

1. 航空法と航空機製造事業法の二重適用の是正について

民間航空機の整備分野における「航空法（国交省管轄）」と「航空機製造事業法（経産省管轄）」の重複項目の是正について、平成 24 年に閣議決定された内閣府行政刷新会議の結論の方向性に沿った検討を早急に行い、航空法への一本化も視野に入れた抜本的な見直しをされたい。

【回答】

航空法と航空規制事業法の二重適用の是正については、これは確か去年も全く同じご要望だったと思うんですけれども、24年の閣議決定の後に、航空機輸送事業者、あと装備メーカー等からなる検討会を開催いたしまして、25年3月に案を取りまとめまして通達の見直しとか省令の見直しとかを行いまして、通達の見直しを行って、子会社の整備も自家修理に含めるとか、省令を見直して特定設備を見直して減らしたり、あとは、航空法等で求められている業務規定の方法、認可の申請のときに大体できるという規定を、省令改正を行いまして、25年11月に施行させていただきました。また、従来、各事業者のほうで2年に一回設備と点検と行って回っていたんですけれども、そういうのを廃止いたしまして、われわれのほうで直接事業者のほうに赴いて確認をさせていただくということにさせていただいております。

行ったこと等としては、そういうことでございます。

【質疑・応答】

本日は、いろいろお時間いただきましてありがとうございます。ちょっと自己紹介というか私の経歴なんですけど、今は組合専従なんですけれども、その前は航空機部品整備のほうを実際にやっていて、その後、間接的な技術、品質のことをやっていたので、少しくわいたところには、元々やっていたというところで、質問させていただきたいのですが、先日、航空局も同じような航空機製造事業法等、いろいろな政策協議をさせてもらったんですけれども、過去グループのところを自家修理にしたりとか、特定設備の見直しをされたということで、一定程度の評価というか、結果が出てきているというのは、認識もしていますし、グループのところについてはすごく自家修理はやはり大きな成果が出てきているなというのは認識しています。

もう一つ、やはり過去ありました抜本的な見直しというところの閣議決定に対して、もう少し進んだ検討がなされているのか。それとも、一歩ずつ検討しているの

かという、進み度合いを少しお伺いしたいと思います。

【回答】

なかなか法目的が違うというのが難しいというのがありまして、そもそも航空機製造事業法、おそらく世界には多分日本ぐらいにしかないのではないかとこのもあって、どちらかという、法律で、もともとどういう目的でつくられたかという、需給調整みたいな感じで、要はいろんな発注が来て、どんどん値段をたたかれて、安く整備するのをやらされて、結果的にもあまりいいものが出なかったというようなことを防止する目的でつくられた法律ですので、航空法の目的とそもそもが、つくられた時代はかなり近いんですけども、そういうことがあって、なかなかそれを一つにするというのは難しいのかなと。航空法だと例えば自衛隊機とか対象外ですけど、事業法だと自衛隊機も対象になったりとか、対象とするものも違っているのもあって。

【質問】 そもそも目的が違うというのは認識しているんですね。航空法は航空機の安全であって、製造事業法はあくまでも経済的な競争過多に対して不備を、法律をもって節度ある競争をするという経済的な理由が大きい。

もう一方で海外に目を向けたときに、これからMROという航空機部品整備をビジネスとしてやっていこうというのが、結構世界的に出てきていて、航空局もその認識はこれから航空機整備を世界で推進していくためには、航空法と航空機製造事業法、そういった法律の見直しも必要なのではないかとこの認識があるみたいですね。そこに対して、経済産業省と連携して進めていくというところがあったので、そういったところもどういう検討状況なのかなというのをお伺いしたい。

【回答】

MROは私担当していないのですが、事業法という意味で、今のところ別に国交省とは特段に何かやりとりをしているという状況には今はないです。

【質問】 航空法制度上、そもそも設立というか、戦後、製造事業法制定されて、なかなかいろいろ改定はされているものの、抜本的に改定されていないというところは、目的がだんだん変わってきているのかなと思ってきているんです。

目的が変わっているというか、世の中の流れが変わってきているので、そこまで法律で縛る必要性が薄れてきているのかなという。

グループを自社化、グループのところは自社整備でもよいとか、設備の見直しをしたりとか、少しずつ事業者の負担というところを軽減して行って、やはり航空機産業を発展させるためにあまり現状見合っていない法律については、見直していくという考えは、まさしくそのとおりのかなと思ってはいるんですけど。その進み

