

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3回) 議事概要

日 時: 平成30年4月26日(木)10:00~12:00

場 所: 合同庁舎2号館1階共用会議室2A・2B

議事概要:

<議事(1)第2回関係者ヒアリング>

航空機検査制度の見直し検討にあたって、業界関係者から現行制度の課題等について意見を聴くため、三菱航空機、川崎重工業、住友精密工業、IHI、その他主要な整備事業者及び航空連合に対してヒアリングを行ったところ、主な意見は以下のとおり。

- OMRJ が将来に亘り成功し航空機製造事業を継続するためには、欧米と同様に型式証明保有者の耐空性維持活動が明確に規定された法制度の下で体制を整えていることを、世界に示す必要がある。
- 製造者の責任において品質を確保すべき範囲について、航空局は適切に判断すべき。
- 耐空性維持活動における国と民間の役割の切り分けを考えるべき。
- 修理設計データの承認制度の導入にあたり基準の明確化が必要。
- 製造、整備事業者は各国の認定を取得しなければならない現状を踏まえ、整備分野の相互承認協定BASAを早急に締結すべき。
- OMRJ プロジェクトが実質的に最初の国産ジェット旅客機の耐空性維持活動となるため、型式証明保有者の必要な活動の枠組みについては国として規定化の整備を行う必要がある。
- 設計審査業務に係る国と民間との役割分担の細部の明確化については、運用の中で試行錯誤も行いながら決めるべき側面もあり、また、役割の適切な分担関係をFAAやEASAからも認められる必要もあり、業界と協力して協議していく必要がある。
- OBASAは相互協定であり、相手国に締結のメリットがなければ、早期の締結は困難。相手国が締結を希望するように、我が国の業界の発展も必要である。
- OMRJの成功のためには、航空局は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。

○我が国においても、三菱航空機という完成機メーカーが出てきており、米国のように定例的に関係者が集い、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。

○設計業務においてペーパーワークがかなりの負担となっており、その合理化が必要ではないか。