

国土交通省独立行政法人評価委員会 第23回教育機関分科会

平成26年3月19日(水)

中央合同庁舎2号館

共用会議室3A・3B

【赤井専門官】 それでは、定刻よりも少し早いですけれども、皆様おそろいですので、ただいまから第23回国土交通省独立行政法人評価委員会教育機関分科会を開催させていただきますと思います。

ご出席の皆様方には、大変お忙しいところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。

私、本日、事務局を務めさせていただきます航空局運航安全課乗員政策室の赤井と申します。よろしくお願いいたします。

本日は11名の委員全員にご出席をいただいております、分科会開催に必要な定足数を満たしているということでご報告をまずさせていただきますと思います。

それから、本分科会については公開となっているんですけれども、独立行政法人の業績評価に係る案件については、航空大学校の関係者の方に退席をしていただきたいと思えます。

それでは、続いて、お手元にお配りしております資料の確認をさせていただきますと思います。まず、議事次第、それから、配席図、そして、委員名簿、これが配付説明資料ですけれども、資料1-1として「航空事故調査報告書(要旨)」というものです。それから、資料1-2として「運輸安全委員会の勧告を受けた対応について」という資料、そして、資料1-3として「航空安全プログラムの導入」というポンチ絵、それから、資料1-4として「独立行政法人航空大学校中期目標の変更」という1枚紙、それから、資料1-5として「独立行政法人航空大学校中期計画の変更」と、そして、資料2-1として、国土交通省所管独立行政法人の役職員、『役員退職金に係る業績勘案率(案)の通知について』という資料、そして、最後に資料2-2として「役員退職金に係る業績勘案率(案)の決定について」という資料です。

ご確認いただきまして、資料の不足等ございましたら、事務局までお申しつけください。大丈夫でしょうか。

それでは、本日、議事に入ります前に、事務局を代表しまして、運航安全課長の高野から一言ご挨拶を申し上げたいと思います。

**【高野運航安全課長】** 航空局の運航安全課長の高野と申します。よろしくお願ひします。座らせていただいて。

私は2月に実は運航安全課に参りまして、日が浅いのでありますが、これからもぜひよろしくお願ひしたいと思います。

本日は国土交通省の独立行政法人評価委員会第23回教育機関分科会の開催をさせていただくことで、一言ご挨拶をさせていただきたいと思います。

皆さん、年度末の非常に慌ただしいお忙しい中をお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。それとともに、私どものやっております航空行政に日ごろからご理解とご支援を賜りまして、この席をお借りして御礼を申し上げたいと思います。ありがとうございます。

本日は臨時の分科会ということですが、ご審議いただきますのは中期目標と中期計画の変更、これは平成23年度に航空大学校の帯広分校において発生した航空事故に対する運輸安全委員会の報告書、事故報告書が出ておりまして、その中に国土交通省と航空大学校に対して勧告が出されておりますが、それを受けて行うものであります。

それと、もう一つ、役員の退職に係る業績勘案率のご審議につきましては、同じく事故調査報告書を受けて再度ご審議をいただくということをお願いしたいと思っています。

航空事故、帯広の航空事故ですね、起きてしまったことは大変残念ですし、大変遺憾であると思っております。航空局としても勧告の内容を厳粛に受けとめて、航空大学校に対する実地検査を始めたということでありまして、さらに、勧告を踏まえて、中期目標、中期計画を見直して、安全対策が継続的に実施されることを担保していきたいと考えています。適切なご助言等をいただけたら、大変ありがたいと思います。

先ほども申し上げましたが、そういった臨時の分科会でございます。極めてショートノーティスで開催をするということで多大なご協力をいただいたことに心より感謝申し上げます。

何とぞ今日はよろしくお願ひを申し上げます。ありがとうございます。

**【赤井専門官】** そして、本分科会は航空大学校と海技教育機構と、それから、航海訓練所の3つの独立行政法人を対象にしているのですけれども、本日は臨時ということもありません。航空大学校についてのみご審議をいただくことになっております。

そこで、航空大学校から、理事長をはじめ3名にご出席をいただいておりますので、代表しまして、理事長の紀からご挨拶を申し上げたいと思います。

**【紀理事長】** 航空大学校理事長の紀でございます。昨年の4月より理事長を務めさせていただいております。

委員の皆様には、ほんとお忙しい中、お集まりいただきまして、ありがとうございます。常日ごろより、航空大学校の運営にご理解、ご協力いただきまして、感謝申し上げます。

今般、平成23年に発生しました、帯広分校で発生した事故に対することでは、皆様に多大なご心配とご迷惑をおかけしたことをおわび申し上げます。

航空大学校ではこの事故を受けまして、可能な限り、二度とこういう事故を起こさないということで、安全対策に万全を期してまいりました。先般、公表されました事故報告書、それから、勧告を受けまして、その内容を真摯に分析し、我々もさらに安全対策を強化しなければいけないということで努めて、今やっているところでございます。

本日はそれに関連した中期計画につきまして、航空大学校でまとめてまいりました。それから、加えて、先ほどご案内がありました業績勘案率についてご審議をいただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

これからも安全運航に万全を期してまいりたいと思っておりますので、何とぞご理解、ご協力をお願いいたします。

**【赤井専門官】** それでは、これから議事に入りたいと思っておりますので、以降の進行は宮下分科会長をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

**【宮下分科会長】** はい。宮下でございます。

先ほどもお話、出ましたけども、ほんとに年度末の押し詰まりましたときに、全員の委員の皆様、ご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

事の重大性といいますか、そういうことを十分に認識されて、いろいろなご意見をお持ちであろうかと思っております。平成23年にここでちょうど分科会を開催しておりました日の午前中、そのときに事故が起こったということで、当時、委員をされたおられた方はその衝撃の大きさを思い出されることかと思っております。そんなようなことを踏まえまして、先ほどの運輸、航空事故の調査報告書が出てまいりました。それをベースにする本日の分科会ということでございます。

それでは、まずは、先ほども触れましたけれども、本分科会を開催するきっかけになり

ました航空大学の帯広分校における事故につきまして、改めて事務局及び航空大学のほうからの説明をお願いいたしまして、それを踏まえた航空大学、国土交通大臣及び航空大学に対する勧告を事務局のほうからご説明いただき、さらに、その勧告を受けた主な勧告に対する主な対応を事務局と航空大学のほうでご説明いただきたい、そのような流れでまずは話を始めたいと思います。よろしくをお願いいたします。

【赤井専門官】 それでは、資料1-1に沿ってご説明をさせていただきたいと思いません。

先ほどからお話に上がっておりますとおりですけれども、平成23年の7月28日に帯広分校において、剣山という山に航空機が衝突をして大破、炎上したということです。その中で、機長であった教官、それから、学生さん、それと、あと、教育研究飛行という形で、どういう教育をしているかというオブザーブをする教官が1名、計4名が同乗していたのですけれども、その中で、機長であった教官と、後部座席に乗っていた学生さん1人と、それから、オブザーブ教官の3名が亡くなりました。そして、操縦桿を握っていた学生さん1名は何とか一命を取りとめまして、現在は航空大学を無事に卒業しまして、就職が決まったという状況でございます。

それから、原因としましてですけれども、この当時は有視界飛行方式で訓練をしていたということですが、計器飛行訓練という形でフードを装着して操縦桿を握っていたのですけれども、教官の指示どおりに山岳地帯に進入して、山に覆う雲に接近、あるいは、入ったということで、目標を失って山に衝突をしたと。直前になって回避しようとしたのですけれども、さすがに避けられなかったという状況になっております。

調査報告書の中にもあるんですけれども、どういう意図で行われたかというのは、教官がお亡くなりですので分からなかったということではあるのですが、こういう事態が発生したということについて、航空大学でもともと安全管理体制を導入して安全対策を実施してきたところではあるのですけれども、その機能が適正に働かなかったということで、管理職と現場との間で安全に対する意識のずれが生じていて、不安全行動を見逃してしまうような職場環境・組織風土があったという、組織的な問題が関与した可能性があるということで指摘がされています。

これらを踏まえまして、国土交通大臣と、それから、航空大学に対して、運輸安全委員会から勧告が出されております。国土交通大臣に対しては2点勧告が出されておまして、2ページ目の1のところですけど、その2段落目ですね。この中で、中期計画に基づ

く安全対策が確実かつ継続的に実施されているかどうかというものを、定期的に実地に検査することによる確認をして、必要であれば指導を行ってくださいということが1点です。

それから、もう一つは組織風土の点が指摘されておりまして、組織風土はすぐに構築できるものではないので、継続的な活動を通じて安全文化がしっかりと醸成されるように、中期目標を具体的な目標を定めるなどして見直しを検討しなさいということが述べられています。

そして、航空大学校への勧告については3点示されております。1つ目は、訓練の実施要領についての検討ということで、有視界飛行方式の状態、雲に接近、あるいは、入った可能性が指摘されておりますけれども、教官がどういう教育をしているのかということを見える化しなさいということで、あと、ちゅうちょなく助言できるような開かれた教育環境の構築を目指しなさいということで、ビデオカメラということが例示されておりますけれども、そういったものを、効果的な方策の導入について検討しなさいと言われております。

それから、2つ目ですけれども、教官の教育実態を把握して、適切に指導、監督を行う体制を構築することということで、事態の、今回のような事故の再発防止に向けて、安全風土がしっかりと醸成して維持されるように、組織一体となって安全管理体制を構築して、継続的に見直しに取り組んでいきなさいということ、安全管理体制の強化が述べられております。

そして、3つ目ですけれども、これら(1)と(2)の事項を確実に実施して、組織全体に定着できるように、中期計画と年度計画の見直しをそれぞれ検討しなさいということが示されております。

そして、資料1-2をごらんいただきたいと思いますが、こういった勧告が運輸安全委員会から出されておりまして、今後、じゃあ、この勧告を受けてどう対応していくのかということをもとめた資料でございます。

国土交通大臣に対しては2点ございますけれども、1つ目が定期的な実地検査の指導と、検査と指導ということで、航空局としては、当面の間、航空大学校に対して四半期ごとに実地検査を実施して、必要に応じて検査を行っていきたいと考えております。

既に今年の1月に1回目の実地検査を行ったところでございまして、これは宮崎本校を行ってきました。今後は本校だけでは不十分だと考えておりますので、本校と分校と交互に行くような形で実地検査をして、安全管理体制、安全対策がしっかりと実施されているかどうかというものを確認していきたいと考えております。

そして、2つ目の中期目標の見直しの検討についてですけれども、これは後ほどご説明させていただきますが、今年度中に目標の変更を行うということで、その変更のポイントですけれども、まず1つ目が、今まで明確には明示されてないものだったのですけれども、まず、航空事故、それから、重大インシデント0件を目指していきますと、これはもうあってはならないものですよということを明確に示したいと思っています。

それから、2番目ですけれども、今年の4月から運送事業者などに適用予定になっております航空安全プログラム、このプログラムの考え方にのっとり、航空大学校の安全管理体制を強化していきたいというふうに考えています。

その主な内容としまして、まず、安全指標、それから、目標値というものを設定します。これは測定可能なもので、より具体的な数値のようなものを考えています。それから、安全に関する情報の収集体制の強化ということで、事故であるとかインシデントのような重大な事態についての義務報告と、それから、ヒヤリハット情報のようなものについても自発的に情報を収集したいというふうに考えております。それから、指標・目標値を設定するだけでは意味がありませんので、その達成度の監視・分析を行いながら、新たな安全対策を実施していけるような、そして、PDCAサイクルをしっかりと回していけるような体制を構築しなさいということです。

そして、3つ目ですけれども、安全文化の醸成ということで、報告書にも指摘されておりますとおり、教育現場の実態把握をしっかりとしましよとということと、安全教育に対する学生の意見を積極的に取り入れる、反映させる、そういう取り組みを強化しましよとということ盛り込みたいと考えております。

続いて、航空大学校の取り組みについてご説明をさせていただきたいと思ひます。

**【紀理事長】** では、私のほうから申し上げます。

航空大学校に対しては3点の勧告がございまして、1点目に訓練の実施要領についての検討ということで、これにつきましては、ちゅうちょなく助言できる開かれた教育環境の構築を目指すこと、それから、ビデオカメラ等の活用で効果的に方策を導入しなさいということで、航空大学校といたしましては、2ページ目でございますけれども、次のような取り組みにより、必要な場合はちゅうちょなく助言できる開かれた教育環境の構築を図っております。今後も引き続き、教育環境の維持・向上に努めるとしております。

1点目はアサーション、安全に関する必要な場合の助言に関する教育を学生、教官ともに行うと。それから、アサーションできる環境づくり、教育の中での環境づくりに向けた

教官の指導をやっております。

それから、CRM、Crew Resource Managementですけれども、安全で効率的な運航を達成するための利用可能な人的資源、ハードウェア及び情報を活用するというものでございますけれども、これに関する教育を既に昨年より実施しております。

また、訓練の状況を客観的に把握し、検証できるような措置でございますけれども、これについては、事故後、学生のアンケート等を実施による訓練状況の把握を行っております。これは無記名のアンケートで、私のほうに直接来るようになっております。それから、管理職による訓練状況についての学生からの聞き取り調査、これは従前からやってはいたのですが、この回数を増やしましょうということ。それから、管理職による訓練飛行のオブザーブの実施強化、これも従前よりやってはいたのですが、回数、それから、内容、それから、その後の評価、助言と、これを強化しましょうということをしております。それから、ハラスメント等に関する規程の整備もいたしました。これを厳格に運用することによって、不適切な指導、あるいは、その確認ができるだろうということで、これを強化しております。

見える化の一環としまして、飛行後に航跡等の確認をするためのGPSを、GPSロガーというものを持ち込みまして、航跡等が確認できるというものでございます。それから、機内の音声を録音するICレコーダー、これも定期的に持ち込んで運用しております。これについては管理を厳格に行って、首席、次席等が確認するというようにしております。

勧告にありましたビデオカメラでございますけれども、これにつきましては航空機内に固定化するということが非常に技術的な問題でハードルが高うございますので、学生に対しては積極的に教育目的のために持ち込んで、撮影してもいいよということは奨励しておりますけれども、手持ちでやりますと、機内が非常に揺れたりして非常にわかりづらいということがございまして、ビデオカメラの積極的な活用、あるいは、固定化の活用というのが現段階ではちょっと難しい。技術的な観点で安全性の問題等を問われますので、ここはちょっと今のところは手持ちで効果的に何らかの使おうということにとどめております。

それから、2点目の安全管理体制の強化でございます。これにつきましては、教官を適切に指導、監督を行う体制を構築しなさいということ、それから、いわゆる事故再発防止、適切な組織風土が醸成維持されるように、安全統括管理者から現場まで一丸となった管理体制を構築して、継続的な見直しに取り組みなさいということでございますけれども、これも、これに伴いまして、航空大学校の対応としましては、3ページ目でございますが、

先ほどお話し申し上げました（１）の項目に加えて、以下のとおり、教育実態を把握し、教官に対して適切に指導及び監督を行うとともに、安全管理体制の構築及びその体制の適切な運用、継続的な見直しに取り組んでおります。

１点目としまして、安全統括管理者を補佐する立場の職務に航空事故調査官経験者を起用し、安全体制を総合的に見直し、抜本的な安全対策を今進めております。

先ほど申し上げました、（１）で記述したアンケート等の充実、それから、ヒヤリハットレポート、報告を受け付ける専門グループを設置いたしました。それで、報告の保護を図るほか、この報告について分析した結果のフィードバックを行っております。また、ヒヤリハット報告については、安全月間等を通じて、報告の呼びかけを常時行っております。

