

規制・制度改革に関する分科会
第1ワーキンググループ（復旧・復興／日本再生）第5回
議事概要

1. 日時：平成24年3月19日（月）14:59～18:06

2. 場所：永田町合同庁舎第1共用会議室

3. 出席者：

（委員）大室康一（分科会構成員）、川本裕子（分科会構成員）、
深谷卓司、山田大介

（国土交通省）住宅局 井上建築指導課長
航空局 萩川航空戦略課長

島村官房参事官（航空事業安全）

（総務省）総合通信基盤局 巻口衛星移動通信課長

（経済産業省）製造産業局 近藤航空機武器宇宙産業課長

（事業者等）一般社団法人日本経済団体連合会、定期航空協会、日本航空株式会社
株式会社JALエンジニアリング、日本貨物航空株式会社
Peach Aviation株式会社

（事務局）宮本行政刷新会議事務局次長、高島参事官、小村参事官、中野企画官

4. 議題：

（開 会）

1. 復旧・復興ヒアリング

○国土交通省からのヒアリング

○日本経済団体連合会からのヒアリング

2. 日本再生ヒアリング

○国土交通省からのヒアリング

○経済産業省からのヒアリング

○総務省からのヒアリング

○定期航空協会からのヒアリング

○Peach Aviation（株）からのヒアリング

（閉 会）

5. 議事概要：

○中野企画官 それでは、お時間になりましたので、始めさせていただきます。「規制・制度改革に関する分科会第1ワーキンググループ（復旧・復興／日本再生）」の第5回目

の会議を開催いたします。

皆様方におかれましては、御多用中、御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

なお、本日、深川委員は、所用がございまして御欠席ということで伺っております。

それでは、議事に移らせていただきます。

本日は、議事次第に記載させていただいておりますとおり、前回のワーキンググループに引き続きまして、関係者ヒアリングを行いたいと存じます。

今後の進行は、大室委員にお願いしたいと存じます。よろしくお願いたします。

○大室委員 それでは、議題1、「復旧・復興ヒアリング」に入らせていただきます。今日は3時間という長時間の会議になりますので、要領良く話を進めていきたいと思っております。

国土交通省及び日本経団連の皆様におかれましては、御多忙中のところ、御出席賜り、ありがとうございます。それぞれ御説明をいただいた後、まとめて質疑応答とさせていただきます。

それでは、国土交通省から15分程度でお願いいたします。

○国土交通省（井上課長） 国土交通省住宅局の建築指導課長、井上でございます。よろしくお願いたします。

お手元に、私どもより配付をさせていただいております「仮使用承認制度の創設主旨」というパワーポイントの資料があると思っております。仮使用承認の制度は、背景の中の2項目にございます。千日デパートと大洋デパートのビルの火災は、工事中に発生して多数の死者が出るという火事ではございました。実はそれまで建築基準法では、完了検査を受けなければいけないという規定はあったのですけれども、完了検査を受けなければ使用してはならないという規定がありませんで、その辺が明確ではございませんでした。行政によって使っては駄目ですというようなケースもございましたが、たまたまこの火災のケースでは使っていたという状況でございまして、それを受けて、こういったことを防止するという観点から、基本的に完了検査を受けなければ使用できない、木造住宅などの小規模なものは除いて、そういう規定を導入させていただきました。

それをしますと、工事の途中でどうしても使いたいという御要望があったものですから、その代わりとして仮使用承認という仕組みをつくりまして、仮使用承認を受けた場合には使えるという規定にしたということでございます。

2ページ目が制度の概要でございます。小規模な建築物以外については、特定行政庁、これは建築主事を置く地方行政機関でございまして、基本的には、市と小さな町村であれば県が代行いたしますが、特定行政庁が安全上、防火上、避難上支障がないと認めた場合は使用でき、それ以外は使用を禁止されることになっております。

この審査でございしますが、下の枠囲いでございますけれども、これは工事をしながら使うということになりますので、主に3つのことを観点に審査をいたします。

まず、1つ目は、使用する部分が適法かどうかということでございます。

2つ目は、仮使用する部分と工事する部分が防火上きちんと区画をされていて、火災が起きても仮使用の部分に100%ということはないかもしれませんが、できるだけ火事の影響が及ばないようにする、という安全を確保するための措置が講じられているということです。

3つ目が、工事のやり方が適切かどうか、いわゆる火気の使用の管理や資材の搬入をどうするかなど、いわゆるソフト面の防火管理の体制がどうなっているかということについて審査をしております。具体的には、下に小さな字で書いてありますが、どうしても資材の搬入・搬出がございますので、その搬入・搬出によって、避難経路等に影響がないかどうか。もう一つは、仮使用する部分があることによって、先ほど防火区画をすると申し上げましたが、そうしますと、例えば階段が一部使えないとか、どうしても避難経路が建築基準法の場合は、2方向避難と言いまして、片方の避難が駄目でももう一方で避難できるようになっている、そういう避難経路が確保できないというケースが時々ございまして、そういった場合の代替措置が適切かどうかということです。それから、火気使用の状態がどうか、きちんと管理されているかどうかということです。

それから、万一火事が発生した場合の管理体制、これは消防との連携なども含めて、そういったことについて審査をさせていただいております。

次のページ、これは規制改革で閣議決定をされておりました、私どもは今年度中に結論を得なければいけないということになっているものですから、その状況を御説明するもので、調査をしました。仮使用についてどのくらい時間がかかっているのだろうかということについて、274、これは、限定特定行政庁と言いまして、木造住宅など小さなものしかやらないものを除いた全ての行政庁でございますが、それに対するアンケートをいたしました。

そういたしますと、次のような結果になっており、短いものでは1日から5日ぐらいで終わっているものもありますが、長いものでは1か月以上かかっているものもあり、平均すると大体21日かかっているという状況でございます。

実は、一番上にございますとおり、平成11年にいろいろな手続についての標準事務処理期間を定めることにしておりました、一応30日ということにして、おおむね納まっているところもあるのですが、超えているところもあるという状況でございました。

今回、迅速化に向けて、私どもも、どういったことを、これを踏まえてやろうかということで、長くかかっているところは、ちょっと課題ではないかと思っているのですけれども、もう一回確認を見直しています。民間が見たものを、自分たちが分からないということもあるのだと思いますが、もう一回建築確認のようなことをやっているということがございます。そういったところは非常に長くなっているということもございます。

それから、例えば、中間検査みたいなものの中には行わなければいけないものもございまして、その検査の部分も改めて見ているというようなケースもございました。

したがいまして、そういった手続の重複部分については、不要な部分は不要であるとい

うことを明確にしたいというのが1点。

もう一つは、書類も確認の申請図面を全部出させているということもございまして、それについては、いわゆる完了時点での検査でございますので、不要な書類は要らないという措置を講じる。例えば、構造計算書も全部提出をさせていただいているということで、かなり分厚いものになっているということでしたので、そういったものも必要なものに限定しようということを通じて、特定行政庁に徹底したいというのがもう1点でございます。

あわせて、なかなか期間の目安が分からないということがございましたので、一応、特定行政庁の実態を踏まえると、そういった措置を講ずれば、書類等に何か不備があれば別でございますが、通常のきちんとした書類が出てくれば、21日のできるのではないかとして、標準事務処理期間を設定の上、この2点を措置したいと考えております。

4ページ目は、簡単な手続のフローでございますので、省略させていただきます。

以上でございます。

○大室委員 どうもありがとうございました。

引き続き、経団連の方から要望事項を含めて御説明をお願いいたします。

○日本経済団体連合会 それでは、私の方から御説明申し上げます。

まず、資料でございますが、1枚目は、先ほどの国交省様の説明と重複いたしますので割愛させていただいて、次ページ目からでございます。よろしくをお願いいたします。

御説明いただいた仮使用承認の現行制度の問題点、我々はこういったところを問題と考えていますという御説明を差し上げます。

1番でございます。要は、申請に時間がかかるということでございます。先ほど、それほどかかりませんよというような調査結果もございますが、我々の実態感覚からいたしますと、まず、申請の前に事前相談をやらざるを得なくて、例えば大規模ビルになりますと、1か月強は十分かかってしまう。その事前相談がなければ申請のところにスムーズに持っていけないということがあります。事前相談を含めた時間の短縮ができないかということでございます。

もう一つでございます。これは時間軸ということではないのですが、我々の経験則から、仮使用承認を申請するときの特定行政庁、例えば区のところ、受け付ける際の基準に少しばらつきがあるのではないかと考えております。例えば、現場に足場がかかっていると受け付けられない、あるいは、クレーンがあると受け付けられない、そういったようなところで、特定行政庁が基準を一本化して対応していただけないか、という点でございます。

2点目。そうしますと、仮使用承認に時間がかかるので、テナントの確定や入居に合わせてタイムリーな営業ができない場合は、どうしても一旦内装を暫定的につくって完了検査を受けるということをせざるを得ません。そうしますと、テナントさんにとって完了検査を受けた内装が、100%御要望に沿ったものではございませんので、当然テナントが入った段階で、それを一旦壊して、新たに内装を作り替えるということが出てきます。カーペットをはがしたり、天井の所を壊すということになりますと、解体コストがかかったり、

廃棄物が出てきたりするので無駄が発生しています。

3点目。仮使用承認制度は、現在は特定行政庁の承認が必要となっております。御存じのとおり、建築確認とか中間検査は、民間の検査機関に下ろされております。これは平成11年以降そうとなっておりますが、この部分だけはいろいろな理由といたしますか、お考えがあると思いますが、特定行政庁が管轄されることになっていきます。そうしますと、民間の検査機関なら確認申請や中間検査を受けているので、その物件の把握は大体できていますが、仮使用承認については、改めて特定行政庁のチェックが入るということで、効率化というか、迅速性というところにおいて、少しお考えいただきたいところがあると考えております。

以上が我々の考えている問題点でございます。

続きまして、要望事項に移らせていただきます。

先ほど申しましたとおり、まずは我々の方としましては、合理化を図っていただきたいということでございます。我々の方でちょっと考えているのは、仮使用承認手続に代わるような制度、例えば完了部分検査制度のようなものが導入できないだろうかということでございます。

これは、平たく言いますと、ほとんどの工事が終わっていて安全に支障がない場合は、そのほとんど工事が終わっている部分については、検査を下ろしていただくということでございます。今までは仮使用承認で対応していたことを、段階的に完了検査を分けて対応していただくことはできないだろうかという提案でございます。

もう一つは、先ほど申しましたとおり、この審査を民間の確認検査機関に下ろすことはできませんでしょうかという提案でございます。

この要望事項の実現が図れば、3枚目でございますが、我々民間としてはこういったメリットが出てきますということも3つ挙げさせていただきました。どれも私が今まで説明したものと関連することでございますので、割愛いたしますけれども、1つは、短期間での申請・承認をお願いしたい。あとは、内装も無駄になるので、そういったことがないようにできるのではないのでしょうかということを書かせていただいております。

以上でございます。

○大室委員 ありがとうございます。

国交省並びに経団連からそれぞれ御説明をいただきました。経団連からは要望事項も提示されています。委員の皆さんから御意見を頂ければと思います。

○山田委員 経団連の皆様、どうもありがとうございます。最初に1点御質問したい点があります。そもそもこの規制が定められたのは昭和47年と48年のデパート火災が契機であるという御説明を国交省の方から受けました。そこから考えると三十有余年過ぎているわけございまして、その間の防火上の技術の革新などについて、どのように変わってきて、昔と今とで安全基準や安全性能が違うのかということについて、具体的に素人の私でも分かるように御説明いただければと思いますが、いかがでしょうか。

○大室委員 では、お願いできますか。

○日本経済団体連合会 防火規格とか、そういった観点ではさほど変わってはいないとは思いますが、今日はデパートの話をちょっとされましたけれども、我々、今回御提案させていただいているのは、デパートや病院などを増築をする、使いながら増築するというものではなくて、テナントビルなどで言う共用部と専用部という部分の区画というか区別で、共用部はほとんど避難関係とか縦の動線関係なのですが、そういったものがきちんと確立されていれば、ビル全体としては非常に安全であると考えていますので、防火性能というよりも、安全な部分とそうでない部分の違いというところを非常に強調してお話しさせていただきたいなと思っております。

○大室委員 よろしいですか。

○山田委員 なぜデパートが危険だったのか、なぜオフィスビルであれば安全なのかというところを分かりやすく御説明いただけますか。

○日本経済団体連合会 まず、通常のテナントビルの方でお話しさせていただきますと、専用部という、テナントさん、お客様が使う部分と、一般のビル全体を使う方々の部分になるのですが、その部分については防火区画をされているということで、基本的に火災の観点で言うと安全ではないかなと判断しております。

済みません、デパートの方に関しては、全部の詳細が分かっていませんけれども、工事を完全に増築している部分と、そうでない部分というところで、安全度という意味では違うのではないかなと思っております。

○日本経済団体連合会 私どもの要望事項で書かせていただいているとおりなのですが、下の方の箱の貸しビル等のスケルトン貸しについて、具体的には、こういった場合に私どもの要望をお願いしたいということで書かせていただきます。

読み上げますと、消火栓、スプリンクラー、廊下、階段、照明、エレベーター、トイレ、排煙設備、設備配管等（共用部）、そちらの消防設備、避難経路、これは全て工事が完了しております。安全上、防火上、避難上支障ないことが判断できる場合であって、単にテナント部分の未入居部分も当然防火区画されておりますが、未入居部分の壁や床などの内装工事だけが残っている状況ということでございます。

例えば、貸しビルで10の貸しスペース、事務所スペースがあり、テナントさんが決まったのは8つで、あと2つ残っているという場合でございます。この8つの貸室部分については既に稼働し、事務所活動が行われて、安全に皆さんそこで事業を行われております。残っているのは、あと2つのテナント部分だけでございますので、それについて、例えば、仮に運よく2つとも埋まり、その内装工事が終わりましたというときには完了検査になります。これは民間の確認検査機関でお願いすることはできます。しかしながら、運悪く1つしか埋まらなかった場合、1つの部分に内装工事を行って、これをそのテナントさんに引き渡すためには、これは仮使用承認という手続になって、これは特定行政庁になります。最後の1つが埋まると、内装工事をして、これで全部終わり、完了検査になります。そう

すると、特定行政庁ではなく民間検査機関になりますが、今申し上げた3つの場合、ほとんどリスクは変わらないと思っておりますので、本当にほとんど工事が終わって、ちゃんと安全上使用されているもので、内装工事が残っている部分だけのときには、こういった私どもの提案している完了部分検査制度というのを民間検査機関でも使えるようにしていただきたいという要望でございます。安全性は確保されていると我々は理解しております。

○大室委員 これは、仮使用承認制度の規制緩和とは別に、完了部分検査制度の創設という要望ですか。

○日本経済団体連合会 そうです。仮使用承認のところで2つ、要するに迅速化を図っていただきたいということと、もう一つは、民間の検査機関にその承認を下ろしてもらえないでしょうかということとでございます。それとは別のやり方として、完了部分検査制度みたいなものを考えましたので、提案させていただきたいということとでございます。

○大室委員 何かございますか。井上課長さん、これらの要望に対して御意見はございますか。

○国土交通省（井上課長） 問題点については、これは恐らく実態を踏まえられて、私どももこれは十分こういう問題があるのではないかと認識をさせていただいております。

多分、完了部分検査制度、完了部分を検査するというのは、一種の、私どもの認識で言うと中間検査みたいなものなのです。恐らくこれだけでは不十分で、これを終わったら、先ほど言いました使用制限を解除できるということを別途やらないとできないのではないかと思います。それは、今は仮使用という承認でやっけていまして、これをなぜ民間でできないかということとを少し御説明させていただきます。

