

参考資料

平成30年10月3日
国土交通省航空局

- 1 航空機検査制度等検討小委員会
- 2 調布飛行場の自家用機の飛行自粛解除について

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

見直しの方向性

平成 30 年 7 月

I. はじめに

近年、航空機から排出される CO2 の規制に関する新たな国際標準が策定されたことに加え、国内の航空機産業の発展・拡大、航空機サプライチェーンの国際化に伴う関係国間の相互承認の進展、エアラインから独立して航空機の整備等を行う MRO (Maintenance, Repair, Overhaul) ビジネスの定着等、航空機の安全確保を取り巻く内外の環境は大きく変化している。特に、現在開発中の国産ジェット旅客機 MRJ (三菱リージョナルジェット) を契機に、今後、国内の航空機産業が発展・拡大していくことが期待されており、これに合わせて、国産ジェット旅客機の運航開始後の安全確保に万全を期すための制度を整備するとともに、今後の航空機の安全確保のための国の役割についても見直す必要がある。

こうした環境の変化を踏まえ、今後の航空機の安全確保等のあり方について検討するため、平成 30 年(2018 年)2 月、交通政策審議会航空分科会技術・安全部会に「航空機検査制度等検討小委員会」を設置し、同年 3 月 13 日以降、計 7 回の小委員会を開催した。小委員会では、これまでの議論を踏まえ、現時点での航空機検査制度の見直しの方向性について、以下のとおり整理した。

II. 見直しの基本的な視点

【視点 1】航空機の安全性の確保

- ◇ 現行制度の見直しに当たり、現行制度の下で実現している航空機の安全性と同等以上の水準を確保していくことを大前提とすること。

【視点 2】国産航空機の安全性の確保

- ◇ 現在、2020 年半ばの運航開始を目指して国産ジェット旅客機の開発が進んでいることから、国産航空機の安全性を確保するために航空機メーカーが満たすべき基準を整備し、制度面から我が国の航空機産業を支援すること。

【視点 3】国際民間航空機関 (ICAO) 標準への適合や欧米基準との調和

- ◇ 外国政府が行った認証や検査結果の積極的な活用や国内製造者の国際市場への参入及びシェアの拡大を図っていくために、新たに導入された ICAO 標準への適合や欧米基準との調和を図ること。

Ⅲ. 見直しの方向性

1. 航空機のCO2排出量基準

(1) 現状及び課題

- 平成29年(2017年)7月、ICAOにより航空機のCO2排出量基準が新たに策定され、2020年1月以降、航空機の種類ごとに順次、適用される。
- 我が国初の国産ジェット旅客機が2020年半ばの運航開始を目指している。

(2) 見直しの方向性

- 早期に、遅くともICAO標準の適用開始(2020年1月)までには、我が国の航空機の審査基準に追加すること。

2. 国産旅客機の耐空性維持に係る仕組み

(1) 現状及び課題

- 国際民間航空条約上の航空機の耐空性維持に係る設計国の責務を果たすため、欧米では、型式証明保有者(航空機の設計・製造者)等に不具合情報の収集・分析、当局への報告が義務づけられている。
- 我が国では、型式証明保有者等が耐空性維持のために実施すべき活動が明確化されていない。また、航空機が損傷し、修理する際に必要となる「修理設計データ」(修理の計画)を設計国として承認する仕組みがない。

(2) 見直しの方向性

① 航空機の設計国としての責務

- 我が国が航空機の設計国の責務を果たすために、航空機メーカーを通じて航空機の不具合情報を運航者等から収集できる仕組みを構築すること。
- 航空局、航空機メーカー及び運航者の役割分担も含め、国産旅客機に対する耐空性の維持活動に関する諸手続を検討すること。

② 修理設計データの取扱い

- 欧米と同様、航空機の運航開始後に多数の修理設計データを速やかに承認できるよう、国が修理設計データを承認できる仕組みや国に代わって航空機メーカーが承認できる仕組みも併せて明確化すること。
- 修理設計データの承認に係る対象範囲や承認基準について明確化すること。

