

背景・必要性

1. 航空機輸出国としての体制確保

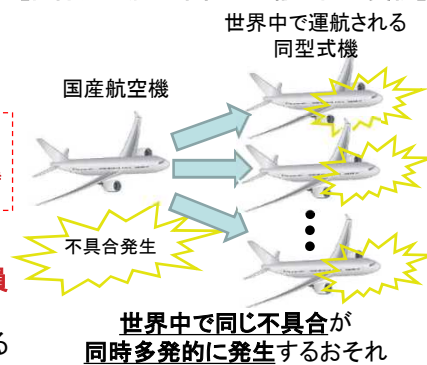
- 新たな国産航空機の開発等、最近の国内の航空機産業の発展・拡大に伴い、**国際民間航空条約における航空機輸出国(設計国)の責務**として国産航空機の**安全運航維持に係る体制を確保**する必要。

「未来投資戦略2018」(平成30年6月15日閣議決定)

第2 I.3. (3) iv) 航空機産業の拡大

・MRJ(三菱リージョナルジェット)を含む今後の完成機事業については、安全性審査を適確に行いつつ、MRJの就航時期までに、開発完了後の販売支援体制や**真産機の安全運航維持の仕組みを整備**する。

【国際民間航空条約上の輸出国の責務】



国土交通大臣は、航空機メーカーや航空機使用者に適切な処置を指示し、事故等を未然に防止する必要

2. 航空機の運航等に係る更なる安全確保

- 飲酒に起因する不適切な事案が連続して発生したことを踏まえ、**航空機乗組員に対する規律を強化**する必要。
- 無人航空機の急速な普及に対応し、**事故防止のための飛行ルールを強化**する必要。

3. 合理的な航空機の安全確保

- **航空機システムのデジタル化・高度化**を踏まえ、**航空機全体の安全性を合理的に確保**するための制度の見直しが必要。

改正案の概要

1. 国産航空機の安全性維持に係る航空機輸出国としての体制確保

- 国土交通大臣が、**国産航空機メーカーから当該機の不具合情報を入手し、当該メーカーに対して改修等の是正対策の構築を指示**できる仕組みを創設
- **国内外の国産航空機の使用者が迅速かつ適切に修理・改造できるよう、航空機メーカーが作成した修理・改造の手順を国土交通大臣が承認する制度を創設**
- ➡ **国産航空機の安全運航維持の仕組みを整備し、事故防止など安全性を確保**
国産航空機の安全性への信頼を確保し、その円滑な輸出を後押し



【航空機の修理・改造】

2. 航空機の運航等に係る更なる安全確保

- (1) 航空機乗組員に対する規律強化
 - 飲酒等の影響で正常な運航ができないおそれがある間に航空機の操縦を行った場合の**罰則を強化**
- (2) 無人航空機の飛行に係る更なる安全確保
 - 無人航空機が急速に普及していることを踏まえ、その飛行に当たっての**遵守事項を追加**
 - ① 飲酒時の操縦禁止、② 飛行前点検の遵守、③ 衝突予防の遵守、④ 危険な飛行の禁止
 - 無人航空機の飛行を行う者等に対する**報告徴収・立入検査制度を新設**
- ➡ **事故等を未然に防止し、万が一事故等が発生した場合に迅速に対応**

3. 技術の進展等を踏まえた合理的な航空機の安全確保

- 航空機の装備品の安全性について、**国土交通大臣による1点毎の検査を廃止**、現行の**国土交通大臣(又は外国当局)の認定を受けた装備品メーカー等が確認**する制度へ一本化
- **航空運送事業者以外の航空機使用者**であっても、十分な整備能力を有すると認められる場合に、**航空機の耐空証明の有効期間(1年)を延長**する仕組みを構築
 - ・ 航空機使用者に航空機の安全性維持のため適切な整備・改造の実施を義務付け
 - ・ 航空機使用者が航空運送事業者と同様に定める整備規程を認定する制度を創設
- ➡ **民間の能力を活用し合理的に航空機の安全を監視**



【高度化した操縦システム】

4. 運輸安全委員会による事故等調査の適確な実施

- ① 国産航空機の就航に伴い、他の設計国と同様に**航空機が航行していない状態で生じた航空事故の兆候も調査**できるよう措置するとともに、② 事故等の再発防止を迅速に図るため、**事故等(※航空、船舶、鉄道の各事故等)の調査を終える前に原因関係者等への勧告を行うことができるよう措置**

【目標・効果】

① 国産航空機の安全性維持に係る体制を構築し、国産航空機の就航後の航空事故の未然防止を図る。

② 無人航空機の飛行に当たっての遵守事項の追加により、無人航空機の事故等の未然防止を図る。

(KPI) ① 国産航空機の機材不具合に起因する航空事故の発生件数：(新規) → 0件 (2020~2029年)

② 無人航空機の事故等発生率(※)：20.2件(2017年) → 10.1件(2020年)

※ 許可承認1万件当たりの事故等の発生件数