

装備品の検査・証明制度の見直し(案)

1. 予備品証明検査制度の見直し

論点(1) 装備品に対する安全規制の設定

<現状・課題>

- ✓ 欧米では、航空機に取り付ける全ての装備品について、国が能力を認めた認定事業場等が安全性を保証したものでなければ、航空機に装備することを認めていない。
- ✓ 我が国では、従前より装備品に対する安全規制は法令上明確に規定されておらず、発動機、プロペラ等の航空機の安全確保のため重要な装備品(以下、「重要装備品」という。)に対する「予備品証明検査」は、これら重要装備品を用いて行う航空機の「修理改造検査」の代替検査^{※1}として位置付けられているに過ぎない。よって、国の「予備品証明検査」の対象としていない重要装備品以外の装備品については、航空機使用者の責任において航空機に取り付けることを認めている。

※1 航空法制定(昭和27年)当初に創設された「予備品証明検査」制度は、発動機等の「重要装備品」に不具合や故障等が発生した場合、予備品証明を受けた予備品であれば、国の航空機に対する修理改造検査を受検せずに交換作業が実施できるという、航空機使用者の利便性向上のために作られた仕組み。

- ✓ また、現行法令上、装備品・部品の製造者や修理事業者の安全確保上の責任が明確ではなく、装備品・部品を取り付ける航空機の使用者が安全確保の責任のすべてを負う形となっている。
- ✓ 予備品証明検査の対象となる「重要装備品」は、発動機、プロペラ等、一部の装備品に限られているが、現代の航空機に使用されている装備品・部品は、制度が創設された当時から飛躍的に高度化・複合化しており、「重要装備品」以外の装備品^{※2}であっても、航空機の安全性に大きな影響を与えるため、装備品単体としての安全性確保の必要性が増している^{※3}。

※2 「重要装備品」以外の装備品の例:

タイヤ、バッテリー、風防(航空機のフロントガラス)、コックピット・ボイス・レコーダー、フライト・データ・レコーダー、脱出スライド 等

※3 例えば、平成25年1月にボストン空港で発生したボーイング式787型機のバッテリー火災や、平成30年5月に中国・成都で発生したエアバス式A319型機の風防脱落事案は、「重要装備品」以外の装備品に関するトラブル事案であるが、重大な事故になりかねない重大事案である。

- ✓ また、昨年、不適切な整備作業を実施していた重要装備品以外の装備品の修理事業者に対して、国が業務改善を勧告する事案が発生するなど、これらの修理事業者に対する国の監視・監督が十分ではない。
- ✓ 欧米では標準部品を除き、全ての装備品・部品が安全規制の対象となっており、欧米で設計される装備品・部品は、「重要装備品」に限らず全て、国から能力を認められた事業場等で製造又は整備がなされることが求められているところ、我が国では航空機に装備すべき装備品に対する安全規制が設定されていない。
- ✓ 現在、開発中の国産ジェット旅客機 MRJ(三菱リージョナルジェット)については、欧米諸国にも輸出・運航される予定となっているが、我が国特有の「重要装備品」の考え方は欧米を始めとする海外の航空当局や運航者から理解されず、「重要装備品」以外の装備品の基準適合性の確認について、大きな疑念を抱かせる一因となる可能性がある。

<見直しの方向性>

- ア. そもそも航空機に装備される全ての装備品・部品は、認定事業場等が製造又は整備し、かつ、基準適合性を確認したものであるべき旨、装備品の安全規制を設定すべきである。

論点(2) 国による「予備品証明検査」の廃止

<現状・課題>

- ✓ 「予備品証明」制度が創設された当時からは、航空機に使用される装備品が飛躍的に高度化・複合化しており、国が短時間に書類検査及び簡易な外観検査のみを実施することによって、装備品の安全性を総合的に判断することは実質的に困難となってきた。^{※4}

※4 本来、すべての装備品・部品について、製造者や修理事業者の責任の下に安全確保を図るべきところ、特に外国の製造者や修理事業者に対して、全て安全規制を行うのは非常に困難であったことから、国が安全確保の責任を負うことにより、こうした装備品・部品の柔軟な使用を可能としてきた。