3. 装備品の整備・交換に係る制度

3-1. 装備品に対する安全規制

(1) 現状及び課題

- 欧米では、国が能力を認めた認定事業場等が安全性を保証した装備品でなければ、航空機への装備が認められていない。
- 我が国では、発動機、プロペラ等の航空機の安全確保のため重要な装備品（以下、「重要装備品」という。）以外の装備品については、航空機使用者の責任において航空機に取り付けることを認めている。
- 欧米にも輸出・運航予定の国産旅客機において、「重要装備品」以外の装備品の基準適合性の確認に大きな疑念を抱かせるおそれがある。
- 装備品の製造者／修理事業者の安全確保上の責任が明確ではなく、装備品を取り付ける航空機使用者が全ての責任を負っている。

(2) 見直しの方向性

- 航空機に装備される全ての装備品・部品に対して、製造又は修理を実施した者により、基準への適合性が確認されるべきことを求めること。

3-2. 国による「予備品証明検査」制度

(1) 現状及び課題

- 航空機の装備品が飛躍的に高度化・複合化し、国が短時間かつ簡易な検査のみにより装備品の安全性を総合的に判断することが困難になっている。
- 機材不具合等で「重要装備品」の交換が必要となった場合、国の「予備品証明」を受けるまでは航空機に取り付けることができず、運航便の遅延や欠航等が生じるおそれがある。
- また、実態上、国の直接検査である予備品証明検査をその都度受検することとなっており、航空機使用者にとって、人的リソースやコスト等の面で負担となっている。

(2) 見直しの方向性

- 航空機使用者にとって負担となっているだけでなく、安全性の確保の面でも万全とは言えないため、現行の形式的とも言える国による「予備品証明検査」の見直しを検討すること。

3-3. 国による発動機等の整備方法の指定制度

(1) 現状及び課題

- 我が国では、発動機、プロペラ等の重要装備品について、国が限界使用時間及び整備方法(=オーバーホール)を指定しているが、オーバーホールを前提として設計されていない発動機が多数出てきており、規制と実態が乖離した時代遅れの制度になっている。
- 諸外国では、国が整備方法を指定せず、製造者の最新のマニュアルにしたがって整備することが求められている。

(2) 見直しの方向性

- 国が整備方法を指定するのではなく、欧米と同様、製造者が指定する最新のマニュアル等にしたがって整備する方式を採用すること。

3-4. 見直しに当たって留意すべき事項

- 見直しに伴い、民間事業者等にとって過大な負担とならないよう、運用面で十分に配慮すること。
- 輸入装備品の安全性を確保するとともに、円滑な我が国への受入れを行うため、欧米を始めとする外国との整備分野を含む相互承認協定を早期に締結すること。

4. 航空機の更新耐空証明検査に係る制度

4-1. 航空運送事業機の耐空性の維持

(1) 現状及び課題

- 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、高度な整備能力、体制等を有する航空運送事業者が運航する航空機に対しては、有効期限を「当該事業者の整備規程の適用を受けている期間」とする「連続式耐空証明」を与えている。
- 「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1年毎の国による更新耐空証明検査を受検しており、民間の能力を活用して国の検査を省略する「航空機整備検査認定事業場」制度の活用が十分に進んでいない。

(2) 見直しの方向性

- 現行の「連続式耐空証明」及び「航空機整備検査認定事業場」制度の活用促進が適切かつ現実的である。
- 「航空機整備検査認定事業場」制度の活用を促進するとともに航空運送事業者に一層の能力向上のインセンティブを与えるため、認定事業場として一連の整備が継続的に実施されている場合に耐空証明の有効期間を整備実態に即したものにす等の仕組みを検討すること。

4-2. 航空機使用事業機及び個人所有機の耐空性の維持

(1) 現状及び課題

- 航空運送事業機（4-1節）と同様、「航空機整備検査認定事業場」制度の活用が進んでいない。
- 航空機使用者による日常の整備の適切な実施が担保できないことから、1年毎の更新耐空証明検査の際に検査・確認すべき点が多いこと、さらに、飛行検査を含む二重の実機検査（社内実機検査と国（航空機検査官）が立会う実機検査）を実施していることが使用者及び国の双方にとって大きな負担となっている。
- 近年、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るほか、小型機の事故も引き続き発生しており、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。
- 一方で、大きな自家用機使用団体等がなく、組織化されていない個人所有機に対しては、年1回の国による更新耐空証明検査が、国からの安全情報の伝達、使用状況や安全性の実態の把握の好機となっている。