私はちょうど民間開放のときの担当をしていました。法制的ないろいろな議論をしている中で、本来、こういった公権力の行使自体、基本的に行政が行うというのが原則でございます。ただ、そうはいつでも当時の状況として、基準が非常に定型的で明確であるものについては、必ずしも行政ではなくても、ちゃんとした技術能力がある者であればできるのではないかとということで、一応行政がきちんとした監督のもとに、民間でもできるという仕組みをつくりました。これは民間開放と言いまして、実は今、認められているのは、確認とか検査の部分と、それから、型式適合認定と言いまして、プレハブ住宅みたいなものの事前に建築確認みたいなことをする仕組みについて、この2つです。そのようなものをできないかという議論も実はいたしました。例えば、建築基準法の中でいろいろな許可というものがございまして、例外的に許可するという仕組みもありますが、この部分については定型的な基準をつくるのが非常に難しいということで、そういった部分については民間がきちんとした判断をできるのかということが議論になりまして、当時は難しいだろうということで、こういう整理になっています。

実は、仮使用について、私どもの御用意した資料で言うと、2ページにあるのですが、恐らくこのうちの1番目と2番目については、民間がやろうと思えばできるのではないかと思います。

問題は3番目でございます、3番目は、正直言ってなかなか基準が作り難い部分がございます。というのは、工事のやり方が建物によって非常に違いますし、当然、いろいろな防火体制のやり方もそれぞれのオーナーさんによって違います。仮にやれとおっしゃられるのであれば、これをかなり画一的な基準にしていかなければいけないと思います。それができるかどうかにかかっているのだらうと思います。

逆にすると、先ほど行政庁によって判断が違うとおっしゃったのですが、少し厳しいものに決めていかざるを得ない部分が出てくると思います。そういったことが本当に現実の工事に対応できるのかというのは、私どももよく分かりません。検討してみないと分かりませんが、かなり厳しくせざるを得なくなるのではないかなというのが現状でございます、この部分について、何か判断基準が明確にできれば、絶対できないかと言われると、それはあれかと思えます。ただ、逆にそれが本当に迅速化とか効率化とかにつながっていくのかなというのは少し心配しています。

以上です。

○大室委員 ありがとうございます。

○川本委員 今、非常に前向きにも聞こえる御発言でしたけれども、ただ、そういう検討は実際にされているのですか。

○国土交通省（井上課長） 今のところ、しておりません。今日初めてお聞きしました。

○川本委員 そうしますと、今お聞きしていて、特定行政庁でないと判断できないというのは、かなり規制官庁側の論拠だと思います。個別判断が必要だというのは、どこの官庁も皆そうおっしゃるわけで、お聴きしていると、仮使用の承認マニュアルというのをつくられて、市町村に下ろしていらっしゃいます。そうであれば、民間でもできるのではないかと思うのですが、どうして市町村の担当の方が民間の方よりも、そのマニュアルを見て、より優れた判断ができるのか、そこを教えてください。

○国土交通省（井上課長） 技術的なことは恐らく同じだと思います。技術的なことではなくて、要は、最終的な裁量については、やはり行政という立場で責任を持って判断できるかどうかということだと思います。民間の場合は、技術的にはできると思います。ただ、一律的な基準でないと、例えば民間の機関によって認めるケース、認めないケースがあった場合に、これをどうするかということです。そうすると何が起こるかという、安い、要するに、簡単に認められるところに申し込むというようなことが起こり得ると思います。それが安全上問題なければいいのですが、安全上問題が起こらないようにするためには、安全対策としてはこういった基準が必要だということをごどこかで線を引かなければいけない。それができるかどうかなんです。今はこういうのはございません。個別ケースでそれぞれ判断をさせていただいている。

○川本委員 今、おっしゃっていることは、依頼した先の行政官の裁量は許せるけれども、民間の裁量は許せない、そういう論点ですか。

○国土交通省（井上課長） 現行制度ではそのようになっています。

○大室委員 深谷委員、御意見ありますか。

○深谷委員 今の御説明に対して、特段意見申し上げることはありませんが、あえてコメントを申し上げますと、民間に対しての裁量がないのであれば、それは、きちんと判断をする能力を養っていただければいいのだと思います。判断に時間がかかるということが現実起こっており、かつその手続を民間に下ろせないのであれば、行政の方の能力を高めいただくか、スタッフを多くして短縮していただくかのどちらかだと思います。それを課題として御認識されているのであれば、早く実行していただければいいと思います。他に私の方からは、仮使用の承認に長い時間がかかっていることを認識されて、それを早めるために、処理期間の目安を21日にするとしていますが、休日を除くということですので、結局1か月になります。申請者としては1か月かかるのは長いという認識ですので、これでは全く改善になっていない気がします。21日ではなく、もっと早く処理するわけにはいかないのですか。

○国土交通省（井上課長） そこにつきましては、私ども、正直に申し上げて、今、これ以上短くするのは自信がございません。少し検討させていただきたいと思います。といいますのは、恐らく、正直言って期間が短いところは、民間で見えたのを信用するよという感じでやっているところです。信用しないよというところは期間が長いというのが実態でございまして、どこまで手続を簡素化できるかというのは、先ほど申し上げましたけれども、建築確認と同じような手続は不要ですよとか、検査で見た所はもう見る必要がないということは徹底したいと思います。その結果、何日でできるか、21日が長いということであれば、少し具体的に検討させていただきたいと思います。

○大室委員 山田委員、どうぞ。

○山田委員 先ほど経団連の方がおっしゃられた、事前相談も入れたときに一体どのくらい時間がかかっているのかという御認識が随分ずれているような気がしますが、申請側からすれば、事前相談から承認まで、これを合わせて申請期間と言うわけですが、国交省さんの資料だと事前相談のところは抜け落ちているような気がするのですが、そこまで入れると、一体本当はどのくらいかかっていると認識すればよいのでしょうか。

○国土交通省（井上課長） 正直言って事前相談を入れておりませんので、そこは調査をしないといけないと思います。短いところは恐らくそんなにかかっていないと思いますが、長いところはかかっているケースがあるのではないかと思います。場合によっては、そういったことも含めて、どのくらいでできるか検討したいと思います。

○山田委員 長い、短いというのは、私はどれが長くて、短いかわからないのですが、事前相談から最後の承認まで、どのくらいの長さが妥当で、それを合わせて1か月なのか2か月なのか、御省としての適切な長さというのはどのような認識でおられますか。

○国土交通省（井上課長） 21日というのは、平均をとったものでございますので、長い、短いというのは、ちょっと判断できかねますが、現実問題としては、このくらいであれば、手続の簡素化をすればできると思います。

○山田委員 事前相談も入れてどのくらいなのでしょう。

○国土交通省（井上課長） どのくらいが長いかどうかというのは、私どもではなかなか判断はできかねるので、むしろ業界の方の御要望も踏まえて検討しなければいけないかと。

○山田委員 一応、標準処理期間は、30日とおっしゃっていますよね。

○国土交通省（井上課長） これには事前相談が入っておりません。

○山田委員 これに事前相談を入れると、合わせて60日というのが目安なのか、45日なのか、教えていただけませんか。どのくらいなのでしょう。

○国土交通省（井上課長） 実は、制度上、事前相談を義務付けているわけではないものですから、ないケースもありますので、逆に言うと、こういうところで事前相談を入れるというふうにしてしまうと、事前相談をやらなければいけないような変なことになるので、そこは慎重にやった方がいいと思います。ただ、おっしゃるように、それも含めて実際にかかっている日数というのはあると思いますから、どういうふうを考えればいいのかというのを検討させてください。

○山田委員 逆に、経団連さんの方からすると、事前相談まで入れると大体どのくらいの長さだったら、先ほどいろいろな問題点を御指摘されていましたが、そうした問題が解決できるようなイメージなのでしょう。

○日本経済団体連合会 我々の感覚で言うと、事前で1か月、審査で1か月。2か月は優にかかるなという感じはしています。

○山田委員 どのくらいの長さだったら適切とお考えですか。

○日本経済団体連合会 全部入れて1か月ぐらいであればと思います。

○大室委員 国交省も、皆さんの要望も大体同じような視点ですが、特に、問題点は2つあったと思います。期間の問題と裁量の部分については、特定行政庁でなければ駄目だという従来の考えがありますが、この部分については、1と2はほぼ解決できるし、3についても最近の材質、施工の方法等を見れば、大洋デパート時代とは大きく状況が異なっていると思いますので、是非その辺を考慮し、なるべく規制緩和の方向で再検討していただきたいと思います。

仮使用については、手続の迅速化につき一刻も早く実現できるよう検討を是非お約束いただければと思います。

○国土交通省（井上課長） 迅速化については速やかに、山田先生の御指摘も踏まえて検討します。

民間に開放できるかどうかについては、少し検討させてください。今、できるとはお答え、私の立場ではできかねます。少し検討が要るかと思います。

○大室委員 確認検査と竣工検査を民間が行って、仮使用だけ特定行政庁しかできないという判断が、私にはどうしても理解しにくいところがあります。是非御検討いただきたいと思います。

○川本委員 検討していただくのに当たって、仮使用の承認件数が大体1,600とか1,700件

だというふうに伺っているのですが、データベースをお持ちなのですよ。そのデータベースを公開してしまえばいいのではないかと私なんかは思うわけです。そうすれば、民間でもできるかどうかとか、いろいろな観点から議論ができるのではないかと思います。その点についてはいかがですか。

○国土交通省（井上課長） 個別の審査の中身を公表しろとおっしゃる。件数だけであれば。

○川本委員 先ほどの話だと、結局、定型化できないから民間には任せられないというロジックですよ。定型化するためには、結局、どんなものがあって、どういうパターンがあるのかというのを皆が分かれば、定型化ということになるわけですよ。ですから、そこをお願いできないかということです。

○国土交通省（井上課長） どういう工事が行われるかということのオープン化をおっしゃっているわけですか。つまり、どういう安全対策を講じてということも含めてというか。

○川本委員 そうです。

○国土交通省（井上課長） それはどこまで開示できるのか、個別審査の中身でございますので、今までそういったケースはないものですから、ちょっと検討させてください。

○大室委員 審査というより類型化してくださいということでしょう。

○川本委員 お役所の方の防戦は、要するに定型化できない。それで申請内容を公開できないということなのですね、常に。ですから、データベースをお持ちであれば、何らかの形で定型化の方向に向かえないのかという御提案です。

○国土交通省（井上課長） 個別の審査自体については、私どもは持っていません。特定行政庁がそれぞれ持っていますから、それを私どもが個別に集めているわけでは全くありません。ただ、先生がおっしゃるのであれば、少し調査をして、どういう部分は定型化できるかどうかという検討はしたいと思います。その結果は公表することを考えたいと思います。

○大室委員 他にございますか。

それでは、まだ時間は少し残っているようですが、大分前向きにお考えいただけるというお話でもありますので、是非いろいろな調査もした上で検討してください。

それから、部分竣工についても可能なかどうかについても検討をしていただきたいと思います。

○国土交通省（井上課長） これも併せて。中身は同じだと思います。

○大室委員 よろしく願いいたします。

他にございますか。

なければ、本日の議論はここまでいたします。

国土交通省及び日本経団連の皆さんには、御多忙のところ、御出席賜りましてありがとうございました。

（休 憩）

○大室委員 皆さんお集まりいただきましたので、議題2の「日本再生ヒアリング」に移らせていただきます。

国土交通省並びに経済産業省、総務省及び定期航空協会、ピーチ・アビエーションの皆様におかれましては、御多忙のところ、御出席賜り、誠にありがとうございます。

それでは、御説明いただいた後に全体の質疑をさせていただきます。

まず、国土交通省から10分程度で御説明をお願いします。

○国土交通省（萩川課長） 国土交通省の航空局でございます。今日は機会をつくっていただき、どうもありがとうございます。

早速ですが、資料に従って御説明いたします。

今回、規制緩和で3件ほど取り上げていただいていますけれども、私ども、規制緩和の作業だけを最初から目標としていたわけではなくて、結構いろいろ大きな動きがありまして、その中のパーツとして規制緩和をしているという話でございます。

1 ページ目ですけれども、平成26年度に、一番右、「航空ビッグバン」と書いてありますが、平成26年から、今、例えば羽田に4本目の滑走路ができて、段々発着回数が増えていたり、成田もそれに呼応して発着回数が増えていたり、現在から比べて約40%国際線の発着回数が増えます。そうなりますと、そういう余裕が出たことを利用して、オープンスカイということで、外国と日本で自由に事業所さんの判断で便を引いていただくというのを平成26年から実質的にスタートするというのが大きな目標になっています。簡単に言うと、これで自由競争待ったなしという状況です。ですから、23、24、25のところに「集中改革期間」と書いてありますけれども、この3年間で、26年度以降の自由競争に向けた環境を整備していこうと我々は位置付けております。

それで、航空関係、いろいろ大きく動いていますし、JALの問題をはじめ、いろいろな問題がありますが、とりあえずこういうことをやっていこうということで、航空分野の成長戦略というのをつくりまして、下の方に幾つか出ていますけれども、羽田と成田を強化しようとか、空港の経営をもうちょっと民間の知恵を入れて抜本的にやっていこうとか、ちょっとバランスシートの悪い関空を何とか改善しようとか、ネットワークも必要なものは維持していこう。あと、最近、よく取り上げられますが、LCCをどんどん日本でもやっていこう。こういう動きを加速しようということで、今、取り組んでおります。

1 ページめくっていただきまして、そういう中で成長戦略の中でLCC参入促進に係る利用者メリットの拡大という中に、国際動向に迅速・的確に対応した技術規制の緩和等による低コスト化の支援ということで位置付けております。これは、技術規制を緩和することで、安全を確保するという前提なのですが、事業者に欧米のエアラインと同じような土俵で戦っていただくということでやっておりまして、日本の規制、非常に真面目にやっけてきているわけで、悪気はないのですが、欧米の国際標準とか、アメリカなりヨーロッパには一歩進んだ緩い規制でやっているというケースがままあるものですから、それと比べると日本のエアラインは若干厳しい規制の状況に置かれていると。事業者さんが言うには、

手かせ足かせがある状況で自由競争は戦えないという話なので、実際にそういう状況があるのだったら改善しようじゃないかということで、こういうふうに位置付けをしております。

これは一応LCCの参入促進という部分に位置付けるのがとりあえずなじみやすかったので位置付けているのですけれども、LCCを導入するためだけにやっているわけではなくて、LCCはもちろんですけれども、フルサービスのエアラインも含めて必要な規制緩和をやっていこうということでやっております。

まためくっていただきまして、どうやってしているかなのですが、昨年の秋からこの作業を始めております。一番上の四角に幾つか書いてありますとおり、国際標準とか欧米の状況を踏まえまして、安全の確保は大前提ですけれども、それと同時に、国際競争力の強化、これは事業者さんの競争力とか、利用者利便の向上というのを両立できるような安全基準があるのではないかと、あとはスピード感を持つとうということで、年度内に全て結論を得ようということで進めております。

9月、10月に、まず事業者さんからヒアリングをさせていただきましたら、250項目ぐらいドット出てきて、結構多くてびっくりしましたけれども、重複を整理して約130項目ありました。A、B、C、Dと書いてありますが、Aは、とにかく早くやらなければ間に合わない。すぐにできるというものは12月までに実施しております。

それから、B、これが一番多いのですけれども、年度内に対応する。年度内にいろいろな法令的なものを措置してできるようにする。

Cは、やることはやるのだけれども、例えば実証実験で確かめたり、いろいろな外国の制度を調べたりするのに少し時間がかかる。年度は超えるけれどもやってみましょう。

Dは、よく検討したけれども、国際標準から見ても、安全性から見ても、ちょっと事業者さんの評価は無理だねというものはできませんという4つの判定ということです。

原則、年度内に実施するというので、AとBがなるべく多くなるように頑張ろうと言っているのですが、Cも若干出てきているという検討でございます。

それで、役所だけでやっているとはまずいので、右に有識者会議と書いてありますけれども、専門の先生方も入っていただいて、議論いただいた上で結論を出すという形でやっております。

1枚めくっていただきますと、メンバーが出ていますが、東大の航空宇宙工学科の先生とか、あとはそれぞれの整備会社ですとか、操縦士などの代表の方とか、また、こちらの大上先生にも入っていただいて、大上先生は国交省の成長戦略の委員でもありますので、2つの意味合いで入っていただいています。

