

## 第2回交通政策審議会航空分科会技術・安全部会

日時：平成26年3月13日（木）16：00～18：00

場所：中央合同庁舎2号館 16階 国際会議室

主なご意見・ご指摘：

### <「資料1：今後の乗員政策等の基本的な方向性について」のご意見・ご指摘>

#### ■操縦士関係について

○船舶分野においては、船舶が供給過剰になる中で、船員不足が深刻化したため、外国人を採用してきた背景があるが、安全対策等の質が課題となり、現在は日本人の船員を育成・雇用することに重視していることから、航空分野においても同様の状況になる可能性があることを念頭に置くべき。

○無人航空機の実用化など、将来の新たな技術の進歩を踏まえて、パイロットや整備士等に係る乗員政策を検討した方がよいのではないか。

○操縦士の確保において、例えば健康であれば65歳まで運航可能とするなど、健康管理、技能管理が今後重要になってくる。

#### ■整備士関係について

○育成について、整備士に対する魅力が操縦士と比べて少なく、志願者が少ないことが問題である。整備士の魅力についてもっとアピールすべきではないか。

○JAXAとしても、大学と連携して人材育成を行っているところ。今後も例えばエンジン設備等についての教育など、何らかの協力を行ってまいりたい。

○認証について、決定的に人が不足している。認証技術レベルを向上させるとともに、認証技術者をいかに育てていくのは重要な視点である。

○最近の若い人たちは直接機械などに触れる職業に抵抗があるとのことで、手先が器用であった時代の日本の特質が変わってしまった。そういった職業がいかに魅力的であり大事であるのかを伝えることが重要である。

○日本では航空工学を学べる機会が少ない。機会を増やし、航空産業の裾野を広げていくことが重要である。

### <「資料2：今後の航空安全行政について」のご意見・ご指摘>

#### ■安全指標及び安全目標値について

○安全目標値について、有限の数字を掲げて、どのように減らしていけばよいかを検討してもらうことが重要。

○死亡事故は0にしないといけないのは当然であるが、世界各国のデータと比較することで日本の実績をみんなが誇りに思えるようになると良いと思う。

#### ■自発報告制度について

○分析について、今後 20 年間で航空需要が増してくるなかで、技術の進歩等、環境の変化が進んでくるため、前提条件が変わることも視野に入れながら実施してはどうか。

○自発報告制度は主に未然防止に活かす取組であり、義務として課しているわけではないため、航空業界においてこの制度を定着させるための文化の醸成が必要。よって、この制度の重要性を国民にアピールするための周知、広報を地道に取り組んでいくことが重要。

○米国のように免責を与えることは困難であるが、秘匿性を担保することは可能であるため、秘匿性を強調していくことが望ましい。

#### ■その他

○リスクの変化に対応していくため、レギュレータもプロバイダもお互いに成長してそれらリスクに対応していかななくてはならない。そのためには、レギュレータとプロバイダ双方向の情報の交換が重要。

#### <全体を通してのご意見・ご指摘>

○今後MRJの登場により日本の認証技術が求められてくることから、認証技術者の育成についても、今後重要になってくる。

○航空機については、電車や車と比較してまだまだ国民になじみがなく、安全性について疑問視をされている人が多いため、航空の安全についてアピールしてもらいたい。一方で、エアラインに対して過剰に規制をかけて安全性を求めることも望ましくないため、こういった委員会の場で航空の安全について議論することは望ましい。

○今後はMRJを起点として日本の航空機産業が発展していくものと考えている。そのためにはMRJが日本で型式証明を取った後に、米国等の外国ではなく、日本で製造することのメリットがあるような制度であることが重要であり、産業の空洞化を防ぐ一端を担って欲しい。