２点目でございますけれども、安全文化の醸成を図るために、外部専門家による安全教育を定期的に行っております。３点目に、毎月の各校の安全委員会のほかに、合同安全委員会、当校は宮崎、仙台、帯広と３校、離れた場所でございますので、テレビ会議を通じて合同安全委員会を実施しております。この合同安全委員会で、分校、本校にかかわらず議論をして、それを共有し、解決を図っていこうということでございます。

それから、総合安全推進会議を定期的を開催しております。安全推進に向けた検討を行うほか、年間の安全業務計画、それに基づき、定期的な安全監査を実施する。それから、安全管理体制の維持・強化を図っております。

これから、事故報告書を受けまして、事故報告書についての教職員、学生に対して全文を確認させるとともに、学生及び教職員に対して特別講義を実施いたしました。

次に、安全管理体制に基づき、業務が適切に行われることを再度確認、改めて確認を行っております、報告書の後に、安全管理規程に基づく報告が適切に報告され、検討・処理されていることを確認いたしました。

それから、公正な文化の構築、これ、ジャストカルチャーと呼んでいるんですが、安全の推進を目指すことを安全管理規程の中で明確にするとともに、これは要は報告の奨励、それから、インシデント等の報告を自発的に奨励し、それに対しては罰則を設けない、有益に使うので報告してくださいということでございます。これを教職員、学生に周知を図り、進めているところでございます。

それから、平成２６年、先月でございますけれども、「ヒヤリハット報告強化月間」として、なかなかヒヤリハットというのは、ご承知のとおり、あまり出てきません。難しいものでございますけれども、これを積極的に出して、みんなで共有して、それを安全に生か

しましようということで、強化月間を設けまして、奨励しております。

それから、3点目、中期計画等の見直しの検討でございますけれども、これにつきましてはまた後ほど、国土交通省のほうの目標を確認した後にご説明をさせていただきたいと考えております。

以上でございます。

【宮下分科会長】 どうもありがとうございました。

報告がかなり長くなりましたけれども、事故の概要、並びに、それに対する大臣並びに航空大学校に対する勧告、さらには、勧告を受けた後の対応ということについて今ご説明を受けたわけでございますが、勧告どおりに対応されているのかどうかということも含めまして、何かご意見もあろうかと思いますが、まず、事故勧告について、ご質問がございましたら、こういう事実誤認があるんじゃないかという、こういうようなこと、あるいは、ちょっとよくわからないということがございましたら、まず先に議論して、その後に、もう少し難しい問題に入ろうかと思いますが、いかがでしょうか。

【桑島臨時委員】 いいですか。

【宮下分科会長】 どうぞ。

【桑島臨時委員】 オブザーバ教官が乗っていらっしやったのは、通常いつも乗っているのですか。それとも、このときだけ特別に乗ったのですか。

【紀理事長】 同じ教官職、同じ教官職をやっている人間でございますけれども、定期的に月に一度等、いわゆる標準化といいますか、教育の標準化をある程度目的にしております。ほかの教官が教育をやっているときに、その教官の教育を見て、お互いに見て参考にして、その後、相互に、自分とちょっと違うとか、教え方がどうだということを確認するために……。

【桑島臨時委員】 要するに、いつも、いつも乗っているわけですね。

【紀理事長】 いつも乗っているわけではございません。

【桑島臨時委員】 そうじゃないとは？

【紀理事長】 ですから、月に1回とかです。例えば6人いれば、6人が交互に月に1回ずつぐらい。

【桑島臨時委員】 そうすると、いつもは教える教官と……。

【紀理事長】 学生しか乗っておりません。

【桑島臨時委員】 学生。

【紀理事長】 はい。

【桑島臨時委員】 たまたま？

【紀理事長】 通常はそうでございます。

【酒井委員】 じゃあ、もう一人、学生、いるはずでしょう。

【桑島臨時委員】 そうそう、だから、学生2人乗っていたのです。

【酒井委員】 学生2人。

【紀理事長】 場合によっては、4席ございますので、学生が、教官が1名に学生が3名というのが通常でございます。このときはオブザーバ教官が乗っておりますので、学生が2名ということ、これはスタンダードでございます。

【酒井委員】 なるほど。

【桑島臨時委員】 それから、もう一点。雲の中に入ったような感じだということですが、雲の中に入った場合に、自分の位置というのはわかるような計器はあるのですか。

【紀理事長】 計器はDMEというか、距離、それから、方位というのがわかることになって、わかる計器がございますので、空港からの位置で、空港とか無線施設からの位置でございますけれども、自分が今どのあたりに、どの、空港からどのあたり、どの方向にいるというのはわかります。ただし、ぱっと見て絵で出ているわけじゃございませんので、自分で数値と角度で確認するということになります。通常は、ですから、VMCと申しますか、いわゆる雲を避けて、地上視認、あるいは、よく見える状態でやりなさいと、そういう状態でやるということになっております。

【桑島臨時委員】 もう一点、よろしいですか。

【宮下分科会長】 どうぞ。続けて。

【桑島臨時委員】 さっき、ビデオカメラの設置は難しいということだったのですが、これは……。

【紀理事長】 これは、難しいと申しますのは、小型機にはビデオカメラを装着するというのは通常ないものですから、新たに例えば天井に設置するとか、そういう形になりますと、要するに、耐空性とか、非常に専門的になりますけれども、例えば仮に車に設置しようとしても、車の場合はハードルが低いかもしれませんが、安全性にそもそもの耐空性に何か影響するというようなことがあって、小型機そのものにそういうものをつけるというのが改造ということになるんですけれども、これが非常に……。

【桑島臨時委員】 最近はスマートフォンでも動画が撮れるのですよ。私もそんな正確

には技術的にはわかりませんが、そんなに難しいものなのかなという印象持つのですけどね。

【紀理事長】 この世界では非常に難しい状態というのが、もうそう申し上げるしかありません。

【桑島臨時委員】 そうですか。

【紀理事長】 はい。

【羽原臨時委員】 いわゆる全部の安全性の基準から、つけられないというふうに解釈したほうがよろしいのではないですか。

【紀理事長】 はい。そもそもそういうものがついている機体、大型機についている場合もございませけれども、それで、いわゆる車でいえば車検を取るわけですが、もうこれが飛行機になりますと、それを新たにまた改造、修理、改造してつけるというのは、多分、先生がおっしゃるように、物理的につけられないわけではございません。でも、ものすごく技術的な問題とか、もちろん、言っちゃいけないのですが、金額面とか、いろんな問題があります。なので、現状ではハードルが高いと申し上げるしかございません。いろいろ研究はしておりますが。

【宮下分科会長】 物理的問題だけではないという、そういうことですね。

【紀理事長】 基本的には物理的な問題なんです。お金のことは言わない。

【宮下分科会長】 ひっつけるとか、接着で、接着するぐらいでは、その機体の性能に影響を及ぼすものではないですよ。

【紀理事長】 接着、接着といっても、場所によっては接着もしてはいけないと。

【宮下分科会長】 いけない？

【紀理事長】 はい。例えば車でいえば、グレアシールドの上にカーナビを載せていいんですけど、航空機の場合はそれができない。

【羽原臨時委員】 認可されない。

【宮下分科会長】 ということは、そのビデオという勧告をされたのは、これは運輸安全委員会ですね。

【紀理事長】 運輸安全委員会です。

【宮下分科会長】 これはご存じなかったということですか。

【紀理事長】 いや、知っていると思います。

【宮下分科会長】 知っているけども、おっしゃった？

【紀理事長】 そうだと思います。

【宮下分科会長】 いや、それは、だから、何か解決しろということではないですか。

【紀理事長】 ですから、我々としては見える化を何とかいろんな形でやるしかないなということで、ご存じないわけではないと思いますが。

【宮下分科会長】 ですよ。

【紀理事長】 はい。

【宮下分科会長】 どうぞ、大島委員。

【大島臨時委員】 ビデオカメラですが、私は大型機しかわかりませんが、テレビ局でコックピットにこのぐらいの小さなカメラを設置して、ずっと記録をとったことがあるんですね。ですから、取り外しができるような、今、それこそ先ほどおっしゃったスマホ程度の大きさのものがあると思いますので、天井につけなくても、ここのコックピットのところに設置して、取り外すということは不可能でしょうか。

私、そういうことを考えて勧告なされたのではないかとあって、その。

【紀理事長】 飛行機の構造にもよるんですけども、例えば大型機の場合、コックピットの後ろに壁がございます。こういうところから何かやれば、多分できない話ではないだろうなと思いますけれども、小型機の場合は、シートがあつて、2つ、いわゆる車を想定していただきたいですが、車と同じような状態ですので、壁も何もありませんので、どこにつけるかといいますと、サイドか、あるいは、シートだと揺れますので、天井かと、こういうぐらいの方策しかないですね。後ろだと当然見えないということになりますと、すぐ、操縦士が多分2人おりますけれども、このあたりの天井につけるかということになります。これがだめだということですよ。

なので、シートにつけるとシートももちろん揺れますし、いろんな邪魔にもなります。ですから、そういう意味で、大型機の場合はコックピットが閉鎖されておまして、後ろに壁もございますので、先生がおっしゃるように、つけようと思えば、許可をもらってつけるということはできると思うんですが、小型機の場合はなかなか難しいのが現状だと。

【宮下分科会長】 どうぞ、高田委員。

【高田臨時委員】 そのビデオカメラのお話が出ていますけども、エアラインなんかでは、例えばこの今回の事故でビデオカメラのようなものをつけるということがどれほど再発防止に効果的かというのは僕もちょっと疑問があります。

というのは、大型機なんかでもつけたのが、ハイジャックとかああいうときに、誰がコ

ックピットへ入ったかというのを確認しようと思います。これが有視界なのに、実際、有視界飛行じゃなくて、雲に入っちゃったと。それで、学生と教官が何かやっているのが、前から撮っても、後ろから撮っても、それだけの事故防止につながるかという話になかなかならないと思うんです。わからないと思います、そんなことまで、細かいこと。

例えばテロだとか何かのときに、コックピットに誰か入ってきたとか、明らかに違う者がカメラに映っていれば、これはおかしいじゃないか、そういうようなことには非常に効果的だと思うんだけど、細かい、そういった事故原因を、例えばこういったような、墜落したような事故原因を探るとかいうことに関しては、ビデオカメラがそれほど有効かどうかというのは疑問を僕も持っていますけども。

ただ、そういう第三者的なものによって証明されたほうが、より再発防止につながっていくんじゃないかということを行っていると思うんで、それは、だから、ビデオカメラじゃなくてもいいと思うし、ビデオカメラでそういうのができればいいと思いますけどね。だけど、そういうことでは思いますけども。

あと、質問、いいですか。

【宮下分科会長】 はい、どうぞ。

【高田臨時委員】 薬の話があったように思うんですよね。風邪薬か何か飲んでいたと。

【紀理事長】 はい。

【高田臨時委員】 それで、飲んでいたのが学生なのか教官なのか、ちょっと忘れてましたけど、あったと思うんです。それで、パイロットっていうのは意外と薬飲んじやいけない薬といい薬とわかんないんです。それだけ知識ないというか、教えてないんですね。だから、今回の問題がどこまでそれが、報告されていませんけども、その原因があったか、ないのかとか、それから、どれだけそういうことを教育しているのかと。

薬なんかも結構重要な、アルコールもそうですけどね。アルコール探知機で測っていつて、それで、クリアで飛んでいいよと、こういうようなことになっていますね、今ね。

だから、そういったことも含めて、安全文化というのはそういうことだと思うんですけど、その辺はどういうことなのかなというのがどこにも書いていません。それをちょっと教えていただいて。

【紀理事長】 それに関しましては、薬に関しましては実は鼻炎の薬だったんです。

【高田臨時委員】 鼻炎でしたか。

【紀理事長】 はい。鼻炎の薬でございまして、これはいわゆる現地の航空身体検査医

は問題ないという見解を出しておりました。どこがいけなかったのかというと、いわゆる、じゃあ、鼻炎の薬を服用した場合に、それから、薬というのは例えば日に1回とか3回とかございますけれども、3回の場合は8時間ごとに服用しますので、その倍あけた後に、飲み終わって、その倍あけた後に飲みなさいというのが細かな規定となっております。そこに抵触をしていたのではないかということです。

本人がその日に飲んだかどうかというのははっきり言えば本人じゃないとわからないので、鼻炎の薬なんていうのは。多分、薬の減り方から、多分家庭に持っていたと思うんですが、だから飲んでいたのではないかなという、これも想定ですけども、飲んだかどうかは誰も確認しておりません。

航空身体検査医からはそれはいいと言われる、飲んでもいいということで、飲んだら乗ったらだめだとは言っていないですね。その期間を、時間が果たして適切にあげられたのかどうかというところが問題になっておりました。

【高田臨時委員】 だから、アルコールみたいですよ、ある意味ではね。

【紀理事長】 はい。

【高田臨時委員】 ある時間まで飲んではいけないけども、それ以上だったらいいとか、そういうことでしょうか。

【紀理事長】 そうです。実はその後、全てアルコール探知機を導入しまして、いわゆるエアラインでやっているのと同様のことをやっております。今、現状では行っております。薬に関しては、そういう、こちらの解釈としてはそういうふうにさせていただいてはいるのですが。

【高野運航安全課長】 したがって、そういうお医者さんの見解があるので、事故報告の中には特に触れてないと、こういうことですね。

【紀理事長】 いや、報告書の細部に出ていると思います。

【高田臨時委員】 そうですか。

【紀理事長】 はい。全文を読めば、出ています。

【高田臨時委員】 原文のほうにね。

【紀理事長】 そういう理解はしていますが。

【高木審議役】 事故調査報告書はかなり大部なもので、この今回資料につけておりますのは要旨の部分だけですので、薬の部分についても報告書の中には全部記載がございまして、いろいろと分析されております。その中にはやはりなかなかわからないという部分

も記載されておりますし、もうひとつ薬自体が直接この事故の原因に関与した可能性としては低いだろうというような見解も入っております。

【高田臨時委員】 はい、わかりました。

あと、航空大学校のこの事故の対応で、アサーションとか、それから、安全文化というものをいかに守るかという組織風土のよくするというような、そういうことについてかなり言われていると思うんですけども、非常に難しいですよ。

私なんかも随分経験ありますけど、なかなかやっぱりパイロットという、技術的なレベルでものを見る職種ですので、機長に対して副操縦士はなかなか言えないというのが現実でね。それで、実際、何か航空事故があるときには、あるいは、何かのときには、やっぱり副操縦士の操縦桿なんかで原因が結構ありましてね。失礼、機長の操縦のときに、副操縦士はなかなか言えないということですね。

そういうことがあるので、このアサーションというのは非常に難しい。やらなきゃいけないんですけどもね。だから、ここなんかは非常に難しいし、それから、ヒヤリハットなんかも、これを皆さんに自発的に報告してくださいといっても、なかなかしない、そういうのがもう、いくら罰則規定をやらないといっても、難しいんですね、これね。

そういう意味で、非常に難しいテーマだと思いますけど、これはもうどこのところでも、エアラインでも、こういう事業、航空事業なんかはどこへ行っても難しい問題なんですけども、例えばA T E Cという、ご存じだと思いますけど、航空輸送技術研究センターですか、ああいうところでこういうヒヤリハットのことについてずっとやっているし、それから、要するに航空安全文化ということでいろいろやっていますよね。

