

（略称注） 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

（注）本資料はあくまで事業者の当初の要望を要約したものである（事実関係については、当局の認識に基づくものではない）。なお、ヒアリング等により要望内容を確認した項目については、内容精査の上、別途説明資料に記述。

No.	項目	要望内容	ICAO基準・主要国の現状	提案者	全体版の 対応番号
耐空証明制度					
1	耐空証明の有効期間について <法律> <通達> ★連続式耐空証明を原則としてほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機は、耐空証明を受けていなければ使用してはならない（航空法第11条） ● 証明の有効期間は1年が原則であり、飛行機を使用する特定の航空運送事業者については例外が認められる（連続式耐空証明。航空法第14条）ものの、その他の事業者（新規事業者、ヘリ事業者等）は、年に一度、耐空証明を受けるために機材の運休（一回当たり三～四日間程度）を余儀なくされている。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国においては、連続式耐空証明が原則とされている。 	ADO FDA PEACH SNA NCA	1, 2, 3, 4, 5
2	輸出耐空証明について <通達> ★航空機の輸出時に改めて検査を受けなくともよいこととしてほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機を輸出する場合において、輸出先国からの要請があった場合、通達に従い、輸出用の耐空証明を受ける必要がある（通達「航空機等の輸出のための証明書類の発行について」）。 ● この場合、有効な耐空証明を既に有している場合であっても、改めて書面検査、地上試験、飛行試験が行われている（上記通達）が、改めて検査を行う必要があるか疑問である。 ● なお、連続式耐空証明を有する場合は、飛行試験が免除されるが、単年式の耐空証明については免除されず、その理由が不明である。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国では、輸出耐空証明発行時に地上試験、飛行試験の実施は求められていない。 	JAL	7
3	耐空証明の検査内容について（エンジンの機体搭載前の検査） <運用> ★エンジンを改修する際に求められる2回の検査を1回に緩和してほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機のエンジンを交換して改修する場合、新たなエンジンについて、まず航空機に装着せずに試運転による検査を受け、装備品基準適合証の発行を受けたのち、航空機に装着した状態でさらに検査を行う（on wing run）こととされている。 ● このような現行制度下では、二度検査をすることによって改修に時間がかかり、その間機体を運休しなければならないことから、①逸失利益が発生する、②改修の促進が妨げられる、という点で好ましくない。 ● 安全性について万全を期す、という点で、検査を二度行うこととする制度には納得するが、状況によっては、検査を一度で済ませられるよう（=on wing runのみとする）、柔軟に対応してほしい。 ● なお、過去に検査をon wing runのみとすることが認められた例がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国においては、検査をon wing run一度のみとすることが認められている。 	ANA	65
4	耐空証明の検査内容について（飛行試験） <通達> ★通常使用しない機能（NHF）については飛行試験を行わないでほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 通常使用しない機能（NHF。例：速度超過時の警報）について、地上での点検のみならず、およそ年1回、実際に飛行試験を行い、動作確認をするよう求めている（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」）。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 諸外国においてNHFについての飛行試験は求められていない。また、航空機製造会社においてすら、飛行試験においてNHFの確認は行われていない。 ※一方、米国においてはNHFに係る飛行試験が行われているとの情報もあり。 	ANA PEACH NCA	2, 4, 8
5	耐空証明の検査内容について（ADF（自動方向探知機）） <通達> ★耐空証明検査におけるADFの動作確認を不要にしてほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 耐空証明の検査項目に、「ADF（自動方向探知機）の動作確認」があり、NDB（無指向性無線標識）の地上基地局の上空を通過してこれを確認することが義務付けられている（通達「無線通信機器検査要領」）。 ● NDB地上基地局は昨今、多くの飛行場において撤去されており、耐空証明の検査を行う際に遠隔地まで飛行する必要があるため、燃料費等の負担が大きい（ある事業者の例：50万円／回）。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 不明 	SNA	9
5-2	更新耐空証明の飛行検査項目の緩和 <通達> ★更新耐空証明検査時の検査項目を軽減してほしい	<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。 ● 耐空証明検査における飛行試験は、航空機製造会社がPFTPとは別に設定している検査手順書（Acceptance Test Flight Procedure (ATFP)）に基づき実施することを認めてほしい。 	—	FDA	10
6	耐空性改善通報（TCD）制度について（届出制度） <通達> ★耐空性の改善を航空機製造国政府が承認した方法（AD）に従って行う場合には届出を不要としてほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機の耐空性に問題がある場合、航空局は、改善方法、改善期限を記載した耐空性改善通報（TCD）を発出し、事業者が従わない場合には、国土交通大臣は、改善措置命令を行うこととしている（航空法第14条の2、通達「耐空性改善通報の取扱いについて」）。 ① TCDに記載された改善方法によらず、航空機の製造国政府の承認した同等の方法（AD※）で改善する場合には、その旨を届け出なければならないこととされており、その手続きが煩雑である。（通達「耐空性改善通報の取扱いについて」） ② また、実運用上、TCDが連休や年末直前に発出されることが多く、改善期限との関係上、対応に苦慮することが多い。 <p>※TCDは、航空機製造国によって発出されたAD（航空機製造会社から航空機不具合の報告を受けた航空機製造国が発出する耐空性改善通報）を参考に作成されるため、基本的にはTCDとADの内容は一致するが、稀に異なる場合があり、その際に航空運送事業者がADの方法を採用することがある。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ① 既述のとおり、日本では、ADを参考にTCDが発出されており、ある不具合事象に対する改善方法が2種類存在することがあり得るが、航空機製造国である米国においては、改善方法は複数存在せず（ADのみ。TCDはない。）、日本と同様の状況は生じえない。 ③ 米国においてはADの法的根拠が明確である 	ADO ANA	11, 12, 14
7	耐空性改善通報（TCD）制度について（テロ対策） <運用> ★テロ対策のTCDに基づく航空機材への処置は新造機の日本空輸後に行わせてほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機内の化粧室には、通常、化学酸素発生装置が備え付けられている。 ● 当該装置がテロに利用されるおそれがあることから、TCD（TCD-7825-2011（化粧室内の化学酸素発生装置の不作為処置））が発出され、当該装置の不作為処置が求められているところ、新造機の日本への空輸時（テロのおそれがない状況）にもこのような処置を施さなければならない旨指導されている。 ● 不作為処置を日本への空輸前に実施する場合、航空機製造会社との調整が必要となり、これが煩雑である。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国においても同様のADが発出されているが、旅客を搭載していない空輸時には不作為処置を施さなくともよいこととされている。 	SFJ	13

8	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 <法律> <通達> ★許可制度を合理化してほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 機材の損傷により耐空性を有しないこととなった航空機を使用する場合(例:落雷で損傷した航空機を修理するため海外に運ぶ)や、国内線用の航空機(国際線としての耐空性を満たしていない)を海外から輸送する場合(例:製造後日本に持ってくる)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11条ただし書)。 ● 特に、機材が損傷した場合には、通常、航空機製造会社に意見照会し、NTO(飛行に支障ない旨の意見)を取得しているため、これをもって許可を不要とすべきではないか。 ● 国土交通大臣が許可をする際、機体の点検などにより安全性を確認しているものではなく、基本的に書面のみで審査をしており、許可の必要性がないのではないかと考えられる。 	● 不明	SKY ANA SNA	15, 16, 17
9	【BJ】耐空証明の更新(ビジネスジェット関係) <通達> ★小型機(N類)についても連続式耐空証明の対象としてほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 耐空証明の有効期間は原則1年(航空法第14条)だが、航空運送事業者の整備体制が一定の基準を満たす場合にあっては、連続式耐空証明が認められている(大手航空会社以外のT類については、2008年より交付の対象に拡大された。)が、対象は大型(T類)に限られ、N類については安全性の観点から認められていない。(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」)。 <参考> ・航空運送事業に使われるN類は多い。最近の小型機(135オペレーターの場合)はN類で型式証明をとる機体が増加中 ・T、N等の航空類別はメーカーが型式証明をどの種別でとるかによって決まるものである。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAO基準では、一定の整備要件、また改修・修理に関する耐久性継続の要件を満たす場合に交付可能。 ● 米国ではT類、N類の区別無く、年次点検又は100時間点検プログラムに従って整備されている場合、連続耐空証明が発行される。検査はFAA認定代理人により行われる(FAR21 Sec.21.181)。 	JBAA	19
10	【BJ】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) <通達> ★ヘリコプターの耐空証明を連続式にほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● ヘリコプターは連続耐空証明の対象に含まれていない。 ● ヘリコプターについてもタイムチェック(メーカーが定めた時間ごとに行う点検)と耐空検査の実施時期が重複することがある。 	● タイムチェックのみで、年次の耐空検査は行われていない。	エクセル ・森ビル	6
型式証明制度					
11	追加型式設計変更について <通達> ★米国で承認された型式について、日本では承認不要としてほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機の設計を変更する手段の1つとしてSTC(Supplemental Type Certification:追加型式設計変更)という手法がある。STCの利用には、航空機設計国である米国にSTCを申請・承認後、日本国STCの申請・承認が必要となっている。 ● 現在米国とは、設計に関する相互承認を認め合う二国間取決めとなるBASAを締結しており、航空製品の耐空性の証明・試験に関わる相互承認が可能となっているが、その具体的な手続きが定められていないため、日米で重複して承認を得なければならない。 	● 不明	JAL SNA PEACH	111, 135, 136
12	チャイルドシートの型式承認について <通達> ★米国で認められている簡易型チャイルドシートの使用を認めてほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 日本においては、ハーネスタイプ(背もたれだけのもの、座面だけのもの)のチャイルドシートの使用が認められていない。 ● 米国で認められているハーネスタイプのチャイルドシートが使用できず、一般旅客ご理解をいただくのが困難。 	● 米国においては、ハーネスタイプのチャイルドシートの使用が認められている。	JAL	165
予備品証明制度					
13	予備品証明制度について <法律> <通達> ★「修理品」の予備品もみなし証明の対象としてほしい ★国による予備品証明制度委そのものを米国並みに見直してほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機を修理又は改造する場合は、国土交通大臣による検査を受けなければならないこととされているが、重要装備品(エンジン、プロペラ等)については、予め国土交通大臣の証明を受けた予備品を用いて修理又は改造を行う場合にあっては、上記検査を受けなくともよいこととされている(予備品証明制度。航空法第16条、第17条)。 ● 当該証明は、地方航空局にて現物を確認して行うこととなっており(通達「航空機及び装備品等の検査に関する一般方針」)、土日には証明を受けられないなど、突発的な部品需要が発生した際に支障が生じる。 ● また、予備品証明を受けていないものであっても、ICAO締約国が証明した「新品の」予備品については、予備品証明を受けたものとみなすこととしているが、「修理品の」予備品については、みなすこととしていない(航空法施行規則第30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」)。 ● 「修理品の」予備品に係るみなし制度の導入の要望のほか、承認代行制度の導入の要望もあり(米国では代行制度により検査を実施することが可能)。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国をはじめ世界的には国による予備品証明制度はない。航空機の製造会社又は国の認可を受けた修理会社が、部品に証明書を添付できることとされており、この証明書が添付された部品については、国の検査なしに、取り付けることができることとされている(=国が直接、修理に関する検査をしたり、部品の証明をしたりはしない)。 	NCA FDA PEACH SNA JBAA 朝日航洋 中日本	20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 33
14	外国政府による部品の証明書の確認方法について <通達> ★「true copy」のスタンプなしのコピーでの確認を認めてほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 外国政府の証明を受けた一定の部品については、我が国における予備品証明を受けたものとみなすこととされている。 ● 外国政府の証明を受けたことの確認については、外国政府による証明書の原本又はスタンプ(「true copy」と記載)付きのコピー(「原本」が原則)を確認することとされている(通達「FAAFORM8130-3についての注意事項」)、原本やスタンプ付きのコピーを発行することに、部品製造会社が難色を示すケースがある。 	● ドイツやアメリカにおいては、スタンプなしのコピーでの確認を認めている。	SKY	18