それから、委員会には、事業者の皆さんにも出てきていただいて、論点についていろいろ情報を頂いたり、御意見を頂いたりしながら進めているということでやっております。

もう一枚めくっていただきますと、今まで委員会を、去年12月と2月と2回ほど開催しております、第3回目を3月末か4月上旬にする予定でございますが、129項目ある中

で、12月に約30項目、第2回、2月にまた30項目ぐらいということで、A、B、Cできませんというのが青い部分、できませんというのが今まで13項目ありましたが、13項目に関しても、事業者さんも納得の上で一応B判定ということになっておりまして、キャリアオーバーになっていますのが41項目、プラス下の28項目ということで、28項目の中に、本日御議論いただきます、他省庁に所管していただいている関係の3項目というのが入ってきております。

大体検討の流れは以上でございまして、できるだけ年度末に結論を得て、速やかに実施したいなと思ってやっております。

各論が次のページになります。

○国土交通省（島村参事官） それでは、技術的な中身について、次のページのところでございますが、これは、現在御検討いただいている要望事項に関連した、航空法における航空機の安全規制の御説明でございます。

最初が航空機製造事業法に関連して、自家整備の機体に関する修理を、適用除外の範囲というのがございますが、これを見直してほしいという要望でございます。

これに関連して、航空法上の事業場認定に関する規制というのがございます。これは、考え方でございますが、航空法というのは、国際民間航空条約において、航空機の安全性は登録国が証明を行うということが決まっております、これを実現するための航空法の中で様々な安全規制が行われております。そういう意味で言うと、我が国に登録された航空機の安全性を確保するために、その航空機の整備をしたり、改造したりした場合に、国がその安全性の確認を行うという制度になっておりますけれども、一方、民間事業者が航空機の整備・改造能力を有するという、国がそういう認定を行った民間事業者にあつては、国に代わって航空機の整備後の確認を行うことができるというのが、航空法上の事業場認定になっております。

そういう意味では、この制度というのは、我が国に登録された航空機が対象ということでありまして、自家整備であるか否かの区分というのは特にございません。

次が、航空機に搭載された無線装置の定期検査の簡素化でございますが、航空法でも航空機に搭載された無線機器の検査というのはあることはあるのですが、これは、航空機の耐空証明検査、これは航空機のまま検査をするものですが、この際に、無線機器に関しては、航空機に搭載した状態のままで、その取付状況や運航中に問題がないかという機能的なチェックをさせていただいているということで、簡単に言うと、無線機が通じるか通じないかというチェックを耐空検査の中の一部としてやっているということで、無線機単体の検査というのは特に行っていないということでございます。

3番目が航空機に搭載すべき無線設備の追加ですが、これはタイトルではちょっと分かりにくいですが、洋上を飛行する場合の航空機というのはかなり遠方になりますので、無線電話として短波の無線機器を通常使っているのですが、御要望の趣旨は、短波の無線機器について、最近では衛星通信、サテライトコミュニケーションも追加してほしい

という御要望でございます。なぜ追加してほしいかという、航空法では、まず、航行中いかなるときにおいても管制機関と連絡できる無線電話をつけるように、これは義務付けをしております。これは安全上管制通信をしないといけないということで義務付けているわけですけれども、この際に、我々としては、これは管制機関と連絡ができるかどうかの問題であって、メディア、媒体には依存しないとして、具体的な無線機器の種類には何ら指定をしております。

そういう意味で言うと、航空法上は、飛ぶ場所を管轄している管制機関、これが例えばHFしか持っていない管制機関だとHFで仕方がないのですけれども、そこがサテライトコミュニケーションも対応できる管制機関であれば、我々としては、航空法上としてはサテライトコミュニケーションを無線電話として取り扱うことには全く差し支えない状況に今でもなっているということです。

以上でございます。

○大室委員 どうもありがとうございました。

続いて、経済産業省から御説明をお願いいたします。資料がたくさんありますが、10分程度でお願いします。

○経済産業省（近藤課長） 経済産業省の近藤でございます。今日はお時間をいただきましてありがとうございます。

航空機製造事業法の関係でお時間をいただきまして、幾つか資料を御用意させていただきました。手前のところから入れてある資料もございますけれども、詳しい方の前で恥ずかしい限りですが、一生懸命用意しましたので、御説明させていただければと思っております。

この法律は、航空法と非常に名前が似ておりまして、どういう関係かなとよく聞かれますが、我々、経済産業省の、航空機製造事業という航空機をつくる事業者に対する規制が中心になっている法律でございます。

1枚おめくりいただきまして、最初に我が国航空機産業の歩みという資料を御用意させていただきました。これは、航空機が戦後どのように増えてきたかという図でございます。現在、1兆854億円の規模で、しばらくの間というか、相当最近に至るまで、防衛需要が中心でございました。日本の航空機については、三菱重工等が一生懸命、防衛省に納入する飛行機をつくってきたということでございます。

それが90年代の少し前ぐらいから民需が伸びてきています。767ですとか、777ですとか、最近の787ですとか、エンジンではV2500ですとか、そういうところのお仕事が頂けるようになり、そちらの民需の方も増えてきている形になっております。

ちなみに、航空機は、機体とエンジンとが分かれておりますので、ちょっと業者の関係は違いますけれども、その2つをうまく使いながら、今、一生懸命成長しているというところでございます。

下の方に世界の状況の図を書きましたけれども、下の方の左側に「世界の航空機・防衛

産業の再編」というものを御用意いたしました。これは、世界的に防衛需要は減っておりまして、防衛費が国際的に減ってきているものですから、世界的にも非常に集中が進んでおります。ボーイングとマクドネル・ダグラスが合併してボーイングに、ロッキードとマーチン・マリエッタが合併してロッキード・マーチンにというふうに、アメリカの方でも集約が進んでおりますし、右側のヨーロッパの方では、今、各所にありましたサーブですとかエアロスパシアルですとか、そういう会社が皆エアバスとして一緒になっており、さらにEADSという欧州航空宇宙防衛株式会社というのができて、その下にエアバス社が連なっているという形でございまして、どこの国も防衛と民間とのつながりを非常に重視しながらこの事業に乗り込んでいるところでございます。

その右側は、とある雑誌の資料を写させていただきましたけれども、例えばボーイング社であれば半分ぐらいが防衛の仕事ですし、ロッキード社にあっては相当程度を防衛の仕事が占めています。右の方は日本に関するもので、国内の事業者は、他にも原子力やプラントに関する事業を実施しておりますので、防衛比率は低い形になっております。

こうした防衛と民間というものは非常に近いものでございますが、そうしたことを背景にしながら、民間機の市場がどのようになっているかということをお次の頁にまとめてあります。

世界の民間機市場が拡大している絵を書かせていただきました。これも定期航空協会さんの前で恥ずかしい限りですが、民間機は幾つかのセグメントに分かれまして、この頁では一応4つに分けてございます。お餅が4つ乗っている感じになりますが、一番上が、一番大きい400席クラスの市場でございまして、ここをボーイング747とか、エアバス380とか、その2つで競争をしています。

その次のクラスが200席ぐらいのところでございます、ボーイング767やエアバスA330、ボーイング787、エアバスA350に移行している状況です。

ちなみに、このクラスのエンジンは、例えばTrent1000やGEnxがあり、それぞれ787に搭載されることを目指す等して商売をなさっているということです。

その次が150席前後のところでございます、ボーイング737ですとかエアバスA320という機体が該当するサイズでございます。ここが今後一番伸びるであろうと言われているところですが、ここに向けて、いろいろな市場がとれるかどうかというのを一生懸命やっております。

V2500エンジンというのは、エアバス320に使われているエンジンでございます、日本の分担が入っているところでございます。

一番下の100席以下というのがリージョナルジェットといわれているところでございまして、一番右横に三菱航空機のMRJというのが入って、近年の就航を目指して、三菱航空機の方で頑張っているところでございます。

このページを御覧いただきますと、上の3つはボーイング社とエアバス社の競争になっておりますけれども、一番下の100席以下のところは、ボンバルディア、エンブラエル、

スホーイ、COMAC、三菱航空機とあるように、カナダ、ブラジル、ロシア、中国、それから日本というのが入ってきておりまして、そういう意味では、小さい飛行機のところからいろいろな国が参入し始めているというのが現在の状況でございます。このような中で、日本企業が、どうやったら生きていくことができるかということでございます。

次に、ボーイング787の製造分担の絵を付けさせていただきました。これは、現在の飛行機は、ボーイング社と言ってもボーイング社1つでつくっているわけではありませんという点の御紹介でございます。

翼の大部分が三菱重工の製作になっており、前部胴体が川崎重工の製造になっており、中央下部分は富士重工の製造分担になっておりまして、そういう意味で、ボーイング787という飛行機も国際的な分担の中ですべてつくっております。こうした中で、どういう形で大事な部分を我が国企業が取るか、そこで成長を確保していくかというのが問題意識のあるところでございます。

一応、ここまでは航空機工業の御紹介をさせていただきました。

それでは、今、国交省さんから御紹介のありましたように、航空機製造事業法の適用の関係がどうなっているかという点を御紹介したく、他の資料を御用意させていただきました。

航空機製造事業法の概要は、基本的には製造の事業を行う者という一番左の端にあるところに対する規制を行っております。絡みますのは、製造だけではなくて修理の事業も規制を課しております。修理事業というのは、軽微なものというよりは、修理のノウハウというのも非常に技術的な塊でありますので、そこをしっかりと日本のものにしていくにはどうしたらいいかという観点でございまして、ただ、余りむやみに規制する必要はないので、ここについては自家修理を適用除外にするという位置付けになっております。この範囲をどのように整理していったらいいかが航空法と整理しなくてはいけない分野だろうと思っております。

1枚おめくりいただいて、「航空機製造事業法と航空法の適用関係について」という簡単な資料をつくらせていただきました。

航空機製造事業法は、民間機だけではありません。防衛省機と民間機について、製造と修理の生産技術の向上を図る観点から、事業者ごと・事業区分ごとに技術水準の確認を実施しております。

航空法の方は、航空機の機体一機一機の運航に関する安全確保の観点から、耐空性能検査ですとか修理改造検査をして型式証明や事業場認定をなさっているということでございまして、確かに型式ごとの適切な製造・修理というところが重なりますが、基本的には修理のところについて両方がそれぞれ別な観点から規制がかかっているという形になっております。

その部分をどのように整理するかということが今回の御提案かなと思っておりますので、1枚めくっていただきますと、製造事業法には適用除外を御用意しておりますので、

その範囲をどう考えていったらいいかというお話かと思っております。

大きく3つ適用除外がございまして、航空運送事業者及び航空機使用事業者の自家修理というものについては適用を除外しています。2つ目は、これに準じるものも適用を除外しています。3つ目は、軽微な修理は適用を除外しています。

これは、いろいろな考え方があるのだと思いますが、基本的には自家修理というのは、自分の機体を自分で直すということなので、それは全体の修理事業とかそういうものに関わる話ではないので、多分そういう観点からの整理が立法当時なされたのではないかと思っています。もちろん軽微な修理はする必要はないということだろうと。

それから、今回、定期航空協会さんからお話がありましたけれども、航空運送事業者の分社子会社である場合で、航空法に基づく事業場認定を取得している場合、親会社から航空機や装備品の整備を受託している場合にはこれに当たると言えないのですかという話かと思っておりますので、これに照らしてどう考えていったらいいかという話かなと思い、正面から聞かせていただいているところでございます。

最後に御参考として最近の法律の運用の資料を付けさせていただきました。これは、昨年、三菱重工業株式会社による製造事業法違反の事犯がありましたので、それに対する処分をしたところでございまして、いろいろな方面で製造事業に対してはいろいろな規制を現在でも施行しておりますが、航空法との関係では自家修理の部分についてどのように整理を考えていったらいいかという問題であろうと思っておりますので、よくお伺いしたいと思っております。

以上でございます。

○大室委員 質問は全部終わってからさせていただきます。

続いて、航空機搭載の無線設備についてということで、総務省さんから御説明をお願いいたします。

○総務省（巻口課長） 総務省の巻口でございます。本日はよろしく願いいたします。

資料2-3になりますけれども、「航空機搭載の無線設備について」ということで御説明させていただきます。

本日、頂きました案件としましては、表紙の所に①、②と書いてありますけれども、1つは、「航空機に搭載された無線設備についての定期検査等に関する規制・制度（共通予備装置制度を含む）の概要」、もう一つは、「航空機に搭載すべき無線設備に関する規制・制度の概要」ということでしたので、この2つに分けてそれぞれ御説明させていただきます。

めくっていただきまして、まず、①の定期検査等に関する制度でございます。

2ページ、航空機の無線局定期検査についてということで、制度の概要を書かせていただいております。

航空機に積む無線局ですけれども、当然、電波を使うものでございまして、電波法の規律に服しているということでございます。

元々電波法の根本的な目的というのは、そこに書いてありますとおり、電波の公平かつ能率的な利用を確保することによって公共の福祉を増進する、ということです。それに基づいて無線局というのは原則として免許にかからしめているということでございます。

発射する電波が他の無線局に対する混信を起こさないよう、無線局の電波の質、あるいは有効通達距離といったものについて総務省が検査を行った上で無線局の免許を付与するという制度になってございます。

そうした無線局免許を得た後で無線局の定期検査というものも行ってございまして、これは電波法の第73条という条文に基づいたものでございますが、航空機局につきましては、1年周期で定期検査を受けなければならないという形になっています。

この定期検査の内容ですけれども、右下の方にありますが、総合試験と電気的特性の点検という2つに分かれてございまして、総合試験はフライトチェックということで飛行機が飛ぶ中で地上の無線局との実通試験を行うものです。

それから、電気的特性の点検、ベンチチェックと呼んでおりますけれども、無線設備を航空機から取り外して、実際に出ている電波の質がきちんと保たれているかといった点を確認しているというものでございます。

なお、航空機全般につきましては、先ほど国土交通省の方からも御説明がございましたが、耐空証明と航空機の航行の安全という観点から、飛行機全体について耐空証明というものを得てございまして、その中で、無線機についてもそれが作動するかどうか点検されているという話はございます。

ここににつきましては、二重行政にならないようにということで従来から注意してございまして、無線局の検査の方は、無線局が混信を起こさないという観点からなのでございますけれども、お互いに検査をやったときのデータは共有できるようにという形で緩和をしてくれており、事業者の皆さんの負担にならないように制度の工夫をしてくれているところでございます。

めくっていただきまして、次に、このような電波の関係と航空機の関係で、国際的にどのような取決めが行われているかというところの概要を説明したのが3ページでございます。

周波数の割当て、あるいは電波の質に関する部分につきましては、国際電気通信連合という国際機関がございまして、そこで調整をした上で、無線通信規則という条約があります。そこに規定されているものでございまして、これは、航空無線に限らず、無線局全般について、航空機局とはどういうものであるかというような用語を定義付けまして、周波数分配について、航空の通信にはどの周波数を割り当てるといった国際的な調整に基づく取決めがあります。

それから、航空業務という章もありまして、そこに書いてあるような事項が条文で定められているというような形になっております。

それから、左下の方に国際民間航空条約という、これは航空の方の関係の国際条約でございまして、その中の第10附属書というのが航空通信について記載されてございまして、そ

ここに航空の無線設備の具体的な規格というものはどういうものでなければならないという規定がございます。

このような無線通信規則と国際民間航空条約双方の規定に基づきまして、航空業務用の無線局というものを免許し、あるいは国内の周波数を配分し、あるいは技術基準を策定して、その適合性を確認する。あるいは、無線局の検査を行ってきているというものでございます。

