

[1] 航空安全

- 新たな安全管理体制 (SSP等) を十分に浸透させるべき
- 安全に関する情報の分析を強化し、未然防止に取り組むべき
- 現場の運用や効果を確認し、技術規制の見直しを進めるべき

現状と課題

航空安全に関する国の取り組み

2005年に陸・海・空の輸送機関における事故が連続したことから、輸送の安全確保にかかわるPDCAサイクルを機能させていくことを目的とした安全マネジメントシステム (SMS: Safety Management System) が、2006年4月から導入されました。近年においては、ICAOによる次世代型航空安全に関する取り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、航空会社・空港設置者・航空交通業務の提供者に対して、安全にかかわる目標値を設定しながら一体的な安全監督を行う航空安全プログラム (SSP: State Safety Program) が2014年4月から本格導入されました。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、国・航空会社・空港設置者・航空管制が連携して取り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、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^{※24}。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。

また、従来の義務報告制度では把握することができていなかった航空の安全に関する情報を幅広く収集することを目的とした航空安全情報自発報告制度 (略称: VOICES)^{※25}が2014年7月10日から始まりました。この制度は、報告がなされた情報に基づく航空安全当局による不利益処分などへの懸念を排除するため、第三者機関である公益法人航空輸送技術研究センターが運営を行っています。

安全基準・技術規制の見直し

航空安全に関わる基準や技術規制は、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。具体的には、2008年3月に、航空安全基準アップデートプログラムと「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月に「安全に関する技術規制のあり方検討会」が開催され、技術の進歩や国際標準の動向を勘案し、最適化に向けた検討が行われました。その結果、約100項目の規制の見直しが図られることになり、答申項目に対する措置が2012年度から順次実施されています。^{※26}

技術規制の適正化を進めることで、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。

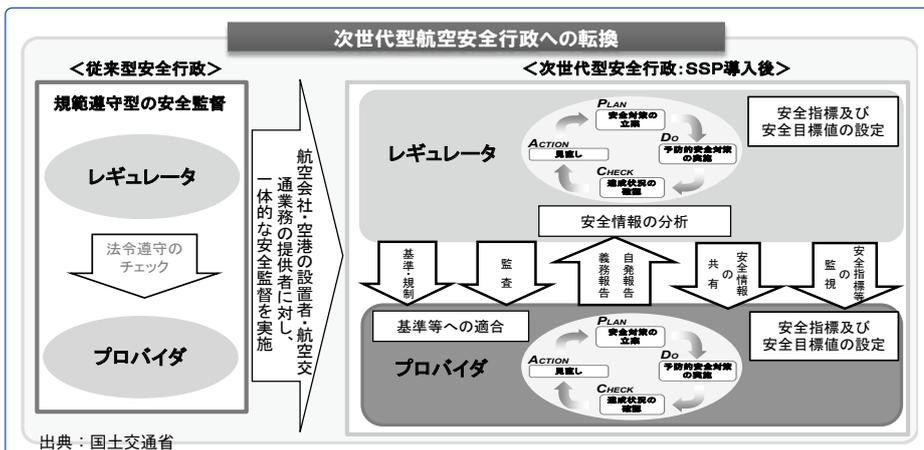
ボーイング787型機のバッテリートラブルによる運航停止

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トラブルが発生し、4ヶ月強にわたって全世界で運航停止となりました。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2013年6月1日より定期便の運航が開始されました。それ以降は、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、航空業界の取り組みが徹底から見られています。

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、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。バードストライクの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り組みが必要です。



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・空港設置者・航空管制が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。

また、SSPの特徴として、国と航空会社・空港設置者・航空管制が安全にかかわる目標値を設定しながら安全管理を強化していくという点があります。数値目標による管理は必要であると認識していますが、2014年度はSSP導入初年度ということもあり、トライアルとして位置づけて目標を設定していることを踏まえれば、航空安全につながる実効性のある目標を引き続き検討していくべきです。