ああいうところに会議体がありますから、そういうところに出て行って、航空大学校の職員が出て行って、向こうから来てもらうのも大事ですけども、同時に出て行って、それで、いろいろとそういったことが日本の航空全体、あるいは、世界でどうなっているのかというのを聞いてみるとか、そういう会議体に参加するとか、そういうのはないんですけども、具体的にないんですけど、そういうのは考えていますか。

【紀理事長】 はい。いわゆるA T E Cではないですが、A S I - N E Tという……。

【高田臨時委員】 A S I - N E Tね。

【紀理事長】 いわゆる報告媒体というか報告組織がございますので、我々が収集したものを積極的にそちらにもお出しするし、そちらからも情報をいただく。

今、ご存じだと思うのですが、大学等で養成、パイロット養成をやっております。そこ

と協定を結びまして、お互いにそういったヒヤリハットとかパイロットレポートとか、そういうものをお互い共有しながら、同じように小型機でやっておりますので、それを進め  
てはおります。A T E Cとは今共有しておりませんが、その他では、とにかくそういうもの  
は全て共有できるもの、それから、生かせるものは生かしましょうということで、それ  
は積極的に今やりつつあります。

【高田臨時委員】 そうですか。

【紀理事長】 はい。

【高田臨時委員】 ぜひ積極的にそういうところの情報を参加していくという形で、も  
らうんじゃないかと、自分たちで入っていくというのがいいと思うんですね。そういうのを  
ぜひやっていただきたいと思うし。

それから、もう一つは、全日空なんかもそうだったんですけど、安全文化をいかに風化  
させないか、東北大震災もそうなんですけど、風化させないということが一番大事だと思  
うんですね。緊張感がずっとなくなってきちゃうんですね、だんだんと。時代が変われば  
人も変わるしね。それで、展示室とか展示館とか、そういうものをつくったんですよ。  
事故のことをずっと風化させないようにね。J A Lもそうですね。

そういったことが、例えば航空大学校の、スペースがあるのかないかわかりませんけ  
ども、仮に教室でもあれば、ずっと、もう大分事故はやっていますよね。昭和39年、私  
が入ったころにも事故がありましたから、KMのね。だから、そういう過去の事故、それ  
から、インシデント、アクシデントを含めて、展示して、そういうのを見るだけでも随分  
風化が防げると僕は思うんですね。

だから、そういうのはないんですけど、そういうのもぜひ、余裕ができれば、考えてほ  
しい。

【紀理事長】 はい。

【高田臨時委員】 そうすると、学生も、それから、職員も、要するに航空大学校全体  
がそういう、その中で緊張感が残るし、それから、外部からの方も見ていただける。そう  
いうことによって、また、自分たちも襟を正さなくちゃいけないとか、そういうことにな  
っていくんですね。

だから、いかに風化させないかということを考えていただきたいなと思うんですよ。

【紀理事長】 だから、今、我が校ではそれができてないんですが、職員、それから、  
学生も折に触れて、いわゆるANAの研修センターとかJ A Lのセンターとかを積極的に

見させるようには今はしております。

【高田臨時委員】 そうなんだけど、それを航空大学校で。

【紀理事長】 だから、それを航空大学校でできるのが一番いいだろうなどは思っているんですが、今のところ、そこまで……。

【高田臨時委員】 そういう考え方はないのですか、今は。

【紀理事長】 いや、ないわけではございません。あるんですけど、ちょっと今、余力がないというのが正直なところで、申しわけございません。だから……。

【高田臨時委員】 それはだめなんですよ。安全というのは余力、関係ないんだから。

【紀理事長】 ええ、安全は、そうです。それはわかります。

【高田臨時委員】 余力がないからではなく、安全が第一なんですからね。そのところをちょっと勘違いしちゃいけないですね。

【紀理事長】 はい。それはもう。

【宮下分科会長】 立派なものでなくても、そのようなコーナーでも設けられるとか、すごいことをおっしゃっているわけではないと思いますので、そういう、こういう経験を将来に生かしてほしいという、そういうご趣旨かと思しますので、何か工夫して……。

【紀理事長】 わかりました。

【宮下分科会長】 立派な何とか資料館とか、そういうのではないと思いますので、何とか室とか何とかコーナーというものでもとりあえずお始めになれば、お考えになれるのであれば、いいかと思しますのでね。

【紀理事長】 はい。

【宮下分科会長】 よろしくお願ひ……。

ほかにいかがでしょうか。羽原委員。

【羽原臨時委員】 ちょっと2点だけ確認です。

【宮下分科会長】 すみません。どうぞ。

【羽原臨時委員】 1つは、安全監査ということを書かれていますけど、これは、でも、やっておられたと思うんですが、これはその質的にそういう踏まえてさらにこれを強化するという意味で解釈してよろしいんですよね。

【紀理事長】 はい。国土交通省が今回勧告に基づいてやられるのが、これは別次元の話でございまして、我が校といたしましては、内部における安全監査、今やっておりますのは、内部的には分校、例えば帯広、仙台、ございますので、宮崎の監査を帯広分校と仙

台分校がやると、仙台の監査を帯広と宮崎のメンバーでやるとか、そういう形で実施しております。

内容的にも、もう少し深いところまで細かくやりましょうということにしております。

【羽原臨時委員】 わかりました。

それと、もう一点。

【宮下分科会長】 どうぞ。

【羽原臨時委員】 今、高田委員がおっしゃっていましたが、教官が例えば日本以外の、南カリフォルニア大学とかクランフィールドとかスウェーデンとかの航空安全マネジメントコースの受講をしたりというようなこととか、あるいは、フライトセーフティ・ファウンデーションで安全管理の報告をすとか、そういうふうな海外での活動というのはやっぱりなかなか難しいでしょうかね。

【紀理事長】 海外まではやってないんですけど、国内的にはいろんなセミナーに出ていってもおりますし、実は教頭もいろんな勉強へ行っていて、逆にエアラインのほうにそういった安全系の話をさせていただいたりという、ノウハウは一応あるんですけど、なかなか外国までとは今のところは手が行っておりません。それも申しわけありません。

【梅村教頭】 一応、クランフィールドには行ってまいりました。

【紀理事長】 そうか、教頭は行かれた。

【羽原臨時委員】 そうですね。たしか書いてあったと思います。はい。ありがとうございました。以上です。

【宮下分科会長】 ほかにございます……。じゃあ、小島委員、どうぞ。

【小島臨時委員】 船のほうなのですけれど、今、船舶管理会社もいろいろうさくなっています、インスペクション、例えばBPとかシェルとか、メジャーの会社の荷物を運ぶ場合、船はもちろん、乗り組みも、それから、会社のインスペクションもするんですね。マニュアル、しっかり守っているか、トレーニングはどうやっているかとか。それにパスしないと契約を結んでくれない。いろいろシビアだったり。それから、NKさんに承認してもらうために、いろいろインスペクションを受けないといけません。かなりピリピリしてるんですね。

ここで書かれている3ページの対応なのですけれども、(1)の点の3番目の、外部専門家による安全教育を徹底的に行っているということで、これは先ほど言われたような外部の専門の飛行機関係の方が来てやっているわけですか。

【紀理事長】 そうでございます。それと、いわゆる一般的な、例えばハラスメントに関するものとか、その安全に関するものより、より広げた形でやっております。安全に特化した外部講師、あるいは、それ以外の方です。

【小島臨時委員】 飛行機の民間の方の、そういう管理者。

【紀理事長】 ええ。飛行機系の方もございますし、そうじゃない、そういうその筋の、言い方は変ですけど、専門家の方といたしますか、そういう方。

【小島臨時委員】 ここに定期的とか、安全月間を設けてとか、定期的に安全監査、この定期的という言葉は非常に曖昧な言葉で、何カ月に1回とか、具体的ではないので、この定期的というのはどのくらいを考えられているんです？

【高木審議役】 安全教育に関しましては、年に2回という形で行ってきております。

【小島臨時委員】 年2回。はい。

【高木審議役】 これまでに、ヒューマンファクターの専門家の方ですとか、それから、航空、運輸安全委員会の航空事故調査官、それから、航空会社の安全部門の方等にきていただいております。

【小島臨時委員】 安全監査は、こちらは。

【高木審議役】 これは安全監査としては年に1回でございます。

【小島臨時委員】 年1回ですか。

【高木審議役】 はい。

【小島臨時委員】 そのプライベートというか、民間の方が集まって、いろいろなリスクマネジメント勉強会をやられていると聞いています。自衛隊でパイロットをされていた方とか民間のパイロットをやっていた方とか、いろいろな人の意見といふかな、リスクマネジメントですよ、先ほど言われたように、やっぱり積極的にそういう、意見を取り入れられたらよろしいかなと。個人的な意見ですけど。

以上です。

【紀理事長】 はい。ありがとうございます。

【宮下分科会長】 じゃあ、李家委員、どうぞ。

【李家臨時委員】 2点あります。1点目は簡単なものですが、先ほどのご説明で資料1-2の2ページ目の(1)の最後のほうのICレコーダーについてご説明いただいたところです。このICレコーダーは訓練のときは常に持ち込んでいるということでしょうか。それとも、時々なのでしょうか。

【紀理事長】 今、ちょっと導入を始めた、あまり間がたっていないものですので、現時点では全てのフライトというふうにはやっておりません。首席教官が、今日はこの人とこの人とかいう形で、今、この機体とこの機体という形で進めておりまして、全員、全フライトに現時点では、いろんな評価をしつつやりましょうということにしておりますので。

【李家臨時委員】 今後はどうでしょうか。

【紀理事長】 ですから、どういう、確かにICレコーダーを例えば3時間、1フライトが大体3時間あるんですけども、3時間のICレコーダーを確認して、確認するのが、例えば一日に12機飛びますと、それを確認する作業というのはものすごい作業になります。

何もなければ、確認する必要はないんだろうなと思ってはいるんですが、今、それをランダムにやりつつ、それで、どういうふうにするのが一番いいだろうと、もちろん確認もしつつですね。

そういう意味では、今はまだ確定的なところで、何機やろうとか、全員にやろうということまで、評価をしつつ、やりましょうというふうにはしております。

【李家臨時委員】 今伺った感じだと、やはり何かのときに備えて、常に記録だけはおき、ただし、モニタリングは全てやる必要はなく、定期的には限られたものでよいでしょう。多分この勧告に書いてあるような書き方だと、常に記録してもらいたいようなニュアンスなのかなと私は思いました。

2点目は、先ほどのご質問とも関係しますが、教育の方法についてです。これも私が外から見て勝手に思っているだけかもしれませんが、長い間、航空大学校においてパイロットの訓練をされてきた、そういった非常に長い伝統を持っていらっしゃる、航大特有の教育方法というものが確立されているのかなと思います。その辺りのところが、この勧告に書かれている組織的な問題とも少し絡んでいるところはないかと感じました。

例えばエアラインでパイロットを自社養成されているところでの訓練の仕方や、海外でのパイロットの訓練の仕方と、違う可能性はないのかと思われまます。教官の教育方法をいろいろ調べられて、場合によっては見直されるとか、そのようなことは考えてはられないのでしょうか。

【紀理事長】 そこは常にやっております。従前からの教育方法、いわゆる昔流のやり方とか、多分、数年単位で当然変えてこないと、学生が当然、もちろん、我々世代から10年たちました、また20年たちましたというと、もう当然、我々もいろんなところで勉

強しつつ、その教育方法についてはその時代その時代に合うような、あるいは、新しい機器も出てきますので、それに合ったような教育方法というのはもう当然取り入れております。

ただ、非常にこの事故等を特化するとそういうふうに思われるかもわかりませんが、やはり我々の教官というのもソースがたくさんありまして、例えば防衛省を経験、防衛省から来られる方、航空大学校の卒業生、それから、エアラインから来られる方、それから、いわゆるゼネアビといいまして、一般のところでライセンスを取って、いろんなソースの方々を教官として抱えておりますので、やはりそこがうまく、先ほど申し上げましたけども、標準化、それから、教育、今こうあるべきという教育に全員を同じレベルに常に持っていけるかというので一番努力を、苦勞をしているところもあります。

ですから、ただ、全体の流れとしては、今の時代にももちろんマッチングさせて、あるいは、エアラインとも話をしつつ、エアラインの自社養成、ベーカーズフィールドとか、今、ナパはなくなりましたが、全日空の教育もいろんな面で連携しながらやっておりますので、流れとしては特に問題はないと思っておるんですが、そういった先ほども言っていたいわゆる人間の教官の各人の持っているものというのを合致させて、同じように持っていくところに実は苦勞しているところはございます。経験の差もございます。

【上窪臨時委員】 よろしいですか。いいですよ、レディーファーストですから。

【宮下分科会長】 レディーファースト。いやいや。じゃあ、関先生。

【関臨時委員】 1点、確認なんですけれども、7月の帯広の事故を風化させないということで、例えば、事故が発生した日に黙祷を行うとか、そういうことというのはなさっているんですか。

【紀理事長】 毎年、慰霊祭、慰霊の日を設けまして、もともと、航空大学校は7月はそういう安全の月間というふうにやっております、帯広では昨年もその日は全てフライトをやめまして、それに特化した行事をやっておりますし、本校も本校で日にちを決めてやって、そこで私から、あるいは、分校長からの特別な講義をしたり、その月間に対して、そういうお話をさせていただいたり、強化月間として、それはずっと今後も続けていきます。

【宮下分科会長】 よろしいですか。

上窪委員、どうぞ。

【上窪臨時委員】 私も小島さんと一緒に海のほうで、直接、空に関しての専門家でも

何でもないんですが、ただ、安全と、それから、事故防止という思いについては全く同じ環境で育っていると思っております。

その中で、今回の事故を受けての今回の勧告に対する対応を見ますと、例えば風土の構築だとか意識の何とかだという極めて精神論的なものが多くて、ハードの面でいくと何があるかいうたら、先ほどあったビデオテープ、積めないビデオテープ、それから、GPSロガー、ICのレコーダーですか。これは訓練の様子を記録することはできますけども、それはこの飛行機が事故起こさず、無事に帰ってくれば、ああ、今日こんなことをやって、これは危なかったんだ、これはよくなかったという反省材料に使えることは事実ですから、意味がないとは申しわけけども、直接的な事故防止には関係ないと言えば関係ないわけですね。

例えば、何ていうのですかね、自動化的には遅れていると多分思われている我々海の世界でも、例えばいまや電子チャートとGPSを組み合わせて、画面で、スクリーンで、航空は、空でいえば航空チャートというんですかね、と組み合わせる、海の場合は海図と組み合わせたECDISというディスプレイ装置が既にもう使われていて、一目瞭然で船の位置と危険物との関係が一目瞭然でわかると。ここへ来れば危ないということで、警報を鳴らすことができる、出すこともできる。

ここまで船だつてやって、結局、人間というのはミスというのからなかなか100%防げないという前提に立って、なるだけハードでそこを防ごうとしてきているわけで、随分これはやっぱりもう効果あるわけですね。

ですから、この今出る対応というのは、もちろん予算的なものとか技術的なものとか、いろいろあって難しいかもしれませんが、積極的に事故そのものを、人間のミスをカバーして直接事故を防止しようとする対策にとっては、私は非常に不十分じゃないかなと思うわけです。

