空域及びその周辺空域の再編が段階的に進められてきました。

また、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、今後その効果を検証し、空域再編につなげていくことが求められています。

また、今後計画されている関東空域の再編では、成田空港B滑走路延伸や羽田

空港再拡張に対して、出発・到着経路の見直しも計画されています。なお、特に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あり、管制システムなど、モノへの投資という観点のみならず、ヒトへの投資も十分に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恒常的に発生することが、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。中国地区での軍事演習や慢性的な航空路混雑などが理由と考えられていますが、航空事業者や利用者によるその詳細は明らかにされていません。そのような中、2010年7月に成田-瀋陽間の新飛行ルートが設定されたことは、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していくものと認識しています。また、この問題に対しては、従来のように日本と中国の二国間だけでなく、日本・中国・韓国の三国で話し合い、お互いに協力していく必要があります。



航空交通管理 (ATM) センター

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。

2006年2月より、国土交通省・防衛省・気象庁と航空会社間での協調的意志決定を実現すべく、航空交通管理(ATM)センターの運用が開始されました。このATMセンターでは、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なか、EDCT(出発制御時刻)^{※24}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、改善を図ることが必要です。

また、関東地方は、羽田・成田の2大民間空港と米軍の横田・厚木基地、自衛隊の百里飛行場など空港が混在しており、世界でも有数の混雑空域となっています。空港整備の効果を最大限発揮するためには、羽田・成田の空域統合や、米軍・自衛隊空域も含めた近隣空域の再編が不可欠です。さらに、これをステップとして、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。

首都圏空港容量の拡大を実現するために

国土交通省も、今後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、今後も新たな中間セクターの設定を活用した関

東空域の再編を計画しています。

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。最終的には発着回数を44.7万回まで段階的に増加していく方向性が示されていますが、アジア域内におけるハブ空港の覇権争いが激化している状況を踏まえれば、更なる増枠に向けて検討していく必要があります。

また、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います。羽田空港と成田空港がそれぞれの機能を十分に果たし、デュアルハブとしてアジア域内での存在感を増していくように連携していくことが重要です。

加えて、更なる発着容量の拡大を実現していく上で、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必要な一手となりうるため、今後は、朝・夕などの時間限定型や経路分散型の運用のように柔軟な発想も加えた検討を行い、効率的な離発着経路の設定や首都圏空港の発着容量のさらなる拡大につなげていく必要があります。

そのためには、現在の環境アセスメントがここ数年や今後における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国としても持つべきです。

効率的な空域の使用や航空路設定

2005年4月に示されたRNAVロードマップ^{※25}により、運航効率の向上や空域容量の拡大のための具体的なRNAV導入計画が明らかとなりました。また、同年9月にはRVSM(短縮垂直間隔)が導入されるなど、航空交通量増大への対応は図られてきています。

2007年9月には、国際標準に準拠した効率的なRNAVの経路設定が可能となり、2011年度末までに国内主要75路線においてRNAV経路の設定が完了しています。

今後も、交通量の増大に対応すべく、

運航者ニーズに応じた柔軟かつ効率的な空域の活用を促進していくとともに、これを抜本的な空域の見直しにもつなげていくことも必要です。

管制システムの高度化と管制処理能力の強化

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により、札幌・東京・福岡・那覇の全航空交通管制部に配置されました。今後においては、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、管制官個々人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、航空局からは、MTSAT1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MTSAT2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。

航空路施設の整備予算

航空路施設の整備予算に関しては、上空通過料を含めた航行援助施設利用料の見直しなどを行い、首都圏空港容量の拡大など、交通量の増大が予想される中で必要な投資を確保するとともに、日本の航空事業者・利用者に費用負担が偏らない運営がなされるべきと考えます。

※24 EDCT(出発制御時刻)：参考資料24(P.65)

※25 RNAV(広域航法)ロードマップ：参考資料25(P.65)

利用者への周知徹底と継続した運用の改善が必要

背景と課題

取組みの経緯

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んできました^{*26}。

2000年5月の第1回政策実現総行動で、民主党政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、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ました。これを受けて民主党は、2001年11月、「機内迷惑行為防止法案」を国会に提出しました。一方、国土交通省航空局は2001年12月、「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、2003年3月に機内迷惑行為防止法案（航空法改正案）を国会に提出しました。その後、政府案が衆議院、参議院ともに全会一致で可決され、機内迷惑行為防止法案（改正航空法案）が成立し、2004年1月15日に施行されました^{*27}。

航空連合は、この間、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、記者会見などを通じ法制化の必要性を訴えました。また、政策シンポジウム、安全シンポジウムなどを通じて組合員への浸透を図るとともに、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ました。