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。

経済のグローバル化の進展に伴って、今後、航空需要が世界規模で増えていくことが予想されています。加えて、日本においてもオープンスカイの推進、LCCのネットワークの拡大や外国航空機の参入、首都圏空港の発着容量のさらなる拡大の可能性など、航空安全の確保に向けた体制を強化していく必要があります。

未然防止に向けた取り組みの強化

国土交通省の航空安全情報分析委員会は、今後も継続して情報分析力を高め、安全性向上につながる成果をあげられるように機能を強化していく必要があります。そのため、各航空会社に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働くものの意見もとりに入れて分析し、未然防止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。

2014年7月から運用が開始された航空安全情報自発報告制度(略称:VOICES)は、情報を幅広く集めることができることや、分析強化に取り組む点など、航空連合としても本制度の導入は評価できると考えています。

なお、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り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。特に、LCCなど新たな航空事業者の参入が拡大していくことを踏まえれば、既存航空会社の良い取り組み事例を広く共有していくことで航空業界全体の安全性向上に取り組む必要があります。

一方、十分な報告件数を収集し、それぞれに対する的確な対策を講じることなど、特に導入当初の運用が重要となることから、今後は制度の運用状況を適宜確認するとともに、働くものの視点から意見を伝えていきます。

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、諸外国との調整や情報収集が必要な項目に関しては当初の計画よりも時間を要している状況であり、国土交通省の体制強化と合わせて対応する必要があります。

また、航空連合は、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、目的通りの効

果が発揮されているかなどの観点で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

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る中では必要不可欠です。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ョン^{※27}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ようになっていたため、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、外国航空機の乗り入れが増えていくことを踏まえれば、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型機のバッテリートラブルの原因の特定に向けた継続的な取り組み

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。本邦においても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(JTSA)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。

【参考資料】

- ※24 安全情報の分析・活用 (p.80)
- ※25 航空安全情報自発報告制度(VOICES)概要 (p.80)
- ※26 「安全に関する技術規制のあり方検討会」(p.81)
- ※27 外国機に対する安全対策の概要 (p.82)

<基本政策部会とりまとめ：質の高い航空・空港サービスの提供>

- ▶事前予防的取組を強化。安全指標等の設定、積極的な情報発信を推進。
- ▶新規企業乗入れや新機材トラブル等に対応し、重点的な監査・審査を実施。

[2] 航空保安

- 訪日外国人の増加や東京オリンピックの開催などに備え、テロ、ハイジャックに対する未然防止の取り組みを強化すべき
- テロ、ハイジャック対策は国家レベルの課題であり、国は航空保安の一義的責任を負うべき

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購入費の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を見直しが行われ、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を見直しは行われず、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の悪化が、保安費用の削減につながりかねないというリスクをはらんでいます。

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ー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。

現在、民間への運営権の委託も含めて空港経営改革を推進する方向が示されていますが、経営の効率化を進めていくと同時に、空港における保安体制を強化し

ていく必要があります。

未然防止に向けた取り組み

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り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、2014年7月から国家安全プログラム(SSP)が本格導入されるなど、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。

訪日外国人の増加への対応

政府は2020年に年間訪日外国人旅行者数2,000万人を目指し、「観光立国実現に向けたアクションプログラム2014」を策定し、更なるインバウンド拡大に取り組んでおり、訪日外国人の急速な増加など、ヒト、モノの流れがますます活発化しています。加えて、2020年には東京オリンピック・パラリンピックの開催が決定し、国家・都市としての国際的な注目も高まっており、テロ・ハイジャックのリスクも高まっていると考えられます。このような状況を踏まえ、テロ・ハイジャックに対する未然防止に向けた取り組みを継続的に強化する必要があります。

欧米におけるセキュリティー体制の動向

現在、欧米ではリスクが高いものに保安の資源を集中させ、効率的なセキュリティーを目指すRisk-Based Securityの考えが主流になりつつあります。また、液体物規制についても緩和する方向性が示されています。

