

## 背景・環境の変化

➤ **MRJを契機とした国内航空機産業の発展・拡大等、近年の航空機の安全確保を取り巻く環境は大きく変化**

### (1) 国内の航空機産業の発展・拡大

三菱リージョナルジェット(MRJ)の開発等を契機に国内の航空機産業の発展・更なる拡大が期待

### (2) 航空機整備専門会社(MRO)ビジネスの定着等の民間能力の向上

エアラインから独立して、主要な整備、修理、オーバーホールを担当する、MROビジネスが世界的に定着・拡大する等、民間能力は着実に向上

### (3) サプライチェーンの国際化と相互承認の進展

航空機サプライチェーンのグローバル化に伴い、関係国間の連携・効率的な安全監視が必要不可欠

### (4) 航空機の信頼性の向上

航空機システムの急速なデジタル化及び高度化により、航空機自体の信頼性が向上



**近年の航空機の安全確保等を取り巻く環境の変化に対応するため、制度の見直しが必要**

## ＜見直しの基本的な視点＞

現行の航空機の安全性の維持・更なる向上

国際民間航空条約上の「航空機設計国の責務」として国産航空機の安全性を確保

国際基準との調和により、国内メーカーの国際市場への参入・シェア拡大を促進

## 1. 国産旅客機の耐空性維持に係る仕組みの導入

・国産旅客機の就航により、国際民間航空条約上の航空機設計国として、国産旅客機の耐空性維持の責務を負う。

- ・航空機設計国の責務を果たすため、航空機メーカーを通じて航空機の不具合情報を運航者等から収集する仕組みを構築すべき。
- ・国が航空機の修理手順を承認できる制度を整備するとともに、航空機メーカーが国に代わってこれを承認できる仕組みも併せて整備すべき。

## 2. 航空機の更新耐空証明検査に係る制度の見直し

・国の毎年の更新耐空証明検査に依存する現行制度では、適切な日常整備の実施が担保できなくなっている。

・国の更新耐空証明検査を大幅に省略できる「航空機整備検査認定」制度の活用が進んでおらず、引き続き更新耐空証明検査が航空機使用者の負担となっている。

- ・全ての航空機の使用人は、適切に航空機を整備し、その耐空性を維持すべきことを明確化すべき。
- ・「航空機整備検査認定」制度の活用を促進すべき。
- ・航空運送事業者以外の航空機使用者であっても、十分な整備能力を有すると認められる場合に、耐空証明の有効期間を延長できる仕組みを構築すべき。

## 3. 装備品の整備・交換に係る制度の見直し

・技術が進展する中、安全規制の対象を「重要装備品」のみに限定し、かつ、国の簡易検査を原則とする現行の「予備品証明」制度は、安全確保上十分ではない。

・欧米では、国が認定した事業場が安全基準への適合を確認した装備品でなければ、航空機に装備することが認められていない。

- ・欧米基準との整合を図るため、国が装備品1点毎に安全性を確認する「予備品証明」制度に代えて、国が認定した事業場が装備品等の安全基準への適合を確認する仕組みへ一本化すべき。
- ・諸外国との相互承認協定の締結に向けて、精力的に取り組むべき。