

航空機局の定期検査等に関する評価会（第1回） 議事要旨

- 1 日時
平成25年4月24日（水）10時00分～12時00分
- 2 場所
総務省 低層棟1階 共用会議室4
- 3 出席者（敬称略）
 - （1）構成員
安藤 真（座長）、小瀬木 滋、鈴木 和幸、飛田 恵理子
 - （2）オブザーバー
国土交通省航空局航空機安全課小西課長補佐
 - （3）総務省
武井電波部長、竹内電波政策課長
事務局：山崎衛星移動通信課長、菅田企画官、日高課長補佐、長澤航空係長
- 4 配布資料
 - 資料1-1 「航空機局の定期検査等に関する評価会」開催要綱（案）【事務局】
 - 資料1-2 航空機局の定期検査等に関する評価会について【事務局】
 - 資料1-3 航空機局の検査制度等について【事務局】
 - 資料1-4 航空機局の無線設備の製造番号管理について【事務局】
 - 資料1-5 評価会スケジュール（案）【事務局】
 - 資料1-6 問題解決基本3ステップとトラブルの未然防止【鈴木構成員】
 - 参考資料1 「航空機に搭載する無線局の検査の在り方に関する検討会」の検討結果概要【事務局】
 - 参考資料2 航空機局の無線局変更申請手続の簡素化に係る省令改正案についての意見募集【事務局】
- 5 議事概要
 - （1）開会
 - （2）電波部長挨拶
武井電波部長から開会挨拶が行われた。
 - （3）構成員及びオブザーバーの紹介
 - （4）配付資料の確認
 - （5）座長の選任

東京工業大学 安藤構成員が座長に選任された。

(6) 議事

① 評価会開催要綱(案)について

事務局から資料1-1、資料1-2及び参考資料1に基づき説明が行われた後、以下の質疑応答があった。

(安藤座長)

昨年度に開催された検討会にも出席したが、故障は定期的な検査に加えて、データの収集により予測ができるようになってきたということを感じた。今後は、それらを反映した形で良い成果が出せるようにしたい。また、本評価会の冒頭に、安全性と競争力に関する話があったが、安全性と競争力はバランスをとるものではない。安全は絶対的なものなので、安全性と競争力が共に向上するということが重要ではないかと考える。

(鈴木構成員)

資料1-1開催要綱の目的に「今後の管理・検査等の在り方について検討を行うことを目的とする。」とあるが、安藤座長の安全性と競争力に関する指摘を踏まえ、当該箇所を「検討を通じて更なる安全性の向上に努めることを目的とする」という趣旨の記述に変更した方が良いのではないかと考える。

(安藤座長)

了。(開催要綱(案)の)修正をお願いしたい。

② 航空機局の検査制度等について

事務局から資料1-3、資料1-4及び参考資料2に基づき説明が行われた後、以下の質疑応答があった。

(国土交通省航空機安全課小西課長補佐)

先程、航空運送事業者及び航空事業者の国際競争力の強化という観点を考慮すべきであるという話があったので、国土交通省航空局における取り組みについて紹介させていただきたい。

航空業界はここ1、2年で大きな変革期を迎えている。具体的には、羽田空港の発着枠がこれまでの33万回/年から44.7万回/年に、成田空港の発着枠がこれまでの22万回/年から30万回/年に拡大するため、首都圏の発着容量が急激に増大する。さらに、首都圏の発着容量が増大することにより、空いた発着枠を利用するLCCのような新たな事業形態をとる航空会社が参入することになる。また、オープンスカイ政策により、外国の航空会社の国内事業への参入が容易になってくる。このような大きな変革期が平成26年度まで続き、国土交通省航空局では、平成24年度及び25年度を「航空会社に対する変革の集中期間」と位置づけている。平成24年度には検討会を開催し、我々の所掌する技術規制の総レビューを行った。具体的には、我々の所掌する技術規制に係る課題を航空会社の方にピックアップしていただき、当該検討会において集中的に検討を行った。なお、当該検討会では、外国の航空会社との競争という観点から

主になっており、我が国の制度と外国の制度を比較して、我が国の制度が突出しているのであれば、特段の理由があるものなのか、また、特段の理由がないのであれば、外国の制度に合った形に見直すべきではないのかという観点で、国際基準を満足し安全性を確保しつつも国際競争力を確保するという考えの基に、基準の一斉見直しを25年度までに順次改正を行っているところ。

そのような観点でいくと、総務省における検討においても、外国の制度がどのようなになっているのかという点を見据えつつ、我が国の制度・基準で突出しているものや特異なものがあるのなら、我々の検討会と同様に、固有の事情を説明すべきであって、固有の事情がないのであれば、外国の制度に併せていく必要があるのではないかと考える。

