

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5回) 議事概要

日 時: 平成30年6月11日(月)10:00~12:00

場 所: 合同庁舎3号館11階特別会議室

議事概要:

<議事(1)「見直しの基本的な視点について」に対する主な質疑応答>

○特になし

<議事(2)更新耐空証明検査の見直しの方向性について>

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

○航空機の耐空性維持の義務づけにあたり、実効性を担保するための罰則等は考えているのか。

→罰則等については法令担当と協議をする必要があり、検討したい。

○使用者が主体的に航空機の耐空性を維持していくように、使用者の意識を高めていくことが必要。

○安全意識の高い航空機利用者もいるため、とりまとめの際には、文章の書きぶりを工夫しわかりやすくしてほしい。

○航空機使用者に対する耐空性維持の義務づけと任意の整備規程の認可との関係が不明確である。

→耐空性維持の方法を具現化するものとして整備規程を作成し、国から承認された整備規程に従って整備する場合にはメリットを与えるというもの。

○航空機使用者の「任意の整備規程の認可」制度は、個人使用者の機体であって、普段ほとんど飛行しないような機体は想定しておらず、航空機使用事業者や警察、消防、海上保安庁等の組織で整備基地を有している使用者に対してメリットを与えることを考えている。また、個人が整備、検査を全面的に認定事業場に委託する場合にも活用されることも想定しており、整備の意識が高く意欲的に整備したいという方に体制作りのインセンティブを与え、安全意識をより高い方向に啓蒙することを考えている。

○任意の整備規程の認可制度の活用が想定される対象機について明示する等して制度の趣旨をわかり易くす

るべき。

○耐空性維持の義務化は制度面、実機検査の省略は運用面で利便性を向上させるという理解。

○個人所有機について、安全講習会等を通じて、自家用機使用団体等の組織化、育成のためのインセンティブを与えていくべき。

→国からの情報を個人機の使用者一人一人に行き届かせることが難しいところ、自家用機使用団体等を通じて指導していくための方策については、実現性も含めて検討していきたい。

○自家用機の安全対策については、運航分野の観点から小型機安全推進委員会でも議論されているところ、整備分野でも団体組織の運営、管理のあり方を含め議論していきたい。

○組織化されていない個人機使用者に対し、団体に入るインセンティブを考える必要がある。

○連続式耐空証明が航空運送事業者の整備体制の構築、能力向上に対するインセンティブとして効果があるというのはエアライン側からの意見か。

→エアライン側からの意見ではないが、航空局側として日頃の指導を通じてインセンティブとして働いていると感じている。

○航空運送事業機以外の機体による整備検査認定の活用が、制度導入から20年経った現在も約3割にとどまっている理由は何か。整備検査認定の活用が進まない原因を積極的に取り除くべき。

→整備検査認定の取得には、組織的に整備体制が整っていないければ難しいこと、整備検査認定で確認する項目が、国による検査と変わらずメリットを感じられない点等が考えられる。今回の見直しで一定の条件下での事前整備の省略、試験要目の合理化等、インセンティブを与えることにより、整備検査認定の活用を促進したい。

○整備検査認定の活用が、認定導入後20年経った現在においても約3割にとどまっている理由をきちんと調べて整理し、次回以降お答えしたい。

○運送事業機については整備検査認定の活用を図るべく、連続式耐空証明に準じる制度を作り、利便性を向上させるという理解。

○既に連続式耐空証明を取得している航空運送事業者にとっては、大きな制度変更はないものと理解。

○飛行検査項目が減ることで航空運送事業者の安全性が低下することのないよう留意すべき。

→削減項目の議論の際には航空機の安全確保が大前提であり、普段の運航で確認できないような項目は検査を残すなどして、飛行検査項目の合理化を図りたい。

○欧米との基準調和を見直しの視点としており、欧米では年に一度の飛行検査が求められていないことを踏まえ、我が国においても、適切に整備がなされた機体に対し年に一度飛行検査を実施する合理性があるのか。

→現状を考えると、耐空性維持を義務化した直後に飛行検査を完全に無くすことはできないと考えているが、官検飛行検査は無くすことで、負担を軽減したい。また、任意の整備規程の認可制度を活用することで、適切に整備された機体に対する更新検査がより合理化される。いずれにせよ、年に一度飛行検査を実施するべきかどうかは、大型機、小型機に関わらず丁寧な説明が必要であり、次回以降説明していきたい。

<議事(3) 装備品の検査・証明制度の見直しの方向性について>

資料3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

○予備品証明検査を廃止するということは、全ての装備品の交換に対し修理改造検査を実施するということか。

→今回の見直しでは、装備品の安全規制と修理改造検査を切り離し、装備品基準適合証や相互協定を締結した国が認定した事業者が発行した証明書が付いた装備品は、有資格整備士の確認により航空機に装備して良いこととする。

○現在の小型機の課題として、古い機体の装備品については修理できる場所がなく、新しい装備品に更新したい一方で、修理改造検査のハードルが高く更新できない。今回の見直しの結果、新しいデジタルアビオニクスを装備する際に、修理改造検査が不要になるということか。

→機体のマニュアルで互換性が認められていれば不要である。ただし、製造者が認めていない場合は小改造となるため、修理改造検査が必要となる。

○多種多様な装備品があり、システムがブラックボックス化されている現代においては、国の検査が困難というよりも不可能であり、装備品の安全性を担保する責任を国から製造者等に全面的に切り替えることを強調するべき。

○必要な整備委託先に、我が国の認定を取得させる移行措置案について、物理的に認定を出すことが可能である場合にあっては、認定取得や維持に係る航空運送事業者が負担するコスト、労力が相当数多くなり、航空運送事業者の競争力低下につながることを念頭に議論するべき。

→運用面においては、航空運送事業者、製造・整備事業者のメリット、デメリットについて、コスト面も含めて検討していきたい。

○移行期間については、短すぎると事業者の負担が過度になり、長すぎると認定取得が進まないため、移行期間の定め方については慎重に検討するべき。

○認定の活用を促進するため、航空局は認定取得のガイドラインの提供を検討すべき。

○実際に装備品を製造するわけではないが、サプライヤーから購入した装備品であっても、元請けが全体の設計を行っており、品質保証をしている場合に装備品基準適合証を発行できないか、という趣旨の製造事業者からのヒアリング意見があったが、今回の資料で製造又は整備を実施した認定事業場とあるのは、実際に製造等作業をする所だけではなく、適切に品質保証ができていているという所も含んでいるのか。

→今回の資料で「製造」の中には航空機インテグレーターがサプライヤーコントロールを適切にしているサプライヤーからの装備品に対しタグを発行できる意味も含んでいる。

○予備品証明検査は負担が多いならば、人工知能に書類検査等を代替させることも検討すべき。

→そもそも装備品の安全性を保証するためには、現行の書類検査や簡易的な外観検査では十分ではなく、なされた作業についてより詳細な検査をするべきである。欧米では既に国が検査することはせずに、作業実施者が安全性を保証する仕組みとなっているところ、我が国においても作業実施者に安全性を保証させることで、予備品証明検査を廃止したい。(なお、作業実施者において人工知能を用いた検査等は大いに考えられる。)

○航空運送事業者、製造・整備事業者、使用者等色々な立場があるので、事務局の方でも引き続き議論していただきたい。

<議事(4)「とりまとめ案の構成等について」に対する主な質疑応答>

○特になし

以上