具合がどのように、もっともっといろいろ制度改定をしていくべきなのか。それとも、今のスピードで見直すことが多くあるのかというところが。

【回答】

大体何かを見直すときは外圧が多いのかという気が、個人的には思っていますけれど、そういったところで本当に思いっきり何か事件があるとか、何かあれば多分そういうのはあるのかなという気はするんですけど。特段今のペースで今後どうなるか、法を運用していく側としても、それは確かに時代に見合っていないところもなくはないというふうには常々感じているところで。多分それは皆さん、法を運用する立場はみんな同じかなと思ってはいるんですけど、ただ、一応事業法というのは、参入規制というのめかなり暗黙的に近いものがあります。変なところが入ってきては困るというのがあるのかなという気もします。それこそ、経理的な部分も見ていますので、お金がないけれど、やりたいんですとか言われても困りますし、そういった観点から、まだ全く必要がなくなっているとはとても思っていないというところがあります。

【質問】 抽象的な質問ですけど、いわゆる申請の手続が重複していると思われるようなところというのは、今までの整理の中でも一通り完了しているというか、これ以上、要は簡素化に向けて調整すべき相手側も、現状ではあまり課題認識はされていない。

【回答】

そうですね。検討会で決定を受けて検討会を設けたときには、ある程度皆さんからそういうふうに認識を受けたと思っています。

【質問】 事業者なり、実際運用している側からのリクエストについては、ある意味すべて対応しているという理解ということですね。

【質問】 そういったときに少し、先ほどMROについてあまりというお話もあったのですけれども、例えば基幹産業化に向けた航空ビジネス戦略に向けてとか、航空産業ビジョンみたいなものも内閣のほうで検討しているようなことも聞いているんですけども、その中でMRO事業とか、そういうものについても、今後航空産業自体をもっとより日本が世界に打って出るというか、そういう観点でMROというのも一つ項目には入っていて、これは経産省とか関係省庁も検討に入っていらっしゃるのではないかなと思うんですけども、そういう外圧ということじゃないのかもしれないですけども、一つ大きな環境変化の要因ではあるのではないかなと思うんですが、MROについては、あまりまだお話は進んでいない。

【回答】

多分事業法とは関係のないところでMROというのはまたあると思うんです。航空機のいろんな部品とかたくさんありますので、そういうところを整備したり。

【質問】 国内の整備会社というところで見ると、MROという海外からの航空機整備を受託したりとかすると、自家修理とは別になってくるので、そこで事業法の適用を受けて修理の工法の認可とか、設備の認可を届け出とかというところの手続が、各受託ごとに発生してくるということだと思いませんか。

【回答】 海外の航空会社の機体をやられるということですね。

【質問】 都度認可のところを実施しなければならなくて、そこに対する受託とかいうのは、スピードがだんだん速くなってきて、すぐに契約を取って、受託したり、ほかのところも拡大してみたりとかいうか、ワールドワイドに広がってきている中、MRO事業、これから日本の航空機整備を発展させていくという観点でいくと、そういう手続というのは大事なのかなというのは、事業者の立場としてはちょっと。

【回答】

確かに、海外の航空会社の機体を整備したいとって申請をなさっている方はいらっしゃると思いますね、

【質問】 多分海外のエアライン、航空機製造事業法の説明をして、ここで認可待ちですという説明して、その法律は何の法律なんだというところの説明をまたしなければならぬという、現場の声もあって、ちょっと抜本的なところ、製造と種類という二つが大きくあると思うんですけれども、製造については、MRJとか、日本の航空機というところではやはり製造事業法大事なところだとは思いますが、MROのバックボーンはあるんですけれども、種類の頻度が少しずつ高くなって、範囲が広がってくると、修理のほうをより簡素化していただきたいというのが要望として少しあって、一本化というよりも、製造と修理、修理のほうの認可について、よりもう少し簡素化していただけると、修理事業はこれから発展していくというところ、外圧といいますか、流れの変化というところはあるので。

