

### 第3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

4月6日（金）15：00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3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回及び第2回検討会で報告した案件の対応状況の説明を行い、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。

#### ①「更新耐空証明の飛行検査項目の緩和」について

・「ATFPとは顧客が新造機の受領検査の際に使用する飛行試験手順」とあるが、エアバスはCAMとして飛行試験マニュアルを一律に提示しており、事業者毎のカスタマイズはない。一方、PFTPについては、エアバスは開示しておらず、事業者が用いる手順でないので入手できない。このような状況で、PFTPに従って耐空証明の飛行試験を行うことに疑問がある。また、個別の対応をとるとあるが、どの検査項目でどのような対応をとるのか明確にしてもらいたい。（オブザーバー）

→これはエンブラエル社の機体を使用する航空会社からの要望に答える形での対応案である。また、PFTPを入手できない場合には、航空局に問い合わせをいただきたい旨周知しているところ。耐空証明の飛行試験の個々の検査項目については、通達に必要な項目を定めており、そういった基準をもとに個別に調整させてもらいたい。（航空局）

#### ②「実機試験のシミュレーター化について」について

・実機試験をシミュレーター化するに際し、訓練課程には実機での訓練が含まれている必要があるとあり、個人的には妥当と思うが、この場での議論はなかったと思われるところ、この点について事業者との間で議論はあったのか。（委員）

→過去に欧米の状況の調査を行った際、欧州で副操縦士昇格時の型式限定にシミュレーターによる試験を行っている事例があり、実機の訓練が必要とされていることを確認したところだが、当該調査は事業者も交えて行ったものである。（航空局）

3. 事務局より、資料3に基づき、第3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。

#### ①「外国整備士資格の同等認定について」について

- ・欧米の例として、「確認主任者に対して国内の整備士資格の保有を求めている」とあるが、ICAO 標準では必ずしもその国の整備士資格とはなっていないかと思うが、欧米が確認主任者を自国の整備士に限っているので、我が国も他国の資格を有する者を認めることが困難ということなのか。(オブザーバー)
  - ICAO 標準における整備士は、その国の整備士資格を有する者という解釈に立っている。(航空局)
  - 海外の認定事業場において、確認主任者に我が国整備士資格の取得を求めることは現実的でないということで、我が国の基準と同等の能力を有していることを確認することで対応できているところ、同じ理論であれば国内であっても同じ確認を行えば外国の整備士資格を有する者を認めることも可能ではないかと思うが、ICAO 標準に基づいて判断しているということか。(オブザーバー)
  - ICAO の標準に沿って各国進めていくことが基本であり、大原則である。さらには、いま、我々は整備に関する相互承認の締結を進めているところであり、外国の資格を有する者を確認主任者として認めた場合、日本だけ ICAO 標準や欧米の制度に合っていないということになり、相互承認を進める際の障害となりえる。そのため、ICAO 標準に従うのが妥当ではないかと考えている。(航空局)

## ②「機長審査の受験時期について」について

- ・「基準月前後 1 ヶ月を超えて機長の定期審査を実施することは、ICAO の規定に照らし、適切でない」とあるが、機長等認定・審査要領によると、基準月の 2 ヶ月前に定期審査を実施する場合、基準月がその月に移動することとなり、定期審査の実施自体は可能かと思う。これで間違いはないか確認させてもらいたい。(オブザーバー)
  - その通りである。要望者の趣旨としては、基準月の 2 ヶ月前に定期審査を受ける場合であっても、基準月の移動なしで定期審査の実施を可能にしてほしいとのものなので、こういった対応案となっているが、通達上、基準月の 2 ヶ月に定期審査を行えばその月が新たな基準月となる。(航空局)

## ③「外国整備士資格の同等認定について」について

- ・欧米の例として、「確認主任者に対して国内の整備士資格の保有を求めている」とあるが、ICAO 標準では必ずしもその国の整備士資格とはなっていないかと思うが、欧米が確認主任者を自国の整備士に限っているので、我が国も他国の資格を有する者を認めることは困難ということなのか。(オブザーバー)
  - ICAO 標準における整備士は、その国の整備士資格を有する者という解釈に立っている。(航空局)
- ・海外の認定事業場において、確認主任者に我が国整備士資格の取得を求めることは現実的でないということで、我が国の基準と同等の能力を有していることを確認することで対応できているところ、同じ理論であれば国内であっても同じ確認を行えば外国

の整備士資格を有する者を認めることも可能ではないかと思うが、ICAO 標準に基づいて判断しているということか。(オブザーバー)

