

第2回「安全に関する技術規制のあり方検討会」の議事概要について

2月6日（月）13：00より航空局A・B会議室（中央合同庁舎第3号館7階）において開催された第2回「安全に関する技術規制のあり方検討会」の議事概要は以下のとおり。

1. 検討会の開会に当たり、佐藤航空局次長及び鈴木委員長より挨拶があった。
2. 事務局より、資料1に基づき、第1回検討会で報告した案件の対応状況の説明を行い、委員及びオブザーバー（航空会社）からの特段の意見等はなかった。
3. 事務局より、資料3に基づき、第2回検討会で報告及び議論を行う要望項目について説明を行った。それを受けた各委員及びオブザーバーから出された主な質疑・意見等は以下のとおり。
 - ・「整備規程の認可と業務規程の認可」の対応案については、事業者と当局がお互いストレスのない形で進めていくやり方として合意されているのか。（委員）
 - 整備規程と業務規程の重複部分の引用を既に認めているところ、これを通達上に明確化し、その徹底を図ることで、審査に係る負担の軽減を図るもの。それでも両方にまたがる部分がでてきた場合には、両審査担当部局が一層緊密な連携をとり、さらに運用上の改善を図るものであり、その中で問題が出てくれば個別に相談させていただき負担の軽減を図っていききたい。（航空局）
 - 整備規程と業務規程の棲み分けが出来るとしても、片方の内容を知らずに審査を行うことは無理があり、説明は重複するであろうと考えているが、そういう場合にも審査担当部局間で緊密に審査を進めていただきたい。一方、申請者側の不備も考えられるところであり、運用を改善し、お互いに負担軽減を図っていききたい。（オブザーバー）
 - ・「整備士学科試験の受験機会について」について、試験回数が増加すれば試験免除期間の受験機会が増加し、試験免除期間が長くなれば同じく試験免除期間の受験回数が増えることから結局は科目合格後の試験受験可能回数を増やしてほしいという要望かと思うが、回数が増えるということで航空会社と合意されているか確認したい。（委員）
 - 我が国において整備士の人数自体が多いわけではなく、日本の財政状況では経費的な面からも学科試験の実施回数を増やすのは難しい状況。また、整備士資格の質を確保する面からも1年の試験免除期間は妥当と考えており、試験免除期間の延長も難しいかと思うが、航空会社にも意見を聞きたい。（航空局）
 - ・最近では整備士資格の試験合格率も高くなく、実際には受験の機会が少ないので苦労していると聞いており、現在の1年間の試験免除期間を延長して1年半にするということも

考えられるが、エアラインにも聞いてみたい。(委員)

- ・資格には税理士のように一度取得したら終生有効なものもある一方、有効期間を設けるものもある。整備士資格については、資格取得後、日々の作業により知識・技能の忘却の危険性がないとすれば試験免除期間も長期化できるのではないか。整備士資格の試験合格後、次の試験受験までの実態をエアラインから聞かせてもらいたい。(委員)
→事業者毎に事情は違うが、近年、整備士資格の合格率が低迷している。整備士資格の科目合格後に試験が免除されるのは学科試験なので、日々の整備作業で忘れにくいということはあまりなく、科目合格後にあまり時間が経つのはいかがなものかとも思う。予算の関係もあるかと思うが、試験の機会を増やしてもらおう方向を示してもらえればありがたい。(オブザーバー)
- ・整備士の免許制度自体に関わってくる話であり、こういった形で人員を充足しているかということなので、内情に踏み込んで要望を出してもらい、具体的な話を聞かせてもらいたい。(委員)
- ・現在、学生の理系離れが叫ばれており、整備士の教育以前の問題もあるのではないかと考えている。単純に試験回数を増やすとかではなく、別途検討の機会を設けていただければと思う。(委員)
- ・当面の対応策として、試験免除期間を現行の1年から13ヶ月にすれば試験受験の機会が増えるのではないか。(委員)
→試験免除は科目合格を受けた日から1年であり、1年後の試験日となる試験も受験が可能である。つまり、一等航空整備士については科目合格後も2回は受験可能である。(航空局)
- ・試験免除期間を13ヶ月に延長しても受験可能回数は増加しないということであれば、18ヶ月にする等の案もあるのではないか。(委員)