例えば、今回、雲へ突っ込んで、自分の位置をはっきり、先ほどおっしゃった、今の飛行機の位置は空港の電波施設からの方向と距離、船ではレーダーみたいなもので、こんなのはもうほとんど前世紀の遺物に近いような。もちろんそれはそれで大事ですけども、先ほど理事長がおっしゃったように、ぱっと見て自分の飛行機の位置がわからない、こんな状態で飛んでいるのが逆に実態だとすれば、まだ我々の船のほうがはるかに進んでいるんじゃないかなと。そうしたら、やっぱりそういうものを何とかそれ、できないのか。

それと、山腹に向かって飛んでいってぶつかったんだったら、当然、地上との距離はど

んどん、どんどん縮まっていくわけですから、これはライナリーがついていると思うんですけども、当然、対地距離が縮まれば、警報出せば、いや応なしに回避できる、今回も直前までわからなかったと。

これだけ大事な人間を育てて、それで、しかも、結構な費用を使ってこの訓練してる飛行機に、もっと基本的なそういった、我々から見ると非常に基本的な事故防止機器がいまだに搭載もされずに飛んでいること自体のほうが、私にとっては極めて不思議な世界だと思わざるを得ないんですけども、これは小型機だからしょうがないということになるのでしょうか。

【紀理事長】 いえ。実は先生がおっしゃることはごもっともで、そういった機器が、今、仙台で導入しましたG、バロンという機にはもちろんついています。位置、それから、警報装置、ついております。じゃあ、あれは双発機なんですけど、じゃあ、小型機についてないのかと言われれば、最近つくようになりました。

【上窪臨時委員】 つくようになった。はい。

【紀理事長】 ですから、もし、我々、飛行機をもう20年以上使っているんですが、そろそろ交代しなければなというふうには考えてはいるんですが、多分次に購入するであろう機にはそういうものが全て装着されると。

ただ、先生がおっしゃるように、船ほど非常に、じゃあ、古いのにそれ、つけばいいじゃないかと、持ってきてつけばいいじゃないかというのが、先ほどのビデオカメラでさえ、先ほど申し上げたとおりで、とても今の飛行機を改造してそれをするのが難しいと。

これだけ機器が発達しているのにもかかわらず、そういうのが出てきたのは、飛行機の小型機では最近でございます。今、新しく販売される飛行機にはそれが当然ついております。ですから、我々もいかに早くそれがあつものにしたいというのは考えてはいるんですけども。頑張りたいと。

【上窪臨時委員】 ぜひ、その既存機にはつけられないと……。

【紀理事長】 そうです。

【上窪臨時委員】 つけられないということなので……。

【紀理事長】 おっしゃるとおり、それが一番の……。

【上窪臨時委員】 ただ、安全面からいったら、それも何となく合点のいかない話で、それが必要であれば、法律変えてでもつけられるようにするような方向へ、行政も含めて、持っていきべきじゃないかと。技術的につけられないとは逆に思えないんですよ。

ただ、その今のよく分からないルールで、天井にくっつけたらいかんとか何とかいうのは、確かに機体の強度とかいうのはありますけど、機体にだって当然フレームがついているわけで、船と一緒に、フレームに取りつけるんだったら、そんなに影響ないと。

それは天井板に張りつけるのはまずいと思いますよ。ただ、フレームを利用すれば、あの程度の大きさのものだったら、ちっちゃい、今、私の息子の嫁が勤めているNTTドコモで最近すごいのを開発したらしいですけども、いわゆる民間、何ていうんですかね、何とか用監視カメラというので、簡単な話、隣で寝ている赤ちゃんが起きたときにわかるような、ものすごい簡単な、これを電波で飛ばしてスマホでキャッチするとかね。こんなものもできてきて、今、非常に売れていると。

だから、もう少しあれが、だから、これが法律がだめだとか、これはできないとかいうネガティブじゃなくて、もう少しポジティブに、それだったら、その邪魔してる法律を何とかならないか、あるいは、今ある機体の強度を保ちながらつけれる方法はないかと。

要するに、だめだというのはあんまり聞きたくなくて、何とかしてそれをできる方向にやっぱり持って行ってほしいということ、一言だけやっぱり強調したいと思います。

以上です。

【紀理事長】       ありがとうございます。

【宮下分科会長】   ほかにございますか。水島委員、特にございませんか。

【水島臨時委員】   皆さんがおっしゃることで、そうだよなと、こういうふうに思う次第でございます。

【宮下分科会長】   よろしゅう……。

【桑島臨時委員】   一言、ちょっときついことを言わせていただきたいと思うのですが。

今回、この事故はミスではない、不可抗力なものでもない、人為的なものではないかと私は思うのですよね。要するに、雲の中に入っていったことは目を隠して車を運転するようなものですよ。しかも、ルール違反でしょう。それは言語道断ですよ、安全を最優先すべき航空大学校の教官として。ですから、教官の適性がまずなかったのではないかとこのように思いますね。

ですから、教官のほうの教育を、今回の事故を教訓にしっかりすべきであり、今後そういうことのないような教官を採用する方向で考えるべきだと強く感じましたね。

【紀理事長】       おっしゃるとおりだと思います。

【宮下分科会長】 酒井先生。

【酒井委員】 特にございませぬ。

【宮下分科会長】 よろしゅうございますか。

一応、皆様方からいろいろな、質疑を兼ねまして、ご意見も出てまいりました。やはり、安全というのが、どこに原因があったかは突き詰めて、教官が亡くなっておりますので、わかりませんが、やはり安全というものが一番で、そこにお金をかける、その結果として赤字になるという、これはある程度仕方がないと思うんですね。飛行機を全て新しいものにかえるとか、それは無理かと思うんですけども、先ほど来、ご意見が出ておりますように、小さな機器で電波を飛ばしているいろいろなことができると、そのようなグローバルスタンダードがどういうふうになっているのか、もっと小型機を使いながらもいろいろ工夫してやっておられるような、教育をやっておられるような海外の教育機関があるんじゃないか。そのあたりもやはりきっちりと把握される必要があるかと思ひます。

お金がないから後回しにというのが一番悪いことで、もちろん限度はありますけれども、やはりそれに対する意気込みと申しますか、それをやはり失わないように、積極的に対応していただきたいと思ひますね。

まずはそのお金がぐあいが悪くて大変だということが、どうも口を先についておられるようなので……。

【紀理事長】 いや、お金はもちろん要りまして。

【宮下分科会長】 いやいや、当面は赤字になつても、国が面倒見てくれると思ひますから、安全のためであればですね。ぜひこれをやらなきゃいけないということであれば、それは当然やるべきことだと思ひます。ですし、法律の問題も、先ほどご指摘ございましたように、やはり全体から見て、おかしいと思うところは、専門家の立場からやはりいろいろな体制というものに向けて進んでいただければ、こういうふうに思ひますので。

【紀理事長】 はい。

【宮下分科会長】 それが皆さんのいろいろなご意見の集約したところかと思ひますが。

1つ、理事長がこの安全面においてどうかかわつてきておられるか、つまり、トップの管理職と現場との間の乖離があつて、管理職が考えておられることが現場で実現していない、現場は現場で勝手なことをやっておられる、管理職がそれを把握していない、こういうところに大きな問題があるということですね。別に管理職、理事長だけではありませんが、理事長はこの安全面といひますか、こういうものにどうかかわつて、いろいろな委員会

がございましたけれども、どのような形で統括をされようとされているんですか。

【紀理事長】 実は私もパイロットの出身で、航空大学校の出身でございますけれども、そういう意味で、いや、おっしゃるように、一般的に言えば風通しが悪かったといえますか、意見が途中で止まったり、あるいは、伝わってきたときには大した意見になってなかったとか、そういうこともございますので、私は積極的に分校に、昨日も仙台分校に行っ  
てまいりまして、教官と直接的に対話をすると、集めて、私の意見を言って、教官から意見を言ってもらおうという、これを積極的にやろうという、やって、今やっているところでございます。

現場からの意見がどれだけ上がってくるか、あるいは、どれだけ現場との話がうまくできるのか、もちろん中間管理職はいるんですけれども、そうでなくて、いわゆる直接対話みたいなものを積極的に進めて、私もパイロットでしたので、言ってることは非常にわかりやすいし、言えることもあるので、今のところはそういうふうに直接的に教官と対話を重ねていこうというのを、今、主眼にやっております。

学生に関しましても、今、直接私のほうにアンケートが来ますので、それに関して、学生に直接というわけにはいかないんですが、問題がありそうであれば、それを各校に、本人が誰が言ったってわからないような形でのフィードバックをして対処するようにというふうに常にやっておりますので、当面はちゃんと上から下までの風通しがよくなって、ものが言えるように、あるいは、意見がうまく流れるようにということに努めております。

【宮下分科会長】 それで、副校長でしたか、教頭さん？

【梅村教頭】 教頭でございます。

【宮下分科会長】 副校長？ どっち？ 教頭さん？

【梅村教頭】 教頭です。

【紀理事長】 教頭です。

【宮下分科会長】 教頭さんというのは前からおられた、こういう職は前からございますか。

【梅村教頭】 以前、事故調査官をやっておりました。その後、航空局の監査チームに入って……。

【宮下分科会長】 いやいや、経歴は結構なんですけど。

【梅村教頭】 ポストはずっとありまして、理事長がアンケートで、問題点がある場合には私に來まして、それで、先ほどのICレコーダーなんかもレビューをしたり、ないし

は、私が直接、分校長に指示しまして、首席教官にも指示する場合がございますけど、それで、こういう点が改善点ありますよということで明示して、それを、それに基づきまして教官会議等でもんで、それで、そういったことに対処するというのを、これから、一昨年ぐらいからですかね、そのアンケートが開始されてから、ずっと続けております。

それで、大分、紀理事長が先ほど申しましたけども、航大出身で、私も航大出身なものですから、教官の立場がよく理解できているという。私も24年間ぐらい勤めておりました、そうすると、いわゆる何を思っているかというのはお互いにコミュニケーションすればいいということで、できるだけ教官同士でのコミュニケーションということで、常に教官室に立ち入って、座り込んで話をするというような形で教官とコミュニケーションをとるようにしています。分校についても同じようにやってくれということで、分校長、首席教官には言っております。

そういったことで、とにかく風通しをよくするというのを最優先にして、標準化を進めていると、いわゆるアサーションができるような環境をしっかりとつくっていきたいというふうに考えております。

**【宮下分科会長】**　そういう組織風土の点はいろいろ指摘もあり、改良されているということでございますので、いろいろなハードの機器も含めて、総合的な安全管理といえますか、それを目指していただければと思いますが。

じゃあ、よろしゅうございますか。それを踏まえまして、では、中期目標の変更について、事務局のほうから説明をお願いいたしたいと思っております。

**【赤井専門官】**　先ほど、変更のポイントということで、航空安全プログラムを導入しますということを申し上げましたけれども、それについて簡単にご説明をさせていただきたいと思っております。

航空安全プログラムというのはICAOという国際民間航空機関で導入されたものでして、規制当局、日本でいいますと航空局が民間航空の安全を監督する者として、安全のために構ずべき対策を網羅的に定めたものというふうになっております。

この中で、最大限の安全が確保されるように、法令、手順を策定して実施、それを継続的に見直すということを通じて安全性の向上を図ろうというものです。

1 ページ目は全体像なんですけど、少し細かく次のページから見ていきたいと思っております。

2 ページ目、安全に係るリスクの管理ということですが、全体としては規制当局、それから、業務提供者である、ここでいうと航空大学校が組織の中でPDCAサイクルを

しっかり回していきましようというものです。国としても、国全体の安全目標と安全指標と目標値を設定するとともに、それに基づくような形で、航空大学校の中でも指標と目標値をしっかりとつくっていきましよう、それに基づいて対策を実施し、その指標の達成度を監視しながら、安全傾向を把握して、必要な見直しを図っていくと、こういうP D C Aサイクルを回していこうというものです。

それから、3ページ目ですけれども、安全情報の収集・分析・関係者との共有ということで、重大事項、それから、重大インシデントなどの運航の安全に支障を及ぼす事態については必ず報告をしてもらうという義務報告を確立すると。それから、義務報告以外で、ヒヤリハット情報のような安全に支障を及ぼす可能性があったと思われるものについても広く情報収集を図って、予防的な対策に役立てていきたいということです。それが自発報告というものです。これらの情報を分析した結果を、今度は事業者、航空大学校等にフィードバックをして、組織の中で必要なもの、役に立つものとして反映をしていただくということです。

それから、4ページ目ですけれども、これは規制当局である航空局が基準を策定して、それに基づいて、事業者、航空大学校がしっかりと実施していく、その活動内容について監査をして、実態を把握していくというものです。

それから5ページ目ですけれども、航空法規の執行方針ということで、これは規制当局、それから、航空大学校が安全の管理についていかに見える化、可視化をするかということが重要ということで、航空法規に対する違反の不利益処分の基本的な方針を明確にしていましようということです。それが違反の内容であるとか、安全に係るリスクに見合ったものとして、違反を意図的に行っていたかどうかということで、あるいは、改善措置の実施の有無の上で判断をしていきたいということです。

それから、内部の安全管理システムの確立をしっかりと支援していくということのために、自発報告の中で得られた情報というものを不利益処分の根拠としないということです。例えば、先ほど話がありましたけど、ヒヤリハットを言ってしまった、報告をしたことで、不利益処分を、不利益の処分をしてしまうというような体制をとってしまうと、当然、ヒヤリハットを報告しようというその意思が出てなくなるので、そういうことはやめていまいましようということです。それから、仮に航空法に違反したような場合ですとか、場合に、違反者との対話を行いながら、適切な措置が行われていれば、それはP D C Aサイクルをしっかりと回していく一環ということで、その不利益処分は実施しないというようなことを

盛り込むような形になっております。

これが航空安全プログラムというものの全容なんですけれども、これを踏まえて、今回、中期目標をどのように変更するのかということで、資料1－4に基づいて説明をさせていただきますと思います。

改正をする箇所なんですけれども、これは国民に対する、対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項の中の（3）というところに、航空安全に係る教育等の充実という項目がございます。この中で、これまでは明確な数値的な目標というのは立てられていなかったんですけれども、事故、インシデントの0件をしっかりと目標に立てていくと、このために必要な対策を講じていきますということです。

そして、①として、航空安全プログラムに基づきまして、以下の取り組みを実施していくことにしております。

ア.としまして、安全に関する取り組み目標について、以下のような注意事項を満たしながら、安全指標と安全目標値を年度計画において設定するというので、毎年、見直しを図っていくというものです。その注意事項として、1つ目が業務の特性をあらわした指標になっていることと、2つ目が測定可能な指標であること、3つ目が、安全ということもありますので、現状よりも改善が示されているものということを考えております。

それから、イ.として、安全管理システムを既に導入しているところでもありますけれども、この安全管理システムのもと、達成度の監視、測定などを図りながら、安全傾向をしっかりと把握をして分析をしましょうと、それに基づいて、先ほどの指標目標値などの再設定を行いながら、必要な対策を講じていきますということです。

それから、ウ.としまして、情報の収集体制を強化して、必要な場合は国土交通省にも報告をしてくださいと。

それから、エ.としまして、組織風土の醸成を促進するために、安全教育を実施する、あるいは、そういう整備委託先についての安全教育などの指導・監督を行うようにしてくださいということです。

そして、②ですけれども、こちら、安全教育の項目ですが、学生さんの意見もしっかり安全教育の中に取り込んでいきたいと思いますということを、その取り組みを強化しましょうということを盛り込んであります。