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。

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記すること、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

《国際テロ・未遂事例》

発生日月	発生国・都市	概要
2001. 9	ニューヨーク	同時多発テロ事件
2006. 8	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	米国	デルタ航空機内での爆破テロ行為(未遂)
2010.10	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	ロシア	モスクワの空港で爆破テロ事件

《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	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	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	羽田	一般人が貨物地区から制限区域内に侵入
2009.12	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	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. 6	羽田	男性が車両ゲートをすり抜け、滑走路付近に進入
2014. 6	成田	米国人男性が駐機地区に侵入

を定めた「航空保安法」(仮称)を制定させることが必要です。

このような状況のなか、交通に関する基本的な理念を定めた「交通政策基本法」が2013年11月に成立しました。航空連合は法律本文に記載がなかった「航空保安」の重要性と責任の明確化について働きかけを行い、附帯決議に盛り込むことができました。今後は、「航空保安法」(仮称)の制定に向けた動きを加速させていく必要があります。

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9

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。

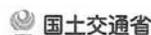
貨物地区における保安体制の強化については、事例発生後、全国の空港に対して保安体制の再点検指示や必要に応じて指導等を国が行っていますが、現行施設の範囲内での対策や、空港会社・事業者任せでは物理的にも費用的にも限界があります。また、保安強化一辺倒ではなく、貨物ハンドリング上の作業性も考慮した上での対策が必要であり、国と空港会社・事業者が一体となって抜本的な対応策を考える必要があります。

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。

航空保安対策の推進



○ 相次ぐ国際的なテロ事案の発生を踏まえ、ICAO(国際民間航空機関)の国際標準に適合した航空保安対策を適切に実施。

国際的なテロの動向と航空保安対策の強化

米国同時多発テロ (2001.9)
航空機をテロの道具として利用した従来にない新たな自爆テロ



全締約国へのICAO監査(USAP)の導入(2002.11)
・我が国のUSAP受査(2012.11)

航空保安対策の抜本的強化

- ・小型ナイフ等凶器となり得る物の機内持ち込み禁止(2002.5)
- ・強化コックピットドアの装備義務化(2003.11)
- ・空港場周フェンスの強化、センサーの設置等の実施(2004.4)
- ・スカイマーシャル制度の導入(2004.12)
- ・航空貨物「Known Shipper/Regulated Agent制度」(運用開始(2005.10)/内容の強化(2012.12))

大西洋液体爆発物テロ未遂事件(2006.8)
液体爆発物を用いた自爆テロ未遂事件

液体物の客室への持ち込み制限の導入(2007.3)

米国航空機爆破テロ未遂事件(2009.12)
化学物質を用いた自爆テロ未遂事件

ランダム接触検査の導入(2012.10)

出典：国土交通省

[3] 事故調査

- 責任追及ではなく、再発防止を第一義とした考えに基づき、事故調査に関する権限の強化と独立性の確保を図るべき
- 再発防止のため、事故調査体制や機能を一層強化すべき

現状と課題

日本の事故調査体制

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^{※28}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。^{※29}