15	<p>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> <p><通達>① <運用>② <通達>③</p> <p>★①部品やその借用先に係る業務規程記載義務を廃止してほしい</p> <p>★②リース会社からも借用可能としてほしい</p> <p>★③借用期限を緩和してほしい</p>	<p>● 通常、認定事業場においては、予備品証明を受けた部品を使用しなければならないところ、国際線が海外で損傷し、臨時で部品を調達する必要が生じることが考えられることから、海外の認定事業場において、予備品証明を有しない部品を一時的に借用して取り付けることが認められている(通達「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> <p>① この場合には、予め、当該認定事業場の業務規程に、借用先や、借用予定の部品について定めておかなければならないこととされている(業務規程の改正には国土交通大臣の認可が必要)。</p> <p>② また、借用先について、通達上は「航空会社等」とされているにもかかわらず、運用上は、航空会社のみしか認められておらず、リース会社が認められなかった(昨年)。</p> <p>③ さらに、借用期限についても、「主基地に帰還するまでの間」との制限があり(上記通達に規定)、その緩和が望まれている。</p>	<p>① 事業者は借用先を定期的にチェックすることにより安全性を担保しており、予め業務規程などに規定する必要はないものと思われる。</p> <p>② また、借用先に関する制限はないものと思われる。</p>	ANA NCA PEACH	29, 30, 31, 32
16	<p>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> <p><通達></p> <p>★PMA部品の使用に係る手続を簡素化してほしい</p>	<p>● 航空機製造会社が製造した純正品の代わりに、PMA部品(航空機製造会社以外の事業者が製造した部品であって、米国政府がその安全性を認めたもの)を使用する場合、一定の手続(※)が求められており、これが煩雑である(通達「PMA部品の取扱い」)。</p> <p>(※)航空機製造会社が作成している「純正品のリスト及び当該純正品に代替可能なPMA部品である旨の証明書」の管理、PMA部品製造会社の発行するSB(取扱説明書)の最新版を常に入手できる体制の整備等</p>	● 不明	NCA	60
認定事業場制度					
17	<p>認定事業場の変更認定について</p> <p><法律> <省令></p> <p>★事業場ごとではなく、事業者ごとの認定にしてほしい</p> <p>★業務規程の変更については、認可でなくより軽い手続としてほしい</p>	<p>● 認定事業場について、作業場の追加、取り扱う機材の種類の追加等業務規程の変更を行う際には、その都度変更の認可を受けることとされている(航空法第20条、航空法施行規則第39条、第39条の2)。</p> <p>● 変更認可が必要な範囲の限定や、認可ではなく承認や届出への緩和をしてほしい。</p>	● 不明	ANA NCA	45, 46
18	<p>整備規程の認可と業務規程の認可</p> <p><省令></p> <p>★本省、地方航空局の重複した認可を整理してほしい</p>	<p>● 航空運送事業者は、整備規程を定め、国土交通大臣(本省航空局)の認可を受けなければならないこととされている(航空法第104条)。</p> <p>● 一方、航空機の整備、点検等を行う場合には、個別の事業場について認定を受け、また、事業場ごとに業務規程に係る国土交通大臣(地方航空局)の認可を受けなければならないこととされている(航空法第20条)。</p> <p>● したがって、航空運送事業者が自ら航空機の整備、点検等を行う場合、同一の内容が記載された整備規程及び業務規程双方の認可を、航空局及び地方航空局からそれぞれ受けなければならない。</p>	● 不明	PEACH ANA SFJ エクセル・森ビル	41, 42, 43, 44
18-2	<p>整備規程の監督と業務規程の監督の一元化</p> <p><運用></p> <p>★本社と整備基地の立地上、監督者が東京航空局と大阪航空局にまたがってしまっている現状を改善してほしい</p>	<p>● 本社が静岡市にあることから整備規程は東京航空局の審査を、主整備基地が名古屋にあることから業務規程は大阪航空局の審査を受けることとされてしまっているため、審査の窓口を一元化してほしい。</p>	● 不明	FDA	47
19	<p>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> <p><通達></p> <p>★「妥当性の確認」を廃止してほしい</p>	<p>● 航空機の整備等を行う場合には、作業の内容を文書化(作業所の作成)しておかなければならない(通達「事業場認定に関する一般方針」)。</p> <p>● 作業書を有する航空運送事業者等から、整備等の業務を受託した認定事業場が、作業書の提供を受けた場合、受託した認定事業場は自ら当該作業書の「妥当性を確認」しなければならないこととされている(上記通達に規定)。</p> <p>● 委託元が自身で作業書を利用する場合には「妥当性の確認」は求められていないに関わらず、委託先では「妥当性の確認」をしなければならないのは理不尽。また、この「妥当性の確認」が具体的に何を指すのかについて、明確な解釈が示されておらず、各事業場が各々解釈している。</p>	● 不明	ANA	34
20	<p>BASAにより相互承認を受けた修理方法について</p> <p><省令> <通達></p> <p>★修理場所を認定事業場に限定しないでほしい</p> <p>★業務規程に詳細な修理内容まで記載しなくてもよいこととしてほしい</p>	<p>● BASA(安全の基準に関する米国の2国間協定)の締結により、航空機やエンジンなどについて米国が承認した修理設計データどおりに修理する場合、国土交通大臣の検査が免除されることとなっている(通達「外国との航空安全に関する相互承認協定等について」)。</p> <p>● しかしながら、当該修理を行うことができる場所が国土交通大臣の認定を受けた事業場に限定されている(通達「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> <p>● また、海外事業場の認定は、取得できる者の範囲が限定されており(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(Company DER)が社員としていなければならない等)、認定の取得が容易でない。</p> <p>● さらに、海外認定事業場の業務規程においては、取り扱う修理設計データの内容を網羅的に記載しなければならないため、新たな修理設計データを扱うこととなる度に業務規程の変更認可を受けることが必要となり、煩雑である(通達「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>	● 不明	ANA	48, 49, 50

