

## 「航空機整備検査認定」制度の活用が進まない理由について

- ✓ 国による更新耐空証明検査を大幅に簡略化できる制度として「航空機整備検査認定」制度が導入されてから約 20 年が経過したが、航空運送事業機(連続式耐空証明を取得しているものは除く。)のうちの約 3 割、これ以外の航空機のうちの約 7 割が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」の活用が進んでいない。
- ✓ 一般的に、「航空機整備検査認定」の活用が進まない理由として、以下の事項を総合的に考慮した結果、コスト・メリットが見出せていないためであると考えられる:

### (1)「航空機整備検査認定」を取得・維持するための(固定)費用:

- ・ 国への申請手数料(新規:約 60 万円、更新:約 24 万円/2 年毎)
- ・ 体制構築、業務規程作成のための人件費等の費用  
(認定取得までに 1 年以上を要する場合もある)
- ・ 「認定」を取得する航空機の型式毎に、最新の整備マニュアルの入手・管理費用や専用工具・治具の入手費用が必要
- ・ 国による中間検査/更新検査への対応費用

※ これらの費用は、事業規模(使用機体数)が大きくなるにつれて、1 機当たりの費用は減少するが、事業規模の小さい航空運送事業者/航空機使用事業者や、個人所有機の使用者にとっては、国による更新耐空証明検査を受検した方がコストを抑えることができる。

### (2)認定取得の制度的なデメリット

- ・ 「航空機整備検査認定」により耐空証明を更新する場合であっても、国による更新耐空証明検査時と同等の整備作業や検査等が必要となるため、コストと比べて認定制度を活用するメリットが小さい。
- ・ 認定取得により、個人確認時以上に、検査・監査等の国からの関与が増えるほか、業務規程に従わなかった場合に国から厳しい指導を受ける(整備士確認・国による更新耐空証明検査の場合、国からの目が行き届かない)。
- ・ 「航空機整備検査認定事業場」が自家用機の耐空証明の更新を受託する場合、航空機製造事業法上の事業許可の取得も必要。

### (3) 国による更新耐空証明検査の利便性の高さ

- ・ 自ら「航空機整備検査認定」を取得・維持するために必要な費用や、他社の「航空機整備検査認定事業場」へ委託する場合に必要な費用に比べて、国による更新耐空証明検査を受検する場合の費用(整備費用、実機検査費用、検査手数料等)が安い  
(例えば、セスナ 172 の官検の場合の費用は約 70 万円)
- ・ 定置場(検査場所)の所在に関わらず、一律の検査手数料で航空機検査官が出張検査を実施(認定の場合、当該認定事業場まで航空機をフェリーすることが必要)
- ・ 現行の国による更新耐空証明検査では、不合格となるケースは極めて稀であり、合格するまで国が面倒を看てくれる。

### (4) 安全性の保証・責任の所在の問題

航空運送事業機以外の航空機については、現行法令上、航空機使用者に対する整備義務が課されておらず、日常の適切な整備の実施が担保できないため、「航空機整備検査認定事業場」が耐空証明の更新について委託を受ける場合、安全性を保証するための保証料として、高額な費用を要求しており、航空機整備検査認定事業場への委託が困難となっている。(例えば、セスナ 172 等の小型固定翼機の場合でも、100~200 万円程度が必要となっている模様)

#### <航空機の運航形態／事業規模ごとの認定の活用状況>

- ✓ エアライン機については、既に「連続式耐空証明」を取得しているか、「航空機整備検査認定」を自ら取得又は他社への委託により活用している。
- ✓ ジェネラル・アビエーション機のうち、事業規模(保有機体数)が大きい事業者については、これまでの働きかけにより、大部分の事業者が自ら認定を取得し制度を活用できているが、一部、現在においても「航空機整備検査認定」制度の活用メリット・意義に対する理解が十分でなく、認定を取得していない事業者もいる。