- ✓ 国が実施する「予備品証明検査」のうち、輸出航空当局が能力を認めた認定事業場等が製造又は整備した輸入装備品に対して実施する検査については、書類検査及び簡易な現物検査(外観検査)により実施しているが、

書類検査で稀に記載内容の誤記等が発見されるのみであり、装備品自体に深刻な不具合等が発見されることはない。

- ✓ 一方で、航空機使用者の立場に立つと、機材不具合等で急遽「重要装備品」の交換が必要となった場合、国の「予備品証明」を受けるまでは航空機に取り付けることができず、その間の運航便の遅延や欠航等の恐れがあるほか、海外の航空機整備事業者において我が国の航空機の重要装備品の交換が必要となった場合、輸入装備品を直接、整備事業者に送付せず、一度我が国に輸送し「予備品証明」を受けた後に再輸出することがある等、国の直接検査が前提となっている現行制度は、航空機使用者にとって大きな負担となっているとも言える。

<見直しの方向性>

- ア. 国が「重要装備品」について、書類検査及び簡易な外観検査により安全性を保証する「予備品証明」検査は、航空機に使用される装備品の高度化・複合化が進んでいる現在では、安全性確保において万全ではないこと、国の直接検査が前提となっている現行制度は、航空機使用者にとって過大な負担となっているとも言えること等から、少なくとも現行のような形式的とも言える「予備品証明」検査は廃止すべきである。
- イ. 航空機に使用される装備品・部品の安全性は、当該装備品等の製造又は整備を実施している者のみが確認可能であることから、欧米諸国と同様、航空機に取り付ける全ての装備品・部品には、製造又は整備を実施した認定事業場が発行する装備品基準適合証が添付されていることを必須とすべきである。
- ウ. また、現在、我が国の航空機に使用される装備品・部品の多くが海外からの輸入品であることから、従前どおり、我が国と同等以上の基準及び手続を有すると認められる外国が認定した事業者等が確認し、証明書を発行した装備品・部品については、装備品基準適合証が添付されている装備品・部品と同等に取り扱うべきである。

論点(3) 新制度への円滑な移行のために必要な措置について

<現状・課題>

- ✓ 上記のとおり、装備品に対する安全規制を設定するとともに、国による「予備品証明」検査を廃止した場合に、現行では航空機に取り付けることが困

難となる装備品・部品が相当程度発生する。

- ✓ しかしながら、現行の制度は航空機使用者及び国の双方にとって既に看過できないほど問題かつ大きな負担となっていること、現在開発中で2020年半ばに運航開始予定の国産ジェット旅客機 MRJ が海外に輸出され、運航されるにあたって、我が国特有の「重要装備品」の考え方は欧米を始めとする海外の航空当局や運航者から理解されず、「重要装備品」以外の装備品の基準適合性の確認について、大きな疑念を抱かせる一因となっていること等から、欧州及び米国との整備分野の BASA の締結を待たずに制度の見直しを実施する必要がある。

<見直しの方向性>

- ア. 新制度への円滑な移行を図るための措置を講じることが必要であり、このため、国内外の全ての必要な整備委託先に、我が国の認定を取得させることや、欧米の認定事業場が発行した証明書であれば、これを受け入れる、などの措置が考えられるが、これらの措置が民間事業者等にとって過大な負担とならないように、十分な移行期間を設けるとともに、移行期間中は暫定的に重要装備品の概念や国の直接検査の仕組みを残すことも含め、運用面において国は引き続き民間事業者等との調整を行っていくべきである。
- イ. また、新制度への円滑な移行措置を図ることと並行して、我が国の航空機製造・整備産業の更なる発展・拡大を目指し、欧米を始めとする外国との整備分野を含む相互承認協定の締結に向けて、国は一層精力的に取り組むべきである。

2. 国による発動機等の整備方法の指定制度の見直し

<現状・課題>

- ✓ 欧米を始めとする諸外国では、航空機の利用者に対し、製造者が指定する最新のマニュアル等の「耐空性を継続するための指示書」にしたがって、航空機及びその装備品を適切に点検・整備することにより、航空機の耐空性を維持することを義務づけている。
- ✓ 我が国では、発動機、プロペラ等の重要装備品についてのみ、国が定める限界使用時間を超えて使用する場合に、国が定める方法(=オーバーホール)により整備を行うことを義務づけているが、制度の導入当初より整

