

定期的に飛行検査を含む実機検査を求める理由について

- ✓ 国際民間航空条約上では、航空機 1 機毎の耐空証明の発行及び更新のために必要な検査の内容、手続等については、各締約国において必要な事項を定めることとされており、各国の裁量に委ねられている。(別紙参照)
 - ✓ 米国においては、国土が広く、航空機事故が発生した場合にあっても、地上への被害が想定されにくいということ、航空人口が我が国に比べ圧倒的に多く、航空機が生活に欠かせないものとして広く国民に受け入れられており、「自己責任」の考え方が一定程度許容されていること等から、国が 1 機毎の検査に関与しておらず、また、我が国のように定期的な実機検査の実施までは求められていない。
 - ✓ 一方で、我が国においては、国土が狭く、住宅密集地の上空を航空機が通過せざるを得ない状況にあり、万が一、航空機事故が発生した場合には、地上の人、物件への被害が甚大となる恐れがあること、航空事故に対する社会的関心が非常に高い[※]こと等から、欧米に比べて高い航空機の安全性が求められている。
- ※ 例えば、2015 年 7 月に調布飛行場で発生した小型航空機の事故では、地上への被害が発生し、調布市等は自家用機の発着自粛、運航停止を視野に自家用機の削減を東京都に要請する等、大きな社会問題となった。
- ✓ 直近の更新耐空証明検査時(社内試験を含む)の実機検査における不具合発生状況を見ると、約 1 割の航空機で何らかの不具合が発生している。特に、日常の運航で使用されず、非常時に必要となるオートローション機能、脚警報機能などに関連する不具合が発生しており、これらの不具合は実機検査でなければ確認できない項目である。
 - ✓ このように、従来から、我が国では、1 年毎の定期的な耐空性維持状況の確認の一環として、日常の運航で使用されず、非常時に必要となる機能を含め、実機検査の実施を求めることにより、航空機の高い安全性を確保してきたことから、機材不具合に係る航空事故の発生率を諸外国よりも低く抑えることに一定の役割を果たしてきたと言える。
 - ✓ したがって、今回の制度見直しにより、航空機使用者に対して一定の整備義務を課す場合であっても、引き続き、現在の高い航空機の安全性を確保・維持していくために、現時点において 1 年毎の実機検査を不要とすることは時期尚早ではないか。

- ✓ ただし、社内実機試験後に実施する国による実機検査については、社内実機検査に比べ不具合発生率が低く、また、社内実機検査と同じ不具合が発生する例はほとんど無いことから、社内実機検査で不具合を十分排除できている状況と考えられるため、社内実機検査を適切に実施し、かつ、航空機の耐空性維持の状況について問題のないことが書類で確認できる場合は、これを省略することが可能であると考えている。
- ✓ また、実機飛行検査の内容も、日常の運航で使用されず、非常時に必要となる機能の確認を中心とした項目に限る等の合理化について、検討していくこととしたい。

以上

(参考1) 我が国と諸外国の自家用航空機に係る事故率比較

	日本(2011年 ～2015年)		米国 (2014年)		仏国 (2014年)		豪州 (2014年)	
	発生 件数	発生率	発生 件数	発生率	発生 件数	発生率	発生 件数	発生率
自家用機の事故	60	10.5	846	10.1	216	13.5	148	12.3
うち機材不具合 に起因するもの	7	1.2	191	2.3	55	3.4	51	4.2

※発生率とは、10万飛行時間当たりの事故発生件数をいう。

※各国当局の統計データに基づき航空局作成

(参考2) 更新耐空証明検査における不具合発生状況(サンプル・データ)

平成30年1月～4月に国が実施した更新耐空証明検査の総機数358機のうち:

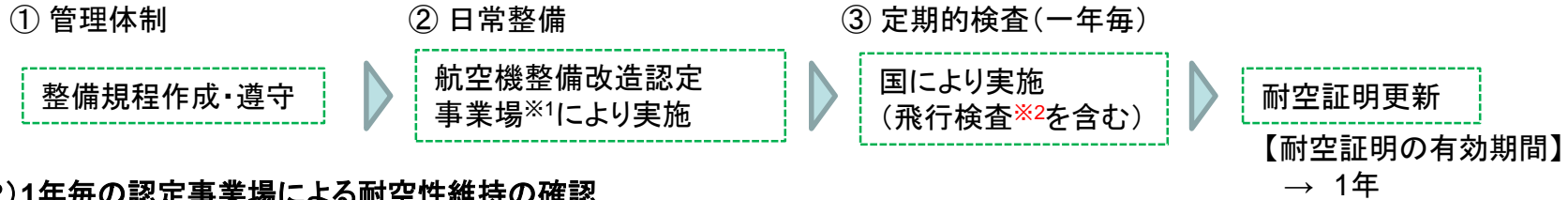
- ・ 実機検査中に何らかの不具合が発見された機数: 54機(15%)
- ・ 社内実機検査で発生した不具合が国による実機検査で再発した機数: 1機(0.3%)