21	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 <通達> <運用> ★「MRB」「MPD」より厳しい整備要件を定める場合には「承認」でなく「届出」としてほしい	● 航空機の製造国政府・製造者が発行するマニュアル(「MRB」(大枠)・「MPD」(詳細))に沿った整備要目を定める場合、当局へ届出をすればよいこととなっている一方、「MRB」や「MPD」と異なる整備要目を定める場合には、当局の承認が必要とされている(通達「整備規程審査実施要領細則」)。 ● そのため、事業者が自主的に「MRB」・「MPD」より厳格な整備要目を定めた場合にも承認が必要となってしまう、理不尽である。	● 不明	ANA NCA PEACH	53, 54, 55
22	整備業務の委託先の管理について <通達> <運用> ★業務委託先の管理について、整備規程に詳細に記載しなくてもよいこととしてほしい	● 航空運送事業者は、航空機の整備業務について委託するときは、委託先の管理に関する事項等を整備規程(国の認可対象)に定めなければならない等、委託先に対する管理の徹底が求められている(航空法第113条の2、通達「整備業務の管理の受委託の許可に係る運用指針」)。 ● このため、海外の事業者と契約を行う際に考え方のギャップが生じ、契約締結に支障が生じる場合がある。 ● 整備業務の委託先の管理については、定期的なモニタリングや非定期的な監査等により、その適正を確保することが可能であり、整備規程に規定する必要はないのではないか。	● 委託管理規程に相当するものが見当たらない。 委託管理は基本的に組織的に行っているものであり、契約に基づいているとの認識。	ANA	246
23	業務委託先への立入検査について <法律> ★委託先を立入検査の対象から除外してほしい	● 安全監査において、航空運送事業者の業務委託先の事業者に航空局職員が立入検査をすることがある。(航空法第134条) ● 業務委託先の海外事業者が、日本の航空局による立入検査に難色を示すケースがある。	● 不明	NCA	248
24	更新検査に航空運送事業者の職員が同行する慣例について <運用> ★慣例を廃止してほしい	● 認定事業場の認定の有効期間は2年間とされており、認定の更新に当たっては更新検査が行われることとされている(通達「事業場認定に関する一般方針」)。 ● 当該更新検査において、認定事業場に対して整備業務等を委託している航空運送事業者の職員が同行するという慣例がある。	● 不明	NCA	52
25	外国航空会社への整備業務の委託について <通達> ★外国航空会社への整備業務の委託を可能としてほしい	● 外国航空会社への整備業務の委託は事実上認められていない(通達「整備業務の管理の受委託の許可に係る運用指針」) ● したがって、提携先の外国航空会社へ整備業務を委託したいというニーズがあっても、現行制度上は不可能。	● 不明	ANA	61
26	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 <運用> ★一事業場について自社・委託先の2つの認定を受けられるようにしてほしい	● 認定を受けた事業場で整備等を行った場合、当該整備等について、国土交通大臣の検査を受けなくともよいこととされている(航空法第19条の2)。 ● 海外の一の事業場について、自社の事業場としての認定を受け、事業場を確保しつつ、場合に応じて委託先に業務を行わせることができるよう、委託先の事業場としても認定を受けたいというニーズがあるが、一の事業場について、自社及び委託先の事業場として二重に認定を受けることは、原則として認められない旨指導されている。 ※二重に認定を受けた事例あり(ロサンゼルスの一事業場において、ANA、UNIT EDがそれぞれ認定を受けた事例。)	● 不明	ANA NCA	37, 38
27	認定事業場の設備について <運用> ★認定事業場の設備はリースも可としてほしい	● 認定事業場においては、一定の設備を置かなければならないこととされているが、当該設備が自己所有か、リース等によるものかについて特段の定めはない。 ● しかしながら、「設備は自己所有でなければならない」旨の指導を受け、やむなくB767関係の設備(約300万円)を購入したという事例があった。	● 不明	ANA PEACH	39, 40
28	整備間隔について <通達> ★整備間隔が柔軟にとれるようにしてほしい	● 事業者は整備規程(国の認可事項)で各部品ごとに一定の整備間隔を定め、航空機の整備を行わなければならないこととされており、状況に応じた柔軟な運用が制限されている(通達「整備規程審査実施要領細則」)。	● 航空機の製造国政府・製造会社が発行する「MRB」・「MPD」においては、航空事業者の経験等により、整備間隔を調整してよい旨定められている。	ANA	62
装備品の搭載義務					
29	非常信号灯の装備義務について <法律> <省令> ★非常信号灯の装備義務を廃止してほしい	● 航空機(操縦席)には、非常信号灯(遭難時に位置がわかるように発射する花火のようなもの)を装備しなければならないこととされている(航空法第62条、航空法施行規則第150条)。 ● 非常信号灯は日本で製造する火薬類であり、取り扱いが煩雑である(新造機に搭載するために輸出する必要があるが、輸出にあたって経済産業大臣の許可が必要であること等)。	● 米国においては装備が義務づけられておらず、その他の国においても同様の基準は確認されていない。	ANA FDA PEACH SNA	123, 124, 125, 126
30	装備義務規定と運用許容基準の整合性について <省令> ★世界標準である「運用許容基準」と日本の「装備義務規定」との齟齬を解消してほしい	● 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」)。 ● 一方、航空法により、航空機は、一定の装備品(高度計、無線電話等)を装備していなければ航空の用に供してはならないこととされており、装備品が不十分な状態で航空の用に供する場合は、国土交通大臣の許可を得なければならないこととされている(航空法第60条、61条及び航空法施行規則第145条～第149条の3)。 ● したがって、現行制度においては、世界標準に則している運用許容基準に適合している場合であっても、航空法に基づいて国土交通大臣の許可を得なければ航空の用に供することができないといった制度上の齟齬が存在する。	● 運用許容基準の考え方は世界標準である。	ADO ANA PEACH SNA	118, 119, 120, 121

30-2	運用許容基準の緩和について <通達> ★航空機製造国でない我が国の特殊性を考慮し、「運用許容基準」の期間を緩和してほしい	● 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。 ● したがって、上記特殊性を考慮し、修理期限の延長が可能な部品については延長してほしい。	—	アジア航測	122
31	ADF(自動方向探知機)の搭載義務について <省令> ★装備義務を廃止又は米国の基準と同様の一式にしてほしい	● 最大離陸重量5.7t以上の航空機には、ADF(自動方向探知機)を2式装備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145条) ● ADFは、NDB局から発信される情報を得るための装置であるが、昨今、NDB局は廃止されており、ADFを使用する場面は少なくなってきたので、ADFの装備義務を緩和あるいは廃止してほしい。	● ボーイング社の基本仕様は1式となっており、米国の基準は1式とされていると推察される。	SNA FDA	127, 128
32	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 <法律> <通達> ★航空機製造国から日本への輸送の際には、「写し」でも代用可してほしい	● 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)。	● 不明	SKY SFJ NCA PEACH JAL SNA	216, 217, 218, 219, 220, 221
33	【BJ】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) <省令> ★FDR装備に関する要件について、米国と同等にしてほしい	● 5.7t以上の航空機を使用した航空運送事業については、小型機であっても定期航空運送と同等のパラメーター(速度、高度、風速、エンジンオイル温度など)の記録保存が必要であり、これに対応可能(ICAO基準と同様)な装置が必要(航空法第61条第1項、航空法施行規則第149条)。	● 米国においては、FAR135でICAOとほぼ同等のParameterが求められている。ただし、9席以下の航空機に関してはFDR搭載義務は無い。 ● パラメーター数の違いは、例えばFLIGHT CONTROL関係のセンサーがICAO(日本)では2タイプ必要だが、FAA(米国)ではどちらか片方で可。というような違いであり、要件はほぼ同等である。	JBAA 中日本 朝日航洋	129, 130, 137
点検					
34	エンジン等の整備について <通達> ★オーバーホールを原則としないしてほしい。	● エンジン等の整備については、オーバーホール(分解整備)を原則としており、その他の方法による場合は通達(発動機等整備方式指定要領)に基づく指定を受けなければならない。(航空法施行規則第31条2項) ● 大型機のエンジン等では、航空機の製造国政府・製造者が定めるMPDでオーバーホールを要求していないにもかかわらず、常に指定を受ける必要があり、そのための資料作成、申請手続等が負担となっている。	● 主要国においては、法令上、オーバーホールを原則としていないか、あるいはその他の整備方式が定められているため、指定申請等の手続は行っていない。	PEACH	57
35	飛行前点検について <通達> <運用> ★MPDで飛行前点検を要求していないケースでは、主要国と同様、飛行前点検を不要とし、機長の出発前確認だけにしてほしい。	● 飛行前点検は「一般的保守」に区分されており(通達「航空機の整備及び改造について」2-2)、そのため「確認主任者」による確認が必要である(航空法第19条1項)。 ● ただし、「航空機の型式、運航形態、点検項目等から安全の確保に支障がないと認められる場合」には飛行前点検を機長の出発前確認に代えることを認めている(通達「整備規程審査実施要領細則」2-2-1)。 ● しかし、航空機の製造国政府・製造者が定めるMPDで飛行前点検を要求していないケースにおいても、「MPDの規程があるという理由だけでは、安全の確保に支障がないとは認められない」との指導により、確認主任者による飛行前点検が義務づけられている。	● ICAO基準では飛行前点検は一般的保守としての取扱いとはなっていない(ANNEX 6 CHAPTER 8に記載がない)。 ● FARにおいて、飛行前点検は一般的保守として位置付けられていない(FAR Part 43 Appendixに記載がない)。 ● 主要国では、整備点検項目についてはMPDに準拠しており、整備士による飛行前点検は行っておらず、機長の出発前確認のみ行っている。	FDA SFJ SNA	56, 58, 59
36	【BJ】整備・改造に係わる耐空性の確認(ビジネスジェット関係) <通達> ★小型機運航会社は整備士の体制が整っていないため、ICAO基準と同様に操縦士による飛行前点検を可能してほしい	● 一般的保守(T類、C類の飛行前点検を含む)、小修理は、有資格整備士の確認が必要となっている。 <参考> T類: 航空運送事業用の飛行機 C類: 最大離陸重量8.6t以下の飛行機(航空運送事業用) N類: 最大離陸重量5.7t以下の飛行機	● ICAO基準では、飛行前点検については、全ての航空機について操縦士において実施可能。 ● 米国では飛行前点検に加え、簡単な整備作業の一部を操縦士において実施可能となっており、運航先での不具合への対応が可能。 <参考> “private pilot certificate”の資格を以って飛行前点検など“preventive maintenance”にかかわる確認が出来る。	JBAA	66
給油					
37	燃料給油業務の位置づけについて <通達> ★整備ではなく、地上取扱業務に位置づけしてほしい。	● 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(整備規程に定めることが必要)。(通達「航空機の整備及び改造について」) ● そのため、燃料給油業務を行うには整備士が必要となる。	● 主要国においては、燃料給油業務は整備作業ではなく、地上取扱業務となっている。(運航規程に定める)	ANA PEACH	160, 161

