

航空会社の要望一覧（全体版）

資料9

（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

No.	項目	ICAO基準	我が国の現状	主要国の現状	見直しの効果・問題点	対応案	提案者
航空機の証明制度（耐空証明、型式証明等）							
1	連続式耐空証明について		基本は、単年の耐空証明であり、連続式耐空証明に関しては、体制面等の確認の後、となっている。	FAAでは連続式耐空証明。	単年式では、毎年耐空証明検査が発生し、整備控除ならびに、飛行試験等多大な工数と、費用が必要となっている。信頼性管理等は、整備規程審査において実施されており、体制面で変更はなきため、一部の会社に単年式のみに制限することは、合理性がない。	ジェネアビ等もあるため、整備規程を有する航空機にあっては、連続式耐空証明とする。	ADO
2	新規航空運送事業者への当初からの連続式の認可と検査制度の見直し		新規事業者は連続式耐空証明の条件を含んだ整備規程の認可を受けた場合であっても、当初は単年式の耐空証明しか受けられない。連続式への切り替えのための検査を最短で1年後に受けなければならない。また、その試験飛行にて NHF が含まれている。	原設計(STCを含む)に合致し、当局が認めた方法等により維持されている機体に対しては耐空証明は有効と解釈。NHF項目の試験飛行は製造者でも行っていない。	通常、耐空検査のため4-5日機材が稼働できず大きな収入損失となっている。	連続式の条件を満たす整備規程の認可を受けた時点で、耐空証明を連続式とする。	PEACH
3	耐空証明の有効期間について	ICAO ANEX 6 CHAPTER 8(日本国のような制度は特にない)諸外国の状況は知りませんが、単年でなく連続式と思われます	耐空証明については、特定の運送事業者のみ連続式の証明が認められているだけで、検査認定制度を利用するか航空局による検査を受けねばならない		<p><問題点> 現在、弊社では航空局検査による耐空証明取得のために1機あたり3日間、機体を運休させる必要があり、その間収入の機会を逸することとなる。</p> <p><効果> 運休期間が短縮でき、利用客に対して利便性の向上が図られ、また航空会社としての機会損失の最小化が図られる。</p>	連続式を取得できる条件を明示していただきたい。また、その条件を緩和していただきたい。(関連:サーキュラー 4-007)	FDA
4	連続式の耐空証明書の交付基準、及び交付後の業務における緩和		サーキュラー4-007(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)6.連続式の耐空証明書の交付基準(3)整備体制にて、整備規程に従ったもの他に、満足すべき要件が規定されている。	FAA/EASAともに、連続式耐空証明(continuing airworthiness)が前提。更新にあたり飛行試験は要求されない。また、HNF(Normally Hidden Function)飛行試験は我が国特有の要件。	見直し効果⇒ 飛行試験に伴う追加費用の削減、機材稼働の向上。また、交付後の飛行試験を認定事業場検査認定下で実施可能とすることで、効率的な機材運営が可能となる。	サーキュラー4-007にて規定される連続式耐空証明の交付基準(整備体制)は、整備規程承認を条件とする。(整備規程にて当該基準に係る要件は満たしていると判断されるため) 同サーキュラー7(2)②(飛行試験の実施計画)にて、NHF飛行試験は航空局担当官の搭乗を前提とされているが、認定事業場検査認定取得者においては、当該認定にて実施可能とする。	NCA
5	連続式耐空証明・設定指針の見直し	該当なし	サーキュラー4-007において、連続式耐空証明・設定指針を定めており、その中で統計的手法による装備品信頼性管理の実施を求めている。また、装備品SB管理の実施を求めている。	該当なし	弊社のような小規模フリートを運航している場合には、設定指針に定められた統計的手法による信頼性管理の方法は不合理である。また、小規模フリート運航会社の場合装備品の自社保有は非現実的であり、装備品エクステンションを導入しているのが普通であるので、設定指針による装備品SB管理の実施は極めて困難である。設定指針を、小規模フリートおよび装備品エクステンションを前提として見直し変更することにより、合理的かつ安全な耐空性管理が可能となる。	サーキュラー4-007連続式耐空証明・設定指針について、統計的手法による装備品信頼性管理の実施および装備品SB管理の要求を小規模フリートおよび装備品エクステンション前提として見直し変更する。	SNA