(参考)航空機の耐空性維持の確認方法(航空運送事業機以外)

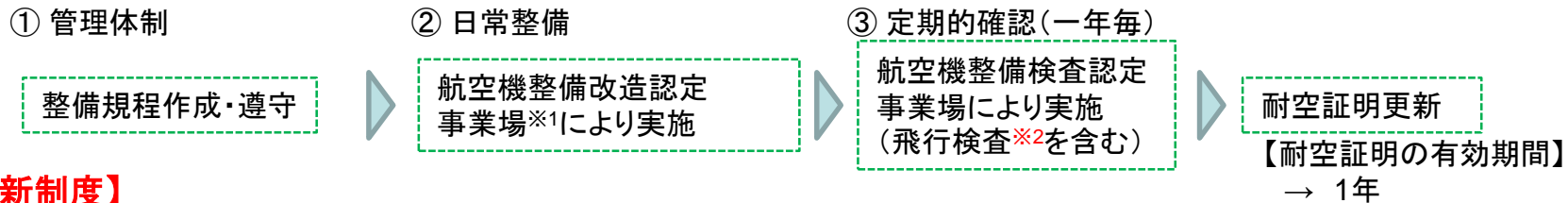
	米国	欧州	シンガポール	香港	日本
耐空性維持の責任の所在	航空機所有者 又は使用者	航空機所有者	航空機所有者 又は使用者	航空機使用者	—
耐空性維持状況の確認	<ul style="list-style-type: none"> ・FAAが定める点検項目を定期的^に実施するか、又は(FAAの承認を受けた)製造者が推奨する点検プログラム等にしたがって点検を実施しなければならない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・毎年1回、耐空性維持状況の確認(“Airworthiness Review”)*を受けなければならない。 ※ Airworthiness Reviewは書類検査と一般的^な外観検査のみであり、必ずしも実機検査は求められていない。Airworthiness Reviewは、各国当局又は認定事業場が実施。 ・Airworthiness Reviewの証として“Airworthiness Review Certificate”が発行される(有効期間は原則1年)。 	<ul style="list-style-type: none"> ・毎年、国の検査が必要 ・適切な耐空性の要求を満たし、耐空性があることを確認する。 ・原則、毎年飛行検査の実施が必要。飛行検査を実施しない場合には、飛行機の性能及びエンジンの状況監視プログラムを適用すること。 ・加えて毎年(最大離陸重量2730kg以上は4年に1度)“Certificate of Maintenance Review”(飛行には耐空証明に加えて本証明が必要)の更新のため、国の認可を受けた整備スケジュール(所有者作成)に従って適切に整備されているか、条件を満たす有資格整備士等の確認を受けなければならない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・毎年、国の検査が必要 ・書類検査／実機検査を実施する。 ・書類検査では、整備記録、飛行の記録、AD実施状況等を確認。 ・実機検査は、機体の飛行性能や機能が、機体の型式から著しく乖離していないことを確認。 	<ul style="list-style-type: none"> ・毎年、国の更新耐空証明検査が必要。 ・受検前に、年次点検、書類／実機検査を実施した上で、検査官による実機検査、書類検査を受検。 ・航空機整備検査認定事業場が確認した航空機は、手続が大幅に簡略化される。
耐空証明の有効期間	14 CFR Part 43及びPart 91(運航に関する全般的な規則)にしたがって適切に整備されている限り有効	証明された型式設計に適合し、適切に耐空性が維持されている限り有効(ただし、飛行には耐空証明に加えて有効なAirworthiness Review Certificateも必要)	1年	1年	1年