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。

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

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が疑問があります。

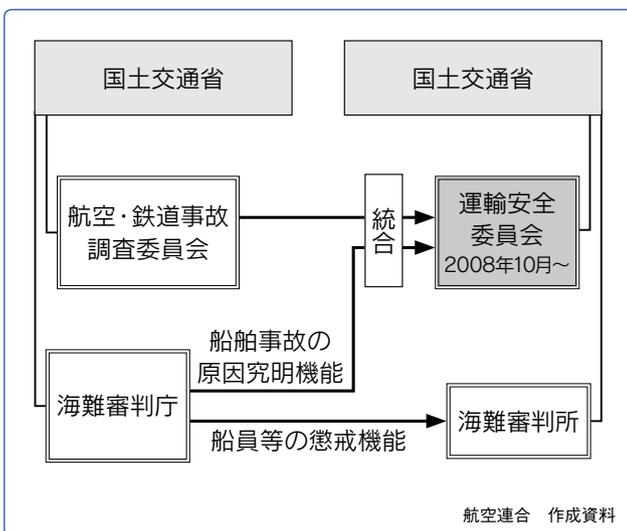
2011年5月に消費者庁において、「事故調査機関の在り方に関する検討会」の

とりまとめが行われ、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。



「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 |

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、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、犯罪調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「医療事故調査制度」が、2015年10月から開始されますが、その運用状況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、刑事責任を課すため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り組み項目として「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、この取り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】

- ※28 航空事故調査委員会設置法の改正 (p.82)
- ※29 運輸安全委員会とは (p.83)

[4] 空域と管制方式

- 航空需要の増加に的確に対応し、すべての利用者が必要な時に必要な空域を使用できる協調的な空域利用を進めるべき
- 民間機の安全確保を最優先とした関係省庁の体制を再構築すべき

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月に豊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、民軍問わず、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くとされています。

航空需要のさらなる増加に対応した管制空域

日本における首都圏空港容量の拡大は、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。また、2014年春の羽田空港の国際線の増枠に伴い、首都圏空港の発着容量が成田空港と羽田空港をあわせて74.7万回に達する見込みとなりました。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を実施され、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。

一方で、今後も航空需要が増加し、2020年代の前半には羽田空港と成田空港の処理能力も限界に達することを踏まえて、都心上空の飛行や滑走路の増設などの技術的な検討が進められています。

また、首都圏空港容量の拡大も含め、管制処理能力の向上も重要な課題です。今後は将来の航空需要の増加に対して、航空路空域を地域ごとの管理から、上下に分離することで管制業務の効率性向上と業務負荷の軽減を図り、管制処理能力を向上させるとしています。

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、特に北京や上海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、改善が図られている状況にはありません。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。

国際情勢と民間機の運航

2013年11月に中国が東シナ海に防空識別圏を一方向的に設定したことは民間機の安全運航確保の観点から、本邦の航空業界に大きな衝撃を与えました。事態発生当初は当該空域を飛行する本邦の民間機の飛行実施計画を中国当局に提出すべきか否かが混乱が生じました。

また、北朝鮮の弾道ミサイルが発射され、日本海に落下する事象が断続的に発生しています。現在のところ、本邦の民間機の運航に直接的な影響は出ていませんが、事前通告なしに断続的に発射されていることは重く受け止める必要があります。

さらに、南西諸島での海洋進出を活発化させている中国や、核・ミサイル開発を続けている北朝鮮への監視活動を強化する一環として、米軍の無人偵察機（グローバルホーク）が2014年6月から三沢基地に配備されるようになりました。加えて、2014年7月には紛争が続くウクライナ上空で、マレーシア航空機が墜落するという、民間機の運航の安全を脅かす事態が発生しました。

このように民間機の運航に影響を与えかねない国際情勢は刻々と変化しており、民間機の安全運航を確保する観点から、今後も国際情勢を注視し、的確に対応していく必要があります。

【参考資料】

※30 CARATS (p.83)

