

第2回航空安全基準検討委員会における審議概要

○ 客室業務の委託可能範囲の見直しについて

- ・ 客室業務を管理する業務の委託において、機長の指揮監督権限が他の会社の職員である客室乗務を管理する者に及ぶのか。機長の指揮監督の実効性をどのように担保するのか。(委員)
 - 機長の指揮監督権限は航空法によって担保されている。その実効性については、委託者と受託者のマニュアル、教育訓練の内容及び審査に係る同等性を確保することによって担保できると考えている。運航規程等だけでなく、付随する要領のレベルまで同等であることを求めたいと考えている。(航空局)
- ・ 昨年的那覇空港における中華航空機の事故の際、荷物を持ったまま脱出する乗客が見受けられたが、これは客室乗務員の緊急時に係る手順が機能していなかったためではないかと考える。このような事案を目の当たりにすると、客室乗務員の訓練が非常に重要であることが分かる。(委員)
 - 客室乗務員の訓練の重要性については、同感である。(航空局)
- ・ 受託会社としては具体的にどのような会社を想定しているのか。(委員)
 - グループ会社であって、かつ、受託会社自体が航空運送事業者であるような場合を想定している。(航空局)
- ・ 下請け企業が発生させた事故の責任は委託元の企業が負うことが一般的となっている業界もある。今回の委託可能な範囲の見直しによって、事故等が発生した場合の委託元の責任についてはどのように考えるか。(委員)
 - 委託元の航空会社は、旅客に対する運送約款上の責任はもとより、運航に係る社会的責任を負う必要があると考えている。なお、現状では我が国の航空会社において委託元としてのそのような責任を回避する動きは見られない。(航空局)
- ・ 規程等の同等性に加え、委託元の運航のポリシーを委託先の客室乗務員と共有し合うことが必要と考える。(委員)
 - ご指摘のとおりであり、委託元の運航のポリシーを客室乗務員の訓練内容に反映させることを求めていきたいと考えている。(航空局)

○ 機長等に係る各種審査の合理化・組織認証の充実強化について

- ・ 見直しの方向性について、第1回委員会時点から後退した印象を受けるがどうか。

(委員)

→ 機長昇格審査については、さらに検討を行った結果、引き続き国が実施することとしたいと考えている。その理由としては、国による審査を一度も経ていない機長が出てくるという状況は適切でないと判断すること、及び国による審査の際には査察操縦士が立ち会うこととなっており、引き続き国が審査を行うこととした場合でも査察操縦士による審査件数自体に変更がなく、規制緩和の効果が少ないことが挙げられる。(航空局)

・ LOFT 訓練によって、機長定期審査の件数が減少する理由は何か。(委員)

→ 機長定期審査は、年に 1 回の路線審査と年に 2 回の技能審査から構成されている。このうち技能審査のうちの 1 回については LOFT 訓練によって代用することができるためである。(航空局)

・ 組織認証や組織監督の充実強化の内容について説明願いたい。(委員)

→ 今後は個別の審査については可能な限り指定本邦航空運送事業者で行うこととし、国は指定本邦航空運送事業者として適切か否かという観点からの審査を充実・強化する方向に改めていくこととしている。(航空局)

○ 予備品証明の運用の見直し関係

・ 予備品証明制度は我が国独自の制度であり、制度自体が不要ではないか。また、海外の装備品修理会社に我が国の事業場認定を取得することを求めた場合、コストの増加等につながるのではないか。(委員)

→ 予備品証明制度は、耐空性に大きな影響を及ぼす修理について、修理改造検査等に代えて有資格整備士による確認によって航空の用に供することができるようにする制度であり、ユーザーの利便性を向上するための制度である。また、海外の装備品修理会社は複数の国の認定を受けているのが通例であるが、複数の国の当局が時期を合わせて検査を行うことによって、そのような修理会社に過度な負担を与えないようにする方策についても検討が進んでいる。(航空局)

・ 海外の認定事業場が修理した重要装備品について、我が国の予備品証明も必要とするならば、2 重規制になるのではないか。(委員)

→ 外国との間で相互承認がなされれば、当該外国の認定事業場が修理した装備品について我が国の予備品証明を受けたとみなすことができるようになるが、相互承認は相手国との合意が必要であり調整に時間が必要である。速効性のある対策として、相互承認の手続きを進める間に並行して予備品証明検査の件数削減に寄与する事業者から優先的に我が国の認定の取得を促進していきたい。(航空局)

- ・ 本来、航空機に装備するすべての部品に国の証明が必要だが、我が国は重要装備品だけを予備品証明制度によって規制している。一方、FAA は bogus parts の国際的な流通に懸念を示しており、昨夏、日本で開催された FAA セミナーでも取り上げていた。仮に予備品証明制度を廃止した場合には、すべての装備品に基準適合証を義務化するような代替制度が必要であり、むしろ規制強化につながる可能性がある。(航空局)
- ・ 予備品証明制度については、その正当性が認められるのであれば、我が国独自の制度であろうと世界に誇れるものにすればよい。制度の運用に際しては、装備品製造者／修理事業者の過度な負担にならないよう配慮していただきたい。また、相互承認が円滑に行えるような方策を進めて頂きたい。(委員)
- 予備品証明の運用の見直しについては、検査の件数削減につながる具体的な手段を検討することとしたい。(航空局)

○ 飛行間点検の取り扱いの見直しについて

- ・ 最近の航空機は信頼性が向上しており、また、飛行間点検で実際に実施している点検内容を考慮すると、必ずしも確認主任者が実施しなければならないものではないが、飛行間において、実際に不具合が発生した際に整備部門と情報を共有し適確な判断が行われるようなバックアップ体制の確立を図っていく必要があると考える。(委員)

○ 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について

- ・ 我が国におけるビジネスジェットの規制は、我が国へ乗り入れる海外のビジネスジェットと同等であってよいと考える。わずかな規制の違いに目くじらを立てる必要はないが、ETOPS 規制については、他国のビジネスジェット機ならば飛べる路線について日本のビジネスジェット機が飛べないというのでは、日本の運航者に大きなハンディキャップとなると考えられ、見直した方がよいと思う。(委員)

○ 認定事業場に対する SMS（安全管理システム）の導入

- ・ 会社の規模に応じて SMS の規模も異なることを考慮すべきである。また、SMS は会社のトップが責任を持ち行われるべきものであると考える。(委員)
- ・ SMS に限らず、ICAO における議論が始まった時点で国内でも議論を行い、ICAO での議論の際に、我が国のスタンスを反映していくことが重要である。(委員)

○ BASA の締結（シミュレータの認定等）

- ・ 米国との相互承認について、整備も行う方向ということで良いか。(委員)
→ 我が国として整備についても話を進めたい意向を米国に伝達している。今後、米国の情勢を注視しつつ対応したいと考えている。(航空局)

○ 技能証明に係る制度改正（MPL）について

- ・ 現に事業用操縦士技能証明を取得している者と MPL 取得者の共存に係るビジョンを示していただきたい。(委員)

○ 防除雪氷作業の取扱いの明確化について

- ・ ICAO では、防除雪氷作業を整備作業として位置付けていない。我が国で防除雪氷作業を整備作業として位置付けることについては、運航者の意見も聞いた上で慎重に判断していただきたい。(オブザーバー)