更新耐空証明検査の見直し（航空運送事業機）

(1) 1年毎の国による更新耐空証明検査

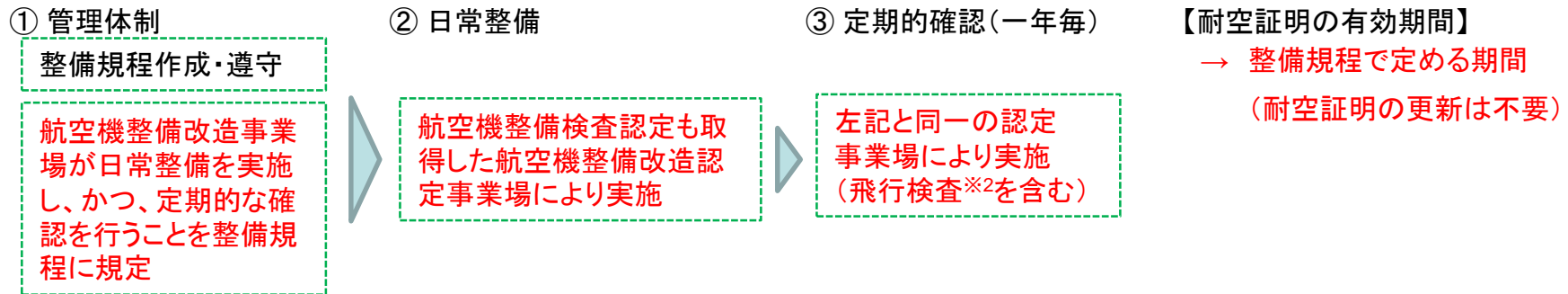


(2) 1年毎の認定事業場による耐空性維持の確認

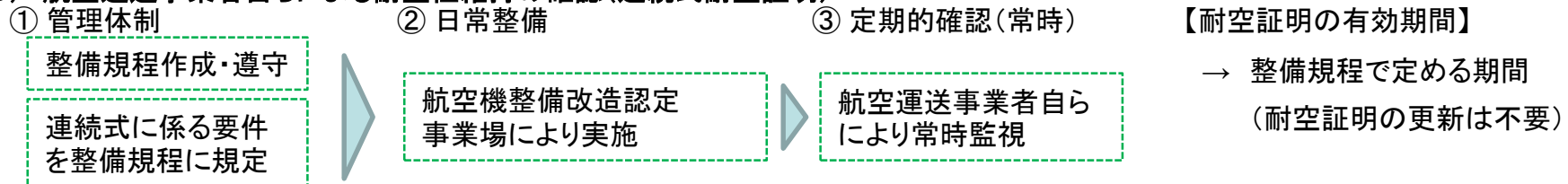


【新制度】

■ 航空機整備検査認定も取得した航空機整備改造認定事業場の確認



(3) 航空運送事業者自らによる耐空性維持の確認(連続式耐空証明)



※1 客席数30席又は最大離陸重量15t超の航空運送事業機(航空法第19条第1項の対象機)以外の事業機の日常整備の場合は、有資格整備士でも可

※2 飛行検査項目の合理化等、運用面での改善も含めた方策も併せて検討中

更新耐空証明検査の見直し（航空機使用事業機・個人所有機）

(1) 1年毎の国による更新耐空証明検査

① 管理体制

整備基準を作成・遵守
又は
通達の規定を遵守

② 日常整備

航空機整備改造認定事業場
又は有資格整備士により実施

③ 定期的検査（一年毎）

国により実施
（飛行検査※2を含む）

耐空証明更新

【耐空証明の有効期間】
→ 1年

(2) 1年毎の認定事業場による耐空性維持の確認

① 管理体制

整備基準を作成・遵守
又は
通達の規定を遵守

② 日常整備

航空機整備改造認定事業場
又は有資格整備士により実施

③ 定期的確認（一年毎）

航空機整備検査認定
事業場により実施
（飛行検査※2を含む）

耐空証明更新

【耐空証明の有効期間】
→ 1年

【新制度】

■ 航空機整備検査認定も取得した航空機整備改造認定事業場の確認（整備規程を作成（任意）する場合に限る。）

① 管理体制

整備規程作成・遵守

② 日常整備

航空機整備検査認定も取得し
た航空機整備改造認定事業
場により実施

③ 定期的確認（一年毎）

左記と同一の認定
事業場による検査
（飛行検査※2を含む）

【耐空証明の有効期間】

→ 整備規程で定める期間
（耐空証明の更新は不要）

航空機整備改造事業
場が日常整備を実施
し、かつ、定期的な確
認を行うことを整備規
程に規定