

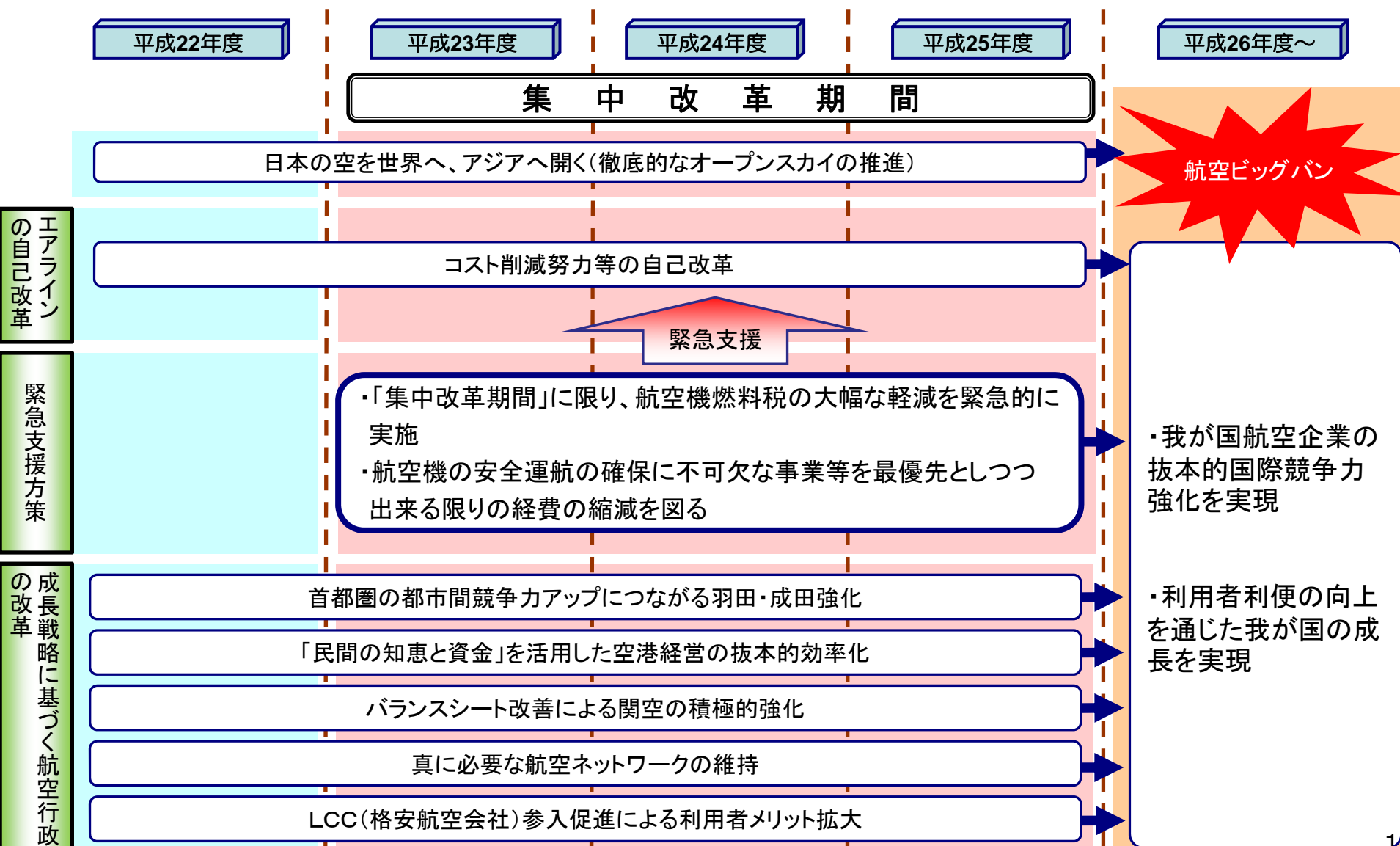
第1回 安全に関する技術規制のあり方検討会 資料

平成23年12月6日
国土交通省航空局

1. 航空行政に関する昨今の動き 及び 技術規制のあり方検討の進め方について

我が国航空企業と航空行政の集中改革

国土交通省成長戦略会議に基づいて、国際競争力強化の観点から、平成23年度から3年間(首都圏空港(羽田・成田)の発着枠の増加が完了するまでの期間)を「集中改革期間」と位置づけ、航空行政として緊急的な支援を実施。