(安藤座長)

そのような意味では、総務省と国土交通省は同じ時期に変革期を迎えているので、双方の情報共有が重要である。

(飛田構成員)

資料1-3に記載されている8つの無線設備において、ヒヤリ・ハット事例や何らかの問題が生じた場合に、報告義務のあるものはあるのか？

(事務局)

電波法においては、混信妨害があった場合の報告義務があるが、ヒヤリ・ハット事例の報告義務はない。ただし、無線設備の不具合や混信妨害があった場合には、業務日誌に記すことが電波法において義務づけられている。

③ 問題解決基本3ステップとトラブルの未然防止

鈴木構成員から資料1-6に基づき説明が行われた後、以下の質疑応答があった。

(山崎衛星移動通信課長)

資料1-6の6頁の要点に「団塊の世代の交代」とあるが、これはどのような意味か？

(鈴木構成員)

「標準」というのは、標準を作った世代（主に団塊の世代）には、標準が作られた理由や必要性や遵守する理由が十分理解されている。しかし、標準を作った世代が退職してしまうと、それら理由が上手く伝わらずに、言葉だけが残ってしまうという意味で、「団塊の世代の交代」を記述した。今後は、過去の失敗事例などの情報の共有化が重要ではないかと考える。

(小瀬木構成員)

「団塊の世代」と形容詞が付く方の時代は、多くの人々が業務を分担し、それぞれの立場から助け合いながら安全を確保していた。しかし、現在は、過去に多くの人々が分担していたものを少ない人数で実施しなければならず、鈴木構成員から説明いただいたとおり、標準プロセスやそれを実現するプロセスに

において、運用者側が何か考えなければならないと思う。

(国土交通省航空機安全課小西課長補佐)

鈴木構成員から PDCA サイクルやヒヤリ・ハット事例について説明があったが、航空分野では、このような部分への対策が進んでいるので、紹介させていただきたい。

平成 17 年に発生した福知山線の事故や JAL のトラブルを受けて、平成 18 年に国土交通省では、航空分野のみならず運輸分野全体において法律改正を行い、事業者に対して安全管理体制の確立を義務づけ、組織的・体系的に安全対策に取り組んでいただくこととしている。特に、航空分野においては、フライトデータレコーダーの記録や機器の故障率などの情報を収集することによるリスク分析を行うことで、許容できないリスクの有無を調査し、許容できないリスクがあるのであれば、許容できるレベルまで下げる対策を組織的・体系的に取り組むような安全管理体制を確立していただくことを、平成 18 年の法律改正により航空会社、整備事業者、製造事業者に義務づけている。よって、航空分野は安全管理という点では、洗練されてきていると思う。

なお、安全管理体制の確立に当たり、ヒヤリ・ハット事例を含む事故に繋がりがねない情報はあらゆる手段で収集するが、その際には情報収集しやすい体制を設けることとした（現場の方から情報収集を行うこと及び情報収集によって、基準を逸脱する事例が発見されたとしても罰することはしないと明示した上で収集することなど）。

④ 今後の進め方について

事務局から資料 1－5 に基づき説明が行われた後、以下の質疑応答があった。

(飛田構成員)

先程の国土交通省航空機安全課の説明において、「情報収集に当たり不都合な情報を提示しても罰することはしない」という趣旨の御発言があったが、作業チームの作業において各社の情報が出そろった際に、「建前の回答」をされても、本評価会の目的を達成することはできない。よって、作業チーム構成員の方には、本評価会や作業チームが各社を並べて取り上げることを目的としている訳ではなく、データを収集することで事象を把握・検証することが目的であるということを確認していただきたい。また、作業チーム構成員の方には、所属意識を払拭していただき、今後の制度を考えるために集まった業界関係者として取り組んでいただき、公益性とスピード感を認識した上で作業に当たっていただきたい。

先程、アンケート調査を行うと事務局から説明があったが、アンケートへの回答において、ある会社からは広報担当者から回答をいただき、別の会社からは現場の技術者から回答をいただいってしまうような、アンバランスな事態が生じるとデータの信憑性やアンケート調査の意味が薄まってしまうので、アンケートには現場で検査に従事している技術者の方に回答をいただく必要があると考える。さらに、アンケート以外にも、必要に応じて現場の技術者の方からヒアリングを行っても良いと思う。

