

交通政策審議会 航空分科会 技術・安全部会  
航空機検査制度等検討小委員会(第6回) 議事概要

日 時: 平成30年6月18日(月)10:00~12:00

場 所: 合同庁舎2号館地下1階国土交通省第2会議室

議事概要:

<議事(1)前回小委員会での指摘事項について>

資料1及び資料2に基づき説明が行われたのち、質疑応答が行われたところ、主な質疑応答は以下のとおり

○使用事業者の整備検査認定制度の活用について、同じような使用事業を行っている事業者が認定を取得している者と、取得していない者があるのは興味深い。

○整備検査認定制度の活用促進に向けた対応で挙げられている例は、航空局担当官が考えたものか、それとも事業者からの意見を吸い上げて考えられたものか。

→現場の検査官が航空機使用者に接して聞いたこと、感じたことが反映されている。また、全日本航空事業連合からの意見も一部反映しているが、個人所有者の意見は収集が難しく反映されていない。航空局としては、認定を取得していない大きな事業者に対しては、認定取得を働きかけており、前向きに検討している事業者もある。今後も今まで以上に現場の声を吸い上げることで、よりインセンティブ付けをしてまいりたい。

○個人機は官検を実施していく必要があると思うが、事業機体は整備検査認定にまとめられると思うので引き続き検討をお願いしたい。

○確認主任者を雇うのに相当人件費がかかるものと理解。

○実機検査を省略する場合、従来より5万円分(実機検査に必要な費用)のコスト削減になるということか。

→そのとおり。

○実機検査のコストを無くしたら、整備検査認定取得のインセンティブにマイナスの影響を及ぼすのではないか。認定制度でさらに簡素化できる点や認定に係る手数料の検討など、整備検査認定取得のインセンティブをきちんと検討すべき。

→手数料を変更することは難しいため、整備検査認定制度の活用促進に向けて、ガイダンス作成等仕組みの

面で認定に係るコストを下げていきたい。

○個人機を整備会社に(年間の)整備委託した場合は、資料に記載されているとおり百万円程度かかるが、修理が発生した場合には別途、修理費用も必要となることを補足しておきたい。

○我が国の機材不具合に係る事故発生率が低い理由が、毎年の実機検査の実施によるものかどうか明確にするために、我が国と同様の制度である香港やシンガポールにおける事故発生率と比べたらよいのではないか。

○香港やシンガポールの場合は、国土が狭く、住宅密集地を飛行するため、我が国と同じように毎年国が検査をしているのか。

→毎年国が検査をしているところを調べた結果、香港とシンガポールの例があったという形。毎年、国が検査をしている理由は不明。

○国土が狭いという理由では、ヨーロッパ各国についても同様と考えられるため論点がずれるのではないか。

○航空機の耐空性維持の確認方法の各国比較は「航空運送事業機以外」のものしか記載されていないが、香港、シンガポールでは、航空運送事業機には実機検査が課されていないのではないか。

→香港、シンガポールでも基本的には毎年国の検査が必要であるという理解。

○現時点で航空局は、耐空性を継続するための指示書等に従って適切に整備がなされているだけでは安全性の確保という点で不十分という認識であると理解。

○飛行検査だけでなく地上検査も含めて合理化を検討してほしい。

○大型機では非常時に必要となる機能の飛行試験についても合理化されてきているため、小型機の合理化についても検討してほしい。

○誤った整備をしたために事故に繋がる場合もあるため、単に整備しているから安全というわけではないことにも留意すべき。

## <議事(2)「今後の流れについて」に対する主な質疑応答>

○特になし

### <議事(3)これまでの議論の整理について>

#### 資料4に基づき説明が行われたのち、質疑応答が行われたところ、主な質疑応答は以下のとおり

- 全体的な方針として MRJ 就航に向けた観点が多めであるが、官民の連携という観点も重要である。第3章の視点について、視点4を最初に置き、見直しの具体的な方向性として視点3、視点2が続き、最後に大前提として視点1で受ける形もあると思う。
- 視点4で「合理化」という言葉が重なっているが、何でも合理化していけば良いわけではなく、環境の変化に対応して適切に制度を見直していくことが重要ではないか。
- 全体的に MRJ が全面に出すぎていて、一企業の支援のための見直しであるように捉えられるため、違和感がある。政府の報告書としては中立的な表現であるべき。
- MRJ に関することが多く書かれていることに違和感はない。現に我が国で開発されているジェット機は MRJ だけであるので、MRJ 支援という小委員会のスタンスを明示するべき。
- これまでの制度は輸入機に対する制度が主であったが、MRJ が初の国産ジェット機の開発ということで、それに対応するため国産機の制度面を整える必要がある。確かに MRJ という言葉が多いかもしれないので、国産旅客機、ひいては我が国の航空機産業の支援という形でまとめたい。
- 航空機は製造国や製造年など幅広い機材がある中で、国としては、現時点で1年毎の更新耐空検査は無くせないという理解。一方で、航空機の信頼性の向上という側面もあるため、今後の課題として新しい機体の技術の進歩や信頼性の向上という点も考慮した耐空証明制度を検討していくべき。
- 資料にある信頼性の向上とは主に大型機についての話であるが、小型機の信頼性に関する考え方を記載することとしたい。
- 全体の方向性として違和感はない。基本的には、このままの形で良いと思う。
- 制度面をよくしても、運用面が悪いままである場合が多々あるので、運用面についてもよく現場の航空機検査官に浸透するようにしていただきたい。
- 小型機も電子化されており、耐空検査の代替としてログ機能の活用もできるのではないか。
- 例え、航空機が高性能化しても、国はデリゲートする民間事業者が適切な能力を有しているかどうかを確認し、監督していかなければならない。
- 今回の見直しでは、一部規制強化になるものもあるが、航空の安全確保という観点からやむを得ないと思う。
- 民間事業者に対し過度な負担とならぬように、官民歩み寄る形で、今後も運用面の検討をしてほしい。

○報告書については言葉遣いや理屈の面で未熟なので、今後ブラッシュアップしていきたい。まだ完成というわけではないので、意見があればいつでも反映したい。

○耐空証明制度は色々な議論があると考えている。エアライン、運送事業、使用事業、個人と様々な運航形態をひとくくりに対応するのは難しく、今回きめ細かに分類している。一方で同じ個人機であっても、ビジネスジェットのような立派な航空機を運航している者、適切に整備を実施している者、残念ながらそうではない者まで幅広い使用者があり、どう扱っていくべきか検討が必要。

○また、新しい機材であっても、適切に耐空性が維持管理されることで安全性が確保されるものなので、使用者に適切に耐空性を維持管理させることが国の課題であり、今後も考えていきたい。

以上