国土交通省成長戦略 ～我が国の成長に貢献する航空政策へ～

I 日本の空を世界へ、アジアへ開く（徹底的なオープンスカイの推進）

- 成田の30万回化に係る地元合意を前提に首都圏空港を含めたオープンスカイを推進。
- 国際航空物流の活性化のため、従来の枠組みを超えた抜本的な自由化を推進するとともに、フォワード・チャーター等に係る規制を緩和。
- 観光立国の実現、LCC(格安航空会社)はじめ新規参入促進のため、アジアの諸国・地域を最優先に新たな枠組みの合意を目指す。

II 首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化

III 「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化

V 真に必要な航空ネットワークの維持

IV バランスシート改善による関空の積極的強化

VI LCC参入促進による利用者メリット拡大

- 拠点空港におけるLCC(格安航空会社)専用ターミナルの整備検討。
- 国際動向に迅速・的確に対応した技術規制の緩和等による航空会社の低コスト化支援。

[国土交通省成長戦略] - 抜粋 -

3. 航空分野

戦略6: LCC 参入促進による利用者メリット拡大

2. 課題に対応した政策案

(2) 技術規制の緩和

乗員資格等の相互承認を早期に実現するべく、米国をはじめとする諸外国との協議を積極的に進めていくとともに、ライセンス発給審査の効率化による外国籍運航乗務員の活用円滑化、旅客在機中給油の実施による機材の高稼働化等、まずは**航空会社のコスト削減に資する技術規制の緩和を重点的に行う**。

これに加え、**今後とも国際的動向を踏まえつつ、安全性が確保されることを前提として、技術規制の緩和を不断に実施する**。

利用者利便性の向上を通じた我が国の成長を実現

安全に関する技術規制のあり方検討の進め方

- 国土交通省成長戦略（平成22年5月）を踏まえ、航空の安全に関する技術規制（法令・通達・運用）のあり方を見直す。
- 国際標準、欧米の状況等を踏まえ、安全性を確保しつつ、国際競争力の強化及び利用者利便の向上を目指す。
- 年内に見直しの結論を得、年度内に実施することを原則とする。

平成23年度

9~10月 全事業者からヒアリング → 251項目の要望

検討（重複を除くと、129項目）

要望D [対応不可]

・国際標準、欧米の状況等と遜色がないなど、見直しが困難なもの

要望A [年内対応]

- ・緊急性の高いもの
- ・早急に対応可能なもの

検討

12月 改正を実施

要望B [年度内対応]

- ・要望A以外のもので、実証実験等の必要がないもの

検討

3月 改正を実施

要望C [24年度以降に対応]

