

前回小委員会以降の検討経緯について

- 前回小委員会（7/3）以降、事務局では、「見直しの方向性」にしたがって、一部の項目について、移行措置も含め民間事業者等とのより詳細な制度設計の検討・調整を行ってきたところ。

	見直しの方向性（概要）	民間事業者等との調整状況
1. 航空機のCO2排出量基準の導入	早期に、遅くとも ICAO 標準の適用開始（2020年1月）までには、我が国の航空機の審査基準に追加	—（ICAO 標準と合わせて順次適用するものであり、基準の導入にあたって、民間事業者等との特段の調整は不要）
2. 国産旅客機の耐空性維持に係る仕組みの導入	<p>①航空機の設計国としての責務</p> <ul style="list-style-type: none"> 航空機設計国の責務として、航空機メーカーを通じて国産機の不具合情報を収集する仕組みを構築 航空局／航空機メーカー／運航者の役割分担も含め、国産機の耐空性維持に係る諸手続を検討 <p>②修理設計データの取扱い</p> <ul style="list-style-type: none"> 国産機の就航後、修理設計データを速やかに承認できるよう、国が承認できる仕組み、国に代わって航空機メーカーが承認できる仕組みを明確化 修理設計データ承認の範囲や基準の明確化 	<p>○まずは法制化の実現可能性の検討が優先されたことから、法制関係部局との調整を先行して実施</p> <p>○法制関係部局との調整に一定の目的が果たしたことから、今後、以下の点について、民間事業者の意見も聴きつつ検討し、国産航空機の就航までに新制度を導入予定：</p> <ul style="list-style-type: none"> 国への報告が必要な不具合、事態の明確化 報告すべき内容、期限、手続き等の細目的事項 修理設計データ承認の対象範囲、承認基準 等

	見直しの方向性（概要）	民間事業者等との調整状況
3. 航空機の更新耐空証明検査に係る制度の見直し	<p>①航空運送事業機の耐空性の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「整備検査認定」制度の活用促進・航空運送事業者自身の能力向上のため、認定事業場として一連の整備を継続的に実施する場合に、整備実態に即した耐空証明の有効期間を設定する仕組みを検討 <p>②航空機使用事業機及び個人所有機の耐空性の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航空機使用者に対して、適切な整備を通じて航空機の耐空性維持を求める実効性ある仕組みの検討 ・組織的な整備体制を有する航空機使用事業者や官公庁が使用する航空機等を対象に、任意に設定した整備規程に基づき継続的に整備される場合、航空運送事業機と同様に、整備実態に即した耐空証明の有効期限を設定する仕組みを検討 	<p>○まずは法制化の実現可能性の検討が優先されたことから、法制関係部局との調整を先行して実施</p> <p>○法制関係部局との調整に一定の目途がついたことから、今後、以下の点について、民間事業者の意見も聴きつつ検討予定：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航空機使用者が航空機の耐空性を維持するために実施すべき事項の明確化 ・航空運送事業機以外の航空機使用者の設定する整備規程の認定基準 ・認定を受けた整備規程にしたがう航空機の耐空証明の有効期間の設定基準 ・認可／認定を受けた整備規程にしたがう航空機の年次等検査時の検査項目の簡略化 等
4. 装備品の整備・交換に係る制度の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・全ての装備品・部品を対象に、製造・修理事業者が基準適合性を確認する仕組みの検討 ・航空機使用者の負担軽減、更なる安全確保のため、国による「予備品証明検査」を見直し ・国が発動機等の整備方法を指定するのではなく、製造者が指定するマニュアル等にしたがって整備する方式を採用 	<p>○法制関係部局との調整に先行し、運用面も含めた新制度の許容性を検討する必要があったため、定期航空運送事業者（25社）及びその他の事業者等に対して実態調査（一部サンプリング）を行い、運用面の詳細な検討・調整を実施し、以下のとおり措置：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外国の証明を積極的に活用するため、諸外国との相互承認協定等の締結を積極的に推進 ・新制度への移行期間として、2～3年程度置くことを検討（法制関係部局と調整中）

以上