

第4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

6月1日（金）10：00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4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、これまでの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。
 - ・21番の「整備要目を標準より厳しく設定する場合の許可について」において、届出としていても、認可と同程度の書類が要求されることになるが、この点についてはサーキュラーの文言を改正したとしても負担は変わっていない。（オブザーバー）
→航空会社で整備間隔を短縮するという判断を行った場合でも、短縮された期間の妥当性を検討した上でそういった判断を行っており、検討に関する資料はあるはずなので、社内で検討したことを届出してほしいという趣旨である。（航空局）
2. 事務局より、資料2に基づき、措置分類がC（平成24年度以降対応）とされた項目の工程表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。
 - ・76番の「事故情報の報告制度について」及び77番の「不具合情報の報告制度について」の工程表に関して、いつまでに実施するのか判然としない。工程表の中で、25年度以降に実施するものは限られているが、まず、3カ年でどの程度まで目途を付けるかを書いていただきたい。その中で、特に76番～78番については、調査結果をもとに、どの時点でとりまとめて必要の有無について判断を行うか、今年度中にチェックポイントを設けてもらうよう検討願いたい。また、89番の「操縦士学科試験の受験機会について」及び90番「整備士学科試験の受験機会について」に関して、現在、世の中のテストはコンピュータ化が進んでおり、社内試験や公的な資格でもコンピュータ化がなされている。システムのコストも下がっており、コンピュータを用いれば試験結果の分析によって、テストから属人性を排除することができ、クオリティが高まるとともにコストも下がる。事業者の協力もいただき、なるべく早く導入すべく検討していただきたい。（委員）
→25年度以降に措置が延びているもののいくつかは、調査結果に応じて実施すべき内容が変わってくるものであり、現時点で時期を明示することが困難となっている。チェックポイントを設けるということであれば、年度末にそういったものを設け、それまでの調査結果を踏まえて調査を継続という形になるかと思う。また、重大インシデン

トの話については、この検討会でもずいぶん議論しているが、実施できるかどうか考えるということである。操縦士・整備士の学科試験については、確かにコンピュータ化が進んでおり、システムも既存のものが存在するが、米国で行われているようにランダムに試験問題を出題出来るぐらいに、まずはコンテンツをため込むことが必要であり、まずはどのくらい必要かも含めて検討したい。そういう意味で、システムの整備は進めていけば実現できるが、コンテンツは現時点では不十分という認識であり、そこはどうやってレベルを上げてゆくか検討したい。(航空局)

→まず、25年度以降に対応するものについて、チェックポイントを設定するということで了解した。また、学科試験について、問題の蓄積が少ない一方で、整備士・操縦士のグローバル化を見据えた方向性でなければならない。諸外国に問題の蓄積があるのなら、そういったデータベースから適切なものを購入するという考え方が各国の航空局の間であってもよいのではないかと思う。調査検討については早いテンポでお願いしたい。(委員)

・96、97番の「国としてのサービスプロバイダ横断的な安全情報収集・分析・対策立案体制の整備」について、この要望が事業者から上がってきているのは、どういったものがシステムとしてできるのか、具体的な姿が見えないからではないか。一度検討している内容を公開するとともに、どこかで事業者・サービスプロバイダに意見を聞く場を設けてもらいたい。(委員)

→SSPはICAOの附属書改正に伴ってできたものであり、国が航空分野全体の安全目標を定め、各サービスプロバイダと個々に合意した上で、実施状況を継続的に監視・監督するものである。今まさに、内部で中身を検討しているところであり、目標や体制について検討中である。時期については、平成26年の4月以降にSSP体制への移行を目指しており、検討内容の公開や意見を聞く場も設けたいと考えている。内容についてはまだ固まっていないが、少しずつ出しているところであり、しっかり公開し、どこかでサービスプロバイダの意見を聞いてシステムの中に取り込む必要があると考えている。(航空局)

→まず、レギュレータがどうサービスプロバイダを管理・監督していくかという点がポイントとなる。また、サービスプロバイダは管制や空港等も含まれるが、その間の意思疎通が必ずしもうまくいっていないと思われるので、国としてリーダーシップを発揮してほしい。こういった観点から一緒に検討を進めていきたいと考えており、今後ともよろしくお願いしたい。(オブザーバー)

→安全の向上に向けての重要な取り組みであり、特に、我が国では報告制度において非懲罰が不鮮明であり、そのあたりの検討も含めてお願いしたい。(委員)