- ・実証実験等の必要があり検討に時間を要するもの

検討

対応方針、スケジュールを明らかにする

実証実験等

改正を実施

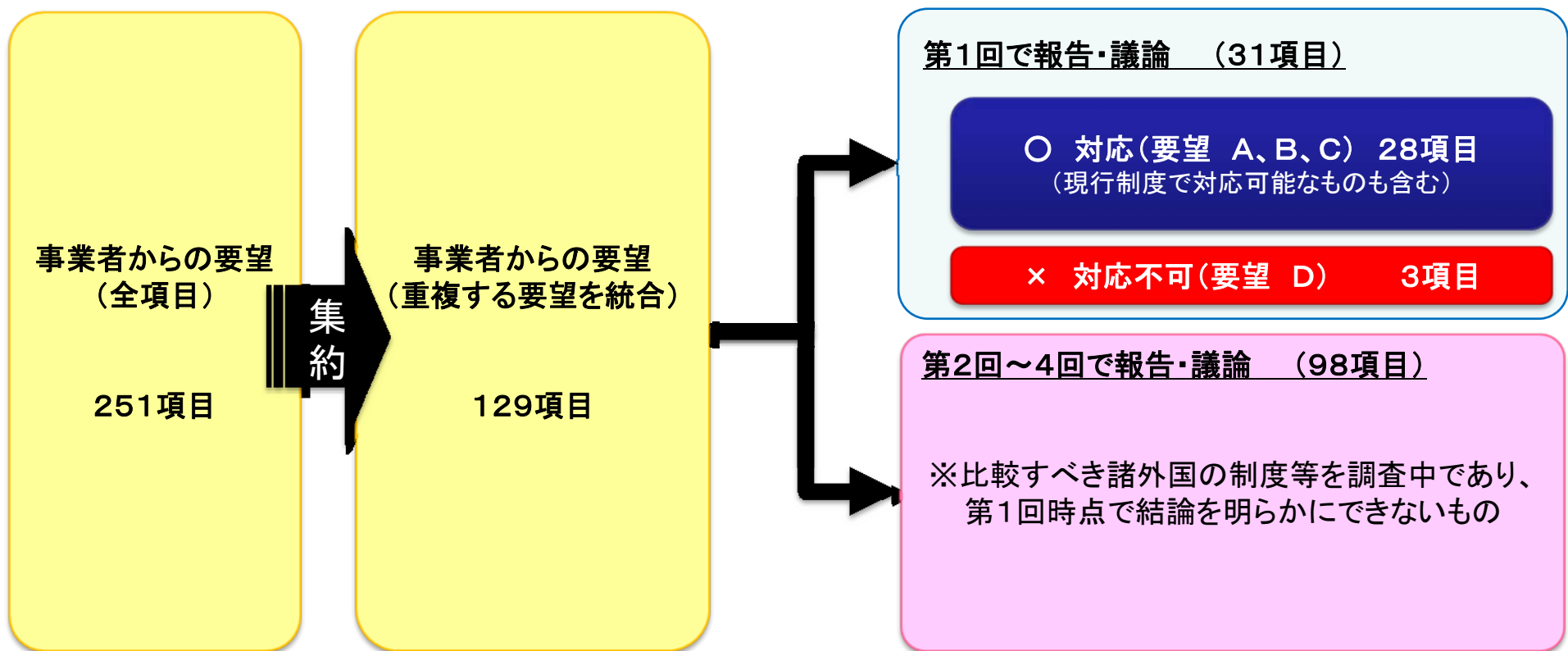
検討・フォロー

有識者委員会

- ・学識経験者、規制改革会議委員経験者等で構成

平成24年度以降

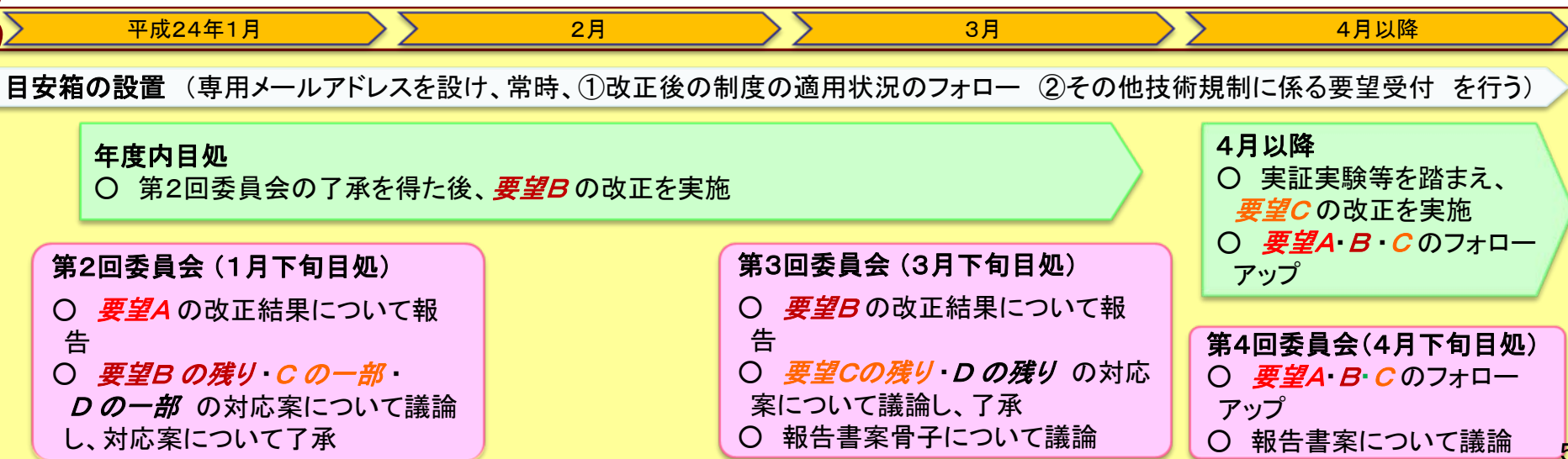
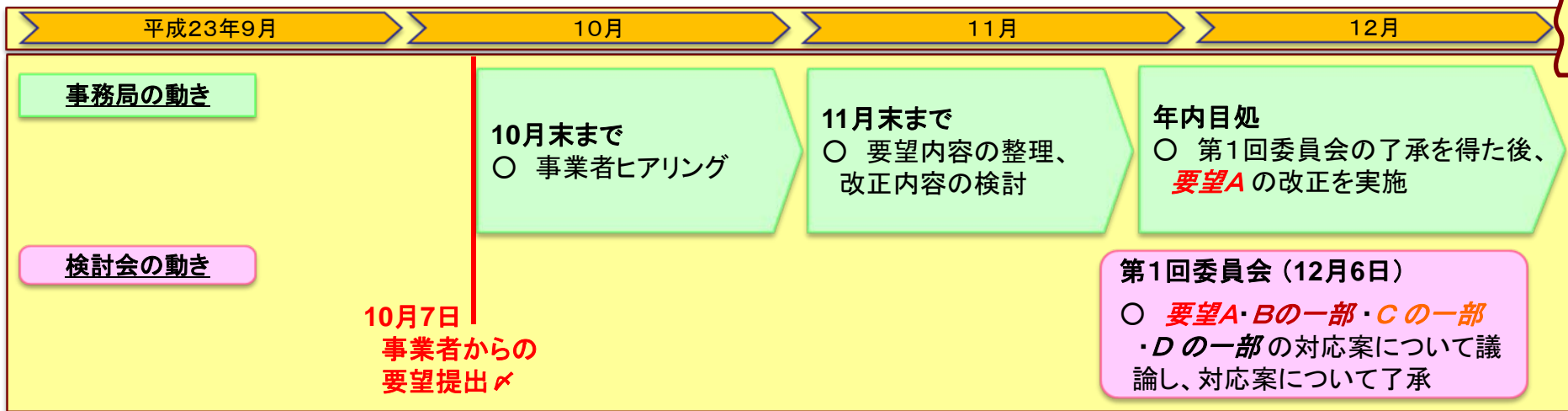
集中改革期間（平成23年度～25年度）内に、新たな基準の定着を図る



注) ビジネスジェットに関する要望のうち、小型機に特化した規定の創設に関するものについては、平成24年1月以降に別途検討する。

