

更新耐空証明検査に係る制度の見直し(案)

更新耐空証明検査に係る制度の見直しにあたっては、航空機の運航形態や種類、航空機使用者の能力等を考慮した上で、それぞれ適切に航空機の耐空性を維持する仕組みを確立することが必要である。

そこで、以下では、一定以上の整備体制・能力を有する航空運送事業者の使用する航空機と、航空機使用事業者及び個人の所有する航空機とに分けて、検討を行った。

※ 航空運送事業者及び航空機使用事業者の定義は下記のとおり。

- ・航空運送事業者： 他人の需要に応じ、航空機を使用して有償で旅客又は貨物を運送する事業を行う者
- ・航空機使用事業者： 他人の需要に応じ、航空機を使用して有償で旅客又は貨物の運送以外の行為の請負を行う事業者

論点(1) 航空運送事業機の耐空性の維持

＜現状・課題＞

- ✓ 航空運送事業の用に供される航空機(以下、「航空運送事業機」という。)については、国から整備規程の認可を受けた上で、これに従って整備を行うことが義務づけられており、国は立入検査等によりこれを監視している。
- ✓ 航空運送事業機の耐空証明の有効期間は、国土交通大臣が定めることとされており、当該航空運送事業者の整備能力、体制等を評価した上で、以下の3つの類型に分けて耐空性の維持を確保している。

(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

耐空証明の有効期間は1年間としつつも、一定の品質保証等の要件に適合する場合は、「航空機整備検査認定事業場」として、自らが実機検査等を行うことにより、国の行う実機検査の全て及び書類検査の大部分を省略(国は申請を受け、簡易な書類検査のみで耐空証明を更新)。

(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」)

信頼性管理方式等の一定の追加的な技術基準に適合し、自ら定期的に航空機の耐空性の維持を確認できると認められる場合には、耐空証明の有効期間を「整備規程の適用を受けている期間」として、耐空性維持状況の確認を航空運送事業者自身に委ねている。

こうした類型は、(1)→(2)→(3)と移行させることで航空運送事業者の負担軽減や航空機の稼働率の向上につながることから、航空運送事業者の整備体制の構築、能力向上に対するインセンティブとなっている。

- ✓ しかし、「連続式耐空証明」を取得している航空機を除く航空運送事業機のうち、約 3 割は依然として国による更新耐空証明検査を受検しており、「航空機整備検査認定」制度の活用が十分に進んでいるとは言えない。
- ✓ 国による 1 機毎かつ 1 年毎の、実機の飛行試験も含めた更新耐空証明検査の実施は、航空運送事業者にとって、検査前の準備から検査合格までの間、運航をストップせざるをえず、運航に多大な影響があるととともに、国にとっても負担となっている。

<見直しの方向性>

- ア. 航空運送事業者の運航する航空機については、現行の「連続式耐空証明」制度や「航空機整備検査認定」制度が確立されており、かつ、認可を受けた整備規程に基づく十分な整備体制を有していることから、これらの制度の活用を引き続き促していくことが適切かつ現実的である。
- イ. 更なる安全性の向上及び航空運送事業者と国の双方の負担軽減を図るべく、国は引き続き航空運送事業者に対し、現行の「連続式耐空証明」取得に向けて、指導・監督していくべきである。
- ウ. 「連続式耐空証明」の取得が困難な航空運送事業者についても、「整備規程」の適用を受けており、これにしたがって適切に整備を実施することが義務づけられているため、国は、飛行検査項目の合理化等、運用面での改善も含めた方策を検討していくべきである。
- エ. また、「航空機整備検査認定」制度の更なる活用を促進するため、国の認可を受けた「整備規程」の適用を受ける航空運送事業機であって、航空機整備改造認定を取得した認定事業場が、日常の整備を実施し、かつ、同事業場が航空機整備検査認定も取得して 1 年毎に更新耐空証明検査に相当する確認を実施する航空機にあつては、耐空証明の有効期間を 1 年ではなく、「整備規程の適用を受けている期間」としてはどうか。
(上記(2)と(3)の中間的な段階を新たなインセンティブとして設定)

