

第1回航空安全基準検討委員会における審議概要

○ 航空安全基準の概要について

- ・ 今回の資料に示されていない航空安全基準については審議の対象としないということか。(委員)
→ 航空安全基準は多岐にわたる一方、時間的制約もあるため、特に重要で見直しを要するものについてご審議いただきたく、項目を絞ってお示しした。これら以外についても、委員等からご提案があれば、検討項目に追加していきたい。(航空局)

○ 新たな技術進歩・サービスへの対応について

(新機種導入に向けた基準の見直し関係)

- ・ 航空機メーカーが飛行間点検を設定していない航空機はボーイング 787 以前から導入されている。飛行間点検の実施を明確に規定した基準はあるのか。(委員)
→ 日本の航空会社に対しては、従来、原則として毎飛行前に飛行間点検を実施するよう通達に定めている。(航空局)
- ・ 今後の方向性としては、ボーイング 777 と 787 だけでなく、他の類似性の高い型式の航空機についても乗員及び機長等に係る試験・審査の効率化を図ることを考えていく必要があるのではないか。(委員)
→ 現状でも類似性の高い型式の航空機については同じ系列型として取り扱っているところ。今回の検討はボーイング 777 と 787 に特化したものではなく、類似性の高い型式の航空機の取扱いについて更なる検討を行っていきたい。(航空局)

(ビジネスジェット・クラス機のチャーター事業に対応した基準の設定関係)

- ・ 米国は、ビジネスジェット機について国際民間航空条約附属書の国際標準と一部異なる規則を採用していることについて、国際民間航空機関とどのように調整しているのか。
→ 各国政府は、同附属書の国際標準と異なる規則等を採用する場合には、同機関に相違通報を行う必要があり、米国は相違通報を行っていると聞いている。(航空局)
- ・ 米国と日本では、空港の設置数など航空を取り巻く環境に違いがあるので、このような違いに配慮する必要があるのではないか。(委員)
→ 現状ではビジネスジェットであっても航空運送事業に用いる場合には大型機

と同様な基準を適用しており、これがビジネスジェットの普及の阻害要因の一つであると業界等から指摘されており、見直していくことが必要である。(航空局)

- ・ 米国の基準には、安全面で見ると緩すぎると考えられるものも見受けられる。基準だけで安全を確保しているのではなく、運航者が自主的に上乘せの規制を行っている実態があるのではないか。そのような運用の実態が分かった方が議論しやすい。(委員)
→ 了解。(航空局)

○ 国際標準との整合性の確保について

- ・ 航空機は世界中を運航しており、また、我が国航空会社においても外国人の運航乗務員が増加している。このような状況においては世界中の安全規制は基本的に同一であることが望ましい。(委員)

○ 国際間の相互承認について

- ・ 相互承認においては、すべての国と相互承認を行わなくても、例えば、米国との間で整備施設に係る相互承認を行っている国の整備施設については、我が国の認定を取得しているものとみなすということができれば効率的ではないか。(委員)
→ 相互承認には相手国との合意が必要であるが、相手国の事情により早期に合意が可能な分野と十分な協議が必要な分野があることから、米国との整備施設に係る相互承認に限らず、速効性の高い装備品整備に係るアジア各国との相互承認も進めていくこと等について今後検討していきたい。(航空局)

○ 基準の合理化・手続きの合理化について

- ・ 客室保安業務の委託範囲を拡大することによって、保安要員としての客室乗務員の資質の確保が課題となるのではないか。(委員)
→ 委託を行う場合でも、航空法に基づく機長の指揮命令が適切に確保されることが必要であると考えている。そのためには、客室保安業務に係る規程及び訓練等に関し、委託先と委託元の航空会社の間で実質的な同等性が担保される必要があると考えている。(航空局)

○ 民間能力の活用について

- ・ 民間活力を導入することによって安全が阻害されるのではなく、安全性がより向上するということが重要であり、安全の確保に十分留意してほしい。(委員)