

## 業界関係者ヒアリングの実施結果（概要）

航空機の安全確保に係る仕組みの見直しにあたり、現行制度の課題や幅広い業界関係者への影響を適確に把握し、効果的かつ円滑な制度への移行を図る観点から、以下の団体・事業者等に対して、業界関係者へのヒアリング（一部、調査票の配布・回収のみ）を実施した。

### <航空運送事業者関係>

定期航空協会、本邦 LCC、全日本航空事業連合会、  
日本ビジネス航空協会、AOPA-Japan、航空連合

### <製造・修理事業者関係>

三菱航空機、川崎重工業、住友精密工業、I H I、MRO Japan

具体的な内容に基づく自由かつ活発な議論を促進するため、関係者ヒアリングは非公開で実施した。

業界関係者ヒアリングにて提出された意見の概要をまとめたところ、別紙のとおりである。

別紙：主な論点（第1回小委員会資料3）に対する業界関係者の主な意見

	航空機の使用・運航者	製造事業者	修理事業者	本小委員会委員
1. 航空機のCO2排出量基準の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>国際社会の一員として、国際標準に合わせる必要がある。</li> <li>基準導入にあたっては、本邦航空運送事業者の航空機の導入計画等への影響を考慮すべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ICAO基準と同内容の基準を我が国でも導入すべき。</li> </ul>	—	—
2. 型式証明保有者等に対する耐空性維持活動の明確化	<ul style="list-style-type: none"> <li>MRJ就航後に発生する不具合に対し即応的に処置を講じられるよう、国、製造者、運航者の役割を明確にするとともに、三者の協力体制を構築すべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>型式証明保有者が実施すべき活動が法制化されていないために海外の顧客から信頼を得られず、販売活動に大きく影響しており、早急に法制化すべき。</li> </ul>	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>MRJのスケジュールを踏まえ、法整備を含む必要な体制を整えていくタイムラインを示すべき。</li> <li>製造者の責任において品質を確保すべき範囲を適切に判断すべき。</li> <li>耐空性維持活動における国と民間の役割分担を考えるべき。</li> </ul>
3. 修理設計データの承認制度の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>修理発生時に迅速に修理方法を提供出来るように、認定事業場が国に代わって代理承認できる範囲・基準を明確にしつつ、修理設計データ承認制度を導入すべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MRJ就航後、修理時間を最短にするため、修理設計データ承認制度の導入が必要。</li> <li>承認が必要な区分や代理承認が可能な範囲、基準等の明確化も必要。</li> <li>装備品サプライヤーが作成した修理設計データを、当該装備品を装備する航空機の型式証明保有者（設計検査認定事業場）が承認できるようにしてほしい。</li> </ul>	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>修理設計データの代理承認が可能な範囲の明確化が必要。</li> </ul>
4. 航空機の更新耐空証明に係る制度の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>検査及びその準備に伴う運航停止コスト、飛行試験実施に係るコスト、毎年の証明書の変更等のコストが大きな負担。</li> <li>航空機整備検査認定を活用しても、国による検査とほぼ同じ検査項目の実施が必要であり、負担軽減につながらない</li> <li>整備規程や製造者のマニュアル等にしがたつた適切な整備の実施状況の監視・監督により航空機の耐空性を維持する仕組みへと改め、耐空証明の有効期間を廃止してほしい。</li> <li>個人所有機に対する制度は、航空運送事業機等の他の航空機に対する制度と分けて検討すべき。</li> <li>検査内容に軽重をつけて、安全上重要でない部分の対応を緩和してほしい。</li> </ul>	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>個人の航空機所有者が適切に耐空性を維持できる適正なルールの構築が必要。</li> <li>国の代わりに検査を実施できる民間の事業場を増やす方策を検討すべき。</li> <li>安全に対するコストは航空機の使用が負担すべきであり、これを国に委ね、使用者が負担しない現状は改めるべき。</li> <li>制度の見直しは、安全性の確保が大前提であり、それぞれ様々な運用形態がある中で、個人所有機と事業機とは分けて方針を議論する等、きめ細かな制度の検討が必要。</li> <li>業界関係者からは、更新耐空証明検査における飛行試験の実施が問題視されており、必要性を検討すべき。</li> </ul>
5. 装備品の整備・交換に係る制度の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>本邦独自の制度となっている予備品証明制度は海外エアラインから理解されず、グローバル化の妨げとなっている。</li> <li>予備品証明検査の受検準備、輸送等のコストが大きい。</li> <li>予備品証明検査で求められるテスト記録等の入手が困難なため、証明書だけでよいこととしてほしい。</li> <li>重要装備品の考え方の見直しと合わせて、負担軽減のための緩和策も検討すべき。</li> <li>輸入修理品も、外国の証明の「みなし」を有効とすべき。</li> <li>国内の装備品修理改造認定事業場の取得促進のため、確認主任者の資格要件を緩和してほしい。</li> <li>不正タグの流入防止のための情報共有の充実・強化が必要。</li> <li>本邦独自の制度となっている「発動機等の限界使用時間を指定する」制度について、実態に即した見直しを検討してほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本邦独自の制度となっている予備品証明制度は海外当局や顧客から理解されず、国際的な対応を困難としているため、欧米と同様の制度とすべき。</li> <li>拙速な制度変更が過度な規制強化とならないようにすべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本邦MROの海外認定の取得・維持が容易となるよう、整備施設分野のBASAを早期に締結すべき。</li> <li>欧米基準との調和を図ることが必要であり、重要装備品のみならず全交換用部品を規制対象とすべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>製造、整備事業者が各国の認定を取得しなければならない現状を踏まえ、BASAを早急に締結すべき。</li> </ul>
6. その他	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>航空機設計検査認定制度の活用促進を図るべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>確認主任者候補となる航空工場整備士の育成機会を充実させてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>設計業務におけるペーパーワークがかなりの負担であり、その合理化が必要。</li> <li>米国のように定期的に関係者が集い、現状の法制度の問題点を議論し適宜見直しを図っていくべき。</li> </ul>