4. 委員から「No. 41 機長審査について」及び「No. 53、55 整備士資格について」について、インパクトのある重要なテーマであり、委員間で意見交換を行い事前に論点を把握したいとの提案があった事を受け、要望者たる航空会社から要望趣旨等をヒアリングし、委員間で議論を行った。

(1) 「No. 41 機長審査について」

事務局より資料4に基づき機長審査について制度の概要等の説明を行い、全日本空輸、北海道国際航空、日本貨物航空及び Peach Aviation からヒアリングを行った。それを踏まえた質疑・意見等は以下の通り。

- ・機長審査はシステム認証の話かと思う。以前より個々の認定を行う形態からシステム認証に移行する形で航空局は規制緩和を進めているという印象であり、以前に比べて、指定本邦航空運送事業者においては機長になるまでに受けなければならない航空局の審査回数も減っている。これはシステム認証が進んできたことによるものであり、能力を有している事業者はそういった形が望ましいのではないか。また、審査の待ち時間の議論については、新規航空会社が増えれば審査官の日程も厳しくなり、待ち時間の増加が予想されることも踏まえて議論していく必要があると考えている。(委員)

- ・ATECにおいて、平成23年度の事業計画の中で、欧米の機長認定制度の調査・研究を行っており、年度内に報告書をまとめてフィードバックしたいと考えている。(委員)

- ・米国において事業者に Exemption が与えられる際に必要となる要件と我が国において指定本邦航空運送事業者の指定を受ける際に必要となる要件の相違、また我が国の査察操縦士に求められていない米国の Check Airman に求められている Instructor の要件の2つがシステム認証に移行するのに際し日本と米国での決定的な相違点なのか。(委員)

→調査中であるが、米国の機長資格制度に係る FAR には国の Operation Inspector が Observe を行うとしか書いていない。これを緩和する Exemption は事業者側が自ら個別に申請して認めてもらうものであり、個別の例を見ても分らないところである。(航空局)

→米国及び欧州では、査察操縦士を設けていないと航空会社立ち上げの許可がおりない制度となっている一方、日本は、査察操縦士を設けなくても新規で航空事業を立ち上げることができるという制度になっており、会社の立ち上げに当たっては我が国の方がコストが掛からない制度となっている。他方、自らで機長認定を行う場合は査察操縦士を設けるという投資を行ってもらい、国が指定するという担保している。(航空局)

→Check Airman の Instructor 資格の要件については確認中だが、想像するに Check Airman は訓練中に不具合が発生した際にはサポート及びオーバーライドをすることも予想されるので、教官的な能力も求められるのではないか。そういった点も含めて日本との違いをチェックしていきたい。(航空局)

- ・国による個別の審査からシステム認証への移行の推進については、時代の流れや産業の成長を踏まえた成長戦略として見たときには当然の流れであり、こういう方向性で進むべきと考える。事業者からの提案もそういった趣旨の主張であり、当局からの主張・資料もそれにそった形となっている。我が国の規制として、システム認証を進めていくということと認識したが、これで間違いはないか。(委員)

→ATEC での研究については、システム認証の深度を深めるためのものである。諸外国の機長認定制度を調べ、我が国でさらに踏み出していくための理屈の整理を ATEC においているところである。詳しくは先生の発言のご趣旨を踏まえ、次回に対応案とし

て出ささせていただきたい。(航空局)

- ・効率化については二次的なものと認識しており、欧米の制度を取り入れて、厳正かつ公正な審査を行ってほしい。規制強化になるかもしれないが、各社がそれをできるような体制を作り、国の方でそれができているかどうかを認める仕組みである。(オブザーバー)
- ・意識は全く同じであり、効率化のためというわけではなく、安全かつ効率的な航空のためという観点でシステム認証を進めていただきたい。(委員)

(2)「No. 53、55 整備士資格について」

事務局より資料 5 に基づき整備士資格について制度の概要等の説明を行い、全日本空輸及び Peach Aviation からヒアリングを行った。それを踏まえた質疑・意見等は以下の通り。