※ 要望の分類（改正の緊急性及び難易度により分類）

- 要望A**： 緊急性の高いものや、早急に対応可能なもの（措置済み等を含む。） → **年内**目処で対応
- 要望B**： 要望A以外のもので、実証実験等の必要がないもの → **年度内**目処で対応
- 要望C**： 実証実験等の必要があり、改正に時間を要するもの → **平成24年度以降**に対応
- 要望D**： 対応が困難なもの



2. 我が国の安全に関する技術規制について

航空業界を取り巻く状況

航空業界を取り巻く状況

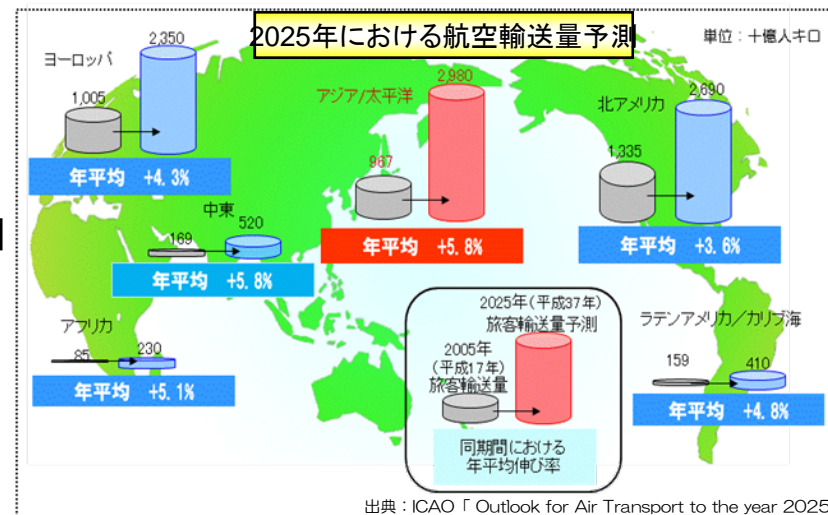
- ・航空自由化の進展
- ・アジア太平洋地域における航空旅客輸送の増加
- ・LCC等新たなビジネス形態の出現