備方式が高度化し、現在では、オーバーホールを前提としない設計の発動機等が多数導入されており、規制が実態と合わなくなっている。

<見直しの方向性>

- ア. 国が発動機等の限界使用時間や整備方法等を個別に指定する現行制度は廃止し、欧米と同様、航空機の利用者に対し、製造者が指定する最新のマニュアル等の「耐空性を継続するための指示書」にしたがって整備することを求めるべきである。

以上

別紙： 移行措置に係る関係者のメリット・デメリット

	(本邦)航空局	(本邦)航空運送事業者・航空機使用者	(本邦)航空機製造・修理事業者	備考
案1: 国内外の全ての必要な整備委託先に、我が国の認定を取得させる	<p>【メリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 我が国が「認定」した整備事業場に対して、指導・監督権限を持つことができる △ 我が国が「認定」する相手国の整備事業場の増加は、相手国にとって整備分野のBASAを締結するインセンティブとなり得る 	<p>【メリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 委託先の整備事業場が装備品基準適合証を発行することにより、安全性が保証された装備品の交換・取付が可能 	<p>【メリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 我が国の「認定」を取得することをきっかけに、我が国の登録航空機はもちろん、海外の航空機の整備作業を受注する可能性が広がる 	<p>※ 国内外の非常に多くの整備事業場を短期間に「認定」することが必要となることから、欧米との整備分野のBASAが締結されるまでの暫定措置として、できるだけ簡易に「認定」する仕組みが必要不可欠。</p> <p>※ 制度の周知に加え認定に時間を要することから可能な限りの移行期間を設定することが必要。</p>
	<p>【デメリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> × 新たに「認定」しなければならない整備事業場が非常に多く、航空機検査官のリソース上の問題がある（注：大手エアライン2社の委託先で、今後、認定を取得しなければならない委託先が約700社） 	<p>【デメリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> × 中古品の購入やリースの場合、Exchangeプログラム※を活用する場合等に、潜在的な全ての委託先に認定を取得してもらうのは非現実的 × 整備委託先が認定取得を拒んだ場合、整備・修理の委託が不可能 △ 整備委託先の認定取得にあたって、手続き等のサポートが必要 	<p>【デメリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> △ 現在、我が国の「認定」を取得していない一部の国内の整備・修理事業者については、「認定」を取得しなければ事業を継続することができない 	
案2: (整備分野のBASAの締結を待たずに)欧米の認定事業場が発行した証明書を受け入れる	<p>【メリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> △ 国として、欧米に所在する数多くの整備事業場を「認定」する必要がない 	<p>【メリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ (整備規程に基づく十分な領収検査体制を有している航空運送事業者にとっては)追加のコスト負担を負うことなく装備品の交換・取付が可能 ○ 海外の航空会社等との柔軟な部品の借用／購入が可能となる 	<p>【メリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> — 	<p>※ 欧米との整備分野のBASA締結後、それぞれの国に所在する整備事業場には、我が国が直接検査等を実施しないものの、当該国との制度の差分部分を適切に確認した上で、「認定」することが必要となるところ、現時点での一方的な受け入れは、整備分野のBASAを締結すること自体が規制強化となってしまう恐れ。</p> <p>※ 本案を採用した場合であっても、欧米以外の国の整備事業場及び本邦の整備事業場については、我が国の認定を取得する必要がある。</p>
	<p>【デメリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> × 証明書を受け入れた欧米の整備事業場に問題等が発生した場合であっても、我が国に指導・監督権限がない × 問題が発生した場合の責任の所在があいまいになる 	<p>【デメリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> △ 十分な領収検査体制を有していない航空機使用者等については、不正な装備品等が流通し使用される恐れ 	<p>【デメリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> × 相手国の証明書の一方的な受け入れは、我が国の整備・修理事業者にとって不平等となるとともに、相手国にとって我が国とのBASA締結のメリットがなくなり、締結に向けた推進力が失われる恐れ 	

※ Exchangeプログラム： 部品メーカー(OEM)や部品を専門に取り扱うサービスプロバイダーが交換用部品を所有し、必要時に運航者に対して供給するサービス。