【回答】

製造修理は切り分けていらっしゃるという理解でいいんですかね。

【質問】 はい。製造は確かに設備も方法も、設備とかは特に大きいお金がかかってくる。製造はやはり機能だと思っているんですけれども、修理はそれほど、修理方法はいい

ろいろな方法が出てきていて、安価な設備でもできたりとか、方法も国内でいろいろな方法が出てきているので、ハードルが下がってきているのかなど。

【回答】

修理も確かに事業法、すべてを対象としているわけでは、軽微な修理は結構、別に許認可なくやられているというふうには聞いていますので。

【質問】 軽微な修理も、判断になれるまでは、ご相談、常にさせていただいていると思うんですけども、やはり悩んで、ここは法律の適用外だと判断して、後で見つけてみたら、いや、それは対象でしたというので、大きな問題になることもあるので、やはり安全サイドで常にいっているんですね、現場は。軽微な修理でも結構な件数になっているかもしれないですね。

【回答】

一つの切り分けとしては、特定設備を使うような、特に非破壊検査みたいな、いろんなことをする修理になると、多分事業法の対象になるのかと思うんですけど。これも、ここがおかしい、ここが壊れたとか、そういう日常点検までわれわれが縛っているというふうには全く思っていないので。逆に、相当壊れると多分もう飛べないというのがあるのかもしれないんですけども、この間、広島でしたか、あれどうなったか、何も話が来ない。多分飛べないんですかね、あれは。よくわからないんですけど。

【質問】 法律の目的を見ると、いろんな設備投資をいろんなところでしていくと、大きな額の設備投資をすることが、乱立することを防止するみたいなどころがあります。

【回答】

それもありますね。不必要な設備投資は当然会社は普通しないと思うんですけども、何でこんなの投資するんですかと聞いたり、一応ヒアリングのときにはそういうのを聞いてやるにはやっている。

逆に、この設備使わないので、持っていませんというところもある。それは修理の工程を聞けば、確かに必要ないですね、じゃあ要りませんよねと言って、それで許可をするときもありますし、多分おそらく過去に不必要な投資をしたがために、会社が傾いたとかというところもあったのかもしれないで、多分残ってはいると思います。

【質問】 戦後は多分そういういろんなこれから設備投資してというところで、乱立してきたと思うんですけど、今はそんな会社あまりないですからね。

【回答】

そうですね。ないとは思いたいですね。かといって、取りたいがために、とりあえず設備だけ先に投資して、さあ、受注しようかなと思ったら、結局受注できませんでしたというのがあるのかもしれないし、

【質問】そこを規制したいという。

【回答】

やる可能性が高くないと、許可とかも出しづらいというのがあって、取れるか取れないかよくわかりませんと、事業として。それだったら、とりあえず、確実になったら来てくださいとか。

【質問】その点、鶏と卵じゃないですけども、契約のときの整備を受託するときには、スピードが結構大事で、認可取れましたと。じゃあいついつから整備始めますと言ったときに、この法律で今ちょっと止まっていますとなると、じゃあもう契約要りませんと言われることもあるのでは。

【回答】

われわれもそこはいつからやりたいんですかという話を聞いて、だったら、それまで頑張って起案を通しますのといつて、一応2週間ぐらい目途には早ければいけるし、頑張れば1週間でできるかもしれないし、こんなこと言っただけですけど、本当に、事前の話し合いは当然必要なんですけど、出してもらってから本すぐに許認可をすとか、スピード感はわれわれも考慮はしておりますので。

【要望】スピード感と、やっぱりできるだけ簡素化すると、スピードも上がるのかなという考えもありまして、そういう周囲のMROに、外圧じゃないですけど、少し簡素化に向けて取り組んでいただければと思います。

少しやりとりさせていただきましたが、2012、2013年で一旦整理をしていただいたこの内容、ここ最近の、さっきのMROの話じゃないですけども、また変化に応じてより簡素化すべきところとかというところも出てくるのではないかと思いますので、現場の業務を通じて感じるところをまた引き続き意見交換させていただければと思います。よろしくお願いします。

2. 環境関連について

環境負担軽減のみならず、長期的なエネルギー安全保障の確保、新規産業としての雇用創出・経済効果などが期待できることから、日本において航空機代替燃料となるバイオジェット燃料の実用化に向けた取り組みが急務である。本格的な導入