6	航空運送事業者での事業機ヘリコプターの滞空証明をエアラインと同じく連続式にする。		ヘリコプターの点検は、タイムチェック点検を行う機体は大型機と同様、本来年次点検(滞空検査)が免除されているはずであるが、審査要領の指導により求められている。	タイムチェックのみで、年次の滞空検査は行われていない。	ヘリコプターの点検による稼働停止期間を短縮することが出来、効率的な運用が可能となる。また、重複する部分の費用負担軽減につながる	(航空運送事業者社での事業機ヘリコプターの滞空証明をエアラインと同じく連続式にする。) タイムチェックとアニュアルチェックのダブリを回避するよう法整備を行う。	エクセル・森ビル
7	輸出耐空証明発行に伴う地上試験、飛行試験の免除		航空機売却時、売却先から輸出耐空証明を要求される場合がある。認定事業場が航空機検査認定によって航空機基準適合証を発行、国の耐空検査を受検する場合、書類検査に加え、地上試験・飛行試験を実施している。一方、国の耐空検査を直接受検する場合は、連続式耐空証明を有する航空機においては地上試験、飛行試験が免除される。	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。	地上試験、飛行試験に必要なコストの削減が期待される。	連続式耐空証明を有する航空機については、認定事業場が航空機基準適合証を発行する際においても、地上試験、飛行試験を免除(書類検査、一般的に外観検査のみ)とする。	JAL
8	NHF試験飛行の廃止		サーキュラー4-007でNHF試験飛行が求められ、実施しているが、一方でメーカープログラムに準拠した地上における点検プログラムを実施している。またNHF試験飛行の結果、重大な不具合は発見されていない状況。	NHF試験飛行と同等のものはない。	NHF試験飛行を不要とすれば、年間約8回分の整備控除機数の削減、乗員控除の低減の他、試験飛行に起因する諸費用の低減に繋がる。	通達改定	ANA
9	耐空証明検査項目(ADF System)の見直し	不明	日本国内では、NDB地上局を撤去しているが、耐空証明検査ではADFの地上局上空通過を必要としている。近い将来、当該試験項目を実施出来なくなる。	不明	地上局がある地点に経路を変えて上空通過の試験項目を実施しており、燃料の消費、不要な二酸化炭素の排出が行われている。費用的には、約50万円と概算している。	サーキュラーTCI-6-016-76の適用除外	SNA

No.	項目	ICAO基準	我が国の現状	主要国の現状	見直しの効果・問題点	対応案	提案者
10	耐空証明飛行検査の緩和		耐空証明更新時の飛行検査項目は空機1305号により、航空機製造者が設定したProduction Flight Test Procedure等をもとに実施することとなり、当社はEmbaer社のProduction Flight Test Procedureの項目およびAcceptance Test Procedureの項目、その他検査官からの指示項目を実施している。		<p><問題点></p> <p>(1) Embraer社はProduction Flight Test Procedureは製造者が新造機に対し実施するものの方針から航空会社には同Procedureを提供しない。但し当社については航空局が入手し当社に同Procedureで実施するよう指示した経緯がある。このため、潜在的に以下の問題がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・製造者のTest Pilotが実施している項目を当社のPilotが実施すること。 ・新造機を対象としたリミット値のため、経年化によりリミットを満たさなくなる可能性がある。 ・Test Procedureの改訂版が提供されない。 <p>(2) 同型機を所有する国内他社はAcceptance Test Flight Procedureを元に検査を受検しているとのことであり、扱いに一貫性がない。</p> <p><効果></p> <p>毎年全ての保有機に対して実施する耐空性検査試験飛行の論理的整合性が担保され、負担が軽減される。</p>	<p>運航実績を勘案し下記のように検査項目の簡素化をお願いしたい。</p> <p>(1) Production Flight Test Procedureに替え、開示されているAcceptance Test Flight Procedureを使用すること。</p> <p>(2) 過去の検査実績で問題のない項目は隔年あるいは数年毎の実施とすること。</p>	FDA