→ICAO の標準に沿って進めていくのが基本であり、大原則である。一方、各国の整備士資格は ICAO 標準に沿っているものの細部は異なっており、それぞれの国の状況に応じて、それぞれの国の資格として設けられているところ。いま、我々は相互承認を進めているところであり、外国の資格を有する者を確認主任者とした場合、日本だけ ICAO 標準に合っていないということになりかねず、相互承認を進める際に障害となりえる。そのため、そこは ICAO 標準に従うのが妥当ではないかと考えている。(航空局)

→当社は、外国人整備士を雇っていくことを意図している訳ではない。日本の整備士の現状を踏まえてこういったことも検討しなければ事業継続が厳しくなるということで要望したものである。(オブザーバー)

#### ④「耐空証明の検査内容について（飛行試験）」について

- ・措置分類が C とされており、これ以上要望をするものではないが、当該試験の間 2~3 日機体が使えなくなるので、できるだけ早く結論を出してもらいたい。また、53 番の「整備士制度について」は、同様に措置分類 C ということで、お礼申し上げたい。他社からも話があったように、抜本的に検討してもらえよう、改めてお願いしたい。(オブザーバー)

#### ⑤「耐空証明の有効期間について」について

- ・措置分類が A となっているが、要望の趣旨は、連続式耐空証明の要件を満たしていれば、当初から連続式耐空証明の取得を認めてもらいたいとのものである。連続式の取得に当たっては、12 ヶ月の整備実績を示すことが義務となっており、初号機を導入してから 12 ヶ月経過しないと連続式が取得できない。耐空試験時には、2、3 日間その機体の運航が止まってしまい、事業に影響がある。(オブザーバー)

→当初、航空会社からの要望を受け、ICAO のガイダンスや欧米の基準と同様のものを設定したところ、航空会社によっては欧米と同等の体制が整っていないという実態があることから、実績をもって証明いただいているもの。(航空局)

→連続式の要件を満たしていることがきちんと説明できれば、初年度から連続式の耐空証明の取得を認めてもいいのではないかと思うが。(オブザーバー)

→整備、運航いずれでも、規程を適切に作成し、規程に従って作業を実施することが重要であり、連続式の要件たる信頼性管理についても同じである。しかし、新しく立ち上げた航空会社等においては、規程を適切に作成していても、例えば、整備間隔をきちんと守ることや、耐空性改善通報を期間内に実施すること等がきちんと実施できない場合が多く見られるので 1 年間の整備実績を求めているものであることはご理解いただきたい。(航空局)

→定められた要件となっている信頼性管理や耐空性改善通報を適切に実施できていな

いにも関わらず連続式を取得したいという話は毛頭ない。現在、月々の定例会議の中で航空局に対して信頼性の管理状況等の報告を行っており、その積み重ねとして整備体制が整っていることが確認できれば、耐空証明更新検査時に飛行試験を実施する必要がないのではないかと。飛行試験は、航空会社にとって大きな負担となっており、技術的な妥当性が納得できる制度を考えてほしい。(オブザーバー)

→今の要望は連続式の要件に関する要望とは趣旨が異なり、耐空証明の更新検査時に飛行試験を求めることが妥当なのかといった内容だと思うが、次回の検討会で回答することとしたい。(航空局)

#### ⑥「輸出耐空証明について」について

・まとまった数の機体を同じ国に売却する際に、1機目で飛行試験や地上試験が必要ないと分かった場合であっても、その他の機体についても要望を確認する必要があるのか(オブザーバー)

→売却する国が1つであっても、売却先によって求められる検査項目が異なることも予想されることから、輸出耐空証明を発行する際には1機1機について当局の要請事項を確認する必要がある。(航空局)

#### ⑦「整備士資格について」について

・対応案の2パラグラフ目については、EASAと米国で違う運用となっており、調査をした上で必要な見直しを行うということか。(オブザーバー)

→その通りである。(航空局)

・整備士資格について、外国整備士の認定の話と合わせて、似たような話として、看護師のケースでも難しい日本語の試験の問題があった。航空業界はグローバル化が進んでいることや対象が航空機というエンジニアリングなものであるとともに、もともと欧米で作られたものを対象としていることから、介護・看護よりもトランスペアレンシーが大きい制度であって然るべきである。整備士の資格見直しという中で、是非、外国人の受験資格や外国における経験をどうカウントするかといった部分でトランスペアレンシーの高いグローバルな整備士制度にしていきたい。(委員)