一方、事業規模が小さい事業者については、仮に認定を取得できるだけの十分な能力及び整備体制を有する場合であっても、航空機整備検査認定を活用するために必要なコストの方が、国による更新耐空証明検査を受検するために必要なコストを上回り、認定を取得するメリットがなく、制度

の活用に至らない。(具体的には、年間 4~5 機以上、航空機整備検査認定として検査を実施するのでなければ、コストに見合わない。)

- ✓ 個人所有機(一部の官公庁機等を除く。)については、そもそも自ら十分な整備体制を有していないため、自ら「航空機整備検査認定」を取得することが困難。また、国内に同型式の航空機が必ずしも多くなく、多種多様な型式の航空機が存在しているため、個別の型式の「認定」を取得・維持しようとする認定事業場が現れない。

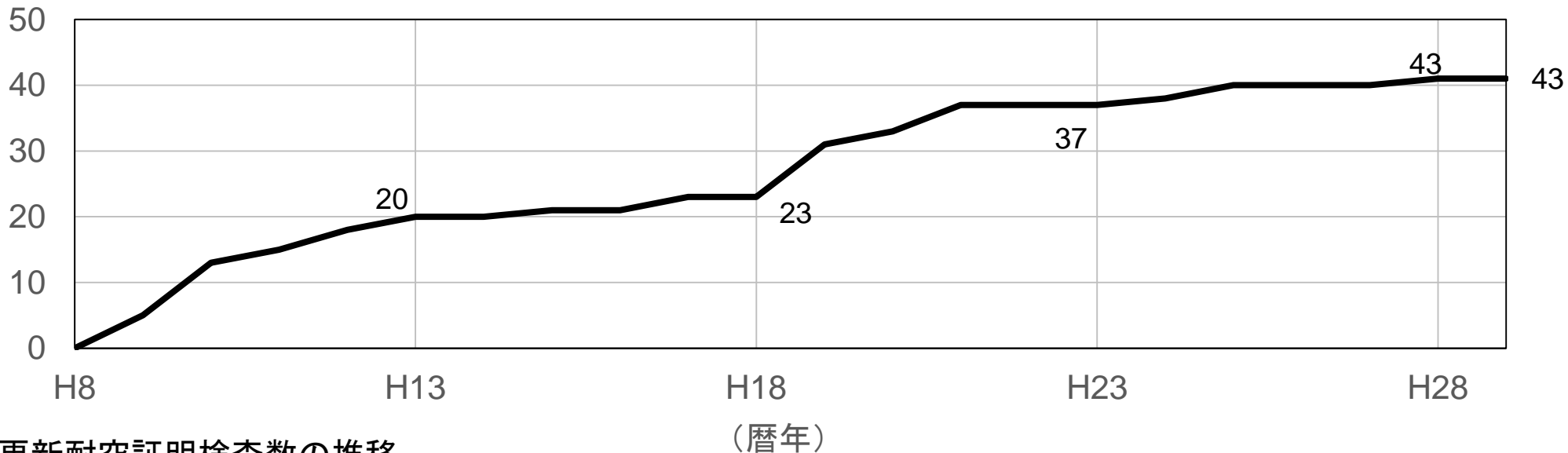
### <対応(案)>

- ✓ 事業規模の小さい事業者や個人所有機の利用者(一定規模の航空機数を有し組織的な整備体制を有している官公庁が使用する航空機等を除く。)については、「航空機整備検査認定」制度の活用は現実的ではなく、実機検査の簡素化等の措置により、負担軽減を図るべき。
- ✓ 一方で、「航空機整備検査認定」の活用が有効であると考えられる事業者及び個人所有機の利用者に対しては、引き続き認定の取得・活用を促すべきであり、例えば、運用面も含めて、以下のような施策を検討していくことが必要ではないか。
  - 確認主任者・有資格整備士の人材確保
  - 「航空機整備検査認定」制度のメリット、インセンティブの拡大
  - 「業務規程作成ガイダンス」の更なる充実等による、「航空機整備検査認定」の取得に必要なコストの削減
  - 「航空機整備検査認定」制度の活用メリット・意義に対する理解が十分でない事業者に対する啓蒙活動の実施
  - 航空機利用者に対する整備の義務化による、委託費の低下
  - 認定の際、航空機の型式毎の「限定」の緩和