論点(2) 航空機使用事業機及び個人所有機の耐空性の維持

<現状・課題>

- ✓ 航空機使用事業機や個人所有機(以下、「個人所有機等」という。)のうち、国による更新耐空証明検査を大幅に省略できる制度である「航空機整備検査認定」制度を活用している航空機の割合は、導入から約 20 年が経過した現在でも、約 3 割に留まっており、十分に活用が進んでいない。
- ✓ また、個人所有機等については、現行では、その使用者に対して、適切に整備を実施することにより航空機の耐空性を維持・管理すべきことが明文化されておらず、日常の適切な整備の実施が担保できないことから、1 年毎の耐空証明検査の際に検査・確認すべき点が多く、使用者及び国の双方の大きな負担となっている。
- ✓ 特に、更新耐空証明検査においては、国の航空機検査官が立ち会う飛行検査前に、事前に社内飛行検査を実施することが求められており、航空機使用者にとって飛行検査を 2 回(官検及び社内)実施することが大きな負担となっている。
- ✓ さらに、昨年航空機事故を含め、航空機使用者の不適切な整備に起因するトラブル等も散見されており、航空機使用者に適切な整備の実施・耐空性の維持を義務づけることなく、国が 1 年に 1 度だけ、事後的にこれらを確認する現在の仕組みには限界がある。
- ✓ 現行では、航空機使用者が適切な整備を怠っている場合にあっても、国が更新耐空証明検査時点において不適切な整備を指摘し、これを改善させることにより、航空機の耐空性を是正することで耐空証明を更新しており、本来使用者が負うべき安全に対するコスト(責務)の大部分を国が負担する仕組みとなっている。
- ✓ 一方で、特に個人所有機については、大きな自家用機使用団体等が存在せず、組織化されていないため、年 1 回の国による更新耐空証明検査は、国から安全情報や安全確保のための助言を航空機使用者に直接届けることや、逆に、個人所有機の使用状況や安全性の実態等を国が把握することができる機会となっており、こうした点での安全確保・向上に役立っている。

<見直しの方向性>

- ア. 個人所有機等についても、可能な限り、「航空機整備検査認定」制度の活用を促進することにより、航空機使用者及び国の双方の負担軽減を図ることが必要である。
- イ. また、国が定期的に航空機の耐空性を確認することで、航空機使用者の不適切な整備を事後的に是正していくのではなく、航空機使用者に対して、製造者の指定する方法等にしながら適切に整備を実施すること等により自ら航空機の耐空性を維持する(させる)ことを義務づけることが必要である。
- ウ. ただし、2015年7月に調布空港で発生した小型機の墜落事故をはじめとして、近年も小型機の事故は引き続き発生しており、現状では航空機使用者等の安全意識が必ずしも高いとは言えないこと、また、航空機の利用者に対して航空機の耐空性を維持する(させる)ことを義務づけた場合であっても、国がこれを常時監視することは困難であることから、国が引き続き更新耐空証明検査を実施し、これを定期的に確認すべきである。
- エ. 一方で、これまで国の耐空証明検査時に求めていた実機検査については、検査実施時の不具合発生率が十分に低いことから、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を検討すべきである。
- オ. また、「航空機整備検査認定事業場」の活用が進むことにより、航空機使用者の日頃の安全意識の低下や航空機使用者と国(航空機検査官)とのコミュニケーションの機会が減少する恐れがあることも考慮し、安全講習会の枠組みの拡充等により、国は航空機の利用者や整備士等に対する安全啓発を行っていくとともに、認定事業場がこれまでの国の役割も果たせるように指導・監督していくことが必要である。

論点(3) 個人所有機等に対する、任意の「整備規程」の認可制度の導入

<現状・課題>

- ✓ 現行では、航空運送事業者には、国の認可を受けた「整備規程」にしたがって航空機を適切に整備することが義務づけられている一方で、航空運送事業者以外の航空機の利用者に対しては法令上、整備の義務づけがされておらず、「整備規程」*の作成が想定されていない。

※ 「整備規程」には、整備の人員、整備基地、航空機の整備の方式、整備の実施方法等を定めることとされており、国は整備規程の審査を通じて航空機利用者の耐空性維持の実施能力を事前に審査することができる。また、航空機の利用者は、認可を受けた「整備規程」にしたがって、適切に整備を実施することが求められる。

<見直しの方向性>

- ア. 個人所有機等についても、任意に「整備規程」を作成し認可を受けられる仕組みを新たに導入し、この場合、論点(1)の見直しの方向性と同様の措置(論点(1) 見直しの方向性 ウ及びエ)を行ってはどうか。
- イ. 個人所有機等の利用者が認可を受けた整備規程にしたがわない場合には、当該整備規程の認可を取り消すとともに、耐空証明の有効期間の短縮や効力の停止等の必要な処置をとることで、国は適切な監督を実施することが必要である。
- ウ. なお、「整備規程」の認可を受けた場合にあっても、航空機整備改造認定事業場が日常の整備を実施しない場合や、「整備規程」の認可を受けていない等の場合は、適切な整備の実施状況を国が監視・監督することが出来ないため、引き続き耐空証明の有効期間を1年とし、国が更新耐空証明検査において整備の実施状況を定期的に確認することが必要である。

以上