・29番の「非常信号灯の装備義務について」に関して、長距離洋上飛行の定義については、陸岸から740kmとするなど沖縄線が該当しないようにしてほしい。また、できるだけ年内での対応をお願いしたい。(オブザーバー)

→現在、日本の規定の中の距離の区分と諸外国の規定での区分の合理性を見つつ長距離の定義を検討中である。安全性のリスクに対する合理性を見て決めていくものであり、ご意見を伺いつつ検討していきたい。なお、時期については努力するというご理解いただきたい。(航空局)

3. 事務局より、資料3に基づき、前回検討会において再検討案件となった「耐空証明における飛行試験の必要性について」の検討状況について説明を行い、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。

- ・ 連続式耐空証明への移行に関連して、我々は、参入時に規程の審査を受け、さらには実証飛行を行っているが、欧米での参入時の審査との違いを示してもらいたい。飛行試験に関しては、検査時点での航空機の健全性を法的に確保するという必要性については理解するものの、国際的には義務付けられているわけではなく、当局が必要とした場合に実施すればよいこととされていると理解しており、航空機の型式証明保有者のエアバスからも飛行試験は必要ないとの回答を得ているところ、飛行試験の必要性には疑問を持っており、引き続き調整させて頂きたい。ニュージーランドで飛行試験中に墜落事故が発生しており、飛行試験は通常とは異なる運航をすることで安全に支障をきたすおそれもあることから、その対応も踏まえて必要性を示す必要があるのではないか。(オブザーバー)

→ 我が国においては、参入時に整備規程に信頼性管理方式等を含めて規定することが必要だが、連続式耐空証明の審査においては、規程のみならず、当該信頼性管理方式等が実際に十分に機能していることを確認することとなっている。一方、欧米においては、参入時に信頼性管理方式等が機能していることを含めて審査している。また、飛行試験については、実際に非常装置の不具合や整備に起因する不具合などが確認されているところであり、飛行試験は非常に意味のあることと考えている。最後に、飛行試験の項目については、危険なものは排除して設定していきたい。(航空局)

→ 欧米では運航実績がない状態で信頼性管理方式等の機能を確認することに疑問を感じるが、我が国においても、実際に信頼性管理方式等が十分に機能していることを予め確認できれば、連続式耐空証明が交付されるということか。また、航空機の型式証明保有者が飛行試験手順を提供されないところ、危険なものを排除して飛行試験項目を設定することは困難。(オブザーバー)

→ 我が国においては、参入後、設定した規程に沿って業務が行われないような事例がこれまでも見受けられるところ、手順だけでなく、実際に機能することも確認する必要があると考えている。また、型式証明保有者が飛行試験手順を提供しない場合には、航空局に問い合わせいただければと考えている。(航空局)

- ・ エアバスは日本と異なり、多くの航空機を製造し、また、欧米の航空当局は日本よりも多くの航空機をマネジメントしているところ、欧米の基準と我が国の基準が異なっていることを事業者が問題提起し、エアバスが必要ないといっている飛行試験を何故求めるのかという議論だと思う。我が国にとって必要な規制は維持するべきと思いますが、こういうことを可能ならばオープンな

場で議論していただくことを提案したい。(委員)

- ・本件については、引き続き検討頂き、必要があればフォローアップの場を設けて議論するという形で進めていただきたい。(委員長)

4. 事務局より、資料4に基づき目安箱の運用状況について説明を行い、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。

- ・客室乗務員の必要数は、原則として、定期便に関してのみ座席数ベースで算定しており、不定期便とやむを得ない場合は旅客数での算定が認められており、その違いに疑問を持ったので提案させてもらった。全ての路線で多くの旅客が搭乗するわけではないので、座席数ではなく旅客数で算定できれば客室乗務員を減らすことができるので、それを原資にネットワークを広げていきたいと考えている。(オブザーバー)

→我々の現状と諸外国の状況を見比べてみると、米国も欧州も客室乗務員は50席毎に1人配置することとされており、チャーター便と定期便の区別はしていない。昭和54年にこの規定を作って、チャーター便については搭乗旅客数をもとに算定していいとしたが、この背景は現在調査中であるが、ここについては、欧米基準より緩い。一方、チャーター便において旅客数をもとに客室乗務員の数を算定しているか調べてみたところ、あまりこの規定は使われていないという事実がある。要望の中身を見ると、177席の飛行機を100席で運用することを想定しているとのことだが、そういう議論になると、客室乗務員の非常事態時や保安要員としての役割をどう果たしていくかという問題がある。機体のサイズや、非常口のサイズ、旅客の監視等色々な要素があるが、こういった要素を考えながら、検討していきたい。(航空局)