(2) 見直しの方向性

- 航空機使用者に対して、適切な整備を通じて航空機の耐空性維持を求める実効性のある仕組みを検討すること。
- 引き続き1年毎の更新耐空証明検査により、航空機使用者の整備の実施状況を確認すること。
- 一定規模の航空機数を有し、組織的な整備体制を有する航空機使用事業者や官公庁が使用する航空機、認定事業場に日常整備等を全面的に委託している個人所有機等を対象として、任意に整備規程を設定し、それに基づく継続的な整備が実施されている場合に、耐空証明の有効期限を整備実態に即したものにす等の仕組みを検討すること。

4-3. 見直しに当たって留意すべき事項

- 「航空機整備検査認定」の活用促進による航空機使用者と国とのコミュニケーションの機会減少を考慮しつつ、航空機使用者の安全意識のより一層の向上を図るため、安全講習会の枠組みの拡充等による安全啓発を行っていくとともに、これまで国が担ってきた役割を認定事業場が的確に果たせるように指導・監督をすること。

5. その他併せて検討すべき事項

- 国産航空機の耐空性維持活動の実施に必要な体制の構築
- 航空機検査官の育成・技量維持
- 航空局と民間事業者等とで構成される定期的な基準の策定・見直し活動の実施

IV. 今後に向けて

今回とりまとめられた「見直しの方向性」を踏まえ、移行措置も含めた民間事業者等とのより詳細な制度設計・枠組みの検討、調整や実現可能なスケジュールの検討等を実施するとともに、今後の航空機の安全確保に係る航空局の役割についても検討し、本年冬以降に最終とりまとめに係る審議を実施する。

2 調布飛行場の自家用機の飛行自粛解除について

飛行自粛の経緯

- 平成27年7月の事故後、東京都は自家用機に対し調布飛行場における運航自粛の要請を行い、平成30年9月12日まで継続。
- 地元自治体等から東京都に対し、同飛行場の安全対策及び適正管理の徹底、航空機事故対応の強化について要請。
- 東京都は要請に対し、管理運営の一層の適正化や安全対策の強化、同飛行場の外部監査の実施、被害者支援制度の創設、自家用機分散移転の検討などの対策を実施。
- 東京都は、**9月13日から運航自粛を解除**し、自家用機の空港使用届の受付を再開。

運航するために必要な主な手続き等について

- ・ 飛行場を使用するために航空機を使用する代表者は「調布飛行場登録申請書兼使用航空機届出書」を使用する1か月前までに提出し確認を受けること。
- ・ 飛行場を使用する時点で有効な航空機保険（第三者賠償責任保険）に加入している証券の写し等を提出すること。
- ・ 機長、整備士、運航管理者等が安全講習会を受講していることを義務付け。
- ・ 「空港使用届出書」は飛行場を使用する3日前までに届け出ること。
- ・ 自家用機の使用については、離陸予定時刻の2時間前から離陸までに「操縦者の出発前確認事項等の確認書及び宣誓書」を管理事務所へ提出し、航空専門員による確認を受けること。
- ・ 空港使用届出書に記載された自家用機の操縦者及び搭乗者に対し、離陸前又は着陸後に管理事務所でも本人確認を受けること。
- ・ 遊覧飛行、体験飛行、飛行場周辺における訓練飛行、編隊飛行は認めないことなど、空港使用の制限等は、「東京都調布飛行場空港供用規程」で明示している。

なお、空港使用届の提出は17時で打ち切り、調布飛行場のフェイスブックにて翌日の飛行に関する情報を掲載。

2 調布飛行場の自家用機の飛行自粛解除について

耐空証明検査の実施状況等について

○ 耐空証明検査の実施方針

調布飛行場で飛行自粛していた自家用機は、長期間の保存整備状態にあり、耐空証明の有効期間を超過している。

飛行再開のために必要となる耐空証明検査では、保存整備の実施状況等について確認するとともに、機体の現状については、特に重点的に検査する。

今後、申請に基づき対応して行く。