そして、③としまして、教育現場の実態把握のため、あと、質の向上、平準化を図るために必要な措置を推進していきましょうという目標の見直しを考えております。

【宮下分科会長】 どうもありがとうございました。

では、議論は後に回しまして、続きまして、航空大学校のほうから、中期計画の変更、資料1－5についてご説明いただきます。

【紀理事長】 今、ご説明がありました中期目標を受けました中期計画でございます。

これにつきましては、航空安全に関する教育の充実ということがまず1点ありまして、安全運航の確保を業務上の最優先課題として位置づけ、航空事故・重大インシデント0件を達成するために以下の事項を行うと。

これはほぼ同じ文言でございます。航空安全プログラム、SSPに基づき、次に掲げる取り組みを実施することとしております。

ア.として、航空大学校の安全に関する取り組み目標について、次に掲げる観点から、安全指標、安全目標値を年度計画において設定する。a.として、業務の特性をあらわした指標であること、b.測定可能な指標であること、c.過去の実績、事業計画等と照合し、現状よりも改善した値を目標値としていること。

イ.としまして、現行の安全管理システム、SMSの強化を図り、安全目標の達成度、安全対策の実施状況について把握・分析を行い、必要な改善の検討を行った上で、安全に関する取り組み目標の設定を行うと。理事長のリーダーシップのもと、策定された安全に関する基本方針に基づき、安全義務計画を事業年度ごとに作成し実施します。また、組織内の適切な意思疎通、及び、安全情報の共有のため、各校において安全委員会を毎月1回実施すると。

ウ.としまして、義務報告について引き続き実施するとともに、自発的報告制度を確立し、個人が報告することを推奨する、また、必要に応じて国土交通省に報告すると。

エ.としまして、組織全体の安全意識の向上を図るため、学識経験者、航空事故調査官等の外部講師による役職員への安全教育を毎年1回実施する。また、航空大学校内部においても職員への安全教育を定期的実施し、法令規則の遵守に関して注意喚起を行うとともに、学生からのアサーション、注意喚起がしやすい雰囲気づくりのために、教官を指導する等の取り組みを推進すると。また、整備委託先等に関しては安全監査を通じて安全教育実施の指導・監督を行う。さらに、訓練機の安全運航に関する調査を行うとともに、その結果について承知・徹底を図ると。

それから、②といたしまして、学生に対する安全教育でございますけれども、開始する。過去の事例から航空事故と人的要因、要素のかかわり等を教示するなど、航空安全について

での教育を、飛行訓練開始前10時間、飛行訓練開始後40時間、実施すると。また、安全管理システムを活用して、航空事故への予防意識の定着を図るとともに、アンケートの内容を充実させるなど、学生から教育に関する意見や要望の収集・分析を行い、安全教育に反映する取り組みを強化すると。

③といたしまして、教育現場の実態を把握するために、効果的な方策の導入を図るとともに、担当教官に対して必要に応じ教育方法等に関するアドバイス等を行う体制を充実させると。また、学生への教育の質の向上、平準化を図るために、指導方法等に関する教官間の意見交換等を推進するとしてます。

④は従前のおりでございます。

以上が主な改正の部分でございます。

【宮下分科会長】 ありがとうございます。

【高木審議役】 すみません、分科会長、安全教育のところ、すみません、先ほどのところで、安全教育、外部講師による安全教育、私、年2回というふうに申し上げましたけれども、失礼いたしました。年2回やった年もありますけれども、一応年1回ということで計画しておりますので、失礼いたしました。私、間違えてございました。

【紀理事長】 目標値は、目標値って、計画は1回なんですけれども……。

【宮下分科会長】 1回はやらないといけないけど……。

【紀理事長】 2回はやっております。

【高木審議役】 やった年もあります。

【宮下分科会長】 制度上はですね。それはもうそういうことと理解させていただきます。

【高木審議役】 はい。失礼いたしました。

【宮下分科会長】 先ほどの対応ということにつきまして、精神論とか、あるいは、ハード、ソフト、両方のシステム等につきまして、今それも含めたご議論をいただきましたが、先ほどの対応のところを文言としてきっちりとまとめられた、目標、計画、並びに、目標をこういう形で総合的に国民に対してわかるような形で整理されたということでございます。

細かいところまで、機器のどうのこうののところまではもちろん入っておりませんが、それは今後、それを含めた評価をするということになっていこうかと思えます。

これで一応の整理はついておるんですけれども、この文言とか、あるいは、改善がもつ

と必要ではないかと思われるところもあるかと思います。あるいは、ここはどういう意味なのかと、どういう意図でまとめられたのかというその意図がわからないというような質問もあるかも知れません。

したがって、そのあたり、意見交換、質疑応答を含めました意見交換に移りたいと思います。いかがでしょうか。酒井先生。

**【酒井委員】** 資料1-4、あるいは、資料1-5のところでございます。資料1-5ですと、2.の(3)、ア.の部分です。安全指標及び安全目標値を設定すると書いてございますが、この値がよくわからないのです。0から1の値なのか、あるいは一番高い目標値の場合は数値が幾つになるのかというようなことをお聞かせねがいます。

日本語としてはわかるんですが、指標、目標値、これの算数的な1から0の間ですというようなことになるのでしょうか。

**【宮下分科会長】** どうぞ。

**【高木審議役】** 具体的に安全に関して、各年度でどういったことを取り組もうかということ、安全の、それを具体的に安全指標というものを定めまして、それについて目標値を定めます。例えば故障の発生状況、発生率ですとか、そういったものを例えば指標にとれば、その率を、去年はこれくらいの発生率があったから、これを今年はそれ以下のこれくらいに抑えようという、例えばそういうのを数値の目標としてとるということでございますので、1とか0とかいうことではなくて、その具体的な数字をそれぞれの指標ごとにとって、それに対して目標値を定めるということでございます。例えばイレギュラー運航、本来、予定どおりの運航ができずに、途中で帰ってきたような……。

**【酒井委員】** なるほど、なるほど。

**【高木審議役】** これが、昨年は何件起こったけど、今年はそれを何件以下にしようという目標、その目標に向かって安全の対策をとっていくわけでございますけど、それが、じゃあ、今年、実績はどれくらいだったんで、よくできたのか、あるいは、十分でなかったのかを評価して、それに応じてまたさらに来年度、どういう安全対策をとろうかという形で、毎年向上を図っていくというものでございまして、その具体的にその安全指標を、じゃあ、どういったものをとるのかと、それはいろいろと検討中のところございまして、先ほど申しましたイレギュラー運航の発生件数みたいなのも安全目標になりますでしょうし、例えば安全研修の数、受講数とか、そういったものもなるかもしれませんので、そのあたりの中から具体的にどういったものを安全指標としてとろうかということを検討して。

【酒井委員】 その項目を選ぶのはこれからお決めなるのですね。つまり、まだこれについては設定されてはいらっしゃらないと。

【高木審議役】 26年度の、ええ、計画の中ではそういうのを考え、具体的に設定してまいりたいと思います。

【紀理事長】 年度計画ではお示しできるかなと。

【酒井委員】 揚げ足取りになるようですが、例えば今、たまたまおっしゃったイレギュラーの回数、去年は5回だったから今年は4回にすると目標をされたときに、ほんとに揚げ足取りになってごめんなさい、イレギュラー回数が多かった、少なかったということは安全とは直接の関係はないんじゃないかなと思うのです。

安全指標、安全目標値というのは設定がなかなか難しい。言葉で言うと、目標を定める、何かを目標として、そこへの到達を目指すということはわかるのですが、難しい部分があるなということ、感想として申し上げておきます。

【紀理事長】 おっしゃるとおりだと思います。

【高木審議役】 そのあたりも、航空安全プログラムの中でそういう、具体的なそういうものも、これも航空大学校もそうですけれども、ほかのところも今具体的にそういう目標値をどういふのを今定めるのかということ……。

【酒井委員】 なるほど、なるほど。

【高木審議役】 検討されておられると聞いておりますし、きちんとした目標値。イレギュラー運航というのは目標なのか結果なのかみたいな部分、当然ございますけども、ただ、ある程度それが少なく抑えられているということは整備なり運航なりの安全のための取り組みが機能した結果という部分も出てくるので、妥当性、いろいろとあろうかとは思いますが……。

【宮下分科会長】 水島委員、どうぞ。

【水島臨時委員】 すみません。イレギュラーな運航というのでくくると、その中に理由がいろいろ分かれると思うんですね。その理由、それぞれ多分ブレイクダウンして追っかけていくんだと思うんです。

ほんとうに危ないのってこれだよって多分出てきて、それはなくしていくことは大切だと思うんですけど、我々も船でやっているのが、年間にとまる時間を10時間にしましょうと。とまる理由は幾つかあるわけなんですけども、全体で抑えるというのは1つ押さえて、じゃあ、理由は何、何、何、何、これを潰していきましょと、これをやることによ

って、1つ指標としてそういうのがあるんで、それはそれでそれなりに効果は出てるというのはいわゆる我々の経験ですね。

【酒井委員】 ありがとうございます。

【水島臨時委員】 飛行機の場合はどうか、ちょっと素人でわかんないんですけども、多分、船で、船って何か事故があっても、大概浮いているんですね。時々沈みますけど、飛行機って事故だと落ちちゃうんで、多分、船よりはもっとちょっと厳しくやらなきゃいけないと思うんですけども、アプローチは1つそういうのは使えるかなと私は思います。

【宮下分科会長】 それは何かどこかにモデルとかございますか。もう全く新しく考えられるんですか。そういうわけでは。

【高木審議役】 こういうSSP自体は……。

【酒井委員】 モデルがあるらしいです。

【宮下分科会長】 あるんですね。

【高木審議役】 国際的に各国で入れることになっているので……。

【酒井委員】 なるほど。

【宮下分科会長】 採用してる指標があるんですね。

【高木審議役】 ええ、いろんなところでそういうものも今、導入しておりますので、今、そういうところの情報を仕入れて、具体的なものを適当、より適切なものを指標としてとろうということで検討しているところでございます。

【酒井委員】 了解しました。

【宮下分科会長】 どうもありがとうございます。

その他、ございますか。小島委員、どうぞ。

【小島臨時委員】 このアサーションということなのですが、上の人に、機長にすぐ言うとか先生に言うということですね、船の場合は浮いてるけど、飛行機の場合はほんとに瞬間的なことだと思います。飛行機に乗ったときも、副機長ぐらいになったとき、必ず何かあったとき「おかしいですよ」と言うことかだと思います。船でも、船長に、「あそこに船がいます」と三等航海士が言ったときに、「ああ、わかってるよとか言っちゃいけないよ」と。「ああ、そうか」と、知っていても、「ああ、そうか、ありがとう」と言うような雰囲気になるだけ持ってきています。

だから、学生のときから何でも言えるような、その雰囲気というのは、上の人が、わか

っていても、うん、ありがとうという、そういう感じで。何でもさっと言えるような雰囲気というのは必要なことと思います。

まさに未然に防ぐということは、ヒヤリハットもどんどん出させて、そして、「ああ、そうだな」といって、みんなでディスカッションして、こういうことに気をつけようという、これの積み重ねじゃないかなと思います。

以上です。

【宮下分科会長】　そうですね。たとえ間違った情報でも、学生ですから、そういうことも多いと思いますが、それをありがたく受けとめる風土ですね。教官のほうにそういう懐の深さというか、それがないと、おっしゃったようなアサーションというのは成り立たないと思いますのでね。学生にも自由に言っていよいよという、それはもうそれで、そういう雰囲気をつくらなきゃいけません、教官のほうにやはりそれだけのやはり受け入れる度量というか、それを養成していかれるというか、それは大切だと思うんですね。

どうぞ。

【梅村教頭】　その件につきまして、学生にはもう99回間違ってもいいから、もうとにかく言えと。もう教官には逆に今度、教官は言われたら、それは学生だから間違えることもあるよということで、その際には必ずありがとうということで、今それがかなり定着しまして、非常にいい雰囲気にはなっております。

【宮下分科会長】　それ、そういうことですね。

【小島臨時委員】　はい。

【宮下分科会長】　よろしくお願いします。ほか、はい、高田委員。

【高田臨時委員】　航空大学校のこの中期計画の変更の件なんですけども、例えば、2ページのところにありますように、「自発報告制度を確立し」というのがありますね。こういったこととか、あるいは、エ.のところには、アイウエオのエ.ですけども、アサーション、今の話なんですけど、アサーションについては雰囲気づくりのために取り組みを推進するとか、かなり具体的じゃなくて、表現としてはそういうことをやっていくというのはよくわかるんですけど、具体的に何なのかってなかなか出てないですね。難しいと思うんですけど、そういうのが見えないなど。気持ちはわかるんですけど、なかなかそれで具体的にどうするんだというのが見えないなどと思って、難しいテーマではありますけれども。

例えばその下のほうでも、③のところ、教官の教育現場の実態を把握するとか、あるいは、教育方法に関するアドバイスを行う体制を充実させるとか、させるというのは、だ

から、どうやってするのかってないわけで、させるというのはわかるんだけど、どうやってやるのかとか、指導方法についても、教官間の意見交換等を推進すると、推進するといふんだけど、具体的に、じゃあ、何をやるのかとか、そういうのがちょっと欠けているんじゃないかと思うんですね。

さっき、桑島委員のほうからありましたように、今回の事故なんかでも、この間の帯広の事故も、やはり学生じゃなくて、学生というよりも、私はやっぱり教官のところにも事故原因の起因するところがかなりあったように思うんですね。

だから、桑島委員のおっしゃったのはまさにその話と聞いていますけども、そういう意味では、この教官のいわゆる質の統一化とか、理事長もおっしゃっていましたが、出身者がいろいろいるよと、航大出身もいるし、自衛隊出身もいるとか、あるいは、使用事業（小型航空機事業）出身もいるから、なかなかそのところは難しいんだよというものがありましたね。

学生ということも大事ですけども、同時に教官の教育というものももうちょっと具体的にやっていただきたい、やったほうがいいんじゃないかなというふうに思うんですね。特にこの教育現場の、何ていうんですかね、実態を把握して、その指導方法とか、こういうところをもうちょっと何か具体性があったものが出てきたら、ものすごくいいんじゃないかと思うんですけどね。

【宮下分科会長】 そうですね。大島委員、どうぞ。

【大島臨時委員】 賛成で、ここの「教育現場の実態を把握するとともに」という文章は大変気になっていたのは、実態を把握してないということをご自分でおっしゃってるような気がしてしました。

もうちょっと文章が違う、教育の質の向上ということは、さらなる向上ならいいのですが、質が悪いみたいな文章を事業計画にお載せになるよりも、ちょっと文章を変えたほうがいいのではないかと、個人的感想でずっとここだけ気になっておりました。

お気持ちはわかりますが、本来、現場を把握してなければいけない立場の方たちだと思うので……。

【梅村教頭】 ちょっと言いわけになるんですけど……。

【大島臨時委員】 よろしくお願いします。

【梅村教頭】 コックピットの中で、もう閉鎖空間なんですよ。これは変な例えなんですけれども、例えばサッカーの場合と野球の場合、監督者、例えば監督が見てて、野球

の場合はああしろ、こうしろという指示ができるんですけども、コックピットの場合ですと、グラウンドに選手が出ていくと、一人一人にどういう指示をするといっても、それはもう監督としては不可能に近い。

変な例えで申しわけないですけども、それで、非常に実態把握というのは、閉鎖空間の中での実態把握というのは、先ほどのICレコーダーとかGPSロガーとか、そういったハードウェアの部分でももちろんやりたいというところはあるんですけども。

