

## 航空の安全分野における技術規制のあり方の検討について（報告書（案））

## 1. 背景及び趣旨

## (1) 航空安全に関する国際基準

航空の安全分野は、国際民間航空条約（シカゴ条約）及び同附属書により国際標準・国際的なルールが定められており、各国地域は、これら国際標準に準拠し、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ところ。

## 【安全確保に係る基本的考え方・仕組み】

運航の安全性の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新規参入航空会社に対しては、運航開始前に事業計画、マニュアル、施設等の適切性を審査</li> <li>・運航開始後も安全監査、不具合報告等を通じて、航空会社の安全管理の実態を把握</li> </ul>
航空機の安全性の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・航空機を運航するためには、航空機の安全性・環境基準への適合性についての国の証明（耐空証明）が必要</li> <li>・整備等を行う場合においても、安全性・環境基準への適合性の確認が必要</li> <li>・型式証明及び認定事業場制度により、耐空証明や整備等について国の行う検査が省略可能</li> </ul>
航空従事者の技量維持	<ul style="list-style-type: none"> <li>・航空機の操縦その他の運航の業務又は整備、改造した航空機についての確認の業務を行おうとする者には、航空従事者技能証明（ライセンス）等を付与</li> <li>・ライセンス保持者については定期的に知識、技量、健康状態等の確認が必要</li> </ul>

## (2) 取組の背景

一方、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（格安航空会社）等新たな事業形態の出現等、航空業界を取り巻く環境は大きく変化しており、我が国においても、国土交通省成長戦略（平成22年5月）に基づき、首都圏空港（羽田・成田）を含む徹底的なオープンスカイの推進や、首都圏空港の容量拡大などが進められているところ。

安全に関する技術規制についても、航空技術の進歩や利用者ニーズを踏まえた新たな事業形態への対応等が喫緊の課題となっている。

### (3) 取組の基本方針

国際標準や欧米の状況等を踏まえ、安全性の確保を大前提としつつ、

- ① 航空の安全規制は、国際民間航空条約及び同附属書に定められている国際標準に準拠すべきものであることから、国際標準よりも強化されているものが有れば、国際標準に準拠
- ② 国際標準の範囲内であっても、航空先進国である欧米諸国において、航空技術の進歩に伴いより緩やかな規制等が適用されている場合には、当該規制等を導入して支障はないかなどの観点から検討を行った。

また、平成 23 年度内に結論を得ることを原則としつつ、緊急性の高いものや早急に対応可能なものについては、即座に対応することとし、一方で安全性確保の観点から、実証実験等の必要があり改正に時間を要するものについては、原則として平成 24 年度中に対応することとした。

## 2. 検討の進め方

### (1) 検討体制

#### ① 検討会の開催

学識経験者、規制・制度改革に関する分科会委員等で構成する有識者委員会「安全に関する技術規制のあり方検討会」を開催

#### ② 局内体制

航空局次長、航空ネットワーク部長、安全部長および関係課長を委員会メンバーとし、航空戦略課、安全部安全企画課及び航空事業安全室で事務局を構成

### (2) 検討の具体的な進め方

- 1) 技術規制に関する事業者からの要望受け
- 2) 事業者からのヒアリングを通じた要望内容の整理
- 3) 対応案の検討及び事業者への対応案の照会  
※ 対応案は、A（即時対応又は措置済み等）／B（平成 23 年度内対応）／C（原則平成 24 年度中対応）／D（対応不可）に分類
- 4) 委員メーリングリストによる委員同士の意見交換・情報共有や、委員及び航空局による事前打ち合わせにおける論点整理
- 5) 検討会を 2 ヶ月に 1 回開催し、対応案について議論（委員、航空局の他、事業者がオブザーバーとして参加）

### 3. 検討の状況

#### (1) 検討の進捗状況

事業者（本邦大手航空会社やビジネスジェットの運航会社、外国航空会社など16事業者・団体）からの要望251項目から内容が重複するものを除いた129項目について、

- ・第1回検討会（2011.12.6）において31項目（対応28項目、対応不可3項目）
- ・第2回検討会（2012.2.6）において29項目（対応20項目、対応不可9項目）
- ・第3回検討会（2012.4.6）において60項目（対応52項目、対応不可8項目）

の結論を得た（※）。

また、平成23年12月に「航空安全技術規制に関する目安箱」（専用メールアドレス）を設置し、改正後の制度の運用状況について現場の意見を受け付けるとともに、技術の進展等により新たな要望が生じた場合にこれを受け付けることとしている。

※ このほか、要望取り下げ等6項目、他省庁所管事項に関する要望として「規制・制度改革に関する分科会」にて取り扱っていただいた項目3項目

<具体的な要望の例>

- ・ 旅客在機中の給油実施に係るルールの明確化（分類A）  
（効果）着陸から次便の離陸までの時間短縮効果
- ・ 実技試験のシミュレーター化（分類C）  
（効果）実機使用のための費用の軽減

