

航空の安全分野における技術規制のあり方
の検討について（報告書）

平成24年7月31日

安全に関する技術規制のあり方検討会

はじめに

航空機は遠距離の高速輸送を可能とする交通機関であり、広域な人々の行き来により、経済の活性化、文化の交流をもたらしてきた。

2005年に人口減少社会に突入した我が国において、社会の活力を維持し、成長をもたらすためには、国内のみならず、海外との、特に成長の著しいアジア太平洋地域との人の移動を増やす意味で、航空輸送の発展を進める必要がある。

そのためには、多くの人が使いやすい航空ネットワーク整備を、空港整備も含め推進しなければならず、首都圏空港の容量拡大、それによるオープンスカイの推進はまさにその方向を目指すものといえる。

一方で、LCCの国内就航開始など航空業界は厳しい競争にさらされており、真に国民が使いやすい航空輸送システムの再構築が求められている。

ただし、新たな航空輸送システムを構築する際にも航空安全を損なうことがあってはならない。

高空を高速で飛行する航空機には、他の輸送手段に比べ格段に高い信頼性と安全性が要求される。そして航空機は国を超えて飛行するため、安全基準に対するルールは国際民間航空機関(ICAO)により定められ、各国はその基準を順守している。

もちろん、航空会社にとっても安全な運航は経営の前提である。

そのうえで、国民に利便性の高い航空輸送システムを再構築するためには、規制する側・される側といった立場ではなく、官民が一体となって航空の安全分野における技術規制のあり方を考える必要がある。

その際の視点は、事務手続き上の無駄の排除、技術の発達および国際的な動向を踏まえることであるが、さらなる安全性の向上を常に目指すという共通の認識が何よりも重要である。

安全に関する技術規制のあり方検討会
委員長 鈴木 真二

目 次

I 報告書

1. 背景及び趣旨	1
2. 検討の進め方	2
3. 検討の状況	3
4. 取組に対する関係者の声	4
5. 今後の方針	5
（別紙1）航空会社の要望と対応状況	6
（別紙2）措置分類Cとされた項目の工程表	40

II 参考資料

1. 委員名簿	48
2. 国土交通省成長戦略	49
3. 検討の進め方	50
4. 検討結果概要	51
5. 技術規制の見直しによる主な効果	52
6. 規制・制度改革に係る方針（平成24年7月10日閣議決定） （抜粋）	57
7. 小型ビジネスジェット機によるチャーター事業に係る技術規制について	59
8. 「航空安全技術規制に関する目安箱」について	64
9. 関連記事	66

I 報告書

航空の安全分野における技術規制のあり方の検討について（報告書）

1. 背景及び趣旨

（1）航空安全に関する国際基準

航空の安全分野は、国際民間航空条約（シカゴ条約）及び同附属書により国際標準・国際的なルールが定められており、各国地域は、これら国際基準に準拠し、かつ、米国基準、欧州基準と整合を図りつつ、安全規制に取り組んできたところ。

【安全確保に係る基本的考え方・仕組み】

運航の安全性の確保	<ul style="list-style-type: none">・新規参入航空会社に対しては、運航開始前に事業計画、マニュアル、施設等の適切性を審査・運航開始後も安全監査、不具合報告等を通じて、航空会社の安全管理の実態を把握
航空機の安全性の確保	<ul style="list-style-type: none">・航空機を運航するためには、航空機の安全性・環境基準への適合性についての国の証明（耐空証明）が必要・整備等を行う場合においても、安全性・環境基準への適合性の確認が必要・型式証明及び認定事業場制度により、耐空証明や整備等について国の行う検査が省略可能
航空従事者の技量維持	<ul style="list-style-type: none">・航空機の操縦その他の運航の業務又は整備、改造した航空機についての確認の業務を行おうとする者には、航空従事者技能証明（ライセンス）等を付与・ライセンス保持者については定期的に知識、技量、健康状態等の確認が必要

（2）取組の背景

一方、航空自由化の進展、アジア太平洋地域における航空旅客輸送の増加、LCC（格安航空会社）等新たな事業形態の出現等、航空業界を取り巻く環境は大きく変化しており、我が国においても、国土交通省成長戦略（平成22年5月）【P.49参照】に基づき、首都圏空港（羽田・成田）を含む徹底的なオープンスカイの推進や、首都圏空港の容量拡大などが進められているところ。

安全に関する技術規制についても、航空技術の進歩や利用者ニーズを踏まえた新たな事業形態への対応等が喫緊の課題となっている。

(3) 取組の基本方針

国際標準や欧米の状況等を踏まえ、安全性の確保を大前提としつつ、

- ① 航空の安全規制は、国際民間航空条約及び同附属書に定められている国際標準に準拠すべきものであることから、国際標準よりも強化されているものが有れば、国際標準に準拠
- ② 国際標準の範囲内であっても、航空先進国である欧米諸国において、航空技術の進歩に伴いより緩やかな規制等が適用されている場合には、当該規制等を導入して支障はないかなどの観点から検討を行った。

また、平成 23 年度内に結論を得ることを原則としつつ、緊急性の高いものや早急に対応可能なものについては即座に対応することとし、一方で、安全性確保の観点から実証実験等の必要があり改正に時間を要するものについては、原則として平成 24 年度中に対応することとした。

2. 検討の進め方

(1) 検討体制

① 検討会の開催

学識経験者、規制・制度改革委員会委員等で構成する有識者委員会「安全に関する技術規制のあり方検討会」を開催

② 局内体制

航空局次長、航空ネットワーク部長、安全部長および関係課長を委員会メンバーとし、航空戦略課、安全部安全企画課及び航空事業安全室で事務局を構成

(2) 検討の具体的な進め方【P. 50 参照】

- 1) 技術規制に関する事業者からの要望受け
- 2) 事業者からのヒアリングを通じた要望内容の整理
- 3) 対応案の検討及び事業者への対応案の照会
 - ・ 対応案は、A（即時対応又は措置済み等）／B（平成 23 年度内対応）／C（原則平成 24 年度中対応）／D（対応不可）に分類
- 4) 委員ミーリングリストによる委員同士の意見交換・情報共有や、委員及び航空局による事前打ち合わせにおける論点整理
- 5) 検討会を 2 ヶ月に 1 回開催し、対応案について議論（委員、航空局の他、事業者がオブザーバーとして参加）

3. 検討の状況

(1) 検討の進捗状況【P. 51 参照】

事業者（本邦大手航空会社やビジネスジェット運航会社、外国航空会社など 16 事業者・団体）からの要望 251 項目から内容が重複するものを除いた 129 項目のうち、本検討会の対象となる 120 項目について、

- ・ 第 1 回検討会（2011. 12. 6）において 31 項目（対応 28 項目、対応不可 3 項目）
- ・ 第 2 回検討会（2012. 2. 6）において 29 項目（対応 20 項目、対応不可 9 項目）
- ・ 第 3 回検討会（2012. 4. 6）において 60 項目（対応 52 項目、対応不可 8 項目）

の結論を得た（なお、ビジネスジェットに関する要望については、専門の検討会を立ち上げ、別途検討を行った【P. 59 参照】。）。

また、第 4 回検討会（2012. 6. 1）において、全体の進捗、工程表について確認を行った。

このほか、要望取り下げ等が 6 項目、他省庁所管事項に関する要望として「規制・制度改革委員会」にて取り扱っていただいた項目が 3 項目ある【P. 57 参照】。

また、平成 23 年 12 月に「航空安全技術規制に関する目安箱」（専用メールアドレス）を設置し、改正後の制度の運用状況について現場の意見を受け付けるとともに、技術の進展等により新たな要望が生じた場合にこれを受け付けることとしている【P. 64 参照】。

(2) 検討会において提示された視点等（委員からの意見）

- ・ 議論の大前提は安全性を確保するためにどうするかということに尽き、最終的な目的は、安全でスムーズかつ経済的な運航体制であるとともに、大きな幹は国際標準である。
- ・ 航空分野では以前からしっかりと安全対策が採られており、見直されるべき規制もあれば、不変のものもあることに留意すべき。
- ・ 米国と欧州がそれぞれ異なる基準を採用している場合、どちらの基準を参照・採用すべきか。
- ・ 安全性の担保は、国による個別の審査からシステム認証、事前規制から事後チェックへと移行していくべきであると考え。その際には、単に「効率化のため」ではなく、「安全性を高めるため」という観点で見直すことが重要。
- ・ 技術の進歩（シミュレータの高度化等）、環境の変化（グローバル化等）、経営モデルの変化（機材回転率の改善ニーズ等）に応じて規制を見直すべきではないか。
- ・ 我が国独自の基準は、「我が国固有の事情」に基づいて定められたものであるのか。
- ・ 現場での公平かつ一貫した制度運用をいかに確保するか。
- ・ 役所内の手続（決裁等）に時間を要している場合、これを可能な限り合理化するべきではないか。

- ・ 航空機や部品の製造も伸びている中、我が国は航空機産業をリーディング・インダストリーと位置づけているので、審査体制を充実させるなど、航空局の体制・予算もさらに大きくなるような形で進めてもらいたい。

(3) 検討過程において生じた主要な課題と解決の方策

- ・ 航空行政全体の観点から取り組むため、航空局次長を中心とした検討体制を構築し、様々な分野の要望に迅速に対応した。
- ・ 法令等の制度だけではなく運用実態も含めて諸外国の状況を把握する必要があったため、諸外国政府機関と密な情報交換を実施した。
- ・ 検討会において120項目という膨大な項目を処理する必要があったため、委員間のメーリングリスト設置及び検討会に先立ち委員間での事前打ち合わせを実施することにより事前に論点整理を実施するとともに、要望者に対して事前に対応案を照会する等、要望者と密な調整を実施した。
- ・ 制度見直しの効果を発揮させるためには、制度改正がなされた後に運用の一貫性を保つ必要があるため、現場への徹底を実施するとともに、「航空安全技術規制に関する目安箱」の設置により運用の実態を把握できるよう措置した。
- ・ 多角的な視点から検討を行うべく、航空技術が専門の委員に加えて、他分野（規制・制度や経済学等）を専門とする委員に就任を依頼するとともに、オブザーバーとして要望者である事業者の検討会への参加を要請した。

4. 取組に対する関係者の声

事業者を起点としたこの取り組みは、事業者の自覚を促すと共に、事業者及び関係者の双方から概ね肯定的な評価をいただいたと認識している。更にこの取り組みを今後しっかりと進めていくため、フォローアップの重要性を中心に、幾つかの指摘をいただいた。

(1) 事業者からの評価

- ・ 要望のあった14事業者・団体による評価の平均（5点満点）
 - 1) 取組全体について 4.6点
 - 2) 有識者委員会形式としたことについて 4.6点
 - 3) 欧米の基準との適合を見直しの基準としたことについて 4.3点
 - 4) 検討にあたって、要望毎に分類したことについて 4.3点
 - 5) 対応の迅速性について 4.3点
 - 6) 事務局の体制について 4.7点

(2) 評価できる点

- ・ 事業者の声を全て吸い上げた上で、明確に期限を切り、技術水準などの変化に即し徹底的且つ迅速に見直しが行われた。(委員)
- ・ 有識者委員会形式とし、事業者、航空局、委員の三者によって検討がなされたことで、より客観的な見直しが行われた。(委員・事業者)
- ・ 検討会前に、事業者と航空局、委員と航空局の間で論点の絞込みを行い、運営の効率性が確保されていた。(委員)
- ・ 欧米の基準との適合を見直しの基準としたことで、日本独特の慣習や過去からの考え方を見直す契機となった。(事業者)

(3) 改善すべき点・今後の課題となる点

- ・ 事業者として重要度の高いものの多くが継続検討となっており、これら項目については、ロードマップの作成やフォローアップ体制の構築などが必要である。(委員・事業者)
- ・ 欧米の制度との比較においては、より深度の深い調査、運用実態の把握を行う必要がある項目もあった。(事業者)
- ・ 本取組の作業量や社会的重要性を鑑みると、人員等を含めた体制整備も検討すべきである。(委員)
- ・ 新たな要望や課題についても、節目節目で共有し、本検討会の趣旨、基本方針に沿って継続的に見直しが行われていくことが望まれる。(委員・事業者)
- ・ 型式証明、耐空証明に関しては航空機製造事業者、装備品製造事業者、修理事業者も関係するので、運航以外の視点でも検討がなされることを期待する。(委員)

5. 今後の方針

方向性の結論が出た項目について、順次速やかに制度改正等を行うとともに、検証に時間を要する項目については、項目毎の工程表【P. 40 参照】に沿った形で計画的に検討を進めることとし、これらの進捗状況については、本検討会等において定期的にフォローアップを実施していくこととする。

また、改正後の制度の運用状況については、「航空安全技術規制に関する目安箱」等を活用し、随時事業者からの意見を受け付けることにより、適切な運用を確保することとする。

航空会社の要望と対応状況

別紙 1

[措置分類] A: 対応(即時対応又は措置済み等) / B: 対応(平成23年度内目処) / C: 対応(原則平成24年度内)((135)とあるものは、ビジネスジェット包括基準の導入と連動して検討) / D: 対応不可
 [提案者] ADO: エアドゥ / ANA: 全日本空輸 / FDA: フジドリームエアラインズ / JAL: 日本航空 / NCA: 日本貨物航空 / PEACH: ピーチアビエーション / SFJ: スターフライヤー / SKY: スカイマーク / SNA: スカイネットアジア / JBAA: 日本ビジネス航空協会
 [工程表との対応] 工程表を作成している項目については、工程表のページ番号を記載
 ※措置分類Cのうち、平成24年6月までに結論が出ない項目(対外的な調整が必要であるなど対応の具体的な目処が示せない項目、既に工程表を提示している項目を除く)

No.	項目	要望事項	諸外国の状況	措置分類	対応状況等(H24.7.31時点)	提案者	工程表との対応
1	耐空証明の有効期間について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 耐空証明について、その有効期間は原則1年であるが、認定事業場が整備及び整備後の検査を行った場合には、国の更新検査は省略可能。(航空法第10条、第14条) ● 航空運送事業者にとっては、信頼性管理体制をはじめとする適確な整備管理体制を有し、当該事業機の耐空性を適切に維持・管理していることが確認された場合には、当該事業機の耐空証明の有効期間については、当該事業者の整備規程の適用を受けている期間としている(連続式耐空証明)。(通達「航空運送事業の用に供する航空機の耐空証明の有効期間の設定について」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業の用に供する航空機の耐空証明は、全て連続式耐空証明と同様にして欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国では、耐空証明書の有効期間は存在しないが、航空運送事業者は整備プログラムに基づく整備の実施が必要(FAR21.181, FAR91.407)。整備プログラムには、その実施と効果を分析・監視するシステムが含まれることが導入が必要(FAR121.373/FAR135.431) ● 欧州では、耐空証明書の有効性を維持するためには、当局の認定を受けた耐空性維持管理事業場による耐空性確認が原則1年毎に必要(M.A.901)。さらに、航空運送事業者は、整備プログラムに基づく整備の実施及びその効果の分析が必要(M.A.301)。 ● ICAOでは、耐空証明の有効性を無期限とする場合には、更新制と同等以上の耐空性監視システムが必要とされている。(Airworthiness Manual Part III 3.2.5) 	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 我が国においては、航空運送事業者が連続式耐空証明を受けるための要件として①航空機等の性能を継続的に監視し、適切に分析評価を行うことにより、故障に至る前に適切な措置を体系的に取ることができる信頼性管理体制、②製造者の技術資料や安全情報等を迅速かつ適切に評価・処理するとともに、機材不具合の要因分析・再発防止策を適切に実施すること等のための適確な技術管理体制の構築などを求めており、それが確認できれば連続式耐空証明書の交付を認めているところ。 ● 欧米においては、航空運送事業者の参入時に上記のような信頼性管理体制をはじめとする厳格な整備管理体制の構築を求めているが、我が国においては参入時には一般的な整備管理の要件を課しているのみとなっている。 ● 連続式耐空証明の基準については、航空会社の要望を受け、関連通達を改正し、欧米と同様な整備管理体制を有していることを確認できれば交付することとしており、既に欧米と遜色のない制度となっている。 ● なお、当該措置により、日本航空、全日本空輸に加え、スターフライヤー、北海道国際航空、日本貨物航空、日本エアコミューター及び北海道エアシステムも連続式耐空証明を取得している。 	NCA ADO SNA PEACH FDA	—
2	輸出耐空証明について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 輸出耐空証明は、原則として、輸入国政府から我が国政府に対して要請があった場合に、輸入国政府から示された要件等に合致していることを証明するものであり、通常の耐空証明検査と同様、地上試験及び飛行試験を実施することとしている。以下のいずれにも該当する場合には、国の検査において、地上試験・飛行検査を省略することとしている。 ①輸入国政府が地上試験・飛行試験を要求していない場合 ②対象機が連続式の耐空証明を受けている場合 (通達「航空機及び装備品等の検査に関する一般方針」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 連続式耐空証明を有する航空機については、輸出耐空証明のための検査を認定事業場が行う場合においても、地上試験と飛行試験を省略可能としてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 欧米では、輸出耐空証明書を発行する際、輸入国政府からの要請事項に応じた検査を実施。 (FAR § 21.329, ORDER 8900.1, Vol.8, Chap.5, sec4) (EASA21B.326) 	D	<ul style="list-style-type: none"> ● 輸出耐空証明に当たっての検査方法を定めるに際しては、①耐空性が適切に維持されているか、また、②輸入国政府が地上試験・飛行試験を求めているかどうかを確認する必要がある。前記①については連続式の耐空証明を受けていれば、こうした基準に合致していると認められる。また、②については、国の責任において行うべき性質の業務であるため、国が検査を行う場合に限り、輸入国政府が求めている場合、地上検査・飛行検査を行わないことができることとしているものである。 ● 一方、認定事業場に対して輸入国政府への確認を委任することは適切ではないことから、認定事業場における輸出耐空証明のための検査において、地上試験・飛行試験を行わないこととするのは困難である。 ● なお、平成23年4月15日以降は、航空会社からの要望を受けて、国が輸出耐空証明の検査を行う場合には、書類検査等によりよいこととしており、実体上の問題はないと考えている。 	JAL	—
3	機体装着後における基準適合証の発行	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 認定事業場は、装備品(エンジンを含む)の修理を実施し、基準適合性を確認した場合に、装備品基準適合証を発行する(航空法施行規則第40条)。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● エンジンの修理実施後、当該エンジンを航空機に装着して機能試験を実施する場合においても、基準適合証を発行できるようにしてほしい。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 製造者が指定した方法に基づいて整備後のエンジンを機体に装着して機能試験を実施する場合には、当該機能試験を実施後に基準適合証を発行できることを既に認めているところ。 ● また、今般、要望を受け、通達を改正し、当該エンジン等を機体に装着した後に必要となる機能試験を明示することにより、エンジン等を取付ける前に基準適合証を発行できることとした。 	ANA	—

4	耐空証明の検査内容について(飛行試験)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 耐空証明の有効期間は原則1年だが、信頼性管理体制をはじめとする適確な整備管理体制を有すると認められる航空運送事業者が、当該事業機の耐空性を適切に維持・管理している場合には、当該事業機の耐空証明の有効期間を整備規程の適用を受けている期間としている(連続式耐空証明)。 ● 連続式耐空証明を有する事業機については、地上における整備要目や通常運航では確認できないNHF(Normally Hidden Function)関連システムの機能の信頼性を確認するため、サンプリングによる飛行試験を行うことを求めている。(通達「航空運送事業の用に供する航空機の耐空証明の有効期間の設定について」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● NHF飛行試験を廃止してほしい。 ● NHF飛行試験への航空局職員の立会を廃止してほしい 	<ul style="list-style-type: none"> ● 欧州では、耐空証明書の有効性を維持するため、 ・当局の認定を受けた耐空性維持管理事業場による実機確認を含めた耐空性確認が原則1年毎に必要(M.A.901)。当該実機確認には飛行試験を含めることが可能。(AMC M.A.710(b)and(c)) ・当局は各機の耐空性の維持状況についてサンプリングで実機調査を行うこととしており、当該実機調査には詳細調査、駐機場での調査、飛行調査が含まれる。(M.B.303, AMC M.B.303(b)) (欧州当局は実施方法を詳細に定めたガイダンスを定めておらず、当該飛行調査の実績は確認できていない。) ● ICAOマニュアルでは、各国当局は、必要に応じて航空機の耐空性維持を確認するために飛行試験を求めることができることとしている。 [Airworthiness Manual Part III 3.2.8] 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 現在、NHF試験項目の妥当性について、詳細な技術的検討を開始しているところ。 ● 引き続き、諸外国の状況を踏まえつつ、航空会社の見解も聞きながら技術的検討を行い、その結果を踏まえ平成24年度に必要な見直しを行う。 ● なお、NHF飛行試験への立ち会いについては、航空会社のスケジュールに合わせて行っており、当方の都合により日程を変更して立ち会うものではない。 	ANA NCA PEACH	P.43
5	耐空証明の飛行検査項目の削減	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 更新耐空証明検査においては、航空機製造者が設定した検査手順書(Production Flight Test Procedure(PFTP)等)を踏まえ、必要なものについて実施。(「地上機能検査及び飛行検査項目(耐空証明[定期]検査用)」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 無指向性無線標識(NDB)の地上局の数が少なくなっている状況にもかかわらず、更新耐空証明検査の方向探知機(ADF)の検査項目において、NDB地上局上の通過が求められており、コストが増大することから、当該項目を削除してほしい。 	-	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 更新耐空証明検査の検査項目に、方向探知機(ADF)の試験におけるNDB地上局上の通過は求めている。 ● その旨関係職員及び関係事業者に対し周知した。 	SNA	-
6	更新耐空証明の飛行検査項目の緩和	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 更新耐空証明検査においては、航空機製造者が設定した検査手順書(Production Flight Test Procedure(PFTP))等を踏まえ、緊急時に必要となる警報機能/バックアップ機能など、必要な項目について飛行検査を実施。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 耐空証明に係る飛行検査について、PFTPとは別に航空機製造者により設定されている、受領検査時の飛行試験手順である検査手順書(Acceptance Test Flight Procedure(ATFP))により、実施することを認めてほしい。 	-	D	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機製造者によれば、ATFPとは顧客が新造機の受領検査の際に使用する飛行試験手順であり、その内容は顧客の要望ごとに異なるものであることから、当該手順に基づく耐空証明に係る飛行検査を行うことは不相当であり、関係事業者に対し、耐空証明飛行検査はPFTP等に基づくことが必要であり、PFTP等の入手が困難な場合には航空局に問い合わせられたい旨周知・連絡した。 ● なお、耐空証明に係る飛行検査の個別項目の緩和等が必要な場合は、個別に調整を行っており、引き続き実施する。 	FDA	-
7	耐空性改善通報に関する届出の簡略化	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 耐空性改善通報は、航空機の安全を確保するために整備、改修等が必要な場合、その実施を国が航空機所有者に指示するもの。輸入機の場合には、原則、その設計国当局が発行した耐空性改善命令を受け耐空性改善通報を発行。 ● 耐空性改善通報の指示内容と異なる方法等に対応する場合には、国は原則として事前承認を求め、当該方法により当該通報の指示内容と同等以上の安全性が確保されていることを確認。ただし、航空機の設計国当局が当該方法を承認している場合には、事後届出でよいこととしている。(「耐空性改善通報の取扱いについて」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機の設計国当局が承認した方法に基づき対応する場合には、届出を不要としてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 欧米においても、耐空性改善命令で指示されている内容と異なる方法で行う場合には、事前に当局の承認が必要。(FAA AC 39-7C, EASA Doc C.P006-01) 	D	<ul style="list-style-type: none"> ● 耐空性改善通報とは異なる方法であって航空機の設計国当局が承認するものに基づき対応する場合であっても、諸外国において事前に承認しているように、当該航空機の安全運航に責任を有する運航国当局として確認する必要があり、少なくとも届出は必要。 ● なお、上記の場合には、我が国においては事後の届出でよいこととし手続きの簡素化を既に図っているところであるが、更なる手続きの簡素化を図るべく、例えば航空局と航空運送事業者との間で定期的開催している定例会議において受け付ける等、月次にまとめて当該届出を行うことが可能であることを関係職員及び関係事業者に周知した。 	ADO ANA	-

	耐空性改善通報の実施状況の報告期限	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 耐空性改善通報は、航空機の安全を確保するために整備、改修等が必要な場合、その実施を国が航空機所有者に指示するもの。輸入機の場合には、原則、その設計国当局が発行した耐空性改善命令を受け耐空性改善通報を発行。 ● 航空機使用者は、耐空性改善通報を受領した場合には、当該通報の発効から原則7日以内に当該通報が該当するか否かを含む実施状況の報告が必要。(「耐空性改善通報の取扱いについて」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 耐空性改善通報が連休等の前に発出された場合にも実施状況の報告にあたっての負担が軽減されるような報告期限を設定してほしい。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 耐空性改善通報の実施状況の報告期限については、当該通報の発効から原則7日以内としたところ、原則7営業日以内とし、負担軽減を図った。 	ANA PEACH SNA	—
8	化粧室内の酸素発生装置に関する耐空性改善通報	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 平成23年3月8日、セキュリティ確保の観点から、航空機内の化粧室にある酸素発生装置を不作為とすることを求める耐空性改善通報を発行。(耐空性改善通報TCD-7825-2011) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 新規製造機を輸入する場合における日本への空輸時には当該耐空性改善通報の適用を除外してほしい。 	米国等においても日本と同様の内容の耐空性改善命令を発行。(FAA AD2011-04-09)	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 新規製造機等の空輸時は、身元が明らかな者のみが搭乗することが担保されていれば、適用を除外するよう、当該耐空性改善通報の改訂を実施した。 	SFJ	—
9	耐空性を有しない航空機の使用に係る許可申請手続について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 耐空証明を有しない航空機又は一時的にその効力が停止されている航空機等については、航空の用に供することができないが(航空法第11条)、国土交通大臣の許可を受けた場合はその限りでない。(同条ただし書き) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 早朝/夜間、土日に機材の損傷等が発生した場合でも飛行が可能となるように、航空機設計者が飛行を認めている場合には航空法第11条ただし書き許可を不要にして欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 欧米では、航空機設計者が一定の条件を課した上で整備基地等への空輸を可能としている場合であっても、その飛行に当たって航空当局の許可が必要。 ● 米国では、一発動機停止状態での飛行、最大離陸重量の超過状態での飛行などを除き、空輸飛行を適確に管理できると認められた航空運送事業者は認められたその範囲内における包括的な飛行許可を受けることが可能(FAR § 21.197) ● 欧州では、国又は国により能力を認定された者が空輸の実施について技術的な問題がないと認められた航空運送事業者等は、航空運送事業者等は包括的な飛行許可を受けることが可能。(EASA21A.710, 711) 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機設計者が、機材に損傷等が発生したとしても、商用運航を行うことを認めた場合は、現行制度においても運航にあたって当局の許可を必要としない。 ● 一方、航空機設計者が(商用運航は認めないが)一定の条件を課した上で整備基地等への空輸が可能とした場合にあっては、欧米と同様、当局の飛行許可が必要であるとしているところ。 ● 当該許可に当たっては、損傷状況を確認した上で、安全性の評価を行うことが必要である。具体的には、写真や担当整備士からの情報により損傷の確認を書面により行う場合が多いが、必要に応じて、国の職員(航空機検査官)が当該機を確認する場合もある。 ● この際、緊急事態が発生し、土日の対応が必要になった場合には、引き続き担当者間の連絡を一層密にするなど、柔軟に対応する。 ● また、平成24年度において、欧米における包括許可の要件や運用の詳細、安全性の評価方法等について調査を実施し、安全上問題が無いことを確認した上で、更なる手続の簡素化について検討する。 	ANA SKY SNA	P.43
10	耐空証明の更新(ビジネスジェット関係)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 耐空証明の有効期間は原則1年だが、信頼性管理体制をはじめとする適確な整備管理体制を有すると認められる航空運送事業者が、当該事業機の耐空性を適切に維持・管理している場合には、当該事業機の耐空証明の有効期間を整備規程の適用を受けている期間としている(連続式耐空証明)。 ● 連続式耐空証明を有する事業機については、地上における整備要目や通常運航では確認できないNHF(Normally Hidden Function)関連システムの機能の信頼性を確認するため、サンプリングによる飛行試験を行うことを求めている。(通達「航空運送事業の用に供する航空機の耐空証明の有効期間の設定について」) <p>【要望内容】</p> <p>①-1</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者により運航される飛行機T類(航空運送事業の用に適する飛行機)の19席以下のビジネスジェット機については、全て連続式耐空証明として欲しい。 <p>①-2</p> <ul style="list-style-type: none"> ● また、飛行機T類の19席以下のビジネスジェット機に特化したNHF試験のサンプリングレートを定めて欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国では、FAR Part 121又はPart 135の運航者は、信頼性管理を含む整備プログラムに従って整備する必要があり、耐空証明は当該整備プログラムに従って整備されている限り有効(FAR Part 21.181)。 ● 欧州では、耐空性管理組織として認定を受けた航空会社社が、信頼性管理体制をはじめとする確かな整備管理体制を有するとともに、原則として1年毎に、各航空機に対してその耐空性を有することを確認することが必要(EC IR 2042/2003 Part M M.A.901)。 	①-1 A ①-2 C	<p>①-1</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 諸外国と同様に、信頼性管理方式に基づき適切に整備等を実施できる体制を有する運送事業者は、連続式耐空証明を取得することが可能。 <p>①-2</p> <ul style="list-style-type: none"> ● サンプリングレートは所有機数に応じて定めているところであり、座席数に応じたサンプリングレートを別途定めることは、サンプリング試験の趣旨から不適当。なお、NHF試験については、技術的検討を行い、その結果を踏まえ平成24年度に必要な見直しを行うこととしている。 	JBAA	—

		<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 連続式耐空証明を取得できる航空機は、フェイルセーフ、ダメージトレランス又はセーフ・ライフ設計に基づく構造並びに故障解析等を用いた信頼性設計に基づく装備品を有し、信頼性管理による整備方式により耐空性が維持でき、かつ、的確な事業遂行に必要な機材品質が確保できるものとして、耐空類別「飛行機輸送T」に限っている。(通達「航空運送事業の用に供する航空機の耐空証明の有効期間の設定について」) <p>【要望内容】</p> <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 連続式耐空証明を取得できる航空機の範囲を、T類以外のビジネスジェットに拡大して欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国では、FAR Part 135に基づくビジネスジェット機の運航には、耐空類別がT類又はT類相当(基本的にN類(最大離陸重量5.7t以下で普通の飛行に適するもの)に追加要件を付加したものであり、信頼性設計や安全性解析に基づく整備体制についてはT類と同等ではない)の航空機の使用を求めている。(FAR Part 135.169) 	②D	<ul style="list-style-type: none"> ● 我が国においては、これらの小型航空機の飛行する環境や事故発生状況等を勘案すると、高度な信頼性設計や信頼性管理方式による整備方式が維持されている耐空類別「飛行機輸送T」について連続式耐空証明を認めることが適当である。 		
		<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 我が国において、事業場の認定を行うにあたっては、諸外国と同様の水準により認定を行っている。(航空法第20条、航空法施行規則第35条) ● 航空機整備改造認定及び航空機整備検査認定の取得を考えている小型機の航空運送事業者向けに、「業務規程作成ガイド(サーキュラーNo.2-006)」を制定している。 <p>【要望内容】</p> <p>③</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 事業場の認定を、小規模な会社でも取得できるようにして欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 欧米においては、事業場の認定を取得するにあたっては、業務を実施するために十分な施設、人員、組織体制が求められ、それらを定めた業務規程の承認が必要。また、業務規程に従って適切に業務が実施されていることを確保することが必要。(FAR Part 145, EASA Part 145) 	③A	<ul style="list-style-type: none"> ● 業務規程作成ガイドを定めるなど、小規模な運送事業者における認定取得を促進しているところであり、これまでも小規模な運送事業者においても認定を取得してきている。事業場の認定を受けるに当たり、不明な点・問題等あれば、個別に相談に応じる。 		
11	ヘリコプターの点検間隔について(ビジネスジェット関係)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 耐空証明の更新において国の実機検査を受ける場合は、原則として耐空証明検査の直前に年次点検を実施する必要があるが、国の承認を受けた年次点検と同等以上の整備を実施した航空機であって、当該整備方式に基づく直近の整備を90日以内に実施している場合は、改めて年次点検を実施しなくてもよいこととしている。(通達「航空機及び装備品等の検査に関する一般方針」付録I-3 3-1) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 定時点検を適切に実施している場合は、年次点検(耐空検査前点検)を免除して欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国では、年次点検を分割して行う方法による整備等を実施している場合は、年次点検を行う必要はない。ただし、当該整備方式に基づく整備が継続して実施していない場合は、年次点検を実施する必要がある。(FAR Part 91.409) 	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 年次点検と同等の整備を行った場合は年次点検を行わなくてよいこととしている。 	エクセル・森ビル	—
12	追加型式設計承認(STC)審査の軽減	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 型式証明をうけた航空機について、航空機設計者以外の者が当該航空機的设计変更を行う場合には、国は当該設計変更について追加型式設計承認(STC)を行う。(航空法第13条の2) ● 米国等と締結した相互承認協定では、片方の国(例えば米国)が承認したSTCに基づきもう一方の国(日本)がSTCを行う際は、最終的な確認を行うこととなっている。(「航空の安全の増進に関する日本国政府とアメリカ合衆国政府との間の協定」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 米国でSTCが承認された場合には、STC保有者が日本のSTCを速やかに取得できる仕組みを構築してほしい。 	—	B	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国がSTCを承認している場合、相互承認協定に基づき、米国の証明内容を活用し、日本における検査を簡略化し審査に要する時間・負担の軽減を既に図ってきているところ。 ● 今後、米国STCを活用した審査の時間・負担の軽減が一層図られるよう、STC変更時の手続きの簡略化など、当該審査手続きの更なる明確化を行った。 	JAL SNA PEACH	—
13	チャイルドシートの型式承認について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自動車基準を満足し、かつ、航空機の座席に取り付けられるチャイルドシートは、航空機内における使用が認められている。(「航空旅客のシートベルト常時着用促進等について」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機内において、ハーネスタイプのチャイルドシートの使用も認めてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国では、ハーネスタイプのチャイルドシートは、米国当局の承認を得なければ、離陸、着陸及び地上走行時に使用してはならない。(FAR § 121.311) ● 欧州では、2007年からチャイルドシートの使用に係る調査研究を実施し、現在、規則化を検討中。 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 新たなチャイルドシートを導入するにあたっては、その安全性への影響等を適切に評価する必要がある。 ● 米国における導入経緯、安全性評価の過程及び結果、欧州における検討状況等の調査を実施したところであり、今年度前半までに、安全上問題がないことが確認された場合、ハーネスタイプのチャイルドシートが使用可能となるよう措置する。 	JAL	P.43