それで、じゃあ、どうするんだということになると、オブザーブのお話、出ましたけれども、オブザーブでもう乗るしかないということで、今、首席、次席にはマンドトリーに乗ってくれというような形で乗るし、私も含めて、監事という立場の者もおりますので、みんな実機に乗ってそれで教育実態を把握する。

ないしは、ブリーフィングルームに行って、変な言葉、いわゆる上位から下にぼんって上意下達のような言い方をしていないかというようなところで、オブティマムないわゆる権威勾配というんですかね、そういったものが確保されているかというような形での実態把握というんですかね。そういった形でやらざるを得ないのが、この訓練の特殊性とでもいうんですかね。

【小島臨時委員】 これはあくまでコックピットの中の……。

【梅村教頭】 そうですね。

【小島臨時委員】 指導をするということですね。

【梅村教頭】 学科教育でしたら、確かに後ろの席にいて、それで見ておけば、その教官の発言等は全部わかるんですけども、コックピットですといわゆるグラウンドに出た選手と一緒に、サッカーの場合の、もう一人一人のそのインディビジュアルな動きしかないということ。

【大島臨時委員】 わかりました。はい。私が勤務していたところはシミュレーターもコックピットも全部テレビカメラがついていて、音声も外に聞こえるようになっていましたので、この文章では、ちょっと今、把握ができなかった。そういうふうにはなっていないですね、実機の場合に。

【梅村教頭】 なって、そうですね。

【大島臨時委員】 そうですか。

【紀理事長】 だから、先生がおっしゃるように、確かに首席教官とかそういうのがオブザーブしているので、一定の把握はもちろんやって、実機の部分といえども、一定の把

握は当然やってはいるんですが、正直に申し上げると、書きぶりはあまり。

【大島臨時委員】 そう、さらなるとか、やっぱりもうちょっと……。

【梅村教頭】 確かにこれまで把握してなかったわけじゃなくて、把握しようということ  
でやっていたわけなんですけども、ただ、報告書の中にも把握が十分でなかったというこ  
とがあるんで……。

【大島臨時委員】 わかりました。

【梅村教頭】 そういう意味では、これはさらにとということなのかもしれませんけれど  
も……。

【大島臨時委員】 さらなると。

【梅村教頭】 そういう意味で。

【上窪臨時委員】 そうしたら、カメラをもっと頑張っつけてないよ。

【高木審議役】 より正確に把握するために。

【梅村教頭】 より正確、そうでございますね。

【紀理事長】 そうですね。もしこの場で訂正させていただければ、すぐさま訂正。

【梅村教頭】 すみません。中期目標を、そのまま中期目標を受けてしまうような形で  
書きぶりにしております。

【宮下分科会長】 より正確にというご提案があったということですね。

【大島臨時委員】 わかりました。

【紀理事長】 より正確に。はい。

【宮下分科会長】 はい、はい、いいかと思いますが。まだ最終でございませぬけれど  
も、そういう文言の挿入が必要ではないかと、こういうことですね。

【高木審議役】 ありがとうございます。

【宮下分科会長】 ありがとうございます。具体的で、ほんとにありがとうございます。

【高木審議役】 それから、具体的にという部分、確かにそのとおりかと思えますけれ  
ども、ただ、このこれ自体が5年間の計画ということでございまして、この中でこういっ  
たものを大きく行って、具体的なものというのはやはり各年度の年度計画の中にさらに具  
体化して、各年度、こういうこの目標について、この計画については具体的に各年度でこ  
ういう取り組みをしていくというような形を年度計画に書くということになろうかと思  
いますけども、もう少し中期計画にももう少し踏み込んだ書きぶりのほうがよろしいとい  
うことではございませぬか。

【高田臨時委員】　そうですね、具体的に出しにくいテーマだと思うんですけどね。計画の中にはそれを具体的に出していくんだというところがにじみ出てこない、年度計画にもなかなか出しにくいんだと思うんですよね。特に、さっき言った教育現場のところでどうなのかというのをもうちょっとやっぱり見てみたらいいんじゃないかと思うんですね。

　　コックピットの中には誰もなかなか見えないから、何をされてもわかんないじゃないかというのもあると思うんだけど、例えばエアラインだったらQARがあるんで、コンピュータで全ての、毎フライトごと、毎日、それを後で分析して、誰がキャプテンだった、誰が乗員だったかというので、あるトリガーが、例えば降下率が高いとか、それから、タッチダウンのときのGが高いとか、あるトリガーのところは全部調べて、それで、そのパイロットを呼ぶわけですよ。どうしたんだと、こういうことを聞くわけですね。何やってるか全部わかるわけですね。あるいは、ボイスレコーダーもあるし、あるいは、フライトレコーダーもありますね。

　　だから、要するに、コックピットで何やるかというのはわかんないんじゃないかと、わかるんです。航空大学校の場合にはGPWSが今度つくというふうにおっしゃいましたけど、ボイスレコーダーはまだつかないわけですね。

　　だから、例えば、そういう意味では確かにわかりにくいところはいっぱいあるんだけど、それをわからせなくちゃいけないんで、例えばそのためにはいろんな方法を考えていくことも大事だと思うんですけどね。

　　だけど、同時に、さっき言った教官の現場の雰囲気とかそういうのは、中の様子を知ろうとしなくても、やっぱり教育でどんどん、どんどん前もってやれるんじゃないかと思うんです。教育現場の教官たちの考え方というのを統一化していくとか、教育方針をまとめていくとか、そういうことはできると思うんです。

【紀理事長】　　学生からの聞き取りとか、そういうことを積極的にやることによって、ある程度もうもちろん把握もできますし、教官だけでは多分、はい、わかりましたよと言われても困るので、受けるほう、それから、教えるほう、双方からいろんな形での情報を収集したり、あるいは、指導したりということの繰り返しになろうかなとは思っています。

　　いかんせん、さっき先生がおっしゃった、ハードが充実すれば、当然、高田委員がおっしゃるような形にはなろうかと思うんですが、やはり飛行機はほんとに船で言われればもう二、三十年おくられているんじゃないかというようなところもやむを得ずある分、ハード

については、小型機なんかは特にそういうことは感じておりますし、今後はそういうことも将来的には考えられるのかなとは思ってはいるんですけど、今のところはもういろんな努力である程度カバーするしかないのかなというのも実態でございます。ただ、そうはいつでも、できるものを何とかやろうと。

【宮下分科会長】 このより正確にという、先ほどそういうサジェスションをいただきましたが、高田委員が、より正確に具体的にですか。特にそこまではよろしいですか。

【高田臨時委員】 だから、中間、中期計画だから、曖昧じゃなくても、もうちょっと具体的というか、より何か年度計画の中に反映できるように、もっと書いていただけたらいいんじゃないかなというふうに思いますけどね。

【宮下分科会長】 はい。それで、毎年の計画を出されるわけですよね、これをベースにして。

【紀理事長】 はい。

【宮下分科会長】 そのときに具体的になるんですね。

【紀理事長】 私どもとしては、これを中期の計画とさせていただいて……。

【宮下分科会長】 何をされるか、その具体的なのを。

【紀理事長】 何をするかというのを、あるいは、数値等を年度計画で入れさせていただきたいというのが今の考えでございます。

【宮下分科会長】 そういうご意見があったということで、特に文言まで、ちょっとややこしいですね。効果的と具体的というの、効果というのは具体的なものを伴っているというふうに理解すると。高田委員のおっしゃるところはそのとおりだと思います。航大のほうもご理解いただいていると思いますので。

それでは、ほか、いかがでしょうか。

【小島臨時委員】 「組織全体の安全意識の向上を図る」と、ここで、外部講師による役職員、年1回ですね、講義。それで、その下は、「内部においても職員」。ということは、役職員だけが外部の講師の安全教育を年1回受けて、それで、内部においても職員への安全教育を定期的実施するというので、役職員と職員、これ、外部の講師の安全教育講習を、一緒になって職員も聞いたほうがいいのではないかなと。ちょっと失礼な言い方なのですが、もし、この辺がちょっと。

【高木審議役】 すみません、これは役職員って役員及び職員という趣旨で……。

【小島臨時委員】 そうですか。なるほど。

【高木審議役】 記載されておりました。はい。すみません。

【小島臨時委員】 年1回というのも何か少ないような気がするのですが、もっと外からいろいろな刺激を受けられたほうがいいのではないかと私は思うんですが。

【宮下分科会長】 これは今、3回に変えることもできる。

【酒井委員】 最低1回、最低を入れて。

【宮下分科会長】 最低ね。

【梅村教頭】 私も最初は役職員というのは役員だけなのかなと思ったら、役員及び職員なんです。ちょっと表現が、これ、あんまりよくないんですけれども。

【酒井委員】 役職員は、でも、そうです、一般職員、入ります。

【小島臨時委員】 そうですか。はい。わかりました。

【宮下分科会長】 毎年2回とか、そういうようなことを今おっしゃっているわけですね、少なくとも。

【小島臨時委員】 そうですね。

【宮下分科会長】 これはいかがですか。

【紀理事長】 2回やっている年ももちろんあるのです。

【宮下分科会長】 先ほど、もう一旦クリアされた問題ですが。この表現で行きましようか。

【紀理事長】 できるだけその2回を目指して、やらせていただきます。

【宮下分科会長】 そうですね。少なくとも毎年1回にしますか。それも何だよね。

【紀理事長】 じゃあ、1回で。

【宮下分科会長】 1回。少なくとも1回だと1回になっちゃうよね。

【紀理事長】 それか、1回以上ということにしますか。

【小島臨時委員】 やはり修正して、人も亡くなられているわけですので、やはりもっと前向きというか、アグレッシブというか、もっとどんどんやるんだという意識を訴えかけるような文言にしたほうが、よいと私は思います。

【上窪臨時委員】 それだったら、2回以上でしょう。逆に最低限を2回にするわけですね。2回以上。だって、1回以上だったら1回が入っちゃいますよね、たしか。そうしたら、2回以上にしなかったらまずいですよね。

【紀理事長】 では、2回ということ。

【宮下分科会長】 そうですね。じゃあ、2回以上にしましょうか。

【紀理事長】 はい。

【宮下分科会長】 だから、3回も4回もやってくださいという意味ではないですけども、2回以上のほうがこれはいいですね。

はい。

【酒井委員】 もう一度尋ねさせてください。今の同じプリントの③でございます。先ほど、大島委員のほうからのご質問で、教育現場のその実態把握というところなので、これはコックピットのことを想定しているんだということであれば、誤解のないように、教育現場、ことにコックピットにおける実態をより正確に把握するためということで、ここにコックピットという用語を1つ入れて、ことにコックピットにおけるというと、誤解がないのではないかなと思います。

【宮下分科会長】 ということで、非常にわかりやすい……。

【紀理事長】 何の問題もございません。

【宮下分科会長】 ですよ。

【紀理事長】 そういうふうに、はい、して。

【宮下分科会長】 よろしゅうございますか、大島委員も。

【大島臨時委員】 はい。

【宮下分科会長】 どうもありがとうございました。じゃあ、そういうことで修正をさせていただきますと思います。

【上窪臨時委員】 機上訓練か何か、コックピットというのが、何ですか、あまりにもあれ過ぎるんだったら、かたい言葉で言うんだったら機上訓練現場ですか、そんなような言葉になるのかなと思います。

【宮下分科会長】 航空機の。

【大島臨時委員】 言葉は、はい、機上訓練現場です。

【上窪臨時委員】 機上訓練現場だということだと思っんですけど。

【大島臨時委員】 教育現場というと、すごく相対的で、相対的に……。

【上窪臨時委員】 教育現場だったら、教室も全部入っちゃうんで。

【高木審議役】 そうですね。わかりました。

【上窪臨時委員】 だから、機上訓練か何かに特定すれば。あんまりコックピットまで言わなくても、飛行機に乗ってる間は全部訓練ですから、機上訓練か何かのほうがよりわかりやすい。

【紀理事長】 飛行機に乗る前のブリーフィングというか、事前と事後もございますので、そこまでトータルで見ますので、そうであれば、訓練現場……。

【上窪臨時委員】 機上ね、わかりやすく言えば、機上訓練でしょうね。

【紀理事長】 実機、実訓練機。

【上窪臨時委員】 ええ、実機訓練だとか、何か。

【大島臨時委員】 実技とか。

【上窪臨時委員】 実技訓練？ ちょっとかたい。

【宮下分科会長】 シミュレーションじゃないと。

【上窪臨時委員】 機上という言葉でわかるような気がします。

【宮下分科会長】 シミュレーションじゃないよという。

【紀理事長】 通常は実機というふうに我々は言ったんで。

【上窪臨時委員】 通常はね。実機。それはシミュレーションと分けるためでしょう。

【宮下分科会長】 実機訓練ですね。実機訓練。

【上窪臨時委員】 実機訓練。わかりました。いいです。

【宮下分科会長】 ありがとうございます。だんだんといい文言に変わってきます。

ほかにございますか。

【高田臨時委員】 よろしいでしょうか。

【宮下分科会長】 高田委員、どうぞ。

【高田臨時委員】 SMSというのが、安全管理システムというのが例えば1ページのところに出ていますけども、ここは非常に大事だと思うんですね。安全文化だとか安全風土とかいうのに、このSMSというのは非常に大事なんですけど。何が大事かという、まず、理事長が全責任を持つんだよと、安全についてはね。それから、理事長の強いリーダーシップのもとで、そういうことをやっていくんだよと。

そういうところが、これを読むと、そういう視点から読むと、これ、だから、ちょっと安全、理事長のリーダーシップってありますけども、最初にまずそういうのが出てきたほうがいいんじゃないかと思うんで、これ、書き方の問題なんですけどね。何か読んでると、次に出てきてることは出てきているんですけども、ちょっと何かその理事長の責任だとか、全責任だとか、全てが理事長のリーダーシップのもとに一糸乱れずやっていくんだというところがちょっと弱いなという気がして、もしそういうことができるんならば、直しておいたほうがいいんじゃないかと思って。すみません。

【宮下分科会長】 これは前に「理事長の」というのを出すかどうかという、そういうことですね。

【高田臨時委員】 そうですね、最初に。

【高木審議役】 これですね。これを一番前に持っていけばいいと思うんで。

【紀理事長】 だから、一番前にね。

【高木審議役】 イ.の、理事長のリーダーシップ、頭のところですね。

【紀理事長】 そのとおり、修正したいと思います。

【宮下分科会長】 よろしいですか。

【高田臨時委員】 はい。

【宮下分科会長】 「理事長のリーダーシップのもとで」というのを一番……。

【紀理事長】 ここを最初に持って。

【宮下分科会長】 最初ですね。次に、「現行の」と。

【紀理事長】 はい。

【宮下分科会長】 常に理事長は先頭に立っておられますから、後ろに文章があっても、わかるんですけども、やはりはっきりと書いたほうがいいというですね。

いかがでしょうか。ほかにお気づきの点、ございますか。よろしゅうございますか。

どうもありがとうございました。いろいろご意見をいただきまして、修正点、若干出てまいりました。この場で合意した文言もございますけれども、どうするかという最終のところにつきましては私のほうに任せていただくということで、よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【宮下分科会長】 どうもありがとうございました。それでは、中期目標、中期計画全体につきまして、新しいものにつきまして、どのような文言修正にするかにつきましてはご一任いただいたということにさせていただきたいと思います。