協調的な空域利用に向けた国の役割

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。

なお、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。

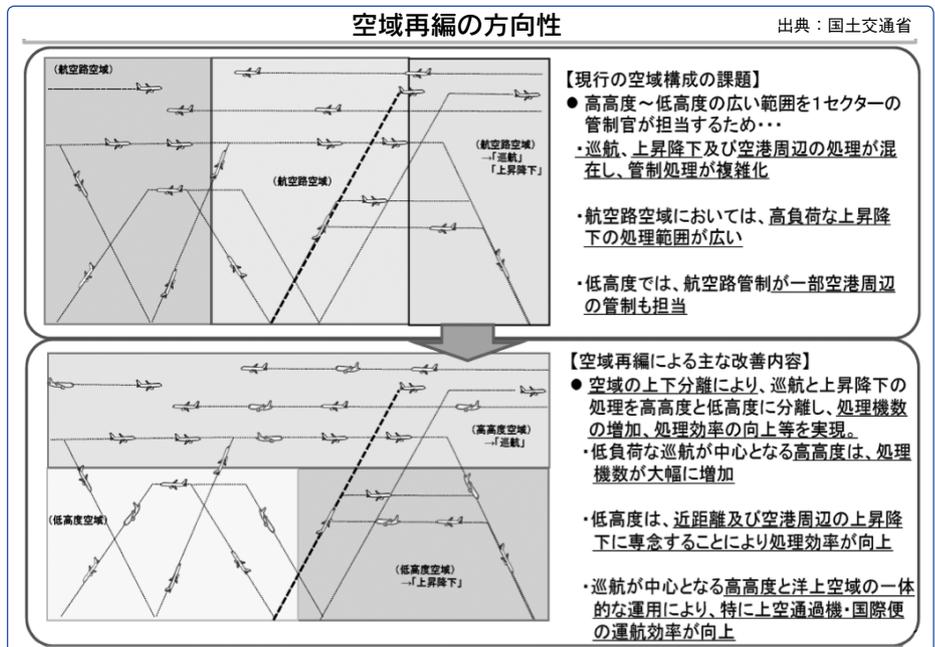
今後の首都圏空港の容量拡大を控える中においては、EDCT（出発制御時刻）の精度や定時性と燃料効率のバランスといった観点で、最適なフローコントロールが実施できているか、イレギュラー発生時などにおいて運航者との協調に基づく意思決定が行われているかなど、現在の運用状況の評価を行い、継続的に改善を図ることが必要です。

航空需要の増加への対応の前提となる安全運航の堅持

アジア地域における国際ハブ空港の競争激化への対応や、日本の航空産業の発展のためには、首都圏空港のさらなる発着枠拡大も含めて、管制空域の検討を深めていくことは必要です。

一方で、発着枠を拡大していく上では管制処理能力の向上などの安全運航が堅持できる環境整備にも合わせて取り組んでいく必要があります。無理な拡張になっていないか、働くものの視点でチェックしていくことが重要です。

これまで、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へ配置が完了しました。また、さらなる航空需要増加への対応の基盤として、各管制部に設置したシステムを統合した新たな管制情報処理システムを2019年までに整備することが示されており、上下分離方式による空域の再編が進められる計画です。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、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。我が国の将来ビジョンとして、「将来の航空交通シス

テムに関する長期ビジョン（CARATS）」^{※30}が策定され、産官学が連携した研究・検討が進められていますが、今後も長期目標の実現に向け、効率性を向上させながら安全性を高めていくことが重要です。

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。

国際情勢への的確な対応

中国による防空識別圏の設定や北朝鮮の弾道ミサイルの発射、グローバルホークの配置などは、現在のところ、民間機の運航に直接的に大きな影響を及ぼすには至っていません。

なお、日本において民間機の運航に影響を与えるような事態が発生した際の国の情報収集や発信、国としての運航可否判断のプロセスや責任の所在は、現時点では明確になっていません。国家としての危機管理に準ずる課題として政府・関係省庁は認識を深め、職場や利用者の声に基づき、事前に対応策を検討していくべきと考えます。

[5] 安全阻害行為の抑止

- 機内迷惑行為について、利用者への周知徹底と継続した運用の改善が必要
- 特に機内における電子機器の使用制限の緩和については、あらゆる媒体を通じて継続的に利用者へ周知徹底を図るべき

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す要請すると同時に、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。