11	TCDの同等な方法の申請について		TCDには、同等な方法の申請を必要時に義務付けている。しかしながら、その殆どはFAAの同等な方法の申請を追認する届出であり、書類のみの手続きとなっている。		SBの改定等、製造国政府の承認した内容であれば、書類の手続きが不要であれば、タイムリーな業務処理、ならびに手続きの手間を省くことができる。	TCDに製造国政府が認めた同等な方法については、TCDの同等な方法として扱うことができる。と定めることにより業務の効率化が図れる。	ADO
12	製造国Approval入手済みのAMOC届出について		サーキュラー No. 3-003 作業後又は航空法第20条1項第4号の能力に係る認定事業場(航空機整備改造認定事業場)若しくは有資格整備士による確認実施後1ヶ月以内に届け出る		<p>現在、例えばB747-400ドックアウト後、約十数件AMOCの届け出を実施している。届け出書を作成し、当局担当官による事前の内容確認後、郵送しているが、ドックアウトの機体が多い場合、双方業務の負担増になり、受理が届け出期限のぎりぎりになる場合がある。</p> <p>現在の運用では、期限内に受理されない場合、機体をOn Groundさせなければならぬとされているが、そもそも「届出」の主旨に照らして運用する事でワークロード及びリスクの軽減を図ることとしたい。</p>	<p>個別の事象に関する「届け出」(ED-2等で実施した処置に関するAMOCの届出)については、ドックアウト後の翌月の「CAB定例の中での報告」に変更。</p> <p>尚、SB Rev等に関するAMOCの届出は今まで通りとするが、現在の事前確認用に提出する時点をもって届出としたい。</p>	ANA
13	TCD-7825-2011「化粧室内の化学酸素発生装置の不作為処置」の改正	ICAO Annex 8, IIIA-8, 8.3 "Safety and survival equipment" は、Prescribed safety and survival equipment that the crew or passengers are expected to use or operate at the time of an emergency shall be reliable, readily accessible and easily identified, and its method of operation shall be plainly marked. と、安全・生存のための備品は非常時の使用に備えて維持することを要求している。	TCD-7825-2011(化粧室内の化学酸素発生装置の不作為処置)は、T類の旅客運送事業用飛行機に対し、トイレ内の酸素発生装置が不審者によるテロ行為に利用されることを防止する為、同装置の不作為処置を命令する保安上の措置であり、新規製造航空機にも適用される。しかし、欧州・米国(&日本)の航空機設計基準はトイレ内の酸素発生装置が作動可能な状態を要求したままである。従って、現状のTCDの要求に従い輸入新規製造機に対して領収・空輸前に本TCDを実施することは、航空機製造社からType Designからの乖離とみなされ、航空機の領収業務に不便を、また製造者による空輸支援に不利益を生じている。	<p>米国: 当該TCDと類似の FAA AD 2011-04-09が 発行されている。ただし、本ADの Applicabilityには、"This AD applies to transport category airplanes, in passenger-carrying operations that are equipped with any chemical oxygen generator installed in any lavatory"と記載され、旅客輸送運航を行うT類の飛行機とされている。この点、TCDとはややニュアンスが異なっており、輸入新規製造機は、最初の旅客輸送を開始する前に処置すればよいと解釈できる。</p>	<p>輸入新規製造機に対する本TCDの処置を、空輸(旅客搭乗なし)の日本到着後まで持ち越すことが可能となることにより、以下の効果が得られる。</p> <p>1) 輸入新規製造機の領収業務において、領収後、製造者の施設内にてType Designからの乖離となる処置を行うことについて製造者との煩雑な調整を行うことが不要となる。</p> <p>2) 又、同機の空輸が製造者の万全な空輸支援の下で行われることとなり、飛行の安全性を確保する体制が向上する。</p>	<p>本TCDを改正し、「輸入新規製造機においては、最初の旅客輸送を行う前までに処置を実施すること」との一文を追加する。</p>	SFJ