38	給油中の禁止事項について <省令> ★給油中でも安全面で問題のない無線設備等の使用は認めてほしい。	● 給油中の航空機の無線設備又は電気設備を操作してはならない。(空港管理規則第20条) ● そのため、給油中のレギュラー時に地上と通信がとれないといった事象が想定される。	● 主要国では、特に要件なし。 ● 但し、メーカーマニュアルでは、出力の強いウェザーレーダー、HF(短波通信装置)は、近辺で燃料漏れがあった場合、使用禁止。	ANA	158
39	旅客在機中の給油について <運用> ★旅客の搭乗・在機・降機中の給油を認めてほしい。	● 旅客在機中の給油については、「必要な危険予防措置が講ぜられる場合」に限り、制度上可能。(空港管理規則第20条) ● しかし、「旅客在機中の給油は原則禁止」という風潮があり、各事業者のOM(OPERATIONS MANUAL)上にも、在機中給油に関する「原則禁止」の文言があるため、実際には通常運航において在機中給油はほとんど行われていない。	● ICAO基準では、旅客の搭乗中、在機中、降機中の燃料補給による火災のリスクは、旅客の搭乗していない飛行機への燃料補給と同じくらいに低としており、火災が発生するなどの不測の事態に備えて、予防措置として旅客が緊急避難できる事を確実にしておく必要な基準を定めることを条件に、旅客の搭乗中、在機中、降機中の燃料補給を認めている。 ● FAAでは、在機中給油については「安全を確保すること」とし、手順は各航空会社のOMに設定すればよいこととしている。 ● 欧米各国、東南アジアでは、LCCを中心に在機中給油が行われている。	SKY SFJ PEACH	156, 157, 159
40	【BJ】成田国際空港における給油施設について(ビジネスジェット関係) <運用> ★簡単かつ迅速に給油できるようにしてほしい	● 成田国際空港においては、ビジネス機専用スポットでの給油が不可能であるため、燃料搭載時には燃料補給可能なスポットへの移動が必要。 ● また、給油は出発前に行うものであり、定期便等と共用のため混雑が見られ、乗務員の拘束時間が長い。	● 中国、香港では給油車を使用。	JBAA	163
資格審査					
41	機長審査について <通達> ★事業者(査察操縦士)による機長審査の範囲を拡大してほしい。	● 機長審査においては、国の運航審査官に代わって、航空事業者の審査官(査察操縦士)による審査が認められているが(航空法第72条)、通達で査察操縦士が認定・審査を実施できる「機長の範囲」が定められている。(通達「指定本邦航空運送事業者の指定要領」第5条) ● 具体的には、下記の審査について、運航審査官の審査となる。 ・機長昇格時の審査 ・認定失効から1年を超える機長の復帰審査 ・定年退職時病欠等により認定失効していた者の再雇用に伴う復帰審査 ・社内定期審査における不合格者の再審査	● 主要国においては、機長審査は事業者が実施している。	ADO ANA PEACH NCA	138, 139, 140, 141
42	査察操縦士審査について <通達> ★国による査察操縦士の審査を合理化してほしい。	① 査察操縦士の指名定期審査は、技能及び路線審査について、それぞれ年1回実施している。(通達「機長等認定・審査要領」第30条) ② 査察操縦士は2名または機長数の1/30のいずれか大きい方と必要数要件が規定されている。(通達「指定本邦航空運送事業者の指定要領細則」第9条) ③ 複数の事業者を跨ぐ査察操縦士の兼任は認められていない。(平成20年9月30日付で通達「機長等認定・審査要領」が改正され、条文が削除されている)	① 欧米では査察操縦士の指名定期審査は、2年に1回実施している。 ②③ 必要数要件、事業者間兼任については不明。	ANA	142, 143, 144
43	乗務員の身体検査基準について <通達> ★身体検査基準をICAO基準に合わせてほしい。	① 乗務員の航空身体検査について、ICAOの検査基準より高い基準を設定している。 ② 加えて、ICAOにはない加齢乗員(60歳以上)の付加検査基準を設定している。(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」、「航空身体検査付加検査実施要領」)	● 主要国はICAO基準どおり。	NCA ANA PEACH SNA FDA	67, 68, 6 9, 70, 71
44	加齢乗員の乗員数制限について 【行政刷新会議取扱項目】 <通達> ★加齢乗員の制限を柔軟にしてほしい。	● 国内線、国際線いずれについても、60歳以上の操縦士は1機に1名までと制限されている。(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」)	● 米国においては、国内線に限定して60歳以上の航空機乗組員同士の互乗は認められている。	ANA PEACH NCA SNA FDA	72, 73, 7 4, 75, 76
45	カテゴリー航行資格取得時の飛行経験要件について <通達> ★米国と同様に1つ上位のカテゴリーの訓練終了を要件に、飛行経験要件を免除してほしい。	● 視界が悪い場合の滑走路への進入においては、視界で分類されたカテゴリー航行の運航資格が必要となる(航空法施行規則第191条の2)が、資格の取得要件として、機長飛行時間が設定されている(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」) ● これにより、CAT I 資格取得時には最短で50時間、CAT II・III 資格取得には最短で100時間の飛行経験が必要となっており、特に新機材投入時には各機長が当該要件を充足するまで、相当日時が必要となり、その間運航が天候に左右されてしまう。	● 米国では、1つ上位のカテゴリーの訓練を終了(飛行経験までは必要としない)していれば、承認を得ようとするカテゴリーの経験要件を適用外とする取扱いにしている。 (例)CAT I の経験要件を免除する場合はCAT II までの訓練を終えていること。 <FAA Exemption NO.5549>等	ANA	147
46	二型式機同時乗務時資格について <通達> ★二型式に同時乗務する場合の訓練・審査を柔軟にしてほしい。	● 二つの型式を同時期に乗務することは通達上制限されていないが、その場合は、それぞれの型式で定期訓練・定期審査(路線審査:年1回、技能審査:年2回)を受けなければならないと定められている。(通達「運航規程審査要領細則」、「機長等認定・審査要領」)	● 米国では、FSBLレポート(異なる機種別の資格を取得する場合の訓練規準を定めたレポート)を遵守すれば、それぞれの型式で毎回の訓練・審査を受ける必要はない。 (例)B777とB787の二型式乗務[Mixed Fleet Flying]を行う場合、両機種で(定期)技能審査[Proficiency Check]を実施する必要はなく、どちらかの機種で審査を交互に実施すれば良い。	ANA	149

47	型式限定資格取得時の実地試験について <通達> ★型式限定資格取得時の実地試験を合理化できないか。	● 型式限定資格取得時の実地試験においては、初めに限定変更試験に準じた「操作技術の定着度の判定」を行い、その後通達に定める実技試験を行うため、実質2回試験を受験するような制度となっている。(通達「操縦士実地試験実施基準細則」)	● 主要国は、試験は1回と推測される。	ANA	89
48	操縦士実地試験の試験科目について <通達> ★実地試験の科目を事業者の運航に則した内容にしてほしい。	● ライセンスごとに一律の基準(操縦士実地試験実施基準)が設定され、以下のように エアラインの旅客便には適切でない試験科目 も含まれている。 ①「計器進入方式の内、試験で実施した以外の非精密進入方式の訓練を確認する」という試験項目に含まれるADF進入(現行の運航上で行われることはない) ②急旋回(Steep turn) ③失速と回復操作(Stall recovery)	● 欧米では、Practical Test Standardによらず、 事業者が定めた試験の実施が可能 。 ・FAA AQP(Advanced Qualification Program)/ AC120-54A ・EASA ATQP(Alternative Training and Qualification Program) / NPA-OPS 39A JAR-OPS 1 Omnibus	ANA	90
48-2	諸外国と同様のMPL規則・要領の制定 <省令> <通達> ★規則・要領作成にあたって調整してほしい	● 国際民間航空条約附属書に創設された操縦士資格である「准定期運送用操縦士」を導入し、2人操縦機(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こととされている。 ● 平成24年4月1日施行に向けて、現在、関連通達制定作業が行われているところ。 ● 現在、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、調整していただきたい。	● EASA, TCCA 等でMPL関連規則を制定している。	ANA	85
49	実機試験のシミュレーター化について <通達> ★シミュレーターを利用できる試験の資格範囲を拡大してほしい。	● 実地試験において、実機に代えてシミュレーターを利用した試験は認められている(航空法施行規則第46条の2)ものの、基本的に実機における訓練・試験が必要とされている。 ● 具体的に、 乗務員が2人必要な飛行機の限定資格を初めて取得 (副操縦士に昇格)する者は シミュレーターのみを利用した試験の対象外 となっている。(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」)	● 欧州、少なくともルフトハンザは副操縦士昇格時の実地試験をシミュレーター化。(但し、着陸経験など実機慣熟の要件あり) ● なお、レベル D フライトシミュレーターは、Zero Hour Flight Training Device と呼ばれており、実機で訓練や審査を行うことなく、操縦技量を量る精度を持っていることが広く世界で認められている。	ANA PEACH	86, 87
50	シミュレーターの認定検査について <運用> ★シミュレーターの認定検査を終了したら、認定書の発行を待たず即日使用可としてほしい。	● シミュレーターの新規認定検査、臨時検査時に、 検査終了から認定書発行までに2~4週間 掛かっており、この期間はシミュレーターを使用できない(更新の定期検査については、認定書発行によらず継続使用が認められている)。	● FAAでは、 検査官が検査終了後に直ちに認定書にサイン をすることで その日から使用が可能 。	JAL	105
51	運航管理者の受検資格について <通達> <運用> ★訓練学校の卒業生は、実務経験を不要としてほしい。	● 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) ● 運航管理者の 訓練学校を卒業した者についても、同様の実務経験が必要 とされている。	● ICAO Annex1 4.6.1.3.1 ・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 。 ● 主要国はICAO基準に準拠。	NCA	101
52	運航管理者の訓練について <通達> ★運航管理者の訓練について合理化してほしい。	● 運航管理者の訓練については、航空法施行規則第214条に基づき運航規程に定め、さらに詳細については運航規程付属書に定めているが、その内容については運航規程審査要領細則のほか、カテゴリ-航行の通達(※)等、種々の通達にて細かく要求されている。 (※)通達「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」 ● ここでは、運航管理者に対し、運航乗務員と同等の知識付与が求められ、過剰と思われる。	● 運航管理者Licence取得にはApproved Trainingを終了していること。(ANNEX 1 4.6.1.3)	ANA	102
53	整備士資格について <法律> <省令> ★整備士国家資格については、欧米と同様、機種限定等のないベーシックな資格とし、機種毎の整備士資格については事業者委ねてほしい。	● 各社の認定事業場における「 確認主任者 」(航空法第19条1項で要求される整備の最終確認者)資格取得時に、 航空整備士資格が要件 となっている。(航空法施行規則第35条) ● 一方、航空整備士資格については、 航空機の種類・型式ごとの資格認定 (「技能証明の限定」となっている。(航空法第25条) ● そのため、各機種ごとに国家資格である航空整備士資格を都度取得後、各社の社内(認定事業場)ルールにて確認主任者資格を付与しており、 複数の機材の確認主任者資格取得には相当の時間 が必要となる制度運営となっている。	● ICAO基準においては、機種限定のない資格を設け、検査・確認を可能としているが、実態としては加盟各国の法規に委ねられている。 ● EASA・FAAなど主要組織の制度では、 ベースとなる知識・技量を求める資格(機種限定なし) を設け、 深度ある業務範囲に関しては認定事業場の責任の中で要員を養成し、品質保証体制を構築している 。	ANA PEACH	94, 96
53-2	確認主任者資格の経験要件について <省令> ★確認主任者の経験要件を緩和してほしい。	● 各社の認定事業場における「 確認主任者 」(航空法第19条1項で要求される整備の最終確認者)資格取得時に、 3年以上の経験 を要するとされている。(航空法施行規則第35条) ● 運航整備の場合、1年程度の経験で十分に業務が可能である。	● 不明	FDA	51