それでは、続きまして、業績勘案率の決定の議題のほうに移りたいと思いますので、航空大のほうからご説明をお願いいたします。

【赤井専門官】 すみません、航空大の前に、この業績勘案率を再審議することになった経緯について、少し事務局から紹介をさせていただきたいと思います。すみません。

【宮下分科会長】 どうぞご説明してください。

【赤井専門官】 資料2-1をごらんいただけますでしょうか。これが総務省にございます政策評価・独立行政法人評価委員会から、国交省の独立行政法人評価委員会宛てに出

された文書でして、この中では、業績勘案率、昨年決定したものがあるんですけども、それについて再審議をなさいたいという趣旨のものでございます。

その理由はといいますと、同様に、23年度に発生した事故の件なんですけど、昨年9月に開催した分科会の時点ではまだ調査が完了しておりませんで、報告書がまだ公表されておりませんでした。そのような状況で、業績勘案率を決定するのはまだ早いんじゃないかと、その報告書の結果によっては、どういう最終的な業績になるかということは変わり得るものなので、しっかりとその報告書、調査を完了した後に再度審議をなさいたいというふうなことで、再審議の指示が来ているものでございます。

これを踏まえて、航空大学校のほうから、どのような業績勘案率にするかというのをちょっとご説明させていただきたいと思います。

【宮下分科会長】      ありがとうございます。

では、資料2-1を踏まえた航空大学校からのご説明ということで、よろしく願います。

【紀理事長】      資料2-2でございます。

先般申し上げたように、一応確認のために読ませていただきますと、理事長のものでございます。業績勘案率の決定に関することで、0.8と出しております。

「当該率となった理由」、「在任期間における各年度の業務実績評価は『順調』又は『A』との評価を受けているが、平成21年10月に鹿児島空港滑走路上において訓練機の胴体着陸、平成22年11月に宮崎空港滑走路上において訓練機のかく座事故及び平成23年7月に北海道河西郡芽室町剣山山中において訓練機の墜落事故が発生した。特に、平成23年7月に発生した墜落事故では3名が死亡、1名が重傷を負った」。

「それぞれの事故発生後、直ちに原因調査と再発防止策を推進し、安全対策を講じてきたが、3年連続で航空事故が発生したことから、組織を統括する長としての責任の重さに鑑み、国土交通省独法評価委員会において業績勘案率を0.9と決定した。しかしながら、総務省政策評価・独立行政法人評価委員会より事故調査報告書が出て改めて審議すべき、として審議差し戻しされている状況であった」。

「平成25年12月20日に当該事故の調査報告書が公表されたところ、安全管理体制が適正に機能せず、管理職と現場との間で安全に対する意識のずれが生じ、不安全行動を見逃してしまうような職場環境・組織風土であったという組織的な問題が関与した可能性が指摘されており、航空大学校には訓練の実施要領についての検討、安全管理体制の強

化、中期計画等の見直しの検討、が勧告された」と。

「当該指摘にある組織的な問題については、理事長の組織を統括する長としての責任は大きいと考えられるため、当初の案を見直し、業績勘案率を0.8とするものである」。

「個人業績」としては「特になし」と。

引き続き、裏面でございますけれども、当時の監事でございます。ちょっと全文は割愛させていただきますが、最後の3行が変わってまして、「当該指標にある組織的な問題については、監事の組織の業務執行を監査する立場としての責任は大きいと考えられるため、当初の案を見直し、業績勘案率を0.8とするものである」。「個人業績」は「特になし」ということで。

私どもとしましては、0.9から0.8にして、お願いする、ご審議をいただくという方針でございます。

【宮下分科会長】 ただいま、決定についての原案といたしますか、それを理事長のほうからご説明いただきました。

この審議につきましては、航空大学関係者の方は関与できませんので、別室で控えていただくということになりますが、審議以外の点で、ただいまのご説明について質疑、何か質問がございましたら、お受けいたしたいと思いますが。特にございませんか。よろしゅうございますか。

【羽原臨時委員】 1点だけ。

【宮下分科会長】 では、羽原先生。

【羽原臨時委員】 この今回の事故を起こされた教官の行動というのはやっぱり極めて特殊なものと考えられるのか、通常こんなことが起こってはいないと思うんですけど、極めて異例のことであると考えていいですか。

【紀理事長】 事故そのものという。

【羽原臨時委員】 はい。事故を起こした原因のその雲の中へ突っ込んだということなんでしょうかね、やっぱり。いや、はっきりわかりませんが、意図があったにしても。

【紀理事長】 これは公式な見解ととられるとあれなんですけれども、私の個人的に意見を申しますと、CFITといいまして、いわゆる自分が予期しない、例えば山だとか物表に当たってしまうという事故というのは世界的にございます。ただ、私の個人的な見解で言うと、プロフェッショナルには少ない。いわゆる個人でアマチュアで飛んでおられる

方が、時々そういう事故を起こされるということはありません。でも、職業にしている人間はあまり、ごくまれであろうというふうには……。

【羽原臨時委員】 そうですね。

【紀理事長】 情報としては持っておりますけれども。

【羽原臨時委員】 ですから、その管理職と現場との間で安全に対する意識のずれという乖離があってというよりも、何かほんとのいわゆる特殊な事例のように、私個人は感じるんですけども。

いや、はい、結構です。

【桑島臨時委員】 ちょっと前にちらっと聞いたような気がするのですが、確かめたいのですが、雲の中に入ったとか、入る飛行訓練が前にもあったというように聞いた気がするんですが、そういうことはあったのですか。

【紀理事長】 報告書には、学生がそういう説明をしたというふうにあったと。

【桑島臨時委員】 もしそう報告があったとすれば、それは重大な見過ごしだなという気がするのですよ。雲の中に入ることはルール違反ですよ。

【紀理事長】 はい。

【桑島臨時委員】 その報告を見過ごして、また同じことを繰り返して事故になったというのは、やっぱり組織的な落ち度ではなかったかなという気がするのですよね。今回、たまたま初めてというのと違って、前にもあったということになると。

【紀理事長】 ただ、学生の、唯一あるのが学生から聞き取りをやった捜査で、帯広の学生というのは、多分彼らのこのときというのはごくわずかししか飛んでない。正直申しまして、靄なのか雲なのか煙なのか、今回の場合はちょっと別としましても、入った、入らないというのがわかりにくいことがいくらでもあります。

これはもうパイロットをやれば、もう高田委員もご存じだと思うんですけど、ほんとに雲なのか、ぼやっとしたけど、向こうはうっすら見えるねとか、これは雲なのか雲じゃないのか、靄なのか、あるいは、その他、黄砂なのか、今はやりのPM何とかとか、非常にわかりにくい。素人、学生も二、三カ月の学生ですので、非常にわかりにくいので、学生の発言をそのままのみにするというのは、私はいかがなものかなという気はしています。

【桑島臨時委員】 いや、それは違うのではないですか。その言い方はちょっとおかしいですよ。

【梅村教頭】 私、やはり、帯広分校で、同じシチュエーションなんですけど、やはり

計器飛行をすると、たしか彼らは2回目だったと思うんですけども、教官は一生懸命やるんですよ。私も一度、同じ場所ですよ、全く同じ状況になって、教官、山ですって言われて、そのときは晴れてましたから、ああ、山だねということによって返しましたけれども。

計器飛行の訓練のときは、学生はフードというのをかぶっております、外、見えません。教官としても、姿勢を、飛行機の姿勢を安定させるために、学生の操作をじっと見ちゃうんですよ。そうすると、いわゆるコンプレクシーというんですけども、一点集中傾向が出ちゃいまして、アウトサイドウォッチに対する、外を見ることに対する注意が時々おろそかになります。

私自身も、後ろの学生からいわゆるアサーションですよ、アサーションを受けて、それで、そこは事なきを得たんですけども、その場では、もうこれ、20年ぐらい前の話なんですけれども、同じシチュエーションで同じ状況で、しかも、同じ山です。そういったことでフィードバックしてなかったのかと言われると、そこはもうほんとに、そのときおった教官には同じことは言っておるんですけども、私、それ以後、ちょっと航大を離れておりましたから、そういうのが立ち消えになってるし、そういう状況があったのかと思います。

非常に厳しいところです。エリアが狭くて、東のほうに行くと、十勝の自衛隊の基地がございまして、それで、非常に西でしか訓練ができない。それで、思わず、計器飛行の訓練という、先ほど申しましたように、計器に集中しちゃう傾向というのがある。それで外を見なくなる。

ところが、山は、日高山地は急峻なのが突然出てくるんですよ。それまでフラットであったところが突然山になるという。そして、何か教官として集中訓練、学生に熱心になればなるほど、その気がそっちにコンセントレートしてしまうと、そして、アウトサイドウォッチがおろそかになると。

【上窪臨時委員】 それだったら、訓練区域も変えな……。今おっしゃることは言いわけにしか聞こえないのは、もしもそうだとすれば、そこがそもそも訓練区域として適当じゃないというふうに言わざるを得なくなっちゃうんですけどね、そういうふうに言われちゃいますと。

今、生徒にコンセントレートするために、周りは見なくて、これ、ものすごいことをおっしゃいましたけど、聞いてたら背筋が寒くなるんですけど、それは逆にそうあってはならないことですよ。やっぱり教官としての最高の……。

【梅村教頭】 ですので、ですので、私、この事故直後に、安全教育を全部実施しました。その際に言ったのが、コンプレクシーとコンプライアンス、もう一つが、コンプライアンスとコンプレクシー、その特にコンプレクシーについては、皆さん、意識ないけども、注意してくださいと。どうしても飛行機の姿勢の安定のほうを、計器飛行訓練の場合は姿勢の安定というのが優先されるので、どうしても最初ふらついちゃうんですね。それを安定させるために、教官はそこにどうしても注意が行っちゃう。だけど、教官というのは学生と同じふうには飛ばないでくれということを全教官に教育しております。

そういったことで、先ほど理事長も述べましたけれども、T A W S という、Terrain awareness and warning system というのが今あるんですけども、いわゆる新造機にして新しいシステムにすればそういったものが搭載されるんですけども、現時点で、もう20年前の機材ですから、GPS も何もついてません。そういった中でやるのは、もう教官とか後ろの学生、アサーション、そういった全ての人的リソースを活用するしかないというのが現状ですね。

ですので、もうエリアとしては確かに空港に一番近いところなんですよ。活用しやすい。何しろ、限られた時間の中で一定の訓練を一定のレベルまでしなければ、エアラインでは使ってもらえませんので、効率的にやりたいということで、最も近いエリアなものですから、どうしても活用すると。

しかしながら、このときの事故というのは、最終的なところはわかりませんが、後ろの席から声がかからなかったということは述べられておりますので、それはまず防げないかんよねと。私の経験からいうと、後ろから声かけてもらったから、やはりよければ、よけたというのがある。これ、やっぱり人間ですので、ミスが必ずあると思うんですよ。その中で何とか克服できるというものがあると思うんですよ。

ですので、現在あるリソースをフルに活用するしかない。できるだけ新規の機材を入れれば、またハードウェアの面でもカバーできると思うんですけども。

【桑島臨時委員】 いや、だから、さっき言ったように、これはミスじゃないのですよ。雲の中に入っちゃいけないというのに、意図的に入っていったのでしょう。

【梅村教頭】 いや、だけど、事故報告書はそう書いてありますけども。

【桑島臨時委員】 書いてある？それ、意図的とは違うのですか。

【上窪臨時委員】 いや、自ら入ったんじゃないくて、気がつかないうちに入っちゃったとおっしゃった。そうでしょう？

【梅村教頭】 気がつかないで入っちゃったんです。

【上窪臨時委員】 多分、その生徒に集中したために、周りの状況が……。

【梅村教頭】 はい。の可能性があると思います。パイロットの私としてはそう思います。

【上窪臨時委員】 ただ、逆に、教官の一番大事なことは、訓練もそうだけでも、飛行機の安全飛行が最優先だったら……。

【梅村教頭】 そうです。

【上窪臨時委員】 それはちょっと逆に……。

【梅村教頭】 よくないです。

【上窪臨時委員】 教官としての資質の問題にもなってきますよね。

【梅村教頭】 そうですね。それは、だから、教育で直していくしかないと思います。

【上窪臨時委員】 非常に怖い話だと、聞いてると、今。

【梅村教頭】 ですので、安全教育で、そういった一点集中は絶対避けなさいと。それと、学生、職員に対してはアサーション、アサーティブな言葉というんですかね。いわゆる上位者に向かって、もう命にかかわるようなことですよ、いわゆる安全にかかわるといふことは。そういったことについてはもうちゅうちょなんか一切要らないんだと。それがお互いを救うことになるし、自分の命も救うことになる。そういったことなので、もうアサーティブな発言は積極的にやれというふうにやっております。

【上窪臨時委員】 わかるんですけどもね。

【小島臨時委員】 さっき言われたSMSなのですが、私は船舶管理会社で、本部長をやっていました。やはり、安全マニュアルをほんとに頭にたたき込んで、範囲が広く、人事関連もあるし、船のメンテナンスもあるし、その他、いろいろな項目も全部網羅しています。十数巻、マニュアルがあるのですが、それに注意すべきこと等が一個一個全部書いてあります。採用についてもインタビュー、評価する基準とか新人教育等が具体的に、全部書いてあります。事故が起きたときの対応はどうする、連絡、緊急対応 等このマニュアルに書かれています。これらは、日本語と英文の両マニュアルです。グローバル化というか、欧州から、このようにやるようになったのです。フィリピン人を使ったり、いろいろやっていますから、どうしてもマニュアルでやっていくしかなかったのです。

ですから、マニュアル、SMSというのを徹底的に一個一個潰していく。それで、その機器類や、機種が古くなって、実際に飛んでいる飛行機とこんなに差がありますよという

ことであつたら、ここに取り上げていくようなことをしない限り、ほんとの訓練に、効果的なものになっていかないのではと思います。

そこで、旧式でもしようがないんだ、技術でやっていくんだということも必要かもしれませんが、学生が卒業し、すぐ航空会社の訓練に入りますね。それで効率よく大きな飛行機をどんどん操縦できるようにしていくためには、それなりの計器類、練習機も用意しておかなくてはいけないのではないかと、それは予算との関係になりますが、非常に難しい部分かなと思います。

【宮下分科会長】　そうですね。事故調査委員会の調査というものに対して、皆さん、いろいろご意見をお持ちだということはよくわかりましたが、この場ではその業績勘案率の評価、これ、0.9というものは不適當である可能性がある。それは事故調査委員会の報告書が出た後、改めてここで検討すべきであると、こういうことで差し戻されたわけですね。

質疑ということですから、事故のことについて皆さんのご意見がいろいろな理解があるという、そういうご意見が出たということにここはさせていただきたいと思います。

では、これでとりあえず質疑は打ち切りますので、審議のほうに入ります。ですから、ちょっと別室でお待ちいただきたいと思います。

(法人退室)

【宮下分科会長】　これは平成23年に起こった事故でありまして、これを踏まえた平成24年の分科会、ここで0.9というのを決めたわけですがけれども、その経緯で、3年間連続して事故が起こってる。しかも、その年、その前年ですけども、この最大の事故が起こってしまった。これは組織に問題があるという以外の何ものでもない。つまり、組織の長は理事長であり、理事長に直接的責任があるかどうかわかりませんが、これだけの問題が起こったからには、理事長に当然責任をとっていただかなくてはいけない、組織としての責任ということですから、監事の方にも累が及ぶという、こういうような結論になったわけでありまして。

ですから、その原因がどこにあるのかどうかという、そこの先ほどの議論はさておきまして、事故調査委員会のほうから、組織上の問題があったと思われるという、こういうことと、それを踏まえた上で、中期目標、中期計画の見直しという、そこまで踏み込んだ意見が出されている。これは我々が考えた組織に、組織の責任であるという、それを超えた、さらに一歩さえたレベルの報告書である。