- ・他の事業者でこういった対応を望む会社があるかを聞いてみたい。(委員)

→当社ではチャーター便はほぼ満席となるのでこのような運用は行わないが、あるとすれば政府のチャーターや関係者のみ4~5名が搭乗する現金輸送の受託では客室乗務員2名での運用となり、この規定を適用している。(オブザーバー)

→当社ではハイデンシティの機体を飛ばすので、180席の機体を100席で運用するというニーズはない。(オブザーバー)

5. 事務局より資料5に基づき、本検討会の報告書案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。

- ・事業者からの評価が4.6点となっており、極めて高い評価となっている。要望が通った、通らないではなく、オープンな議論を行い、納得感が出たというプロセスそのものに対するものかと思う。また、規制改革委員会の中でも第3クールの取り組みを総括する中で、無線機の検査に関する要望が、再生可能エネルギー、医療機器と並んですばらしい

取り組みであるという評価をいただいた。報告書を公開していくことで、霞ヶ関全体の規制制度が動いていくきっかけとなる。安全部の方にもご尽力いただき、改めてお礼申し上げます。（委員）

- ・変化が激しい中、プロジェクト自体画期的な取り組みである。項目数を見た段階で画期的と思ったが、事務局はよくこれだけ検討したと思う。この中で、6割以上の項目が検討することとされているので、今後、大変な作業が始まる。また、認定事業場等が増えた中で、こういった検討を行うことは有意義である。要望項目の中には以前から寄せられているものもあったが、今回、こういったものも含めて共有でき、かつ公開される。今後は大変かと思うが、期待している。かなり深い検討を行う必要があるものが多く、これからの中で、追加されていくような項目については、努力して安全性を保ってもらうようよろしくお願いしたい。（委員）
- ・事業者を中心に検討を行い、大変な作業をこなしてもらい、敬服する。また、ジェネラルアビエーションに関するものもフォローアップを行うこととされているかと思うが、個々の団体が個人で弱い立場の集団であり、目配りしづらいので、そういったところも考えてもらえればと思う。また、報告書案の中にもあるが、今後、我が国も航空機製造国になろうとしているので、製造関係、修理関係も見た動きも意識の中に留めておいてもらえればと思う。（委員）
- ・事務局の方々含めてご尽力に感謝したい。是非ともフォローアップをしっかりと行い、確実に実をとっていきたいと考えているので、よろしくお願いしたい。（委員）
- ・航空運送事業は世界的に大きな伸びを見せており、我が国も航空産業を伸ばしていくという観点で進めてもらいたい。また、航空機や部品の製造も伸びている中、我が国は航空機産業をリーディング・インダストリーと位置づけているので、航空局の体制・予算もさらに大きくなるような形で進めてもらいたい。産業育成や国民の生活の利便性向上の視点から、そういった点も報告書の中で触れさせてもらえればと思う。（委員）
- ・これだけの要望を真摯に受け止めてもらい、感謝したい。措置分類Cの項目については今後検討しなければならないが、基準をよくしても運用の問題が残ることがある。米国の基準や制度があったとしても、社会の下地が異なると、基準だけ持ってきても時にはいいとこどりになってしまうことも考えられ、そうならないように特に措置分類Cの項目については是非一緒に検討したい。また、検討プロセスで、若い担当者が航空局の担当者であるべき論を戦わせることができ、非常に貴重な場であった。今後ともこういう形・コンセプトで進めて行ければすばらしいと思う。（オブザーバー）
- ・スピード感を持って検討してもらい、感謝したい。今後の仕事の中で、改訂を生かして

いきたい。ひとつ要望としては、BASAに関する要望を出しており、検討を進めてもらっているが、今後、諸外国と耐空性の部分だけでなく、整備やシミュレータに拡充すると聞いているが、こういったスピード感のある場で意見を吸い上げてもらえればと思う。例えば認定事業場について、外国と共通している部分等の議論があれば、諸外国の飛行機に関するビジネスチャンスが広がるので、BASAに関してもこういった場で議論ができればと思う。(オブザーバー)

6. 閉会にあたり、鈴木委員長及び佐藤航空局次長より挨拶があった。また、検討会の報告書は、6月中をめぐりとりまとめ、公表することとされた。