以上が前段になるわけですがけれども、4ページ目に、今回の規制改革の御要望に対する取組状況を示してございます。

本件につきましては、昨年度既に御指摘を受けておりまして、閣議決定を踏まえた上でそれを実際に実行しているというフォローアップ項目に当たると思っております。

現状は、先ほども御説明したとおりでございまして、電波法令に基づきまして、総合試験と電気的特性の点検というものを年に1回しているところでございます。

ただ、緩和措置もございまして、②の下の括弧の所に書いてありますが、免許人の方が無線設備に関して、信頼性管理方式を導入するとともに整備規定を制定し、自ら無線設備の整備を実施可能であるといった条件を満たせば、毎年ではなくて2年に1度という形で電気的特性の点検を緩和する措置を講じているところでございます。

それ以外にも、先ほど申し上げましたとおり、総合試験につきましては、国交省と総務省の方のそれぞれの検査のデータを共有できるような制度を設けておりますし、あるいは、他の整備場で整備した事前のデータがあれば、それを受け入れるといったような緩和措置も順次講じてきているところでございます。

その下に四角で囲ってありますところが昨年の閣議決定で定めているものでございまして、読み上げさせていただきますと、「航空機の無線機器の信頼度は日々向上しており、総合試験（飛行試験）により信頼性管理が十分に可能であることを考慮し、また、事業者負担の軽減の観点から、当該部品を機体から取り外す必要のある「電気的特性の点検」の検査に関して、更なる簡素化の措置（定期検査内容の緩和、定期点検の延長措置等）について、実態の把握に努め検討、結論を得る。＜平成23年度検討・結論＞」。これが閣議決定の内容でございます。

これに基づきまして、総務省の方で関連する事業者の皆様の御意見も聴きながら実態把握に努め、緩和の方向性について検討してまいったところでございます。

具体的には、点線の四角にありますとおり、航空機搭載無線設備の信頼性の実態について、航空事業者を対象とする調査を実施いたしました。

その結果、無線機器メーカーが世界中の航空事業者等に出荷している無線機器の故障発生率は極めて低く、航空事業者等の免許人に納入された後の無線設備についても故障は少ないことが把握されました。

ということで、調査結果は次ページとなって、5ページを先に見ていただければと思います。これが実態調査の結果で、細かいので、全体を御説明するのは省かせていただきました。

いと思います。

調査項目 1 というのは、航空事業者を通じて無線機のメーカーが把握している、どのぐらいの頻度で実際に世界の航空関係の無線機器が故障しているのかというデータを取り寄せていただきました。大型機、エアライン系のものと小型機に分けておりますし、無線機器、具体的な無線機器に分けてデータをとっていただきました。

どのぐらいの時間ごとに故障が発生しているかというのを、実際に大型機だったら年間 2,000~3,000時間ぐらい飛行しており、小型機であれば300~400時間ということで、年間飛行時間で割りました。そうすると、何年に1度ぐらい故障が生じているかというのが括弧内に示されているのですけれども、括弧はばらつきがあります。3年から、長いものについては57年とか、機器によって、短いものであれば3~4年ということなのですから、長いものであれば、何十年に1回しか故障しないというデータが上がってきたというところでございます。

また、調査項目には、これは実際に日本の航空会社の皆さんで持っておられる機器、これはサンプル調査なので、十数台とか数台の調査なのですけれども、過去の2年間程度でどのぐらい故障が発生しましたかというのを回答していただいた結果でございます。

これもそれぞれの機器ごとに書かせていただいております。件数としては、そこにあるような数件、多いところでは十数件という形で上がってきておりますが、では、具体的にどのような故障だったのかというところを確認させていただいたところ、一番下にありますように、電話に音声のノイズが発生するとか、表示が不良だったり、レーダー機器にちょっとエラーが入ったり、あるいは、エラーメッセージを表すボタンが点灯しているとか、そういったものが出たことはあるということでございます。

前のページに戻っていただきまして、そのような実態調査の結果ということで、故障は少ないという判断はできるかと思っております、それを踏まえまして、「電気的特性の点検」の検査に関しては、点検の周期を延長するなど、更なる簡素化の措置を図りたいと考えております、具体的な内容は、既に事業者の皆様とも協議を始めているところですが、関係規程の整備を24年度中にはできるだけ早く行いたいと考えているところでございます。

以上がフォローアップでございますが、6ページに、航空機の無線局の共通予備制度についても御指摘いただいておりますので、1枚資料を入れております。

現在、例えば、無線局が途中で故障したというときにどうするかという中で、共通予備制度を設けております。概要の所にありますように、電波の型式とか周波数、空中線電力が同一である等の条件を満たせば、同一人に属する2以上の無線局相互間で装置を共用することが可能ということで、基本的に同じ型の無線機であれば、それが故障すれば、事前にこれとこれは共用で使えますよという登録をしておいていただければ、その場で交換してそれを使うことができるようになっております。どこかにストックしておくということも可能ですし、あるいは別の飛行機に乗せておくということも可能になっております。こ

のような制度があるということでございます。

次のページからが、航空機に搭載すべき無線設備に関する規制・制度の概要ということでございます。これは事前に事務局からもどのような内容なのかというお話をお聞きさせていただきまして、先ほど国交省の方からのお話にも少し入っておりましたが、従来は航空機に積む無線機にVHFとHFというものが使われるのが一般的だったのですが、SATCOMという衛星通信も搭載したいという御要望だと理解させていただきました。

現状ですけれども、航空法令の方では、先ほどもありましたが、航空法施行規則におきまして、いかなるときにおいても航空交通管制機関と連絡することができる無線電話というものを積まなければならないとされており、最大離陸重量が5.7トンを超える飛行機にあってはそれを2式積まなければならないという規制になっております。

それを受けまして、電波法令としましては、電波法施行規則及びその下の告示におきまして、航空機にはVHFとHFの電波を備えなければならないと規定しているところでございます。

VHFとHFにつきましては、そのページの下の方に図も書いております。HFというのは短波ですね。VHFというのは超短波という電波でございますが、それぞれ特性がございます。VHF波というのは非常に安定した電波なのですけれども、短距離の通信ということで、見通し距離ということで、伝搬距離は大体数百キロメートル程度以上ということになります。ですから、洋上を飛ぶような長い航路の場合にはVHFでは届かないところがございますので、HFの短波、電離層の特質を生かしまして、より遠くまで届く短波というものを載せているというものでございまして、この規制につきましては、従来、国交省と総務省できちんと協議をした上で制度を定めてきたわけでございますが、従来からVHFとHFというものが航空管制機関と常にいかなるときにおいても電話をできるものとして定められてきたという理解に基づきまして、電波法の関係審査基準という訓令があるのです。これは、免許申請がきたときにどのような形で審査するかという部内の資料でございますが、その中では、VHFとHFが各2式必要だという形の規定をしております。

ただ、航空機地球局、すなわち、衛星を使ったSATCOM通信につきましては、電波法上は特に規制はありませんで、備えなければならないというところにももちろん入っていませんけれども、現行で任意で搭載が可能ということでありまして、実際に既に載っているということであろうと理解しているところでございます。

なお、先ほど国土交通省の方から、いかなるときにおいても航空交通管制機関と連絡するというものについては、VHFとかHFとか、そういったものに限るものではなく、衛星通信についてもそれを取り扱うことは差し支えないという資料に基づく御表明がございました。それを受けまして、当方としましては、もし我々の部内の基準で2式、それぞれ載せなければいけないというものが足かせになるということであれば、それを改正したいと思っております。

時間も大分たちましたので、9ページ目、10ページ目は、今の電波法関係、航空法関係

の規制の条文でございますので、割愛させていただきます。

以上でございます。

○大室委員 ありがとうございます。

続いて、定期航空協会から20分程度で御説明をお願いいたします。

○定期航空協会 定期航空協会でございます。本日はこうした機会を設けていただきまして、誠にありがとうございます。

既に御案内のとおり、私ども技術規制に関する規制緩和の要望を主として国土交通省様に要望させていただきまして、現在まで至っておりますが、本日、お手元の資料にございますとおり、要望項目、3項目ございます。1、2、3と番号を振っておりますが、それぞれ定期航空協会として取りまとめたものではございますけれども、要望元がございます。お手元の資料、1ページめくっていただくと、要望内容という3項目がございますが、こちらでございます。

それぞれの要望者に今日は思いの丈をここで説明してもらおうと思っておりますが、もちろん、弊協会加盟各社が本要望によって不利益を被ることはなく、皆さんにメリットがあるということを確認してまいりましたので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

お時間が限られておりますので、早速説明に入らせていただきたいと思います。

○JALエンジニアリング 株式会社JALエンジニアリングでございます。よろしくお願いいたします。

日本航空株式会社として要望を挙げさせていただいております。航空機製造事業法の規制に関する要望について。

まず、1ページ目をめくっていただきまして、航空機製造事業法と航空法の関係ですけれども、先ほど国土交通省の方から御説明がありましたけれども、本邦、航空会社、自社の航空機を整備する場合、航空法の規定に基づいて実施しております。さらに、航空会社から整備を受託する会社、これは認定事業場という形になりますけれども、整備を実施する場合には、航空法の規定に加えて、航空機製造事業法の規定にも従う必要がある。自家修理以外の認定事業場が整備を実施する場合には、航空機製造事業法の規定にも従う必要がございます。そこの部分が我々としては二重に規制されている部分ではないかというところで規制緩和要望に至っております。

1枚めくっていただきまして、その背景について御説明をいたしたいと思っております。

まず、航空機製造事業法の目的ですけれども、航空機製造事業法の目的。航空機及び装備品の製造・修理事業を許可制とする。これは過剰投資の排除や生産分野等に秩序を与えるという形で実施されております。

それから、航空機及び装備品の製造・修理の方法を認可事業とする。これは生産技術の向上を図る形で実施されております。

下に航空機製造事業法の制定されたときの目的について説明しておりますけれども、戦後、航空機製造事業法を実際に制定されたときには、製造及び修理の方法を認可事項とす

ることにより、生産技術向上の見地から監督規制をする。航空機が総合機械工業として技術水準と設備を要求するものであるので、日本の航空機産業の技術的遅れを取り戻して世界水準に達させよう。要は、日本の航空産業の健全な育成のために制定されたという形で考えております。

一方、3ページ目、航空法の目的ですけれども、航空機の航行の安全確保。これは航空法第1条からの抜粋ですけれども、航空機の航行の安全確保、航空運送事業の適正な運営確保・輸送の安全確保ということで、航空法に関しては、航空機の安全性を確保することを目的としたものであります。ですので、航空法と航空機製造事業法には大きな違いとしては目的の違いというものがございます。違う観点から両者の法律は航空機修理事業というのを規制しているという形になっております。

1枚めくっていただきまして、実際に今、航空機製造事業法がどういった形で適用されているかについて御説明いたしますと、航空機と航空機用機器の製造・修理の事業が対象となっております。ただし、航空機製造事業、修理の事業対象ですけれども、航空運送事業者が自社機を整備する場合には自家修理として適用除外になっております。

下の例では、当社JALエンジニアリングと日本航空の関係を書いておりますけれども、航空運送事業者が自社機を整備する場合には自家修理として適用除外で、我々JALエンジニアリングは、親会社であるJALより、航空運送事業者として自社機に行う整備の全てを受託しておりますけれども、この場合は航空機製造事業法の適用という形になっております。

その他の航空法の適用を受けない自衛隊機や外国社機ということがありますけれども、基本的に我々として、論点としましては、自家修理に関しては適用除外となっております。ただし、我々、関連会社等の認定事業場が整備を実施する場合には適用になりますと、そういったところを論点として挙げさせていただきたいと思っております。

5番目として、現状の問題点について御説明いたします。

5ページ目にありますが、これは、実際に今、航空機製造事業法に関して当社が実施している業務です。これらの業務、申請、認可という形で実施しておりますけれども、これは実施することによって、当社の場合、全体として年間790工数を必要としております。

この労力をかけて実施している申請、認可について必要性があるものかどうかということで考えますと、6ページ目になりますけれども、現状の問題点として挙げさせていただいておりますが、航空法の事業場認可は、航空機製造事業法における認可に必要な基準をほとんど網羅しております。ほとんどというか、今のところ、我々として考えますに、航空機製造事業法の認可に必要な基準というのは航空法で網羅されておまして、新たに追加となる事項はありません。ですから、二重に認可を受けているという形になっております。

それから、近年において製造事業法の申請、認可を受けた事項について、特に規制、監督等のフィードバックというのを受けていないというふうに認識しております。

我々、いわゆる製造ではなく、整備・修理という形で実施をしているという立場でありますので、航空機製造事業法は、戦後日本の産業育成のためには非常に重要な役目を果たしておるといところで、特に製造の部分については、現在までも重要な役目を果たしているというふうに認識しておりますけれども、こと航空機修理（整備）事業に関しては、航空法により適正な運営確保が図られておりまして、既に製造事業法はその役目を終えていると考えております。本邦では、航空機の利用者である航空会社又はその関連会社が航空機の修理・整備を実施しております。ですから、これらの我々の会社について、認定事業場について、航空機製造事業法で規制する必要はないのではないかと考えております。

最後に、要望・メリットとして挙げさせていただいておりますが、要望としまして、航空法への一本化をお願いいたしたいと思っております。航空機製造事業法は、戦後日本の航空産業を育成するために、需給の調整、技術水準の向上のために施行された法律です。こと航空機の修理（整備）の事業では既にその目的は、御説明いたしましたとおり達せられていると考えますので、今現在、関連法、二重に適用されていて、それに関して特に我々としては必要性としてはないのではないかと認識しておりますので、関連法の二重適用を廃止して、航空法への一本化を要望いたしたいと思っております。

これについてのメリットとしては、二重適用が廃止されることによって、先ほどの現状の問題点で挙げました申請・届出にかかるコストが削減されます。それからまた、社会的な効果としましては、新規参入に限らずではありますけれども、航空会社に関しては、現在は他社に整備を委託するということが常態的に行われておりますので、そういう場合の受委託というのが非常に容易になると考えております。

以上です。ありがとうございました。

○大室委員 では、2点目をお願いいたします。

○日本航空 日本航空でございます。2番目の航空機に搭載する無線電話に関する要望についてということで御説明させていただきます。よろしくをお願いいたします。

1枚めくっていただいて、大きく分けて3つになっております。最初に、要望の背景及び米国の基準について簡単に御紹介させていただきます。その次に、本邦における航空法及び電波法の関連記載を紹介させていただいた上で、最後、要望事項のお話をさせていただきます。

最初に、要望の背景及び米国の基準ということで、資料のスライド番号1番の所を御覧ください。

先ほど既に御説明いただいた部分もありますけれども、国際線、つまり、洋上に進出して飛行する航空機には、VHFシステムが3系統及びHFシステムが2系統装備されております。電波の特性についても先ほど御説明いただきましたけれども、VHFの電波は届く範囲が見通し距離に限られるということで、洋上では使用できない。HFシステムは洋上でも使用可能という特徴がございます。

一方で、国際線に使用される航空機の多くは、標準ではないのですが、オプション装備

として、衛星を介した通信でありますSATCOMシステムというものを装備しています。現在の最新型式であります787については、標準で装備されているというシステムです。

このシステムを使用して、衛星を介して地上のカンパニー、つまり航空会社自身の地上支援施設及び航空交通管制機関との音声通信及びデータリンク通信ということを行うことができます。

SATCOMシステムは、衛星が赤道線上にある関係で、北極及び南極近辺の高緯度域というのは使えないという制約がありますが、それ以外は地球上のほぼ全域で使用することができるシステムになっております。

地上インフラも含め、SATCOMシステムは、既に十分な使用実績がございまして、非常に信頼性の高いシステムであるということが実証されております。

また一方、地上の航空交通管制機関の方ですけれども、SATCOM衛星経由での航空機との音声通信及びデータリンク通信に対応可能な所が多くなってきております。

一例を挙げさせていただきますと、例えば日本を出発して米国に行くような場合、太平洋を渡ります。太平洋は、日本国が管理する区域と米国が管理する地域に分かれておりますが、日本から米国に行く場合においては、その全域においてSATCOMを使ったデータリンクによる航空交通管制というものが利用できますし、実際、既に以前から利用させていただいているシステムです。