客室乗務員対象のアンケートの実施

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、運用状況の実態調査と課題抽出を行ってきました。

2010年12月に行ったアンケートは、2007年に「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」による提言^{*28}をもとに運用ガイドラインが改訂されてから約3年が経過したことから、運用状況全般を点検することを目的に実施しました。（回収数：2,096枚）

アンケートの分析結果では、過去の調査と比較し、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図られていることを示す結果となりました。一方で、「機内で携帯電話を使用した旅客に対し、注意したことはあります

か」という問いに対し、ほぼすべての客室乗務員が「はい」と答え、その時の旅客の反応として「外国航空会社では使用可能なので問題ないと思った」との回答が約2割を占め、外国航空会社との使用時期の違いから対応に苦慮している現状が明らかになりました。

携帯電話の使用時期の変更

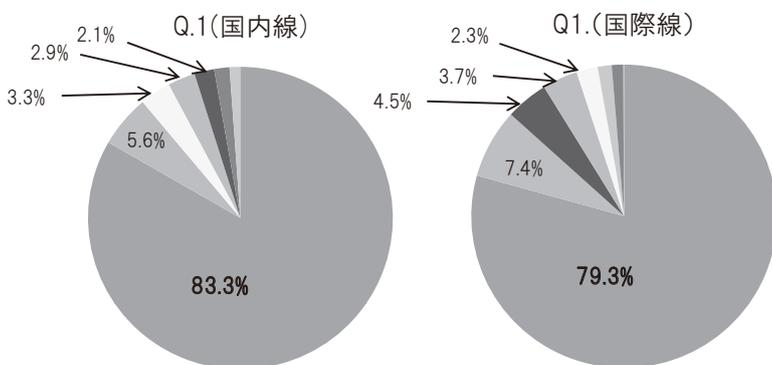
国土交通省航空局は、2011年4月より、航空機内における携帯電話等の使用について規制を緩和し、航空機が停止し、乗降口が開かれている間は使用可能となり、外国航空会社との使用時期の不整合は是正されました。

しかし、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、現場の実態に合った運用ができるよう、継続した取組みが必要です。

また、一部の外国航空会社では、機内に小型携帯電話基地局を設置することにより、飛行中の携帯電話の使用を可能とするサービスを提供していく予定であり、今後、日本における規制動向を注視していく必要があります。

一方、日本の航空会社においても一部の路線で、機内でWiFi接続サービスの提供を開始しましたが、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。

Q1. 法律により禁止命令の対象となる行為のうち、もっとも日常的に目にする行為はどれですか？



【分析】

1. 法律により禁止命令の対象となる行為のうち、もっとも日常的に目にする行為は、「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の使用」が最も多い（約80%、2006年の結果と同傾向）。
2. 国内線と国際線とは、傾向に違いがあり、国際線では、化粧室において喫煙する行為、「客室乗務員の職務の執行を妨げる行為、または機内の秩序、規律の維持に支障を及ぼすおそれのある行為」が多い。

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、規制の理由についても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外国人旅行者が増加していることから、中国語・韓国語といった英語以外の言語での周知も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、しっかりと理解を進め、連携強化を図る必要があります。

運用の改善

携帯電話の繰り返し使用や化粧室内での喫煙など、法違反を知っていながら安全阻害行為を行っている悪質なケースがあり、また、泥酔による暴言や暴力などは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必要です。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。

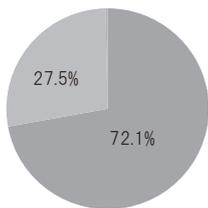
法の施行状況の継続点検

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。

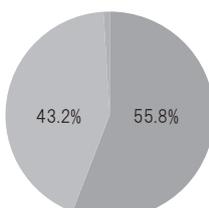
また、2012年7月から日本の航空会社においても機内にてWiFi接続サービスの提供が開始されたことから、安全阻害行為に繋がっていないか、注視していく必要があります。

Q2. Q1の行為に遭遇したときの旅客の対応としてもっとも多いものはどれですか？

Q2.(国内線)



Q2.(国際線)

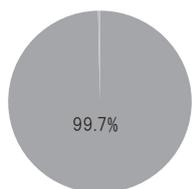


【分析】

1. 旅客の対応としては、「ほとんどの場合、1回注意したら問題の行為は収まった」が最も多いが、国際線では、国内線に比べて数回注意することが多い傾向となっている。
2. 2006年の結果と比較すると、改善傾向にある。

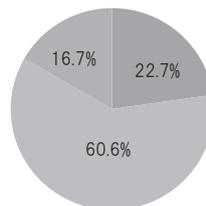
■ ほとんどの場合、1回注意したら問題の行為は収まった。
■ 1回の注意で問題の行為は収まることは少なく、数回注意することが多い。

