

交通政策審議会 航空分科会 技術・安全部会  
航空機検査制度等検討小委員会(第7回) 議事概要

日時: 平成30年7月3日(火)10:00~12:00

場所: 経済産業省別館1111会議室

議事概要:

<議事(1)航空機検査制度の見直しの方向性について>

資料1及び資料2に基づき説明が行われたのち、質疑応答が行われたところ、主な質疑応答は以下のとおり。

資料1については、事務局において必要な修正を行い、再度、委員が確認した後に、公表することとなった。

○「見直しの方向性」を受けた、それぞれの項目の明確な実施スケジュールは決まっているのか。

→夏、秋にかけて制度面、運用面での詳細な検討・調整を実施したのち、「最終とりまとめ」を行う際にタイムスケジュールも含めてお示ししたい。

○「見直しの方向性(案)」にMRJという単語が一切出てこないのは意図的なのか。「とりまとめ素案」では、MRJがよく出ているので、「見直しの方向性(案)」にも書いた方がよいのではないか

○今回の検査制度の見直しでは、MRJのためという点が大きな柱としてあると思うが、「見直しの方向性(案)」では、MRJが契機となっていることが分からないので、その点を明確にするべき。

→MRJについては、「見直しの方向性」の「はじめに」の項で触れることとしたい。

○「見直しの方向性(案)」の3-2節で「コスト」という言葉がでてくるが、人的リソースも含めてなぜ負担になるのかという点について、「現状・課題」で触れられていないと唐突感がある。

→現状・課題の部分を書き換える等、修正内容について今後相談したい。

○「見直しの方向性(案)」の、「航空機の実効ある耐空性維持を求めること」という部分について、分かりにくい。もう少し良い表現はないか。

○「とりまとめ素案」中の「第4章 航空機検査制度等の見直し」の記述において、MRJの型式設計の変更が必要となる不具合も「少なからず出てくるのが想定される」という表現は否定的なので、「必要な場合には」などの中立的な表現にするべき。

○「とりまとめ素案」中の「第5章 これからの航空局の役割」の記述では、大局的な点で大きく舵をとる印象を受け、非常に重要であると考えますが、「見直しの方向性」には記載しないのか。

○運用面の細かいところを決めた後で、これからの航空局の役割という大きな視点を詰めるのではなく、大きな視

点に基づき細かい点を詰めていくものだと思う。今後運用面の検討で行き詰った際には、大きな視点に立ち戻って考えてほしい。

○「とりまとめ素案」中の「第5章 これからの航空局の役割」の記述において、民間活用を推進していく文脈の中で、「サービスプロバイダーの監視／監督」という表現に違和感がある。

○これからの航空局の役割としては、「レギュレーターとして」ではなく、民間事業者が仕事をしやすい「環境を整えていく」ことではないか。

→「最終とりまとめ」では、これからの航空局の役割について、きちんとした形で記載したい。

○これからの航空局の役割の中で、新たな技術への対応の観点が記載されており、航空局は技術面で（民間を）サポートしていくことになると思う。昨今、米国を始めとする諸外国では、ATM、無人航空機、AI、空飛ぶタクシーといった新たな技術について、早いスピードで活発に議論されており、これらの議論では、技術者、研究者だけではなく、必ず航空当局も議論の場に参加している。AIの活用や空飛ぶタクシーなどは、空域管制等も含めて日本の空が全く変わるパラダイム・シフトとなると思う。日本ですぐ実現するとは思わないが、海外情勢を鑑みると、早期に議論を開始する必要があるのではないか。

→無人航空機に倣う形で、空飛ぶ車についても年内を目途に、政府としても官民協議会を立ち上げ、ロードマップを策定する旨未来投資戦略2018に盛り込まれている。新しい乗り物については従来の基準で安全性を計ることはできないため、安全規制の検討がそのような環境変化に取り残されないように対応していく必要がある。このような点についてご指摘を踏まえ、「最終とりまとめ」に反映することとしたい。

○安全性の確保が前提であり、拙速な対応は避けるべきだが、直近に迫ったMRJのためにも全体的にスピード感を持って見直す必要があることを示すべき。

○航空の安全は航空機のハード面だけでなく、組織等のソフト面も重要な役割を果たしているため、他の要素も併せてきちんと見直していく必要がある。

○今回の航空機検査制度の見直しは、主体が多様であるため、一面においては規制緩和になり、他面においては規制強化になるのはやむを得ないだろう。

以上