→おっしゃる通りであり、見直すとすれば国際的に同等な制度を作っていきたい。海外の経験・資格は今でも相当量考慮しているが、今後どう見ていくかを含めて検討していきたい。(航空局)

#### ⑧「整備間隔について」について

・今のルールの中では、天変地異やテロを想定して整備間隔の一時的延長を認めてもらっているが、日常の中で起こりうる臨時便や天候による運航時間の延長のようなことも想定してもいいのか。(オブザーバー)

→日々の整備に当たっては、色々なことを想定し、計画を立てた上で整備を行ってい

るかと思うが、想定されなかったことが起こった場合のためにこの制度がある。当初計画していたものが何であり、今回はこういった事態が起こりやむを得なかったということを確認してもらえれば、対応するという趣旨である。(航空局)

4. 事務局より、資料4-1~4-3に基づき、ビジネスジェットに関する基準についての検討状況の説明を行い、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。

・忙しい中、ビジネスジェットの検討も進めていただき、感謝したい。ただ、ビジネスジェットは回転翼と同時の使用が多いので、回転翼機に関する基準の検討を同時並行で進めてもらえればありがたい。例えば、成田空港など、ビジネスジェット機で飛んで来て、その後回転翼機で移動というケースもあり、回転翼航空機の方も基準の検討を行わないと総合的な利用につながらない。(委員)

→回転翼機は固定翼機とはオペレーションの形態が違っていて、例えば回転翼機はIFRによる飛行もほとんどできず、また、操縦士の構成についても、小型ジェット機の基準をそのまま持ってきても回転翼機では難しい。同時に行うという約束はできないが、それほど時期はずらさず、合わせてできるところは合わせて実施したいと考えている。(航空局)

・FAR Part135の導入は、我々が長年お願いしてきたので、実現に向けて方針を示していただき、ありがたく思っており、よろしくお願ひしたい。また、個別の要望についても前向きに検討いただきありがたく思っており、その中で措置分類がCとなっているものも前向きに検討していただければありがたい。(オブザーバー)

・方針として、運航規程審査要領を見直すことになると思うが、その他の通達で関連する部分も並行して見直しをお願いしたい。特に、業務の委託はエアラインと事業形態が違うので考慮してほしい。(オブザーバー)

→運航規程審査要領及び整備規程審査要領が大きなものであるが、事業者が対象となる通達は多々あるので、それらを含めて検討していく。(航空局)

5. 大上委員より資料5について説明が行われ、その内容及びこれまでの議論を踏まえた主な質疑・意見等は以下のとおり。

・改めて対応案を見直すと、措置分類がCとなっており、対応案の中に時期が入っていないものも多くある。また、人が異動していく中、検討の継続性でアイドルタイムも予想される。難しいという事情は分かっているが、C項目は24年度の早期に検討してもらいたい。また、次回は是非、期日を示した工程表を出してもらいたい。次回が最終回かと思うが、定期的にフォローアップを行うことも検討し、工程表をチェックポイントとし

てフォローアップを行ってもらえないかというお願いをしたい。資料5については、行政刷新会議で、委員の間でもこのような技術規制の取り組みに対して大変に関心が高く、技術規制のあり方を検討していくにあたって、参照するベストプラクティスとして関心が高いところ。そういった関心に応えるためにこういった項目を集めた簡潔なレポートを作成してもらい、5月くらいの規制・制度分科会で報告をいただきたい。(委員)

→資料5について、こういった資料ができるかどうか考えさえてもらいたい。例えば、アンケートの代わりにヒアリングといった代替の手法をとる等、多少は手間を省いた手法も考えさせてもらえればと思う。フォローアップについては、是非行ってもらえればありがたいと考えている。(航空局)

- ・先ほどの話でもあったが、年度内目途なので、少なくとも年度内にフォローアップはやっていただければと思う。具体的にそういったものがあれば取り組みもしやすいかと思う。工程表は難しいとは思いますが、年度の最後の段階でどこまで進んだ中で見てもらえればと思う。(委員)
- ・フォローアップについては同意見である。(委員)
- ・同様に大賛成である。(委員)
- ・大賛成であり、運用の中で対応にかなり時間がかかるようなものもあるかと思うが、どういう頻度になるかも分からないが、フォローアップはそういう実態も踏まえて進めていただきたい。(委員)
- ・こういった制度ができると、上から下へという関係になりがちであるが、共に作っていくという姿勢が大事なのでフォローアップをよろしくお願いしたい。(委員)

6. 次回委員会については、日程調整の上、後日開催日程を報告することとされた。