

見直しの方向性（案）

1. 航空機の CO2 排出量基準の導入

<現状・課題>

- ✓ 国際民間航空機関（ICAO）により、航空機の CO2 排出量基準が国際標準として新たに規定され、2020 年 1 月以降、航空機の種類ごとに順次、適用される。
- ✓ 我が国でも当該基準を導入し、航空局が我が国の登録航空機に対して当該基準への適合性を証明しなければ、国際航行を行うことができなくなる。
- ✓ また、過去に導入された騒音や発動機の排出物に関する環境基準と同様、航空機の CO2 排出量基準については、必要な適用期日までに基準に適合することは必要最低限の対応であり、適用期日前に先行して達成し、優れた燃費性能をアピールすることが、国産航空機のセールスバリューともなる。

<見直しの方向性>

- ✓ 新たな CO2 排出量基準の適用以前であっても、航空局が型式証明において国産航空機の当該基準への適合性を証明することによって、国産航空機の環境適合に関する優位性について購入を検討しているカスタマー等に示すことが重要であることから、早期に、遅くとも国際標準の適用開始（2020 年 1 月）までに当該基準を導入するとともに、MRJ の型式証明に際して同基準を適用するべきである。

<見直しの効果>

- ✓ 他国のライバル機よりもいち早く国産航空機が最新の環境基準に適合していることを示すことで、他機と差別化が図られ、販売が促進される。また、国産航空機が評価されることで日本製製品全体の環境適合性へのイメージ向上が図られる。

2. 型式証明保有者等に対する耐空性維持活動の明確化

3. 修理設計データの承認制度の導入

<現状・課題>

- ✓ 国際民間航空条約上、運航開始後の航空機の耐空性維持は設計国の責務とされており、欧米を始めとする諸外国では、型式証明保有者等に対し、不具合情報の収集と分析、当局への報告を義務づける等により、設計国として耐空性維持に係る体制を確立している。
- ✓ また、航空機が損傷し、証明された型式設計に戻すための「修理」が必要となった場合、当該修理の設計データ（修理設計データ）は、国又は国から認定を受けた者の承認を受けることが必要とされている。
- ✓ 今後、我が国が設計国として、国際民間航空条約上の耐空性維持の責務を果たし、諸外国の信頼を獲得することにより、以て国産航空機の販売・円滑な輸出を促進していくためには、型式証明保有者等が実施すべき耐空性維持活動を明確にする必要がある。
- ✓ 特に、修理発生時に航空機の継続的な運航に支障を与えないように、型式証明保有者は我が国航空局又は自らが認定事業場として承認した修理設計データを速やかに提供しなければならない。

<見直しの方向性>

- ✓ 我が国でも諸外国と同様、設計国の責務として航空機の継続的な安全性を確保していくため、型式証明保有者に対し、世界中の運航者等から不具合情報を収集・分析し、航空局へ報告することを義務づけるべきである。
- ✓ また、安全確保のみならずカスタマーサポートの観点からも、運航者が不具合に対する是正措置を迅速かつ確実に実施できるよう、航空局及び認定事業場は双方が担うべき役割を明確にした上で、修理設計データ、技術通報等の発行・承認等に係る制度及び体制を構築するべきである。
- ✓ さらに、航空局は型式証明保有者からの報告等に基づき、航空機の安全性に深刻な影響を与えると判断した場合には、運航者に対して耐空性改善通報を発行し、必要な整備等の実施を指示するべきである。

<見直しの効果>

- ✓ 欧米諸国と同様の仕組みを設けることによって、不具合等の突発的な事案に対しても 24 時間 365 日迅速な対応が取れ、安全確保とカスタマーサポートの両面で日本製製品に対する信頼向上が達成できる。

4. 装備品の整備・交換に係る制度の見直し

5. 航空機の更新耐空証明検査に係る制度の見直し

4. 及び 5. については、様々な観点から検討が必要であるため、第 4 回小委員会において現行の制度について説明を行った後、第 5 回小委員会において見直しの方向性についての議論を行うこととしたい。

6. その他（航空機設計検査認定事業場の活用）

第 2 回関係者ヒアリングにおいて、航空機製造者より、事務局から提示した主な論点以外の論点として、航空機の設計審査に係る、航空機設計検査認定事業場の活用の見直し・検討が提案された。

これについての事務局としての考えは以下のとおり：

- ・国の航空機の設計審査業務の航空機設計検査認定事業場への委任については、制度上は既に欧米と同様の枠組みが確立されている。
- ・一方、実際の業務の委任については、これまで十分な実績がないこと、認定事業場に業務を委任した設計審査内容については、国内だけでなく海外当局からも妥当性が認められるものでなければならぬこと等から、慎重な検討が必要と考えている。
- ・実際に、海外のボーイング社（米国）やエアバス社（仏国）においても、始めから設計審査能力を当該航空当局から認められた訳ではなく、相当数の設計承認の積み重ねによって、少しずつ委任される範囲が広がってきた経緯がある。
- ・これらを踏まえると、我が国においても、認定事業場による実際の設計審査業務の実施を通じて、その能力を適切に見極めながら、委任する業務の範囲を拡大していくことが適切と考えている。

以上