最近の国内航空業界の動き

- 1990年代後半～ スカイマークやAIR DOなどの新規参入会社が就航
- 2010年1月 JAL経営破綻
- 2011年～ Peach Aviationやジェットスター・ジャパンといった新規LCCが就航

国際競争力

- ・航空自由化の進展により、航空業界における国際的な競争が一層激化



我が国エアラインを取り巻く状況は近年急激に変化しており、新たな事業形態に対応した環境整備や国際競争力を強化するための環境整備が必要

航空安全に関する国際基準

国際民間航空条約(シカゴ条約)

締約国は自国の規則をこの条約に一致させ、自国領域内の航空機に従わせ、かつ、所在にかかわらず、自国の国籍記号を掲げる航空機にその領域に施行される規則に従わせることを約束する。(航空規則)

条約附属書(1~18)

国際標準

国際航空のため統一した運用が望ましいと認められた基準で、原則として締約国が遵守しなければならないもの。これと異なる規則や方式を採用する国は、理事会に相違通報を行う義務がある。

米国と欧州の基準

米国航空連邦規則(FAR)

Part21 航空機・装備品の安全性証明
手続き

Part 25 飛行機の耐空性

Part 61 操縦士の技能証明

Part 121 航空機の運航

Part 145 認定事業場 等



欧州航空規則(JAR等)