次に、スライド番号の2番の米国における基準ということで少し御紹介させていただきます。

米国における無線電話の定義ということで、米国航空法（FAR）、日本の航空法に相当するものがアメリカにもありますけれども、本法同様に、洋上を飛行する場合は、2式以上の航空交通管制機関との通信手段の装備というものが求められます。またFARの別の所でその定義というものが書かれておりまして、ここに赤字で書いていますように、satellite relay, data link, high frequencyということで、衛星、SATCOM通信、HF通信というのは、洋上飛行における交通管制機関との通信手段、無線電話であるということがアメリカの方では明記されております。

スライド番号3番に進んでいただきまして、また一方、航空機の修理持ち越し基準というものがありまして、装備されている2式のHFシステムのうち1式に出発前に故障が発生した場合というのは、当然、飛行機は故障が発生すれば修理をして出発させるというのが大前提ではありますが、一定の条件を満たせば、故障の修理を持ち越すということが可能になっております。そのための基準があるのですけれども、米国の方では、1式のHFシステムとSATCOMシステムで洋上飛行するということが、下記の条件が認められれば可能な基準になっております。

その条件というのは、ここに書いてありますが、要は、先ほどから航空法の方を何度か御紹介いただいておりますけれども、いかなるときも航空交通管制と連絡をとることができるということが担保された前提であれば、HFとSATCOM1式ずつで洋上飛行するということ

が認められるような基準になっております。

続きまして、日本の航空法及び電波法の関連記載ということで、スライドの4番の方です。こちらの方では、先ほどから何度もお話しいただいているところでもありますけれども、まず、航空法の方で無線電話というものを装備しなければならないと書かれておまして、更に航空法施行規則第147条で、航空運送事業の用に供する航空機については、無線電話2式というものが求められると書かれております。無線電話に関する詳細な記載については、電波法に定められているという立て付けになっていると理解しております。

5ページの電波法の方に移りまして、冒頭の「(定義)」というところで、「無線電話」とは」という記述がございます。その他、電波法及びその関連規則の中で、航空機に搭載されるVHF及びHFシステムについては航空機局というような取扱い、SATCOMシステムについては航空機地球局ということで、VHF、HFについては、航空機から直接地上の施設と通信を行うわけですけれども、SATCOMについては、航空機から一旦衛星を介して地上に行くということで、別の概念と申しますか、取扱方法になっております。

電波法及び関連規則の中で、航空機局、航空機地球局に関する各種の基準というものが定められております。

最後、弊社からの要望事項というところですが、冒頭で御紹介させていただきました、米国で既に認められております、2式あるHFシステムのうち1式が出発前に故障した場合に、その修理を一時的に持ち越して、1式のHFのシステム+SATCOMシステムということで出発をして洋上飛行をするというような修理持ち越し基準を弊社の規定の中に設定したいということを考えております。

先ほど航空局の方からも御説明がありましたけれども、航空法の観点から、航行中いかなるときも航空交通管制機関と連絡をとれるという条件をきちんと満たすのであれば、特にその種類は限定しないという見解を頂いております。

また、電波法の観点からも、航空機局及び航空機地球局のそれぞれについて既に基準が定められておまして、冒頭で申し上げた修理持ち越し基準の制定に当たっては、特に支障になるところはないのではないかと認識をしておりますが、何分記載が多岐にわたっていて複雑になっておまして、我々として正確な判断ができかねるという状況になっております。

ということで、要望させていただく事項としましては、上記の修理持ち越し基準の設定に当たって、電波法及び電波法の関連規則上の制約は特にないということを確認させていただければと考えております。

最後、7ページ、実現した場合のメリットというところですが、2つございまして、1つは、出発遅延の最小化ということで、先ほど申しましたように、きちんと修理して出発させるというのが大前提ではあるものの、そのためにスペアの配備ですとか、場合によっては他社からの借用の契約等というものは、事前にももちろん準備はしておりますが、どうしても部品が手配できない場合に、修理持ち越し基準が一つ制定できれば、航空機の

安全を確保しながら修理持ち越しが可能になるということで、出発遅延を最小化して、結果的には航空機を御利用いただくお客様になるべく御迷惑を掛けないようにできるというところが1つ目でございます。

もう一つとしては、コスト削減ということで、そのような修理持ち越し基準ができれば、例えばHFの無線機器を海外支店に配備するといったところを削減することができますので、安全性を確保しながらコスト削減というところが可能になるのかなということで今回要望させていただいております。

最後に、参考資料ということで2点ほど付けさせていただいておりますので、必要により御覧いただければと思います。

以上です。ありがとうございました。

○大室委員 次は、3番目、航空機無線設備の定期検査制度の改正要望についてお願いいたします。

○日本貨物航空 それでは、3番目ということで、航空機無線設備の定期検査制度改正要望についてということで御説明させていただきます。

日本貨物航空でございます。よろしくお願いいたします。

これから御説明差し上げます内容、結論としては、定期検査制度の廃止の方向で御検討を願えればということろでして、その理由を次ページ以降から御説明差し上げるということでございます。

では、1ページ目、1番、電波法による定期検査制度ということろでございますが、現状の御説明ということで、電波法73条及び施行規則41条の4により、航空機局は1年、航空機地球局、先ほどいろいろ御説明のありました衛星通信のSATCOMという分が2年に1回の定期検査が求められております。

その定期検査の内容としましては、総務省さんからお話もありましたけれども、電気的特性、電気的な点検、いわゆるベンチ検査として、航空機から実際に取り外して、無線機自体の電力、電圧、周波数を単体で確認するもの。②番としまして、総合試験ということで飛行試験。実際に飛行機を飛ばして、飛んでいるときの各無線機器の電波がきちんと出されているかどうかという部分ですね。こちらの方の①と②で定期検査は構成されています。

一方、無線局免許は電波法の第6条における指定様式（無線局事項書及び工事設計書）にて、名称（個社）ごとに装置の型式及び製造番号にて認可されるということで、これは、電波法の6条に、どんな無線機を航空機に積んでいますか、その無線局の種類、更に製造番号まで全て記載しなければいけないという要求がございます。こちらの方を記載するわけですが、更に矢印の下ですが、よってということで、製造番号ごと（航空機へ搭載された機器及び予備機器）に定期検査が求められているということで、製造番号をあらかじめ登録しておりますので、製造番号ごとに無線機の方を定期的に検査しなければならないというのが現状でございます。

一番下の括弧、*印のところがございますが、無線局免許は、航空機局（航空機機番）ごとに装置（製造番号別）に登録する必要があるため、航空会社の同一運航機種（複数機数）間での利用は、別途共通使用に関わる「無線局事項書及び工事設計書」の申請・承認が求められるとありまして、これは、何かと申しますと、総務省さんの方からお話がありましたけれども、同じ会社であれば、無線局同士で同じ種類の無線機であれば融通がきく、貸し借りがきくというものでございますが、この貸し借りを、登録してお互いに使えることになりましたが、貸し借りができる予備装置につきましても定期検査が求められておりまして、予備装置についてもベンチテスト、実際、航空機に搭載してフライトの検査を行うことになっておるということでございます。

2ページでございますが、こちらの方が航空機局と航空機地球局の具体的に無線機の種類というところを記載しております。

航空機局の方ですが、管制機関と通信するHF、VHFですとか、実際、航空機不測の事態になったときに、救命無線機ということで、緊急時に使う無線機、航空機と地上の高さを計測します電波高度計等々ありまして、こちらの方が航空機局といわれているものでございます。

もう一つが航空機地球局と申しまして、先ほどから衛星通信というSATCOMと言われるもので、その内訳が電力増幅装置と周波数装置に分かれているということでございます。

次のページに移りまして、電波法と航空法の要件の差異ということでございますが、電波法につきましても、先ほど御説明いたしましたとおり、搭載機器を実際取り卸しまして、ベンチ検査、地上にて無線機単体の検査を実施しまして、実際、ベンチで取り卸した分、航空機側が空っぽになってしまいますので、空っぽのまま飛行機を運用できませんので、予備機器をあらかじめ用意しておいたものを航空機に搭載して、飛行機を飛ばさなければいけないと。この予備機器についても無線の定期検査を行わなければいけないということで、弊社の方は8機の航空機を保有していますが、8回のフライト検査だけでは済まない。予備機も搭載してフライトを行うという関係で、年間8回のところを13回、実際に飛行機を飛ばして無線検査を実施しているという状況でございます。

矢印の下の航空法というところでございますが、そのような細かいところまでの要求はなく、航空機部品においては、当該の無線設備と同等の点検はありませんと。ただ、*印ということで、ELT、こちらの方は救命無線機です。不測の事態に陥ったときに使うものということですので、通常使用されない機器なので、こちらの方は、ちゃんといざというときに使えるかどうかという部分をチェックするために点検の要求はありますが、電波法ほどの細かい要求はないというところでございます。

補足というところでございますが、航空機の整備においては、過去にいわゆるハードタイムという整備の方式の下、時間を定めたオーバーホールを実施していたという電波法に似た考え方が昔はありました。しかしながら、昨今では、コンディションモニタリング方式ということで、通常使っている状況、こちらの方をモニターし、不具合の発生により対

応を実施することが信頼性管理の手法として定着しておりますと。こちらの方は、いつも使っているので、不具合が発生したときに対処すればいいのではないかと。簡単に申し上げるとそのような内容になっております。

また、冗長性を有しており、安全性に影響が及ばないシステムになっているということで、冗長性、要は、無線機1台ではなくて複数台積んでおりますということを申し上げたいということでございます。

次のページも引き続きなのですが、諸外国の状況ですが、米国（F A A）、こちらは米国の連邦航空局、欧州、E A S Aと言いまして、ヨーロッパの航空安全庁共に、航空法に基づく整備の要目以外に、我が国における電波法に類似する制度で求められている要件はないというところがございます。

航空法に基づく整備要目ということで、こちら、イコールということで機体製造国の監督官庁が承認する整備の要目、航空機材製造会社の推奨する整備の要目、BOEというのはボーイングのことですけれども、米国・ヨーロッパ監督官庁、ボーイングの方も点検する整備要目という航空機の機材の設計品質を維持するために、常日頃から整備すべき要目、時期、条件等というのを定めていますけれども、電波法のような要求はないというところがございます。

矢印の下でございますが、米国（F A A）においては、航空機用救命無線機（ELT）についてのみ定期点検が義務付けられておりますということで、先ほど申し上げましたとおり、いざというときに使えなければいけないという部分については定期検査が発生しておりますという状況でございます。

4番、次のページ、課題及び影響というところがございますが、課題（現状）ということで、1つ目、無線機の不具合の有無にかかわらず、電波法では定期検査の必要がありますと。

2番目ですが、定期検査の実施に当たっては、無線機自体の取卸しが発生するので、それを補完するための予備部品も常に会社で用意しておかなければいけない。

3番目。個社、製造番号ごとの実施が求められている。会社ごと、製造番号ごとの無線機のチェックが求められている。

4番目、乗り入れ外国籍航空会社に関しては、電波法の要件は適用されていないという状況である。

5番目、取卸し品に対しては、定期検査のデータ取得のみであるが、航空法の小修理に該当するため、認定事業場での実施であるということで、これは取り卸した無線機の交換ということが航空法の認定事業場の枠にかかるということで、実際、無線機器の交換、電波法のチェックの交換といえども、無線機を航空機に積むときに航空法の枠にかかってしまうということなので、こういう検査をする上でも、また航空法が要求されてしまうという状況を御説明しているものであります。

影響といたしまして、通常の不具合に対応するための予備品の保有に加え、個社ごとに

検査のための追加予備が必要となります。また、取卸し品に対する検査についても部品の認定事業場を取得している事業者等の検査となりまして、諸外国と比較して高額な整備費が必要になっている。

こちら、参考の部品費と修理費、これはAIR DOさんの数字が書かれておりますが、弊社の方は、ちなみに、無線機を取り卸して実際地上で検査する上で大体約2,000万円、定期検査を取り卸して、予備品の準備ということで、予備品をいろいろ購入しなければいけないので、これが約1億4,000万かかっているということで、非常に整備費が負担になっているというところでございます。

次のページでございますが、5番、規制緩和要望といたしまして、外国籍航空会社との国際競争力の観点から、同等な運用といたしたく下記を要望いたしますということで、「定期検査の廃止（飛行試験及びベンチ検査）」の御検討をいただければと考えております。

無線機器については、通常使用されておりますので、その状態が航空会社により常日頃から把握されているため、試験飛行による検査の方は不要であると考えております。

また、ベンチ検査においても、運航に使用されている機器に関しての実施は不要とする判断が可能と考えております。

また、この緩和策によりまして、外国籍の航空会社と同様な運用となることから、国際競争上の対等性を確保し、かつ、現状に比し、個社での予備部品、ベンチ検査に関わる委託費用、取卸し整備費用の大幅な削減が可能と考えております。

なお、上記要望の実施が見送られた場合でも、ベンチ検査の委託先に外国メーカーを追加する、サンプリングによる検査期間の緩和実施により、改善がいろいろと図られるものと考えております。

以上です。ありがとうございました。

○大室委員 ありがとうございます。

定期航空協会からの御説明は以上ですね。

では、続きまして、ピーチ・アビエーション様から御説明をいただきます。

○ピーチ・アビエーション ピーチ・アビエーションでございます。

私どもの方の要望も、航空機に搭載される無線機器に関わる規制緩和ですが、御存じのとおり、私ども、日本で初めてLCCエアラインとして事業を準備してまいりました。その中では当然安全性を前提に、いかに合理的なコスト、組織運営をやっていくかというところで、実際に海外でのLCC立ち上げの外国人をコンサルタントとして招へいして、諸外国の状況、いろいろな規制を見据えつつ、現行の日本の制度の中で一体我々はどこまでやっていけるのかという立場でいろいろ取り組んでまいりました。

その中で、特に無線機器に関しては、非常にコストと手間がかかっているのと、諸外国に比べて非常に厳しいというか、先ほども紹介がありまして、諸外国では類似するような規制がないというところで、今般、私どもが事業を立ち上げるに当たっても、いろ

いろと障害というか負担のかかったところが正直なところでございます。

私ども、先般立ち上がったばかりですので、非常にホットな状態でございます、データもつい最近のものが幾つもございます。今回、実際に無線機器の準備を担当した私どもの担当者の方からプレゼンの方を直接させていただきたいと思っております。

○ピーチ・アビエーション それでは、資料の2-5について御説明をさせていただきます。

こちらの資料ですけれども、当社は、LCCとしていかに価格を下げていくかという中で、電波法関連の作業によっていかにコストがかかっているかということ、そして、電波法を航空機に適用するということが果たして必要かどうかということ、具体例を踏まえた上で御説明した資料となっております。

では、ページをめくっていただきまして、2ページ目に目次がございますが、本資料の項立てといたしましては、最初に導入について。電波法について簡単に御説明させていただいた上で、要望といたしましては、1、2、3の3つのセクションに分けて御説明をさせていただきます。

では、3ページ目、こちらは先ほども説明がございましたが、電波法の目的といたしましては、電波の公平且つ能率的な利用を確保することによって、公共の福祉を増進することを目的とした法律となっております。

引き続きまして、4ページ目ですけれども、こちらに航空機に対する電波法の適用範囲ということで簡単にまとめてございます。記載にございますとおり、航空機においては電波を発信する無線装置のみ電波法の適用を受けていると。具体的な装置といたしましては、下の表に書いています9つの機器について電波法の適用を受ける。その他については航空法の適用を受けるという法律となっております。

しかしながら、航空機の搭載機器に対して電波法が適用される、一部の機器に対して電波法が適用されるというのは、日本特有の制度となっております。

続きまして、5ページ目ですけれども、こちらに、無線局で、では、どういった検査をしないといけないかというものを表にまとめてございます。大きく分けて3つの検査がございます、先ほどから御説明がありましたけれども、新設検査というのは、無線局を新たに開設する際に行われる検査。定期検査というのも、先ほどありましたが、年1回の定期検査を受けることが義務付けられております。