14	TCD報告期限の運用見直し		サーキュラー3-003 TCD発効日より7日以内 (GWや年末年始等の祝祭日も7日の中に含まれる)		<p>現行では、GWや年末年始直前に発効になった場合、休日出勤や深夜までの残業にて対応しており、他の業務の計画的実施に悪影響が生じている。</p>	何らかの運用改善	ANA
15	航空法第11条但し書きの運用の見直し		損傷を受け耐空性を有しない航空機を空輸する手続きとして、航空法第11条但し書き申請が必要である。		<p>申請手続きによる期間の短縮(特に、夜間及び祝祭日)</p>	<p>製造会社のNTO等(技術的に異義なし)を取得できれば、認定事業場の確認をもって航空法第11条の但し書きの手続きを必要としない。</p>	SKY
16	11条但し書きの手続き簡素化		早朝/夜間/休日においても11条但し書きの申請・許可について対応いただいているが、より簡略化したスキームも必要と思量する。		<p>製造メーカーから技術的に問題ないとされている場合にのみ、後日詳細を提示することを前提とし、早朝/夜間/休日等については簡略な申請とすることで、双方の負担軽減とプロセスタイムの短縮が図られる。</p>		ANA
17	航空法第11条のただし書の許可の運用の緩和	該当なし	LightningやFODによる機体の損傷を修理するために整備基地に空輸することがあるが、航空機製造メーカーの許可があっても、11条のただし書の許可申請を求められている。休日の場合には、11条のただし書の許可申請ができないため、修理期間の延長となり、運航便の計画欠航等に繋がっている。	該当なし	<p>製造メーカーから技術的に問題ないとされ、メーカーの許可条件の範囲で行われる整備のための空輸については、11条のただし書の許可申請を不要にして頂きたい。</p> <p>機体がOn Groundした場合には、1便当たり約200万円、平均的には6便/日なので、約1,200万円/日の収入減となります。</p>	運用の緩和の徹底	SNA
18	部品に添付される耐空性を証明する書類(FAA Form 8130-3 および EASA Form 1 等)のコピーに対する取り扱いについて		・平成16年3月25日付け航空局航空機安全課より出されている「FAA FORM 8130-3 についての注意事項」の2項(3)に、「オリジナル(原本)のFAA Form 8130-3を確認することが原則である。」と書かれているため、部品に添付されている耐空性を証明する書類がコピーであった場合、「True Copy」等の、オリジナルと相違ない、といった内容のスタンプもしくは書類が必要である。	<p>・Lufthansa Technik(ドイツ)、Delta Airline(アメリカ)では、「True Copy」等のスタンプを押していないコピーを部品に添付している。</p>	<p>・「True Copy」のスタンプを押すことを、供給会社もしくは製造会社に依頼していても、「FAAもしくはEASAのRegulationに定められていない。」と、断られ、その部品を使用することが出来ず、不具合を抱えている航空機の部品を交換することが出来ない。</p>	<p>・部品の耐空性を証明する書類がオリジナルではなくコピーの状態でも受け入れるようにする。</p>	SKY

No.	項目	ICAO基準	我が国の現状	主要国の現状	見直しの効果・問題点	対応案	提案者
19	耐空証明の更新		航空法第14条において、耐空証明の有効期間は1年とされている。また、有効な連続式耐空証明の交付については、2008年6月にサーキュラーが改訂され、航空運送事業者のT類を対象に適用が拡大された。			航空運送事業者により運用される19席以下のビジネスジェット機材については、基本的に整備規程に従って整備改造がなされている限り耐空証明を有効とすることを要望致します。さらに、しかるべき処置を講じた上でビジネスジェット機材全体への適用拡張をお願い致します。また、上記を補完する意味からも、比較的小規模なビジネスジェット運航会社等でも、その職務範囲に応じた内容でより容易に認定事業場の認定を取得できるようにしていただくことを要望致します。	JBAA
予備品証明							