14	予備品証明制度について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● エンジンやプロペラ等の重要な装備品については、国の予備品証明検査に合格すれば、当該装備品の交換時における航空機に対する国の検査が不要となる。 ● 新規に製造された装備品について、耐空性に関する相互承認を締結した国の有効な証明書がある場合、予備品証明検査は不要。 ● また、修理を行った装備品のうち、認定事業場が修理を行った上で、基準適合性を確認した装備品については、予備品証明検査が不要となる。 (航空法第16条、第17条、航空法施行規則第30条の2) <p>【要望内容】</p> <p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 整備に関する外国との相互承認を推進し、現行の予備品証明に合格したとみなせる対象範囲を、新規に製造された装備品のみならず修理を行った装備品にまで拡大してほしい。 <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 土日を含め緊急時に重要装備品の交換が可能となるように、国が委任した者が予備品証明検査を代行できる制度の創設や、国の予備品証明検査のための手続きの簡略化を図ってほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 欧米では、修理を行った装備品に対し、国又は国が能力を認定した者による検査・証明が行われれば、基準適合証を発行。 ● 米国では、DAR(米国当局の委任により検査等を行う代理人)は基準適合証を発行できるが、製造品については発行できない。 ● 欧州では、個人が予備品証明を代行できる証明制度はない。 	<p>①C</p> <p>②A</p>	<p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 現行制度においても、欧米と同様、国内外の装備品事業者に対し事業場認定を行っており、認定事業場が基準適合証を発行した場合には、予備品証明検査は不要としているところ。 ● また、新規に製造された装備品については、欧米等我が国と相互承認を締結した国の有効な耐空証明書があれば、予備品証明は不要としているところ。 ● 今後、修理を行った装備品についても相互承認を行うため、引き続き欧米との間で協議を行っていく。 <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 新規に製造された装備品については、欧米等我が国と相互承認を締結した国の有効な耐空証明書があれば、予備品証明検査は不要としているところ。 ● また、修理を行った装備品については、現行制度においても、欧米と同様、国内外の装備品事業者に対し事業場認定を行っており、当該認定事業場が基準適合証を発行した場合には、予備品証明検査は不要としているところ。(個人が基準適合証を発行できる制度は、我が国のみならず欧米にも存在しない) ● さらに、緊急に予備品証明が必要となった場合には、休日等も含め迅速に対応しているところであり、引き続き柔軟に対応する。 	<p>NCA SNA FDA PEACH</p>	<p>—</p>
15	外国の安全性証明のコピーの活用	<p>【現状】</p> <p>我が国では、欧米と同様、認定事業場が修理したうえで、基準適合証を発行した装備品については、航空機に装備することができる。また、国が直接検査を実施し、予備品証明を発行する制度を有している。更に、新規の装備品については、耐空性に関する相互承認を締結した国の有効な証明書がある場合は、予備品証明は不要とし、航空機に装備することができる。 (航空法第16条、第17条、航空法施行規則第30条の2)</p> <p>【要望内容】</p> <p>① 休日等においても速やかな手続きが行う事の出来る体制を構築して欲しい。</p> <p>② 製造国にて品質を保證された装備品については、予備品証明を不要とするか見なしを行う等手続きの簡素化をして欲しい。</p> <p>③ 国外で部品を交換しなければならない事態が発生した場合、暫定的に日本まで空輸ができる仕組みを構築して欲しい。</p>	<p>欧米においては、修理された装備品に対し国が能力を認定した者による検査・証明が行われ、基準適合証が発行されなければ、当該装備品を航空機に装備してはならない。 (FAR Part 43.5, 43.7, EASA Part 145.A.50)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 米国の制度では、装備品のトレーサビリティを確保するため、製造会社等は、安全性証明の原本又は原本証明がなされたコピーを発行し当該装備品に添付することが求められている。(FAA ORDER 8130.21G 2-7) ● 欧州においては、装備品について安全性証明の原本添付が求められている。(EASA 21A.307) 	<p>①A</p> <p>②C</p> <p>③A</p> <p>D</p>	<p>① 緊急に予備品証明が必要となった場合には、休日等も含め迅速に対応しているところ、引き続き柔軟に対応する。</p> <p>② 新規の装備品については、我が国と相互承認を締結した国の有効な耐空証明書があれば、既に予備品証明は不要としている。 修理品に関する相互承認についても、欧米との間で協議を継続して実施しているところである。</p> <p>③ 現在でも、本邦外において予期しない故障等が発生した際の利用者の利便を確保するため、認定事業場(自社を含む。)が作業を完了できる等の条件の基に予備品証明のない部品の交換は可能。 また、認定事業場による作業が困難な場合には、法第11条ただし書きの許可により、空輸することは可能。 (サーキュラーNo.4-015)</p> <p>● 諸外国においても、不正部品の使用を防止する観点から、原本証明のない安全性証明のコピーのみを添付した装備品の流通は認められておらず、我が国においても同様の理由から、当該コピーのみを添付された装備品の使用は認められない。</p> <p>● 要望中の外国の製造会社に対しては我が国制度について周知したところであり、今後、他の事業者に対しても周知する。</p>	<p>JBAA 朝日航 洋 中日本 航空</p>	<p>—</p>
15	外国の安全性証明のコピーの活用	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 耐空性に関する相互承認協定(BASA)を締結している米国等において、新規製造品について安全性証明がなされている場合には、我が国の安全性証明を受けたものとみなしている。 ● この場合、安全性証明は原本であることが原則だが、原本証明(True Copy)がなされたコピーでも受入可能としている。(航空法第17条、航空法施行規則第30条の2、「航空機及び装備品等の検査に関する一般方針」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 外国の製造会社が、安全性証明の原本や原本証明がなされたコピーを発行することに難色を示すケースがあることから、単なるコピーでの受入れを可能としてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国の制度では、装備品のトレーサビリティを確保するため、製造会社等は、安全性証明の原本又は原本証明がなされたコピーを発行し当該装備品に添付することが求められている。(FAA ORDER 8130.21G 2-7) ● 欧州においては、装備品について安全性証明の原本添付が求められている。(EASA 21A.307) 	<p>D</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 諸外国においても、不正部品の使用を防止する観点から、原本証明のない安全性証明のコピーのみを添付した装備品の流通は認められておらず、我が国においても同様の理由から、当該コピーのみを添付された装備品の使用は認められない。 ● 要望中の外国の製造会社に対しては我が国制度について周知したところであり、今後、他の事業者に対しても周知する。 	<p>SKY</p>	<p>—</p>

16	予備品証明を受けていない装備品を海外で借用する場合について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国際航空運送事業の用に供する航空機に本邦外において予期しない故障等が発生した場合に、一定の条件の下、整備改造認定事業場において予備品証明を有しない重要装備品の交換作業を行い、確認をした場合には、当該航空機は飛行することが可能。(「国際航空運送事業の用に供する航空機に対して行う予備品証明を有しない重要装備品の本邦外における交換作業について」) <p>【要望内容】</p> <p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 予備品証明を有しない装備品を借用して交換作業を行う認定事業場は、その業務規程に当該装備品の借用先、当該借用先に対する監査等について規定することが必要となっているが、これを不要としてほしい。 <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 借用先としてリース会社も可能としてほしい。 <p>③</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 借用品の使用条件として「交換までの期限(2週間又は主基地に戻るまでのどちらか早い方)」が定められているが、当該期限を撤廃してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国では、国外で米国資格を有さない者が修理した部品等を使用する場合にあっては、運航者は、そのOpSpec(航空機型式、主基地その他運航にあたっての制限等に関する規程)に当該借用先(航空会社に限る)を規定し当局の承認を受ける必要があり、また、当該借用先を監査しなければならない。(FAR § 121.361, ORDER 8900.1 3-3759) ● 欧州では、主基地以外の場所で機材不具合により運航ができなくなった場合に、欧州の基準適合証を有さない部品を借用し交換する場合は、30飛行時間か主基地に戻るまでの間その使用が認められている。(145.A50(f), C145.A50(f)) 	①B ②A ③B	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者は、運航を維持し、安全を確保するため、使用可能な予備品の配置又は入手先を適確に確保することが必要。 一方、本邦外における緊急時には、予備品証明等を受けた予備品の入手が困難な事態が想定されることから、欧米の制度を踏まえ、我が国においても安全性を確保した上で当該装備品を一時的に使用することを認めている。この場合、航空機の安全性を確保するため、借用する装備品の健全性を確保するための措置として、借用先における予備品の入手・保管等の適切性を監査による確認及び使用可能な予備品への早期交換を求めることは必要である。 <p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 借用先への監査を航空運送事業者が実施している場合は、業務規程へ規定する代わりに整備規程に借用先を規定することを認めるよう通達を改正した。 <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 借用先について、米国等は航空会社に限っているが、我が国は、航空会社に限っていない。 <p>③</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 主基地に戻るまでとしている交換期限について早期交換を前提としたうえで柔軟に対応できるよう通達を改正した。 	ANA NCA PEACH	—
17	PMA部品(米国の証明を受けた代替部品の取り扱いについて)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 米国との相互承認協定(BASA)に基づき、米国のPMA部品(Parts Manufacturer Approval: 型式証明を有する航空機等の改修・交換部品として米国当局より証明を受けたもの)は我が国においても受入れが可能。 ● 運航者は、PMA部品を使用する場合には、当該PMA保有者が発行する技術資料の確実な入手などの管理が必要(「PMA部品の取扱い」)。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● PMA部品を使用する際に運航者に求められている「技術資料の管理(最新の技術資料の更新等)」を行わなければならない品目を限定してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国では、航空機等の型式証明において使用が認められていない部品を使用するには、PMA部品としての承認が必要。PMA製造者は当該PMA部品の使用実績情報を収集し、必要に応じて設計変更などの対応を行うことが必要。 ● 欧米では、運航者は設計者等の技術資料の適切な管理を行うことが必要。 	D	<ul style="list-style-type: none"> ● 運航者は、航空機の耐空性を適確に確保するため、航空機、部品等に係る不具合情報や必要な点検・改修等の技術情報を確実に入手し、必要な対応を行う必要がある。 ● PMA部品については、航空機設計者が使用を認めたものではないため、航空機設計者から運航者に対し不具合情報や技術情報が提供されないことから、運航者は使用する全てのPMA部品について当該PMA製造者等から技術情報を確実に入手することが必要であり、品目の限定については対応不可。 	NCA	—
18	認定事業場の変更認定について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 認定事業場は、業務規程に施設・設備、組織・人員、作業の実施方法、品質管理体制等について定め、国の認可を受けることが必要であり、当該規程の変更時にも国の認可が必要。(航空法第20条、航空法施行規則第39条) <p>【要望内容】</p> <p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 認定事業場の作業場の追加や、整備を行う航空機型式の追加などの業務規程の変更は届出としてほしい。 <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> ● また、組織、人事、施設などの軽微な変更を行う際の業務規程の変更も届出としてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国の整備認定事業場においては、作業場や整備を行う航空機型式、最高責任者名などは、Repair Station Op-Specに規定し、その変更時には認可が必要。一方、業務に必要な施設等はRepair Station Manualに規定することとされ、当局へ通知の後、事後審査の結果、問題があれば変更が拒否されることとなっている。(FAR § 145.5, 145.207, FAA ORDER 8900.1 2-1182 A.1, 2-1299) ● 欧州の整備認定事業場においては、業務規程の変更時には当局の認可が必要。(EASA 145.A.70) 	①D ②A	<p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運航開始前に航空運送事業者に対して行う運航管理施設等の検査の際には、認定事業場の作業場の追加に係る実地検査を省略するなど、負担の軽減を既に図っているところ。 ● 作業場や整備を行う航空機型式の追加等により業務規程の変更を行う場合は、その整備等の実施能力を確認することから、欧米等と同様、認可を行うことが必要。 <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 人事異動等による組織変更や軽微な施設変更に係る業務規程の変更については、現行制度においても事後手続でよいとし、実質的には届出と変わらないものとしている。 	ANA NCA	—

19	整備規程の認可と業務規程の認可	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者が定める整備規程は、整備要目・間隔、整備管理等について規定し、国の認可を受けることが必要。(特定本邦航空運送事業者の場合は本省航空局が審査し、その他の航空運送事業者の場合は当該事業者の主たる所在地を管轄する地方航空局が審査)(航空法第104条、航空法施行規則第214条、240条) ● 認定事業場が定める業務規程は、施設・設備、組織・人員、作業の実施方法、品質管理体制等について規定し、国の認可を受けることが必要。(当該事業者の主たる所在地を管轄する地方航空局が審査)(航空法第20条、航空法施行規則第39条) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者が認定事業場としての認定を受けている場合において、航空運送事業者の整備規程と認定事業場の業務規程の内容に重複があり、また、審査の担当が異なり調整に時間を要することから、両規程の一元化、審査の一本化を実現してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAO附属書6においては、航空運送事業者に対し、整備要目・間隔、整備管理体制等を定める「整備プログラム」の設定・認可を求める一方、整備事業場に対し「業務規程」の設定・認可を求めている。(ICAO Annex 6 Part 1 8.3/11.3 等) ● 欧米においても、航空運送事業者が整備認定事業場としての認定を受けている場合には、業務規程と整備規程を定める必要がある。(FAR 121.367、145.207、EASA M.A.302、145A70) ● また、米国においては、両規程間の引用は認めているが、それぞれの規程の審査担当は異なっている。(FAA AC 145-9 1-3) 	D	<ul style="list-style-type: none"> ● 我が国においても、欧米等と同様、国際標準に基づき、整備規程と業務規程を定める必要がある。 ● 一方で、我が国においては、米国と同様に整備規程と業務規程の記載内容に重複があった場合には引用を認めているところであるが、これを整備規程審査実施要領細則等において明確化し、その徹底を図ることとする。 ● さらに、両規程の審査部局間における審査状況の情報共有を含め、一層緊密な連携を取る等により、審査にあたっての負担軽減を図る。 	ANA SFJ FDA PEACH エクスセル・森ビル	—
20							
21	認定事業場が整備又は改造を受託する場合の「妥当性の確認」について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者は、整備規程に基づき、航空機設計者の技術資料等に準拠して整備の実施方法を定めた整備手順書等を設定。(整備規程審査要領細則) ● 認定事業場は、整備の計画、過程及びその作業完了後の現状について基準適合性の確認を行うことが必要。(航空法施行規則第40条) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 委託元である航空運送事業者が作成し、既に航空局により認可された委託元の整備手順書等に基づき、委託先の認定事業場が整備作業を行う場合には、当該認定事業場による当該作業の妥当性の確認を不要としてほしい。 	—	B	ANA	—	
22	BASAにより相互承認を受けた修理方法について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機の整備作業については航空機等の設計者が指定する方法で行うこととなっているが、独自に作業の実施方法を設定する場合には国の承認が必要。(「事業場認定に関する一般方針」) ● 当該方法が米国当局又は米国当局が能力を認定した者(DER等)により承認された場合には、米国との相互承認協定(BASA)に基づき設計の検査の一部が省略されるが、我が国がその能力を認定した事業場(認定事業場)における作業の実施が必要。(「米国連邦航空局が承認した修理設計データの取り扱いについて」) <p>【要望内容】</p> <ol style="list-style-type: none"> ① ● DER等により承認された修理方法により作業を行う場合、我が国の認定事業場において作業を実施することを要件としないほしい。 ② ● DER等により承認された修理を実施する海外の事業場として我が国の認定を受ける要件として定められている「Company DERを有していなければならない」について緩和して欲しい。 ③ ● 欧州当局又は欧州当局がその能力を認定した会社が承認した修理方法で作業を行う場合には、承認ではなく届出としてほしい。 ④ ● 認定事業場において修理設計データの内容を追加する場合には、国による承認を不要としてほしい。 	<ol style="list-style-type: none"> ①② ● 米国では、航空機等の設計者が指定する方法と異なる整備作業の実施方法を設定する場合には、国又は国が能力を認定した者(DER等)による承認が必要であり、その作業は米国の整備認定事業場による実施及び確認が必要。 ③④ ● 欧州では、整備作業について航空機等の設計者が指定する方法と異なる方法を設定する場合には、国又は国が能力を認定した者(DOA)による承認が必要。 	<ol style="list-style-type: none"> ①C ②A ③C ④C <ol style="list-style-type: none"> ① ● 設計者が指定するものとは異なる方法で修理を行う場合、外国当局が承認したものであっても、航空機の安全性に影響を与えるものであり、型式証明の際に我が国としてその妥当性を確認できていないものであることから、確認する手続きが必要。 ● 相互承認協定(BASA)を締結している米国については可能な限り我が国における審査項目を削減しているが、当該BASAは修理を行った装備品については対象外となっており、当該修理の適確な実施等を確保するため、我が国認定事業場における実施を求めている。 ● 修理を行った装備品に関する相互承認を行うため、引き続き関係当局との間で協議を行っていく。 ② ● 我が国では、米国政府の承認を受けて検査業務を行うことができる者が社員としていなければならない旨の要件は求めている。 ③ ● 設計者が指定した方法によらない方法で修理を行う場合には、外国当局が承認したものであっても、航空機の安全性に影響を与えるものであり、型式証明の際に我が国としてその妥当性を確認できていないものであることから、我が国が確認する手続きが必要。 ● BASAを締結している米国については、可能な限り審査項目を削減しているところであり、欧州との間でも同様の協定の締結に向けて推進する。 ④ ● 我が国における修理方法の承認の一部又は全てを省略するためには、我が国と同等以上の基準及び手続により当該修理方法の技術的妥当性が確認されることについて、海外当局と我が国との間の協定等により担保する必要があることから、これらと内容とする協定等の締結を推進する。 	ANA NCA	—	

23	整備要目を標準より厳しく設定する場合の許可について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運航者が整備要目を変更する際に、製造国・製造者の定めるMRBR/MPDどおりに定めた整備要目を、MRBR/MPDの変更に伴って当該変更のおりに変更しようとする場合等に限って届出による整備要目の変更を認めているが、MRBR/MPDと異なる条件で整備要目を設定する場合等については承認が必要である。(通達「整備規程審査実施要領細則」) ● 他方、運航者は整備規程に信頼性管理プログラムを定め、自社で経験した機材故障等に基づき必要に応じ整備要目をより条件の厳しい内容に変更することが求められている。 <p>※MRBR(Maintenance Review Board Report): 航空機の設計国の航空当局が承認した、整備に関する要求事項を定めた整備プログラム ※MPD(Maintenance Planning Document): 航空機製造者が発行した、整備に関する要求事項を定めた整備プログラム</p> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 事業者がMRB/MPDよりも厳しい内容の整備要目を定める場合の手続を承認から届出に変更してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAOガイドラインでは、運航者の整備経験等に基づき整備要目を設定、変更しようとするときは当局の承認を受けるととされている。(Doc.9760) 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 整備要目は航空機の耐空性の維持のために重要なものであり、運航者が自社・他社の経験した機材不具合等のためにMRBR/MPDに定められた整備間隔をより短縮し、又はより作業深度の深い整備要目を設定する場合においても、国はその内容が運航者の経験等に基づき適切に定められているか審査のうえ承認してきているところ。 ● 今後、平成24年7月末までに関連通達を改正し、既に承認された整備要目の整備間隔を短縮し、又はより作業深度を深くする内容に変更する場合やMRBR/MPDにない整備要目を自ら設定する場合については、届出による整備要目の改定でよいこととするとともに、その内容も含め、運航者の信頼性管理プログラムの適切性については、監査等を通じて確認することとしたい。 ● 現在、通達「整備規程審査実施要領細則」の改正に向けて、パブリックコメントを実施済み。 	ANA PEACH	—
24	整備業務の委託先の管理について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地上取扱業務を含む運航業務を委託する場合は、通達「運航規程審査要領細則」及び「運航に係る業務の委託の運用指針」により、航空機の運航に係る業務の委託の方法を運航規程(付属書)に定めるととされている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地上取扱業務の委託を行う場合には、通達の実施基準に基づき委託先管理を行うことが必要となっているが、委託先がグループ会社の場合は厳密な委託先管理を行う必要性は低いと考えられるとともに、外国法人との契約の円滑化に貢献することから、グループ会社等に委託する場合や外国基地において外国法人に委託する場合については、委託形態に応じ適切な方法により委託先管理が可能となるよう、委託先管理の要件を緩和してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国では、グループ会社であることを理由に委託先管理を省略できるという規定はない。(FAA Order 8900.1) 	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 委託先がグループ会社(航空会社又はグランドハンドリング会社)や海外基地の外国法人であっても、航空機の運航の安全の確保の観点から、適切な委託先管理が必要であるが、通達の実施基準と同等の安全性が確保できると認められる場合は、委託形態に応じ柔軟な方法により委託先管理を行うことは可能である。 	ANA	—
25	業務委託先への立入検査について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空局が実施する安全監査(立入検査)について、航空運送事業者が行う事業の安全上の基準への適合性を確認するため、必要に応じ、貨物搭降業務や燃料給油業務等の委託先に対しても、同監査を実施している。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者の業務委託先については、当該事業者が定期監査・臨時監査を行い、能力・信頼性を的確に管理しているため、航空局による安全監査(立入検査)の対象から除外してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 諸外国においても、航空運送事業者の委託先に対する立入検査を行っている。(FAR § 119.59) 	D	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者の委託先のうち安全上重要な機能を有しているものについては、航空局としても安全監査を行い、業務の実施状況等を直接確認する必要がある。 ● 他方、安全上重要な機能を有していないものについては、基本的には立ち入る必要はなく、安全監査の対象としていない。 ● なお、重要な機能を有していない委託先であっても安全上の不具合が多発している等の理由がある場合には立ち入る場合はある。 	NCA	—
26	認定事業場の更新検査	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 整備等の能力を有する事業場として国の認定を受けるためには、施設・整備、組織・人員、作業の実施方法、品質管理体制等が適切であることについて国の検査を受けることが必要であり、認定後も2年ごとに実地等により更新検査を受けることが必要。(航空法第20条、航空法施行規則第35条、37条) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者が委託している海外の認定事業場の更新検査時に、エアラインスタッフが国に同行する慣例があるが、この運用を改善してほしい。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者が、委託管理等のための有益な情報収集ができること等の理由により、自らの判断で認定事業場の更新検査へ同行する場合があることは承知しているが、これは、国が求めているものではなく、また実際に同行していない事例が多い。 ● その旨関係職員及び関係事業者に対し周知するとともに、航空運送事業者が同行を希望する場合の手続を明確化するための通達改正を行った。 	NCA	—
27	外国航空会社への整備業務の委託について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 整備業務の管理の受委託に関して、外国の航空運送事業者が日本国籍の航空機に係る整備業務の管理を受託する形態を想定しておらず、整備業務の管理の受託者となり得るものは、基本的に本邦の航空運送事業者又は整備改造認定事業者とされている。(通達「整備業務の管理の受委託の許可に係る運用指針」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 経営の効率化を図るため、外国社に対する整備業務の管理の委託を可能としてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAO附属書6では事業許可証(Air Operator Certificate)を受けたオペレーターが整備の管理について責任を有することとされており、欧米においても同様の取扱いとなっている。(ICAO Annex6 Part I 8.1.8.2、米国FAR 121.363、欧州EU Part Subpart G) 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 今後、諸外国の動向を見ながら、航空会社の要望を踏まえつつその可能性について検討していくこととする。 	ANA	P.43

28	1事業場が2種類の事業場として認定を受けることについて	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 30席又は最大離陸重量が15tを超える飛行機について整備又は改造をする場合には、認定事業場において行うことが必要。(航空法第19条第1項、航空法施行規則第31条の2) ● 航空運送事業者は、受託者による業務の遂行を管理する方法等を整備規程に定め、整備業務を委託することが可能。(航空法施行規則第214条) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 1つの整備基地において2種類の事業場としての認定(自社認定、委託先認定)を認めてほしい。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 現行制度上、1つの整備基地が2種類の事業場としての認定を取得することを妨げておらず、実際に取得している例もある。 	ANA NCA	—
29	認定事業場の設備保有要件の緩和	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 整備等の能力を有する事業場として国の認定を受けるためには、施設・設備、組織・人員、作業の実施方法、品質管理体制等が適切であることについて国の検査を受けることが必要。(航空法第20条、航空法施行規則第35条) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 認定事業場において、メーカーが求める全ての設備を自ら保有することを指導されたことから、当該要件を緩和してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国においては、整備認定事業場が業務に必要な設備を保有していない場合は、業務規程に設備の借用方法を規定することとなっている。(FAA ORDER 8900.1 2-1297 B.3) 	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 現行基準においても、借用の手順等が明確になっていれば認定業務に必要な設備は必ずしも自ら保有しなくてよい旨規定されており、全ての設備の保有を求めている。 ● その旨関係職員及び関係事業者に対し周知した。 ● なお、要望で指摘されているような指導を行った事実は確認できなかった。 	ANA PEACH	—
30	整備間隔について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 事業者は、設計国・製造者の定める整備要目に基づき、各部品に係る整備間隔を適切に定め、整備規程に規定する必要がある。(航空法施行規則第214条) ● 整備時間間隔の一時的延長については、不測の事態の発生等(例:機材故障、目的地外着陸、整備計画の変更等)のやむを得ない場合に認められており、その運用に関する事項を整備規程に定めている。また、整備時間間隔の計画的延長についても、航空局の承認を受けてMPD/MRBRに定められた間隔よりも長い整備時間間隔を設定することが可能となっている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 重整備などの実施時期が繁忙期と重なることを防ぐため、整備間隔の一時的な延長を計画的に行うことを認めてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAOガイドラインでは、整備要目を設定・変更、一時的延長しようとするときは、当局の定めた手続きに従わなければならないとされている。(Doc.9760) ● 米国では、一時的な整備時間間隔延長の具体的な事例として「整備事業者(外注先)のスケジュール」「天候による影響」「部品の在庫切れ」又は「その他の定例外の整備」を掲げており、原則FAAの承認が必要であるが、運航者が信頼性管理プログラムにおいて予め一時延長のための手続きを規定している場合には個別の承認は不要。(FAA Order 8900.1 Vol.3 Chap.37)なお、MPD/MRBRに定められた間隔よりも長い整備時間間隔を設定する場合には原則FAAの承認が必要。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者は、航空機の使用時間の計画の精度を向上させることにより、整備時間間隔がより近づくまで航空機を運航することができるものの、やむを得ない事由が生じた場合には、一時的に整備時間間隔を延長することを認めているところ。 ● また、整備時間間隔を計画的に延長する場合においても、安全が確保されると認められるときは、航空局の承認を受けて延長することが可能である。 	ANA	—
31	非常信号機の装備義務について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機には、非常信号灯を1つ装備していなければならない。(航空法第62条、航空法施行規則第150条) ● なお、非常信号灯の装備は、操縦室に限定しているわけではなく、救命ポート等に装備することも可能。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 非常信号灯の装備義務を廃止してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 国際標準、欧米の基準では、長距離洋上飛行等一定の飛行について、非常信号灯の装備を義務付けている。(Annex 6 Part I Para 6.5.3.1:長距離洋上飛行時に限り装備が必要、FAR § 121.339(a)(3):長距離洋上飛行時のみ各救命ポートに装備が必要、FAR § 121.353(a):無人のエリア上空を飛行する場合に装備が必要、EU-OPS 1.835(a):捜索救難が困難な地域を飛行する場合に装備が必要) 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 非常信号灯の装備について、長距離洋上飛行を行う場合に限定するなど、当該装置の装備義務を緩和する方向で検討中。 	ANA FDA PEACH SNA	P.41

32	<p>装備義務規定と運用許容基準の整合性について</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機は、航法装置、無線電話、気象レーダー、TCAS、GPWS等航空機の航行の安全を確保するために必要な装置、飛行記録装置等を装備しなければ、これを航空の用に供してはならない。ただし、国土交通大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。この際、整備可能な基地まで飛行が許可され、そこで修理又は交換が必要となる。(航空法第60条及び第61条第1項、施行規則第145条～第149条の3) ● 原運用許容基準(MMEL)とは、航空機製造者により定められ、設計国により承認された基準であり、航空運送事業者は、MMELに基づいて、自社の運用許容基準(MEL)を定め、一定の条件の下に、装備品等が不作動の状態での運航が承認されている。 ● 上記の装備品について、MMEL上の不作動を認める期間は、法第60条及び第61条第1項のただし書きの許可条件よりも長い。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 法第60条及び第61条第1項のただし書きの許可について、不具合の回復期間をMMEL(原運用許容基準)の範囲内において、現状より長くしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● Boeing機のMMELでは、法令上、装備が求められているものと不要なものとで修理期限が区別されているものもある。 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 法第60条及び第61条第1項のただし書きの許可について、基本的には、原運用許容基準(MMEL)に定められる期限を超えないことを前提として、現行整備可能な基地までの一回の飛行しか認めていないところ。 ● 今後、当該機材の運航が終了した夜間等における最初の整備機会まで修理しないことを認めるなど、装備品等の修理期限について柔軟に扱うこととするが、TCAS、GPWSといった突発的な事態に対応するための装置については、諸外国の状況や我が国の実情を踏まえ、修理期限の延長が適切かどうか平成24年夏頃までに検討する。 	ANA ADO SNA PEACH	P.41
33	<p>運用許容基準の緩和について</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 通達により、各事業者は、「装備品等が正常でなくとも運航が許容される基準」として航空機製造国によって承認されている「MMEL」に従い、「運用許容基準」を定めることとされている。この運用許容基準の範囲内であれば、装備品が不十分であっても、一定の間は、運航することが認められている(通達「整備規程審査実施要領細則」)。 ● この「一定の間」は、航空機製造国である他国内での運航を想定して設定されたものであり、部品を外国から輸入することが基本となる我が国においては、輸入に日数が余計にかかるため厳しい基準となっている。 <p>【要望】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● MELの修理期間を、MMELに定められた修理期間よりも長い期間とすることを認めてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAOのガイドラインでは、運航者が設定するMELは、個々の運航者の運航路線や運航の手順に合わせて作成されるべきであるが、MMELより緩和されたものであってはならないとされている。(米国及び欧州でも同様)(ICAO Doc 9760 1.13.2.1、FAA Order 8900.1 Vol.4 Ch.4 Sec.1、EU-OPS 1.030) 	D	<ul style="list-style-type: none"> ● 運用許容基準(MEL)とは、装備品等が不作動の状態、安全な運航が確保されることを前提として、整備処置が可能な整備基地等まで修理を持ち越す場合の修理期限等を定めたもの。 ● 航空運送事業者は、製造者により定められ設計国の承認を受けた原運用許容基準(MMEL)等に準拠してMELを定めることが必要であるため、安全上MMELより緩い運用許容基準を設定することは適切ではない。 	アジア航測	—
34	<p>ADF(自動方向探知機)の装備義務について</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業の用に供する最大離陸重量が5.7tを超える航空機にあっては、飛行中常時、NDB、VOR又はタカン(いずれも距離又は方位を知るための航空保安無線施設)からの電波を受信することが可能となるものを2式装備しなければならない。(航空法施行規則第145条) ● NDB局に依存したルート・方式を飛行する飛行計画を立てる場合には、NDB局の方位を知るための受信機であるADF(自動方向探知機)が1式使用できなくなった場合に備えて、原則としてADF2式の装備が必要である。(NDB局に依存したルート・方式の飛行を含めず飛行計画を立てる限り、ADFを装備する必要はない。) ● 我が国においては、NDB局を順次縮退している状況であり、ADFを装備しないと運航に支障が生じるエリアはごく一部に限定されている。(ADFを装備しないと運航に支障が生じるエリアは関西国際空港のみであると認識している。関西国際空港においては、低視程下で北側から空港に進入する気象状態になった場合、NDB局に依存した進入方式しか選択できないため、このような気象状態において、ADFを有しない航空機は他の空港にダイバートしなければならない。) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ADF(自動方向探知機)の2式装備義務を緩和してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAOは、飛行計画に従って飛行できる航法装置の装備を要求している。(ICAO Annex 6 Part1 7.2.1) ● 欧州は、2式の装備を要求している。(EU-OPS1.865(d)1)。 ● 米国は、NDBルートを飛行する場合、以下の2つの場合を許容している。 <ul style="list-style-type: none"> 1) ADF2式装備 2) ADF1式及び当該ADF故障時に適切な空港まで飛行し計器進入できる他の航法装置1式を装備し、追加の燃料搭載を行うこと(FAR § 121.349(a)(2)(i)及び(c)) 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国と同様、他の航法装置の装備と追加の燃料搭載を条件として、ADF1式の装備を認める方向で検討中(今年度中に対応)。 	SNA FDA	P.41