一方で、先ほどの説明には出ていませんが、変更検査というもう一つの検査がございます、こちらは、新設検査によって免許を取得した後に何か変更が起こった際に行う検査となっております。

また、括弧書きにもございますとおり、無線装置の予備品を新規に追加する際にも、変更検査を受けて試験を行った上で予備品を追加するといった法律となっております。

続きまして、6ページ目ですけれども、こちらに、では、無線局の検査において具体的にどのような作業をする必要があるのかといったものをまとめた表をつくっております。

作業といたしましては、まず、新設検査、変更検査です。新たに検査を行う際には、設計書をつくって申請書を提出します。一方、初回のみ、何か機器を採用する際の初回のみとなりますけれども、試験をする際の基準であるベンチデータシートを作成したり、あとは委託先に対して業務を委託する際には能力審査を実施したりといった業務が発生します。

また、具体的なテストといたしましては、先ほどから御説明がありましたとおり、大きく分けて2つのベンチテストとフライトテストという2つの検査をする必要があります。これらの結果を受けて最後の報告書を提出するといった流れとなっております。

こちら、表の方に、3つの検査各々に対して具体的にどのような作業をしなければならないのかというものをまとめておまして、赤枠で囲っている部分が日本特有で、日本のみで実施しなければならない具体的な作業となっております。

次のページからですけれども、要望1、2といたしまして、要望1は、新設検査と変更検査時の具体的なフライトテストやベンチテストの廃止、一方、要望2といたしましては、定期検査を廃止するといった要望を挙げさせていただいております。

まず、要望1、2について、次のページより説明をさせていただきます。

まず、要望1、個別試験。個別試験というのは、日本特有のフライトテストであり、ベンチテストであり、こちらの廃止について御説明をいたします。

まず、現状といたしましては、では、なぜこのような特別な試験を日本で行わなければならないのかといいますと、日本における電波法の検査基準というのが国際的な基準とは異なるといったことが大きな要因となっております。したがって、各エアラインで日本独自の検査を行う必要があります。

それによる影響といたしましては、3つほど項目を記載しておりますが、まず、当該機器の製造会社であっても検査を委託する際には事前に能力審査を実施する必要があります。これによって調整の person 費や渡航費が発生いたします。

続いて、2つ目。こちらは、実際に航空機メーカーで耐空証明を取得するために、安全性を確保していることを証明する検査をしているにもかかわらず、日本特有の基準があるがために、再度電波法に基づいたベンチテストやフライトテストを実施しなければならないといったことがございまして、これにもやはり person 費、手間が発生するといったようなことがございます。

そして、3つ目。こちらが日本特有の要求であるために、実際に飛行機を運用するに当たっては、様々な航空機関連のメーカーと業務をする必要があるのですが、日本特有の法律であるために理解に乏しく、各種調整に多大な時間を要しているといった現状がございます。

一方、当社の場合は、フランスのエアバスという機体を採用しております。エアバスというのは、日本におけるエアラインのシェアといたしましては、ほとんどが今、ボーイングさんの機体で、それは米国の機体になるのですが、そちらはシェアがある分、もしかしたら米国の企業はその分、飛行機を売っていますので、日本の電波法に関する理解という

のがあるのかもしれませんが、一方、当社はシェアが少ないヨーロッパの機体を採用していますと、そこに関わるメーカーというのはほとんどヨーロッパの企業になり、実際、日本とやりとりをしたことがない企業が多いので、ゼロから日本独自の法律をたたき込まないと業務が進まないといったことがございますので、それによってかなりの手間がかかるといった現状がございます。

次のページですけれども、では、各種試験を行うに当たって、具体的にどのぐらいの費用が発生するのかといったものを、当社の場合といたしまして、概算費用を見積もったものとなっております。

この表ですけれども、一応当社といたしましては、今のところ、2年間で10機ほど導入するということが確定はしておりますので、一応見積りとしては、10機導入した際にどのぐらい費用がかかるのかといった概算費用を見積もったものとなっております。

項目といたしましては、先ほど申しましたように、能力審査を事前に行う必要があり、機体を導入するたびに、ベンチテストやフライトテストを実施する必要がある。また、各種調整に時間が、人件費がかかりますということで、それをこれまで実際に作業してまいりましたので、その作業ベースで概算費用を見積もったものとなっております。

具体的に費用といたしましては、10機で約4,870万円という金額がかかるといった計算となっております。

しかしながら、10機でこのぐらいですが、それが20機、30機となると、倍にはならないにしても、比例に近い費用がかかってくるといったことがございますし、一方で、左下の(2)で作業レートを1人1時間1万円という計算にしていますが、実際には当社は施設や設備にまだそれほどございませんので、実際作業レートというのは、恐らく日本全体のエアラインさんに比べると、かなり安めの見積りをさせていただいていますが、それが大きな会社になって、設備投資をし出すとレートが高くなって、その分、人件費の部分が膨らんでくるといった現状がございますので、あくまでこの金額というのは、当社の今の施設設備の規模で、10機ぐらいでこのぐらいかかりますよといった観点で見ただけであればと思います。

最後、9ページ目にまとめてございますように、要望といたしましては、電波法における検査基準を国際基準に合わせていただくことで、日本特有のベンチテストやフライトテストをしなくてよくなると。先ほど申しましたような費用が発生しなくなる。そのような環境を整えていただきたいということで要望を挙げさせていただいています。

ただし、※印で記載しておりますとおり、国際標準に基づいて耐空証明を受けたりする際の安全性を確保する検査については従来どおり行うと。それはグローバルスタンダードですね。その部分はきちんとやりつつ、その他の日本特有の部分は削っていただきたいというものを要望として挙げさせていただいております。

では、続きまして、テーマ変わります、10ページ目ですけれども、こちらが要望2といたしまして、定期検査の廃止ということで記載をさせていただいております。

現状といたしましては、年に1回定期検査を行う必要がありますと。

影響といたしましては、定期検査、実際に機体から機器を取り卸して各種試験をやっている間は、その機器というのは予備として使うことができない状況になりますので、それにより、予備品や本来の運用、実際の故障率等でこのぐらい必要というのが運用で分かりますが、それプラスアルファの予備品を保有する必要があると。

その他といたしましては、ベンチテストを実施する費用が毎年1年に1回ですので、発生しますと。

その他人件費として、スケジュールの管理や報告書の作成等の人件費が発生しますといったような影響がございます。

では、具体的にどのような費用、どのぐらいの費用が発生するかといったもの、11ページ目ですね。こちら当社ベースで概算費用を出したものとなっております。

大きく項目として3つに分けておりまして、まず1つ目が予備品の追加。ベンチテストをうまく回すために必要な予備品としては、実際、効率的に回すためには、機体から全て取り卸して、全て試験をしなければなりませんので、最低でも機体搭載数の1式分は必要であるということで、こちらは実際に各メーカーに見積りをとった金額で、弊社のエアバスの機体1機分の電子機器の見積り金額はおよそ7,300万円。

その他、ベンチテスト、作業工数といたしまして、ベンチテストは、実際、当社の機材は1機当たり、電波法に係る機器を14台積んでいます。大体ですけれども、1つの機器についてベンチテストを行うに当たって約10万円かかりますので、14×10で140万円×航空機の10機分+予備品1式の11式、済みません、説明が漏れましたけれども、こちらは、10年間でどのぐらい費用がかかりますよという計算をしたものとなっております、×10年で1億5,400万円と。その他作業工数といたしましては、1年間、毎年15日間ぐらいトータルすればかかるだろうということで換算をしまして、結局、全て足しますと、約10年間、こちら今当社の10機ベース、10機の機体で作業レートは1時間1万円とちょっと安めのレートで、それでも3億6,000万ほどかかります。

こちら先ほどの要望1と同様に、機体が増えれば、その分、費用はかさみますし、レートが上がれば、その分人件費も上がりますといったような感じですので、あくまで当社の現状の規模でこのぐらいかかりますという金額となっております。

続いて、12ページ目に進んでいただきまして、では、定期検査を果たして毎年やる必要があるのかどうかといったものをまとめてございます。

当社としましては、以下の理由により、電波法としての定期検査を毎年実施する必要性は薄れつつあると考えております。

その理由といたしまして、まず1つ目は、実際に電子機器が壊れたときに修理やオーバーホールをすることになり、修理やオーバーホールが終わった後に、きちんと国際標準に基づいて安全性を確かめるための検査を実施していますので、それが終わった後で再度日本の基準に準じて同様のベンチテストをする必要があるのかどうか、ないのではないかと

いうことを考えております。

2つ目の理由といたしましては、近年では装置の信頼性が向上しております。また、機器個別に自己診断機能というものを有しております、何か異常があれば、きちんとコックピットの機体の中でメッセージを出すような機能がございますので、異常作動したときにはきちんと検知することが可能であるといったことを考えますと、わざわざ定期検査を毎年実施する必要がないのではないかと考えております。

先ほど総務省様の方から実際に故障件数が2年間でこのぐらいありましたといった御説明がありましたが、では、定期検査をなくしてしまうとそのような故障を見逃してしまうのではないかと懸念があるかもしれませんが、その点に関しましても、先ほど具体的な故障としては、ノイズが入ったり、あと、計器に異常があったり、エラーメッセージが出たりといった不具合がありましたといった内容でしたので、そのような不具合であれば、実際の運用の中できちんとパイロットなり整備士なりがきちんと気付くような故障になりますので、わざわざ定期検査をしなければ発見できないような故障ではないということ踏まえた上で、わざわざ1年に1回の検査をする必要はないのではないかと考えております。

一方、(参考)といたしまして、下の方に類似ケースということで御紹介させていただいておりますけれども、こちらが航空法内の日本特有の法律としまして、予備品証明制度というものがございます。こちらは、航空法の中で重要装備品といたしまして、この機器は安全にとって重要ですという装備品、機器が指定されておまして、それに対して予備品証明というタグを付けなさいといった法律がございます。

こちらにつきましては、従来はこの機器はいつまで有効ですよという有効期限が記されていましたが、実際、今どうなっているかといいますと、装備品の信頼性が向上して、有効期限を定める必要が薄れてきたということがありまして、現状といたしましては、平成8年の法改正によってこのような記述は削除されているという類似ケースがございますので、重要な装備品に対して有効期限を削除しているのに、無線機器に対しては1年に1回やりなさいという必要はないのではないかと考えて、こちらで御紹介をさせていただいております。

では、続いて13ページ目、最後、まとめといたしましては、定期検査の制度を廃止していただきたいということで御要望に挙げさせていただいております。

では、続いて14ページ目ですけれども、こちらが番外編的なもので要望3として挙げさせていただきます。

こちら先ほどから何度か御説明があったかとは思いますが、こちら日本特有の制度といたしまして、現状、各航空機は登録されている製造番号の装置しか利用できない状況にあります。

具体的には15ページ目、総務省様の資料にも同じような図があったかと思うのですが、こちらも実際、無線関連の機器は、指定された機体にしか取り付けては駄目ですという法律

にはなっていますが、共通予備登録という制度として、申請を行って、それが受理されれば、各々の機体で相互に使うことができますという法律がございます。

ただし、ここで1つだけ問題がございますのが、下に注釈として記載していますけれども、共通予備の登録というのは同一の免許人に限るといった法律となっております。

これはどういうことかといいますと、共通予備を行えば、各エアラインの間で借り入れができるというわけではなく、自社のエアラインの保有している機体の中で相互に使うことはできても、他社と相互に使うことはできませんよという法律になっておりますので、それによってどのような影響があるかと申しますと、戻っていただきまして、14ページ目ですけれども、実際、他社より借用することができないということで、何かあったときに、自社に交換できる予備がなければ、飛行機は全てストップしてしまいますので、他社から借りられないということを踏まえた上で、自社で潤沢に予備品を用意しておかなければいけないという現状がございます。

また、その他の影響としましては、実際に何もしなくても共通予備登録をされるわけではなく、1回1回全て書類をつくって申請を行った上でないと、共通予備というのはされませんので、そういう面でも人件費が発生するといった現状がございます。

では、16ページ目です。こちらに、では、このような制度が果たして必要なのかどうかということを示しております。以下の理由により、この制度を廃止しても問題ないというふうに当社としては考えております。

まず、1つ目の理由といたしましては、同一免許人、自社のエアラインの中で相互に機体の共通予備登録、共通に使うことは認められていますけれども、他のエアラインとの相互に利用することができないということに対して、技術的な根拠が余りないのではないかと考えております。

また、2つ目の理由といたしましては、航空法の適用を受けている機器については、このような制度なしで相互に他社のエアラインから借り入れることがきちんと認められておりますので、電波法に関する機器のみ、そのような縛りをつける必要はないのではないかとということで、この制度自体を廃止しても問題ないのではないかと考えております。

下の括弧、類似ケースとして、こちら先ほどの予備品証明制度に関するものですが、ちょっと意味合い的には違う部分もありますが、予備品証明制度、従来は、予備品証明のタグに装備できる航空機の型式というのをきちんと記載しておりました。ただし、こちら法改正によって装備品の中には複数の型式の航空機に装備できるものがあるということで、現在ではこのような基準は削除されておりますということで、こちらについても、現状に即して柔軟に制度を変えてきているという現状がございます。

では、続きまして、17ページ目、要望といたしましては、製造番号の登録制度を廃止していただきたいということを御要望として挙げさせていただいております。

では、最後になりますけれども、18ページ目にまとめとして記載しております。まとめ

といたしましては、日本においても外資系のエアラインの参入、当社と同じLCCのモデルをベースとしたエアライン等の参入が相次いで予想されておりまして、国際競争力を高めるためには、他国では不必要なコストの削減というものが必須であると考えております。

つきましては、これまで述べてきましたように、個別試験を廃止する、定期検査を廃止する。製造番号の登録制度の廃止、これは、あくまで海外でやっていることをやめましょうという話ではなくて、海外に合わせて、海外と同じような運用をできればさせていただきたいといった基準になっておりますので、この点を踏まえた上で、規制や制度の改革の実現を要望しております。

以上で御説明を終わらせていただきます。

○大室委員 大分素直な要望を提出いただけたいと思いますが、これは後ほど議論をさせていただきますが、その前に、大上分科会委員から、本日の議論に関して御意見を頂いておりますので、事務局より御紹介をさせていただきます。

○中野企画官 お手元資料2-6を御覧いただきたいと思います。3点ほど御意見として出していただいておりますが、コンパクトにまとめていただいておりますので、私の方から読み上げたいと思います。

1. 製造事業法の規制に関して。

航空機等の整備を受託する事業者が、航空法及び事業法の両法及び両所管官庁の規制を受ける現状は、航空機技術が進歩かつ一般化した現状にそぐわない。事業法を改正し、欧米と同様に、航空機整備の規制に関しては、航空法に一本化すべきである。仮に、法改正に時間を要するのであれば、それまでの間における経過措置として、エアラインの自家整備と同様に、エアラインのグループ企業等も当法の適用除外とすることで当面对応すべきである。

2. 搭載すべき無線設備について。

衛星通信が携帯電話等のレベルまで一般化し、信頼性も向上した現在、航空機が搭載すべき無線電話としてSATCOM式が認められてしかるべきと考える。既に米国では認められていると聞く。原点まで立ち返れば、そもそも電波法でこのような用途別の細かい規制を法律に書き込むべきかどうかという点に関しても、改めて再考すべきと考える。

3. 無線設備に関する検査等について。

23年度に検討・結論を得るべく現在検討中と思われるが、そもそも近年、無線電子機器の信頼性は自己診断機能等も含め大幅に向上しているのに加え、航空機の修理やオーバーホールの際に、国際標準に基づくチェックが行われているところであり、航空機無線機器に関する定期検査の制度は一刻も早く廃止すべきと考える。

