

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4回) 議事概要

日 時: 平成30年5月24日(木)13:00~15:00

場 所: 合同庁舎3号館11階特別会議室

議事概要:

<議事(1)業界関係者ヒアリングの結果について>

資料1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

○ヒアリングにおいて提出された要望も含めて、見直しが必要な項目を短期的に実現できるものと長期的なものに分けて、実現までの工程を示すべき。

○立場によって意見が対立する論点を明確にした上で、重点的に議論することが必要ではないか。

<議事(2)見直しの方向性について>

資料2及び資料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

○見直しの方向性には、MRJはCO₂排出量基準に適合する見込みである旨を記載すべき。

○MRJ に対する ICAO のCO₂排出量基準は明確になっているのか。

→航空機の最大離陸重量毎に基準が定まっており、MRJが満たすべき基準及び証明方法は明確になっている。

○型式証明保有者の耐空性維持活動の義務化は必要。

○型式証明保有者の耐空性維持活動の義務化については、カスタマーサポートの観点も重要であるが、最近我が国において製造者の不正事件が頻発している中で、欧米からの日本に対する不信感を払拭する意味で、不正監視を行う法的な枠組みが設定されているということを対外的に示す観点からも必要ではないか。併せて、法的に罰則を科すことを含めて検討すべき。罰則を科すことは抑止力にもなりうる。

→法的に罰則を科すという点については、法令担当と調整しながら考えていきたい。

○国産航空機の販売促進の必要性から見直しの時期も重要であるため、ロードマップを作成して進めていくべき。

○MRJの運航開始後にも設計検査認定事業場を活用する必要があるのか。

→MRJ運航開始後も型式設計変更等、様々な設計検査業務が生じることが予想される。航空局の審査のために、設計変更が滞ってしまうことはカスタマーサービスに影響を及ぼすため、迅速に審査業務ができるように設計検査認定への委任の範囲の明確化等の議論が必要。

○審査業務によって機体が飛べない状態のままになると、MRJを保有しているエアラインの評価も落とすことになるため、委任の範囲についても早急に議論していくべき。

→我が国のMRJの設計審査において、米国、欧州当局はMRJの設計面だけでなく、三菱航空機の能力まで注目している。その中で、カスタマーサポートを円滑にできるように、委任の範囲について設計審査の中で議論を進めている。

○見直しの方向性(案)では、現時点では設計検査認定の活用は難しいという印象を受けるため、設計検査認定の更なる活用に向けて積極的に議論を行っていく旨を記載すべき。

○見直しの方向性については、制度面を整備すべき点と、制度は整備されているが運用面を考えるべき点が混在しているので、明確に分けて記載すべき。

<議事(3) 現行の更新耐空証明制度について及び議事(4) 現行の装備品の整備・交換に係る制度について>

資料4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

○2020年までにBASA締結が絶対に必要なのか。

→BASAが結ばれない場合、MRJの運航ができなくなるわけではないが、手続の面が煩雑となり、競争力が低下するため、2020年までの締結を目指している。

○BASAを締結するとMRJの型式証明は欧米で取得しないのか。

→型式証明自体はそれぞれの国が発行するものであるが、BASAが締結されていない場合、米国等は一から検査が必要であり、その作業量は膨大となるため、BASAの締結を目指すべく、我が国の能力が評価されているところ。

○航空機保有者に対する航空機の耐空性維持の義務が我が国にはないとあるが、欧米では具体的にどう義務付けられているのか。

→欧米では、メーカーの指示に従った整備、適切な修理、耐空性改善命令の実施等を法令上で明確に義務付けている。

○我が国ではなぜ明確に航空機の耐空性維持が義務付けられていないのか。

→航空機保有者が耐空性を維持していくことは我が国においても当然のことであり、欧米では法令上明記されているが、我が国の個人機の場合、1年毎の耐空証明更新時に整備記録の提出を求めており、間接的に日常の整備を求める形となっている。

○航空機保有者は実際に整備しないが、耐空性維持の義務は欧米でも航空機保有者にかけているのか。

→一義的な耐空性維持の責任は航空機保有者にあり、航空機保有者は整備士等に適切に整備を実施させる必要がある。

○東邦航空の件は、国の制度からもれていた事案なのか。

→東邦航空の件は、運送事業者として整備が義務付けられている中で発生した事案。一方で、明確に整備が義務付けられていない個人所有の機体にあっても同様の事案はありと考えられ、国が年に一回の更新耐空証明検査時に事後的に確認する現行制度が適切かどうか議論したい。

○航空機の普及を図ることは重要であるが、国が検査することで安全に関するコストを国が負担してまで図るべきではない。航空機の普及の時期は終わり、これからは一人一人が適切に自らのコストで航空機を管理していく制度にするべき。

○国の役割、事業者の役割の区別について議論が必要。

○認定事業場制度について、我が国では小規模の事業者が認定を取得することを躊躇している印象だが、我が国と欧米で異なる点は何か。

→求める要件は欧米と同等と考えているが、我が国では欧米と異なり国の直接検査という道が残っているため、認定取得が進まないと考えられる。

○欧州EASAの将来構想には、予防型の安全性の確保やビッグデータ解析等安全情報解析に基づく安全確保の合理化等がかかげられており、本小委員会においても将来の航空機検査制度の議論をしていく中で、そのような構想を練っていくべき。

○Airworthiness Reviewとは我が国の飛行検査と同等か。

→Airworthiness Reviewでは飛行検査は原則求めていない。耐空性維持、すなわち適切な整備の実施状況を書類検査により確認しているものと理解。

○修理事業者が装備品の一方的な受け入れに反対ということなので、この関係がわかる資料を次回以降に示してほしい。

以上