Part21 航空機・装備品の安全性証明
手続き

CS-25 飛行機の耐空性

JAR-FCL 操縦士の技能証明

JAR-OPS 航空機の運航

Part 145 認定事業場 等



国際基準と我が国の安全規制との関係

航空法

・シカゴ条約及び同附属書に準拠し、安全規制の基本的枠組みを策定

省令・サーキュラー等

・シカゴ条約附属書に準拠しつつ、米国基準、欧州基準と整合を図り、安全性確保のために必要となる詳細な基準を策定

運航の安全性の確保

事業許可、運航・整備に関するマニュアルの認可、安全監査など

航空機の安全性の確保

機体の安全性に関する証明(耐空証明)、整備場の認定など

航空従事者(パイロット等)の技量維持

操縦士・整備士技能証明、機長認定、機長定期審査など

準拠

シカゴ条約

準拠

シカゴ条約附属書

準拠

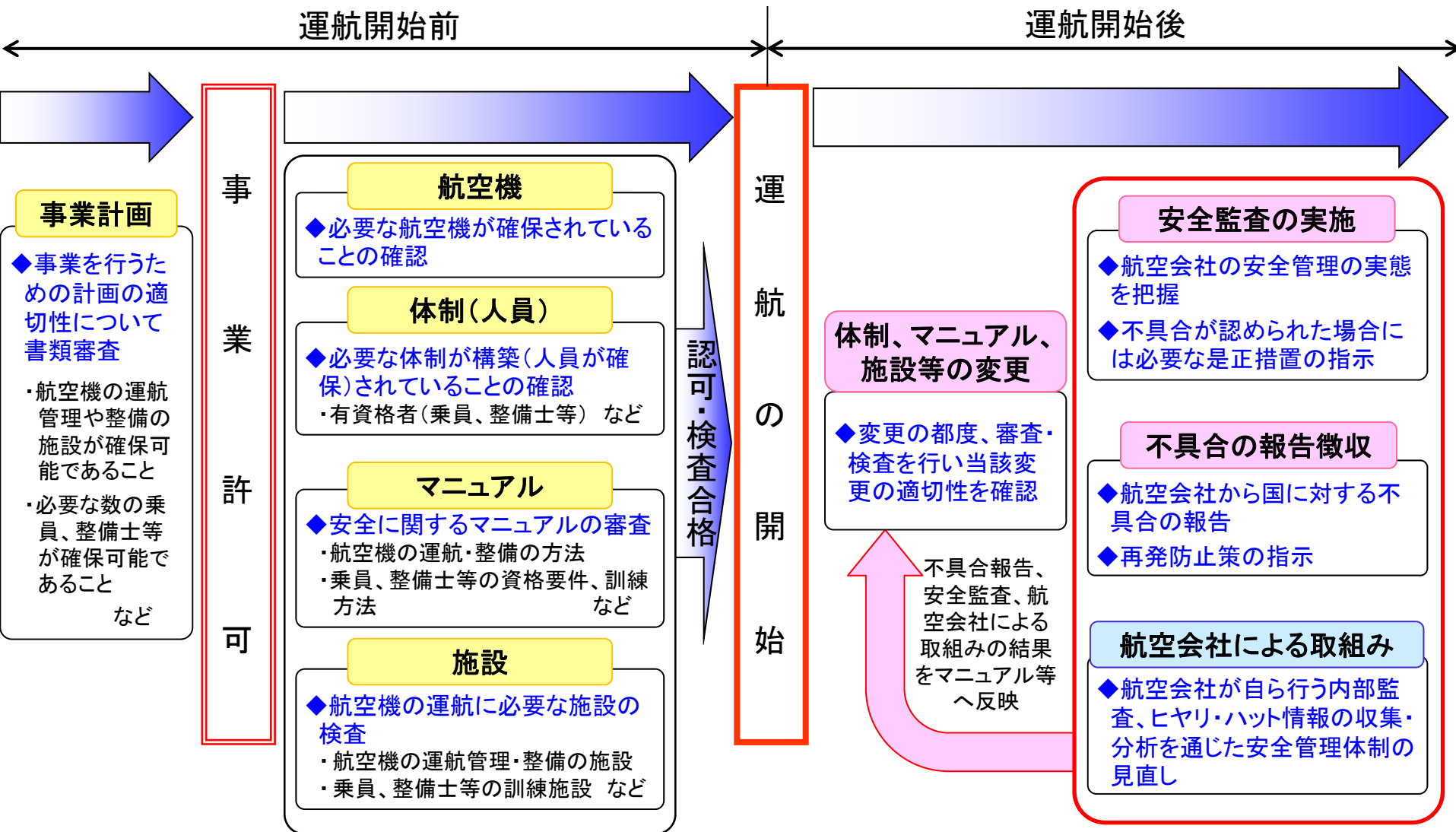
米国航空連邦規則
(FAR)

整合

欧州航空規則
(JAR等)

我が国安全規制の仕組み(運航の安全性の確保)