54	整備士国家資格の試験科目について <通達> ★実地試験に使用する機材を主要国と同等の簡素なシミュレーターにしてほしい。	● 整備士国家資格試験における実地試験科目のうち、動力装置の操作項目において、 実機又は高レベルのシミュレーター を使用している(通達「航空整備士実地試験要領」)ため、訓練、試験の実施に 多大なコスト を要している。	● 主要国 では、一般的に整備士国家資格試験において、 実機又は高レベルのシミュレーター を使うことはない。	ANA	97
55	外国整備士資格の同等認定について <通達> ★同等認定を受けた外国籍整備士が国内の認定事業場で働けるようにしてほしい。	● 外国整備士資格の同等認定 については、 海外の認定事業場においてのみ認められており 、同じ事業者内であっても、国内の認定事業場においては認められていない。(通達「事業場認定に関する一般方針」3-1(4))	● 不明	PEACH	95
56	ICAO締約国の授与した資格証書の扱いについて <通達> ★ICAO条約締約国発行の技能証明保有者については、例外なく試験を免除してほしい。	● ICAO条約締約国発行の技能証明保有者 については試験の免除が認められている(航空法第29条)が、 技能証明によっては試験が一部免除されないもの が通達で定められている。(通達「国際民間航空条約の締約国たる外国の政府が授与した航空業務等の技能に係る資格証書を有する者に対する取扱い」)	● FAAに準拠した国はFAAライセンスをそのまま受け入れている例もある。	ANA NCA JAL SNA 朝日航洋	77, 78, 79, 80, 100
57	指定養成施設における国の試験の代行について <運用> ★共同事業体以外の航空従事者に係る試験について、指定養成施設で代行可としてほしい。	● 事業者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できる(航空法第29条)が、当局指導により共同事業体の要員にしか適用できない。	● 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。	ANA PEACH	92, 93
58	【BJ】機長資格の要件 <法律> ★小型機のオンデマンド・チャーターにおける機長の資格要件を米国並みに緩和してほしい	● 操縦に2人を要するものとして指定されている航空機で、航空運送事業を行う場合 、機長については 定期運送用操縦士の資格(ATPL) が必要(航空法28条)。 →ビジネスジェットとして使用されるクラスの機材は、ほぼ「操縦に2人を要する航空機」 →自家用機として運航するのであればATPLが不要であるが、定期・不定期にかかわらず事業用で運航する場合はATPLが必要 →1人で操縦可能な航空機の機長として航空運送事業を行う場合は、ATPLより要件の軽い資格(CPL:事業用操縦士)で可能	● ICAO基準 では、 操縦に2人を要する航空機の機長として、航空運送事業を行う場合、定期運送用操縦士の資格(ATPL) が必要。 ● 米国 では機体のサイズに関係なく、ターボジェットについては、例外なくATPLが必要だが、 ターボジェット以外の航空機に関して、客席数9席以下の航空機については 、一定の経験、資格要件を満たせば事業用操縦士の資格(CPL)でも可としている。	JBAA	152, 153
59	【BJ】機長要件の維持 <通達> ★小型機を専用で扱っている事業者について、査察操縦士制度を認めてほしい	● 機長要件(航空法第72条第5項)については、能力維持の観点から 毎年2回、国土交通大臣(もしくは、国土交通大臣が指定した航空運送事業者(指定本邦航空運送事業者(航空法施行規則第164条の4,5,6)))の審査(技能・路線) を受ける必要がある(運航規定審査要領6-1-3)。 ● 指定本邦航空運送事業者については、当該事業者が機長の審査を行えるが、小型機を専用で取り扱っている航空運送事業者が指定を受けるにはハードルが高い(教育施設シミュレーター、視聴覚教材コクピットを模擬した教材の整備など)。	● 米国では、技能・路線審査は、それぞれ年1回、当局又は当局の承認を受けたCHECK PILOTにより実施される。	朝日航洋	145
60	CAT-I 運航に係る基準(飛行精度に関わる基準) <通達> ★CAT-I 運航に係る基準を廃止してほしい	● CAT-I 運航に関して特別な基準(地上装置、機上装置、乗り組み員の訓練及び審査等)が課せられている (通達「カテゴリー I 航行の承認基準及び審査要領」)。	● 諸外国では、CAT-II 運航以上の場合に限定して特別な基準を設けている 。 ● 米国の場合、CAT-I 運航が特別な運航として見なされておらず、基準に関する記載がFAR本文に無い。	JBAA FDA	177, 188
61	【BJ】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) <運用> ★海外のフライトシミュレーターの当局認可を増やしてほしい	● パイロットが海外のフライトシミュレーターを使用した訓練・審査を受けるには、海外のシミュレーターを国土交通大臣が認可する必要があるが、現状、認可数は限定的 (試験官が現地へ赴き、許可を出す必要あり)(航空法施行規則238条の2) ● 国内・海外のシミュレーターの認可基準に差はない。 ● 小型機のフライトシミュレーターは日本国内には殆どない。	● 諸外国においても日本と同じ状況。 ● 米国では、ビジネスジェット機体数が多いため、シミュレーターの許可数も多い。 ● FAAが承認したシミュレーターに対して、他国が認可したものがある 。	JBAA 中日本 朝日航洋	107, 108, 110
62	【BJ】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) <通達> ★小型機によるオンデマンド・チャーターにおいて、同一路線多頻度運航の場合でも運航管理者の資格要件等を緩和してほしい	● 同一路線において、30日で15便以上の運航を行う場合 、オンデマンド・チャーターであっても定期便と同様に、 運航管理者は運航管理者技能検定の資格を必要とし、また、機長は必要な知識及び能力を有することについて 、航空局の認定を受ける必要がある(通達「運航規定審査要領細則 2-4(1)b②ロ(注)」)。	● 米国ではFAR119.3, 21, 23等で運航、事業形態が細かく定義、分類されており、定期便扱いされない。 例)オンデマンド運航 出発時間や運航期間が顧客との交渉に基づいて行われる以下のような有償旅客輸送(FAR135が適用される) ・客席数19席以下で重量6000lbs未満の航空機によるプライベート運航 ・客席数30席以下で重量7500lbs以下の飛行機による共用運航 ・ヘリコプターによる運航	JBAA	104