35	航空機登録証明書、耐空証明書の原本の搭載義務について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機には、航空機登録証明書、耐空証明書を搭載しなければならないこととされており(航空法第59条)、写しでは代用できないこととして運用されている。 ● そのため、外国で製造された航空機を日本に運ぶためには、航空会社の社員が、日本で発行されたこれらの証明書を外国に持ち運び、搭載する必要がある(郵送の場合、数日余分にかかるため、社員が持ち運んでいる)。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機製造国から日本への輸送の際には、「写し」でも代用可としてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 国際民間航空条約第29条 国際航空に従事する締約国のすべての航空機は、この条約で定める要件に合致する次の書類を携行しなければならない。 <ul style="list-style-type: none"> (a) 登録証明書 (b) 耐空証明書 (c)～(g) 略 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 国際民間航空条約第29条において、締約国の全ての航空機は、登録証明書、耐空証明書等を携行しなければならないと規定されており、条約を履行するために航空法第59条の規定が設けられているところ。また、国際民間航空機関は、登録証明書、耐空証明書等の単なる写しの航空機への携行では条約を履行していると言えないという見解を有している。 ● 上記のことから、航空機には、航空機登録証明書、耐空証明書の「原本」を搭載する必要があるが、現在、在外公館で各証明書の写し及びこれらに係る原本証明書を受領できるよう関係機関と調整を進めており、調整が整い次第、平成24年度上半期を目途に関係省令の改正作業を進める。 	SKY SFJ NCA PEACH JAL SNA	—
36	装備品(フライト・データ・レコーダー)(ビジネスジェット関係)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 我が国では、ICAO標準に準拠したFDR(フライト・データ・レコーダー)の装備を求めている。 ● 機体の実情に合わせて、技術上の理由その他のやむを得ない理由がある航空機については、一部のパラメーターを記録できないFDRの装備も認めている。(航空法施行規則第149条、国土交通省告示第1084号) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 今後、ビジネスジェットの運航は、FAR Part135に準じて行われる傾向にあるので、5.7t以上の航空機で航空運送事業に供する航空機であっても、ビジネスジェットに装備されるFDRのパラメーターの数は、FAR Part135の基準を適用して欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● FAR Part135のAppendixFで求められているFDRは、ICAO附属書で求められているType1A FDRに比べて以下のパラメーターが不足しているが、ICAOでは当該パラメーターに係る情報がパイロットに表示されない場合及び記録することが現実的でない場合は記録を不要としている。 <ul style="list-style-type: none"> ・Event Marker ・Date ・ANP(RNP AR APCH航行を行う際の実際の航法性能)等 	C (135)	<ul style="list-style-type: none"> ● 国際民間航空条約附属書に定められたFDRのパラメーターのうち、FAR Part135で要求されていないものについては、そもそも附属書においても記録が義務的でないものがあること、及び我が国において運航されている飛行機の多くは米国で製造されたものであることを考慮し、米国基準(FAR Part 135)を踏まえ、包括的基準の導入の中で検討を行う。 【参考資料7(P.59)参照】 	朝日航 洋 中日本 JBAA	—
37	大臣が指定するエンジンの整備	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● エンジン等の安全性の確保のため、重要な装備品については、オーバーホール又は国の指定を受けた整備方式により整備を行わなければならない。(航空法第18条、航空法施行規則第31条)。 ● ただし、航空運送事業者にあつては、当該装備品の整備方式を整備規程に定めている場合には、当該装備品の整備方式について国の指定は不要(航空法第18条、航空法施行規則第31条)。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● オーバーホールを前提としていない大型機のエンジンの整備方式については、国の指定を受ける必要があり、このための手続き等が負担であることから当該制度を廃止してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国においては、全ての航空機は製造者が指定又は当局が承認した整備方式による整備を義務づけ。(FAR Part 91.403) ● 欧州においては、全ての航空機は当局が承認した整備プログラムに従った整備を義務づけ。(EASA MA302) 	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者については、当該装備品の整備方式を整備規程に定める場合には、従来より、国の指定は不要としており、負担の軽減が図られているところ。 ● なお、当該制度は、自家用機を含む航空機の安全確保のために重要な規制であることから、廃止することは不相当。 	PEACH	—
38	飛行前点検について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 製造国・製造者が定めるMRBR/MPDにおいて飛行前点検が設定されていない機種については、MRBR/MPDに規定されている運航形態等の要件を満たしている場合には、飛行前点検を設定しないことが可能であり、既に飛行前点検を設定していない航空会社・機種も存在する。(通達「整備規程審査実施要領細則」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● MPD/MRBRにおいて飛行前点検の設定がない場合には、特段の審査を行うことなく、飛行前点検を不要とすることを認めてほしい。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 現状においても、確認主任者による飛行前点検を設定しないことができるが、平成24年7月末までにその旨通達において明確化する。 ● 通達「整備規程審査実施要領細則」の改正に向けて、パブリックコメントを実施済み。 	SNA SFJ FDA	—
39	整備・改造に係る耐空性の確認(ビジネスジェット関係)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 30席超又は15,000kg超の航空機については、認定事業場による整備後の確認が必要。 ● 上記以外の航空機においては、軽微な保守以外の整備については、有資格整備士又は認定事業場による整備後の確認が必要。(航空法第19条) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 操縦士による飛行前点検及び一部整備作業を可能として欲しい(少なくとも早期に飛行前点検を可能として欲しい)。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国においては、FAR Part 121及びPart 135の運航者については、操縦士の整備作業は認められていない。(FAR Part 43.3) 	A (一部D)	<ul style="list-style-type: none"> ● 現在でも、軽微な保守については、整備に係る教育訓練を受けた操縦士が作業を行うことが可能であるが、これを超える一般保守以上の整備作業は、作業内容に対応した知識と技能を備えていることを実証された有資格整備士が実施することが必要。 ● 整備プログラムにおいて飛行前点検に一般的保守以上の整備作業が設定されていない場合は、すでに整備士による点検は求めている。 ● 米国でも、運送事業者においては操縦士による整備作業を認めておらず、我が国においても、軽微な保守以外の整備については、有資格整備士又は認定事業場による確認が必要。 	JBAA	—

40	燃料給油業務の位置づけについて	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機への燃料給油業務は、整備(軽微な保守)の位置づけとなっている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 燃料給油業務は、整備ではなく、地上取扱業務(運航関係)に位置づけしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 欧米では、航空機への給油の手順を運航マニュアルに規定することが求められている。(FAR121.135, EU OPS1.1045 Appendix1 A 8) 	B	<ul style="list-style-type: none"> ● 燃料給油業務を地上取扱業務として位置付けるため、関連規則(施行規則、運航規程審査要領)の改正に向けた手続中。(No.109と合わせて対応中) 	ANA PEACH	—
41	給油中の禁止事項について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国土交通大臣が設置及び管理する空港においては、給油中又は排油中の航空機の無線設備又は電気設備を操作し、その他静電火花放電を起こすおそれがある物件を使用しないこととしている。(空港管理規則第20条) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 給油中であつても操縦室の機長と地上の地上運航従事者との間で連絡が取れるよう、「VHFによるカンパニー無線」や「ACARS」(必要な運航情報を航空機と地上の間で自動的に送受信するシステム)の使用を可能としてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAO空港業務マニュアル(航空機給油手順)では、①給油中のAPU起動・再起動 ②航空機レーダー装置運用中の給油 ③バッテリー及び充電器の脱着 ④地上電源用発電機の接続作業等を禁止している。 ● 航空機メンテナンスマニュアルでは、給油中の以下の操作が禁止されている。①HF無線機器の操作(各社) ②気象レーダーの操作(ボーイング社以外の各社) ● IATA (Airport Handling Manual) 及び主要国において給油中における航空機無線設備の操作を禁止している規定は見あたらない。 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成24年夏頃までに諸外国の例や航空機の無線設備製造者のマニュアル等を参考に技術的な検討を終え、火花放電、その他静電火花放電を起こすおそれのない無線設備の使用を可能とする。 	ANA	P.42
42	旅客在機中の給油の実施について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 旅客在機中の給油については、航空機からの避難を直ちに指示することができるよう適切に要員が配置され、かつ、燃料補給作業を監督する者と機内の責任者との間で適切な方法により相互の連絡が確保されている場合には、給油作業を行う場所を管理する者の定める規則に従って実施が可能である。(運航規程審査要領細則) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運航規程上の旅客在機中給油に関する「原則禁止」の文言を削除し、安全及び連絡体制を確保する前提で、航空会社の任意で、通常運航において旅客在機中の給油を可能としてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAOの基準では、旅客の避難誘導員の配置及び当該者への連絡手段の確保を行うことにより旅客の在機中の給油が可能。(ICAO Annex 6 Part I 4.3.7) 	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 運航規程等に必要な事項を定めれば、給油を行う場所を管理する者の定める規則に従って、旅客在機中に給油することは可能である。 ● 従来より、運航規程等に必要事項を定め、旅客在機中の給油を行っている航空会社も存在する。 ● さらに、通達の該当箇所を改正し、明確化した。 	SKY SFJ PEACH	—
43	機長審査について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業の用に供する一定規模以上の航空機の機長は必要な能力及び知識について、国土交通大臣の認定を受けなければならないこととされているが、定められた「範囲内の機長」の認定に係る審査については、国の運航審査官に代わって指定本邦航空運送事業者の査察操縦士が実施することができる。 ● 以下の審査については、指定本邦航空運送事業者であっても、国の運航審査官が実施することとなっている。 <ul style="list-style-type: none"> ・初回の機長認定の審査 ・認定失効から1年を超える機長の復帰審査 ・社内審査における不合格者の再審査(通達「指定本邦航空運送事業者の指定要領」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 査察操縦士が審査できる「機長の範囲」を見直してほしい。(初回の機長認定の審査、社内定期審査における不合格者の再審査等) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国においては、原則、機長昇格時には社内のCheckに加え、国のObserveを行っている。 ● 他方、Exemptionを取得した事業者については、初回の機長のObserveの一部又は全部を段階的に国の代わりに実施することが認められている。 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成24年度末までに米国の例を参考に、査察操縦士によって審査を実施できる「機長の範囲」の拡大を実施するとともに、査察操縦士の要件や指定本邦航空運送事業者に対する監督の見直しを検討する。 	ANA NCA ADO PEACH	P.41

44	査察操縦士審査について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 査察操縦士は指名定期審査を毎年1回受けなければいけないこととしている。(航空法施行規則第164条の11) ● 指定本邦航空運送事業者は、航空機の型式ごとに機長数の1/30又は2名のいずれか大きい数以上の査察操縦士を有する必要がある。 ● ただし、病欠等やむを得ない理由により一時的に査察操縦士の欠員が生じる場合にはその限りではない。(通達「指定本邦航空運送事業者の指定要領細則」) ● 異なる事業者間における査察操縦士の兼任は認めていないが、類似規程事業者に出向する査察操縦士に対しては、出向先における査察操縦士の指名審査の大部分を省略する柔軟な取扱いを行っている。 <p>【要望内容】</p> <p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 査察操縦士の指名定期審査の実施間隔を延長してほしい。 <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 査察操縦士の必要数の要件を緩和してほしい。 <p>③</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 類似規程を有する事業者間においては、査察操縦士の兼任を可能としてほしい。 	<p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 米国では、機長の審査を行う者は、機長の審査を行う24ヶ月前以内に当局の審査に合格する必要がある。(FAR § 121.413) ● 欧州では、機長の審査を行う者の資格の有効期限は3年以内となっている。(JAR-FCL1.430) <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 米国では、機長の審査を行う者の人数に係る要件はない。 ● 欧州では、機長の審査を行う者の人数は必要に応じて国が決めることとなっている。(JAR-FCL 1.030) <p>③</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 事業者に属する操縦者の能力は、運航者の査察操縦士又は運航国の代表者のいずれかによって実証されなければならない(Annex 6 Part I 9.4.4.1) 	C	<p>①②</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 項目No.43(機長審査について)における機長の範囲の見直しに伴い査察操縦士の業務範囲の整理等が必要となると考えられるため、現在実施している査察操縦士の定期審査に加え、立入検査、臨時審査等を活用して査察操縦士の知識及び能力の確認を行うことにより、査察操縦士の定期審査の間隔の延長や査察操縦士の必要数の要件を緩和する方向で、項目No.43の検討に合わせて検討する。 <p>③</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 査察操縦士の兼任を認める場合は、出向とは異なり、実施する業務上の立場に応じてその責任の所在が替わることから、機長及び査察操縦士の兼任について、国際標準で定める要件への適合性を確認しつつ項目No.43の検討に合わせて検討する。 	ANA	P.41
45	乗務員の身体検査基準について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業に使用される航空機に60歳以上の乗員を乗務させる場合、当該乗員については、通常の航空身体検査証明に係る検査に加え、付加検査の受検を求めている。(通達「航空運送事業に使用される航空機に60歳以上の航空機乗組員を乗務させる場合の基準」) ● 航空身体検査基準については、これまでは5年毎に医学面の有識者で構成される検討委員会を開催して、基準の改正について審議を行ってきたところ。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 身体検査基準をICAO標準に合わせてほしい。 ● 加齢乗員の付加検査を廃止してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAO附属書第1において、航空身体検査基準の国際標準が定められている。 ● 米国においては、FAR Part67に航空身体検査基準が定められている。加齢乗員に対しても、通常のATPLの乗員と同一の航空身体検査基準(First-Class)が適用される。FAR 61.23(1) 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成24年度に医学面の有識者で構成される航空身体検査基準検討委員会を設置し、ICAO基準を踏まえた上で平成24年度中を目途に検討を行う。 ● 加齢乗員に対する付加検査は、併せて同委員会において検討する予定。 	ANA NCA SNA PEACH FDA	P.45
46	加齢乗員の乗員数制限について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業に使用される航空機に60歳以上の操縦士を乗務させる場合、60才以上の操縦士は1機に1人に限られている。(通達「航空運送事業に使用される航空機に60歳以上の航空機乗組員を乗務させる場合の基準」) ● 航空局安全部に「加齢乗組員の互乗に関する検討委員会」を設置するとともに、(財)航空医学研究センターに医学面の有識者で構成される「加齢航空機乗組員の医学適性等検討委員会」を設置し、加齢乗員の互乗について検討を行った。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 60歳以上の加齢乗務員2名による乗務を可能としてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAOの基準においても、国際線については、60歳以上の乗員(加齢乗員)が乗務する場合、60歳未満の乗員とともに乗務することが求められている。(国際線について加齢乗員の互乗を制限している。) ● 米国では、国際線については、ICAO基準と同様に加齢乗員の互乗を制限しているが、国内線については加齢乗員の互乗を認めている。 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 医学的、技術的な見地からの検討を行った結果、航空会社の健康管理体制を充実させたいと、加齢乗員の互乗を認めるとの結論を出したところであり、その検討結果に基づき、通達改正を行い、平成24年6月1日から適用した。 	ANA NCA SNA PEACH FDA	-

47	カテゴリー航行資格取得時の飛行経験要件について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 視界が悪い場合の滑走路への進入に係る資格の取得要件として、視界で分類されたカテゴリー航行ごとに、以下のとおり設定された時間以上の機長飛行時間が必要である。 CAT I : 100時間、CAT II・III : 300時間（但し、類似型式の航空機での機長飛行時間があればそれぞれ100時間を50時間、300時間を100時間に減じることは可能）（通達「カテゴリー I 航行の承認基準及び審査要領」、「カテゴリー II 航行の許可基準及び審査要領」、「カテゴリー III 航行の許可基準及び審査要領」） ● 我が国では、各運航者はCAT I 航行については手動による着陸を前提に訓練及び審査を行っているが、CAT II 航行については自動操縦装置による着陸を行うことを前提に訓練及び審査を行っており、国による審査は各運航者の運航手順を前提に行っている。一方、米国ではCAT I 航行及びCAT II 航行のいずれも手動着陸を行うことを前提に訓練及び審査が行われている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 米国と同様に、一つ上位のカテゴリーの訓練を修了していれば、高カテゴリー航行に係る機長資格を付与できるようにしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国では当該型式機長時間が100時間未満の場合、Landing Minimumを引き上げる規定(ILSIに限らない。)及びCAT II minimumの適用禁止に係る規定がある(FAR § 121.652(a)及び(c))が、各エアライン担当の首席運航審査官の承認を受けて以下のExemption (FAA Exemption No.5549J)を適用できる。 ● 機長時間100時間未満の機長は、本人及び他の乗員がCAT II若しくはIII審査に合格し、又は同等のレベルまで訓練され、CAT II又はIIIの進入手順を用い、追加の視程・横風・ブレイキングアクションの制限を課すことによりCAT I可能。 ● 機長時間100時間未満でターボジェット機飛行時間300時間以上の機長は、本人及び他の乗員がCAT II又はIII審査に合格し、CAT II又はIIIの進入手順を用いることによりCAT II可能。 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 日本と米国では訓練及び審査の実態に大きな違いがあるため、米国と同様の制度を直ちに導入することは困難であるが、高カテゴリー航行を行う操縦者に必要な現行の経験要件については既に低減が可能な条件も設定されていることから、事業者の要望に応じ、更なる低減が可能かどうか項目No-43(機長審査について)の検討に合わせて検討することとしたい。 	ANA	P.41
48	二型式機同時乗務時資格について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 「運航規程審査要領細則」及び「機長等認定・審査要領」においては、航空運送事業者に所属する操縦士が複数の型式の航空機に同時期に乗務することを想定していない。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 二型式の航空機に同時期に乗務する場合に必要な訓練、審査等の基準を明確にほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● オーストリア航空、キャセイパシフィック航空、フィリピン航空、エア・カナダ、エールフランス航空、スカンジナビア航空、スイス航空、ルフトハンザドイツ航空、エミレーツ航空、エティハド航空、エジプト航空などのエアバス製航空機において二型式の同時乗務が実施されていることが確認されている。 ● また、米国においてボーイング製航空機において二型式の同時乗務が実施されていることが確認されている。 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 諸外国における二型式の同時乗務が可能な機種、訓練・審査のあり方等も踏まえつつ、我が国において複数の型式の航空機に乗務する制度の導入の可否について平成24年度末までに検討する。 ● なお、二型式の同時乗務を認めるための審査に当たっては、諸外国において二型式の同時乗務を実施している型式間の具体的な運用(審査等を含む。)の状況を十分に調査することが必要と思慮。 ● また、諸外国において二型式の同時乗務を認めていない型式間については、我が国が独自に訓練・審査の内容を審査可能な体制を構築することが必要。 	ANA	P.42
49	型式限定資格取得時の実地試験について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 定期運送用操縦士(ATPL)を受験する者のうち、受験する飛行機の型式限定を有しない者は、原則として、実地試験に当たり、受験する型式の飛行機に係る操作技術の定着度の判定を事業用操縦士(CPL)の限定変更試験に準じて行った後、ATPLの実地試験を行っている。(通達「操縦士実地試験実施基準細則」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 型式限定資格取得時の実地試験を合理化してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 欧州では、エアラインの副操縦士を養成する場合、最初にCPLを取得する日本と異なり、最初からATPLを受験するのが一般的。合格後CPLが発行され、副操縦士として1,500時間乗務すると、自動的にATPLが交付される。(いわゆるFrozen ATPL) ● 外国のATPLを欧州のATPLに切り替える場合の実地試験の取り扱いについて、欧州規則JARでは特に明記されていないが、英国のガイダンスによると、ATPLの実地試験と型式限定の実地試験を組み合わせることで行われることが認められている。 ● 米国では、実態として、航空会社が乗員を採用する際、ATPL保有を条件とすることが一般的となりつつある。 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● ATPLとしての判断力、状況認識、指揮統率等の総合能力の判定に際し、受験する型式の飛行機に係る操作技術の定着度の判定を同時に行うため重複試験科目の統合の可否等について検討を行い、平成24年度前半中に結論を得る。 	ANA	P.45
50	操縦士実地試験の試験科目について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空従事者の技能証明にあたり、実地試験(口述試験と実技試験)を実施しており、実技試験においては、試験を行うべき科目の実施要領及び判定基準を定めている。(通達「操縦士実地試験実施基準細則」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 事業者の運航を勘案した効果的な試験と訓練を実施してほしい。(①特定の試験項目におけるADF進入、②急旋回、③失速と回復操作は不必要ではないか。) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国の実地試験実施基準(PTS: Practical Test Standards)においても、急旋回(Steep turn)及び失速と回復操作(Stall recovery)が試験科目として含まれている。 ● 米国では、AQP(Advanced Qualification Program)と呼ばれるプログラムを実施することについて当局の承認を受けた事業者は、通常の実地試験実施基準に代わる基準を自ら定めることができる。ただし、事業者が定めるものは、通常の実地試験実施基準によって確認される操縦者としての技能と同等以上の技能が確保されることを実証する必要がある。(FAR121.909, 121.929) 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 操縦士実地試験実施基準細則に定める試験科目等については、全般的に見直しを行う予定。その中で、エアラインの旅客便のパイロットとして必要ない試験科目の有無について精査する。速やかに海外調査等を実施したうえで、平成24年度中に結論を得る。 ● 欧米において実地試験実施基準によらず、事業者が定めた試験の実施が可能であるとの指摘については、上記の海外調査等の中で欧米のAQP制度についても合わせて調査を行い、我が国の制度への導入のあり方について検討し結論を得る。 ● なお、①について、実地試験実施基準細則においては、実地試験で実施するよう試験官が指定した方式以外の非精密進入方式について訓練が行われたことを確認することとしている。この細則については、NDB(無指向性無線標識)やVOR(超短波全方向式無線標識施設)が縮退する計画が進んでいる中、実際の運航で使用しないような進入方式についてまで訓練を求めているものではない。 ● ②③について、はじめて操縦に2人を要する飛行機の型式限定変更試験を受ける者に対して、空中操作等の科目を課しているものが、既に操縦に2人を要する飛行機の型式限定を有している者が他の型式限定変更試験を受ける場合には実施していない。 	ANA	P.45

51	MPL規則・要領の制定について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ICAOにおいて新たに創設されたMPLに基づき、操縦士資格である「准定期運送用操縦士」を導入し、2人の操縦士を要する航空機(エアライン機)の操縦に関する訓練を重点的に実施することにより、安全性の更なる向上を図りつつ、エアライン機の副操縦士を効率的に養成し、操縦者の安定的な確保を図るため法改正を行ったところ。 ● 現在、平成24年4月1日施行に向けて、関連通達を制定しているところ。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 改正中のMPL関連の省令・通達に関し、今後とも、航空会社と議論、調整させていただきたい。 	● EASA, TCCA 等でMPL関連規則を制定している。	A	● 航空会社と議論、調整し、MPL関連の省令・通達等を制改定済み。(平成24年4月1日より施行)	ANA	—
52	実機試験のシミュレーター化について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 操縦に2人を要する飛行機の限定資格を有する者(副操縦士資格を有する者)の、機長に必要な定期運送用操縦士の資格等の取得にあつては、実地試験において、シミュレーターのみを使用した試験の実施が可能。 ● 一方、操縦に2人を要する飛行機の限定資格を初めて取得する者(副操縦士に昇格する者)は、実機を使用して実地試験を受ける必要がある。(通達「模擬飛行装置のみを使用して行うことができる航空従事者技能証明の実地試験について」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 操縦に2人を要する飛行機の限定資格を初めて取得する者(副操縦士に昇格する者)への試験について、シミュレーターで試験を実施できるようにしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 欧州では、型式限定の訓練課程(副操縦士に昇格するための訓練課程を含む)の訓練時間に占める実機飛行訓練の時間が2時間未満の場合、シミュレーターによる実技試験を行うことが可能。(JAR FCL 1.240 App.1) ● 米国では、一定以上の飛行経験を有しない者(副操縦士に昇格する者等)であっても、シミュレーターによる実技試験を受けることができる。ただし、当該試験に合格して型式限定の航空機の副操縦士として乗務することはできるが、機長として乗務することはできない。(FAR 61.64) 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 操縦に2人を要する飛行機の限定資格を初めて取得する者(副操縦士に昇格する者)についても、シミュレーターによる実技試験を認める方向で通達の見直しを進めており、平成24年度前半に公布予定。 ● ただし、シミュレーターは実機の特性的な一部(着陸時の特性等)が再現できないため、副操縦士に昇格する者に、こうした特性の違いを認識させるために、実機飛行訓練は引き続き必須であると考えられることから、訓練課程には実機飛行訓練が含まれる必要がある。 	ANA PEACH	P.45
53	シミュレーターの認定検査について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機乗組員の訓練、試験、審査等に使用する模擬飛行装置については、国土交通大臣の認定を受けなければならない(航空法施行規則第238条の2) ● 模擬飛行装置の認定については、当該装置に関する書類審査及び実地検査を行い、検査合格後に認定書の交付をしている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● シミュレーターの新規認定検査及び臨時検査終了後、認定書の発行までに2~4週間かかっており、この期間はシミュレーターを使用することができない。 ● シミュレーターの認定検査の終了後、即日使用できるようにしてほしい。 	● 米国においては、検査官が検査終了後に認定書にサインをすることでその日から使用することができる。	B	●シミュレーターの新規認定検査において、実地検査で合格した場合には、速やかに本省で認定の決裁を行い、即日使用できるように対処する。	JAL	—
54	運航管理者の受検資格について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運航管理者資格を取得するための技能検定を受験するには、1年又は2年の実務経験が必要。(航空法施行規則第167条) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運航管理者の養成学校等を卒業した者について、運航管理者技能検定を受けるに当たって必要となる実務経験の要件を緩和してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 国際民間航空条約附属書において、運航管理者には以下のいずれかの経験が求められる。 <ul style="list-style-type: none"> ・操縦士(航空運送事業)経験2年以上。 ・航空事業に関わる気象業務従事者経験2年以上。 ・航空交通管制官等の実務経験が2年以上。 ・運航管理のアシスト業務の経験1年以上。 ・当局より認可を受けた教育訓練を履修。(ICAO Annex1 4.6.1.3.1) 	B	● ICAO標準を参考に技能検定に係る通達を見直し、国が認めた運航管理に係る教育訓練課程を修了した場合に受験資格を満たすこととする方向で、平成23年度末までに通達改正を行う予定であったが、具体的な教育訓練の要件の検討に際し、参考とする米国の規定等の一部を確認する必要があった。確認した結果、改正のためのパブリックコメントを実施中。	NCA	—
55	運航管理者の訓練について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 高カテゴリー航行を行う場合には、航空運送事業者は、運航管理者に対して、関係する運航承認基準に従い、米国アドバイザー・サーキュラーに準拠した訓練を行うことを義務付けられている。(通達「運航規程審査要領細則」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自社の航空機が高カテゴリー航行等の特殊運航を行う場合であっても、運航管理者に対しては特殊運航に関する訓練を実施しなくてもよいこととしてほしい。 	● 米国においても、高カテゴリー航行を行う事業者は、当該運航を行うために必要となる運航管理者への知識付与のため、運航管理者への教育訓練を求めているところである。(AC120-29A:CAT I及びII)(AC120-28D:CAT III)	A	● 運航管理者に求められる知識には高カテゴリー航行等特殊運航に関するものも含まれており、これに係る訓練を行わないこととするのは適当ではないが、実際の教育訓練にあたり、科目毎の訓練内容は運航乗務員と同一である必要はなく、運航管理者の職務を行う上で必要な内容を航空会社において実施すればよい。	ANA	—