に向け、経産省がさらなるリーダーシップをとり、関係省庁との連携を図られたい。なお、実用化に向けては研究開発補助の拡充や全量買取制度の導入などあらゆる支援策を講じられたい。

【回答】

バイオジェット燃料の導入というところで、経産省としても頑張ってもらいたいというご意見かと思えますけれども、こちらのほうは、もう既にANA、JALさんのほうを中心とした定期航空協会さんのほうからもアプローチいただいております。そういった形でバイオジェット燃料を導入していくかということについて、一部議論をさせていただいております。

その中でいくつかネックになる前提がございまして、一つは燃料の確保というところをどう考えるかというところなんです。こちら、これまでもANAさん、JALさんテストフライトで、人を乗せないで飛ばすということはやられているかと思うんですけれども、こちら海外から買ってきて実際にやっているというようなことがございます。それは、燃料価格もやはりバイオジェット燃料の研究開発自体が、まだ緒に就いたというような段階のもので、価格もやはり高いんですね。そういった中で航空業界としてどれだけ入れられるのかという問題もありますし、あともう一つは、われわれ経産省としては、バイオジェット燃料の研究開発というのも支援しているところなんですけれども、こちらのほう、やはり国産の研究開発のほうは、まだ十分に商用化するような段階には至っていないと。こちらについては、われわれのほうで支援しているところではあるのですが、2020年代後半から30年代を商用化というような目標の中で研究開発を進めているというようなところになっております。

なので、その価格とボリュームというように今後はどうやって確保していくかというところが、一つ課題になっていきますねということは航空業界さんとも共有させていただいているところかと思っております。

あともう1点は、じゃあバイオジェット燃料を入れるときに、サプライチェーンをどう考えるかという問題がございまして、こちらについては、やはり既存のジェット燃料とは違うものを混ぜるといった形になりますので、当然供給サイドのほうも、きちんと安全を担保できないと、そういったものは供給できないというふうに考えておまして、ここについては、まさに供給サイドである石油連盟さんも一緒になって議論させていただいているところでございます。ジェット燃料の規格については、石連がつくっている規格というのがございまして、こちらのほうはASTMという国際的なジェット燃料の規格というのに準拠しているところになってございます。そちらのほうで、一定のスペックを満たせば、ジェット燃料と同等に扱えるというような形で認められてはいるんですけれども、そこは

燃料の性質として規格としては認められているとしても、供給の仕方というところの国際規格というのが今ない状態になってしまっていて、やはりその部分で供給設備をどういうふうにするかとか、どういった形で供給するかというようなそのサプライチェーンをじゃあどうしたらいいのかというようなところは、日本だけ先行してやっても、結局航空機海外も飛んでいきますので、ある程度国際的なイコールフットィングの図られた制度の下でそういうものを導入していかないといけないという問題がございますので、ここについてはそういう国際機関、ジグウであるとか、あと I A T A とかに対して、そういうバイオジェット燃料の供給ルールをどう考えるのかというのを石連、定期航空協会のほうから今アプローチしていただいているというような状況でございます。

そういう意味では、一番最初に相談を ANA さん、JAL さんが持ってこられた際に、国交省の方も一緒に来ておりまして、航空局の航空戦略課のほうといろいろ打ち合わせさせていただいてきているところでございます。

なので、引き続き、こういった議論を進めていく中で、やはりできればエアラインさんも国内で生産されるジェット燃料をつくりたいというような思いは伺っておりますので、じゃあそこでどれぐらいのボリューム、価格というのをいつまで実現できるのかというところを詰めていくという必要があるというのが 1 点。

あと、もう 1 点は、やはり先ほど言ったサプライチェーンをどうするのかというところをどう考えるのかというところが、もう 1 点重要なかなと思っております。

ただ、そのサプライチェーンをやっぱり組むにあたっては、ある程度のボリュームを航空業界さんが導入するというコミットがないと、要は石油業界も商売になりますので、ちょっとそこはやはり一つあるのかなと。結局これだけ導入するというのがあって、はじめてこれぐらいの単価が必要で、こういうような供給スキームが考えられるねというようなところもございますので、そこら辺を航空業界さんとしてどういうふうを考えていらっしゃるのかというのかというのは、今後聞いていかなければいけないなと思っております。簡単ではございますが、今、国交省さん、定期航空協会さん、あと石連とわれわれという形で議論している内容としてはそんな形でして、今後も引き続き連携してそういったバイオジェット燃料導入というものを進めていくという形でやっていきたいと思っております。