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図られていることを示す結果となりました。

航空機内における電子機器の使用規制の緩和

2013年10月に米国において航空会社等が航空機ごとに電子機器による影響を評価することにより、電子機器の使用

制限を緩和することができることとなり、12月には欧州も米国と同様の緩和を行うことが発表されました。これを受け、日本においても国際情勢に適応した規制の適正化を図ることが急務であるとして、国土交通省航空局による規制緩和の検討が開始され、2回にわたって関係者による意見交換会が行われました。航空連合も働く者の代表としてこれらの意見交換会に参加し、「航空機の運航の安全に支障を及ぼさないことが大前提」「国や事業者が中心となって利用者への徹底した周知など環境を十分に整備すべき」といった主張を伝えました。この意見交換会を踏まえ、航空局は航空機を電波に対する耐性別に区分し、該当する航空機については欧米と同様の緩和を2014年9月から行うこととしました。また、本邦航空会社においても機内Wi-Fi接続サービスの提供が開始されていますが、規制緩和とあわせて、機内での電子機器の使用がさらに増加すると考えられます。離着陸時など、客室乗務員の目が行き届かない時間帯での電子機器の使用が可能となることから、機内でのインターネット電話の利用など、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。

別添(1)

電子機器等を定める告示の見直しの概要

国土交通省
平成26年9月

- 航空機を電子機器から発射される電波に対する耐性ごとに表1に示すとおり4つに区分
- 電波に対する航空機の耐性に応じ使用制限する電子機器の品目と使用制限時間帯を表2に示すとおり規定

	タイプⅠ	タイプⅡ	タイプⅢ	タイプⅣ
通信等に必要電波に対する耐性	有	無	有	無
微弱な不要電波に対する耐性	有	有	無	無

「無」には、電波に対する耐性の評価を実施していないものを含む。

電子機器	現行	見直し内容（平成26年9月1日～）		
		区分一（タイプⅠ）	区分二（タイプⅡ）	区分三（タイプⅢ/Ⅳ）
全ての航空機		「例」B787、B777、A380、A320、CRJ100/200、B767（一部を除く）、B737（一部を除く）等	「例」SAAB340B、DHC8-Q300/100、B767（一部）、B737（一部）等	一部のヘリコプター等
①作動時に通信用の電波を放射する電子機器				
携帯電話【通常モード】、トランシーバー、無線操縦玩具、無線式マイク等	×	×	×	×
携帯電話【機内モードでBluetoothに接続】、機内の電子機器同士で無線通信を行うもの、無線式ヘッドホン、無線式マウス等	×	○	×	×
携帯電話 ^{注1} 、携帯情報端末 ^{注2} 、パソコン ^{注3} 等 注）機内モードで機内無線LANシステムに接続	△	○	該当なし （航空機の耐性上、タイプⅡ・Ⅲ・Ⅳの航空機には機内無線LANシステムが装備できないため）	
②作動時に通信用の電波を放射しない電子機器 携帯電話【機内モード】、デジタルカメラ、DVDプレーヤー等	△	○	○	△

（注1）○：使用制限無し △：上空を飛行中を除き、ドアクローズからドアオープンまで使用禁止

×：ドアクローズからドアオープンまで使用禁止 ※：着陸の後、滑走路を離脱し誘導路に入った時から使用可能

（注2）電子機器利用の際には、周囲の旅客に対して迷惑を及ぼさないよう、ご配慮願います。

（注3）同じ型式の航空機であっても使用可能な電子機器が異なることがあるため、ご搭乗の航空会社にお問い合わせ下さい。

提言

利用者への周知徹底

今回の航空機内における電子機器の使用規制緩和は利用者利便に資するものであると考えられます。しかしながら、LCCの参入に伴い、利用者のすそ野が広がっている現状において、利用者間に電子機器の利用を含む安全阻害行為全般に対する認識の相違が見られることも事実です。規制緩和後は特に、利用者間で認識の相違がある場合、旅客同士のトラブルにつながる可能性もあります。電子機器の使用制限を含めた安全阻害行為については、これまでも様々な媒体で周知が行われてきましたが、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これまで以上に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。さらに、訪日外国人旅行者数が1,000万人を超え、内際を問わず本邦航空会社を利用する外国人旅客が増加していることから、英語以外の言語での周知がこれまで以上に必要です。今後は、規則緩和後の運用状況を航空連合としても注視していきます。