56	整備士資格について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 我が国では、軽微な整備後の確認権限を有する航空運航整備士、整備後の確認権限を有する航空整備士、整備又は改造後の確認権限を有する航空工場整備士の各整備士資格が設けられており、その取得に当たり、それぞれ必要な知識・能力が求められる。(航空法第28条) ● 資格の取得又はその限定の変更をするためには、原則として国の試験官による実地試験を受ける必要がある。他方、指定航空従事者養成施設における訓練・審査を修了した者については、試験官による実地試験は不要となり、当該指定養成施設が発行した修了証をもって整備士資格又はその限定が与えられる。(航空法第29条) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 我が国の整備士資格制度は、欧米に比較し、資格取得要件が質・量ともに過大で、時代に合わなくなっている。 ● 国家資格としての整備士資格は、航空機整備の基礎的能力のみを担保するものと位置付けてほしい。そのうえで、認定事業場が行う整備業務の業務内容に即した教育訓練を個々の整備士に対して実施する役割は認定事業場に任せ、国は、認定事業場の教育訓練、社内資格管理体制等の適切性を管理監督することとしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAO附属書第1では、整備士に対して、整備士資格の権限・職務に対応した知識・能力を付与することを求めているが、権限については、各国の裁量に任されている。 ● 米国では、整備士資格の限定を機体一般と動力装置一般の2種類に大別している。航空機の型式に特有の知識・能力、重整備に必要な知識・能力等の習得は、国家資格取得時の必須要件ではない。 ● 欧州では、軽微な整備の確認権限のみを有するカテゴリ-A、ライン整備の確認権限を有するカテゴリ-B、及び、ドック整備の確認権限を有するカテゴリ-Cの各整備士資格が設けられている。カテゴリ-B及びCについては、航空機の型式に対応した限定が付される。 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 我が国の試験科目を含む試験制度が諸外国に比較して厳しいものになっていないかどうかという観点から、日本の制度と類似性が高い欧州の制度を中心に欧米等の調査を行い、その結果を踏まえて見直しの方向性について検討を行い、平成24年度中に結論を得る。 ● 当該検討の結果、さらに資格制度全体について見直しを行う必要性が認められた場合、さらに検討を行う。 ● なお、米国においても、整備士国家資格で担保している「整備士としての基本的な知識・能力」に加え、航空運送事業の用に供する航空機の整備作業を確認するために必要な知識・能力を別途習得する必要がある(今後その実態については、詳細に調査する予定。) ● 欧州及び我が国では、後者の知識・能力の習得を含めて国家資格で担保している。 	ANA PEACH	P.45
57	確認主任者資格の経験要件について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 認定事業場において、整備後の航空機の基準適合性の確認は、確認主任者が行うこととしている。 ● 当該確認主任者は、原則、整備士資格を有し、かつ、3年以上の認定業務経験を有することが要件。(航空法施行規則第35条、第40条) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運航整備に係る確認主任者の経験要件を1年としてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国では、確認主任者は整備士資格を有するとともに、業務能力を確保するための経験及び当局が承認したプログラムに基づく訓練が必要(FAR 145.151) ● 欧州では、確認主任者は整備士資格を有するとともに、整備する航空機及び組織手順に関する整備経験及び訓練、並びに直近2年間における関連する機体の整備経験が6ヶ月以上必要。(Part 145.A.35)なお、軽微な運航整備に限定した整備士資格であっても、原則3年の業務経験を求めている。(Part 66.A.30) ● なお、イギリス、ドイツ、オランダ、中国、タイ、フィリピンの認定事業場の実態を確認したところ、運航整備の確認主任者は3年以上の業務経験をjて任命されている。 	D	<ul style="list-style-type: none"> ● 認定事業場の確認主任者は、認定事業場における責任・権限や組織体制、品質管理制度等を踏まえて航空機の基準適合性の確認を最終的に行う者であることから、単に整備に関する知見だけでなく、認定業務における3年以上の経験を求めているところ。 ● こうした中で、運航整備の確認主任者は、認定事業場における品質管理制度の下、限られた時間で航空機の不具合の兆候を発見し是正することが求められることから、引き続き3年以上の業務経験は必要。 	FDA	—
58	整備士国家資格の試験科目について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 整備士国家資格試験における実地試験科目のうち、「動力装置の操作」科目において、実機、模擬飛行装置、飛行訓練装置又は操縦室模擬装置による実地試験が必要。(通達「航空整備士実地試験要領」) ● 実地試験においては、整備士の行う各種操作手順等が適切であるか否かを、試験官が判定できるような機器を使用する必要がある。 ● 簡素化されたシミュレーターであるフラットパネルトレーナー(FPT)については、スイッチ等が液晶パネル上に表示されるため、整備士の資格試験に用いるシミュレーターの要件のうち、スイッチ等の形状、操作に要する力等に関して、必要とされる実機との類似性に関する基準を満たしていない。(通達「操縦室模擬装置技術基準(整備関係)」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 実地試験に使用する機材について、フラットパネルトレーナー等の簡素なシミュレーターで実施したい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 諸外国においては、動力装置の操作(発動機の地上における運転)に係る資格については、国家資格と切り離されており、認定事業場内の社内資格として運用されているため、比較が難しいが、一般的に国家試験の訓練・試験においては、実機(軽微な保守作業等のOJTを除く)又は高レベルの操縦室模擬装置を使うことはない模様。 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● FPTを用いて試験を行った場合、操作性の悪さが試験結果に影響を及ぼす可能性が考えられる。FPT特有の操作性により受験者が能力を十分に発揮できない、という問題が生じないかという観点から、要望会社と協力して実地に検証を行い、問題がないことが確認された場合には、FPTによる実地試験を認める方向で「操縦室模擬装置技術基準」の見直しを行う。 	ANA	P.45

59	外国整備士資格の同等認定について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 認定事業場において、整備後の航空機の基準適合性の確認は、確認主任者が行うこととしている。 ● 当該確認主任者は、原則、整備士資格を有し、かつ、3年以上の認定業務経験を有することが必要。(航空法施行規則第35条、第40条) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国内の認定事業場においても、外国の整備士資格者が航空機の基準適合性の確認を行うことを可能としてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAO附属書6では、整備認定事業場において整備後の確認を行う者はICAO附属書1に基づく整備士資格を有する者であることが求められている。(ICAO Annex6 Part 1 8.7.6.3) ● 欧米においても、我が国と同様に、国内において認定事業場を取得する場合にあっては、確認主任者に対して国内の整備士資格の保有を求めている。(FAR121.378、EASA145A30) 	D	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAO附属書6により認定事業場において整備後の確認を行う者は整備士資格を有する者であることが求められている。 ● 国内認定事業場については、欧米においても確認主任者には当該国の整備士資格の保有を求めており、我が国の整備士資格を保有しない者を確認主任者として任命することを認めるのは困難。 ● 外国の整備士資格を有する者は、我が国整備士資格を受験する際に試験の一部免除ができることとしている。 ● なお、海外の認定事業場においては、当該事業場の確認主任者に我が国整備士資格の取得を求めることは現実的でないことから、我が国確認主任者基準と同等の能力を有していることを確認して対応しているところ。 	PEACH	—
60	ICAO締約国の授与した資格証書の扱いについて	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国際民間航空条約締約国発行の技能証明の保有者が我が国の技能証明を取得しようとする際には、我が国の法規及び実地試験の一部を除き、試験を免除している。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国際民間航空条約締約国発行の技能証明の保有者が、我が国の技能証明を取得しようとする際には、全ての試験を免除してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国は、乗員ライセンス分野について、カナダと相互承認を締結しており、一方の国のライセンス保有者が他方の国のライセンスを取得しようとする際には、航空法規及び通信に係る学科試験を除き、試験免除。 ● 欧州は、EU域外の国のライセンス書き換えにあたっては試験が必要。 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 国際民間航空条約においては、操縦者は原則として航空機の登録国が発給したライセンスを所持することが求められているところ。 ● 他方、他国のライセンスを自国のものとして有効とすることも認められているが、この場合には、自国のライセンスと同等なものとして受け入れるための適切な承認を行いその有効性を確保することが求められている。 ● こうしたことから、米国との間では、平成21年4月に耐空性分野について締結したBASAを整備施設、乗員資格、シミュレータ等の分野にも拡大すべく、あらゆる機会を利用して働きかけを行っている。また、欧州との間では、平成23年7月に開催した日EU運輸ハイレベル協議においてBASA締結に向けた事前協議を開始することに合意し、作業を進めているところであり、引き続き、米国等と各分野におけるBASAの締結に向け協議を進める。 	JAL ANA NCA SNA 朝日航 洋	—
61	指定養成施設の入所要件について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 指定養成施設は、航空従事者の効率的かつ安定的な育成を目的として、民間養成機関を活用した制度である。 ● 同制度では、国土交通大臣が指定した指定養成施設の教育課程を修了した者については、国の行う航空従事者技能証明の実地試験の全部又は一部を免除することができる。(航空法第29条第4項) ● 国土交通大臣は、指定養成施設に関する基準として、養成施設の課程に係る学科教育及び実技教育の科目、これらの科目毎の教育時間数が適切なものであるかについての審査を行っている。(施行規則第50条の4第7号) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ANAが保有する指定養成施設においては、航空従事者に係る国の試験の一部または全てを代行することができるが、当局の指導により共同事業体(ANAグループ)の要員にしか適用できない。 ● 共同事業体(ANAグループ)以外の要員にも適用できるようにすることにより、柔軟な養成計画の策定が可能となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 主要国では、CAE等の訓練会社がEASA・FAAなど主要組織の制度に合致する訓練を提供し、各国の資格者養成を受託している。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 指定養成施設に係る審査基準上は、グループ会社の要員に入所を制限していない。 ● 現在、グループ会社の要員に限定して入所を認めている指定養成施設については、航空運送事業者において、訓練規程上、グループ会社の要員に入所を限定しないような入所要件の設定、適正なカリキュラムの作成等の所用の規定の整備を行うことにより、グループ会社以外の要員の入所も可能となる。 ● なお、ANAの指定養成施設において、4月1日付けで、グループ会社以外の要員も入所できるよう教育規程の変更がなされたところ。 	ANA PEACH	—

62	機長資格の要件 (ビジネスジェット関係)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 機長として、航空運送事業の用に供する航空機であって、構造上、その操縦のために2人を要する航空機に乗務する者は、定期運送用操縦士の資格(ATPL)が必要であり、ATPL取得のためには1500時間以上の飛行経験が必要である。(航空法第28条別表、第65条) ● 米国では、1人用の操縦機でもATPLの取得が可能となっているのに対し、我が国では、2人用の操縦機でATPLを取得することが前提となっている。 ● また、操縦のために2人を要する航空機を操縦する場合には型式限定が必要。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 小型機事業者ではATPLの取得が困難であるため、最大離陸重量が5.7tを超える飛行機または9.08tを超える回転翼航空機のうち座席数19席以下のものを使用して行うオンディマンド・チャーターの機長については、以下のいずれかとしてほしい。 ● 構造上、その操縦のために2人を有する航空機であっても、その機長要件はを、一人用の操縦士資格であるCPL(事業用操縦士)を有し、かつ、一定の経験、資格要件を満たす者としてほしい。 ● 比較的容易に取得できる客席数19席以下の小型機によるオンディマンド・チャーター等に特化した航空運送事業用技能証明(不定期、小型機用)を新設し、これを要件としてほしい。(19席が難しい場合は9席以下でも) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国においては、以下の航空機の操縦に当たってATPLが要求されている。 ①旅客の運送の用に供するターボジェット機、客席数が10席以上の航空機、又はコミューター運航に供される多発機 ②IFRで飛行する飛行機 ● 米国においては、ATPL取得のためには1500時間以上の飛行経験が必要であるとともに、全てのターボジェット機の機長には型式限定が必要。 ● EUにおいては、操縦に2人以上の操縦士が必要と証明された航空機で航空運送事業を行う場合には、機長にはATPLが必要。 ● EUにおいては、ATPL取得のためには1500時間以上の飛行経験が必要であるとともに、全てのターボジェット機の機長には型式限定が必要。 ● ICAO標準では、操縦に2人以上の操縦士が必要と証明された航空機で航空運送事業を行う場合には、機長にはATPLが必要とされている。また、ATPL取得のためには1500時間以上の飛行経験が必要。 	C (135)	<ul style="list-style-type: none"> ● 国際標準との整合性の観点から、CPL等を機長に求める資格要件とすることは困難であるが、小型機の資格要件については、今後とも日米間の資格制度の相違も考慮しつつ、米国の基準(FAR Part135)を参考とした包括基準導入の中で検討を行う。 【参考資料7(P.59)参照】 	JBAA	—
	機長要件の維持 (ビジネスジェット関係)	<p>【現状】</p> <p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 最大離陸重量が5.7tを超える飛行機の機長は、機長として状況を的確に把握し、運航規程などの標準化された手順に従って他の乗員等を指揮しながら飛行を適切に管理する高度な能力や、緊急時の航空機の操作及び措置に関する高度な知識及び能力が必要であることから、これらの知識及び能力を有することについて国土交通大臣の認定を受ける必要があり、運航審査官が審査を行っている。(航空法第72条第1項から第3項まで) ● これらの審査を事業者において実施できる制度として、指定本邦航空運送事業者制度がある。(航空法第72条第5項) <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 機長の定期技能審査は、国土交通大臣が指定する訓練をその年において受けている者を除き、1年に2回実施しなければならない。(航空法施行規則第164条の2) <p>【要望内容】</p> <p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 指定本邦制度とは別に客席数19席以下の航空機(5.7t以下のものを除く。)によるオンディマンド・チャーター向けに、社内審査により航空法第72条の機長資格の維持が可能となる仕組みを構築して欲しい。 <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 6ヶ月に1回の機長の技能定期審査を廃止して欲しい。 	<p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ICAO標準においては、事業者に属する操縦者の能力は、運航者の査察操縦士又は運航国の代表者のいずれかによって実証されなければならないこととされている。(Annex 6 Part I 9.4.4.1) ● 米国では、路線審査及び技能審査について、審査は当局又は当局に承認されたCheck Pilotによる審査が可能である。(FAR 135.293、299) <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ICAO標準においては、定期審査は年2回実施しなければならない旨規定されている。 	①A ②D	<p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国際標準への適合性を考慮すると、客席数19席以下の航空機によるオンディマンド・チャーターを行う航空運送事業者でも、運航者の査察操縦士又は運航国の代表者のいずれかによって実証される必要があることから、運航者において当該審査を実施したい場合には、指定本邦航空運送事業者の指定を受ける必要がある。指定本邦航空運送事業者の指定を受けるに当たり、不明な点については、個別に相談に応じる。 <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 年に2回行われる定期審査については、ICAO準拠であり、撤廃は不可能。 	JBAA	—
63	機長要件の維持 (ビジネスジェット関係)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 最大離陸重量が5.7tを超える飛行機の機長は、機長として状況を的確に把握し、運航規程などの標準化された手順に従って他の乗員等を指揮しながら飛行を適切に管理する高度な能力や、緊急時の航空機の操作及び措置に関する高度な知識及び能力が必要であることから、これらの知識及び能力を有することについて国土交通大臣の認定を受ける必要があり、運航審査官が審査を行っている。(航空法第72条第1項から第3項まで) ● これらの審査を事業者において実施できる制度として、指定本邦航空運送事業者制度がある。(航空法第72条第5項) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 指定本邦制度とは別に技能審査員制度と同様の仕組みで、審査担当操縦士以外の機長が社内審査により航空法第72条の機長資格の維持が可能となる仕組みを構築して欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国では、路線審査及び技能審査について、審査は当局又は当局に承認されたCheck Pilotによる審査が可能である。(FAR 135.293、299) 	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 機長の能力は、事業者の大小を問わず確認する必要があり、少数しか機体を持たない事業者であっても、これらの審査を事業者で行うことができる場合には、指定本邦航空運送事業者の指定を受けることは可能である。指定本邦航空運送事業者の指定を受けるに当たり、不明な点については、個別に相談に応じる。 	朝日航洋	—

64	カテゴリーI航行の規制緩和について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者が、一定の低視程の気象状態において計器着陸装置を利用して進入及び着陸を行う航行(カテゴリーI航行)を実施しようとする場合には審査・承認を受ける必要がある。 ● カテゴリーI航行の承認にあたっては、機上装置、航空機乗組員の教育、訓練及び審査、運航方式等が「カテゴリーI航行の承認基準及び審査要領」に定められた基準に適合しているかどうかについて、審査を受ける必要がある。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● カテゴリーI航行の承認基準及び審査要領に基づき、申請を行っているが、カテゴリーI運航については、技術的に既に通常の運航の範疇と考えられるため、カテゴリーI運航の承認基準及び審査要領の通達を廃止してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国においても、カテゴリーI航行の定義は我が国と同様であり、また、カテゴリーI航行を行う航空運送事業者は、機上装置、航空機乗組員の教育、訓練及び審査、運航方式等に関する基準(AC 120-29A)に適合しているかどうかについて、FAAの審査・承認を受けている。 	D	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国においても、カテゴリーI航行を行う航空運送事業者は、所定の基準への適合性について当局の審査・承認を受けていることから、我が国においても、引き続き「カテゴリーI航行の承認基準及び審査要領」に基づく承認は必要である。 ● なお、カテゴリーI航行に関する米国等の基準が改正された場合には対応する予定。 	FDA	—
		<p>【現状】</p> <p>カテゴリーI航行(一定の低視程の気象状態において計器着陸装置を利用して進入及び着陸を行う航行)を行う航空運送事業者は、機上装置、航空機乗組員の教育、訓練及び審査、運航方式等が「カテゴリーI航行の承認基準及び審査要領」に定められた基準に適合しているかどうかについて、審査・承認を受ける必要がある。</p> <p>【要望内容】</p> <p>我が国でもステートミニマとCAT-Iのミニマが同じになっているので、そのような通常運航化しているCAT-Iを特別な基準に該当しない措置をして欲しい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国において、カテゴリーI航行の定義は我が国と同様であり、また、カテゴリーI航行を行う航空運送事業者は、機上装置、航空機乗組員の教育、訓練及び審査、運航方式等に関する基準(AC 120-29A)に適合しているかどうかについて、FAAの審査・承認を受けている。 	D		JBAA	—
65	海外のフライトシミュレーターの当局認可(ビジネスジェット関係)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機乗組員の訓練、試験、審査等に使用する模擬飛行装置については、国土交通大臣の認定が必要。(航空法施行規則第238条の2) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 小型機事業者が海外のシミュレーターを活用できるよう、海外のフライトシミュレーター(多くの事業者が利用するフライトセーフティ社のシミュレーターを想定)に対して国土交通大臣の認定を行って欲しい。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 海外のフライトシミュレーターについても、航空法施行規則第238条の2の規定に基づく国土交通大臣の認定を行っており、申請があれば審査を実施しているところ。 ● 米国、欧州及びカナダの航空当局に対して、事業者が海外のフライトシミュレーターを活用できるよう、国による実施認定検査が不要となるシミュレーターに関する相互承認協定(BASA)の締結のための働きかけを行っている。 ● なお、BASAが締結されるまでの間は、国による実地認定検査が必要となるため、事業者に対して本認定制度の活用を促進する。 	朝日航空 中日本 JBAA	—
66	同一路線の多頻度運航に係る運航管理者、機長の要件(ビジネスジェット関係)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 「路線を定めて一定の日時により航行する航空機により行う航空運送事業又は特定の二地点間において計画的に反復継続(注)して行う航空運送事業により(以下「路線を定めて」という。)旅客輸送を行う場合について、運航等の基準を定めている。(通達「運航規程審査要領細則」) (注)反復継続とは、30日間に15往復を超える頻度をもって反復し、かつ、30日を超えて継続する形態をいう。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 特定の者からの受託により、特定の場所の間の運航の回数が増えることがあり、結果的に同一路線の多頻度運航の基準に該当する回数となる場合であっても、オンデマンド・チャーターの場合は、「路線を定めて」運航する場合の基準を適用しないで欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国では、客席数9席以下かつペイロード7,500lbsのターボジェット以外の飛行機又は回転翼航空機を用い、公示されたスケジュールにより二地点以上の間を週に5往復以上の頻度で旅客輸送を行って運航する場合はコミュニティー運航(FAR Part135)、5往復未満の頻度である場合をオンデマンド運航(FAR Part135)の定期運航としている。それ以外の定期運航は、Part121が適用される。(FAR 110.2, 119.21) 	A	<ul style="list-style-type: none"> ● その都度顧客の求めに応じて旅客の運送を行うオンデマンド・チャーターは、仮に結果として同一路線で多頻度運航になっても、「路線で定めて」運航する場合にあたらぬ。 	JBAA	—
67	ヘリコプターのパイロット規程について(ビジネスジェット関係)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 旅客の運送の用に供する航空機でIFR(計器飛行方式)により飛行するものは、2人の操縦士の乗務が必要。(航空法第65条第2項) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ヘリコプターに適したIFRルートが設定される場合に備えて、IFRでシングルパイロットによる運航による旅客輸送を行えるようにして欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国においては、VFR(有視界飛行方式)により飛行するものであって、2人の操縦士の乗務を必要とする航空機を除き、承認された自動操縦装置を装備し、OpeSpecにより認められている場合は、1人の操縦士であってもIFRにより飛行してよいこととされている(FAR Part 135.105)。なお、客席数が10席以上の場合には2人の操縦士を乗務させなければならない(FAR Part 135.99) ● ICAO標準においては、ヘリコプターによるIFR運航に関する乗員数については、飛行規程等の耐空証明関連文書で規定された最小の数の他、運航方式等を勘案して運航規程に定められた数を下回ってはならないこととされている。 	C (135)	<ul style="list-style-type: none"> ● 小型機に関する技術基準に関して、米国の基準(FAR Part135)を参考とした包括基準の導入について現在検討中。 ● 本検討においては、小型ジェット機に係る包括基準について、操縦士一人によるIFR運航に関する制度(航空機、操縦士の資格制度、試験制度等)に関する検討も行う予定である。小型ジェット機に係る包括基準の検討は秋頃に終了する見込みであり、その結果を踏まえ、ヘリコプターに係る包括基準の検討を行う予定。 ● また、ヘリコプター用のIFRルートの整備状況も踏まえつつ、ヘリコプターに係る包括基準の検討の中で本要望について取り扱うこととしたい。 【参考資料7(P.59)参照】 	エクセル 森ビル	—

68	運航管理施設の開設について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 事業者の新基地開設(運航管理施設等の新設)時は、以下により運航の安全性を確保している。 (1)事業計画の変更認可の際に提出された事業の計画が輸送の安全性を確保するために適切なものであること等について、書面により確認(航空法第109条) (2)運航管理施設等が計画どおり整備されており、当該施設において適切に業務が実施できることについて、検査(実地又は書面)による確認(航空法102条) (航空法第109条、通達「航空運送事業及び航空機使用事業の許可及び事業計画変更の認可審査要領(安全関係)、航空法第102条、通達「運航管理施設等の検査要領」) ● 運航管理施設等の整備等には多額の費用、多大な労力を必要とするため、最初に事業計画変更認可の際の書面審査においてこれらの概要(計画)について、事前に確認し、その後申請者が当該確認された概要(計画)に従って運航管理施設等を整備できるようにして、手戻りが生じることのないようにしているところ。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 基地の新設に係る事業計画の変更については、届出により処理する等、ワークロードを低減してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国においても実地確認(Performance Assessment)の前に当局において書類の確認等の終了を確認する手順が定められている。(FAA Order 8900.1 Vol10 Ch7 Fig10-74 Sec2 3.12等) 	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業計画変更認可及び運航管理施設の検査の手続きはそれぞれ航空機の安全な運航を確保するために不可欠であり、事業計画の変更を届出により処理することは適当でない。他方、両方の手続きを同時に行うことによって要望のとおり申請者のワークロードを低減することが可能であることから、事業者に対しこうした対応を促進する。 	ANA	—
69	委託先変更時の運航管理施設の検査について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地上取扱業務の委託先を変更する場合、業務内容等を勘案し、検査の実施についてその都度、指定することとなっている。(通達「運航管理施設等の検査実施要領」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地上取扱業務の委託先を変更する場合には、航空会社の責任による確認を前提として、運航管理施設等の検査を行わず、届出により処理することとしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国において運航者は、地上取扱業務の委託について、原則、委託先管理の方法等についてマニュアルに記載し、航空当局の承認を受ける必要があるが、委託先の名称はマニュアルに記載する必要はなく、委託先変更は承認対象ではない。 ● ただし、防除雪氷の作業については、運航者のプログラムを承認する必要があり、届出のみの処理は行われていない。 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 地上取扱業務の委託先を変更する場合の運航管理施設の検査については、近年は施設の変更を伴わない場合が多くほとんど実施していない。 ● 今後、検査の要否の基準を明確化すべく、平成24年夏を目処に通達を改正することとしたい。 	NCA	P.42
70	速度制限について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 現在、高度900メートル以上の航空交通管制圏及び進入管制区のうち、航空交通管制圏に接続する部分で告示で定める空域(高度3000メートル以下)を飛行する航空機は、指示対気速度250ノットを超える速度で飛行してはならないこととされており、IFRで飛行するクラスC空域においても、そのような速度制限が設けられている。(航空法第82条の2、航空法施行規則第179条、「進入管制区のうち航空機の速度を制限する空域を指定する告示」)現在、我が国のFIR内においては、実体上ICAO基準にある民間機が250KTを超える速度で飛行できるような10000ft以下のクラスA、B又はC空域は存在していないところ。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 速度制限は空域に応じて柔軟に設定してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAO標準においては、以下のとおり空域のクラス分けに応じて速度制限が設けられている。 ・クラスA、B、C(IFR):なし ・クラスC(VFR)、D、E、F、G:250ノット(10000フィート以下) (ICAO Annex11 Appendix4) 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAO標準では、IFRで飛行する場合のクラスC空域においては速度制限は設けられていないところ。引き続き運航者との調整を行い、今後の対応について、その必要性も含め検討して参りたい。 	ANA	P.47

71	乗務時間制限について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者は、国内運航に従事する場合は、連続する24時間において、8時間を超えて航空機乗組員の乗務時間を予定しないこととされている。(航空法施行規則第157条の3、通達「運航規定審査要領細則」) ● 航空運送事業者は、国際運航に従事する場合は、連続する24時間において、以下の時間を超えて航空機乗組員の乗務時間を予定しないこととされている。 <ul style="list-style-type: none"> ・1名の機長及び1名の副操縦士：12時間以下 ・1名の機長及び2名の副操縦士：12時間超 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国内運航における乗務時間制限(8時間)を緩和してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAO標準では、乗務時間制限は科学的な知見に基づいて国が定めた時間を用い、又は乗員の疲労によるリスクを考慮して運航者が定めることとなっている。 ● 米国では、以下の通り、乗務時間制限を設けている。 <ul style="list-style-type: none"> ・乗員2名編成の場合：8時間(深夜早朝に出頭する場合)又は9時間 ・乗員3名編成の場合：13時間 ・乗員4名編成の場合：17時間 ただし、疲労リスク管理システム(FRMS)の下でFAAの承認を受けた場合、この乗務時間制限を超えることができる。 ● 欧州では、各国共通の乗務時間制限の基準は設けていない。 英国では、乗務時間(Flight Time)制限に関する基準はなく、勤務時間(Flight Duty Period)制限に関する基準(最大14時間)を設けている。(勤務時間制限については、米国も基準(乗員2名編成の場合、最大14時間)を設けているが、我が国は特に数値基準を定めていない。) 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 今般、ICAOにおいては、国が定める乗務時間制限に関する基準に対するオプションとして、疲労リスク管理システム(FRMS)による乗員の疲労管理手法が新たに導入されたところ。また、乗員の疲労によるリスクの評価を行うことにより、乗務時間制限と同等以上の安全性が確保される場合には、乗務時間制限によらないことを承認することを可能とした。 ● これを受けて、現在、(財)航空輸送技術研究センターにおいて、航空会社及び航空局がメンバーとなったWGを設置し、ICAO基準及び諸外国の導入事例等の調査を行っているところ。 ● 今後、我が国における、疲労リスク管理システム(FRMS)及び乗務時間制限によらないことを承認するためのリスク評価手法について検討を行い、平成24年度中にその導入の方向性について結論を得る。 	ANA FDA	P.42
72	機長の飛行地域要件及び空港要件に係る規定の見直しについて	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者は、飛行の区間等に応じて、当該飛行区間等を運航する航空機乗組員に対して、必要な知識を付与する方法を定めなければならない。 ● 航空機乗組員に対する路線ごとに必要な知識及び経験の付与は航空運送事業者が自ら担保することとされており、機長として乗務する場合は、当該機長が空港及び飛行地域についての要件を満たさなければ、当該空港及び飛行地域に乗り入れを行ってはならないよう社内規定に定めることとしている。(運航規程審査要領細則) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 社内規定により詳細な要件を定めているが、国の基準に準拠して規定の整理を行いたい。 	-	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 当局の基準の範囲内で規定を整理することは可能である。不明な点があれば、個別に相談されたい。 	NCA	-
73	ETOPS運航承認について(路線毎の承認の廃止)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● エンジンが二基装備された航空機が長距離を飛行する際に、エンジンが一基不動作になった場合に、そのまま最寄りの着陸可能空港まで60分以上の飛行を行う必要がある経路を運航することをETOPS運航という。 ● ETOPS運航を行うに当たっては、飛行時間とエンジンの組み合わせによる最大飛行時間について、路線毎に承認を取得する必要がある。(双発機による長距離進出運航実施承認審査基準) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● チャーター便の運航や、新規の路線開設を容易にするため、ETOPS運航の路線別の申請・承認を不要としてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国の制度では、240分以下のETOPS運航については、新たな機体の追加及び変更、航空機/エンジンの組み合わせについて当局の承認が必要であるが、路線については承認の対象となっていない。(FAR Part 121 Appendix P) ● ICAO附属書6においても、路線毎の承認は求められていない。(ICAO Annex 6 Part I 4.7) 	B	<ul style="list-style-type: none"> ● ETOPS運航の路線毎の申請・承認を不要とするよう、平成24年夏を目処に関連通達を改正する。 	ANA PEACH JAL	-
	ETOPS運航承認について(運航経験要件の廃止)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● エンジンが二基装備された航空機が長距離を飛行する際に、エンジンが一基不動作になった場合に、そのまま最寄りの着陸可能空港まで60分以上の飛行を行う必要がある経路を運航することをETOPS運航という。 ● ETOPS運航を行うに当たっては、航空機とエンジンの組み合わせによる最大飛行時間について、承認を取得する必要がある。(双発機による長距離進出運航実施承認審査基準) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ETOPS運航の承認を申請するためには、原則として、申請に係る型式とエンジンについての要件を備えた航空機により、12ヶ月以上の運航を行った経験が必要であるが、効率的な事業展開を行うために、当該要件を不要としてほしい。 	-	A	<ul style="list-style-type: none"> ● ETOPS運航の承認に当たり、申請に係る型式とエンジンについての要件を備えた航空機による12ヶ月の運航経験がなくとも承認が可能な仕組みは、従来より構築されているところ(双発機による長距離進出運航実施承認審査基準7.(2))。 ● なお、運航経験がまったくない航空機の型式とエンジンの組み合わせにより行うETOPS運航を承認した例もある。 	PEACH	-

74	GPSを主要計器とした運航について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● IFR(計器飛行方式)において、GPSを使用して運航する場合、単独使用が認められたGPSを除き、当該経路を飛行するために必要となる他の航法装置を装備し、GPSによる位置等の情報に疑義が生じた場合に、これらの航法装置によりGPSに依存しない航法に移行できるようにすることが求められている。(「GPSを計器飛行方式に使用する運航の実施基準」) <p>なお、平成22年度から各航空運送事業者の参加を得て、GPSを主要計器とする評価運用(実証実験)を行っている。</p> <p>【要望内容】</p> <ol style="list-style-type: none"> ① <ul style="list-style-type: none"> ● IFR(計器飛行方式)におけるGPSの位置づけを明確にしてほしい。 ② <ul style="list-style-type: none"> ● VFR(有視界飛行方式)におけるGPSの位置づけを明確にしてほしい。 	—	①C ②A	<ol style="list-style-type: none"> ① <ul style="list-style-type: none"> ● IFRにおけるGPSの位置づけについては、平成22年10月から平成24年10月までの間、評価運用を行うこととしており、その結果に基づき、関連通達の見直しを検討する。 ② <ul style="list-style-type: none"> ● VFRにおいて、「GPSを有視界飛行方式に使用する運航の実施基準」に基づき、GPSを補助的に使用することが可能となっている。 	① JAL FDA ② 中日本	P.42
75	特別航行の機番追加申請の簡略化について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● RVSMやRNAV航行等の特別な方式の航行を行おうとする場合、航空機が必要な性能及び装置を有すること等の基準に適合しているかどうかの審査を受け、国土交通大臣の許可を受ける必要がある。(航空法第83条の2) <p>※RVSM：他の航空機との垂直方向の間隔を縮小する方式による飛行、RNAV：無線施設からの電波の受信又は慣性航法装置の利用により、任意の経路を飛行する方式による飛行</p> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 同一の装置を装備した同一機種の数機を一定の期間にわたって順次導入させるような場合において、特別航行の許可については1機毎に個別に申請を行うのではなく、複数機分をまとめて申請できるように手続を簡略化してほしい。 	—	A	● 同一の装置を装備している同一型式の航空機のグループについて、まとめて申請できることとした。	ANA	—
76	海外基地における情報伝達業務等に係る規制の緩和について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者は、運航基地に運航管理者を適切に配置しなければならないこととされている。 ● 運航管理者は、航空機の安全な運航に必要な情報を分析し、飛行計画を承認するとともに、機長にこれらの情報の提供を行う。 ● 航空運送事業者は、運航管理者を補佐するために、運航管理者が承認した飛行計画及び航空機の安全な運航に必要な情報を機長に提供する業務等(以下「運航支援業務」という。)を行う運航管理補助者を置くことができる。(運航規程審査要領細則) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 海外基地において、運航管理補助者以外の者が本国内で作成された情報の伝達業務やデリバリー業務(航空情報等を機側に届ける業務)を行うことを認めてほしい。 	—	A	● 機長へのブリーフィングを伴わない単なる情報の伝達及びデリバリー業務は運航支援業務ではなく、運航管理補助者以外の者に行わせることが可能である。	SFJ	—
77	チャーター運航計画書の提出期限について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● チャーター運航計画書について、原則として運航月の前月20日までに事業課に提出している。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● チャーター便について運航計画書の認可手続期間を短縮してほしい。 	● 主要国では、運航日の2-7日前が主流。	B	● チャーター運賃の認可については、実務上、7日間程度の審査期間を要していたが、本年度から審査期間を7日間程度から半分程度に短縮する見直しを行ったところであり、チャーター便の運航計画書についても、運賃申請と同じタイミングでご提出いただきたいと考えている。 なお、本邦航空運送事業者による突発的なチャーター便の運航については、今後も、可能な範囲で柔軟に対応して参りたいと考えており、個別具体の事案ごとにご相談されたい。	NCA	—
78	チャーター便運航に伴う手続について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 一部の航空会社において、社内規定に基づき、チャーター便の運航に際し、事前に就航地の運航・整備体制について航空局に事前説明することとしている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● チャーター便の運航に際し、事前に就航地の運航・整備体制について航空局に説明を行わず、通知で済むようにしてほしい。 	—	B	● 運航者はチャーター便の就航地の運航・整備体制を事前に確認する必要があるが、航空局への事前の報告は求めておらず、今後、航空会社に対し、事前の報告は不要であることを周知・徹底する。 ● なお、チャーター便の就航地の運航・整備体制の適切性については、必要に応じ、監査等を通じて確認を行う。	NCA	—