Q3. 機内で携帯電話を使用した旅客に対し、注意したことはありますか？



■ はい
■ いいえ

Q5. 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？

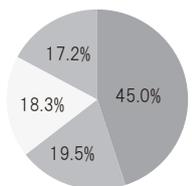


■ 自信を持って対処できる
■ 自信はないが対処できる
■ 対処できるかどうか不安がある

【「対処できるかどうか不安がある」と答えた理由】

- ・旅客からの反応が怖いから
- ・実際に対応したことがないから
- ・命令書、警告書を手交するべきか基準が曖昧なため

Q4. その時の旅客の反応として一番多かったのは以下のうちどれですか？



■ 機内で使用できないことは知っていたが、重要な用件があったため使った。
■ 外国航空会社では使用可能なので、問題ないと思った。
■ 機内で使用できないことを知らなかった。
■ その他

【「その他」の理由】

- ・地上では使用して良いと思った。
- ・フライトモードであれば終始使えようと思っていた。
- ・カメラ機能、時計の機能は良いと思った。
- ・使用しても安全に支障ないと思っていた。

※26 機内迷惑防止法に関する法制化までの取組み：参考資料26 (P.66)

※27 機内迷惑防止法の骨子：参考資料27 (P.66)

※28 懇談会の提言(抄)：参考資料28 (P.67)

無申告危険物対策、機内持ち込み手荷物制限の徹底を

背景 と 課題

機内持ち込み手荷物

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、航空各社では運航機材ごとにそれぞれ機内持ち込み手荷物のサイズを規定し、運送約款で制限し、時刻表などで周知していましたが、規定のサイズを超え、航空機内の収納スペースに収納できない手荷物が多く持ち込まれているのが実態でした。

2009年12月1日より、定期航空協会的主導により、国内線における機内持ち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、首都圏発着枠の拡大による乗り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り継ぐ際に、機内に持ち込む手荷物の個数が多く、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。また、定期航空協会非加盟の航空会社に対する働きかけも今後の課題といえます。

航空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始めたことの表れであり、今後さらに強化していく必要があります。

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、持ち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

機内持ち込み手荷物の制限の徹底

〈空港での手荷物取り扱い〉

2009年12月より機内持ち込み手荷物のサイズが各社で統一され、保安検査場でサイズを確認するゲージを設置し、手荷物の大きさを確認するなどの対策を講じた結果、規定を超える手荷物が機内に持ち込まれることは少なくなったものの、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り継ぐ際に、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、大きさだけではなく、機内に持ち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、改修する際にターミナルの増設や、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作りが必要と考えます。

〈利用者への周知徹底〉

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。定期航空協会からも機内映像、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ち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、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必要があります。

無申告危険物対策

〈行政としての危険物対策〉

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り出しなど、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の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の違いが生まれ、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、受託の可否の判断が難しい事例も増えています。そのため、今後は国による化学品や輸送、容器など取り扱いに関する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。

〈業界としての危険物対策〉

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^{*29}」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。

*29 危険物輸送に関する技術的な指針：参考資料29 (P.67)

国際標準との整合、日本の整備・製造技術の活用を

背景 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にて、米国を始めとする「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。

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、今回の米国との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2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^{※30}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、修理方法や設備を始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により、二重適用の是正について内閣府行政刷新会議の規制制度改革委員会にて検討されました。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、二重適用の是正が一部図られることとなりましたが、航空法への一本化については議論が先送りされています。

国の役割の見直し

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。しかしながら、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。

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。ま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、内閣府行政刷新会議で閣議決定された方向性の通り、法改正に向けて取組んでいく必要があります。

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。

<BASA (Bilateral Aviation Safety Agreement) とは>

我が国と同等以上の制度を有する相手国の証明や評価結果等をもとに、検査を一部省略して自国の証明等を行う相互承認のための協定。BASAに基づき各分野毎の実施取決め（IP: Implementation Procedures、下記）を当局間で作成することにより、安全を確保しつつ、航空機および装備品の耐空性に関する検査の省略、認定事業場やシミュレータなどの認定・維持における検査の省略、ライセンス切替えにおける試験などの省略が期待できる。

- IPA=Implementation Procedures for Airworthiness
(航空機および装備品の耐空性に関する実施取決め)
- MIP=Maintenance Implementation Procedures
(整備施設関連の実施取決め)
- SIP=Simulator Implementation Procedures
(フライトシミュレータ関連の実施取決め)
- IPL=Implementation Procedures for Licensing
(乗員ライセンス関連の実施取決め)

※30 EASA (European Aviation Safety Agency) : 参考資料30 (P.67)