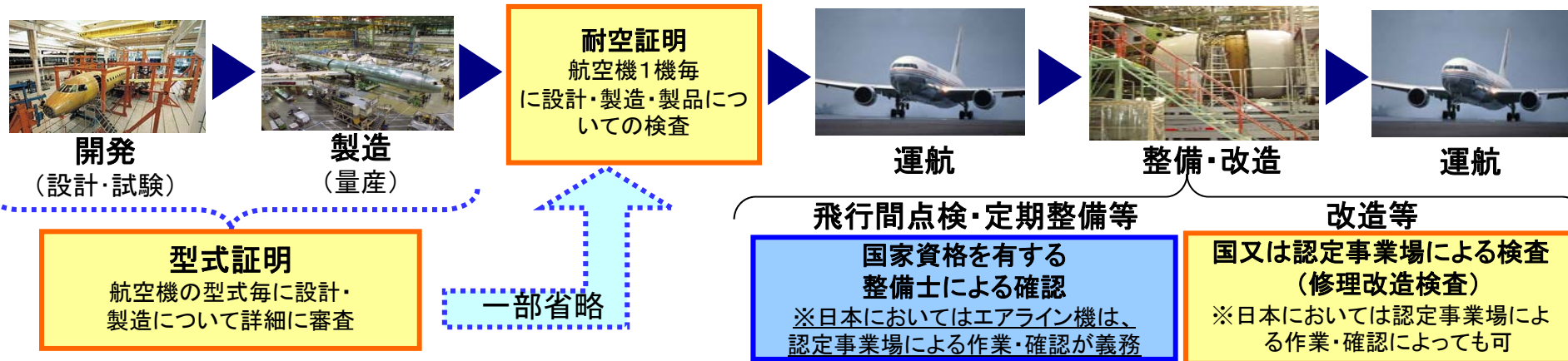
運航の安全性の確保



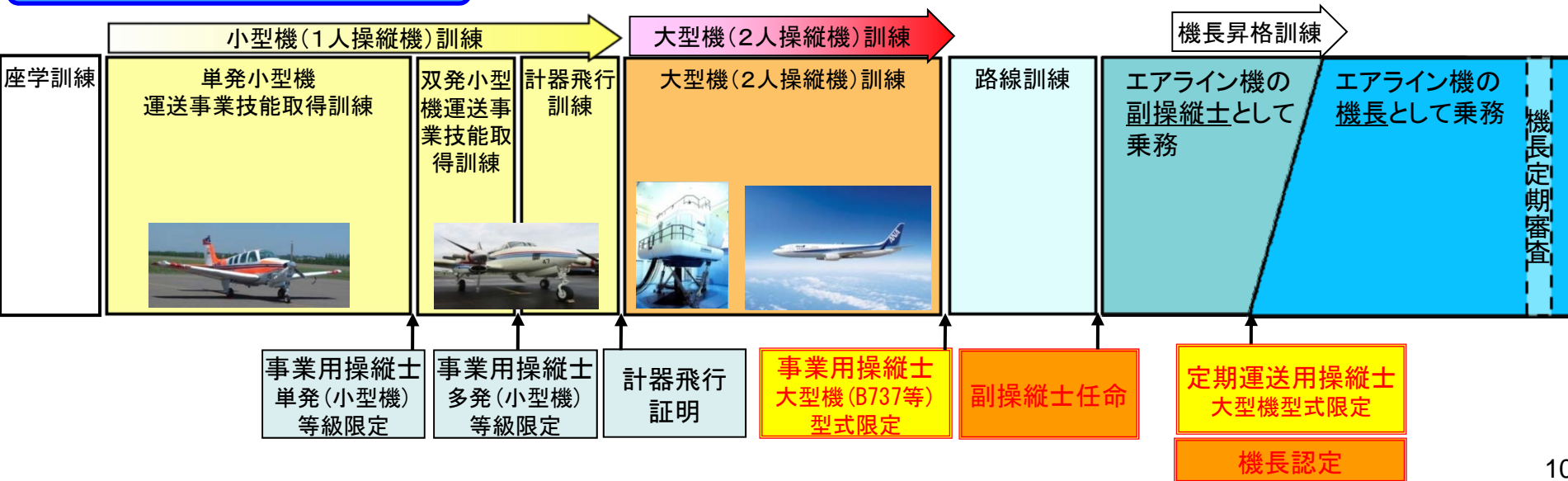
※ 事業計画を変更する場合にも、必要なマニュアルの認可、施設の検査等を実施

我が国安全規制の仕組み(航空機の安全性の確保、航空従事者の技量維持)