79	空港運用時間の延長	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 各空港毎に運用時間が制限されており、原則として運用開始時刻30分後から、運用終了時刻30分前までに運航ダイヤを設定する必要がある。 ● また、実運航上も運用開始時間、終了時間の遵守が厳しく求められており、天候などの自然条件などを除いて早発や遅延が原則として認められない。 <p>【要望内容】</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 各空港の運用時間制限の見直しを御願ひしたい。 ② 特に、開始時間、終了時間の運用について、自然条件などに限らず、機材故障等によるスケジュール変更や突発的なフェリー運航に柔軟に対応いただきたい。 	—	A	<ol style="list-style-type: none"> ① 空港の運用時間については、当該空港に就航する航空会社の具体的な定期便の運航計画や、騒音問題等を踏まえて決定している。今後、運用時間の延長に係る具体的な要望が提出された場合は、運用時間変更に係る要件を確認するとともに、必要な措置等について検討する。 ② 急激な天候の変化、緊急事態の発生等やむを得ない事由により遅延する場合、これらに伴う航空交通の状況等に基づく航空交通管制により遅延する場合、並びにやむを得ない事由(機材の緊急安全点検や、故障修理を含む。)がある場合は、原則1時間の範囲内において運用時間を臨時延長ができることとしている。ただし、機材については運航者が適切に整備等を行う責務があることから、整備不良等による機材故障への対応等、その原因が運航者の責に帰すものは事由としては認められない。 	FDA	—
80	他社機材のリース手続きの簡素化	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者は、国土交通大臣の許可を受けて、当該事業の用に供する航空機の運航又は整備に関する業務の管理を他の航空運送事業者等に委託することができる。(航空法第113条の2) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 整備引当(機材が整備を受けている際の代替機)、訓練引当(機材を用いて訓練を行う際の代替機)等に対応するため、他社の機材を短期間使用できるような制度を検討してほしい。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 借用元の航空運送事業者に対して運航及び整備に関する業務の管理を委託することにより、航空法第113条の2第1項に基づく許可を受けることにより、他社の機材を使用することを可能としている。 ● 許可に係る審査については、既に必要最小限の審査項目となっているものと認識しており、更なる手続きの緩和(審査項目の削減)を行うことは困難と考える。 	FDA	—
81	5.7t以上の運航に関する運航管理者の配置基準(ビジネスジェット関係)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運航管理者は、国土交通大臣が行う運航管理者技能検定に合格した者でなければならない。(航空法第78条) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● FAR Part 135のオンデマンド・チャーターを行う航空運送事業者には、国家資格を有する運航管理者の配置が求められていないので、座席数19席以下の小型機によるオンデマンド・チャーター運航の国家資格を有する運航管理者の配置について、規制を緩和して欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAOでは、運航管理者は、ライセンスを有するかAnnex 1の運航管理者の要件を満足することが求められている。(Annex 6 Part I 10.2) ● 米国では、FAR Part 135の運航者の運航管理者は、ライセンスを保有しなくてもよいが、運航者の承認が必要である。(FAR § 135.77) 	C (135)	<ul style="list-style-type: none"> ● 国際標準を考慮すると、米国の制度を取り入れた場合であっても、運航管理を行わせようとする者がICAO Annex 1の要件を満足することを航空運送事業者が自ら確認しなければならないこととなるが、米国での実情等を確認しつつ、米国の基準(FAR Part 135)を参考とした包括基準等の中で検討する。 【参考資料7(P.59)参照】 	JBAA	—
82	事故情報の報告制度について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航行中の航空機が修理作業の区分が大修理に該当する損傷を受けた事態は航空事故であり、運輸安全委員会が原因等の調査を実施する。(航空法第76条、航空法施行規則第165条の3) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機損傷が発生した場合、損傷状況から当局が航空事故に該当するかどうか判断するまでの間、機材の現状を保持しなければならず、また、航空事故となった場合には機材の復旧修理の着手が遅れ、運航復帰も遅れてしまうため、ICAO Annex 13と合わせて、航空機全損(HULL LOSS)事故等の大規模な航空機損傷を除いた航空機損傷については、航空事故の対象から除外してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAO Annex 13では、発動機、プロペラ、翼端のみの損傷等の一部の例外を除き、航空機が損傷部分について大修理や交換を必要とするような損傷を受けた事態を航空事故と定義しており、航空機全損に至らない事態であっても事故に該当する。(FAA、EASAも同様に規定)(ICAO Annex 13 Ch 1、49CFR § 830.2、REGULATION EU No 996/2010) 	D	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空法施行規則第165条の3の規定は、ICAOの規定に準拠して規定されており、改正することは適当でない。 	SNA	—
		<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 「発動機内部の大規模な破損」や「破片の発動機ケース貫通」は重大インシデントに該当し、運輸安全委員会が原因等の調査を実施する。 ● なお、「発動機内部の小規模な破損」は重大インシデントの対象ではなく、「複数段のブレードが全周にわたり破断」するような大規模な破損のみが対象。(航空法第76条の2、航空法施行規則第166条の4第6号) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 重大インシデントの範囲について見直してほしい。特に、エンジンの内部の大規模な損傷は他国では重大インシデントに該当していないことから、主要国と同様の取扱いにしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAO Annex 13は、「Uncontained」なタービン発動機の故障を重大インシデントの典型例の1つとして示すとともに、これらに限られないと規定。(EASAの規定もこれと同じ)(ICAO Annex 13 Attachment C、REGULATION (EU) No 996/2010) ● 米国では、タービン発動機の内部部品の破損については、排気口以外からの破片の飛散に至ったもののみを重大インシデントとしている。(49CFR § 830.5) 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 重大インシデントの範囲については、ICAOにおいても典型例が示されているに過ぎず、各国が実情に応じて定めている。我が国においても、重大インシデントについては、ICAOの例示、主要国の規定、日本で発生した事案等を踏まえ、運輸安全委員会において原因調査が必要な事案として定めており、現時点で見直す特段の理由はないと考える。 ● 「発動機内部の大規模な破損」については、H17.8.12にJAL ウェイズ58便(DC-10)が福岡空港を離陸直後にエンジンラブル(計4段にわたるタービンブレードの全損)を発生させ、市街地に多数の金属片を散乱させるという事態の発生を受け、社会的要請に基づき、重大インシデントとして新たに追加したもの。このような事態は、事故に至る可能性が高く、今後も重大インシデントとして取り扱う必要がある。 ● しかしながら、重大インシデントに該当する大規模な破損であるかどうかの判定を行うためには、発動機内部の破損の状況を詳細に把握する必要があることから判定までに時間を要するほか、飛行の安全及び地上の安全に及ぼす影響や事故に繋がる可能性など技術的な課題もあることから、大規模な破損のより合理的な判定基準について検討していくこととしたい。 	ANA PEACH	P.41

83	不具合情報の報告制度について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者・航空機使用事業者は、安全上の支障を及ぼす一定の事態が発生した場合には、国に報告しなければならない。(航空法第111条の4、航空法施行規則第221条の2、サーキュラー6-011「航空法第111条の4に基づく安全上の支障を及ぼす事態の報告について」) ● 大型航空機(自家用機を含む。)の運航者は、耐空性に大きな影響を及ぼす不具合を国及び航空機設計者等へ報告しなければならない。また、部品落下やイレギュラー運航等が発生した場合も、国へ報告しなければならない。(サーキュラー6-001「航空機に係る不具合の報告・通報について」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空法第111条の4に基づく安全上の支障を及ぼすおそれのある事態の報告及びサーキュラーNo.6-001に基づく機材不具合報告制度の2つの報告制度を整理し、諸外国の制度や基準と揃えてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAO 欧州、米国の報告事象は各制度間で整合していない。(ICAO Doc.9760EU指令2003/42/ECFAR121.703・705/135.415-417) ● FAAにおいても、耐空性に影響を及ぼす不具合の報告制度と安全上の支障を及ぼす事態の報告制度が併存 	①A	<ul style="list-style-type: none"> ● サーキュラー6-001は、ICAOで航空機の耐空性に悪影響を及ぼす不具合を設計者に通報する体制の構築を求められていること等を背景として設けられたものであり、報告者は大型航空機を運航する者(自家用機を含む。)としている。報告事象は、ICAO Doc.9760及び米国基準(FAR121.703等)をベースとしている。 ● サーキュラー6-011の報告は、事業者による航空輸送の安全の確保を目的とした報告制度であり、小型機を運航する事業者も対象としている。報告事象は、欧州の基準(EU指令)をベースとしている。 ● このように、それぞれの制度の目的・対象者等が異なっていることから、2つの報告制度となっているが、重複した報告が不要であることを通達上明らかにし、1つの報告システムで報告を可能とするなど、報告者の負担軽減を図っている。 	ANA SNA	—
		<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 逆推力装置が展開後格納しない事態は、航空法第111条の4の安全上の支障を及ぼす事態に該当し、義務報告の対象である。(航空法第111条の4、航空法施行規則第221条の2第3号口) ● 機材不具合による離陸中止や航空機部品の一部脱落は、航空局への報告が必要な不具合に該当し、報告の対象である。(サーキュラー6-001「航空機に係る不具合の報告・通報について」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 機材不具合による低速時の離陸中止、逆推力装置の作動後の不具合、落下物等、不安全事象の定義の見直しを行ってほしい。特に逆推力装置が作動後収納できない事態は、その後しかるべき整備処置を行うことが確実なので、安全上の支障を及ぼす事態から除外してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● EASAでは一定の速度(V1)付近又はそれ以上の速度で発生した離陸中止、逆推力装置の故障、航空機構造部品の一部脱落等について報告を求めている。(EU指令2003/42/EC) ● FAAでは機材不具合による離陸中止、逆推力装置の故障等について報告を求めている。航空機部品の一部脱落については対象としていない。(FAR121.703・705/135.415-417) 	②C	<ul style="list-style-type: none"> ● 逆推力装置が作動後に収納できない不具合については、逆推力により地上走行中の操作や発動機の作動に悪影響を及ぼすほか、原因によっては、飛行中意図せず展開したり必要時に不動作となる可能性がなかったか等についても分析・対策が必要な事象の対策を講じても依然として不具合が多発している現状に鑑み、現時点で見直すことは適切ではない。 ● また、機材不具合による離陸中止については、発生した事象及びその原因を国として把握し、必要に応じて他社への指導も含めて再発防止を図る必要がある。また、落下物についても、人家の密集地に隣接して空港が設置されている等の事情を勘案し、地上の物件や人への被害の有無等を迅速に把握するために必要である。 ● しかしながら、今後の不具合の発生状況等を考慮しつつ、報告の必要性について検討していくこととしたい。 	ANA	P.41
84	不具合情報の報告制度について(各論)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 非常用装置の故障や左右燃料タンク量のアンバランスによる運用限界超過(突風等により瞬間的に超えた場合を除く。)は、航空法第111条の4の安全上の支障を及ぼす事態に該当し、義務報告の対象である。(航空法第111条の4、航空法施行規則第221条の2第3号ハ、ニ) <p>【要望内容】</p> <p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 非常用装置は一定の不具合を想定して設計されており、軽微な不具合については安全上問題ないため、義務報告の対象からはずしてほしい。 <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 左右の燃料量の差異についての運用限界は機材の寿命が短くなることを防止するために設けられたものであり、超過の量が著しく多くない場合には安全上の支障はないため、義務報告の対象からはずしてほしい。 	<p>①非常用装置の不具合報告</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 欧州 EU指令2003/42/ECで報告を求めている。なお、乗客用酸素マスクについては、乗客の10%以上への酸素供給機能の喪失に限定されている。 ● 米国 FAR121.703で報告を求めている。なお、乗客用酸素マスクについては、我が国と同様1つのユニットのみが正常に機能しない事象も含めて報告が行われている。 <p>②左右の燃料量の差異が運用限界を超えた場合の報告</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 欧州 EU指令2003/42/ECで報告を求めている。 ● 米国 運用限界の超過について報告義務はない。(FAR121.703等で燃料の著しい漏れは対象となっているが、燃料のアンバランス自体は対象ではない。) 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 酸素マスク等の非常用装置は、非常時に確実に作動しなければならないものであり、仮に正常に機能しない状態になっていたとしても、通常運航時にこれを把握することは困難である。そのため、非常用装置の不具合については、その原因や安全対策について国に報告を求め、対策の妥当性の確認、他の運航者への水平展開等により、安全性を確保・向上することが適当であるため、従来どおり報告は必要と考える。 ● 燃料のアンバランスが発生する主たる要因は、乗務員の操作ミスや燃料漏れ、システムの故障などであり、運用限界を超過するという事態の重大性を勘案すると、一定時間内に是正されたものも含め、報告が必要だと考える。 ● 要望で具体的に指摘された他の項目も含め、航空法第111条の4に定める事態は、過去に我が国の航空会社で安全上のトラブルが続発したことを受け、航空会社のみならずその対策を任せるとともに、国の監督の下で確実に航空会社に対策をとらせるとともに、他の航空会社にも水平展開を行うこと、及び、その状況について国が国民に情報提供することで、航空輸送の高い安全性を確保するために報告させているものであることから、その範囲を縮小することは適当ではないと考える。 ● しかしながら、今後の不具合の発生状況等を考慮しつつ、報告の必要性について検討していくこととしたい。 	ANA	P.41

85	打刻について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国土交通大臣は、航空機を登録したときは、遅滞なく、航空機のかまちに打刻しなければならないこととされている(航空法第8条の3及び航空法施行規則第11条)。 ● これに基づき、現在、航空機本体に直接打刻が行われている。 ● 打刻により航空機本体に傷をつけることにより、リース機返却時に賠償を請求されたり、そもそも航空機購入時に打刻を拒まれるといった不都合が生じている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 打刻以外の航空機を傷つけない明認方法を認めてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機登録制度は、ICAO条約第17条の規定を履行するため、我が国においても導入しているところ。 ● さらに、航空機登録に追加的な機能として、所有権等の第三者への対抗要件を備えさせる制度は、一般的に各国ともに導入しており、我が国のみが過度な制度を設けているものではない。 ● しかし、登録記号をかまちに直接打ち込むこと以外の手段を認めていない国は、把握している限り我が国のみである。 	B	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機登録に民事的効力を備えさせ、航空機登録原簿に記載された航空機と実物の航空機の同一性を把握するという制度趣旨を損ねない範囲内において、航空機本体に直接打刻する以外の実施方法も導入するよう、平成24年7月を目途に関係省令の改正作業を進める。 	PEACH SKY SFJ SNA	—
86	放射性物質の取り扱いに係る規制について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 放射性輸送物等は、火薬類、高圧ガス、腐食性液体、引火性液体その他の放射性輸送物の安全な輸送を損なうおそれのある物件と混載してはならない。(「航空機による放射性物質等の輸送基準を定める告示」第15条2項) ● 現行の我が国の輸送の安全基準は、昭和36年に制定されたIAEAの放射性物質安全輸送規則に基づき、昭和39年に定められた。その後、昭和50年に、当時の原子力委員会が「放射性物質等の輸送に関する安全基準について」を策定したが、当該基準においても、放射性物質の輸送に当たり、「事故が起きた場合、その輸送容器の健全性を損うおそれのある危険物と一緒に同一の車両、航空機又は船舶の船倉、区画室若しくは甲板に積載しないこと」が求められている。 ● その後昭和60年にはIAEA輸送規則が改正され、「放射性輸送物は、他の(乗り入れ国及び通過国)国内危険物輸送規則及び関係する国際輸送規則がある場合にはそれらとの整合性も考慮して他の危険物から隔離されなければならない」との記述に変更された。これを受けて、平成2年、原子力安全委員会は、「航空輸送の特殊性を考慮し、L型輸送物について他の危険物との隔離を要しない」と、隔離要件の一部見直しを行ったが、L型以外の輸送物については依然として危険物との混載が認められておらず、ICAO技術指針及びIATA Dangerous Goods Regulationsより厳しい基準となっている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 放射性物質の混載禁止を解除してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAO ANNEX18並びにICAO技術指針において、航空危険物第7分類(放射性物質)の混載禁止に関わる規定はない。 ● 同様に、IATA Dangerous Goods Regulations(第53版)においても、航空危険物第7分類(放射性物質)の混載禁止に関わる規定はない。 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空分野の放射性物質輸送に関する有識者・事業者団体で構成される検討会において、ICAO技術指針及びIATA Dangerous Goods Regulationsに基づき、我が国の輸送安全基準の見直しについて検討中。現在、IAEA等に対して、放射性物質の混載禁止に関わる規定の制定及び改正経緯等について問い合わせを行っているところであり、今後、検討結果を踏まえ、原子力安全委員会を含む関係省庁連絡会に対して報告を行うとともに、速やかに国土交通省告示の改正を行う。 	JAL	—
87	接続検査場における液体物検査基準の見直しについて	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 2006年8月液体爆発物を利用した大西洋液体爆発物テロ未遂事件が発生し、ICAOは2007年3月から液体物の航空機内への持込を規制している。(受託手荷物であれば可) ● 100mlを超えた液体免税品が乗継の際に没収される問題が発生したため、ICAOはこの問題を解決するためSTEB(Security Tamper Evident Bags 不正開封防止袋)の導入を各国に推奨している。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 乗継検査場において、明らかに出発空港出国後に購入された免税品等については、液体物検査を免除してほしい。 ● 少なくとも、定期予定便以外のイレギュラー便(ダイバート)等においては、上記免除をしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗継検査場において、STEBに入れた液体物に限り液体物持込を認めている一部の国もあるが、欧米をはじめとする諸外国では、安全性への懸念から100mlを超える全ての液体物の持込を拒否している。(EUは昨年4月よりEUを経由する際のSTEBの全面受入れを検討したが、反対国が多く取りやめるなど、STEB導入は未だ進展していない。) ● 現在、米国、EU等において、現行の液体物持込規制の撤廃に向けて、液体物検査機器の開発が進んでいる。(EUは、爆発物検知能力を備えた液体物検査機器を実用化し、2013年より現行の液体物の持込規制自体を撤廃することを目指している。) 	D	<ul style="list-style-type: none"> ● 液体爆発物持込み防止措置については、国際的な保安上の水準を保つ必要があり、STEBは空港における保安措置として十分でないとする国が多いことから、我が国においても、欧米をはじめとする諸外国と同様の措置を講じてきているところ。 ● 現状では抜本的解決には国際的に認められる爆発物検知能力を備えた機器の実用化を待つことが必要であり、我が国単独で欧米諸国の取扱いと異なる対応をとることは困難である。 ● ただし、空港会社等関係者間において、ゲート前検査方式への見直し及びこれに伴う液体免税品の機側での受け渡し等の措置を講ずる場合には、関係国との調整を検討する。 	関空 AOC	—

88	整備士の搭乗確認制度について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空会社は、搭乗確認(基地に配置されている整備従事者に代えて、他の基地に配置されている整備従事者が運航される航空機に搭乗し、到着地において当該航空機の出発に係る整備等について確認を行うこと)を行う整備従事者(搭乗確認整備士)に対して、空港の環境、委託先、配備部品、機材等の状況について十分な教育・訓練を行い、搭乗確認整備士の資格に対応して基地毎に事前に指名する。また、基地における航空機の到着から出発にあたって、搭乗確認整備士が確認を行う航空機に搭乗している間、航空機の外から機材の状況監視が確実にできる体制を整えること等とされている。(通達「搭乗確認制度の運用について」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 搭乗確認を行う整備士が航空機に搭乗した後に行われるセンター業務(地上の安全確認等の出発前の安全確認)は整備作業でないことから、通常の出張と同様に、当該整備士に対して搭乗確認に必要な教育訓練を行わなくてよいこととしてほしい。 	-	C	ANA PEACH	P.44
89	定例会議の実施方法について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空局と特定本邦航空運送事業者との間で、情報交換、当局からの必要な指導等に資するため、定例会議を毎月1回を目安として開催している。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 東京に支社のない事業者にとっては、霞が関において開催される会議に出席するのは負担が大きいため、定例会議の実施方法を改善してほしい。 	-	A	SFJ	-
90	技能証明の発行手続について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 従来、航空従事者技能証明の試験合格後、ライセンス発給まで2週間程度を要していたが、成長戦略を踏まえ、3~5日間に期間を短縮している。 ● ライセンスを現地発給するためには、発行日・証明書番号を空欄にした技能証明書を作成し、それを試験官が現地に持参する必要があるが、現行のライセンス発給システムでは発行日・証明書番号が空欄状態の技能証明書を作成できるような仕様になっていない。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 試験合格後、資格を早期に利用できるよう、以下の対応により、ライセンス待ち時間の短縮をしてほしい <ul style="list-style-type: none"> ①テンポラリーライセンスの導入 ②技能審査員等の権限拡大 <p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 従来、航空従事者技能証明の試験合格後、ライセンス発給まで2週間程度を要していたが、成長戦略を踏まえ、3~5日間に期間を短縮している。 ● ライセンスを現地発給するためには、発行日・証明書番号を空欄にした技能証明書を作成し、それを試験官が現地に持参する必要があるが、現行のライセンス発給システムでは発行日・証明書番号が空欄状態の技能証明書を作成できるような仕様になっていない。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 限定変更試験合格後ライセンス受領まで訓練を開始できないので、速やかに路線訓練ができるようライセンスの発行を迅速にして欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国では、FAA検査官又はFAAの監督を受けているパイロット試験員がテンポラリーライセンスを発行できる。(FAR 61.17, 183.23) 	C	JAL ANA JBA	P.46
91	BASA等相互承認について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 我が国は、米国等との間で耐空性に係る相互承認協定(BASA)を締結している。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 乗員ライセンス、シミュレータ、整備等の分野における外国との相互承認を早期に締結してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国は、EUとの間では、整備施設分野についての相互承認が締結。 ● 米国とカナダの間では、整備施設、乗員ライセンス、シミュレーター分野についての相互承認が締結。 	C	JAL ANA NCA SNA PEACH	-

92	操縦士の資格証明について(ビジネスジェット関係)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 我が国は、米国等との間で耐空性については、相互承認協定(BASA)を締結している。 ● 国際民間航空条約締約国発行の技能証明保有者については、実施する試験の一部を免除している。ただし、必要最小限のものとして、我が国法規及び実地試験の一部については試験を行っている。 <p>【要望内容】</p> <p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 米国で受けた免許の速やかな書き換えのため、米国と、操縦士の技能証明のBASAを早期に締結して欲しい。 <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> ● BASAが締結されるまで、ライセンスの切り替え手続きについて、米国で受けた免許の書き換え手続きの簡素化をして欲しい。 	—	①C ②D	<p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 米国との間では、平成21年4月に耐空性分野について締結したBASAを、乗員ライセンスの分野にも拡大すべく、あらゆる機会を利用して働きかけを行っている。また、欧州との間では、平成23年7月に開催した日EU運輸ハイレベル協議においてBASA締結に向けた事前協議を開始することに合意し、作業を進めているところであり、引き続き、米国等と各分野におけるBASAの締結に向け協議を進めていきたい。 <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 現在においても、操縦士に係る外国の技能証明を我が国の技能証明に切り替える際には、学科試験については英語で実施するとともに、航空法規のみの受験を求め、実地試験についても一部省略を行っており、さらなる省略は困難である。 	JBAA	—
93	機長審査の受験時期について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 機長の定期審査については、初回の認定を受けた日をもとに「基準月」が設けられ、毎年、基準月の前後1ヶ月以内で審査を行わなければならない(通達「機長等認定・審査要領」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 機長の定期審査について基準月の前後1ヶ月の間に実施することとなっているが、当該期間を拡げてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAOにおいては、1年に2回の定期審査を受けなければならないが、2つの連続する定期審査の間に一定期間をおかなければならないこととなっており、日本と同等の規定となっている。(ICAO Annex 6 Part I 9.4.4) ● 欧州においては、審査を実施すべき日から3ヶ月前倒して定期審査を行ってもよい旨の規定がある。(EU-OPS 1.965) ● 米国においては、定期審査の実施時期を柔軟に取り扱う規定はない。 	D	<ul style="list-style-type: none"> ● 我が国は、機長の定期審査の実施時期について、既に諸外国と同等の柔軟な取扱いを行っており、基準月前後1ヶ月を超えて機長の定期審査を実施することは、ICAOの規定に照らし、適切でない。 ● 運航審査官の増員についても引き続き努力するとともに、指定本邦航空運送事業者の指定を推進しているところ(スカイマーク及びスターフライヤーは平成24年3月30日付けにて指定した。スカイネットアジア航空については指定に係る審査中)。 	SFJ	—
94	技能証明における実地試験の実施時期について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空従事者技能証明のための実地試験として、口述試験(審査)と実技試験(審査)が実施されている。 ● 口述試験(審査)と実技試験(審査)は、運用上、同一日に実施されている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 学科訓練終了時点で、口述試験(審査)を実施できるようにしてほしい。(学科訓練終了時点で口述試験(審査)を実施できれば、実技試験(審査)により集中して取り組むことができるため。) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 欧米では、学科訓練終了時に口述試験を含む学科試験が実施されている。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 指定航空従事者養成施設において、制度上、口述審査と実技審査を同一日に実施する必要はなく、審査日を別日程とすることは可能である。 ● 国の試験官が行う実地試験についても、制度上、口述試験と実技試験を同一日に実施する必要はない。試験官の稼働状況・旅費等に応じて対応を検討。 	ANA	—
95	操縦士学科試験の受験機会について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 操縦士学科試験を年6回、そのうちATPL(定期運送用操縦士資格)試験を原則年3回実施している。 <p>【要望内容】</p> <p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 学科試験の実施回数を増やしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国では、学科試験をコンピューター化し、米国内に720カ所、沖縄を含む米国外に10カ所の試験センターを設置することにより、随時受験が可能となっている。 	①C	<p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 学科試験の実施回数の増加について、会場確保、試験問題作成等のための予算の拡充に向けて尽力する。また、平成24年度中を目途に、学科試験のコンピューター化に関する諸外国の実状等を調査し、我が国への導入の可能性や導入に当たり必要となる検討事項の抽出を行う。 	ANA PEACH	P.45
	機長認定路線審査の申請条件緩和について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 5.7t超の航空運送事業の用に供する飛行機の機長は、国土交通大臣の認定を受ける必要がある。 ● 上記の認定を受けるためには、運航審査官が行う技能審査及び路線審査に合格する必要がある。 ● 審査の受験の申請は、受験希望日の前月中旬までに行う必要がある。 <p>【要望内容】</p> <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 技能審査合格後、路線審査を受ける必要があるが、路線審査までの待ち時間を短縮するため、技能審査合格前に路線審査の申請を認めてほしい。 	—	②A	<p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 従来より、技能審査に合格していない者についても、路線審査の申請を可能としてきているところ。 	ANA	—

	機長認定審査の希望日における受験について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 5.7t超の航空運送事業の用に供する飛行機の機長は、国土交通大臣の認定を受ける必要がある。 ● 上記の認定を受けるためには、運航審査官が行う技能審査及び路線審査に合格する必要がある。 ● 新規航空会社の増加に伴って、審査の受験希望者が増加し、航空会社の希望どおりの日時に審査が困難な場合がある。 <p>【要望内容】</p> <p>③</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 希望の日時に審査を実施してほしい。 	—	③A	③	<ul style="list-style-type: none"> ● できる限り希望に添えるよう、運航審査官の増員に努めていく。 	SFJ	—
96	整備士学科試験の受験機会について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国家整備士資格の学科試験のうち、一等航空整備士に関するものは年2回、一等航空運航整備士に関するものは年3回実施している。 ● 学科試験のうち、合格課目については、合格した日から起算して1年間、当該課目に関する試験免除を行っている。 <p>【要望内容】</p> <p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 整備士学科試験の実施回数を増やしてほしい。 <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 整備士学科試験の合格課目の試験免除期間を延長してほしい。 	<p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 米国では、学科試験をコンピューター化し、米国内に720カ所、沖縄を含む米国外に10カ所の試験センターを設置することにより、随時受験が可能となっている。 ● 米国は、課目毎の合否判定ではなく、試験全体での合否判定となるため、課目毎の試験免除制度はない。なお、試験に不合格となった場合、30日間の期間において再受験が可能。 	①C ②D	①	<ul style="list-style-type: none"> ● 学科試験の実施回数の増加については、会場確保、試験問題作成等に必要となる予算には制約があり困難であるが、今後とも予算確保に尽力したい。 ② ● 合格課目の試験免除期間を1年に制限していることについては、整備士資格の質を維持するために必要なものであり、当該期間を延長することは困難。 	ANA PEACH	P.45
97	届出に係る事務処理の適正化について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 規程類の変更等について、法令に基づき航空局に対して届出を行う必要がある。 ● 行政手続法によれば、届出は届出書の記載事項に不備がないこと、届出書に必要な書類が添付されていることその他の届出の形式上の要件に適合している場合は、当該届出が届出先に到達したときに、当該届出をすべき手続上の義務が履行されたものと取り扱うこととされている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 規程類の変更に係る届出についても、新旧対照表を作成の上担当官に説明し、了解を得た後に受理という、実質的に承認と同じ手間がかかっているが、改訂ページを届け出るだけの扱いとしてほしい。 	—	A	● 届出については、行政手続法に基づく処理を行うよう徹底した。なお、届出内容に不明な点や不適切な点が認められた場合等には、事後に問い合わせや指導を行うことがある。また、届出を行う場合は新旧の対象の明示等により、届出に係る改正の内容がわかるようにして頂きたい。	ANA PEACH SFJ	—	
	規程の申請・承認手続の簡素化について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 承認事項に関する申請があった場合、申請に対する承認の手続を円滑に進めるために、担当官において、申請内容について説明を聴取している。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 規程類の承認手続において、担当係長と審査官の両方への説明が求められるものがあるが、スケジュール等の都合で時間がとれなかったりする等、説明・修正・申請・承認までのプロセスに時間を要するため、所々の手続を簡素化してほしい。 ● 運航者側で判断が可能な程度に、基準が詳細に定められていない。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 担当官のスケジュールを可能な限り調整し、規程類の承認プロセスに時間を要しないよう対応していく。 ● 基準のあり方については、随時見直しをしていく。 	ANA PEACH SFJ	—	
98	機長認定審査不合格者に係る再訓練計画の確認の迅速化について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 5.7t超の航空運送事業の用に供する飛行機の機長は、国土交通大臣の認定を受ける必要がある。 ● 上記の認定を受けるためには、運航審査官が行う技能審査及び路線審査に合格する必要がある。 ● 上記の審査に不合格となった機長については、再訓練計画を策定し、運航審査官の確認を受ける必要がある。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 再訓練計画の内容の平準化を図るとともに、確認に要する時間を短縮してほしい。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成21年に再訓練計画書に記載すべき事項を明確化し、内容の平準化を図ったところ。 ● 再訓練計画の確認に要する時間については、引き続き、短縮に努めたい。 	SFJ	—	