63	【BJ】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) <省令> ★ヘリコプターの特性に合ったパイロット規定を許可してほしい	●パイロットの規定や運航管理の規定について大型機と同様の基準となっている。 ●例としてIFR運航を行うと仮定した場合、現行の制度ではパイロットが2名必要となり、乗客の数を減らさざるを得なくなる為、採算性を上げる事が困難。	●不明	エクセル・森ビル	171, 205
運航					
64	運航管理施設の開設について <省令> ★運航管理施設の開設は届出可としてほしい。	● 事業者の 新基地開設時には事業計画の変更認可 を義務づけている。(航空法第109条、航空法施行規則第210条、第220条の2) ● そのため、認可申請のための負担が発生している。	● 不明	ANA	181
65	委託先変更時の運航管理施設の検査について <通達> ★委託先変更による運航管理施設の変更時には、国の実地検査を行わず、届出としてほしい。	● 運航開始後に地上取扱業務の委託先の変更をする場合、運航管理施設等の実地検査を行うことになっている。(通達「運航管理施設等の検査要領」) ● 委託先の倒産等、相手都合で契約が終了する場合、現行の認可手続きに従うと、検査スケジュール調整を含めて認可変更1ヶ月程度要する可能性があり、契約上の事前通知期間内に委託先変更を完了しない場合、運航継続のリスクと成り得る。	● 米国、香港、韓国において、運航開始後に発生する地上取扱業務の委託先変更は航空当局の認可対象ではなく、各企業の自主管理とされている。	NCA	162
66	最大離陸重量の変更回数制限について <通達> ★最大離陸重量の変更回数の制限を無くしてほしい。	● 航空機の最大離陸重量(MTOW)については3種類まで設定が認められているが、それぞれについて 変更は1回限り に制限されている。(通達「航空運送事業の用に供する航空機の最大離陸重量の変更について」)	● ICAO基準・主要国のいずれも、FLEX MTOWの制度はない。	ANA	227
67	速度制限について <省令> ★速度制限は空域に応じて柔軟に設定してほしい。	● 高度1万フィート以下は全て最大250ノット以下に制限 されており(航空法施行規則第179条1項)、空域に応じた速度制限設定がなされていない。	● ICAO基準では、Class A, B, C Airspace(混雑空域)においては250ノット速度制限の適用なし。 ● 主要国についても、空域に応じ、柔軟に設定されている。	ANA	208
68	乗務時間制限について <通達> ★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。	● 国内運航の乗務時間 については、連続24時間以内で 8時間(国際運航は12時間) と制限されている。(通達「運航規程審査要領細則」)	● 不明	ANA FDA	179, 180
68-2	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 <運用> ★社内規定ををシンプルに整理したい	● 航空会社は、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必要な知識を付与する方法を定めなければならない。 ● 路線ごとに必要な知識及び経験の付与は航空会社が自ら担保する制度となっており、社内規定で機長として乗務する場合は空港要件及び飛行地域要件を充足しなければならないとしている。(運航規定審査要領細則) ● 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。	—	NCA	186
69	ETOPS運航の承認について <通達> ★ETOPS運航の承認に係る要件の緩和、審査期間の短縮を図ってほしい。	① エンジンが二機装備された航空機による長距離進出運航(「ETOPS運航」:エンジンが一機不動作となった場合に着陸可能地点から60分超の経路を通る運航)について、飛行機とエンジンの組み合わせによる最大飛行時間の承認を路線毎に取得する必要がある。(通達「双発機による長距離進出運航実施承認審査基準」) ② 当該承認が必要となる路線展開には 相当期間が必要 とされており、新機材を使用する場合には承認まで1~2年が必要となっている(新機材でなければ、飛行機とエンジンの組み合わせの経験により軽減措置あり)。	① 米国では、 240分以内 のETOPSについては、 特段路線ごとの承認は不要 。最大飛行時間での承認となっている。 ② 不明	ANA PEACH JAL	173, 174, 175, 176
70	GPSを主要計器とした運航について <通達> ★評価運用のスケジュールを明示し、結論を早期に出してほしい。	● 既存の経路はレーダー及び航空保安無線施設がカバーしている範囲でしか設定できず、 GPSを主要計器とした経路設定は認められていない 。(通達「GPSを計器飛行方式に使用する運航の実施基準」) ● 2010年度から各エアラインの参加を得て GPSを主要計器とする評価運用(実証実験) が行われている。	● ICAOが取りまとめているマニュアル(PBN Manual)でGPSを主要計器とした運航に関する記載がある。また、GPSの利用を前提とした進入方式等も設定されている。 ● 米州、豪州、東南アジアではGPSを主要計器とした運航を実施している。	JAL FDA	183, 184, 185
71	特別航行に係る機材の申請について <通達> ★当該申請手続の合理化を図ってほしい。	● 現行制度上、 新造機 の受領時には、 機材毎 に特別航行(RVSM, RNAV, CPDLC, CAT II, CAT III, ETOPS)に必要な機上装置が当該新造機に搭載されている旨の 資料を添付し、許可申請 を行っている。(通達「RVSM航行の許可基準及び審査要領」ほか) ● 同一の設備を搭載した同一機種 を順次受領する場合にあっては、受領する毎に申請を行うのではなく、 まとめて申請 できるようにすること、また 電子申請 (またはメール、郵送でのやり取り)を可能にすることにより合理化することが望まれる。	● 不明	ANA	164
71-2	RNAVを利用した効率的な飛行方式について <通達> ★成田空港における一定のRNAV飛行方式の導入	● 現在の飛行方式は、非効率な飛行方式につながるため、技術をより有効に活用するように更新する必要がある。 ● 新たなRNAVベースの飛行方式に騒音防止手続とほかの空港に根差した特別な飛行手続を統合する。 例:34L/Rギアダウン手続	● 不明	成田AOC	209

71-3	RNAV基準について ＜通達＞ ★RNAV運航に係る承認基準を緩和してほしい。	● 通達「RNAV航行承認基準」は、以前の航空路における航法制度が指定されていないRNAV運航に適用するために発行されたものであり、航法制度がきめ細かく規定されていないため、RNAV Approachのような高精度を要する運航にそぐわない内容となっている。 ● また、同通達はGPSに関する規程がないため、実質的にGNSS(衛星航法)によるRNAV Approachが実施できないこととなっていることから、同通達を廃止願いたい。	● 不明	FDA	182
72	運航業務の管理の受委託について ＜通達＞ ★国際線における単純な業務の受委託について、要件を緩和してほしい。	● 国際線運航業務の管理受委託において、許可基準が業務毎に要件が細分化して規定されていないため、単に情報伝達業務やデリバリー業務など単純な業務であっても厳しい要件が求められる。(通達「業務の管理の受委託の許可実施要領」、「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」)	● 不明	SFJ	167
73	チャーター運航計画書の提出期限について ＜運用＞ ★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。	● 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。	● 主要国では、運航日の2-7日前が主流	NCA	169
74	チャーター便運航に伴う手続について ＜運用＞ ★チャーター便の運航申請時に、当局への事前説明を省略してほしい。	● チャーター便の運航においては、運航・整備の社内規程に則り、運航計画書提出のタイミングに合わせて、航空局安全部に対し、乗入地での運航・整備体制(就航地生産体制)について事前説明を実施している。	● 主要国では、チャーター便実施に係る就航地の生産体制については、運航者の自主管理とし、航空当局への運賃及び運航計画等のみファイルする。	NCA	170
74-2	空港運用時間の延長 ＜運用＞ ★空港運用時間を柔軟にしてほしい	● 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。 ● したがって、①各空港の運用時間制限の見直しを御願いたい。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。	● 不明	FDA	232
74-3	他社機材のリース手続きの簡素化 ＜通達＞ ★他社機材をリースする際に必要な手続きを簡素化してほしい	● 他社から機材を借りる際、マニュアルの整備などの体制整備に非常に煩雑な手続きが必要とされており、準備に時間を要することから、突発的な機材需要に対して短期間で対応できないため、当該手続きを簡素化してほしい。	● 不明	FDA	247
75	【BJ】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) ＜省令＞ ★小型機によるオンデマンド・チャーターにおける、運航管理者の要件について米国並みに緩和してほしい	● 5.7t以上の航空機を使用する航空運送事業の運航管理には、運航管理者技能検定に合格した者が行う必要がある(航空法第77条、施行規則第166条の6)。 ＜参考＞ 「運航管理者」の業務：飛行計画の作成、燃料計算、気象情報・無線施設の運用状況等の確認など	● 米国では、19席以下の小型機による運航については、運航管理を行う者に運航管理者の資格を必要としない(運航管理業務そのものは必要であるが資格は必要ない)。	JBAA	103
事故情報・不安全情報の報告制度					
76	事故情報の報告制度について ＜省令＞ ＜通達＞ ★事故情報の報告対象範囲を欧米並に縮小してほしい	● 航空機の墜落等の事故が発生した場合やそのおそれがあった場合、機長はその旨を国土交通大臣に報告しなければならないこととされている(航空法第76条、77条)。 ● 報告事項にエンジン内部の小規模な破損が含まれているなど、諸外国の制度における報告事項に比して対象範囲が広く、軽微な案件についても報告義務が課されている(航空法施行規則第165条の3、第166条の4)。	● ICAOや米国では、エンジン内部の小規模な破損は報告対象になっていないなど、我が国における報告対象より範囲が狭い。	ANA SNA PEACH	198, 199, 200
77	不具合情報の報告制度について ＜通達＞ ★重複した報告制度を整理してほしい	● 航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす一定の事態が生じた場合、航空運送事業者は国土交通大臣に報告しなければならないこととされている(ASIMS。航空法第111条の4)。 ● 一方、ICAOに基づき定められた通達においては、航空機に係る一定の不具合について、航空局及び航空機設計者に報告しなければならないこととされている(通達「航空機に係る不具合の報告・通報について」)。	● ICAO第8附属書において、耐空性を継続していく上で支障となるような機材の欠陥、機能不良、その他の不具合が発見された場合、これに関する情報を当該型式機の設計者に提供するよう規定(part II para.4.2.3.f)	ANA SNA	196, 197
78	不具合情報の報告制度について(各論) ＜通達＞ ★「安全上の支障を及ぼす一定の事態」から軽微な不具合を除外してほしい	● 航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす一定の事態が生じた場合、航空運送事業者は国土交通大臣に報告しなければならないこととされている(航空法第111条の4)。 ● この一定の事態に、「非常用装置の不具合が発生した事態」「運用限界を超えた事態」が含まれている(航空法施行規則第221条の2)。 ● 前者については、そもそも一定の不具合は想定された上で設計されており(システムの冗長性)、軽微の不具合は問題ではないため、逐次報告する必要性がない。 ● 後者については、たとえば、左右の燃料タンクのバランスが一時的に悪化した場合が該当するが、当該事態は、正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態ではなく、あくまで機材の寿命に関係するものである。	● 不明	ANA	195, 204