また、「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、法違反を知りながら安全

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、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。

〔参考資料〕

- ※31 機内迷惑行為防止法に関する法制化までの取り組み・機内迷惑防止法の骨子 (p.84)
- ※32 客室乗務員へのアンケート結果 ※2010年12月実施 (p.85)

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に検証を行い、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

[6] 手荷物と貨物

- 利用者への周知徹底と、手荷物を受託しやすい体制の構築を
- 国が個人荷主や代理店への無申告危険物の周知継続を

現状と課題

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。これまで定期航空協会の主導により、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、乗り継ぎの増加や機材のダウンサイジングに伴い、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なることや、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。国際線においても手荷物受託後から搭乗までに電化製品を購入し、機内に持ち込む外国人旅行者が増加しています。

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始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。

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月より機内持ち込み手荷物のサイズが各社で統一され、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、利用者へ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、機内に手荷物が収納できない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作りが必要です。

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。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ち込み制限品には、当該製品への明記や、利用者に対してSDS（製品安全データシ-

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で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です。

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、運用レベルでは役割分担意識が希薄になり、結果として危険物輸送の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られます。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。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情報をデータベース化し、24時間検索可能なしくみを構築し、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、情報共有と社内外への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」^{※33}の策定に対し、国として発言力を高めていくことも重要です。

【参考資料】

※33 危険物輸送に関する技術的な指針
(p.86)

[7] 航空機整備

- 諸外国との相互承認を積極的に推進し、安全性を確保した上での業務負担を早期に軽減させるべき
- 航空機整備士・製造技術者の安定的な養成と確保に向けて、官民一体となって具体的な検討を進めるべき

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ず、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。また、国産ジェット旅客機（MRJ）の諸外国における適確な運航の確保の観点からもBASAは必要です^{※34}

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締結から長期間サーキュラーの制改定がなされず事業者の負担軽減が限定的であること、米国以外の諸外国、とりわけ欧州のEASA^{※35}との相互承認実現に向けた取り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、具体的な早期の進展が望まれます。

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。その後、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など、部分的な改善は見られるものの、抜本的な見直しとはなっておらず、重複適用の是正に向けた航空法への一本化には至っておりません。^{※36}

航空機整備士・製造技術者の不足への対応

2014年6月に示された「基本政策部会」の取りまとめにおいて、「航空需要の増大や将来における大量退職により、整備士不足となる恐れがある」という課題認識が示されています。今後、整備士・製造技術者の養成・確保を容易にするための環境整備を行政と事業者が一体となって行うことが求められます。

【参考資料】

- ※34 BASAの必要性 (p.86)
- ※35 EASA (p.86)
(Europe Aviation Safety Agency)
- ※36 航空分野における規制制度改革 (p.87)

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）への拡大は事業者の負担軽減に大きく寄与するため、早期に実現されるべきです。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り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、航空機製造事業法の適用から修理に関する認可を条件付き（航空法20条の中の修理に関わる認定事業場）で適用外とするなど、航空機製造事業法の適用を軽減することなどによって、事業者・働くもの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。総じて航空法と航空機製造事業法の重複については、部分的な改善は見られますが、引き続き職場の負担軽減につながっているかを確認し、働きかけを継続して行います。

航空機整備士・製造技術者の安定的な養成と確保に向けて

整備士・製造技術者の養成・確保については、操縦士と合わせて、行政では「乗員政策等検討合同小委員会」にて取りまとめがされました。それを受けて検討が進められていますが、今後は事業者や働くものの意見を十分に聞いた上で、官民一体となって推進するべきと考えます。具体的には効率的な資格者養成や資格適用業務範囲の明確化による資格者のさらなる活用など、早急に検討を進める必要があります。