99	運航規程付属書の改訂について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運航規程審査要領細則に基づき、航空機の性能、諸システムに関する事項を飛行規程又は製造者のマニュアルどおり設定し、及び変更するものは届出としている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運航規程付属書(飛行機運用規程)の一部について届出による設定及び変更が認められているが、製造者のマニュアルに準拠する部分については全て届出による設定及び変更を認めてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAOでは当局のApproval又はReview and Acceptanceが必要(Annex6 Part1 4.2.3.2)。 ● 米国ではFAA Order 8900.1 Vol3, Ch1, Sec1, 3-6B.においてAWO、訓練、MEL、チェックリスト、AOM (Limitation、Performance及びOperation Procedureに限る。)及びAir Navigation operationはFAAのapprovalが必要。 ※FAA Order 8900.1 Vol3, Ch32, Sec2, 3-3152Bにおいて、FAAのApprovalを受けるべき事項をまとめたDocumentのApprovalを受けておき、その範囲内で会社がManualを作成することを許容。この場合、会社の判断Manualの変更が可能であるが、各エアライン担当の首席運航審査官による事後Reviewにより不適切な点は、改定が必要。 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 要望を踏まえ、現在届出が認められている運航規程付属書(飛行機運用規程)の一部以外の事項についても届出が可能かどうか国際的な基準に照らして平成24年夏ごろまでに検討する。 	JAL	P.42
100	基準・要領等の全面開示	<p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空局の許可・承認を必要とするものうち、審査要領等の基準が公開されていないことから、公開してほしい。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 現在、審査要領等についてはインターネット等により公開するとともに、要望があれば閲覧を認めるとの方針のもと対応してきているところであり、また、あわせて、改正時には関係者にその旨通知しているところである。 ● インターネットに掲載されていない審査要領等があるか否か精査し、インターネット上への掲載等により公開を行った。 	SFJ	—
101	監査基準・頻度の公開	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 計画的監査は、本社、基地、訓練所等について、以下の基準に基づき年間実施計画を定めて行う。 本社：4回／年 主基地：2回／年 基幹基地：2回／年 地方基地：1回／4年 訓練所：1回／2年 注)新規事業者にあつては事業開始から1年間、また新機種を導入した事業者にあつては新機種導入から1年間、それぞれ監査頻度を増やし重点的に安全監査を行うものとする。 ● 随時監査は、計画的監査とは別に、本社、基地、及び運航便に対して、随時行うことを原則とする。 ● 随時監査は、事業者の体制及び業務の実施状況並びに安全監査の結果を考慮し、安全監査の対象施設及び実施頻度を決定する。 ● また、航空事故若しくは重大インシデントが発生した場合又は品質管理上の不具合等が発生した場合、随時監査を実施する。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 監査基準、頻度を公開してほしい。また、監査頻度を見直してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAOガイダンスでは、航空運送事業者の事業規模等に応じ、監査を実施するよう求めている(ICA0 Doc 8335) 	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 国の安全監査の実施対象、方法、視点、監査頻度については、平成13年1月16日制定「航空運送業等の安全監査に関する基本方針」及びその後の最新版を公開している。これらの公開している方針よりさらに詳細な監査基準については、他省庁の例も参考に対応していくこととしたい。 ● 監査頻度については、事業者の体制、不安全事象の発生状況及び安全監査の結果等を踏まえ、適時見直している。 	ANA	—
102	国としてのサービスプロバイダ横断的な安全情報収集・分析・対策立案体制の整備	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機運航、航空管制、空港等の航空の各モードにおいてモード個別で安全情報を収集する制度(航空法第111条の4に基づく航空運送事業者に対する義務報告制度等)は存在するが、航空機運航、航空管制、空港等のサービスプロバイダ横断的に情報収集及び分析をする制度はない。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機の運航者だけでなく、各モード横断的な安全情報収集・分析を行う体制を作してほしい。 ● 国家安全プログラムを導入し、航空全体のリスクマネジメントへと移行してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAO標準では、2010年11月発効の附属書改正により、締約国は国家安全プログラムを導入することとされている。 ● 英国等の諸外国において段階的に国家安全プログラムが導入されている。 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 国家安全プログラムとは、航空管制等サービスプロバイダと規制機能(レギュレータ)を分離するとともに、安全情報を収集・活用することや安全目標を定めること等により、航空分野全体の安全性の向上を図ろうとする包括的な取組みである。 ● 現在、国家安全プログラムの導入(平成25年度～)に向けた作業中であり、国家安全プログラムにおいては、非懲罰制度を含む自発的報告のあり方やサービスプロバイダ横断的な情報収集・分析体制の構築に向けて検討を行う予定。 ● また、サービスプロバイダ横断的な航空安全情報について議論する場として、航空局安全推進委員会を定期的に開催している。 	ANA	P.41
103							

104	積極的な情報の提供	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 他国の動向、日本の施策の方向性等に関して、各社への情報提供が部分的にしか行われていない。 ● また、他国の規制に関する基準との関係が不明。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 他国の動向、我が国の施策の方向性について、より積極的に情報提供してほしい。 	—	C	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAOからの基準制定・改訂の作業依頼・通知や先進諸国の状況調査の情報については、通知に際し各エアラインへ幅広く行うよう一層留意してまいりたい。 ● また、現状においても、ICAO標準と我が国基準との相違点の一覧表は保有、維持管理しており、より広く閲覧に供するとともに、今後とも、国際標準と我が国基準の関係について知りたいものがあれば、個別に相談に応じる。 	SFJ	—
105	運航規程の提出方法について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運航に係るマニュアルに記述することができる言語については、現行の基準に明確な定めはない。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運航に係るマニュアルのすべてを英文で作成することを認めてほしい。 	—	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機の運航の安全確保のためには、全ての職員(委託先の職員を含む)が、当該マニュアルに関わる内容を読んで十分に理解し、遵守することが必要。 ● マニュアルに用いる言語の要件について、平成24年夏までに運航規程審査要領細則の改正を行い、この旨を明確化することとしたい。 ● なお、運航に係るマニュアルを外国語により作成し、承認を受けようとする場合には、審査を的確かつ円滑に行う観点から、必要な場合には、申請の内容を明確に示す日本語の資料の提出を求める場合がある。 	SKY	P.42
		<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機には、安全のために必要な書類として、飛行規程を備え付けなければ航空の用に供してはならないとされている。 ● 飛行規程は日本語で記述するものとしている。 ● なお、航空運送事業の用に供する機体であって、運航規程に飛行規程に相当する事項が記載されている場合にあつては、運航規程で代替することができるため、飛行規程を航空機に備え付ける必要はなく、別途和文の飛行規程を作成する必要はないとしている。(航空法第59条、航空法施行規則第144条の2、通達「航空機及び装備品等の検査に関する一般方針」付録I-24) <p>【要望内容】</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 外国製航空機の飛行規程については、原文のまま承認して欲しい。 ② 原文の飛行規程の改定が、迅速に和文飛行規程に反映されるようにして欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 日米間の相互承認協定(BASA)においては、全ての技術文書を英語で作成することが求められているとともに、日本に輸入される航空機の飛行規程は、日本語で記載され、国土交通省航空局の承認を受けなければならない旨規定している。 ● 米国においては、操縦士の技能試験において英語の能力を求めている。 	①A ②A	<ol style="list-style-type: none"> ① 航空運送事業の用に供する機体であつて、運航規程に飛行規程に相当する事項が記載されている場合にあつては、飛行規程を航空機に備え付ける必要はなく、別途和文の飛行規程を作成する必要はない。 ● 他方、飛行規程は、対気速度、重量重心、運用高度、搭乗者数などの運用限界、非常・緊急時の操作を含む操作手順、航空機性能など、航空機の操縦に当たって安全上極めて重要な事項を定めているものであることから、航空機への搭載を原則義務付け、これにより操縦士が適確に操縦を遂行できることを担保しているものである。 ● 飛行規程は、航空機の型式証明保有者等が作成する文書であり当該航空機の使用は特定されず、また、我が国の操縦士資格においては英語能力が担保されていないことから、全ての操縦士があらゆる状況において飛行規程を確実かつ容易に理解し運航の安全を確保するためには、運航規程で代替できる場合を除き飛行規程は和文で作成することが必要である。 ② 飛行規程の審査に当たっては、当該規程の内容が我が国の法体系に合致していることを確認するとともに、航空機の設計に照らして誤った情報、誤解を受けやすい表現などがなく技術的な審査を行っているところ。 ● 今後、規程の改定の反映に遅れが生じている場合には、必要に応じ製造メーカー等飛行規程の管理者に指示するとともに、また、申請に対しては、引き続き迅速な審査に努めていきたい。 	JBAA	—
106	申請等の電子化	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 申請は実態として書面で行われている。 ● なお、現状では、航空運送事業に係る申請等一部の申請についてのみ電子化されている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 電子媒体による申請を認めて欲しい。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 申請のうち、電子メールによる申請受付が可能な届出について、申請者に再周知を図った。 ● 申請書及び添付書類が原本を必要としない手続きについては、新たなオンライン利用に関する計画(平成23年8月3日 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部決定)に基づき、申請者からの意見聴取によりオンライン申請の利用ニーズを確認し、費用対効果等を事前に検証した上で、国土交通省オンライン申請システムを利用した手続きへ移行する予定。 ● 費用対効果等の検証等のため、関係機関との調整を進めている。 	ANA	—
107	配布マニュアルの電子化	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者は、運航規程及び運航規程附属書のうち業務上必要な部分(マニュアル)について、当該事業者を所管する航空局又は地方航空局及び航空機が就航する基地を管轄する空港事務所等に配布する必要がある。(運航規程審査要領細則) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空局(地方航空局を含む。)に配布するマニュアルを電子化することを認めてほしい。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空局に対してタブレット端末等の電子媒体にて運航関連のマニュアルを配布することとしてもよい。紙のマニュアルと同様に、業務上求められる容易な閲覧や写しの作成等が可能である必要がある。また、タブレット端末等の管理の方法については、個別に調整する。 	SKY	—

108	速やかかつ、公正な基準の作成	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国においては、通達の検討にあたり、関係団体の協力を得ながら、海外の基準や文献の翻訳等を行っており、さらに、通達制定・改正の手続きにおいては、原則として法令上求められている30日以上のパブリックコメントを実施してきている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 通達の検討過程において、一部のエアラインのみが負担することとならない公平な競争環境を整備してほしい。 ● 十分なパブリックコメント期間をとるとともに適切な対応を行ってほしい。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 通達の検討体制を引き続き整備するように努めるとともに、今後とも、パブリックコメント期間を遵守する方針のもと、通達の策定の迅速性や関係者の理解の重要性等の観点から、パブリックコメントで寄せられたコメントに対し、適切に対応するよう努める。 	ANA	—
109	法令に基づかない通達について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地上取扱業務に関することは、運航規程の記載事項とはされていない。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地上取扱業務等のうち、ICAOが求める内容については航空法上の位置付けを法令で明確化するとともに、必要な事項については必要な限度において運航規程及び同附属書に記載すべき事項として整理してほしい。 ● また、個々の地上取扱業務等の具体的な実施方法のうち、IATAで基準が定められているものについては、当該基準に基づいて実施できるようにしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAOでは、グランドハンドリングの調整及び手順を運航規程に記載することが求められている。(Annex6, Appendix2, 2.2.9) ● EUでは、グランドハンドリング(燃料給油手順、旅客・貨物取扱い、防除雪氷作業等)、重量・重心の取扱いを運航規程に記載することが求められている。(Appendix1 to JAR-OPS1.1045) ● 米国では、航空機への燃料給油、重量・重心の取扱い、貨物取扱い、防除雪氷作業等を運航者のマニュアルに定めることが求められている。(FAR121.134, 629) 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 地上取扱業務に関する事項を運航規程の記載事項とし、その航空法上の位置付けを明確化するための省令改正及び関連通達の改正を平成24年夏を目処に行う予定。 ● 省令等の改正に当たっては、諸外国の状況等も踏まえつつ、航空機の運航の安全を確保する上で必要となる基本的な事項を運航規程及びその附属書の記載事項とする予定。 ● 実際の業務については、運航規程及びその附属書を逸脱しない範囲で各社の定める基準に基づき実施することができる。 	ANA	P.42
110	弾力的な基準の適用について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 安全規制に係る個別の審査基準※においては、安全が確保される範囲内で、規定されている以外の代替の手法を採用することを認めている。 <p>※ 航空運送事業及び航空機使用事業の許可及び事業計画変更の許可審査要領(安全関係)、運航規程審査要領細則、整備規程審査実施要領細則、運航に関する業務の管理の受委託に係る許可の運用指針、運航に係る業務の委託の運用指針、整備業務の管理の受委託の許可に係る運用指針、カテゴリⅠ航行の承認基準及び審査要領、カテゴリⅡ航行の許可基準及び審査要領、カテゴリⅢ航行の許可基準及び審査要領、双発機による長距離進出運航に係る運航体制の審査基準細則、双発機による長距離進出運航に係る飛行機及び整備体制の審査基準細則等</p> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● FAAのExemption制度のような合理的な説明ができれば当局規定以外の基準も認められる制度を設けてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国では、FAA長官に対して、安全に係る規則を定める権限とともに、公共の利益に繋がると判断した場合にExemptionを認めることができる権限が包括的に付与されている。(49 USC § 44701) 	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 代替の手法を認めることが適切であるか否かについては、制度毎に個別の判断が必要となるため、我が国においては、米国のように包括的に代替の手法を認めることはしていない。 ● 一方、必要に応じて、既に個別の審査基準において、安全が確保される範囲内で、代替の手法を採用することを認める規定を設けているところ。 ● 今後も、必要に応じて、可能な限り代替の手法を認める規定を設けていく。 ● また、申請者が代替の手法を適用することを希望する場合には、審査の際に同等の安全性が確保されることの根拠について、今後とも説明を十分に聴取する。 	ANA	—
111	定期的な規制緩和要望の機会の確保について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 内閣府主導で、原則として半年に一度、規制改革要望の受付を行っている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 定期的な規制緩和要望の機会を確保してほしい。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成24年1月より「目安箱」を設置し、規制(法令・運用)に係る要望を事業者等から常時受け付けている。 ● 具体的には、規制に係る要望専用のメールアドレスを設置し、提出された要望に応える仕組みを整備している。 	ANA	—
112	ルートマニュアルの届出義務(ビジネスジェット関係)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ルート・マニュアル(航路資料)は、飛行の区間に応じて、航空路誌を基に作成し、届出する必要がある。(通達「運航規程審査要領細則」) <p>【要望内容】</p> <p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 一定の管理の下に、ルートマニュアル中の航路図等の変更時の届出を不要として欲しい。(ルートマニュアルの総則部分を除く、頻繁に改定される航路図等に関する要望。) <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空路誌及びジェブセン資料をそのままルートマニュアルとして使用することを認めて欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAOでは、ルートマニュアルを運航規程に定めることになっており、その要件が定められている。(Annex 6 Part I Appendix 2) 	①C ②A	<p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 路線を定めて一定の日時により航行する航空機により行う航空運送事業又は特定の二地点間において計画的に反復継続(※)して行う航空運送事業のいずれにも該当しない場合は、一定の管理がなされているときは、ルート・マニュアルの記載事項のうち、図表等の変更時の届出は不要とすることを検討すべく、事業者と調整中。 <p>※ 反復継続とは、30日間に15往復を超える頻度をもって反復し、かつ、30日を超えて継続する形態をいう。</p> <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 現行でも航空路誌の使用及び航空路誌を基に作成されたジェブセン資料の使用は認めている。 	JBAA	—

113	事業用機・自家用機間の変更手続き (ビジネスジェット関係)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者及び航空機使用事業者は、事業に使用する航空機の型式等について、事業計画に記載しなければならない。(航空法施行規則第210条及び第227条) ● 事業計画を変更するときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。(航空法第109条及び第124条) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 事業機を自家用機として又は自家用機を事業機として登録を変更する際に、ある型式の事業機がゼロとなり、事業計画から型式が削除されると、当該機を復帰させる際に事業計画の変更認可手続きが必要となる。、現在は型式が削除されないよう柔軟な運用をいただいております、引き続き当該運用を継続して欲しい。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 自家用機と事業機を区別なく、同様な運航・整備プログラムのもと一貫した管理を行っていることが認められれば、事業機として変更・入れ替え時における審査等は短縮される。 ● なお、各機番における自家用機を事業機として編入することについて、認可されている航空機(系列)型式であれば、事業計画の変更の届出を行えばよいこととなっている。 	JBAA	—
114	国が指定する空港以外への外国籍機の発着に係る許可申請 (ビジネスジェット関係)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 外国籍機が国の指定する空港(指定飛行場告示)に有償運送のために離着陸する場合、24時間前までの申請で可能(航空法第126条第5項)。 ● 神戸空港、県営名古屋空港は、ビジネス航空の活性化のために既にサービスを提供しているが、当該空港は指定空港でないため、3日前までに申請が必要(航空法施行規則230条の2)。 ● なお、指定外空港の使用については、防衛省への通知が必要なため、防衛省との協議が必要。(領空侵犯の疑いがないか確認を取るため) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 指定外空港における許可申請を簡単にしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAO規定では、各国は国際業務を取り扱う空港を指定することができる。また、指定外空港における申請手続については各国の判断による。 ● 米国においては、指定空港(外国からの乗り入れ可能空港)がほとんどである。 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 外国国籍機の指定外空港における離着陸に係る許可申請については、ビジネスジェット等の受入に関する環境整備のため、原則、航行の予定日の3日前までとされている申請期限を堅持しつつ、商用のため緊急やむを得ない事由がある場合には、既に24時間前までの申請を受理している127条の許可等の条件と同様、使用空港におけるスロット等の調整及びCIQ官署との調整を終えていること等の条件のほか、CIQ官署との調整を開始した際には当局へも情報提供いただくことを条件に、特別に24時間前まで申請を受理する旨の制度の見直しを行う。 	JBAA	P.47
115	外国籍機が本邦に乗り入れる場合や本邦内を移動する場合に係る許可申請 (ビジネスジェット関係)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 商用目的(自家用機を含む)の場合は、3日前までの申請で可能。 ● 商用緊急時については、24時間前までの申請で可能。 ● それ以外の場合については、10日前の申請が必要(給油目的の場合など)。 <p>(本邦乗り入れ:航空法第130条の2、施行規則234条の2) (本邦内移動:航空法第127条、施行規則2313条)</p> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 本邦乗り入れ及び本法内の空港発着に係る許可申請期限を短縮してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国の場合は、管制機関に飛行計画を提出すれば自由に飛行が可能(有償飛行:カポタージュは禁止)。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 外国国籍機の国内使用に係る許可については、領空主権の観点から許可制を強いているものであり、許可制から報告制への制度の変更については、領空主権のあり方を踏まえた航空法の改正を伴うものである。 ● 当該許可については、商用のため緊急やむを得ない事由がある場合には、特別に24時間前まで申請を受理する制度の見直しを行ったところであり、既に相当の手続きの簡素化を行ったところ。当面は、手続き緩和による需要の推移等を注視しつつ、現行制度下にて運用して参りたい。 	JBAA	—
116	外国籍機による日本国内における有償飛行について (ビジネスジェット関係)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 外国籍機による日本国内の2地点間での有償飛行(カポタージュ)については、自国の航空産業の安定的な経営基盤を確保する観点から禁止されている。 ● ビジネスジェットをチャーターして来日した場合でも、入国後の国内移動については認められていない(航空法第130条の2)。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 日本国内における有償飛行を認めてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAOでは各国にカポタージュの禁止を認めているが、EU内では航空自由化によってカポタージュも認められている。 ● 米国では、ビジネス機等については、外国籍機が外国から飛来し、同じ搭乗者で外国へ戻るのであれば、国内空港を有償で何か所経由しても良い。 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 外国国籍機の商用目的の本邦外から本邦内へ到着する航行の後に、接続して本邦内の各地点間を航行し、さらに本邦内から本邦外へ航行する場合における、本邦内の各地点間の航行について、諸外国の事例等も踏まえながら引き続き検討を行って参りたい。 ● 外国国籍機の本邦内地点と本邦外地点との間の有償運送に係る許可については、チャーター契約書等の確認のほか、運航の安全上問題がないか等を関係各所に確認の上、内部決裁、申請者への伝達、等の手順を踏む必要があり、審査を確実に遂行するためには、10日前までの申請が原則として必要である。 ● 一方、取引企業等の都合等による申請者の責めに帰さざる理由により、即応性が求められ、社会経済への影響が大きい商用目的の運航については、特例的に、申請書類に不備等がないことを前提として、「3日前まで」の申請を認めることとしたものである。 ● 観光目的については、他者の影響をうけずに自己の都合にあわせてあらかじめ計画を組むことが可能であり、社会経済に与えるも極めて限定的であることから即応性が低いこと、他の観光目的の商業チャーター等と差別化のうえ優遇すべき理由に乏しいこと、また、許可申請の特例的な運用についても、必要やむを得ない場合に限定すべきであると考えており、商用以外の運航については原則どおりの申請期限としている。 ● 機材トラブル時の許可については、急な申請でも受け付ける等柔軟な対応を行っており、引き続き可能な範囲で対応して参りたい。 	JBAA	P.47

117	東京国際空港発着枠取得に関するビジネスジェット申請の柔軟化 (ビジネスジェット関係)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 東京国際空港については、前月15日までに発着枠申請及び前月25日までに発着枠を決定。 枠に余裕がある場合、当日申請が可能(H22年10月より緩和)。 ※公用機枠での運用であり、公用機等の優先順位の高い航空機に優先的に枠が与えられる。 ※航空局通達「ジェネラルアビエーションによる東京国際空港の利用について」国空総第1672号、第1673号 ※航空局長通達「東京国際空港における小型機等の離発着規制について」空航第479号 ※「国内ゼネアビ受け入れ要領」東事総第64号 ※国際航空課長通達「東京国際空港の発着調整基準に係る運用基準について」平成22年10月29日付け <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 発着枠の決定時期を早めてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 香港では、出発の30分前までに管制塔に申請することで可能。 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 「枠の決定を15日申請、20日決定にすること」については、現状調整に要する必要最小限の日数を考えると困難であるが、「月またぎの運航について、到着の枠確定に合わせて出発の枠を確定させること」については、改善策を検討し、他の利用者等との調整を行って参りたい。 	JBAA	—
118	東京港国際空港における駐機スポットの増設、駐機方法の改善 (ビジネスジェット関係)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ゼネアビ用の駐機スポット数は、12スポット。(この他、国際ゼネアビの搭乗者の乗降専用駐機スポットが4スポット) ● 自走式の場合、飛行機の大きさにより機体間隔に制限がある(ICAO基準に準拠)。 ● トーイング方式の場合は、機体間隔に関する定めは無いが、できる限り自走式の場合と同様の取り扱いをすることとなり、各空港にて機体間隔を縮小する場合は、翼端監視員の配置などの安全対策を講じるべきとされている(平成2年「エプロン運用上における航空機のクリアランスについて」事務連絡)。 ● 羽田空港では自走式の運用がなされている。 ※「ジェネラルアビエーションによる東京国際空港の利用について」国総第768号 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● スポットの増設又は駐機方法の改善(7日間となっている駐機制限を10日に延長して頂きたい)。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAO規定では、自走方式の場合に飛行機の大きさにより機体間隔に制限があるが、トーイング方式の場合、機体間隔に関する定めは無い。 ● 中国、香港ではトーイング方式による運用。 ● シンガポールでは、チャンギ空港の不足時は、セレタ空港で駐機する。またF1開催時など混雑期は駐機間隔を狭めて対応する。 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 連続駐機可能日数延長については、利用可能者数の減少に繋がる恐れがあることを考慮した上で、羽田空港におけるニーズ等を踏まえ、その必要性を含めて検討してまいりたい。 ● また、駐機場所不足への対応については、定期便に影響がないことを考慮した上で、羽田空港におけるニーズ等を踏まえ、その必要性を含めて検討してまいりたい。 	JBAA	—
119	都心のヘリポートの利用 (ビジネスジェット関係)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空法の規定によるヘリポートの設置許可を受けていないビル屋上の施設において、ヘリコプターの離発着は緊急時等を除き認められていない。 ● 都内の多くのビル屋上にヘリポートがあるにもかかわらず、設置許可を受けていないため、使用時毎に、離発着に関する許可を受けた場合にしか使用できない。 ● ヘリポートの設置許可を受けるには、公聴会や審査などが必要であり、手続きに5ヶ月程度の時間を要するうえ、ヘリポートとして繰返しの使用に耐え得る構造設計や、附帯施設の設置なども必要(航空法第38条「空港等の設置許可申請」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 都心の屋上ヘリポートを利用しやすくしてほしい。 	—	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 非公共用ヘリポートの利用拡大の呼びかけについては、協力して参りたい。 	JBAA エクス セル・森 ビル	—

120	ヘリコプターの着陸申請について (ビジネスジェット関係)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 空港等以外の場所において、航空機が離発着する場合には、国土交通大臣の許可を受けなければならない。(航空法第79条ただし書き) ● 法第79条ただし書の許可に当たっては、申請者より、 <ul style="list-style-type: none"> ・離陸・着陸する日時及び場所 ・事故を防止するための措置 ・飛行計画の概要 等 について申請を受けたうえで、離着陸地帯等の要件(進入区域及び進入表面、転移表面)及び安全対策の要件(標識の設置、離着陸地帯における人の立入禁止、多数機による同一離着陸場を使用する場合の運用方法等)について適合性の審査を実施。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 法第79条ただし書の許可申請をした場合、申請後許可までの間、原則2週間の期間がかかっている。 ● 許可性ではなく届出制とすることや審査期間の短縮してほしい。 	-	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 設置基準(制限表面に係る物件等)との適合性、安全性、周辺住民からの了解状況等について審査しており、届出制とすることは難しい。 ● 申請後、許可までの期間については、申請件数が多く、処理に時間がかかっている状況であるが、引き続き処理期間の短縮に努めたい。 ● また、これまでも緊急を要するような案件については優先的に処理する等、柔軟な対応を行っており、今後とも、申請者の予定を考慮するなど柔軟な対応を行っていきたい。 ● なお、申請を行う際には、不要不急な申請は行わないなど、申請の合理化にご協力をお願いしたい。 	エクセル・森ビル	-
	航空機製造事業法による規制について (※経済産業省関係)	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空法においては、国土交通大臣は、航空機の整備等を行う事業場を認定することとされている(航空法第20条)。 ● これに加え、航空機製造事業法においては、経済産業大臣は、航空機の製造等を行う者(航空運送事業者等が自ら行う場合を除く。)は、工場ごとに許可を受けなければならないこととされている(航空機製造事業法第2条の2)。 	● 不明		<p>※ 規制・制度改革委員会において検討され、結論が閣議決定された 【参考資料6(P.58 番号18)参照】</p>	PEACH JAL	
	無線設備に関する検査等について (※総務省関係)	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機に搭載する無線設備については、国土交通省及び総務省双方が所管している。 ● 無線設備に係る検査は煩雑であり、手続き等にも時間、費用がかかる。 <p>(参考) 規制制度改革に係る方針(2011年4月8日)において、総務省は平成23年度中に検討・結論を得ることとしている。</p>	● 諸外国において同様の制度は確認されていない。		<p>※ 規制・制度改革委員会において検討され、結論が閣議決定された 【参考資料6(P.58 番号19,20,21)参照】</p>	NCA PEACH ADO	
	搭載すべき無線設備について (※総務省関係)	<ul style="list-style-type: none"> ● 無線設備については、航空法上、航空機に2つ搭載しなければならないこととされている(航空法施行規則第147条第1号)。 ● 一方、電波法は、搭載する無線設備の種類について、VHF式とHF式の2種類のみを認めている。 ● 洋上を飛行する場合、VHF式は圏外になってしまうため、特に国際線はHF式を2つ搭載する必要があるが、HF式は非常に高価である。 	● 米国においては、洋上を飛行する場合について、一定の条件下でHF式に替えてSATCOM式を使用することが認められている。		<p>※ 規制・制度改革委員会において検討され、以下のとおり既に措置された。</p> <p>【措置内容】 (総務省) SATCOM式無線電話が搭載可能であることについて、通知等で周知徹底。</p> <p>(国土交通省) 航空法施行規則(昭和27年7月31日運輸省令第56号)第147条において定められている「航行中いかなるときにおいても航空交通管制機関と連絡することができる無線電話」にSATCOM式無線電話が含まれることについて通知等で周知徹底。</p>	JAL	

<1. 運航の安全性の確保>

- 航空機の装備要件
- 機長認定・審査関係
- 航空事故等の報告制度
- 運航基準関係
- その他運航関係

<2. 航空機の安全性の確保>

- 耐空証明関係
- その他整備関係

<3. 航空従事者の技量維持>

- 操縦士資格制度関係
- 整備士資格制度関係
- シミュレータ関係
- その他航空従事者関係

<4. その他の要望>

※ 措置分類C(50項目)のうち、第4回検討会(平成24年6月)までに結論が出ない36項目(対外的な調整が必要であるなど対応の具体的な目処が示せない項目、既に工程表を提示している項目など14項目を除く)について、作成。

1. 運航の安全性の確保

措置分類Cとされた項目の工程表：運航の安全性確保

項目		平成24年6月	～平成25年3月						平成25年4月	平成25年度以降	
		7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
航空機の装備要件											
31	非常信号機の装備義務について【報告回：第1回】	○諸外国事例の調査 以下の項目について、調査を実施 ・米国の基準・運用 ・欧州の基準・運用			○制度案の検討 調査結果をもとに制度案を検討			○規則改正手続き			公布 施行
34	ADF(自動方向探知機)の装備義務について【報告回：第2回】	○事業者との調整									
32	装備義務規定と運用許容基準の整合性について【報告回：第3回】	○制度案の検討 調査結果を基に制度案を検討		○諸外国事例の調査 MELにおける要件の調査 ○我が国の実態の調査 MEL適用の実態調査		○指針作成 必要に応じてパブコメ、文書作成		公布 施行			
機長認定・審査関係											
43	機長審査について【報告回：第3回】	○諸外国事例の調査 ・米国の基準・運用の調査		○事業者との調整						公布 施行	
44	査察操縦士審査について【報告回：第3回】			○制度案の検証 事業者の協力のもと実証実験を実施			○規則改正手続き パブコメ、省令、通達改正を実施。				
47	カテゴリー航行資格取得時の飛行経験要件について【報告回：第3回】	○制度案の検討 調査結果をもとに制度案を検討									

措置分類Cとされた項目の工程表：運航の安全性確保

項目		平成24年6月	～平成25年3月						平成25年4月	平成25年度以降	
		7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
航空事故等の報告制度											
82	事故情報の報告制度について【報告回：第3回】	○発動機内部の大規模破損に係る重大インシデントの合理的な判定基準の検討 ・過去に発生した重大インシデント事例を参考に、より合理的な判定基準や判定方法を検討 ・重大インシデントが疑われる発動機内部破損の事案が発生するごとに、現行の基準以外で大規模破損を判定する基準の有無や判定時間を短縮する方法を調査 ・見直しが可能となった時点で調査結果などをもとに合理的な判定基準を検討									
83② 84	不具合情報の報告制度について【報告回：第3回】	○不具合の発生状況等に応じて検討 ・見直しの要望を受けた各事態について、発生状況やその要因、効果的な対策の有無等について個別かつ継続的にモニター ・有効な対策がとられ不具合が低減するなど、報告の必要性が低下した事態については、その都度基準改正を実施									
102 103	国としてのサービスプロバイダ横断的な安全情報収集・分析・対策立案体制の整備【報告回：第1回】	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>○安全情報の収集・分析体制の確立</p> <p>義務報告制度に係る規定の検討</p> <p>・自発的報告制度運営方法・主体の確認 ・非懲罰/懲罰の処分方針の確認 等</p> <p>自発的報告に係る規定の検討</p> <p>安全情報の分析体制の確認</p> <p>安全情報の活用方法の確認</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>新システムの構築</p> <p>SSP開始</p> <p>改正等 手続</p> <p>公布</p> <p>国の指標に基づきプロバイダの指標の調整</p> </div> </div> <p>○国家安全プログラム(SSP)規程類の検討</p> <p>○安全指標等の確立</p> <p>○安全管理システム(SMS)の確立</p> <p>○業務提供者等に対する安全監督の確立</p> <p>業界調整</p>									

措置分類Cとされた項目の工程表：運航の安全性確保

項目		平成24年6月	～平成25年3月						平成25年4月	平成25年度以降		
運航基準関係		7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月		
48	二型式機同時乗務時資格について【報告回：第3回】	○諸外国事例の調査 ・欧州・米国の基準・運用の調査		○事業者との調整			○制度案の検討 調査結果をもとに制度案を検討			○規則改正手続き パブコメ、省令、通達改正を実施。		公布 施行
69	委託先変更時の運航管理施設の検査について【報告回：第3回】	○我が国の実態の調査 検査の実施方法(書面若しくは実地)についての実態調査		○諸外国事例の調査 米国及び欧州における施設検査の実態調査			○制度案の検討 調査結果をもとに制度案を検討		○規則改正手続き パブコメ、通達改正を実施。		公布 施行	
71	乗務時間制限について【報告回：第3回】	○ICAO基準及び諸外国制度の調査 ・ICAO基準、米国、欧州の制度・運用について調査を実施 ・疲労リスク管理システム(FRMS)及びリスク評価手法について検討を行い、その導入のあり方について検討を行う。								調査結果を踏まえ、我が国制度のあり方について検討		
74①	GPSを主要計器とした運航について【報告回：第2回】	○評価運用の実施 ・GPSを主要計器とする評価運用				○制度案の検討 評価運用の結果をもとに、関連通達の見直しを検討				○事業者との調整		○規則改正手続き 公布 施行

