

日時：令和4年3月31日（木）10：00～12：00

場所：Web 開催

議事概要：

<議事（1）航空安全プログラムに関して>

（概要）

「令和3年度の国の安全指標・目標値の検証及び令和4年度の国の安全指標・目標値について」審議が行われ、航空局の提案どおり了承された。

（主なご意見・ご指摘）

《①令和3年度の国の安全指標・目標値の検証及び令和4年度の国の安全指標・目標値について》

- 単年の実績値のみで評価するのではなく、複数年の中長期的な傾向を踏まえ、評価することが重要ではないか。現在の指標では事象が1件起こるだけで未達成となるような項目もあり、そのような項目の分析に対しては、複数年の移動平均等、トレンドを把握することが大事かと思う。
- コロナ禍で航空需要も減少しているため、件数のみで評価をすることは適切ではない。コロナ禍の運航便数の減少等を考慮し、評価を行う必要があるのではないか。
  - 新型コロナウイルスの影響については、引き続き確認し評価を行っていく。（航空局）
- TCAS RA（航空機衝突防止装置による回避指示）に関する安全目標値は、ニューサンス RA（正常な運航において発出されてしまう回避指示）と区別して取り扱うほうが適切な安全目標値となるのではないか。
  - TCAS RA 安全目標値に関しては、ご指摘の通りニューサンス RA と区別して分析を行ってまいりたい。（航空局）
- 自発報告制度について、報告数の少ない分野に対してさらなる対応が必要ではないか。

- 制限区域内において地上での作業又は地上の施設若しくは物件に起因する人の死傷、又は航空機が損傷した事態の発生率が増えていることは重く受け止め、必要な対策を講じてほしい。
- 自発報告制度や制限区域内の事故についても、各組織に安全文化が浸透するよう対策を検討し進めてまいりたい。(航空局)
- 事故の未然防止に向け、各事業者間での情報共有は重要である。VOICES への報告が促進されるような対策の検討をお願いしたい。
- 未達成が継続している項目は、改善策を実施し、長期的な視点で検証を行う必要があるのではないか。
- 安全指標のレビュータイミングである 5 年を待たずして、過去の指摘も踏まえ改善点等は積極的に取り入れていただきたい。

#### 《②航空安全プログラム改訂に関する調査について》

- 目標値と実績値が大きく乖離している場合は、達成に向けたモチベーションが低下するため、原因分析後、目標値を変更することも検討した方が良いのではないか。
- 単年の指標のみでなく、中長期視点での指標の設定について、いただいた御意見を踏まえて、分析の仕方等検討してまいりたい。(航空局)
- 定性的な指標については、諸外国の動向も調査したうえで、検討を進めることでより有意義なものになるかと思う。
- 無人機や空飛ぶクルマについて、航空安全プログラムの中でどのように扱っていくのか。
- 航空安全プログラムの見直しの中では、無人航空機の取り扱いも含めることで前向きに検討してまいりたい。(航空局)

#### <議事(2) 最近の技術・安全行政の動向> (主なご意見・ご指摘)

《①航空安全行政における時代の変革に適応するための取組み》  
意見なし

《②次世代航空モビリティに関する検討状況について》

- 空飛ぶクルマの定義について、垂直離着陸だけではなく、小型飛行機に操縦者が乗らないというような発展性もあるのでは。航空局としてはどのように検討しているか。
  - 空飛ぶクルマについては、現時点では垂直離着陸を想定しているが、将来的にご指摘のようなものがあれば、対応してまいる。(航空局)
  
- 参入障壁が低い分野であるため、安全第一ということで検討する一方で、過度な規制が開発競争の足かせにならないにしていきたい。
  - 安全第一の一方で過度な規制とならないようにという点をご指摘の通りであり、民間の意見も聞きながら検討を進めているところ。(航空局)
  
- 次世代モビリティに関する新たな参入者に対して、安全文化の醸成を図るとともに、適切かつシンプルな規制や指導を行い、活性化を進めていきたい。
  - ドローンの飛行に関する安全文化醸成の重要性は認識しているところであり、引き続き対応を進めてまいる。(航空局)
  