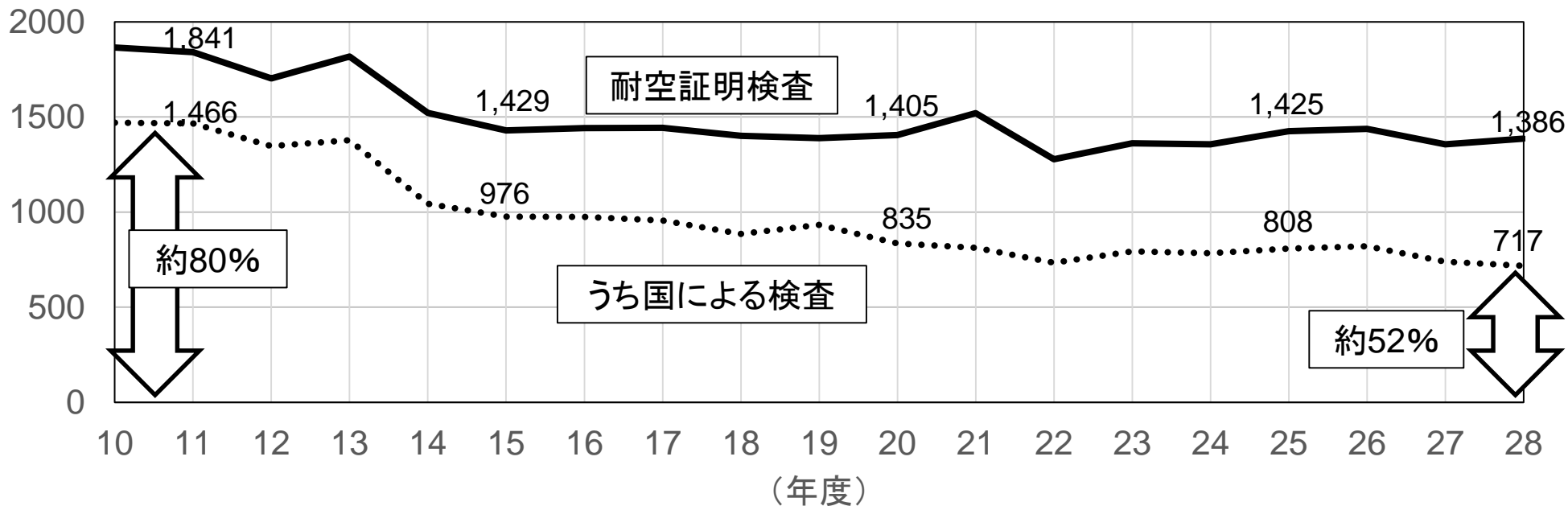
以上

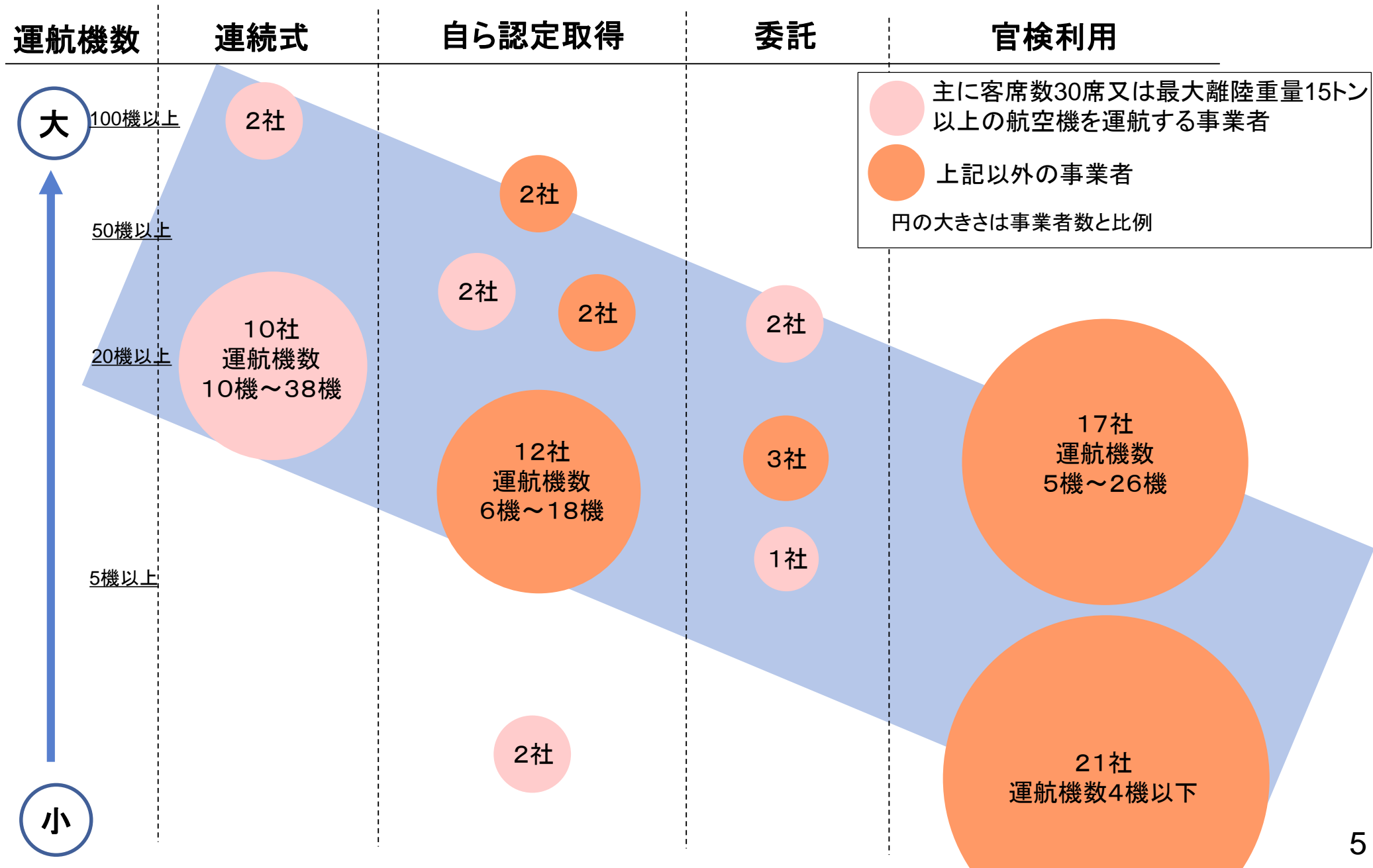
# 「航空機整備検査認定」制度の活用状況

## 航空機整備検査認定事業場数の推移



## 更新耐空証明検査数の推移





# 認定の「取得」が進まない理由

- ◆ 事業規模が小さい場合、**（認定を取得することにより得られるメリット）**よりも、**（認定を取得・維持するのに必要なコスト）**の方が大きいいため、認定の「取得」が進まない。