20	予備品証明に係る承認代行制度の導入		予備品証明を受けようとする者は、予備品証明申請書を国大交通大臣に提出し、証明を受領する。実際の検査は東京航空局担当検査官にて実施される。	米国FAAでは、DMIR(Designated Manufacturing Inspection Representative)、ODAR(Organizational Designated Representative)承認を受けた者がFAAに代行して検査を行うことができる制度あり。	土日祝日での証明書発行が可能となることで、AOG機材の早期ライン復帰が可能となる 海外重整備時に発生する需要装備品の交換について、日本での再検査・海外への輸送といったプロセスの省略が図られる	予備品証明 承認代行制度の創設を要望したい	NCA
21	国の代行承認		米国FAAでは、FAA担当官が全てを確認する非効率性を避けるため、代行制度(DER,DMIR,DARなどの資格)があり、承認行為がスムーズに行われているが、日本にそういった制度がない。	米国では制度あり	航空局の業務量軽減にもつながる一方、航空事業者側も効率的な事業運営が可能となる。	代行制度の制定	PEACH
22	予備品証明制度について		航空法17条に発動機、プロペラ、主要な装備品に対して予備品証明を義務付ける制度を有している	ICAO ANEX 6 CHAPTER 8(日本国のような制度は特にない) 航空機部品の一部を「重要」な部品として予備品証明が必要であると指定するような制度が他諸外国にあると聞いたことはない	<問題点> 製造品について予備品証明を受けたと「みなす」制度はあるものの、外国から入手した修理品については予備品証明を受ける必要があり、このため緊急に取り寄せても一旦地方航空局での発行を要するため、場合により一日余分に掛かる現状にある。 <効果> 予備品利用時の利便性の向上による就航率の向上。	予備品証明を受けた部品を交換した場合、小修理とみなせる制度があるため、修理改造検査を受ける必要がありません。従って、予備品証明制度の撤廃が困難であれば、修理品についても「みなし」ができるような制度の拡張をお願いしたい。	FDA
23	予備品証明検査制度の改廃	不明	重要な装備品を装備する場合、予備品証明検査に合格したものを装備するか、機体に装備後に修理改造検査に合格しなければならない事になっている。	予備品証明検査の制度が	予備品証明検査を受検するための調整ならびに受検時間が必要であり、必要部品を迅速に使用する事ができない。また、都度予備品証明検査受検費用の負担がある。	予備品証明検査制度を改廃(航空法施行規則第27条、サーキュラー4-015の改正)	SNA
24	航空法第17条 予備品証明制度の廃止		予備品証明制度 航空法第17条		全面廃止を希望。 海外で予備品対象部品の交換が必要な場合、国内で予備品証明を受験し、海外へ輸送して交換の必要がある。	輸入品に対しては海外の承認制度を活用	中日本
25	予備品証明申請手続きの簡素化		現行、東京航空局へ郵送(申請書3部)にて申請、同受理後1部返送、その後成田検査局にて実地検査受検⇒証明書発行。(約1週間必要)			申請手続きの簡略化・認可の早期化を要望したい	NCA
26	予備部品		【航空法第17条】(予備品証明) 耐空証明のある航空機の使用人は、発動機、プロペラその他国土交通省令で定める航空機の安全性の確保のため重要な装備品について、国土交通大臣の予備品証明を受けることができる。 2 国土交通大臣は、前項の予備品証明の申請があつた場合において、当該装備品が第十条第四項第一号の基準に適合するかどうかを検査し、これに適合すると認めるときは、予備品証明をしなければならない。	米国を含む諸外国では一般的に予備品証明に相当する制度が無く、当該航空当局がその証明を航空当局になり代わり行う権限を代理人に付与しています。FARでは certified mechanic, approved repair station, 或いは certified operator が代理人の権限を付与されています。	多数の同一機種を所有し予備部品を豊富に持つ定期航空会社と異なり、殆ど予備部品を保有できないビジネス航空運航会社は、不具合部品の交換の際に予備品証明の手続き期間中、当該の機体が運航できない。	航空安全基準アップデートプログラムにおいて「整備に関する相互承認の推進等による予備品証明の見直し制度の活用」を行うことになっていますが、予備品証明に関する規制の具体的な緩和は現時点ではなされていない状況と認識しております。 航空機製造会社等が証明書等により品質を保証した予備・交換部品については、オーバーホール品及び修理品を含め、我が国の予備品証明を不要とするか見なしとして取り扱う等、弾力的な手続きの緩和策を要望致します。また、早急な対応として、①予備品証明の手続きに関しては、休日においても手続きができる体制を望みます。②本邦以外で予備品証明の必要なほう部品を交換する場合には、特例として暫定的に当該国により使用を認められた装備品を取り付け本邦内に空輸後、予備品証明の手続きが行える等のしくみの構築をお願いしたい。	朝日航洋