措置分類Cとされた項目の工程表：運航の安全性確保

項目		平成24年6月	～平成25年3月						平成25年4月	平成25年度以降		
その他運航関係		7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月		
41	給油中の禁止事項について【報告回：第3回】	○諸通達等の改正 以下の項目について、改正等を実施 ・諸通達の改正 ・運用による対応										
99	運航規程付属書の改訂について【報告回：第3回】	○諸外国事例の調査 米国における制度を調査		○我が国の実態の調査 申請内容の実態調査			○制度案の検討 調査結果をもとに制度案を検討		○規則改正手続き パブコメ、通達改正を実施。		公布 施行	
105	運航規程の提出方法について【報告回：第3回】	○制度案の検討 パブコメ・通達改正		公布 施行								
109	法令に基づかない通達について【報告回：第3回】	○制度案の検討		○事業者との調整			○規則改正手続き		公布 施行			

2. 航空機の安全性の確保

措置分類Cとされた項目の工程表：航空機の安全性確保

項目		平成24年6月	～平成25年3月									平成25年4月	平成25年度以降	
耐空証明関係		7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月				
4	耐空証明の検査内容について(飛行試験) 【報告回：第3回】	○諸外国事例の調査 ・欧州の基準・運用 ・米国の基準・運用				必要に応じて ○パブコメ等の手続き								
		○詳細な技術的検討を実施し結論を得る。 欧米の状況を踏まえつつ、航空会社の見解を聞きながら、NHF飛行試験項目の妥当性について技術的検討を実施し、結論を得る。												
9	耐空性を有しない航空機の使用に係る許可申請手続について 【報告回：第2回】	○引き続き柔軟な運用を実施 ・機材に損傷が発生するなどの緊急事態が発生し、土日に飛行許可等が必要となった場合についても、引き続き柔軟に対応												
		○更なる手続の簡素化についての検討 ・ 諸外国事例の調査 欧米における包括許可の要件や当該運用の詳細等について調査				○制度案の検討 調査結果をもとに、航空会社の見解を聞きつつ、制度案を検討			必要に応じて ○迅速改正手続き パブコメ等を実施					
その他整備関係		7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月				
13	チャイルドシートの型式承認について 【報告回：第2回】	○制度案の検討 昨年度実施した欧米の状況調査を踏まえ、我が国における制度案を検討		必要に応じて ○迅速改正・修正手続き パブコメ等を実施										
27	外国航空会社への整備業務の委託について 【報告回：第3回】	○制度案の検討 ICAO基準、欧米基準・運用について、調査を実施した後制度を検討												

措置分類Cとされた項目の工程表：航空機の安全性確保

項目		平成24年6月	～平成25年3月							平成25年4月	平成25年度以降
その他整備関係		7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
88	整備士の搭乗確認制度について【報告回：第3回】	<ul style="list-style-type: none"> ○制度案の検討 ○事業者との調整 	<ul style="list-style-type: none"> ○規則改正手続き 	<ul style="list-style-type: none"> 公布施行 							

措置分類Cとされた項目の工程表

3. 航空従事者の技量維持

措置分類Cとされた項目の工程表：航空従事者の技量維持

項目		平成24年6月	～平成25年3月							平成25年4月	平成25年度以降		
操縦士資格制度関係		7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月			
45	乗務員の身体検査基準について【報告回：第3回】	○航空身体検査基準検討委員会(仮称)の設置 制度の見直しに関する骨子案の検討 航空身体検査基準・マニュアル改正素案の検討 最終とりまとめ									○規則改正手続き ○事業者との調整	公布施行	
49	型式限定資格取得時の実地試験について【報告回：第3回】	○改善項目の抽出・制度案の検討 ○事業者との調整		○規則改正手続き	公布施行								
50	操縦士実地試験の試験科目について【報告回：第3回】	○早期に改善できる項目の抽出	○規則改正手続き ○事業者との調整	公布施行	○その他実地試験の実施方法の見直し ○現状把握・問題点の抽出 ○事業者との調整				○制度案の実施可能性の検討 ○事業者との調整	○規則改正手続き	公布施行		
95①	操縦士学科試験の受験機会について【報告回：第2回】	○学科試験の実施回数増加のための予算の確保に尽力 ・会場の確保、試験問題作成等									○学科試験のコンピューター化についての諸外国事例の調査 ・欧米を中心に、問題作成や実施の体制等を調査する。 ○導入可能性・検討事項の抽出		

措置分類Cとされた項目の工程表：航空従事者の技量維持

項目		平成24年6月	～平成25年3月							平成25年4月	平成25年度以降		
整備士資格制度関係		7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月			
56	整備士資格について【報告回：第3回】	○諸外国の制度の調査 ・米国、欧州の制度・運用について、調査を実施									(必要に応じ) 資格制度・整備方法全般にわたる見直しの検討		
58	整備士国家資格の試験科目について【報告回：第3回】	○実地検証及び検討 以下の項目について、要望会社と協力して実地に検証を行う ・フラットパネルトレーナー(FTP)を用いて試験を行った場合の試験結果に及ぼす影響			○規則改正手続き	公布施行							
96①	整備士学科試験の受験機会について【報告回：第2回】	○学科試験の実施回数増加のための予算の確保に尽力 ・会場の確保、試験問題作成等									○学科試験のコンピューター化についての諸外国事例の調査 ・欧米を中心に、問題作成や実施の体制等を調査する。 ○導入可能性・検討事項の抽出		
シミュレータ関係		7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月			
52	実機試験のシミュレータ化について【報告回：第2回】	○制度案の検討 制度案の検討		○規則改正手続き	公布施行								

措置分類Cとされた項目の工程表：航空従事者の技量維持

項目		平成24年6月	～平成25年3月									平成25年4月	平成25年度以降
その他航空従事者関係		7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月			
90	技能証明の発行手続について【報告回：第3回】	○他事例の調査 ・米国の基準・運用 ・我が国の他免許制度の基準・運用			○見直しの方向性・制度案の検討 ・見直しの方向性の検討 ・制度上の位置づけの整理			○制度改正手続き			公布 施行	※制度上の位置づけの整理により、時期が前後しうる。	
					○他省庁との調整 ・登録免許税の取扱いについて調整			○事業者との調整					

措置分類Cとされた項目の工程表

4. その他の要望

措置分類Cとされた項目の工程表:その他

項目		平成24年6月 ~ 平成25年3月									平成25年度以降
		7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
70	速度制限について 【報告回:第3回】	○速度制限適用外のクラス空域設定に伴う課題抽出と対応の検討 当該制限を緩和するために必要となる、ICAO規定上IFR機に対する速度制限が適用されない空域(クラスA,B,C空域)の設定に伴う、新たな規制の発生、管制処理容量への影響、並びに、必須となるサービス提供のための追加設備、要員及びコスト等、想定される課題を抽出し、運航者等の意見も聞きながら対応を検討。									
114	国が指定する空港以外への外国籍機の発着に係る許可申請(ビジネスジェット関係) 【報告回:第3回】	○制度改正手続き									
116	外国籍機による日本国内における有償飛行について(ビジネスジェット関係) 【報告回:第3回】	○諸外国事例の調査 以下の項目について、調査を実施 ・米国の基準・運用					○制度の導入について検討				

II 參考資料

安全に関する技術規制のあり方検討会 委員名簿

(敬称略)

(委員長)

すずき しんじ
鈴木 真二

東京大学大学院工学系研究科 教授

(委員)

いしかわ たかし
石川 隆司

名古屋大学大学院工学研究科 教授

いまい たかお
今井 孝雄

(社)日本航空技術協会 会長

うとやま さとる
宇藤山 了

(財)航空輸送技術研究センター 専務理事

おおうえ ふみお
大上 二三雄

EM・アイ・コンサルティンググループ(株) 代表取締役社長

おおうち まなぶ
大内 学

(社)日本航空機操縦士協会 会長

とざき はじめ
戸崎 肇

早稲田大学アジア研究所 教授

(航空局)

さとう よしのぶ
佐藤 善信

航空局次長

しのはら やすひろ
篠原 康弘

航空局航空ネットワーク部長

たかはし かずひろ
高橋 和弘

航空局安全部長

はらいかわ なおや
菟川 直也

航空局航空戦略課長【事務局】

しむら つとむ
志村 務

航空局安全部安全企画課長【事務局】

たかの しげる
高野 滋

官房参事官(航空事業安全)【事務局】

ささき りょう
佐々木 良

航空局総務課長

くぼた まさはる
久保田 雅晴

航空局航空ネットワーク部航空事業課長

しまむら あつし
島村 淳

航空局安全部運航安全課長

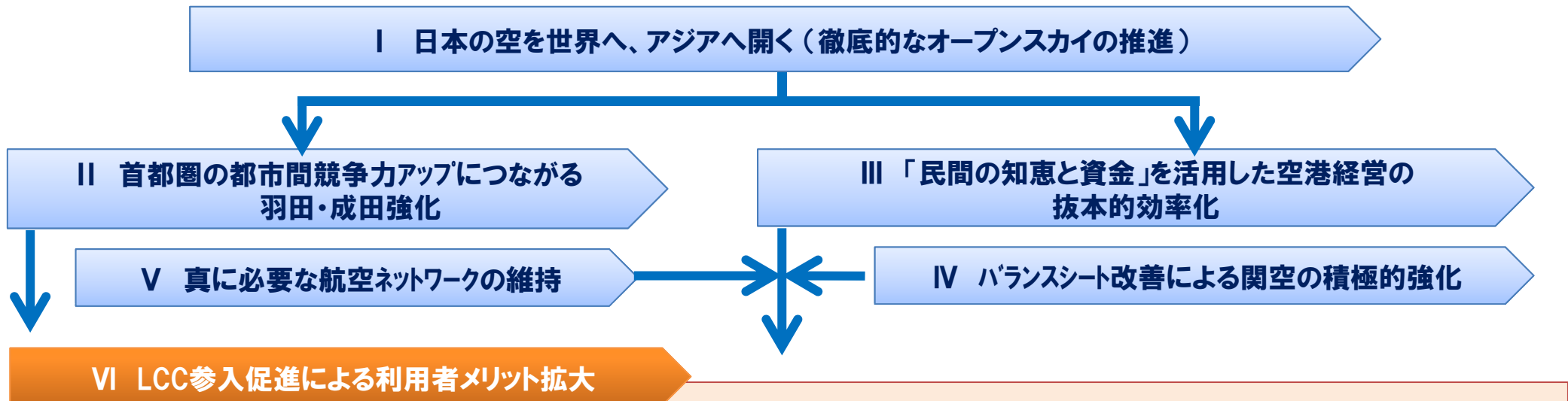
かわかつ ひろひこ
川勝 弘彦

航空局安全部航空機安全課長

いしい やすお
石井 靖男

航空局安全部航空機安全課航空機技術基準企画室長

※ 上記のほか、航空会社及び日本ビジネス航空協会がオブザーバーとして参加



- 拠点空港におけるLCC(格安航空会社)専用ターミナルの整備検討。
- 国際動向に迅速・的確に対応した技術規制の緩和等による航空会社の低コスト化支援。

<技術規制の緩和>

乗員資格等の相互承認を早期に実現するべく、米国をはじめとする諸外国との協議を積極的に進めていくとともに、ライセンス発給審査の効率化による外国籍運航乗務員の活用円滑化、旅客在機中給油の実施による機材の高稼働化等、まずは航空会社のコスト削減に資する技術規制の緩和を重点的に行う。

これに加え、今後とも国際的動向を踏まえつつ、安全性が確保されることを前提として、技術規制の緩和を不断に実施する。

利用者利便性の向上を通じた我が国の成長を実現

- 国土交通省成長戦略（平成22年5月）を踏まえ、航空技術の進歩への対応や利用者ニーズを踏まえた新たな事業運営形態への対応等の観点から、航空の安全に関する技術規制（法令・通達・運用）のあり方を見直す。
- 安全の確保を大前提とした上で、国際標準等の範囲内において、安全性の検証を行いつつ、実施。
- 平成23年度内に実施し、安全性確保の観点から実証実験等が必要なものについては、平成24年度内に実施することを原則とする。

平成23年度

9~10月 全事業者からヒアリング → 251項目の要望

検討（重複を除くと、129項目）

要望A [即時実施]

・早急に対応可能なもの

要望B [23年度内対応]

・要望A以外のもので、実証実験等の必要がないもの

要望C [24年度以降に対応]

・実証実験等の必要があり検討に時間を要するもの

要望D [対応不可]

・既に国際標準等と同等の制度になっており、見直しが困難なもの

検討

改正を実施

検討

改正を実施

検討

対応方針、スケジュールを明らかにする

実証実験等

改正を実施

有識者委員会

・学識経験者、規制改革会議委員経験者等で構成

平成24年度以降

集中改革期間（平成23年度～25年度）内に、新たな基準の定着を図る

事業者からの要望(全項目)
251項目

集約

事業者からの要望
(重複する要望を統合)
129項目

120項目

総括(120項目)

○ 対応 (100項目)

①平成23年度中に改正を実施
…50項目

②平成24年度以降に改正を実施
…50項目

× 対応不可 (20項目)

<凡例>

要望A: 対応(即時) 又は措置済み等

要望B: 対応(平成23年度内)

要望C: 対応(原則、平成24年度内)

要望D: 対応不可

第1回で報告・議論 (31項目)

12月6日

○ 対応(A、B、C) 28項目
(うち、A:21、B:4、C:3)

× 対応不可(D) 3項目

第2回で報告・議論 (29項目)

2月6日

○ 対応(A、B、C) 20項目
(うち、A:4、B:6、C:10)

× 対応不可(D) 9項目

第3回で報告・議論 (60項目※)

4月6日

○ 対応(A、C) 52項目
(うち、A:15、C:37)

× 対応不可(D) 8項目

■ うち、ビジネスジェットに関する要望(19項目)

○ 対応(A、C) 15項目
(うち、A:6、C:9)

× 対応不可(D) 4項目

※ なお、小型ビジネスジェット機によるチャーター事業に係る技術規制については、「規制・制度改革に係る方針」(H23.4.8閣議決定)にて、米国基準を参考に我が国基準を見直すことを決定【参考資料7(P.59)参照】。

9項目

他省庁の所管に関する要望 (3項目)

※規制・制度改革に関する分科会第1WG(3.19)に開催)において検討、結論

要望取り下げ等(6項目)

背景

航空技術の進歩

新たなビジネスモデル
の登場(LCC等)

環境の変化
(人材の確保・育成
の必要性の高まり)

手続きの合理化、簡素化
の要請

対応

技術の進歩を踏まえた見直し(P.53)

(具体例)

- 実技試験のシミュレータ化(No.52)
副操縦士昇格のための実技試験について、シミュレータ使用を認める方向で対応。
- 簡易型チャイルドシートの承認(No.13)
米国において承認されている簡易なチャイルドシートの承認を検討。
- 給油中の無線設備等使用禁止の緩和(No.41)
給油中であっても、火花を起す恐れのない無線設備については使用可能とすることを検討。

新たなビジネスモデルに対応するための見直し(P.54)

- 旅客在機中給油の実施(No.40)
旅客在機中に給油を行うことが可能であることを明確化。
- 打刻方法の見直し(No.85)
打刻について、打刻位置の拡大と航空機本体に「直接」打刻する以外の実施方法(プレートの貼付など)の明確化を検討。
- 英文による運航規程の提出(No.105)
全ての職員が英文マニュアルを十分に理解し、遵守することを前提に、運航に係るマニュアルを英文で作成し、承認を受けることを可能とすることを検討。

人材の確保・育成のための見直し(P.55)

- 指定養成施設への入所要件の緩和(No.61)
航空会社の有する、パイロット等の養成施設(指定養成施設)については、入所者が限定されているが、これを緩和。
- 60歳以上のパイロットの同時乗務を可能に(No.46)
航空会社におけるパイロットの健康管理体制を充実させた上で、60歳以上のパイロットの同時乗務を可能に。

手続きの合理化、簡素化のための見直し(P.55)

- シミュレータの認定検査合格後、即日使用可能に(No.53)
- 特別航行の機番追加申請の簡素化(No.75)
- 配布マニュアルの電子化(No.107)

効果

利用者利便の向上

業務運営の効率化

人材の確保・育成

コストの削減

技術規制の見直しによる主な効果～技術の進歩を踏まえた見直し～

航空技術の進歩



シミュレータの機能の高度化

(内部)



簡易型チャイルドシートの導入



対応

○ 実技試験のシミュレータ化(No.52)

[現 状]

副操縦士に昇格する者に対する実技試験は、実機で行っている。

[対 応]

訓練の一部を実機で行う等の一定の条件のもと、実技試験はシミュレータ(パイロットの試験等に使用する模擬飛行装置)使用を認める方向で対応する。

[効 果]

試験のために機材を運休させる必要がなくなるほか、燃料費等のコスト削減につながる。

○ 簡易型チャイルドシートの承認(No.13)

[現 状]

簡易型チャイルドシートの使用は認めていない。

[対 応]

安全性への影響などを評価の上、安全上問題がないことを確認した場合には、使用を認める。

[効 果]

従来より小型で軽量のチャイルドシートが使用できるようになり、旅客の利便性が向上する。

○ 給油中の無線設備等使用禁止の緩和(No.41)

[現 状]

給排油中の航空機の無線設備又は電気設備の操作を禁止している。

[対 応]

火花放電等を起こすおそれのない無線設備の使用を可能とする。

[効 果]

無線設備を使用しながら効率的に給排油作業を行うことができるようになる。

技術規制の見直しによる主な効果～新たなビジネスモデルに対応するための見直し～

新たなビジネスモデルの登場(LCC等)



我が国LCCの参入

LCCのビジネスモデルの特徴

主として以下のような取り組みにより、低コスト、低運賃サービスの提供を実現。

- ① 短距離かつ直行便を主体とする運航形態
- ② 空港滞在時間の短縮や機材回転率の向上
- ③ 主要空港の周辺空港の利用
- ④ 販売コストの削減・サービスの簡素化



給油時間の短縮により
機材の稼働率を高めたいというニーズ

打刻方法の変化



部材への打刻から
プレートの貼付へ



対応

○ 旅客在機中給油の実施(No.40)

[現 状]

旅客在機中に給油を行うことは、一定の条件を満たせば可能であるが、その旨が認知されていない。

[対 応]

通達を改正し、旅客在機中に給油を行うことが可能である旨を明確化する。

[効 果]

旅客在機中に給油を行うことで、ターンアラウンドタイム(着陸から離陸までの間隔)が短縮され、遅延回復などが可能となる。

○ 打刻方法の見直し(No.85)

[現 状]

金属プレートの貼付による打刻は、一定の条件を満たせば可能であるが、その旨が認知されていない。

[対 応]

省令を改正し、金属プレートの貼付による打刻が認められることを明確化する。

[効 果]

リース機である場合、「直接」打刻していると、返却時に原状回復コストがかかっていたが、これを低減することが可能となる。

○ 英文による運航規程の提出 (No.105)

[現 状]

運航に係るマニュアルを英文で作成し、承認を受けることはできない。

[対 応]

全ての職員が英文マニュアルを十分に理解し、遵守することを前提に、運航に係るマニュアルを英文で作成し、承認を受けることを可能とする。

[効 果]

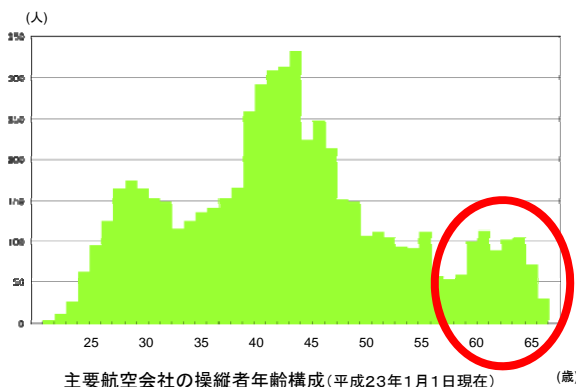
外国人パイロットの増加などにより、マニュアルを和訳する必要性が低下する中で、外国の航空機メーカー等のマニュアルを和訳する手間を省き、申請にかかる時間を短縮できる。

技術規制の見直しによる主な効果～人材の確保・育成のための見直し

／手続きの合理化、簡素化のための見直し～

人材の確保・育成の必要性

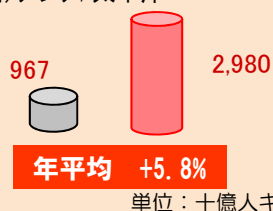
60歳以上の健康なパイロットの増加



航空需要の拡大

航空需要の拡大により、世界的なパイロット不足が発生

例) アジア/太平洋



対応

○ 60歳以上のパイロットの同時乗務を可能に(No.46)

[現状]
60歳以上のパイロットが同時に乗務することを禁止している。

[対応]
航空会社におけるパイロットの健康管理体制を充実させた上で、60歳以上のパイロットが同時に乗務することを可能とする。

[効果]
ベテランパイロットをはじめとするパイロットの有効的活用が可能となる。

○ 指定養成施設への入所要件の緩和(No.61)

[現状]
航空会社の有する指定養成施設には、グループ会社以外の要員は入所できない。

[対応]
航空会社がカリキュラム変更等を行えば、グループ会社以外の要員の入所を認める。

[効果]
効率的な人員の訓練が可能となり、今後の就航数の増加に対応した人員育成が見込まれる。

手続きの合理化、簡素化のための見直し

○ シミュレータの認定検査合格後、即日使用可能に(No.53)

[現状]
シミュレータについては、国土交通大臣の認定を受ける必要があり、認定検査終了後、数週間使用することができない。

[対応]
シミュレータの認定検査において、合格した場合には、即日使用できるようにする。

○ 特別航行の機番追加申請の簡素化(No.75)

[現状]
高精度航法(RNAV)等の特別な方式の航行を行う場合、航空機が必要な性能及び装置を有すること等の基準に適合しているかどうかの審査・国の許可を受ける必要があるが、同一の装置を装備した同一型式の複数機を順次導入するような場合においても、一機毎に個別に申請している。

[対応]
同一の装置を装備している同一型式の航空機グループについて、まとめて申請することを可とする。

○ 配布マニュアルの電子化(No.107)

[現状]
航空運送事業者は、運航に係る業務上必要な部分(マニュアル)について、国に紙媒体で配布している。

[対応]
タブレット端末等の電子媒体にて運航関連のマニュアルを配布することを可とする。

(参考) 技術規制の見直しによる経済的効果の試算

○ 規制の見直しによるコスト削減額等の経済的効果は、総額約30億円(年間)。

- ※ 対応100項目について、安全性の検証等の結果、航空会社の要望どおりに制度改正を実施することができたと仮定して算出。
- ※ 金額は、一定の仮定を置いた上で、各航空会社及び航空局が試算・集計したもの。
- ※ 安全性や利用者利便の向上を目的とする項目(例:簡易型チャイルドシートの承認(No.13))など、数値化が困難な項目(対応100項目のうち58項目)を除く。

≪主な項目と経済的効果≫

○ 実技試験のシミュレータ化(No.52)

[概要]

シミュレータによる実技試験が認められる範囲が拡大されることにより、①実地試験のために機材を運休させる必要がなくなるとともに、②実地試験にかかっていた燃料費等のコストが削減できる。

[算式]

- ① 実地試験のために機材が使用できない期間 × 1日あたりの逸失利益 × 年間件数
- ② (実地試験にかかる費用 - シミュレータ使用料) × 年間件数

[数値] ①1.8億円 ②4.4億円(5社合計)

○ 航空会社が審査できる機長の範囲の拡大(No.43)

[概要]

航空会社によって審査できる「機長の範囲」が拡大されることにより、国による審査待ちのために乗員が稼働できない事態が解消できる。

[算式]

- 国の運航審査官による審査の待ち期間 × 年間対象者数 × 人件費単価

[数値] 2.4億円(6社合計)

○ 60歳以上のパイロットの同時乗務を可能に(No.46)

[概要]

60歳以上の加齢乗務員2名による乗務が可能となることにより、加齢乗務員、現役乗務員双方の稼働率が向上する。

[算式]

- 加齢乗員の活用により稼働が創出される乗員数 × 年間乗務日数 × 人件費単価

[数値] 1.4億円(2社合計)

○ シミュレータの認定検査合格後、即日使用可能に(No.53)

[概要]

シミュレータの新規認定検査において、合格後即日使用が可能となることにより、検査終了から認定書発行までの間、シミュレータを使用できない事態が解消できる。

[算式]

- 認定検査から認定書発行までの待ち期間 × シミュレータの1日あたり償却費 × 年間件数

[数値] 0.3億円(3社合計)

○ 整備マニュアルを変更する場合の手続の簡素化(No.23)

[概要]

航空会社が整備マニュアルを変更する際の手続きにおいて、届出が認められる範囲を広げることにより、申請にかかっていた職員の作業負担が軽減される。

[算式]

- 許可を得るために要する作業時間 × 年間件数 × 人件費単価

[数値] 0.2億円(5社合計)

○ 整備士試験のシミュレータ簡素化(No.58)

[概要]

整備士国家資格試験を現行より簡素なシミュレータ(FPT等)で実施することが認められることにより、シミュレータの使用料が削減できる。

[算式]

- (現行のシミュレータ使用料 - FPT使用料) × 年間件数

[数値] 2.4億円(3社合計)

規制・制度改革に係る方針

〔平成 24 年 7 月 10 日〕
閣 議 決 定 案

行政刷新会議の下の「規制・制度改革委員会」における規制・制度改革に関する検討の結果を踏まえ、別紙のとおり、「規制・制度改革に係る方針」を定める。

別紙の事項について、各府省は早期に措置し、内閣府はその内容及び進捗状況を四半期ごとに確認し、公表する。

番号	事項名	規制・制度改革の内容	実施時期	法律事項・政令事項・省令事項				所管省庁
				法律	政令	省令	その他 (運用等)	
18	航空分野における規制・制度改革 ①(航空機製造事業法の事業許可基準等の見直し)	航空機製造事業法に規定する航空機等の修理の事業における航空法との重複規制について、航空機製造事業法による指導・監督等の実績が少ない状況等を踏まえ、航空機修理事業者の負担軽減に向けた抜本的な見直しの検討を行い、結論を得る。 また、上記の検討を行うため、航空機修理事業者等を含めた検討会を早急に立ち上げる。	平成24年度 検討・結論			●		経済産業省
		上記措置までの間、航空機製造事業法第2条の2の「航空運送事業者又は航空機使用事業者の自家修理及びこれに準ずるもの」についての解釈について通知等で周知を図り、子会社が、航空運送事業者である親会社の航空機等の修理を行う場合等、修理事業許可の適用外とする範囲を明確化する。	平成24年度 上期措置				●	
19	航空分野における規制・制度改革 ②(航空機無線設備の検査項目の国際基準との整合)	国際基準との整合性及び安全性の確保等を踏まえ、電波法が規定する航空機無線設備の検査項目のうち、「電気的特性の点検」(ベンチチェック)及び「総合試験」(フライトチェック)について、国内の航空運送事業者の国際競争力強化に向け、制度の在り方も含めた見直しの検討を行い、結論を得る。 また、上記の検討を行うため、航空運送事業者等を含めた検討会を早急に立ち上げる。	平成24年度 検討・結論	●		●	●	総務省
20	航空分野における規制・制度改革 ③(航空機無線設備の定期検査制度の見直し)	国際基準との整合性及び安全性の確保等を踏まえ、電波法が規定する航空機無線設備の定期検査について、国内の航空運送事業者の国際競争力強化に向け、制度の在り方も含めた見直しの検討を行い、結論を得る。 また、上記の検討を行うため、航空運送事業者等を含めた検討会を早急に立ち上げる。	平成24年度 検討・結論	●		●	●	総務省
		上記措置までの間、「規制・制度改革に係る方針」(平成23年4月8日閣議決定)に基づいて検討を行っている「電気的特性の点検(ベンチチェック)の周期延長」について、早急に措置する。	平成24年度 上期措置				●	
21	航空分野における規制・制度改革 ④(航空機無線設備の製造番号登録制度の見直し)	国際基準との整合性及び安全性の確保等を踏まえ、航空機に搭載する無線設備の製造番号登録制度について、国内の航空運送事業者の国際競争力強化に向け、制度の在り方も含めた見直しの検討を行い、結論を得る。 また、上記の検討を行うため、航空運送事業者等を含めた検討会を早急に立ち上げる。	平成24年度 検討・結論	●		●	●	総務省



平成 24 年 3 月 30 日
航空局

小型ビジネスジェット機によるチャーター事業に対応した運航・整備基準を策定します！

ビジネスジェット事業の発展と利用者利便の向上を図る観点から、小型ビジネスジェット機によるチャーター事業に係る技術規制について、別添の「基本的な考え方」に基づき、米国の技術基準（連邦航空規則（FAR） Part 135）を参考に、我が国の基準を見直すこととしました。

具体的には、米国と同様、客席数 30 席以下かつ最大有償搭載量 3,400 キログラム以下の小型ジェット機を対象とした、包括的な基準の策定を行うこととします。

具体的な基準については、今後関係者等と調整を行い、本年秋頃に決定・周知することとしています。

（参考）

「規制・制度改革に係る方針」（平成 23 年 4 月 8 日閣議決定）（抜粋）

「小型ビジネスジェット機によるチャーター事業に係る参入基準及び運航・整備基準につき、国際民間航空条約附属書に定められた国際標準への適合を前提とし、米国の基準を参考とした包括的基準を導入することを検討し結論を得る。」

小型航空機を用いた航空運送事業に関する技術規制の基本的な考え方

1. 背景及び概要

業界団体から、ビジネスジェット機の利用を促進するため、ビジネスジェット機によるチャーター事業について、米国基準を参考とした包括的な運航・整備基準を導入することが要望されている。

また、「規制・制度改革に係る方針」（平成 23 年 4 月 8 日閣議決定）において、ビジネスジェットの利用促進に資する規制の見直しとして、「小型ビジネスジェット機によるチャーター事業に係る参入基準及び運航・整備基準につき、国際民間航空条約附属書に定められた国際標準への適合を前提とし、米国の基準を参考とした包括的基準を導入することを検討し結論を得る」ことが決定されている。

今般、これらの要望及び閣議決定を踏まえつつ、小型ジェット機を含む小型航空機を用いた航空運送事業の国内外での競争力を強化し、当該事業の発展と利用者利便の向上を図る観点から、我が国の小型ジェット機を用いた航空運送事業（チャーター事業）の技術規制を見直し、輸送の安全性を確保した上で、米国の技術基準（連邦航空規則（FAR）Part 135）を参考とした包括的な基準の策定を検討することとした。

この際、航空の安全に係る技術規制は、国際民間航空条約附属書に定められた国際標準に準拠すべきものであることから、包括的な基準の導入に当たっても、国際標準への適合が前提となる。

2. 基本的考え方

（1）小型ジェット機による航空運送事業（チャーター事業）に関する技術規制の考え方

① 包括的基準の導入について

我が国において現在運航されている小型ジェット機の大多数は米国製である。また、世界の小型ジェット機も、米国で製造・保有されているものが大半を占めている。これらの航空機は、同国の技術規制に基づき設計・運航がなされ、米当局による同技術規制に基づく安全運航に対する多年にわたる指導・監督実績があり、航空事故の発生状況に着目した場合、米国の小型航空機によるチャーター事業における事故発生率は世界全体と比較して十分に小さい。

以上を踏まえ、米国連邦航空規則（FAR）Part 135 を参考に我が国基準を見直すこととし、客席数30席以下かつ最大有償搭載量（以下「最大ペイロード」という。）3400キログラム以下の小型ジェット機を対象とした、包括的な基準の策定を行うこととする。

なお、対象となる「チャーター事業」の運航形態については今後検討を行う。

小型ジェット機を用いた航空運送事業（チャーター事業）に関する規制区分見直し案

現行の規制区分の 対象飛行機	規制区分の見直し案の 対象飛行機
最大離陸重量 5700kg 超	客席数 30 席超 最大ペイロード 3400kg 超
最大離陸重量 5700kg 以下	客席数 30 席以下 最大ペイロード 3400kg 以下

注：対象となる運航形態については今後検討

② 検討に当たっての留意事項

我が国の小型ジェット機に関する包括的な基準の内容を検討するに当たって、留意する事項は以下のとおり。

- ・ 現行の大型飛行機を用いた我が国の航空運送事業に関する技術規制との整合性
- ・ 米国の技術規制の導入による規制の強化に繋がる場合の取扱い
- ・ 米国と我が国の規制体系、運航環境等の相違
- ・ 米国以外の諸外国の技術規制の状況