その他																	
79	打刻について <法律> <省令> <通達> ★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"> ● 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機製造会社によると、そのようなルールのある国は見たことがないとのこと。 	PEACH SKY SFJ SNA	222, 223, 224, 225												
80	放射性物質の取り扱いに係る規制について <告示> ★危険物の混載禁止を解除してほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 放射性物質については、一つの機内において、火薬類、高圧ガス、腐食性液体、引火性液体との混載が禁止されている(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)。 ● このような禁止義務を課しているのは日本だけである。 	<ul style="list-style-type: none"> ● IATA Dangerous Goods Regulations 第52版には、「航空危険物第7分類(放射性物質)の隔離に関わる基準が設定されているのは日本国政府のみである」との記述がある。 ● 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)の隔離に関わる記載はない。 	JAL	166												
81	機内への液体物の持ち込みについて <-> ★空港内で購入した免税品等は持ち込み制限の対象外としてほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 我が国では、以下の規制が行われている。 ①液体物は100ミリリットル以下の容器に入れること、②液体物の入った容器を再封可能な容量1リットル以下の透明プラスチック製袋に余裕を持って入れること、③旅客一人当たりの袋の数は一つとすること、④手荷物検査を効果的に実施するためにプラスチック袋、およびラップトップコンピューターなどの電子機器はバックから取り出し、上着類は脱いで別々に検査員に提示すること。 ● 保安検査後の免税店などで購入した酒類などは機内持込が可能だが、海外で乗継ぎをする場合、乗継国のルールに従い、日本の空港で保安検査後に購入した酒類が没収される可能性もある。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 国際民間航空機関(ICAO)が決定した国際的なルールは、一定以上の航空保安措置を189ヶ国すべての締約国が等しく取ることを求めたものであり、その結果として、一定以上の保安レベルが全世界的に確保されている。 	関空AOC	228												
82	整備士の搭乗確認制度について <通達> <運用> ★搭乗確認制度の適用範囲を明確にしてほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 就航地に整備士を配置せず、整備士が航空機に搭乗して現地で整備業務を実施する場合、従事者数や運用方法を整備規程附属書に明記するとともに、予め整備士を指名し、当該整備士に対して訓練を行うこととなっている(通達「搭乗確認制度の運用について」)。 ● 現在、センター業務(旅客機のエスコートなど)を、航空機に搭乗した整備士が就航地で行っているが、当該業務は整備業務に当たらないことから、このような場合は搭乗確認制度に該当せず、前述の通達は適用されないはずであるが、その点が不明確である。 	● 不明	ANA PEACH	63, 64												
83	航空局との定例会議について <通達> <運用> ★負担の少ないやり方を検討してほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 通達により、特定本邦航空運送事業者は、1ヶ月に1回を目安に、航空局(安全部実務者)と定例会議を開催することとされているところ(通達「航空局と本邦航空運送事業者との間の定例会議について」)、東京に支社のない事業者にとっては負担が大きい。 ● 当該会議では、各事業者が予め準備した資料に沿って説明しているが、対面で行う必要性が低い。 	● 不明	SFJ	229												
84	技能証明の発行手続について <-> ★技能証明試験合格直後から資格を利用可能としてほしい。	<ul style="list-style-type: none"> ● 操縦士等技能証明の資格認定において、日本にはテンポラリーライセンス制度がないため、試験合格後、ライセンスが発給されるまで待ち期間が生じ、その間は資格が利用できない。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国では、試験を実施するFAA INSPECTORや民間のEXAMINERが、TEMPORARY CERTIFICATEを発行する権限を有している。 	ANA JAL JBAA	81, 91, 15 4												
85	BASA等相互承認について <運用> ★BASA等相互承認を推進してほしい。	<ul style="list-style-type: none"> ● 2009年4月に米国との間で本体協定及び耐空性の実施取り決めまでは締結しているが、運航乗務員ライセンス、シミュレーター、整備施設(認定事業場)、整備士資格、装備品整備等においては相互承認は進んでいない。 ※但し、FAAは雇用への影響を懸念し、対応は消極的。 	<ul style="list-style-type: none"> ● (乗員ライセンス)米国とスイスで相互承認。 ● (シミュレーター)米国、カナダ、シンガポール、オーストラリア等においては既に数カ国と締結。 	NCA ANA PEACH JAL SNA	106, 109, 112, 113, 114, 115, 116, 117												
86	【BJ】操縦士の資格証明について(ビジネスジェット関係) <運用> ★海外で取得したライセンスの切替について、BASAが締結されるまでの間、合理的な運用によって対応してほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 外国で取得したライセンスを日本で使用する場合、外国政府が授与した資格証明を有する操縦士に対して、わが国の試験が必要である。 		JBAA 朝日航洋	77, 155												
技術規制緩和以外の要望																	
87	機長審査の受験時期について <通達> ★基準月の設定をなくしてほしい。	<ul style="list-style-type: none"> ● 機長審査については、訓練審査につき「基準月」が設けられ、その前後1ヶ月で訓練審査を行わなければならない(通達「機長等認定・審査要領」第13条)が、昨今の電力不足やシミュレーターの不足、国の審査官や試験官の予定が押さえにくいこと等により基準月内に実施するのに苦労している。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAO基準(ANNEX6 9.4.4)では「機長の訓練審査は年2回、連続する4ヶ月内には実施不可」とし、基準月の設定はない。 	SFJ	146												
88	機長の口述試験について <運用> ★口述試験を実技試験と別の日に実施してほしい。	<ul style="list-style-type: none"> ● 機長審査の実地試験は口述試験および実技試験で構成され、口述試験は実技に係る試験の一部として実施することとなっている(通達「操縦士実地試験実施基準」)ことから、運用上、口述試験と実技試験は同一日に実施されている。 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td colspan="2">[学科試験]</td> <td colspan="2">[実地試験]</td> </tr> <tr> <td>技能</td> <td>口述</td> <td>実技</td> <td>一般的</td> </tr> <tr> <td>路線</td> <td>路線実践</td> <td>路線実践</td> <td></td> </tr> </table>	[学科試験]		[実地試験]		技能	口述	実技	一般的	路線	路線実践	路線実践		<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。 	ANA	88
[学科試験]		[実地試験]															
技能	口述	実技	一般的														
路線	路線実践	路線実践															

89	操縦士学科試験・機長審査の受験機会について <運用> ★試験回数の増加、審査待ち期間の短縮を図ってほしい。	① 操縦士学科試験については、 年6回 の実施となっており、特にATPL(定期運送用操縦士資格)については原則、 年3回 の実施となっている。 ② 機長審査の実地試験(口述・実技)については、技能審査を前月中旬の審査官スケジュール会議までに終了していないと路線審査に申請できず、 審査待ち期間が発生 する。 ③ 国による審査については、新規航空会社が増えていることもあり、 運航審査官の予定がなかなか押さえることができず 、スケジュール作成に苦慮している。	① 米国では、コンピューターを活用し随時受験可能。 ②③ 欧米では、事業者が審査を行うため、審査待ち期間は発生しない。	ANA PEACH SFJ	83, 84, 148, 150,
90	整備士学科試験の受験機会について <運用> ★受験機会の頻度・受験可能回数の増加、合格課目の有効期間の延長を図ってほしい。	● 国家整備資格の学科試験機会は、一等航空整備士は年2回、一等航空運航整備士は年3回である。 ● また、受験可能回数が一等航空整備士は3回、一等航空運航整備士は4回と制限されている。 ● 一度合格した課目の試験免除については、初めて課目合格を得た試験結果通知日から起算して1年と制限されている。	● 不明	ANA PEACH	98, 99
91	運用の改善について <運用> ★法令上届出であるにも関わらず、実態上承認制度化しているものを是正してほしい	● 通達の解釈範囲が広く、恣意的な運用がなされている。 ① 法令上「届出」制度であるにも関わらず、実態上は事前審査を受け、修正等を経てから届出を行うという「承認」制度化しているものが多々ある。 ② ● 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。	—	ANA SFJ PEACH FDA	235, 236, 237, 240, 241, 251
92	再訓練計画の作成・届出について <運用> ★届出制の趣旨を徹底し、趣味的な修正・指導をしないでほしい。	● 機長審査の不合格者の再審査 にあたっては、 再訓練計画の作成、届出 が必要となる(通達「機長等認定審査要領細則」1-2-7)が、計画の作成においては、技術的な内容だけでなく、 文章構成や文言修正に関する当局の指導とそれへの対応に時間を割かれる ことが多く、担当運航審査官との合意に至るまでに非常に時間を要している。	● 不明	SFJ	151
93	運航規程付属書の改訂について <通達> ★届出できる範囲を拡大してほしい。	● 運航規程付属書(AOM)の改訂について、 製造者のマニュアル通りの規程類の設定および変更については届出が認められているが、「航空機の性能、諸系統」に係る事項に制限 されている。(通達「運航規程審査要領細則」1-6-2)	● 韓国、香港ではAOMの改訂については例外なく届出とされている。	JAL	168
94	規制に係る通達等の公開 <運用> ★通達等は全てインターネットで公開してほしい	● 規制に係る通達等について、概ねインターネット上公開されているものの、 一部公開されていないものがある。	● ICAO、先進諸外国の基準はインターネット上で公開されている(一部有料のものを含む。)	SFJ	230
95	監査基準・頻度の公開 <運用> ★基準・頻度を公開してほしい	● 監査の基準・頻度が公開されていない。 ● また、監査頻度が高い。 ※ 例えば、金融庁では、金融庁職員が監督を行うに当たって参考とする「検査マニュアル」等を公開している。	● 米国では、Inspectors handbookが公開され、監査項目が明らかになっている(頻度については不明)。	ANA	242, 243
96	自発的安全情報共有制度について <運用> ★事業者が共有する安全情報について、非懲罰を確保しつつ、航空局も共有すべき	● 航空運送事業者相互において、安全に関わる事象(No.63の対象外)の情報共有制度 を設けている(ASINET)。 ● 航空局はこのASINETにはアクセスしないこととしており、航空局がアクセスしないことによって、非懲罰が担保され、各事業者内部での自発的報告が行われている。 ● しかしながら、航空局も当該情報を把握しておくことが望ましいと考えられることから、 制度的に非懲罰を担保しつつ、航空局も当該情報を把握すべき である。	● 米国では、Enforcement Policy(法執行方針)等によって非懲罰を担保している。	ANA	201, 202
97	報告制度の一本化について <通達> <運用> ★国への報告制度と、事業者間の情報共有制度を一本化し、かつ、国として積極的な分析・情報提供を行ってほしい	● 我が国においては、不具合事象の報告制度(No.63関係、ASIMS。国への報告制度)と各事業者における自発的安全情報共有制度(No.82関係、ASINET。国は関与しない。)が併存している。 ① ASIMSに関しては、報告を受けた内容を国が件数をとりまとめ、公表することとなっているが(航空法第111条の4)、 より詳細に分析し、公表すべき ではないか。 ② 我が国の航空分野における安全のより一層の確保のためには、 両制度を統合 して、国がこれを分析し、事業者と共有することが望ましいのではないか。	● 米国においては、ASIASという制度により、安全に関わる事象を分析・共有する仕組みが設けられており、一定の効果을上げている。	ANA	203
98	積極的な情報の提供 <—> ★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	● 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。	● 不明	SFJ	231
99	運航規程の提出方法について <運用> <通達> ★運航マニュアルの英文での提出を全面的に認めてほしい	● 運航規程の付属書(「飛行機運用規程」)については、航空局安全部航空事業安全室長の承認を受けなければならないこととされている。 ● この付属書のうち、「 第4章 緊急/故障時操作 」については 英文での提出が認められているが、その他の部分については英文での提出が認められていない。 ● 飛行機運用規程は、製造会社が作成したマニュアルを下敷きで作成されるのが一般的であるところ、マニュアルは英文であるため、飛行機運用規程(全体)も英文で作成することが効率的であり、かつ誤訳の恐れがなく安全である。	—	SKY JBAA	249