これを踏まえるということになりますと、0.9というものをまず1段階ずつ下げなければいけないということになるかと思えます。0.8という原案が先ほど出されました。これは前例から見てもそんなにあるものではありませんが、全体の流れから考えまして、私は0.8というのは、これはもうやむを得ないものであるというふうに私自身は考えます。

審議に入っておりますけれども、まず、私の考えを、当時のことを思い起こしていただいて、平成24年の分科会の議論がどうであったか。私はその後に殿谷理事長を呼びまして、大変なことですよと、しっかりと組織改革してくださいよという、10分か20分、別途お話ししたんですよ。そういうこともしっかりと覚えております。

ですから、0.9というのは非常に重いものだというふうに私は思って、そのお話をしたんですけれども、さらにそれをもう一步踏み出さなきゃいけないという、こういう委員会からの、両委員会ですね、事故のほうの委員会とそれを踏まえました評価のほうの委員会からの2つのご意見、出ておりますので、今のような原案でやむを得ないと、こういうふうに考えます。

これについてご意見を伺いたいと思えます。

【桑島臨時委員】 よろしいですか。

【宮下分科会長】 どうぞ。

【桑島臨時委員】 今、0.9を0.8に下げるといふこの原案を、出されたのは、航大が自発的に出したのですか。

【赤井専門官】 そうです。

【宮下分科会長】 そういうことですね。0.9ではぐあい悪いということになる。

【桑島臨時委員】 政策評価委員会とか、あるいは、航空局のほうからの示唆があったということはなかったのですか。

【赤井専門官】 基本的にはそういうことは一切ありません。

【桑島臨時委員】 そうですか。

【赤井専門官】 ええ。我々はあくまでも事務局ということですので、航空大学校に対しては総務省の評価委員会からこういう指摘が出されているので、再度考え直してくださいという要請。

【桑島臨時委員】 じゃあ、航大がみずから0.8にしたいと、下げたいと……。

【赤井専門官】 そうです。そういうことです。

【桑島臨時委員】 そういうことですね。

【赤井専門官】 はい。

【宮下分科会長】 そういうことです。

【桑島臨時委員】 それはわかりましたけれども、先ほど私、確かめるような言い方で聞きましたけども、前にも雲の中に入ったというルール違反があったのに、見過ごしていたとすると、やっぱり組織的な責任はあるだろうと思いますので、私も下げることにしましては賛成します。ただ、0.8が妥当かどうかというところはまた別問題なのですが。

もう一つ確かめておきたいのですが、今回、事故の当事者、亡くなられている方に対して申しわけないのですが、その方に対する退職金というのはどうだったのですか。通常どおりだったのですか。

【宮下分科会長】 教官ですね。

【桑島臨時委員】 そうそう、教官。

【赤井専門官】 教官。すみません。ちょっと……。

【桑島臨時委員】 つまり教官の過失に関連して、最近、東北大地震の津波で石巻市の大川小学校の53人の児童が、先生の誘導ミスで死んだことに対して遺族が裁判を起こしてますよね。同じことがこの事故についても起きる可能性を、心配してるのですよ

【赤井専門官】 はい。

【桑島臨時委員】 まだそういう事態にはなっていませんね。

【赤井専門官】 そうですね。

【桑島臨時委員】 私、今ここでルール違反があったみたいなことを言ってますが、ルール違反が本当にあったなら、管理者側は裁判で負けるのではないのかなと思うのですよね。

【赤井専門官】 はい。

【桑島臨時委員】 そうすると、当事者の責任も出てくる。

【赤井専門官】 はい。

【桑島臨時委員】 そういうことと絡めて考えると、当然のことながら、ここは評価を下げざるを得ないと思いますね。

【宮下分科会長】 その問題とは独立して、ここではその退職金の問題とは独立して決めざるを得ないと思いますので。

桑島先生は0.8で、0.8というか、とにかく……。

【桑島臨時委員】 ええ、あるいは、0.7でもいいのかなという気持ちも持ちましたけ

どもね。

【宮下分科会長】 わかりました。とりあえず、反対ではないと。

【桑島臨時委員】 はい。

【宮下分科会長】 そういことですね。ほか。李家先生。

【李家臨時委員】 私も前の審議のときに、3年連続の事故で、最後には3人の方がお亡くなりになられたということで、1を0.9に下げると、そういう結論になったと記憶しております、それについては納得しておりました。

【宮下分科会長】 そうですね。はい。思い出しました。先生が特におっしゃいました。

【李家臨時委員】 今回、この事故報告書が出て、明確に組織的な問題が関与した可能性があると書かれた以上は、理事長にしろ、監事の方にしろ、長としての責任が更に問われると思います。そこで、今回もう一段下げるとい判断で私も納得しております。

【宮下分科会長】 ありがとうございます。

ほか、よろしいですか。どうぞ、大島委員。

【大島臨時委員】 私は前回のときは参加してないのですが、やはり、理事長としての責任として3年問題が続いているということで、もちろん0.8に下げること何の反対もありません。先ほど、教頭のお話を聞いていたときに、どうしても職人気質のようで、その教官に対する同情心がすごくおありになると思うんですね。

気持ちはわかりますが、立場として言うべきことではないはずでございますから、そういうことをはっきりわかっていたくためにも、下げた前例をつくったほうがいいかなと思いたしましたのと。

日比谷線の事故がありましたときに、やはり国交省からいらした寺嶋潔さんは退職金をお受け取にならなりません。これは自発的に受け取りにならなかったんですね。もちろん、事故は、大きかったということもあるけれども。

ご当人たちの高潔さというか、何というんでしょうね、いろいろ考え方だと思いますね。ですから、下げていいのではないか、という気持ちです

【宮下分科会長】 はい。理解できます。

【上窪臨時委員】 感想だけ言わせてください。

【宮下分科会長】 どうぞ。

【上窪臨時委員】 逆に我々、民間で一応経営者をやってきた人間からすると、普通ならあの事故を起こしたら、あの時点で引責辞任ということに多分私はなつたと思う。

そういう意味で、逆に、任期を全うして、退職金の係数が0.9、0.8を論議していること自体が、民間としては全く信じられない。しかも、この0.8はかつてないほど低いもんだと。何で0.5があつたり、0.3がなかつたり、これも我々民間にはもう理解できません。ただ、事前説明でもお伺いしたら、これ以上、過去に下がった、低いのはないから、すごい厳しいことだよと。

ああ、やっぱり我々とはもう全然住む世界が違うし、考え方も違うし、やっぱり責任のとり方に対しては我々民間のほうがもうちょっと、もっと厳しい形で対応してきているというふうに、一言だけ感想を言わせていただいて、もう結果についてはお任せしますけども、そんなもんなんだということを改めてちょっとその温度差というか、感じていると。民間の方は何人もおられるんですけども、同じようなことを思っておられるんじゃないかなと思って、一応、民間代表みたいな形で感想を述べさせていただきます。

【宮下分科会長】 ありがとうございます。

先ほど、寺嶋さんの話が出ていますからね。いろいろ責任のとり方もいろいろございますが、この今回は決めなければいけないと、こういうことでございます。

【上窪臨時委員】 はい。

【宮下分科会長】 どうぞ、高田さん。

【高田臨時委員】 私もこの0.8でいい、賛成というか、いいんだと思います。3年連続事故があったと、それから、最後は死亡事故があったということも含めて、0.8が妥当なのか、0.7なのか、それはわかりませんが、0.9というのは、そのときもそういう議論がありました。

それで下げて0.8にするというのは、1つの視点としては、やっぱり安全に対しては、SMSじゃないんですけども、理事長が最大の責任者だと、それから、リーダーシップを持っていると。だから、それぐらいやっぱり理事長の指揮命令というのをしっかり固めて、それで、安全って守っていくんだということのためには、責任者の責任を明確にするというのは僕はいいと思うんですね。

そういう意味からも、やっぱり0.8というのはあるのかなと思って、それで、そういう意味では、リーダーシップとかそういうことじゃなくて、責任の重さというのをみんなに知っていただきたいなということだと思うんですね。

【宮下分科会長】 機器が十分なものでないというのがエクスキューズに使われる可能性がありますね。

【高田臨時委員】 そういうものはエクスキューズですね。

【宮下分科会長】 先ほどの説明というのはみんな全てそうで……。

【高田臨時委員】 そうですね。

【宮下分科会長】 人がやってることだからということ、しかも、機器が十分じゃないということ……。

【高田臨時委員】 それはだめですね。

【宮下分科会長】 事故は起こるといふふうにおっしゃったわけですから、これは非常に大きな問題ですね。

【高田臨時委員】 そうですね。雲があるかもわかんない……。

【宮下分科会長】 これだけの事故を経ても……。

【高田臨時委員】 パイロットは誰でもね。

【宮下分科会長】 限界はありますよね。

【高田臨時委員】 おっしゃっていましたが、パイロットは誰でもわかるだろうけどと言っていましたけど、そんなことないですよ。雲があったらわかるんですよ。入っちゃうこと、ないんですよ。逆に、また、あの帯広の山の近いところだったら、余計そういうことをしちやいけないというのは当然、現場で話してあるはずですから。

【上窪臨時委員】 周りを見ないなんて、絶対あり得ない、あり得ないですよ、逆に。

【高田臨時委員】 きっちりそういうことは現場の教育、教官の中での話し合いが足りないんで。

【上窪臨時委員】 気がつかなかったというのは。

【高田臨時委員】 だから、それはエクスキューズしちやいけないと思いますね。

【李家臨時委員】 さきほど、私も質問したのがその関係です。長い間航大で教えているあいだに、訓練空域の関係で、かなり狭いところを飛ばなければいけない、雲が多少出ていても、訓練時間が限られているから無理しても飛ばなければいけない、そのような雰囲気の中でもどうしても飛ばさねばならないということで、徐々に、何か間違った方向に教育の仕方が向かっていったのかなというように思えてしまいます。

そういった意味で、航大の教官の方だけではなくて、先ほども言わせていただきましたが、エアラインで教育を担当されている方とか、他に海外の方でも良いですけれども、そういった方が教育の仕方を、帯広の区域だけでも良いですけれども、一度見ていただいて、航大の教官の方に、こんなのはちょっとおかしいのではないですかとか、こうやったら良

いのではないですかとか、そのような直接的な声を航大の方が聞く機会をつくってもらったほうがよい気がします。

こういったことを行わないで、今回のように、単に学生からアンケートをとったり、外から有識者を招いて講演会をして話を聞きますとか、そのような格好ばかりですと、なかなか直接的には解決していかないと思います。

【上窪臨時委員】 ですから、先ほど、最後にも聞きましたけど、じゃあ、訓練区域として適当に、あまり適当じゃないんだったら、教官自身がそれを発信してくれないと、あそこ、ここだとこっちに自衛隊があつて飛べないし、山が急峻な山があつて雲がよくかかると、いや、ここではやっぱり安全で効率的な訓練をするにはあまり適切じゃないということであれば、それは教官が言ってくれなきゃ、わからんわけで。

そういうところが出てこなかったのが、やっぱり今、先生がおっしゃったようなところで何か問題を抱えたまま、それを表面に出さないで、ある程度無理なことをしてきたんだとしたら、これ、また、もっと根深いものになってくるわけで、その辺も必要じゃないですかね、考えると。

【大島臨時委員】 ちょっといいですか。

【宮下分科会長】 どうぞ、大島委員。

【大島臨時委員】 余計なことですけどね。アサーションという言葉の意味を取り違えるように思いました。というのは、「教官、山ですよ」と言うのがアサーション、アサーションだとおっしゃっていましたよね。計器を、ずっと見ていたので、前方に山があるのを、自分の場合は後ろから山だと注意されたので回避できたけども、だから、教官であっても、後ろからアサーションをかけるべきと話されました。

アサーションというのは部下から危機を教えてもらうことではない。もっと、例えば教え方であるとか、違う指摘のほうですが、「危険ですよ」と学生から言われるのがアサーションだという受け取り方は……。

【上窪臨時委員】 私も違うと思います。

【大島臨時委員】 ちょっと違うなと思いましたが、やはり根本的な問題が。

【上窪臨時委員】 これは、ただ、単純にアドバイスするというかね。

【大島臨時委員】 いやいや、だって、ですから、ちょっとここも根本的に何か誤解されていることが幾つかあるかなというのがあって。すみません、余計なことを。

【宮下分科会長】 はい、それでは……。

【大島臨時委員】 余計なこと申し上げて、ごめんなさい。

【宮下分科会長】 変なところで議論の方向が拡散してまいりましたけれども、一応、大切なことを決めなければいけませんので、業績勘案率に関しまして、理事長及び監事の役員退職金に係る業績、業務実績勘案率、原案どおり、0.8というふうにいたしたいと思えます。ご異議ございませんか。よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【宮下分科会長】 ありがとうございます。

それでは、以上で議事を終了いたしましたので、航空大学校について評価をお知らせするということがございますね。じゃあ、入っていただく必要がある。

(法人入室)

【宮下分科会長】 どうもお待たせをいたしました。

議論いたしましたポイントといたしましては、原案どおり、理事長及び監事に関する役員退職金に係る業務実績勘案率、原案どおり0.8ということに決定をいたしました。

では、その議論のプロセスで、やはりいろいろ事故に関する解釈が、航空、安全、航空、何でしたかね、事故安全……。

【高田臨時委員】 運輸安全委員会です。

【宮下分科会長】 運輸安全委員会から、一応公式なものとして出されている以外の、若干の異論というものをもちのような、内部で、そのような感触を得ました。

やはり、いろいろな意味において、航大が今まで培ってこられました風土というものの一部にやはり問題が含まれている可能性もあるかと思えます。それから、いろいろ機器の問題というのは根本的な問題ではありますけれども、それに最終的な原因を押しつけない形で、安全というものに今以上一層の努力を払っていただきたい、そういうふうに思えます。

それから、機器に関しましては、よくこの世の中では貧すれば鈍すると言いますがけれども、お金がないから安全をおろそかにするというのとは一番悪いことだと思います。ですから、ステップ・バイ・ステップでも、よいその目標に向かって、安全な機器を備えるという、そういう道をたどっていただきたい、こういうふうに思えます。

以上、要望でございまして、先ほど来、かなり議論になりました後、審議に入りましたので、その審議の中でもいろいろそのあたりの議論が出ました。かいつまんで、若干耳に痛い点もあったと思えますけれども、これを機会に、一層いい航空大学校のほうに変わっ

ていただきたいというのが我々の本音でございますので、誤解をされないように努力を重ねていただきたいと、こういうふうに思っております。

どうもありがとうございました。

【紀理事長】 どうもありがとうございました。いろいろご議論をお伺いして、それをさらに生かしていくような形でやっていきたいと思っておりますので、今後ともよろしく願いいたします。

【宮下分科会長】 それでは、進行のほうを事務局にお返しいたします。

【赤井専門官】 長時間にわたり、ご議論、ありがとうございました。本日の議事概要についてですけれども、委員の皆様には、後ほどまたご了解を得ました後に、後日、国交省のホームページに公表、掲載させていただきたいと思っておりますので、またその際にはよろしく願いいたします。

本日の分科会はこれにて議事終了しましたので、終わりたいと思います。

長時間にわたり、ありがとうございました。

【宮下分科会長】 どうもありがとうございました。本当にお疲れ様でした。ありがとうございます。

— 了 —