また、無線機器の多様性を考えた場合、あるメーカー製の無線機器一機種の

みを各社が採用している場合と複数のメーカー製の多機種は無線機器を各社が採用している場合では、対応が異なると思うが、あるメーカー製の無線機器一機種のみを各社が採用している場合、無線機器の製品寿命を念頭に置いて、小修理の時期・間隔・費用（同一の無線機器を採用している各社間で小修理の時期・間隔・費用がどのようになっているのか）や小修理の理由（安全性を考えて小修理を行っているのか、または、トラブルが多発しているために小修理を繰り返しているのかなど）について、作業チームの構成員の方がどのように考えているのか聴取していただきたい。

また、無線設備が多機種に渡っている場合、メーカーや機種間による品質や設計思想の差異、無線機器の仕様変更の有無（仕様変更を行っていればその理由と経緯）及び今後の仕様変更の予定の有無などが分かれば、検査の参考になるものと思う。また、作業チームの構成員の方が所属する会社において、過去に検査規程を変更したことや今後の変更予定があれば、どのような経緯・理由によるものなのかを作業の中でご教示いただきたい。

また、先程、説明いただいたPDCAサイクルは、ISO認証と関係があるかと思うが、PDCAサイクルに係る組織的な機能が十分に働いているのかという点や昨今の自然環境の変化による、無線機器への影響についても調査いただければと思う。

（安藤座長）

作業チームに依頼する負担と評価会上がってくるデータの使い方に関する議論が必要と考える（とりあえず作業チームにデータを収集していただいた後でデータの使い方を考えるようというようなことは避けたい）。まずは、作業チームに必ずやらしてもらって作業を洗い出しする必要がある。また、作業チームから意見や提案があれば、今後の評価会においても吸い上げていきたい。

飛田構成員の指摘のとおり、作業チームの構成員の方には公益性を認識いただき、さらに、情報共有を行えば無駄な規制を緩和することができるが、根拠がないのに規制緩和はできないという点を十分に理解いただければと思う。

また、数社だけのデータだけでは不十分で、全事業者や海外と比べることでより分かる状況があるかもしれないので、広く見渡すために別の組織を立てることがあるかもしれない。ただし、全てのデータを収集して検証を行おうとすると散漫なものになってしまうので、集中してデータ収集に当たっていただきたい。なお、データ収集に当たっては、大量のデータを持っている方の協力をいただく以外にも、今回のルール変更の恩恵を受けていない方（小型機など）にも、データ収集の意味を理解いただければと思う。

（国土交通省航空機安全課小西課長補佐）

客観的に見てわかる故障の情報は収集できると思うが、ヒヤリ・ハット事例というのは定義が極めて曖昧であることや安全管理体制におけるヒヤリ・ハット事例の情報収集が非懲罰の下に行われている極めてセンシティブなものであることから、ヒヤリ・ハット事例の情報は国土交通省航空局であっても触れることができない航空会社内で完結した情報となっているため、規制当局がヒヤリ・ハット事例の情報を収集することは実体上難しいと思う。

(鈴木構成員)

我々は、規制当局による情報収集を目的としてはおらず、検査の現場で PDCA サイクルが十分に機能しているのかを検証することを目的としている。我が国における（規制当局への）レポーティングシステムの動向はいかがなのか？

(国土交通省航空機安全課小西課長補佐)

航空分野においてはインシデントレポーティングシステムというものがあり、事故やトラブルに至らない事例の情報についても収集するように ICAO において国際基準化されているが、当該国際基準の批准に当たっては秘匿性を十分に確保することとされており、規制当局以外にも情報が漏れないように十分に秘匿性を確保した上で情報収集に当たっていただいている。

(安藤座長)

正直に報告した者が損をするような制度にはしたくないが、報告を義務づけるレベルというものを設ける必要があるのかもしれない。

2 回目以降の評価会では、作業チームがどのような情報を収集すると効果的に進められるのかということや今後の方向性などを含めて考えていきたい。

(小瀬木構成員)

今後、ルール改訂などが必要になった場合には他省の所掌事務とも関わることもあるかもしれないので、その際には他省と情報共有することはできるのか？

(山崎衛星移動通信課長)

内容にもよるが、必要に応じて他省と情報共有させていただく。

(飛田構成員)

昨年度の検討会でも話題になったが、将来、規制緩和する際には、教育制度が十分に確立されているのかということも重要なポイントになると思うので、国際動向調査に当たってはその点についても見ていただきたい。

(山崎衛星移動通信課長)

ハード面とソフト面をトータルのシステムと捉えて考える必要があると思うので、国際動向調査に当たってはその点についても調べさせていただきたい。

⑤ その他

事務局から資料 1 - 5 に基づき説明が行われた。

6 閉会

以上