100	申請等の電子化 ＜運用＞ ★電子媒体による申請を認めてほしい	● 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。	—	ANA NCA	82, 234
101	配布マニュアルの電子化 ＜運用＞ ★電子媒体によるマニュアルの提出を認めてほしい	● 現在、航空局、地方航空局に紙の運航マニュアルを配布しているが(通達「運航規程審査要領細則」)、紙媒体では分量が膨大で、かなりのコストがかかるため、電子化されたデータが内蔵されているタブレット端末(「アイパッド」や「ガラパゴス」等)の配布で代用したい。	—	SKY	250
102	通達の作成方法について ＜運用＞ ★通達作成時のパブリックコメントにおいて、しっかりと意見を反映してほしい ★通達作成に際しての外国制度の翻訳はATECではなく航空局が行うべき	① パブリックコメント終了後から通達発出までの期間が短く、提出意見がしっかりとフィードバックなされずに通達が発出されている。 (さらに言えば、事業者が自己負担で人員を提供しているATEC(財団法人航空輸送技術研究センター)が通達発出の下地となる他国の制度の翻訳等を行っているが、こういった事業者の負担が報われない。) ②国際競争力の観点からATECではなくても他国で導入された新しい技術基準を速やかに作成できる体制が必要	①② 不明	ANA	244
103	法令に基づかない通達について ＜通達＞ ★法令に基づかない、通達のみによる規制を廃止してほしい	● 法律に基づくものではなく、IATAの手順に基づいて行っているグランドハンドリング業務等(たとえば、航空機についた雪氷を落とす作業)について、通達によって規制が強化されている。	● IATA基準によるもの、当局の許可によるものが明確に分かれており、IATA基準によるものについては契約に基づき事業者が独自に管理している。	ANA	245
104	規制の特例を認める制度について ＜通達＞ ★米国のように、状況に応じて通達の例外を認めることを制度化してほしい	● 通達に沿った運用しか認められていない。	● 米国においては、エクゼンプション制度があり、事業者より合理的な説明があれば、通達等の規定の例外が認められるよう、制度的に担保されている。	ANA	238
105	定期的な規制緩和要望の機会の確保について ＜運用＞ ★定期的な規制緩和要望の機会を確保してほしい	● 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。	● 不明	ANA	239
106	【BJ】ルートマニュアルの届出義務 ＜通達＞ ★ルートマニュアルの届出義務は事実上形骸化しているので廃止してほしい	●本邦航空運送事業者について、飛行する際に用いるルート・マニュアル(運航規定審査要領 II-13、及び運航規定審査要領細則 項目14)は、運航規程付属書として届出義務が課せられているが、実態としては運航する都度に届出を行っておらず、届出の規定としては形骸化している。 ＜参考＞ ルートマニュアル…世界中で公示されている航路図や各飛行場の着陸方式、進入方式などの航路情報に会社独自の情報を加えたもので、どのようなルートを使用して飛行するかを示すもの。	●アメリカではルート・マニュアルは承認や届け出が必要なマニュアルの要件に入っておらず、パイロットが所持していれば良い。	JBAA	187
107	【BJ】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) ＜省令＞ ★事業用機と自家用機間の変更手続きを簡単にしてほしい	●事業用機については、事業計画での申請の際に国土交通大臣の認可が必要となる(航空法第109条、及び航空法施行規則第220条の2) ●自家用機については、航空機登録のみで可能。 ●自家用機から事業用機への再変更(復帰)手続きについて、改めて国土交通大臣の認可が必要。 ＜参考＞ 申請から認可まで1～2カ月程度の期間がかかる。	●米国では、事業機の変更届出で可能。	JBAA	226
108	【BJ】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 ＜告示＞ ★指定外空港における許可申請を簡単にしてほしい	●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)	●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。	JBAA	189
109	【BJ】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 ＜省令＞ ★本邦乗り入れ及び本邦内の空港発着に係る許可申請期限を短縮してほしい	●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)。 (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)	●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:カボタージュは禁止)。	JBAA	190

110	<p>【BJ】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> <p><法律></p> <p>★日本国内における有償飛行を認めてほしい。</p>	<p>●外国籍機による日本国内の2地点間での有償飛行(カボタージュ)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。</p> <p>●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>	<p>●ICAOでは各国にカボ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ボタージュも認められている。</p> <p>●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。</p>	JBAA	191
111	<p>【BJ】東京国際空港発着枠取得に関するビジネスジェットの申請手続の柔軟化(ビジネスジェット関係)</p> <p><通達></p> <p>★発着枠の決定時期を早めてほしい</p>	<p>●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)。</p> <p>※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。</p> <p>※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</p> <p>※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</p> <p>※「国内ゼネアビ受け入れ要領」東事総第64号</p> <p>※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>	<p>●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。</p>	JBAA	192
112	<p>【BJ】東京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> <p><運用></p> <p>★スポットの増設又は駐機方法の改善</p>	<p>●ゼネアビ用の駐機スポット数は、12スポット。(その他、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)</p> <p>●自走式の場合、飛行機の高さにより機体間隔に制限がある(ICAO基準に準拠)。</p> <p>●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)。</p> <p>●羽田空港では自走式の運用がなされている。</p> <p>※「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> <p>●7日間となっている駐機制限を10日に延長してほしい。</p>	<p>●ICAO規定では、自走方式の場合に飛行機の高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。</p> <p>●中国、香港ではトーイング方式による運用。</p> <p>●シンガポールでは、チャンギ空港の不足時は、セクタ空港で駐機する。またF1開催時など混雑期は駐機間隔を狭めて対応する。</p>	JBAA	—
113	<p>【BJ】スポットの使用について(ビジネスジェット関係)</p> <p><運用></p> <p>★エアラインが使用しないスポットを短時間でも使わせてほしい</p>	<p>●特に3種空港において、予備スポットをエアラインのために確保する運用が行われている空港があり、小型機用SPOTの使用状況がタイトな場合であっても、予備SPOTの使用について事前に調整ができず、当日ベースの調整しかできない。そのため、ビジネスジェットの運航計画を立てることができない。</p> <p>●予備SPOTの使用について、旅客の乗降のための短時間使用については事前調整可能とすれば、ビジネスジェットの発展に寄与する。</p>	<p>●諸外国においては、ビジネスジェット用のハンドリングを行う施設(FOB)が充実している。</p>	朝日航洋	233
114	<p>【BJ】都心のヘリポートの利用</p> <p><省令></p> <p>★都心の屋上ヘリポートを利用しやすくしてほしい</p>	<p>●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。</p> <p>●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。</p> <p>●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、附属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>	<p>●不明</p>	JBAA エクセル ・森ビル	194, 206
115	<p>【BJ】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> <p><運用></p> <p>★場外離着陸場の使用要件を緩和してほしい</p>	<p>●ヘリコプターの特性として、一定の広さがあればどこにでも着陸できることがあげられるが、場外申請をする場合は原則2週間の申請許可期間が必要なため、機会を喪失することがある。</p> <p>●各航空運送事業者は、運航規程に場外離着陸場の基準を設けており、航空局の承認を得ている。</p>	<p>●不明</p>	エクセル ・森ビル	172
116	<p>航空機製造事業法による規制について(※経産省関係)</p>	<p>●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)。</p> <p>●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)。</p>	<p>●不明</p>	PEACH JAL	35, 36
117	<p>搭載すべき無線設備について(※総務省関係)</p>	<p>●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)。</p> <p>●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。</p> <p>●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。</p>	<p>●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>	JAL	131
118	<p>無線設備に関する検査等について(※総務省関係)</p>	<p>●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。</p> <p>●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> <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>	<p>●諸外国において同様の制度は確認されていない。</p>	NCA PEACH ADO	132, 133, 134
119	<p>内航機と外航機の取扱について(※財務省関係)</p>	<p>●税制上の理由から、国内線運航便と国際線運航便との変更手続きに時間がかかるため、効率的な機材活用に支障がでている。</p> <p>●当該変更手続きを簡素化してほしい。</p>		PEACH	178