

## 見直しの基本的な視点（案）

本小委員会では、将来の我が国の航空機の安全確保に係る制度のあるべき姿について大局的な議論を実施して見直しの方向性をとりまとめ、国は小委員会で提言された方向性にしたが、民間事業者等の実態も踏まえ運用面も含めた詳細な見直し案の策定を行うことが必要である。

特に、「更新耐空証明検査に係る制度」及び「装備品の安全確保に係る制度」については、様々な論点を広範な視点から整理した上できめ細かく検討する必要がある。

このため、今回、これらの制度の見直しを検討するにあたって、以下のような視点で議論を進めることとしたい。

### （視点1）航空機の安全性の確保

我が国においては、昭和60年の御巣鷹山事故以降、定期航空運送事業の乗客死亡事故は発生しておらず、全体の航空事故発生件数も、年度毎のバラつきはあるものの減少傾向にあるほか、要因別の航空事故発生状況を見ても、機材不具合による航空事故は全体の5%程度となっている等、航空機の安全性が確保されてきている。

現行制度の見直しにあたり、現行制度の下で実現している航空機の安全性と同等以上の水準を確保していくことを大前提とすること。

### （視点2）ICAO標準への適合や欧米基準との調和

近年、航空機サプライチェーンの細分化・グローバル化が進展し、関係国間で連携して効率的に安全監視を行うことが必要不可欠となっており、米国、欧州を始めとする航空機製造国を中心に、国内制度等の調和を図った上で相互承認協定を締結し、相手国政府が行った認証や検査結果を積極的に活用する動きが進展している。

また、我が国初の国産ジェット旅客機の開発を契機として、国内の製造者による航空機及び装備品の開発、製造が拡大していくことが期待されているところ、今後、これらの製造者が国際市場へ参入し、シェアの拡大を図っていくためには、諸外国との相互承認を進めていくことが不可欠であるが、その際、制度の違いが障壁とならないようにすべきである。

このため、新たに導入されたICAO標準への適合や、欧米基準との整合・調和を図ること。

### (視点3) 航空機の安全確保に係る国の役割

上記二つの視点を前提に、これまで国が実施してきた個々の航空機や装備品の直接検査については、民間能力や外国の証明の更なる活用等により効率的かつ合理的な安全監視を実施する等、規制の合理化を図ること。

これに伴い、国は今後、航空事業者や認定事業場の監視・監督業務を通じて民間能力の更なる向上に努めるとともに、各種安全情報の分析や発信業務を通じて航空機使用者等における予防安全の推進や安全啓発活動を積極的に行うことにより、安全意識の醸成に注力することで、更なる航空機の安全性の向上を図っていくこと。

以上