#### (2) 検討会において提示された視点等（委員からの意見）

- ・ 議論の大前提は安全性を確保するためにどうするかということに尽き、最終的な目的は、安全でスムーズかつ経済的な運航体制であるとともに、大きな幹は国際標準である。
- ・ 航空分野では以前からしっかりとした安全対策が採られており、見直されるべき規制もあれば、不変のものもあることに留意すべき。
- ・ 米国と欧州がそれぞれ異なる基準を採用している場合、どちらの基準を参照・採用すべきか。
- ・ 安全性の担保は、国による個別の審査からシステム認証、事前規制から事後チェックへと移行していく方向性とする。他方、この際、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が重要。
- ・ 技術の進歩（シミュレーターの高度化等）、環境の変化（グローバル化等）、経営モデルの変化（機材回転率の改善ニーズ等）に応じて規制を見直すべきではないか。
- ・ 我が国独自の基準は、「我が国固有の事情」に基づいて定められたものであるのか。
- ・ 現場での公平かつ一貫した制度運用をいかに確保するか。
- ・ 役所内の手続（決裁等）に時間を要している場合、これを可能な限り合理化するべきではないか。

### (3) 検討過程において生じた主要な課題と解決の方策

- ・ 航空行政全体の観点から取り組むため、航空局次長を中心とした検討体制を構築し、様々な分野の要望に迅速に対応した。
- ・ 法令等の制度だけではなく運用実態も含めて諸外国の状況を把握する必要があるため、諸外国政府機関と密な情報交換を実施した。
- ・ 検討会において 129 項目という膨大な項目を処理する必要があったため、委員間のメーリングリスト設置及び検討会に先立ち委員間での事前打ち合わせを実施することにより事前に論点整理を実施するとともに、要望者に対して事前に対応案を照会する等、要望者と密な調整を実施した。
- ・ 制度見直しの効果を発揮させるためには、制度改正がなされた後に運用の一貫性を保つ必要があるため、現場への徹底を実施するとともに、目安箱の設置により運用の実態を把握できるよう措置した。
- ・ 多角的な視点から検討を行うべく、オブザーバーとして要望者である事業者の検討会への参加を要請するとともに、航空技術が専門の委員に加えて、他分野（規制・制度や経済学等）を専門とする委員に就任を依頼した。

## 4. 取組に対する関係者の声

事業者を起点としたこの取り組みは、事業者の自覚を促すと共に、事業者及び関係者の双方から肯定的な評価をいただいたと認識している。更にこの取り組みを今後しっかりと進めていくため、フォローアップの重要性を中心に、幾つかの指摘をいただいた。

### (1) 事業者からの評価

※ 要望のあった 14 事業者・団体による評価の平均（5 点満点）

- |                              |       |
|------------------------------|-------|
| 1) 取組全体について                  | 4.6 点 |
| 2) 有識者委員会形式としたことについて         | 4.6 点 |
| 3) 欧米の基準との適合を見直しの基準としたことについて | 4.3 点 |
| 4) 検討にあたって、要望毎に分類したことについて    | 4.3 点 |
| 5) 対応の迅速性について                | 4.3 点 |
| 6) 事務局の体制について                | 4.7 点 |

### (2) 評価できる点

- ・ 事業者の声を全て吸い上げた上で、明確に期限を切り、技術水準などの変化に即し徹底的且つ迅速に見直しが行われた。（委員）
- ・ 有識者委員会形式とし、事業者、航空局、委員の三者によって検討がなされたことで、

より客観的な見直しが行われた。（委員・事業者）

- ・ 検討会前に、事業者と航空局、委員と航空局の間で論点の絞込みを行い、運営の効率性が確保されていた。（委員）
- ・ 欧米の基準との適合を見直しの基準としたことで、日本独特の慣習や過去からの考え方を見直す契機となった。（事業者）

### （3）改善すべき点・今後の課題となる点

- ・ 事業者として重要度の高いものの多くが継続検討となっており、これら項目については、ロードマップの作成やフォローアップ体制の構築などが必要である。（委員・事業者）
- ・ 欧米の制度との比較においては、より深度の深い調査、運用実態の把握を行う必要がある項目もあった。（事業者）
- ・ 本取組の作業量や社会的重要性を鑑みると、人員等を含めた体制整備も検討すべきである。（委員）
- ・ 新たな要望や課題についても、節目節目で共有し、本検討会の趣旨、基本方針に沿って継続的に見直しが行われていくことが望まれる。（委員・事業者）
- ・ 型式証明、耐空証明に関しては航空機製造事業者、装備品製造事業者、修理事業者も関係するので、運航以外の視点でも検討がなされることを期待する。（委員）

## 5. 今後の方針

方向性の結論が出た項目について、順次速やかに制度改正等を行うとともに、検証に時間を要する項目については、項目毎の工程表に沿った形で計画的に検討を進めることとし、これらの進捗状況については、本検討会等において定期的にフォローアップを実施していくこととする。

また、改正後の制度の運用状況については、「航空安全技術規制に関する目安箱」等を活用し、随時事業者からの意見を受け付けることにより、適切な運用を確保することとする。