(2) 上記（1）以外の小型航空機による航空運送事業に関する技術規制見直しの考え方

小型航空機を用いた航空運送事業は、小型ジェット機を用いた航空運送事業（チャーター事業）だけでなく、使用する航空機の種類・型式も多岐にわたり、定期航空運送事業にも及ぶものであることから、(1)と同様の考え方に基づき、小型航空機に係る航空運送事業全体の技術基準の見直しを行うこととする。

(3) 見直しの進め方

業界からの要望を踏まえ、小型ジェット機による航空運送事業（チャーター事業）の分野の見直しから着手することとし、その後、回転翼航空機やプロペラ飛行機を用いた航空運送事業の分野の見直しを順次行うこととする。

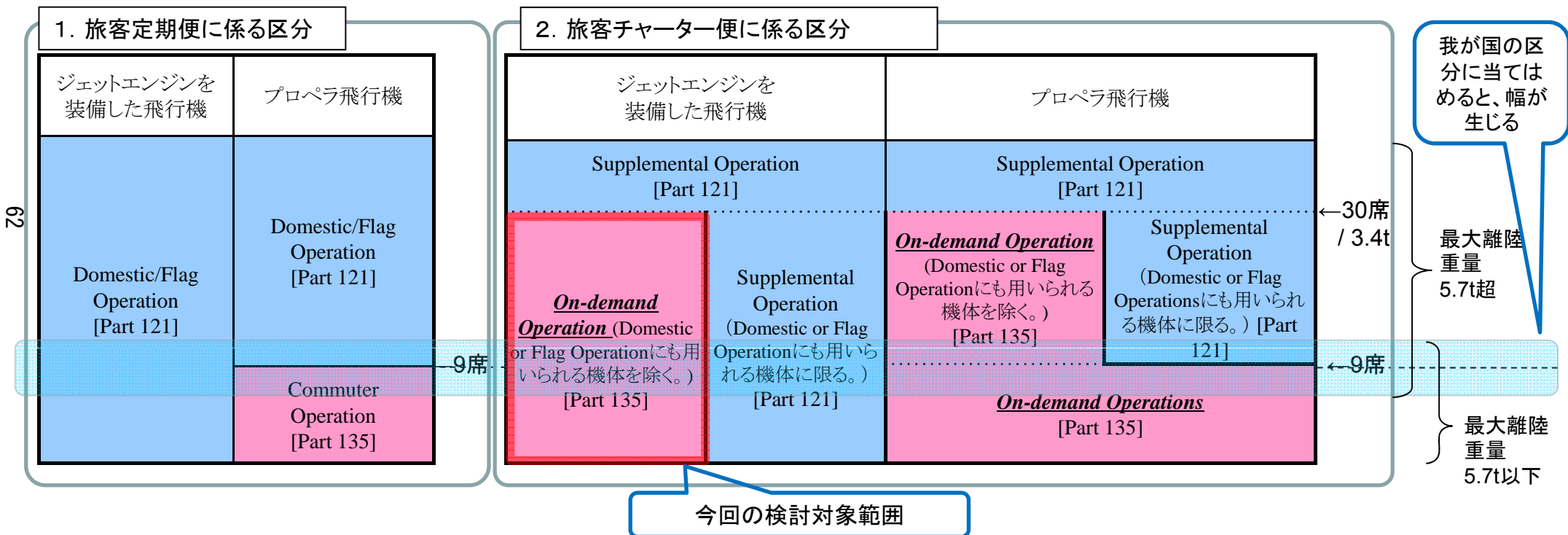
米国連邦航空規則 (FAR) Part 135の概要

旅客運航(飛行機に限る)では、以下の運航にFAR 135は適用される。

- Commuter Operation 小型のプロペラ飛行機 (客席数が9席以下且つペイロードが7,500lbs以下) による定期便の運航
- On-demand Operation 小型飛行機 (客席数が30席以下且つペイロードが7,500lbs以下) によるチャーター運航※

※ ここでチャーター運航は、Non-Scheduled Operationsのうち、「出発時間、出発地及び到着地について、顧客またはその代理人との明確な交渉により行う旅客運送」である。(FAA Order 8900.1 VOLUME 2, Chapter 2, Section 2)

※ 我が国では、定期以外の運航について、特定の二地点間において一定以上の頻度の往復運航を継続する場合、追加の基準が適用される。



【参考】Part121が適用される運航

- Domestic Operation: ジェット機又は大型のプロペラ機による米国内の2地点間の定期便の運航
- Flag Operation: ジェット機又は大型のプロペラ機による米国内の地点及び米国外の地点間の輸送並びに米国外の2地点間の定期便の運航
- Supplemental Operation: 大型飛行機 (客席数が30席を超える又はペイロードが7,500lbsを超える飛行機) 又は定期便にも用いられる飛行機によるチャーター運航

(参考)

平成 24 年 3 月 30 日
航空局

ビジネスジェットに関する技術規制に係る検討の経緯

- 航空局内に関係課長から構成される検討会を立ち上げ、平成 24 年 2 月～3 月までの間、合計 6 回の検討を行い、見直しの方向性について決定した。
- 検討にあたっては、事業者及び有識者等からのヒアリングを実施した。

【開催経緯】

第 1 回検討会（平成 24 年 2 月 9 日）

本検討会の目的、進め方及び米国航空規則（FAR Part 135）と我が国基準の比較検討の方向性について

第 2 回検討会（平成 24 年 2 月 28 日）

FAR Part 135 と我が国基準の比較検討の結果について

第 3 回検討会（平成 24 年 2 月 28 日）

日本ビジネス航空協会要望書等の要望事項の検討の結果について

第 4 回検討会（平成 24 年 3 月 7 日）

小型航空機を用いた航空運送事業に関する技術規制の見直しの基本的な考え方について

第 5 回検討会（平成 24 年 3 月 22 日）

日本ビジネス航空協会、事業者及び「ビジネスジェットの推進に関する委員会」座長等の有識者等からのヒアリングを実施

第 6 回検討会（平成 24 年 3 月 30 日）

小型航空機を用いた航空運送事業に関する技術規制の見直しの基本的な考え方とりまとめ

「航空安全技術規制に関する目安箱」について

1. 概要

安全に関する技術規制について、制度や運用の見直しを有効なものとするため、「航空安全技術規制に関する目安箱」を設置し、常時、専用窓口によって航空事業者からの要望を受け付ける。

2. 設置の目的

- ① 制度や運用の見直し後の状況を把握し、現場の意見を適切に反映すること。
- ② 技術の進展等により、規制見直しに関する新たな要望が生じた場合にこれを受け付けること。

3. 要望の提出方法・回答方法

(1) 提出方法

要望者は、所定のフォーマットに要望事項等の必要事項を記入の上、専用メールアドレス宛てに提出。

(2) 回答方法

要望受付日より起算して原則 10 営業以内に要望者に回答。

(3) 公表

要望及び回答の内容については、国土交通省ホームページにて公表。

4. 運用開始日

平成 24 年 1 月 4 日（水）

5. 運用状況

(1) 件数

1 件（平成 24 年 1 月～平成 24 年 5 月末）

(2) 具体的な要望事項

- ① 要望者
スカイマーク株式会社
- ② 要望事項
『定期便における最少客室乗務員の運用の改善について』
- ③ 要望内容
客席数が 50 席を超える航空機の客室乗務員の必要数について、急病

等止むを得ない場合及びチャーター運航便のみ、「客席数」ではなく「搭乗旅客数」に基づく客室乗務員の算定が認められている。これを特定の地方路線においても適用することとしたい。

④ 緩和による効果

必要客室乗務員数・コスト削減ができ、それを原資に更なる路線ネットワークの拡充が可能となる。

⑤ 回答内容

客室乗務員は、旅客に対するシートベルトの常時着用の要請その他安全上の指示及び説明、緊急避難に係る誘導を行う等、客室安全の確保を職務としている。

客室乗務員の数の決定に当たっては、非常脱出口の数及び位置、救急用具及び緊急脱出のための機内設備の取扱い、緊急時の業務分担等を考慮する必要がある、欧米の規則においても航空機の客席数を基に決定することとなっている。

平成 24 年中に諸外国における客室乗務員の必要数に係る規則の背景等を調査の上、我が国の基準を改めることが適切かどうかについて検討を行い、平成 24 年度末までに必要な見直しを行う。

2012年2月8日 産経新聞

LCC支援へ規制緩和

新年度改正、乗降中の給油OK

国土交通省は、就航が相次いでいる格安航空会社(LCC)を支援するため、海外に比べ厳しい空港での規制を緩和する。乗降中でも給油ができることを明文化するほか、給油の際の整備士の立ち会いを不要にする方針だ。「安全確保」を前提に、コスト削減につながるよう規制を見直し、海外を含めたLCCの就航を促すのが狙いだ。平成24年度中に通達や規則を改正する。

徹底した低コスト運営で、後に機内に乗客がいる状態を低価格を表現しているLCCで給油を行っている。これに対し、日本の航空会社は、安全性に配慮し社内での短縮し稼働率を高めるため、国内外の空港で到着直

「則禁止」としていた。

このため、国土交通省は通達を改正し、「会社が運航規定に避難誘導などの必要事項を定めれば給油は可能」として、乗降中の給油を明文化する。全日本空輸と日本航空がLCCを立ち上げ、参入準備を進めており、「お墨付き」を求め、また、同省の規則で定めている給油時の整備士の立ち会いを不要とするほか、

副操縦士への昇格試験を義務化ではなくシミュレーターで行えるようにする。

欧米の安全基準に照らし合わせて規制の緩和が可能と判断した。航空会社にとっては、空港に配置する整備士の人員費や操縦士の養成費用の削減につながる。

国内には現在海外のLCC10社が参入しており、年内に就航する国内勢も交え、競争が激化している。LCC関係者は「これまでの規制は、航空機を毎月、車検に出すようなものだったので緩和はありがたい」と歓迎。国土交通省も「LCCの就航が増えれば、航空需要の掘り起こしにつながる」と期待している。

国交省

航空規制大幅緩和へ

LCC来月運航 海外勢と競争備え

国土交通省は、航空分野で設けている運航・安全面などの規制の大幅な緩和を見直した。世界基準に比べ総じて厳しい「(航空局)とされる従来のルールでは、3月以降に国内線で運航を始める全日本空輸、日本航空系の格安航空会社(LCC)3社の運営に支障が出る可能性が高いと判断した。

国交省が昨秋、国内項目で世界で標準的な基準に適合するよう省

全面的規制についてヒアリングしたところ、129項目の見直し要望があった。同省は緊急性の高きなどからふるい分けし、すでに47令・通達改正など対応策を決定。さらに3月末までに41項目に対応する方向で調整中だ。

具体的には、航空会社が航空法に基づき航空機を登録する際、機体番号を直接機体に刻

印する「打刻」を、金属パネルの取り付けなど機体を傷つけない方法に変更することを容認。航空会社は機体を所有せずリースで使う例が最近では多く、「機体に傷が付く打刻では返却時に賠償を請求される(新興航空会社)ケースがあるためだ。

パイロットの資格審査で実際の飛行機で実施してきた実技試験は、機能が進化した「ミュンスター」(模擬操縦装置)の使用を認め、航空会社の経費削減や、機体を試験で使用せず、通常の運航に活用できるようにする。

これらの改正はLCCだけでなく既存の国内航空客社にも適用される。日本LCC3社が参入する今年は、先

発の海外勢や既存航空会社と顧客獲得を競う「LCC元年」と言われる。国交省が規制緩和に動くのは、LCC支援だけでなく「国内航空会社にとって、国内ルールが海外勢との競争の足かせになりかねない(同局)」ことも考慮した。(三島健二)

日系LCC3社の事業概要

	ピーチ 航空	ジェットスター 航空	エアアジア ジャパン
就航日 国内線	3月1日	7月3日	8月1日
同 国際線	5月8日	2013年中	10月1日
拠点空港	関西国際空港	成田空港 (関西利用も計画)	成田空港
就航先 国内線	福岡、新千歳、長崎、 鹿児島、那覇	関西、福岡、新千歳、 那覇	新千歳、福岡、那覇
同 国際線	ソウル(仁川)、 台北(桃園)、香港	未定 (中国、韓国を予定)	ソウル(仁川)、釜山
資本金	150億円 (準備金含む)	48億円 (最終的に120億円 に増強)	10億円 (準備金含む、最終的 に50億円に増強)
出資割合 (%)	全日空(39)、 産業革新機構(28)、 香港投資会社(33)	ジェットスター グループ、日航、 三菱商事(各33)	全日空(67)、 エアアジア(33)
使用機材	A320	A320	A320、A330

格安「ピーチ」関空就航

LCC時代到来 日本定着に注目

全日本空輸が出資する格安航空会社(LCC)のピーチ・エア・ジャパンが1日、運航を開始した。同社を皮切りに日系LCC3社が相次ぎ就航する今年は「LCC元年」といわれる。しかしLCCは欧米では3割程度のシェアを占めているが、日本は数%と1割にも満たないのが現状だ。日本に本当にLCCが定着するのだろうか、各社の経営努力と国の支援体制の内容、消費者の反応が注目される。【三島健二】

ピーチの就航第一便は午前7時発の新千歳行き。搭乗受け付けは午前5時45分から始まり、徹夜組の航空ファンや始発電車まで駆けつけた利用者が次々と手続を終えた。記念行事で井上慎一CEO(最高経営責任者)は「関西らしさを生かしたLCCになりたい」と

破格の運賃と引き換えに機内食など機内サービスは原則有料。チケット予約もインターネットは無料だが、有人サービスは割高な手数料を取る。座席間隔も狭く、空港利用面でも一定の不便さがついて回るLCCが普及するのには消費者次第だ。羽田、伊丹という交通至便の東西2大空港に発着しない点も大きい。ピーチは日系LCC3社で唯一、関西国際空港を拠点とする。利用コストが高く、立地も良くない(国内航空会社首脳関係は既存の航空会社が有効活用しきれなかった空港で、路線網は手薄だ。そこに目を付けた全日空が「LCCならビジネスが成立する(伊東信一郎社長と語った。これに対し、日本航空が出資するジェットスター・ジャパンと、全日空系のエアアジア・ジャパンは7、8月に成田空港を拠点に運航を開始。機体や運航

とあいさつした。ピーチは日系LCC3社で唯一、関西国際空港を拠点とする。利用コストが高く、立地も良くない(国内航空会社首脳関係は既存の航空会社が有効活用しきれなかった空港で、路線網は手薄だ。そこに目を付けた全日空が「LCCならビジネスが成立する(伊東信一郎社長と語った。これに対し、日本航空が出資するジェットスター・ジャパンと、全日空系のエアアジア・ジャパンは7、8月に成田空港を拠点に運航を開始。機体や運航

有料サービス 反応は?

ピーチの関空―福岡の運賃は最安3780円だが、大阪・梅田から高速バスで約1時間(1500円)かかる。全日空の伊丹―福岡便は、最も安い割引で5000〜1万2000円だが、梅田から高速バスで約25分(6200円)で着く。JTBが2月に行った消費者アンケート(約7600人が回答)では、

「ピーチの関空―福岡の運賃は最安3780円だが、大阪・梅田から高速バスで約1時間(1500円)かかる。全日空の伊丹―福岡便は、最も安い割引で5000〜1万2000円だが、梅田から高速バスで約25分(6200円)で着く。JTBが2月に行った消費者アンケート(約7600人が回答)では、

「ピーチの関空―福岡の運賃は最安3780円だが、大阪・梅田から高速バスで約1時間(1500円)かかる。全日空の伊丹―福岡便は、最も安い割引で5000〜1万2000円だが、梅田から高速バスで約25分(6200円)で着く。JTBが2月に行った消費者アンケート(約7600人が回答)では、

「ピーチの関空―福岡の運賃は最安3780円だが、大阪・梅田から高速バスで約1時間(1500円)かかる。全日空の伊丹―福岡便は、最も安い割引で5000〜1万2000円だが、梅田から高速バスで約25分(6200円)で着く。JTBが2月に行った消費者アンケート(約7600人が回答)では、

「ピーチの関空―福岡の運賃は最安3780円だが、大阪・梅田から高速バスで約1時間(1500円)かかる。全日空の伊丹―福岡便は、最も安い割引で5000〜1万2000円だが、梅田から高速バスで約25分(6200円)で着く。JTBが2月に行った消費者アンケート(約7600人が回答)では、

「ピーチの関空―福岡の運賃は最安3780円だが、大阪・梅田から高速バスで約1時間(1500円)かかる。全日空の伊丹―福岡便は、最も安い割引で5000〜1万2000円だが、梅田から高速バスで約25分(6200円)で着く。JTBが2月に行った消費者アンケート(約7600人が回答)では、

「ピーチの関空―福岡の運賃は最安3780円だが、大阪・梅田から高速バスで約1時間(1500円)かかる。全日空の伊丹―福岡便は、最も安い割引で5000〜1万2000円だが、梅田から高速バスで約25分(6200円)で着く。JTBが2月に行った消費者アンケート(約7600人が回答)では、

「ピーチの関空―福岡の運賃は最安3780円だが、大阪・梅田から高速バスで約1時間(1500円)かかる。全日空の伊丹―福岡便は、最も安い割引で5000〜1万2000円だが、梅田から高速バスで約25分(6200円)で着く。JTBが2月に行った消費者アンケート(約7600人が回答)では、

競争力強化へ規制緩和

LCCが武器とする低運賃は、乗客向けサービスや荷物積み込みなどの地上業務、空港利用料などの徹底したコスト削減に加え、機体の空き時間を極力少なくする多頻度・高効率運航を行うことで実現可能になる。

このため同省は、日系LCC3社の参入を前に、「世界基準に比べて総じて厳し」なLCC事業を阻害しかねない(航空局)47項目の規制緩和に踏み切った。3月末までにさらに47項目の見直しを予定する。

国交省が参入を支援するのは、訪日客増加への期待に加え、発着枠が14年度に年30万回まで拡大する成田空港を主舞台に、内外航空会社が路線や便数を自由に決められる航空自由化(オーパンスカイ)が13年から本格実施され、航空各社の大競争が始まるためだ。

「成功するかどうかわからないが、今後の日本の航空事業の繁栄にとって非常に重要だ」。2月2日、エアアジア・ジャパンに航空運送事業の許可を出した国交省の長田太航空局長はそう岩戸社長を激励した。

システムはそれぞれに資本参加するアジアのLCC、ジェットスター・グループ(豪州)、エアアジア(マレーシア)のものを使う。アジアで豊富な路線網を持つ両社はプランD力に自信を持っており、エアアジア・ジャパンは「国内航空会社が運航していない路線にも挑戦する」(岩戸社長)方針。成田

システムはそれぞれに資本参加するアジアのLCC、ジェットスター・グループ(豪州)、エアアジア(マレーシア)のものを使う。アジアで豊富な路線網を持つ両社はプランD力に自信を持っており、エアアジア・ジャパンは「国内航空会社が運航していない路線にも挑戦する」(岩戸社長)方針。成田

システムはそれぞれに資本参加するアジアのLCC、ジェットスター・グループ(豪州)、エアアジア(マレーシア)のものを使う。アジアで豊富な路線網を持つ両社はプランD力に自信を持っており、エアアジア・ジャパンは「国内航空会社が運航していない路線にも挑戦する」(岩戸社長)方針。成田

システムはそれぞれに資本参加するアジアのLCC、ジェットスター・グループ(豪州)、エアアジア(マレーシア)のものを使う。アジアで豊富な路線網を持つ両社はプランD力に自信を持っており、エアアジア・ジャパンは「国内航空会社が運航していない路線にも挑戦する」(岩戸社長)方針。成田

安全面に懸念の声も

安全面で問題はないのか。国交省は「見直し後も欧米と同等以上の水準は守られる。監査も強化する」とする。

これに対し、機長らがつくる「日本乗員組合連絡会議」などは先月26日、100項目中、少なくとも10項目の緩和中止を求め、国交省に申し入れた。例えば、機長昇格試験は国交

10項目の中止 機長らが要求

省の審査官が行ってきたが、一部の航空会社に試験を任せる方向で検討している。連絡会議の担当者は「各社で基準が異なっており、力不足の機長が出ないか心配だ」と話す。60歳以上の2人での運航や短距離飛行での発煙筒の搭載緩和などの中止も求めている。

元日航機長で日本ヒューマン

ファクター研究所の桑野徹紀所長も「激しい競争にさらされた企業は安全を軽視することがある。ツアーバス事故はそれを証明している。国交省は徹底して目を光らせないといけない」と注文する。

国交省は来年度中に作業を終えるとしている。航空評論家の小林宏之さんは「安全の緩和は少しずつ検証しながら進めるべきだ。決定プロセスを注視する必要がある」と指摘する。

例えば、2人で操縦する旅客機では60歳以上のパイロットは1人だけしか認められていなかったが、見直しで2人とも60歳以上でも運航できるようになる見通しだ。60歳以上には若手より厳しい健康診断を義務づけているのが主な理由だ。

要望したフジドリームエアラインズは、人線りがしやすくなると歓迎する。L

乗客にも利点

CCの台頭で世界的にパイロットが不足している。若手の確保は難しく、同社は64人中、60歳以上が20人いる。担当者は「ベテランだけで飛べれば、便数や路線の増加もしやすくなる」と話す。

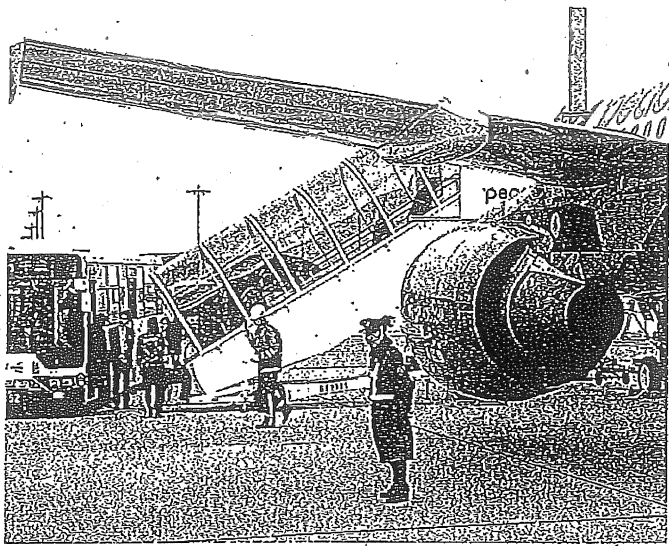
最大の56項目を占める全日空は、訓練生から副操縦士への昇格試験はシミュレーターでも良いとする緩和を喜ぶ。毎年50〜60人が受けるが、着陸料や燃料代などが要らなくなる。

有識者会議の委員も務めた戸崎肇・早大教授（交通政策論）は「航空技術の進歩で今や不要になった規制は数多くある。航空会社に余力が出れば、新たな路線やサービスの充実につながって乗客のメリットになる」と話す。（川見龍人

空の規制 100項目緩和へ

国内航空の競争力強化

旅客機の安全に関する規制の見直しを国土交通省が進めている。規制緩和は、格安航空会社の参入で世界的に激化した競争を勝ち抜くため、国内の航空会社の負担を減らすのが狙い。発着の遅れが減るなど乗客にもメリットがある。ただ、安全性をおろそかにした高速ツアーバスが重大事故を起こしたばかり。現場や専門家から慎重な意見も出ている。



ビーチ機に乗り込む乗客たち。客が乗った状態で給油ができるようになった＝3月28日、関西空港、溝呂木佐季撮影

60代2人での操縦 OK 副操縦士 実機試験なし

「乗客がいても給油できる。遅れを取り戻すのに役立ちます」。格安航空会社（LCC）「ビーチ・エア エーション」の担当者は緩和を歓迎する。

関西空港を拠点に3月に就航した同社は、3機の旅客機をフル活用して格安運賃で飛んでいる。ただ予備機はなく、一度遅れると後続便の遅れを取り戻すのが難しい。

そんな同社などの要請に、国土交通省が応えたのが、乗客

- 見直しで実現する主な内容
- ・60歳以上のパイロットだけで飛べるように
 - ・客が機内にいても給油が可能に
 - ・副操縦士への昇格試験はシミュレーターも可
 - ・機長への昇格試験を航空会社も実施可能に
 - ・2種類の航空機の操縦を可能にする
 - ・簡易型チャイルドシートの導入を認める
 - ・事故時に使う発煙筒は短距離飛行では不要
 - ・パイロット免許の即日発行が可能になる
- (国土交通省まとめ)

降機前の給油。引火の危険性から原則禁止だったが、見直しを受けてビーチが始めると折り返しの所要時間を5分程度短縮できた。

各社から要望

一連の緩和は2010年に国土交通省が打ち出した成長戦略がきっかけだ。規制の中には1970年代からあるものや、欧米より厳しいものもあった。航空機の技術や安全性が高まっており、国土交通省は規制を欧米並みにしてコストを下げ、航空各社の競争力を上げることが目指した。

国内の航空13社などが251項目を要望した。国土交通省は昨年12月以降、有識者会議で整理し、安全上問題がないと判断した計100項目を見直すことにした。

格安航空会社の負担軽減

国土交通省は1日、航空機の安全・運航に関する規制の見直し案をとりまとめた。従来の制度では、60歳以上のパイロットは1機に1人しか乗務できなかったが、国内線と短距離の国際線では機長と副操縦士の2人とも60歳以上で乗務できるものとして、同日通達を出した。日本では格安航空会社(LCC)が今年から本格参入しているが、LCCにとってパイロットの確保は死活問題。今回の規制緩和はLCCの負担軽減と活性化につながる。

現行の規制では、パイロットは65歳未満の乗務が可能だが、2人乗務の場合には、少なくとも1人が60歳未満とするよう義務づけられてきた。LCCが世界的にLCCが台頭し、パイロット不足が深刻化。LCC各社は独自にパイロットを養成せず、メンテナンスを中継採用するといった負担軽減を図っており、年齢規制は大きな重荷となっていた。国土交通省は、LCCをはじめ新規参入各社から「乗員不足に対応してほしい」などの要望を受けて緩和を検討。実際に現役パイロットの技能を審査し、年齢による機能低下を医学的に調べた結果、問題ないと判断した。60歳以上の2人乗務はニュージーランドと豪州で国内・国際両線、米国では国内線で既に導入されており、日本でも健康管理体制を充実したうえでの導入を決めた。

パイロット 60代コンビ解禁

高速度ツアーバス事故で安全への関心が高まっているが、「安全の確保を大前提としたうえでの見直しだ」（前田武志国交相）という。高齢化が進む中、国交省はパイロットの年齢制限も緩和しており、96年に60歳未満から65歳未満、04年には65歳未満に引き上げてきた。

【宇田川恵】

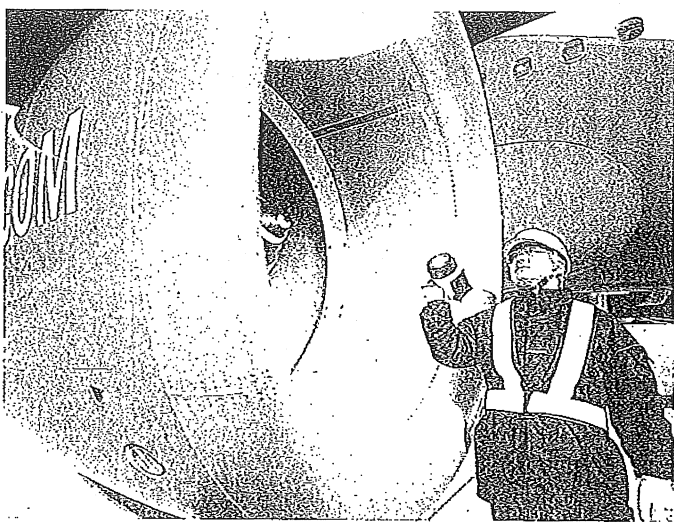
特集ワイド

もうすぐ夏休み。今年は格安航空会社（LCC）の利用を計画している人も多いのではない。国内でLCCが次々誕生する裏で、日本の航空業界では大幅な規制の見直しが進んでいる。空の旅がますます手軽になるようとしている今、安全への影響はないのだろうか。

【井田純】



LCC登場 コスト削減合戦 パイロットの年齢制限を緩和



整備、乗務、運航などさまざまな面で大幅な規制緩和が進む航空業界。日本の空の安全は……？ 駐機機、機体を丁寧に清掃する整備士。関西国際空港で、24日撮影。

空の旅本当に大丈夫？

昨年未だから航空機の安全・運航に関する規制見直し作業を進める国土交通省は、今月までに100点に及ぶ規制項目をとりまとめた。内容が、機長の審査や整備士の資格制度から、機体の整備、給油時の規定など多岐にわたる。

中でも、新聞各紙やテレビなどが報じて話題を呼んだのが、パイロットの年齢制限緩和。従来、60歳以上のパイロットは一人しか乗務できなかったが、今回の見直しで、国内線と短距離国際線で機長、副機長とも60歳以上の乗務を可能にする通達が出された。

背景にあるのは、世界的なLCC拡大などによるパイロットの不足だ。日本の「LCC元年」といわれる今年、3月には関西国際空港を拠点とするピーチ・アビエーション（全日空系）が就航。さらに来月、再来月にはいずれも成田国際空港に本拠を置くジェットスター・ジャパン（カンタス・日航系）とエアーアジア・ジャパン（全日空系）が第1便を運航する予定だ。

これらLCCのパイロットの多くは、既存航空会社を退職したベテラン。ピーチは機長の大半が50歳以上で、60歳以上もいる。こうした緩和措置はありがたいと歓迎する。

国土交通省は一連の規制見直しについて、「必ずしもLCC育成のためではなく、航空業界全体のビジネスモデルの変化に対応していくための一環」と説明する。海外LCCの増加などで激しい競争に直面している航空業界。緩和の対価項目は、航空会社からの要望に基づき有識者会議での議論を経て決められる。同局は「航空機はもともと、パイロット・整備士などの関連職種も確保し、安全性は高まった。航空技術の発展で5年前、10年前と素養が異なっている点では合理的な見直しが必要」と説明する。

しかし、陸に目を転じれば、多数の死傷者を出した4月の関西自動車道の格安高速バス事故をきっかけに、規制緩和と安全性の両方に議論になった。空の安全に影響はないのか。

航空運によると、自動車の車検に相当する「耐空証明」は、本来は1年ごとの更新で整備した上で検査を受けなければならない。だが大量の旅客機を持ち、自前の整備体制を備えた日本航空、全日空の2社は、実機検査なしに延長できる「連続式耐空証明」が認められている。日航労組出身で事務局長の木崎勝一は言う。「この条件を、LCCにも認めてほしいという要望が出ています。またかつては有資格の整備士を含む人であって、パイロットとパイロットの間は資格者でなくともよくし、最終的には乗員が安全確認するだけという規定に変わる」と予測する。

でも短く、例えば一日に往復の路線を3往復できれば利益率も上がるという発想。アジアのLCC会社は負けないように日本の会社に頼っていてほしいから基準を緩らしてやう、とこう考えでしよう。安全のためにこれまで守ってきた「たが」がとんとん外されていくと、懸念が強い。

航空会社の地上勤務員、客運係員、パイロットなどの44の労働組合が加盟する「航空労組連合会（航空連）」は、パイロットの年齢制限緩和を含む項目について「見直しすべきでない」とする申し入れを国土交通省に行つた。航空運事務局は「運賃改正の自由化や路線参入規制の緩和とは異なり、安全に直接かわる規定が見直しの対象になっている点が問題」とする。

ちなみに、現在のLCCの元祖ともいわれる米国のサウスウエスト航空が事業を拡大するきっかけとなったのは、1970年代末にカーター政権があった。

今回の規制緩和に関する国土交通省の有識者会議の委員でもある戸崎さんだが、日本版LCCについては必ずしも楽観できないという。「LCC専用ターミナルの整備はまだこれからで、他のアジアのLCCのように価格を安く引き下げることはできるが、既存の航空会社とほとんど運賃を下げてきており、超高級サービスを提供しても、極端な低価格を求めるとなると、中間層の取り合いになる」というのだ。

現場から不安の声

利用する側からすれば、移動手段の選択が増え、運賃が下がるのはありがたい話。だが、過当競争がさらに激しくなり、コスト削減合戦が過熱する可能性があるとするのは「一円でも安い方を選ぶ」というわけにはいかない。安全についての各社の取り組みをしっかりと見極めていく必要がある。