

「飛行前点検の取扱いに関する通達の改正」に対して頂いたご意見の概要と国土交通省の考え方

国土交通省では、平成20年6月4日から平成20年7月3日までの期間において、「飛行前点検の取扱いに関する通達の改正」の一部改正に関するパブリックコメントの募集を実施し、広く国民の皆様からご意見を募集した結果、30件のご意見をいただきました。

ご意見の概要及び国土交通省の考え方を以下のとおりとりまとめましたので、公表いたします。

今回の意見募集にあたり、ご協力頂きました方々へ厚く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進にご協力頂きますよう、よろしくお願い申し上げます。

今後の取り扱いとしましては、通達の改正は行わずに、現行の通達のとおり、航空機の製造国・製造者等が作成する整備に関する技術資料に準拠し、かつ、運航事業者の技術水準、整備経験及び整備体制を考慮して、各事業者において適切に整備プログラムを設定することといたします。飛行前点検についてもこの原則に従って、その要否や安全性について審査を行うことに変わりはありません。

飛行前点検を実施する場合にあたっては、意見募集の際に「航空会社が自主的に飛行前点検を設定・実施する際には、(中略)必ずしも確認主任者等による実施を求めないこととする」ことを予定していたものを、パブリックコメントでいただいたご意見も踏まえ、航空会社による自主的点検であっても、航空会社が飛行前点検を整備業務として整備プログラムに設定する場合には、従前通り確認主任者等がその確認を行うことといたします。

なお、近年の大型航空機については、構成備品等の信頼性の向上などを背景に、信頼性管理プログラムの適用などを前提に製造国・製造者が設計時から飛行前点検を設定しない航空機が開発されておりますが、現行通達では既に飛行前点検の設定の有無にかかわらず、航空運送事業者は信頼性管理プログラムを実施することとなっております。

頂いたご意見の概要	国土交通省の考え方
<p>航空機の安全運航のためには、飛行前点検を実施すべきではないか。</p>	<p>航空機の製造国・製造者は、想定される不具合の影響や運航乗務員による探知可能性等を考慮し、システム・装備品等の信頼性を十分検討したうえ、安全確保に必要な整備プログラム（整備内容、整備間隔等）を設定しています。従来、製造国・製造者が設定している飛行前点検の内容は、主に胴体・エンジン・脚等の状態点検及びエンジン・オイル量の点検ですが、最近設計された航空機は、信頼性の向上等により、これらの点検を飛行間で実施しなくても安全上の支障が無いことが確認されています。</p> <p>また、飛行前点検が設定されていない航空機について、我が国の航空会社による飛行前点検における不具合の発見状況を検証したところ、機長の出発前確認やコックピット内の計器等により運航乗務員等でも発見可能な明らかな不具合や、次の飛行において安全上の支障を及ぼさない程度の不具合であることが確認されています。更に、海外の航空会社においては、既に飛行前点検を実施していないところもありますが、現在までに特段の問題は確認されていないところです。</p> <p>以上から、製造国・製造者の策定する整備プログラムに飛行前点検が設定されていない航空機については、飛行前点検の実施を国が義務付けることは合理的ではなく、航空会社が、その運航形態や不具合発生状況等を踏まえて、飛行前点検の実施の必要性について検討すべきであると考えております。</p>
<p>自主的に飛行前点検を実施する際には、確認主任者等による実施を求めないとするのは問題ではないか。</p>	<p>ご意見を踏まえ、自主的といえども、航空会社が飛行前点検を整備業務として整備プログラムに設定する場合には、引き続き、確認主任者等がその確認を行うこととします。</p>
<p>飛行前点検を省略した場合には、不具合対応のための時間を更に要することになることから、定時運航に支障を及ぼすことになるのではないか。</p>	<p>飛行前点検を行わず、整備従事者が配置されていない基地において、機長等が不具合を発見した場合に、整備部門と直ちに連絡を取り、迅速かつ適切に修復作業を実施する必要があることから、安全運航の確保の観点から、航空会社においては不具合実績や運航形態等に応じた適切な体制（連絡体制・バックアップ体制）をとることが必要です。また、国としては、こうした体制が取られていることを確認するとともに、航空運送事業の適確な遂行に支障が生じる場合には、体制の改善など適宜必要な指導を行うこととしています。</p>

<p>飛行前点検を省略すると、整備機会が減少することから、整備士の育成に影響を及ぼすのではないか。</p>	<p>航空会社は、整備従事者の資格、職務内容、経験等に応じて職務の遂行に必要な知識・技能を取得させるとともに、その技量を保持するための教育・訓練体制を構築することが必要です。飛行前点検の有無にかかわらず、必要な不具合修復等に適確に対応するための整備従事者に対する教育・訓練の在り方を検証し、構築することが求められます。国としては当該教育・訓練内容を審査し、その適切性について継続的に監視・監督することとしています。</p>
<p>飛行前点検を省略しても安全に支障を及ぼさないほど航空機の信頼性は向上しているのか。</p>	<p>航空機の製造国・製造者は、設計審査時の試験・解析、他型式機における類似機器の実績等に基づき航空機器の信頼性について十分検証した上で、安全確保に必要な整備プログラムを設定しており、国としても、飛行前点検の必要性も含め、その妥当性の確認を行っているところです。</p> <p>また、運航後においても当該整備プログラムの妥当性を継続的に検討するため、航空会社に対し、当該航空機の不具合発生状況を継続的に監視・分析し、安全確保上必要と認められる場合には飛行前点検を設定することを求めています。</p>
<p>整備部門による適切なバックアップ体制等が確保されないまま飛行前点検を省略されてしまうおそれがあるのではないか。</p>	<p>安全運航を確保するためには、航空会社においては、飛行前点検を行わない場合であっても、機長が安全性の判断に疑問を持った場合や不具合が判明した場合等に適確に対応するため、整備部門との連絡体制や不具合発生時のバックアップ体制が必要です。国としては、航空会社の体制（連絡体制・バックアップ体制）について確認するとともに、その適確性について継続的に監視・監督することとしています。</p>
<p>飛行前点検の省略は、技術の進展による航空機の安全性の向上によるものであり、コスト削減の観点からも望ましいものであるが、航空会社は安全に対する結果責任を十分認識し、自覚するべきではないか。</p>	<p>お寄せ頂いたご主旨については、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>