続きまして、私のほうから、研究開発のところに関して少し補足をさせていただけたらと思います。経済産業省のほうでは、主に微細藻類を由来としたバイオジェット燃料の研究開発というのを支援させていただいております。少し繰り返

しになりますけれども、2030年頃の実用化を目指しておりまして、現時点では各技術の研究開発の段階にあります。具体的には、大規模かつ工業的にバイオ燃料を生産するために、遺伝子組み換えによる燃料生産に適したもののバイオ、いわゆるイクシュウと言われるものでしたり、あと、大量生産に向けて、国外での大規模なバイオソウでのバイオの検証等を行っているところでございます。まだまだコスト的な面等ありますので、研究開発の段階はまさに初期の段階なんですけれども、経産省としては早期実用化に向けて企業さん、大学さんと連携して努力していきたいと思っております。

【質疑・応答】

ありがとうございます。一つ、ちょっと具体的な話を聞かせてもらいたいのですが、環境政策に対しては、よくわかっていなかったことが、すごく進んでいるんだなということが、正直理解できて、すごく勉強になりました。

サプライチェーンの進め方というところが、2020年、30年の操業化というところを踏まえて、具体的に進んでいるという認識をしています。

【回答】

そうですね。まず、やはりその運用方法が国際的に規格として確立していないというところが問題だと思っております。まずそこをきちんと国際機関なりに訴えていって、つくっていただくということが重要なのかなと。そこがある程度確立した上で、やはりサプライチェーンとどういうふうにしていくかというようなことを考えていくというのが、基本的なプロセスの順番ではないかと思っております。

ただ、一部もう既にオスロー空港とか、ロサンゼルス空港とかで、バイオジェット燃料の導入を進めている空港もございまして、そういうところと今後議論できればなどは思っているんですけれども、そういったところで、そういう民間ベースでのルールみたいなものができれば、それはそれで一つの運用のやり方というのが、考えられるのかなとは思いますが、まずはやはりある程度国際的なイコールフットィングとれている運用ルールというのができないと、何か日本だけ違うルールで運用しているということになると、またそれは後で面倒なことになると思いますので、そういった順番かなというふうに考えております。

【質問】ちょっと不勉強なんですけれども、国際的なイコールフットィングというのは、やはりICAOとかですか。

【回答】

そうですね。IATAなり、ICAOという、ICAOは国連の機関ですけども、ここが航空業界って海外と行き来しますので、国際的な全体でのCO₂の削減

という枠組みになっておりまして、そこにみんな各国のエアラインが、そこで決まった行動計画にコミットするというような形になっていきます。その中で、2020年以降は排出を増やさないというカーゴニュートラルというような考え方に立っている中で、そのバイオジェット燃料がないと、機体の効率化とかでもCO₂削減進められるとは思いますが、それだけでは足りないの、バイオジェット燃料を導入したいというような話かと思っております。

その中で、EUが先駆けて、EUの排出権取引の仕組みがございますので、かなりそういうバイオジェット燃料の導入というのが進んできているところかとは思いますが、その他の国については、まだそういった規制もない。このところは国交省さんがどうお考えになるかというところなんですけれども、国交省さんとして航空業界のCO₂削減という部分について、どういうふうにお考えになるのかというところが、一つ重要なことと思っております、やはりそういったある程度大きな枠組みの中での削減目標とか、政府としての削減に関する要請というのがあった上で、やはりそういった取り組みというのが進んでいくところかと思っておりますので、そのところは、まさに今後国交省さんとそういった航空業界のCO₂削減の枠組み等も、ぜひその民間企業のほうからも議論を持ちかけていただければなと思います。

まさに、そういった枠組みがあってはじめてバイオジェット燃料の導入を進めようというような動きになっていくかと思っておりますので、そこはそういった面があるかなということだと思います。

【質問】 さっきのやりとりの中で、現場の働き方にも影響するかなと、もしかすると。燃料そのものの規格は、一定のルールに基づいて、いい悪いというのはジャッジできるとは思いますが、供給体制のイコールフットイングというふうにおっしゃっていたのは、例えばどういうレギュレーションみたいなのができるみたいなイメージなんですか。