- ドローンの機体検査に関する資格の基準整備についての情報は、前広に開示していきたい。
  - 無人航空機の点検整備の義務は、ドローンの使用者に課されているところ。一方、空飛ぶクルマについては、有人航空機もしくは無操縦者航空機になるので、基本的には航空機に関する今のルールの中で対応していくことを考えている。(航空局)
  
- 運行者側の視点に止まらず、空飛ぶ車とかドローンによる住民側への影響もモニタリング・検証を行っていく必要がある。
  - 空飛ぶクルマやドローンが拡大していく上では、ご指摘の通り、社会受容性ということが大変重要であると考えている。(航空局)

○ ドローンとヘリコプターの衝突防止について、検討・技術開発を進めていただきたい。

→ 現行、航空機等との衝突防止のため、ドローンの方に衝突を防止する措置をとることを求めています。なお、改正航空法においては、目視外飛行等を行うドローンの飛行計画の登録を求めており、それを有人機側で確認可能とします。また将来的には、有人機も含めた交通管理というものも考えていくことになる。(航空局)

○ 事故時に限らず、平時のドローンの運航データを記録し、必要に応じて国民に提供する、もしくはシステムの効率性、安全性を分析できるような運航者から一般にも提供されるような仕組みは検討しているのか。

→ 飛行データの記録については、自動操縦を行うドローンも多く、事故時についてはデータ取得可能と考えている。(航空局)

《③航空保安に関する改正航空法の施行・危害行為防止基本方針の策定について》

○ 法改正と危害行為防止基本方針が定められたことは大きな成果だと捉えている。保安検査の実施主体、費用負担のあり方などの検討課題について、引き続き着実に進めてほしい。

○ 危害行為防止基本方針の策定後における保安検査員の意識変化についてモニターしていくことが必要では無いか。

→ 保安検査の実施主体と費用負担のあり方については、引き続き、有識者会議での議論を行い、しっかりと検討を進めてまいりたい。また、保安検査員の方々の意識変化についても有識者会議の他、実務レベルのワーキンググループ等を活用しながらモニターしてまいりたい。(航空局)

《④規制の緩和・見直しについて》

○ 非常に多くの件数を、措置いただいたことは評価している。一方、現時点で措置ができていない項目は、各社に一律の規制を課すのかハザードのリスクや各社の体制に応じた規制を課すのかも含め、どのような規制のあり方が可能か検討を進めることも必要ではないか。

《⑤技術規制の見直しに係るフォローアップについて》

- 規制の緩和・見直しに関して、短期的な視点ではなくポストコロナを見据えた対応につき評価している。引き続き要望を収集することや対応を開示していくことや他省庁との横断的な調整が必要な事項についてもスピード感を持って頂くことを望む。
  - 要望については窓口を設け、安全確保を第一優先としつつ果断に見直しを行っていきたい。(航空局)
  
- 一定の議論が尽くされた上で方向性が整理なされていることから、一旦議論が終了したということが分かるように記載された方がよいのではないか。
  - 検討途中のものも含まれているため一律に議論終了と出来ないことから原案のままとしたい。(航空局)

(その他ご意見・ご指摘)

- カーボンニュートラルに向けた環境分野の取り組みと安全分野との関連性を認識したうえで、今後も取り組みを行うべき。
  - 環境と安全の両立について、今後も取り組むべき重要な課題と認識。航空局では、昨年3月に航空機運航分野におけるCO2削減に関する検討会を立ち上げ、代替燃料(SAF)、運航方式と併せて、CO2削減に係る航空機の新技术についても工程表を取りまとめた。具体については、来年度立ち上げる予定の新技术の官民協議会にて議論させていただきたい。(航空局)
  
- スペースポートの整備のあり方も踏まえながら、将来を見据えた検討も着手して欲しい。
  - スペースポートについては、既に局内検討会が設置され、検討が開始されている。(航空局)

以上