航空機の安全性の確保

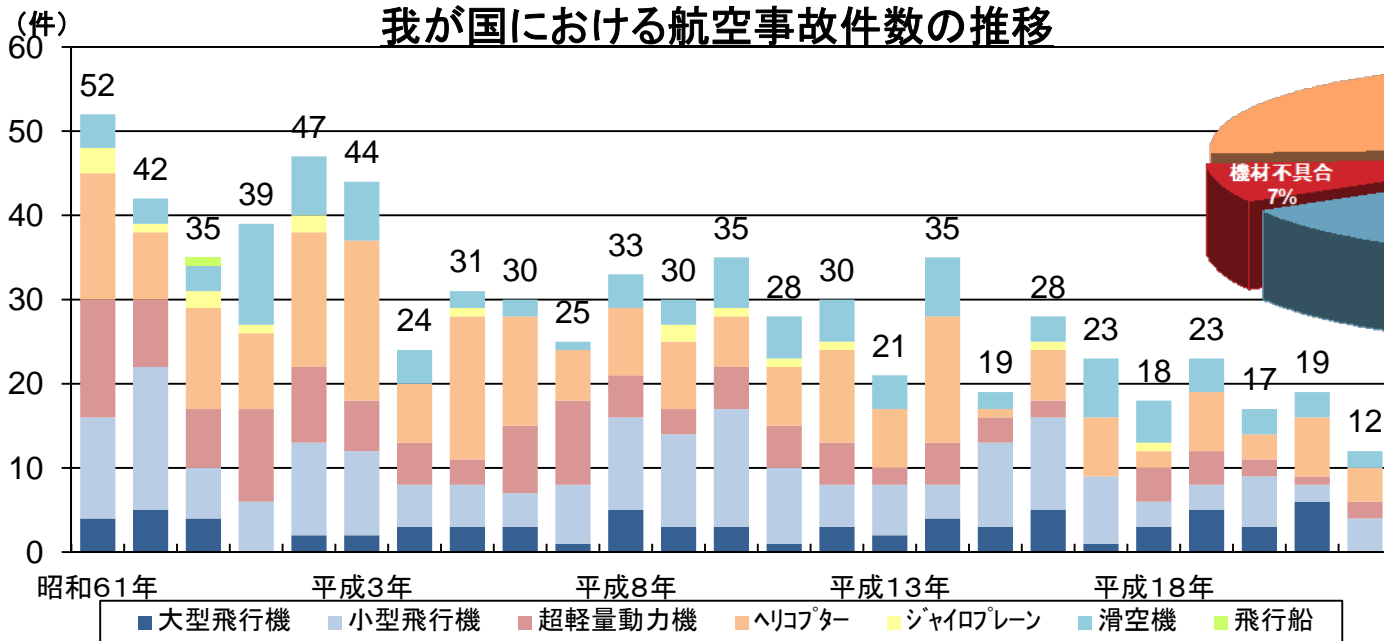


航空従事者の技量維持

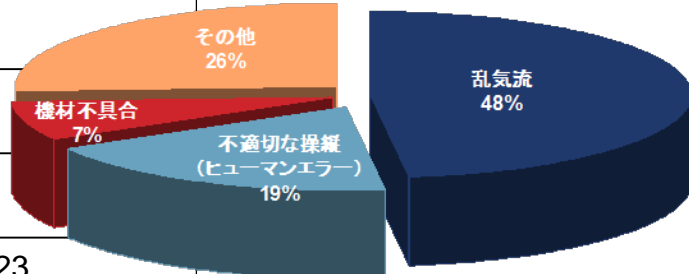


諸外国と我が国の安全状況の比較

我が国における航空事故件数の推移



最近10年間(H11～H20)における
大型飛行機による航空事故の要因



- 全体の航空事故件数は減少傾向
- JAL御巣鷹山事故(昭和60年)以降、わが国のエアラインによる乗客死亡事故は発生していない

定期航空運送事業機による事故発生状況の比較(2001年～2010年)

	米国	EU	日本	世界全体
事故発生数(件)	354	調査中	22	1155
事故発生率 (100万回出発回数あたり発生件数)	3.36	調査中	2.71	4.05
死亡事故発生数(件)(死亡者数(人))	17(465)	39(910)	☆0(0)	166(6638)
死亡事故発生率 (100万回出発回数あたり発生件数)	0.16	調査中	☆0.00	0.58

出典：米国のデータは、NTSBデータによる。ただし、米国同時多発テロによるものを除く。 EUのデータはEASA Annual Safety Reportによる。
我が国のデータは運輸安全委員会データ及び航空輸送統計年報による。 世界全体のデータは、ICAO Accident Incident Data Reporting System (ADREP)による。

- 世界的にみても我が国における航空事故発生率は低い

安全に関する技術規制のあり方の検討

○ICAO標準に準拠し、かつ、米国基準、欧州基準と整合を図りつつ、安全規制に取り組んできた結果、我が国における航空事故は減少しており、世界的にみても航空事故発生率は低い。

○一方、オープンスカイの進展やLCC等新たなビジネス形態の出現等、航空業界を取り巻く環境は大きく変化しており、我が国航空会社が世界で戦っていく環境整備が必要。

○これらを踏まえ、安全規制について、課題等を改めて検証し、安全性の確保、国際競争力の強化及び利用者利便の向上の観点から規制及びその運用のあり方を検討する。