以上でございます。

○大室委員 どうもありがとうございました。

長時間の説明となりましたが、これから議論をさせていただきたいと思います。

それでは、委員の皆様から順次お願いします。

○山田委員 随分盛りだくさんの内容で頭が混線しているのですが、ありがとうございます。

経産省の方にお伺いしたいのですが、こちらのポンチ絵の見方ですけれども、航空法と航空機製造事業法で重なっているところがあって、ここについては、両法がそれぞれ別の観点から規制しているとなっておりましてけれども、お話を伺っていて、先ほど定期航空協会の方から御説明いただいた2ページにあるような、航空機事業法の制定の目的がここに記載されているとおりであるとするならば、ここは二重行政であると御認識されているとすれば、これは少しおかしいのではないかと思う点、これについてどうお考えかが1点目。

2点目は、重なるの具合が非常に小さいように映っていますが、これが本当に小さいのであれば、むしろやめてしまった方がいいのではないかと思いますし、大きさは本当にこんなものなのか。もっとかぶっている部分があるかどうかというファクトを教えてくださいたいのが2点目。

3点目が、JALとJALエンジニアリングさんの会社の関係がどうなのか存じ上げていないので申し訳ないのですが、仮に100%子会社であり、あるいはそれに近い形であった場合に、いろいろところで経産省さんは合理的にもの考えられていると思いますし、いろいろところで経産省の方々の合理的な意見を聞いておりますが、事業法人格が違ったとしても、親会社がやる場合は規制がなくて、100%子会社がやる時には規制がかかって免許が必要だというのは、経産省さんとは思えないような合理性のなさではないかなと思っておりますが、私の認識に相違があったら教えてくださいたいと思います。この3点について、いかがでしょうか。

○大室委員 では、経産省さん。

○経済産業省（近藤課長） ありがとうございます。

今回、せっかくの機会をいただけて、いろいろ勉強になりました。山田様からの御指摘は3つあって、二重規制になっているじゃないかという点が最初の点でございました。この航空機製造事業法は、防衛省の機体に対する規制というものをずっとやっています。また、海外の製造事業者であるボーイングやエアバスでは軍用機と民間機の両方をつくっていることが示すように、両者の技術は元々近いところにあることが、民間機に関する規制を行っていることの理由であります。

それで、今回の定期航空協会さんからの御指摘は、修理とか整備のところまでやらなくてもいいじゃないかとか、そういう御指摘だろうと思って、いろいろ考えさせていただいているところです。

この場合、修理の部分については、航空機製造事業法は自家修理については適用除外としますとなっていますので、多分この概念が変化していることについて規制の在り方が追いついていないのではないかという御指摘だと思いますので、JALエンジニアリングさんだけでなく、他の方からも話を聞いて、少し考えたいと思っているところです。

航空機製造事業法と航空法の2つの規制がどれくらい重なっているかは、何をもって大

きいか小さいかというのはあると思うのですが、航空法が防衛省機を対象にしていなため、2つの法律の適用範囲は離れております。実際の規制の細かさ等については、もちろん航空法でやっている部分もあるため、そうした部分については航空機製造事業法の方が、多分、航空法より粗い感じになっていると思います。

航空機製造事業法というのは、どちらかというと事業の規制ですので、幅広く航空機をつくるとか、幅広く修理を行うとか、そうした事業を規制するものですので、そこについての議論なのだろうと思っております。

3つ目の100%子会社のところは、多分、法律の元々のところは余りそういう議論がなかったのだろうと思います。恐らくJALエンジニアリングさんが実施している航空機の修理も昔は日本航空本体でやっておられたのだと思います。我々も、そこにメルクマールを引くのは変だなという感じはしますが、では、どういう要件をもって適用除外とするか、100%子会社だけを適用除外にしていかがかというところがありますので、そうした点も踏まえながら聞きながら考えていく機会なのかなと考えております。

いずれにしても、修理というのはいろいろなレベルがありますので、すごく軽微な修理は元々適用除外としていますし、大規模に修理する場合は製造にごく近かったりするものですから、そこを念頭に置きながら御指摘について考えていかなければいけないと思っています。

以上です。

○山田委員 どうもありがとうございました。

100%子会社以外のところというのも考えるべきではないかと思います。それは、最近、全日空さんも会社の形を変えたりして、多分いろいろな例がどんどん出てくるので、合理性を持った判断が必要かと思います。

それから、2つ目の質問で、別にポンチ絵の書き方どうこうということではなくて、要するに、マグニチュードが問題で、実は割と製造・修理にかかるところは結構大きいのではないかという印象を受けたのですが、これは小さいのかどうかということが気になったのですが。

○経済産業省（近藤課長） 製造事業法の規制は、航空機と航空用特定機器という2つになりますが、航空機全体については、日本ではまだ機体全体をつくっているケースが少ないものですから、むしろ修理になるのですけれども、それも防衛省機の修理が非常に多くございまして、数としてはそちらの方が主になろうかと思います。いずれにしても、産業をより発展させたいという観点で取り組むべき課題だろうと思っておりますから、そういう観点でトライしたいと思います。

○大室委員 二重行政という話が1つ議論になっていましたが、航空法の所管である国交省はどのようにお考えですか。

○国土交通省（島村参事官） 何回もこの議論の中で出てきているように、目的が違うということで、航空局で今考えている中身というのは、先ほども御説明しましたけれども、

国際的に日本の登録航空機の安全を守っていくのは航空局がやらなければいけない仕事。これを守っていく中で、民間の方々にも確認の能力を授けて、そこで委任をしていくということは重要なことだと思いますし、その範ちゅうで事業認定というのは必要な枠組みだろうとっております。

他方、この中にある、先ほど比率の話がありました、ここから外れているもの、航空法の中の枠組みの中で事業法がかからないところというのは、例えば自家用機の整備であるとか、エアラインが自家の整備でやるところということだと思いますけれども、自家用機の整備というのは、比率的にはそんなに大きくはない。それから、自家の整備であるか、それ以外であるか、他人の需要に応じてエアラインが事業を請け負っているかどうかというのは、実は航空局は余りつかんでいないものですから、その部分についてはどのくらいの量があるかというのには正確には承知をしていないような状況にあります。

ただ、やはり目的が違うというところが一番のメインで、目的に応じてしかるべく要件を決めて、その中で認定をするなりの行為が行われるべきだとはっております。

○深谷委員 今の国交省さんの御説明ですが、もちろん目的が違い、それぞれの目的に応じていろいろな認可があるのは分かります。ただ、それは両省から同じことを見て、両省が認可をしているということだと思います。その部分については、例えば、どちらかが、規制を廃止するというのも1つの考え方ですし、どちらかの認可を取っていれば、もう一方はその認可をもってよしとするのも1つの考え方だと思います。このような考え方をもち両省で規制を簡素化していただくことは可能でしょうか。

○経済産業省（近藤課長） 私も、今日ここへ来てから教えていただいたことの中の一つに、先ほど無線の話だと、データの共有化をしているというお話がありましたので、なるほど、そういうやり方があるのかなというのは今日気がついたところでありました。それで、どういうものが共通化できるかとか、あるいは何を出せる、出せないということが省庁間だとありますので、そうした調整は今後あると思いますが、航空機安全課さんとはしょっちゅう議論もしていますし、コミュニケーションもとれていますから、どういう形にするのが一番コストダウンにつながるかというのは、コミュニケーションしてみたいとは思っておりますし、できる範囲、できない範囲があると思いますが、工夫することを考えていかなければいけないと思っております。

○川本委員 完全に二重行政なわけですから、そういうソフトな対応ではないと思います。まず、経産省にお聞きしますが、航空法で読み取れない製造事業法上の基準は3つしかなくて、それが全部需給調整を定めた、極めて戦後すぐの時代に定めた法律だと思うわけです。少しテクニカルになりますけれども、第2条の5項は、結局、需給調整を定めた、能力が著しく過大にならないこととか、設備の能力別の数とか、もう一つは、事業を的確に遂行するに足る経理的基礎とかとおっしゃっていて、どう考えても今の時代に適用しているとは思えないのですけれども、これについてはどのようにお考えになりますか。

○経済産業省（近藤課長） 航空機製造事業法上の法律行為が事業許可と方法認可と検査

の確認と3つあります。今、川本先生のおっしゃったことは事業許可の要件の3つのところのことであり、生産技術と、需給がどうなっているかというのと、経理的基礎ということかと思えます。また、その他に修理方法についても生産技術上の基準に適用するかとか、幾つかの要件があります。それらを適用除外としているわけですね。自家使用の場合については、それは多分、航空法の規制下において使用されているということと、他に事業が拡大していかないため、まあ適用除外としていいですよということで、本日の資料でそれを整理しているのだと思うのですが、航空法での手当てとの関係については、その他の航空機製造事業法の要件も全部満たしているかどうかというのを一個一個ちゃんとアセスはしたいと思っています。例えば修理方法で言う生産技術上の基準というのは、例えば、作業標準によって作業が実施されているかであるとか、そうしたものが幾つか決まっているのですけれども、それは航空法上、ちゃんと適切に担保されているかということも全部照合してみる必要が一応はあると思っています。その作業をまずやってみたいとは思っている途中でございますが、需給条項のところは、当然、航空機の製造技術というのは、要するに、防衛省機、あるいは戦闘機の製造事業に非常に近いという背景があるため、残されているところがあります。

○川本委員　そこがよく分かりません。民間機と防衛省機が近いから需給調整が要するというロジックですか。

○経済産業省（近藤課長）　民間機の中の、例えば防衛省機の中でもコンバット用とノンコンバットというのがあるのですけれども、非戦闘用の防衛省機と民間機というのは製造技術としてはほとんど同じです。防衛省機の製造技術というものを、我々というか、公権力が知っていた方がいいか悪いかという議論はもちろんあると思うのですけれども、そこについて把握をしていきたいというのが元々の法律の趣旨だと思いますので、その法律についてどれくらい。

○川本委員　元々というのは、昭和27年度現在の思想としてはということですか。

○経済産業省（近藤課長）　いや、その後ずっと何回か行政改革委員会等でもいろいろな議論があったかもしれませんが、需給調整の議論というのは、今日まで残ってきて、今日も残っているという議論だと思います。今日の御指摘は、修理事業のうち民間機の部分は二重行政ではないかという御指摘でしたが、修理をめぐる変化というのは確かに大きいものがあり、いつまでもそんな古いものをやっているべきではないという意識だと思いますので、いろいろな工夫を考えたいと思っていますけれども、そうした意味では、いろいろな人のお話もお伺いし、アセスもしてみたいということでございます。

○川本委員　そこについて事業者の方たちは何か御意見とかはないですか。要望では廃止をおっしゃっていますよね。

○JALエンジニアリング　はい。我々としましても、実際に申請・認可を受けていることに関して、それが何かしらの調整であるとか、指導であるとか、そういう形でのフィードバックという形でいただいて、それが我々としても当然あり得べきだという形で思えば、

それも必要かなと思うのですが、今、申請・認可を受けているという中で、もちろん航空法として、航空局の方からは、我々、認定事業場としてどうあるべきか、安全性に関してどうあるべきかというところで指導を受けていまして、それに従いながら事業をやっているところではありますけれども、なかなか経産省側に申請・認可という形で出したものに関して、それで何かしらの指導を受けたというところは近年にはないですし、そのデータというのがどういった形で利用されているかということもなかなか見えないというところがありまして、です。

○川本委員 ということは、申請しただけ無駄になっているということですよ。チェックして返ってこないということですよ。

○JALエンジニアリング 我々としては、それがどういった形で利用されているかというところが見えないということかと。

○大室委員 それが要望につながっているわけですね。航空法への一本化ということで。

○JALエンジニアリング はい。我々としては、航空法の中でやっていただいていることに関して、その部分というのは、航空機の安全とか技術的な観点からして重要だと考えて実施しているところではありますけれども、製造事業法の方としては、特に我々としてはほとんど自家修理と同じような形で実施しているというところがありまして。

○大室委員 それから、無線の部分があると思いますが。

○川本委員 済みません。日本航空の方から要望事項で、6ページ目に出ていたSATCOMについて確認をしたいということが出ていますけれども、結局これは使ってもいいということですのでか総務省の方にお尋ねしたいです。

○総務省（巻口課長） 無線電話でSATCOMが使えるか使えないかということに関しては、先ほども御説明させていただきましたが、総務省としては規制をしておりません。任意で既に使うことができます。そこは使えるということでございます。

ただ、6ページの確認をさせていただきたいと考えておりますところは、SATCOMが使えるか使えないかではなくて、故障した場合に修理の持ち越しができるかどうかというところで新たに御指摘いただいているところがございます。ここは、SATCOMを積むことができるかどうかというのとはまた違う観点だということで、先ほど御説明をお聴きしていたところなのですけれども、新たな御要望だと思っております。

それで、航空機局とか航空機地球局、確かに局種別にこういう形になっています。衛星を使うものは航空機地球局と呼んでいるのは確かにそのとおりでございます。これは、国際条約に基づいてもこのように局種別で整理するという形になっておりまして、それはそのとおりなのですが、いろいろなところで基準がというところが、具体的にどの辺りを指しておられるのがこの資料からでははっきり分かりません。

○川本委員 御説明を聞くより、ここで明らかにしないと、また場を持ち越さなければいけないですから。

○大室委員 この場ではっきりさせましょう。

○日本航空 まず、一番上位の規定として電波法というのがあると思いますが、その下に電波法施行規則であったり、あとは無線局の運用規則であったり。あとは、いずれにしても、いろいろなところに無線電話という言葉だったり、航空機局だったり、航空機地球局というところの言葉が出てきますので、我々の不勉強というところももちろんありますが、我々の要望させていただいています修理持ち越し基準というのを設定するに当たって、当たるところがあるのかなのかというところがよく分からないというのが率直なところでございます。

○大室委員 どうぞ。

○総務省（巻口課長） 今、電波法と施行規則と運用規則とお名前が上がりましたが、施行規則というのは電波法の運用に当たっての全般的な規定をしておりますし、運用規則というのは無線局の運用に関して規定している。それ以外に、例えば無線局の設備規則であれば技術基準を定めている。それはいろいろな省令とかそういったものがあるのは事実でございます。

○大室委員 先ほど聞いた話と答えが違っていませんか。要望事項であるSATCOMと持ち越しの話を確認しているのですが。

○川本委員 持ち越しの部分、修理持ち越しの基準設定というのが分からないとおっしゃっているのですよね。

○日本航空 修理持ち越しに関しては、また別の規定がありますので、そちらの改正というものについては、航空局の部署の方に申請若しくは届出をして、承認いただくというような形で改正をするようになっているのですけれども、その改正の前提に当たって、現行の法律に照らし合わせて、抵触するところがないか。

例えば、総務省の方に御用意いただいた資料の8ページを見ていただけますでしょうか。先ほど、関連規定についてというところで、詳しくお話しできなかったのですけれども、例えば、電波法関係審査基準、VHF、HF、各2式が必要と規定ということで、例えば、一時的にVHFの修理を持ち越ししてHF1式とSATCOM1式で運用するとなると、ここの記述に関してはどうなのかなというところが1つ確認させていただきたい点としてあります。

○小村参事官 済みません、ちょっと事務局で整理させてもらっていいですか。総務省さんの立場とすれば、今、持ち越しの規定、修理持ち越し基準というのをHFとSATCOMでというのは、駄目だという前提でいいのですよね。今の基準上はできますという前提になるのですか。

○総務省（巻口課長） 済みません、正直申し上げさせていただいて、こちらの修理持ち越し基準の御要望というのは初めて聞いたものですから、事前にお聞きしていたのは、SATCOMが載せられるかというお話でしたので、それはそういう基準はありませんし、ただ、VHF、HF、2式必要だというところが訓令に書かれておりますので、それは先ほども申し上げたように、ここが引かかるのであれば、ここは改正して、HFが1つでもいいようにしますというところは申し上げたのですけれども、修理の持ち越し基準の話は、本当に申