- ・整備士資格はベーシックな部分を押さえて、派生の部分は事業者任せという形が妥当ではないか。また、整備士資格には各国で違いがあっても、あくまで ICAO の基準なので大きなぶれはないかと思うが、資格の互換性の議論はあって当然である。無条件に海外の資格を認めることを主張するわけではないが、なぜ海外の資格を有した整備士を認めてはいけないのか、各国の養成の実態を踏まえて踏み込んだ検討を行ってもらえればと考えている。(委員)
- ・整備士の養成については、各社なりの歴史を踏まえて違うところがあると思う。最近の航空機は複雑化しているが、ラインメンテナンスで言えば不具合の探求がシンプルで分かりやすくなっている。認定事業場におけるシステム認証の方向性として、航空機に見合った見直しをこれからも進めていく必要がある。国がどこまで関与するか、安全性を守ることを踏まえつつ、検討を進めていかなければならない。(委員)
- ・整備士制度そのものについては、これまでも指定航空従事者養成施設に対してシステム認証を行っており、資格の中で国が認定するのは基本的な部分である。一方、整備士資格そのものは免許であり、特権を与えるという意味から、一般的な部分に限定してしまうと、その資格のみでできることが限定され、資格の考え方も変わってくる。そういった点も含めて議論が必要かと思う。(航空局)
- ・外国整備士の同等認定について、要望があるのは理解。しかし、航空機の整備作業には複雑なコミュニケーションが必要となり、真剣に検討を行ったときに言語の問題が出てくるかと思う。看護師等でも同様の問題があるとのことであり、コミュニケーションに対してどう配慮するかという問題がある。(委員)

- ・整備士の資格制度についてこういった切り口での調査研究は行っていないが、飛行機が複雑化、高度化している中、整備士に何が必要かという研究は実施した。高度化した飛行機に対して、一律に一人の整備士に知識を付与することは合理的でなく、分業化することが合理的である。実態を踏まえると、国の資格そのものが時代に合っていないのではないかという結果もあった。必要であれば、整備士に求められている知識・技量について海外の例を調べる必要もあるのではないかと（委員）
- ・システムが高度化、複雑化していく中で組織による技術の維持管理が進んでおり、専門化を重視した形のモジュラー化が進んでいる一方、従来の職人的なものを求める資格も制度上残っている。整備士の養成についてもモジュラー化の現象が起きているのではないかと思うが、こういったことは、エアラインから要望が寄せられるからではなく、規制・制度としてより安全性を追求しつつ効率的な規制が何か考えていくべき。一等航空整備士は、かつて整備後の確認を行い、航空日誌にサインをするための資格であったかと思うが、現在は組織として認定事業場が確認を行っている中、今日事業者からいただいた意見は重要。これを機会に、時代のニーズにあった先端の仕組みに改める必要があることを強く感じる。（委員）
- ・モジュール化は重要な視点である一方、航空においては全体の安全性が極めて重要であり、過度なモジュール化は全体が見えなくなる危険性をはらんでいることを申し添えたい。（委員）

（3）その他の意見

その他に、以下のような意見が寄せられた。

- ・ビジネスジェット関連の要望について、1 月中に FAR の検討会を開催すると以前聞いたが、その検討状況はどうなっているのか。（委員）
→局内で検討会を立ち上げる予定であるが、スケジュールが遅れており、今週後半に開催する予定である。（航空局）
- ・ビジネスジェットの規制については中国、ニュージーランド、オーストラリア及びシンガポールが米国と同じような基準を導入していると聞いている。個別の各論についての整合性も大事かと思うが、制度そのものの組み立てを世界標準に合わせることも重要であり、ビジネスジェットの活力を容易に取り入れることができる。ビジネスジェット産業がスピードアップすれば、経済に貢献する一方、APEC 域内で乗り遅れると打撃を受ける。2 月 16 日にビジネスジェットの推進に関する委員会が行われるが、この場でもご説明をいただく形にしていただきたい。航空局内でも、今週から欧米の状況を踏まえて検討していただき、本委員会の中でも状況を報告していただきたい。（委員）

- ・ 海外の VIP がビジネスジェット機で来日する際に面倒な思いをしたために、日本は開かれていない国という認識を持たれていることもあると聞いている。ビジネスジェット関連の制度は前向きに検討していただきたい。(委員)

5. 次回委員会については、3月下旬を目途に日程調整の上、後日開催日程を報告することとされた。