【回答】

そこは、まず貯蔵とかそういうバイオジェット燃料も、持ってきてそのまま入れるというパターンだけではなくて、一定期間貯蔵しなければいけないというケースとかもあると思っておりますので、そういった場合に、タンクとかというのをどういうふうに管理しなければいけないのかとか、そういった設備をどこに蔵置したらいいのかとか、そのときに、どういうルートが、今バイオジェット燃料入れるパターンの場合、ハイドラント通さないで、ドラム缶からそのままフェーラーに入れて供給するという形をとっているんですけれども、例えば今後ハイドラントも使って供給できるようにするとかという場合になると、じゃあそのときに何か支障になる問題

というのはないのかというところとかをある程度クリアにしていけないといけないのだろうと。そういった点がある程度我が国だけでそういったルールをつくってしまうと、そのスペックというのが海外と違うというふうになると、また、日本の空港ではもう入れられないよみたいな話になっても困るのかと思いますので、そういった部分はあるのかなど。

【質問】 ちょっと勘違いしましたけれど、さっきおっしゃっていたASTMの規格というのは、飛行機に供給することの是非というか、その規格であって、例えばハイドラントにしばらく置いておいても大丈夫、あそこを通して使っているのかみたいなのは、また別なわけですね。

【回答】

そうですね。燃料の種類、スペックとしてはジェット燃料と同等のものですね。

【質問】 パフォーマンスは出せるという。

【回答】

そうですね。ただ、それをどう使うかという部分については、ルールがまだできていないというような状況になっていると。

【質問】 もうちょっと基本難しいテーマ、なぜかというところ、いろいろと、どっちが先かみたいな話ですか。

【回答】 そうですね。

【質問】 量とか、新しいことなので、あと、いろんな関係団体があって、規格とかもこっちが決まらなないと、進められないのではないかと、そういう、世界的にもそうですし、日本の中でもいろいろお互いにやりたいんですけども、何かお互いに確認しながらすくんでいる状態というか、だなと思ったんですけども、そういう意味で言うと、われわれもそうですし、事業者側も含めていろいろと連携して進めていくということだと思いましたがということなのですが、ちょっと時間軸的な部分で言うとやはり2020年代後半から2030年代の実用化というところが、もう少し拙速に進めるということはないんですけれども、やはりいろいろすくみあっている中でも、日本の中で進めていくことはできないのかなど。やはりそれはカーゴニュートラルの話もありますし、いろいろと国交省としてどういうふうにしていくのかということもあるんですけども、海外から来たエアラインも、日本で給油するみたいになるときに、バイオじゃない石油、今のジェット燃料ということに対して、どういうふうにして世界的にある程度合わせていけないのかという、日本の立ち位置みたいなもの

のもあると思いますし、2020年に一つ、何でも結びつけてはいけないんですけども、オリンピックとか、そういう大きな国を上げてのイベントがある中で、日本はどういう環境に対してとか、そういうことに対してのアピールをしていくのかみたいなことについても、非常に重要な、2020年というのは結構大きい節目かなと思っているものですから、期間は少ないのですが、何かしら、少しでも進めていけるようにわれわれも働く者、現場の立場からも意見をいろいろ言っていけないと改めて思いました。感想ですが。一緒にぜひ。

【回答】

そうですね。この2020年のオリンピックというのは、われわれとしても一つの節目かなと思っておりまして、ちょっとそれは今後の議論ではあるんですけども、やはり2020年にそういう研究開発段階である程度つくられたバイオジェット燃料とかを使って、実証みたいなのができないかとか、そういったことは今後国交省さんとか、あと関係事業者さんと議論しながら進めていこうとは思っておりますので、またちょっと積極的に議論させていただければと思います。

【要望】 今日はお忙しいところありがとうございました。要請、政策内容に関する要請ということで議論させていただきましたけれども、引き続き、われわれも働く者の目線でないとなかなか気づかないような身近なところで起こっている。こういう政策内容に反映すべき内容を、またあぶり出していけるかと思っておりますので、引き続き意見交換をさせていただければと思います。どうぞ、よろしくお願いいたします。ありがとうございました。