

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8回) 議事概要

日時: 平成31年1月21日(月)15:00~17:00

場所: 国土交通省共用会議室3A・3B

議事概要:

<議事(1)前回小委員会以降の検討経緯について、議事(2)最終とりまとめについて>

資料1から資料3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

○最終とりまとめの記載順について、今回の小委員会の主題は国産航空機等の安全確保であるから、見直しの視点の3番目(ICAO 基準への適合)に位置付けられる「航空機のCO2 排出量基準の導入」についての記述は最後に記載するべきではないか。

→ご指摘を踏まえ、修正させていただく。

○最終とりまとめ P.2 の「これまで我が国は外国が設計・製造した輸入航空機の「運航国」であり航空機の「設計国」ではなかった」という記述は不正確ではないか。

○最終とりまとめ P.18 の①について、これまで航空機使用者の役割が明確でなかったという議論を踏まえての記述だと思われるが、読んでいてそのつながりがわからない。

→正確な表現に修正させていただく。

○最終とりまとめ P.18 の②の「自ら航空機の耐空性を継続的に維持できる」の「自ら」の主語が不明瞭で読みづらい。

→個人所有機等について新たに導入する、耐空証明の有効期間の延長については必ずしも「自ら」整備をしなければならぬ訳ではないため、ご指摘を踏まえ修正したい。

○「国産航空機の耐空性維持」の具体的な運用面の検討には、今まで欧米の機体を運航していたオペレーターの知見を活用するべきであり、メーカーだけでなくオペレーターも参画させて検討していくべき。

○小規模の航空機使用事業者や一般の航空機使用者が「整備規程」を作成することは非常に大変なので、整備規程の作成ガイドライン等を整備していくべきである。また、この場合、認定事業場が整備等を実施して

いくこととなるため、認定を取得する上での基準の明確化や緩和を図っていくべき。

○予備品証明の廃止は運航者の念願ではあるが、新しい体制への性急な移行は運航者に過度な負担となる恐れがあることから、BASA 締結や相手国の制度評価を早期に実施するとともに、国内の装備品事業者についても認定取得が早期にできるよう認定基準の明確化や緩和を図っていくべき。

○最終とりまとめ P.25 の国の役割について、掲げられている3点の他に、我が国の航空機産業の競争力強化のための環境作りがあるのではないか。

→ご指摘を踏まえ、修正させていただく。

○最終とりまとめ P.13 の不具合情報の収集について、単に不具合情報の収集体制の構築だけでなく、次世代の航空機開発に役立てる等の不具合情報の活用という観点も重要ではないか。

○今回の制度の見直しにより、欧米基準との調和が図られることから、BASA 締結に向けてより進めやすい環境となるため、従来にも増して BASA 締結の努力をお願いしたい。

○今回の制度見直しにより、国の直接検査の割合が減ることから、航空機検査官の育成や技量維持のため、従来以上の努力が必要。国の直接検査の比重を減らすということは民間の役割が大きくなるということなので、検査官の育成・技量維持についても民間の能力を活用していくべき。

○装備品に係る制度見直しについて、外国における認定取得の際には、本邦固有の制度を見直して相手国制度との差分を縮小するなど認定取得に時間のかからないようにするべき。

○外国における認定取得の際には、大手航空会社の委託先の場合、当該者がサポート出来ると思うが、小規模の事業者の委託先についてはそれも難しいケースがあると思うので、航空局も十分サポートするべき。

○装備品の調達形態については新品や修理品に限らず、Exchange 品や一時借用等様々な形態があるため、これらも考慮して運航者にとって過度な負担とならないよう今後も事業者(運航者)を交えて十分調整していくべき。

○最終とりまとめには 3D プリンター等新しい技術が次々と出てきている中で技術開発を阻害しないように図っていくとあるが、一方で、それら新技術が無制限に航空界に進出し安全に影響を与えることがあってはならないので、航空局としても新技術に柔軟に対応できる能力や体制を整備していくべき。

○装備品に係る制度の見直しについて、最終とりまとめではエアラインの観点からの記載が主だが、メーカーの観点から負担増とはならないのか。

→メーカーの観点では BASA を締結せずに一方的に受け入れる場合、輸出の際に不利となる論点があったが、現在は BASA 締結を推進していくという前提でとりまとめているため、業界団体からの理解も得ている。

○最終とりまとめ P.14 について「航空機設計検査認定事業場の活用促進」とある一方で認定事業場業務は「段階的な委任範囲の拡大が必要」とあるのは最終的にどうしたいのか不明瞭。

→当該部分の趣旨は、航空機設計検査認定事業場の制度自体はあるもののその活用が十分でないことから、今後はできるだけ活用範囲を拡大していく必要がある一方で、性急に委任範囲を拡大した場合、海外当局からその妥当性を認めてもらえず、認定事業場の確認行為が海外において無意味となってしまう可能性があることに留意が必要ということである。ご指摘を踏まえ、修正させていただく。

以上