## 認定を取得することにより得られるメリット

- ・ 国による更新耐空証明検査の手続き（検査官立会いによる実機検査等）が大幅に省略できる
- ・ 耐空証明の更新手数料が低く抑えられる

VS

## 認定の取得／維持に必要なコスト

- ・ 国への申請手数料（新規：約60万円、更新：約24万円／2年毎）
- ・ 体制構築、業務規程作成のための人件費等の費用（認定取得までに1年以上を要する場合もある）
- ・ 「認定」業務を実施する航空機の型式毎に、最新の整備マニュアルの入手・管理費用や専用工具・治具の入手費用、必要な資格を有する確認主任者の人件費等が必要
- ・ 国による中間検査／更新検査への対応費用

## コスト比較（セスナ式172の場合の一例）

自ら「航空機整備検査認定」を取得して耐空証明を更新する場合

- 認定業務
  - 事前整備： 約50万円
  - 実機検査： 約5万円
- 国による検査
  - 申請手数料： 3,800円

**合計 約55万円**  
 +（1機当りの認定取得・維持費）

国による更新耐空証明検査の場合

- 社内試験等
  - 事前整備： 約50万円
  - 実機検査： 約5万円
- 国による検査
  - 申請手数料： 50,400円
  - 実機検査： 約5万円

**合計 約65万円**



⇒ ただし、認定を維持するための費用（更新手数料、確認主任者の人件費等）が必要なため、**認定を活用する機体数が少なければ、1機当たりの費用では、国による更新耐空証明検査に必要な費用を上回ってしまう。**

# 「委託」による制度の活用が進まない理由

- ◆ **（「航空機整備検査認定事業場」に委託して耐空証明を更新する場合に必要な費用）**が高額となり、**（国による更新耐空証明検査を受検し合格するのに必要な費用）**の方が安いいため、「委託」による認定の活用が進まない。

## コスト比較（セスナ式172の場合の一例）

「航空機整備検査認定事業場」  
への委託の場合

- 認定作業  
委託費用： 約100万円  
事前整備： 約50万円  
実機検査： 約5万円
- 国による検査  
申請手数料： 3,800円

**合計 約155万円**



国による更新耐空証明検査の場合

- 社内試験等  
事前整備： 約50万円  
実機検査： 約5万円
- 国による検査  
申請手数料： 50,400円  
実機検査： 約5万円

**合計 約65万円**

## 委託の場合の費用が高額になってしまう理由

- ・ **確認主任者・有資格整備士の不足**により、受託する航空機整備検査認定事業場側に受け入れる余裕がないため、受け入れる場合に高額な受託費用を課さざるを得なくなっている。
- ・ 航空運送事業機以外の航空機については、現行法令上、航空機使用者に対する整備義務が課されておらず、日常の適切な整備の実施が担保できないため、**安全性を保証するための保証料**として、高額な費用を要求している実態がある模様。
- ・ 国内に同型式の航空機が必ずしも多くなく、多種多様な型式の航空機が存在しているため、**個別の型式の「認定」の取得・維持にコストがかかる**ため。

# 制度の活用促進に向けた対応

- ◆ 事業規模の小さい事業者や個人所有機の使用者（一定規模の航空機数を有し組織的な整備体制を有している官公庁が使用する航空機等を除く。）については、「航空機整備検査認定」制度の活用は現実的ではなく、実機検査の簡素化等の措置により、負担軽減を図るべき。
- ◆ 一方で、「航空機整備検査認定」の活用が有効であると考えられる事業者及び個人所有機の使用者に対しては、引き続き認定の取得・活用を促していくことが必要。

制度の活用促進に向けて例えば以下のような施策について、引き続き検討していくことが必要

- 「航空機整備検査認定」制度のメリット、インセンティブの拡大 ← ①、②
- 「業務規程作成ガイドンス」の更なる充実等による、「航空機整備検査認定」の取得に必要なコストの削減 ← ①、②
- 「航空機整備検査認定」制度の活用メリット・意義に対する理解が十分でない事業者に対する啓蒙活動の実施 ← ①
- 航空機使用者に対する整備の義務化による、委託費の低下 ← ②
- 認定の際、航空機の型式毎の「限定」を緩和 ← ②

