

年頭の辞



国土交通省 航空局

局長 平岡 成哲

平素より日々航空の安全、利用者利便の向上にご尽力をいただいている関係者各位に感謝を申し上げたいと思います。

昨年は空の安全への信頼を揺るがせる大きな事故から始まりました。1月2日の夕刻、羽田空港において日本航空機が海上保安庁機にC滑走路で衝突し、日本航空機の乗員・乗客は無事脱出したものの、海上保安庁機の乗組員5名が亡くなる大変痛ましい事故が発生しました。改めてご遺族の方々にお悔やみを申し上げます。

事故については現在なお運輸安全委員会において引き続き調査中ですが、事故直後に立ち上げた「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」より昨年6月に公表された中間とりまとめに基づき、管制交信に係るヒューマンエラーの防止や滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化など5本柱からなる安全・安心対策を着実に実施し、空の安全への信頼を回復して参りたいと思います。

事故以外にも昨年年初の能登半島地震のような自然災害や昨年10月の宮崎空港での不発弾爆発など、航空の安全に関わる事象は思い

もよらないときに発生します。年初に当たり、改めてそれぞれの立場で空の安全の大切さを心に刻み、各人の任務は全て空の安全につながっていることを思い起こし、業務に邁進していただくことをお願いしたいと思います。

空の安全への信頼の回復とともに、航空局にとって大きな課題となるのが、航空分野の持続可能な成長です。現在数字の上では国内線はほぼ回復していますが、今後国内では急速に人口減少が進むおそれが強く、中長期的にどのように公共交通機関としての国内線を維持していくのかを考えるべき時期に来了。このためには航空各社の競争領域と協調領域の見直しが不可欠だと思います。国内のネットワークを維持しつつ公共交通機関としての使命を果たしていくためには、これまで以上にメリハリの効いた協業化・共同化の取り組みが必要となります。個別の施設や設備の保有、サービスの提供がどこまで各社別であることが必要か、今一度見直す時期に来了いると思われます。

一方で国際線は、各種予測においても世界の人口増や経済の拡大により今後も拡大を続

けると予測されています。人口減少社会において増えゆく国際線需要を引き受けることは容易ではありません。既にグランドハンドリング、保安検査、構内バス、航空燃料供給などで厳しい状況に至っています。さらに今後は整備士や操縦士なども不足する事態も想定されます。現場の善意と努力のみに依存するシステムには持続性がありません。またこうした人手不足の問題を一気に解決する魔法の杖はありません。処遇や職場環境の抜本的改善、裾野の拡大、新たな技術の導入も含めた業務の大幅な効率化など、できることはすべて行うことが必要となります。

こうした国際・国内の両面にわたる努力は、脱炭素の取り組みや空港整備勘定の健全性の確保と併せて進めていく必要があります。航空行政も航空システム全体の持続可能性をどのように確保していくのかという視点に立って、これまでの常識に漫然と従うのではなく、予想される変化に柔軟かつ的確に対応していく必要があります。

またその前提として、航空分野が常に国際競争にさらされており、「空」はつながっているという現実にしっかりと向き合う必要があります。航空当局としては世界の潮流を見極めながら、国際基準の物差しで自らの規制や政策をアップデートしていく、さらには各国の航空当局とも連携しながら国際的な政策協調やルールメイキングに自分事として取り組んでいく、途上国を始め世界に貢献するという姿勢が求められます。前次長の大沼さんがICAO理事会議長に立候補している今、日本の航空局（JCAB）には各国の当局よりこれまで以上に大きな期待が寄せられており、航空行政において常日頃より世界を俯瞰する視点を忘れないようにする必要があると思

います。

技術の進歩に伴い、近年航空行政もドローン、空飛ぶクルマといった新しい技術への対応が求められています。こうした新しい技術が安全に運用されることを確保することは非常に重要なミッションです。一方でその目的を達成するためにがんじがらめに規制するというのでは手段が目的化したり、規制への対応のためいくら人がいても足りない状況に陥ってしまうおそれがあります。場合によっては、金の卵を産むガチョウを殺してしまうことになりかねません。このため、経験やデータの蓄積を踏まえながらリスクが高い場合とリスクが低い場合とを峻別し、リスクに応じて対応を変える柔軟性も必要となります。そのためには、当局として高い位置に居続けるのではなく、現場と対話を重ね、その状況や声を的確に把握し、PDCAサイクルを回していく姿勢が重要です。

航空局は、各部門や各職種の専門性、独立性が強いプロフェッショナルな組織です。しかし、ともすれば専門性の殻に閉じこもってしまうおそれがあり、同じ職場でも部門が違えばほとんど会話することがない事態が発生しかねません。違う部門、職種であっても目指すところは安全で快適な航空サービスの提供に他ならず、この目的は互いの理解と協力がなければ達成することはできません。また脱炭素、新モビリティへの対応など新たな課題への対応は従来型の組織や職種を超えた取り組みが必要となります。人類は、他の哺乳類と異なり、横に連携して大きな組織力を持つことができたこと、そして自分の代にはできなかったことを後世に託し、後の世代は先代の築き上げた土台の上にさらに積み重ねを行ってきたことが、今日の地球上での繁栄の源になったと言われています。各々の持ち

場において、コミュニケーションの機会、交流の機会を大切にしながら、組織として大きな力を発揮できるようにするためにはどうす

ればよいかを常に考え、行動していただければ幸いです。

2025年1月1日