し訳ないですけれども、正直申し上げまして、まだ初めて聞いたところで、ちょっとどこが引っかかるところか。

○小村参事官 逆に、お互い確認しないと分からないということでもよろしいのですか。

○総務省（巻口課長） ええ。申し訳ないのですけれども。

○小村参事官 いいのではないのでしょうか。この場でというよりは、仮にそれができるのか、どこが支障になっているのかということがあれば、その点を明らかにしてくださいということはこの場で確認することには意味があると思うのですが、総務省さんの解釈としてどうかというのを一度確認いただいた方がいいのであれば、この場はそのように整理させていただいてはどうかという気がいたします。

○山田委員 今の話はそれでいいということで、別の話です。

今日、いろいろとお話を伺って、大変勉強になりました。それで、お話を聞くにつけ、ピーチの方々の御要望事項であるとか、大上先生の2番、3番のお話というのは、素人から見ても全く違和感がないと思うような感じがしないでもないです。その理由は何かというのと、電波法が何年に制定されたかよく分かりませんが、相当昔に制定されているとして、その後の技術革新というのが特にこの世界は画期的なものがあるのではないかと考えています。その結果が、正に総務省さんが自ら資料をつくっていただいたように、故障率をみると、ほとんどないみたいなもので、しかもその中に、先ほどお話にあったように、ブーブーガァガァ鳴るノイズの発生のようなものも含めて故障とおっしゃっていて、正に無線が通じないようなフェータルな事故というのがほぼない状況というのがファクトとしてある中で、それを考えると、ピーチの方がおっしゃったように、相当なコストがかかったりするというのを考えた場合に、事実として大上先生がおっしゃるような、あるいはピーチの方がおっしゃるような、これが妥当な方向性ではないかなと思いますし、正に総務省の方がおっしゃられた紙の4ページの中で、電気的特性の点検に関して更なる簡素化の措置というところに含まれているのか、含まれていないのか。定期検査までやめるということまで、ここに書かれている「等」で読み込めるかどうかということなのですから、けれども、「等」といっぱい書いてあるので、どこまでか分かりませんが、そこまで読み込んで、むしろそういうふうに検討されているのかどうかということ、あるいは、総務省の方々が御検討される事項は、実はここまではないのですよということなのか、ピーチさんがおっしゃるようなところまでじゃないのですよとか、その辺のところを明らかにしていただけないかということでございます。

○総務省（巻口課長） 近年において、無線機に関して技術革新が非常に進んでいるというのは事実だと思います。今回、我々も実態調査をさせていただいて、故障が非常に少なくなっているというところで、そういったところを踏まえて、あるいは、ピーチさんがおっしゃるような、これから国際競争を勝ち抜いていかなければいけないというところで、なるべくコストを下げた日本の企業が力をもって活躍していけるという観点から、我々も是非とも規制については必要な見直しをやっていきたいと思っております。

それで、御質問の昨年の閣議決定の内容につきましては、正直に申し上げますと、ここは簡素化の措置、定期検査内容の緩和、あるいは定期点検の延長措置等ということで検討するという形になっておりまして、定期検査を廃止するというところまでの御要望ではないという理解のもとで、事業者から実態把握等をするなどして検討をしてきているところでございます。

ですから、特に今回の御要望の中には、新設の検査とか、そういったものも含めて一部廃止という御意見も新たに伺っておりまして、そういったものについては、現在検討しているものよりは外れるという中身になってしまうことは事実でございます。ですから、総務省といたしましては、閣議決定に基づいてこれまで検討してきたところでございますので、それを超える部分については改めて検討させていただきたいと思っておりますし、事業者さんからももう少し詳しくお話もお聴かせさせていただきたいと思っております。

それから、ピーチさんの方の検査と並んでもう一点、共通予備制度に基づく御要望もあったのですが、ここは事実を誤解されているところがあるのではないかとと思われる点がありますので、1点だけ御説明させていただきたいと思っております。

共通予備制度の中で、これは同一免許人に限るということで、他の事業者の方から借りることはできないというふうに御説明されましたが、ここはそうではありませんで、同じ型の機器であれば、もちろん事前に共通予備として登録していただく必要はありますが、他の航空会社と一緒に同じ機械を両方の会社の共通予備制度とすることは可能になっております。ですから、そちらの方は、免許手続の中で当方の担当から御説明がもしかしたら不十分だったのかもしれませんが、そういう形で活用していただける部分は、是非この制度を活用していただければと思っております。

○大室委員　ピーチさん、それでよろしいですか。

○ピーチ・アビエーション　いや。その点を私どもは共通で使っている他社のエアラインの集合体があるのは知っておりますが、それはあくまでもその無線機を同じ信頼性管理の制度の下で取り扱っているという前提の下であって、全く独立した2社間での貸し借りという制度は、私が知っている限りはないです。全く異なる事業者が、グループエアラインでないもの同士が予備を共通化している事例というのはちょっと存じ上げないのですが、そういう例はあるのでしょうか。

○総務省（巻口課長）　そのような形ではなくて、全く別の会社であっても登録は可能となっています。

○ピーチ・アビエーション　制度上は可能という理解でよろしいですか。

○総務省（巻口課長）　はい。可能となっております。

○ピーチ・アビエーション　傍聴の方からちょっとあれなのですけれども、その点は当方の方がまだ不勉強だったかもしれません。

ただ、この背景でございますのは、例えば、ANAさんとJALさんと共通で事前に登録しておけば、共通に使えますよというところがあったとしても、それを事前に登録して

おくということが、お互い協力して違う会社が全部を相互に融通し合うのが可能かどうかというところになると、我々がやればいいんですけれども、なかなかそういったこともできないと。あと、外国の国籍同士の航空機ですと、こういう足かせがなく貸し借りができるというところもあってのこういう説明になってしまったというところでは。

ただ、記載のところは、同一免許人に限るところは、事実と違うのであれば、訂正させていただきたいと思います。

○総務省（巻口課長） 1つだけ補足させていただきます。

確かに事前に登録していただくことが必要ですので、外国の航空会社が日本に登録ということはほとんどあり得ないと思います。

ただ、1点、外国に行って、無線機が1つ故障したという場合に、これは緊急避難的な措置ですけれども、外国から日本に帰ってくるときに、外国の無線機を借りてつけるという制度は用意させていただいておりまして、そちらを御活用いただくということもできます。

○山田委員 少し確認させてください。おっしゃるとおりだと思います。確認だけなのですが、実際に全日空さんと日本航空さんの間で同じように登録している例というのは相当多くあって、なおかつ、それが実際に互換されているというケースも結構あるという理解でよろしいですか。

○大室委員 使われていないのですか。

○総務省（巻口課長） 実際にやっているのは、JALとANAの間ではないということでございます。余り具体的な会社を出すのは控えますけれども、資本関係とかがない事業者の間でやって、ただ、利用がどこまで多いかというのは、そこはもう少し調べてみないと分かりません。

○山田委員 要するに、日本航空と全日空以外の会社で一体どこがどうなっているか、想像が難しいですが、日本航空と全日空の間でなければ、余りないのかなと思うわけです。仮に、そんな便利な制度で、それが登録もされていなくて、実際に使われていないとすると、何か制度上に問題があるのではないかなと思ったりしますけれども、しかも、事業者さんがそれを知らないということ自体も、この制度がほとんど活用されていないということの証左かと思いますが、一体どういうところに制度上の問題があるということなのでしょうか。

○総務省（巻口課長） そこも含めてピーチさんとも今後は是非ともお話をさせていただきたいと思います。我々が改めなければいけないところがあれば、是非改めていきたいと思しますので、その辺は要望を是非直接言っていただければ、検討させていただきたいと思えます。

○ピーチ・アビエーション 共通予備制度に関しては、まずは我々自身の中で、他社さんとの融通という前に、毎回毎回、号機、機体が増えるごとに共通予備としてシリアルナンバーを登録していかなければならない。これが1つ大きな手間がかかっているということ

と、私どものような会社の場合ですと、大手さんと違って予備部品、潤沢に自社で調達して持つわけではありません。その中に当然本来であれば無線機も入れて、世界でいろいろなプール品があるものを活用していきたいのですが、シリアルナンバー、製造番号が限定されるということで、世界に流通しているプール品がなかなか使えない状況です。むしろ、使えないというか、実質、限定しなければならないので、プール品が活用できない。そういう業者をお願いするにしても、ピーチ専用として用意してもらうとなると、結局そこがまたコストになっていくというところがありまして、1つは、まず、自社の中の手間をできるだけ少なくしていただきたい。それから、そういうプール品も活用できるような制度にしていきたいということで、決して国内他事業者との共通予備を進めてくださいというお願いではなくて、根本的には今申し上げた2点になります。

○深谷委員 1つよろしいですか。先ほど総務省さんの方から、昨年の閣議決定に基づいて見直しを検討されており、試験の頻度等を緩和していきます、ただ、廃止をするまでの意図は今のところ持っていませんという御発言があったと思います。廃止をしないというのは、ベンチテストとフライトテストについてそれぞれ頻度を少なくするだけで、両方とも残るということでしょうか。ここまでいろいろお話を聞いていると、50年に1回ぐらいの頻度でしか事故が起きないという状況を踏まえて試験は両方やるのではなく、どちらかに集約する等、ある程度大胆な緩和を、期待してしまうのですが、その辺はどうお考えでしょうか。

○川本委員 追加で、ベンチテストというのは、日本登録の飛行機だけですよね。日本人はどこの国の飛行機にも乗るわけですから、本当にお聞きしてびっくりしたのですけれども、その感想も含めてお答えいただきたい。

○山田委員 ついでにもう一点。先ほどのお答えをいただいたときには、深谷さんの話と少しかぶるのですが、閣議決定はこうけれども、今日の皆様の御要望も聴いて、廃止についても改めてもう一回検討するというふうに聞こえましたが、そうではないのですか。

○川本委員 もう一つ、4ページに、「24年度中に関係規程の整備を行う」、この場に至ってこの御答弁はどういうことかというのが規制改革の委員として思うことです。

○大室委員 責められて悪いですが、総務省の御意見はいかがですか。

○総務省（巻口課長） 先ほど申し上げましたのは、閣議決定の中では廃止とまでは書いていないということでありまして、本日のいろいろな御要望も踏まえて、追加の御要望だというふうに我々は受け止めておりますけれども、この場で廃止する、しないという形で明言することは準備もできておりませんし、無理ですけれども、検討はさせていただきたいということでございます。

また、国際的な規制の整合化を図ることが重要だということも重々認識しております。電波法の規定がかなり古い規定だということも認識しておりまして、そこは技術の革新なり、社会経済の変化に応じた制度の見直しが必要だということも十分認識しております。そういったところを踏まえて検討させていただきたいと思います。

○大室委員 最初の国交省はアクションプランというか、スケジュールが提示されていましたが、電波法、経産省の改正についても、スピード感を意識し、アクションプランのようなものを具体的に法改正も含めて考えていただきたいと思います。

他に。川本委員、何かありますか。

○川本委員 経産省には、先ほどいろいろ申し上げたのですが、経産省は国の成長戦略も書いておられるし、今の法律を改正されるのにも多分人員が要るので、エネルギーをかけられないのかなというふうにも推測するのですが、今後の見通しはどうでしょうか。多分LCCなんかも応援していらっしゃる御立場だと思います。いかがですか。

○経済産業省（近藤課長） ありがとうございます。僕らも経済産業省の一員ですので、成長戦略というものを支援していますし、いろいろなところで伸びるところを伸ばしていかないと、日本経済の将来はないという問題意識でいます。

それで、航空分野というの、ある程度世界的には伸びる分野ですので、何とかここに食い込みたいという意識で取り組んでいることは御認識いただきたいと思います。

それで、僕らが考えなければいけないのは、航空機の世界は他とちょっと違っていると言いますか、航空工業のところはどうしても欧米の企業がすごく強い状況にあるため、そのところにうまく日本の企業を食い込ませていきたいという意識はすごく持っています。例えば修理事業、今回は修理事業への御指摘ですけれども、修理事業もヘルスマニタリングシステムと言って、修理データを全部欧米が吸い取ってしまうようなことが最近進んでいます。このため、単純に規制がコストになっている部分はもちろん減らしていかなければいけないという意識はとてもあります。そうしたことに関する戦略のようなものを片方で置きながら、しっかり考えたいという意識があります。そうです、ああですということをお簡単に言うことも可能ですが、委員の先生のお時間を使ってこんなことをお願いしているわけなので、成長を進めていくという問題意識を持って取り組みたいとは思っておりますので、そこだけお含みいただきたいと思います。

○深谷委員 二重規制等があることを御認識されているので、そういう御発言になっていると思うのですが、規制の改革にはどれくらいの時間がかかりますか。

○経済産業省（近藤課長） 今回の御指摘が、自家修理のところからきていて、それが技術の進歩にどれくらい追いついているかという話なので、とりあえずすぐにでもお話をお伺いし始めたいと思っています。その上で対応できる部分からという話になると思います。それはどのタイミングでということになると思いますけれども、いずれにしても、ここで帰って、そのまま休んでしまうとか、そういうことではなくて、すぐにでもJALエンジニアリングさんのアポイントをいただきたいと。

○深谷委員 別に休むということをお申し上げているわけではありません。

○経済産業省（近藤課長） アセスの人員も確かに少ないので、頑張りたいと思います。

○川本委員 少なくともエアラインのグループ企業を適用除外にするというところはすぐできそうですね。そうでもないですか。

○大室委員 その方向で先ほど整理していませんでしたか。

○経済産業省（近藤課長） グループ企業というところの範囲をどこにするかというところの問題だと思いますので、そこをちょっと見たいと思いますが、100%子会社だけでいかということに近いので、どの辺までであればというのは、正に文書審査の話になりますので、そこは考えたいと思いますが、方向性は、こういう御指摘を踏まえたものであると考えられます。

○川本委員 グループ企業だけでは駄目なのですよ。そこが他社でないと駄目だというのがLCCの観点ですか。

○ピーチ・アビエーション 私どもは自家整備しか基本的にはやりません。要は、よそからお客さんを持ってきて、ピーチの整備士が他社の仕事をするということはないですが、別の面で製造事業法は私どもに若干関わるところがございまして、私どもが修理を委託する会社が航空法上の認定事業場と製造事業法の認可の両方を取らなくては行けないと。ピーチが新規の顧客として彼らが仕事を受けるときに、そこで二度手間がかかってしまうというところで、若干時間がかかってしまう。私ども、いろいろな会社を世界中から探して行く中で、もっと安くていい所があったら、そっちへ行ってしまう。そうすると、最終的には日本の航空産業の発展の障害にもなるのではないかと私どももちょっと感じているところであります。

○経済産業省（近藤課長） 今のピーチさんの御指摘は我々もよく認識していて、修理事業が国際間でものすごい競争になっているという事実はあると思います。ですので、多分一番安い所に飛行機を飛ばして、そこで修理されてしまうと、そこに結局ノウハウがたまっていってしまうということなのだろうと思いますので、それと、そういう事態を防いで、なおかつ日本で健全な修理ができて、そこで修理事業が製造事業と一体となってという形にしていくにはどうしたらいいかという問題意識でいますので、途中で深谷先生から御指摘のあった、航空法の情報を使えないとか、そのアイデアというのもその中に入れられないとか、そういう話だろうと思いますから、そのようにして考えていく話だと思っております。

○大室委員 そのような発想でよろしいですか。

他にございますか。

それでは、時間も6時になりましたので、大変長い間、御議論ありがとうございました。日本の成長にとって大変大切な飛行機分野の話を含めて、非常に重要な要望事項ですので、是非、経産省、総務省、国交省は前向きに対応していただきたい。時間が勝負ですから、今日これで終わりではなくて、早速検討を開始していただきたいということを最後に申し上げて、今日の規制改革の分科会を終わらせていただきます。

国交省、経済産業省、総務省、各団体の皆さん、どうもありがとうございました。

○中野企画官 最後に次回の日程を御紹介させていただきます。

来週になりますが、27日の火曜日の9時半から予定してございます。詳細につきましては

は、追ってまた事務局から御案内させていただきますので、よろしく願いいたします。

今日は長時間にわたりどうもありがとうございました。

○大室委員 どうもありがとうございました。

以上