27	予備品証明みなし制度の拡大		FAA,EASA等からの輸入品において、修理品(オーバーホールを含む)については、当該当局が発行した証明書が添付されている場合でも予備品証明の取得が求められる。	米国と欧州JAA加盟国の装備品の証明制度をもとに、国土交通省にて規定。	上記1-2-1効果に加え、海外企業との部品Pool (IATPを除く)参加への障壁排除も図れる。	FAA,EASA等からの輸入品について、当該当局が発行した証明書の付いた修理品(オーバーホールを含む)の、本邦予備品証明を取得したとみなす措置を要望したい。	NCA

No.	項目	ICAO基準	我が国の現状	主要国の現状	見直しの効果・問題点	対応案	提案者
28	予備品証明みなし制度の拡充、制度自体の見直し		FAA/EASAなどの有効な証明書が有っても、重要装備品の場合、日本の予備品証明検査または国による検査が必要となっている。この制度を外国(出資者、MRO等)に理解させるだけでも事業者にとって負担。	重要装備品という概念がない。	航空事業者として効率的、経済的な予備品確保が可能となる。また、整備管理業務の合理化につながる。	重要装備品の考え方を廃止。新製以外にもみなし予証制度を拡充。	PEACH
29	予備品証明を有さない重要装備品の本邦外における交換作業の条件緩和		サーキュラー4-01.5により重要装備品の本邦外における一時借用について取り扱いが定められており、AOG状態に限定していること、国際航空運送事業の事業機に限定していること、借用期限に制限があること、借用先の監査を義務付けていること、等規制がある。	日本独特のルール。	現状の問題⇒ 成田よりAOG発生の都度予備部品を輸送 見直し効果⇒ AOG発生地点での他社からの借用が速やかに行なわれれば、航空機の稼働に支障を与えることなく、交換部品の確保及び交換場所の設定が可能となる 監査業務を省略することにより業効率化を図る	サーキュラー4-01.5 について ・「交換までの期限」 ・「借用先の監査」 等の規制緩和を要望したい。	NCA
30	予備品証明を有しない重要装備品の装備に係わる制限の緩和		現在サーキュラー4-015”予備品証明を有しない重要装備品の海外における装備に関する取り決め”において、借用先は“航空会社等”であることが求められているが、実際の運用では“航空会社のみ”しか認められないと指導されている。	そのような制限はない。	借用先の候補が多くなることで、不測の事態への対応時、乗客の安全性と利便性を最優先した対応が可能となる。	・サーキュラー4-015 2条件等2.1の(1)項の解釈の明確化もしくは表現の修正	ANA
31	海外における予備品証明を有しない重要装備品の装備に関する取り扱い		現在サーキュラー4-015”予備品証明を有しない重要装備品の海外における装備に関する取り決め”において、借用先は“航空会社等”であることが求められているが、他社の情報によると、実際の運用では“航空会社のみ”しか認められないと指導されている。	そのような制限はない。	借用先の候補が多くなることで、不測の事態への対応時、乗客の安全性と利便性を最優先した対応が可能となる。	・サーキュラー4-015 2条件等2.1の(1)項の解釈の明確化もしくは表現の修正	PEACH
32	予備品証明を有しない重要装備品の装備に係わる制限の緩和		現在サーキュラー4-015”予備品証明を有しない重要装備品の海外における装備に関する取り決め”において、借用先、および有効なサービスタグを予め業務規程に定め認可取得が義務付けられている。	航空運送事業者が借用先を定期的に監査しその安全性を担保する事としている。	FAA/EASAが認定する修理事業者が発行する有効な証明書を有する場合においてはその借用を許可することで、不測の事態への対応時、乗客の安全性と利便性を最優先した対応が可能となる。ただし、関係国との協議は必要。また、サーキュラー1-001に示すIATP契約品目の借用許可との整合性も必要。	・サーキュラー4-015 2.2項の削除 ・緊急時における、(有効なサービスタグへの)トレーサビリティ確認を借用規則として規定	ANA
33	予備部品		航空安全基準アップデートプログラムにおいて「整備に関する相互承認の推進等による予備品証明の見直し制度の活用」を行うことになっていますが、予備品証明に関する規制の具体的な緩和は現時点ではなされていない。			航空機製造会社等が証明書等により品質を保証した予備・交換部品については、オーバーホール品及び修理品を含め、我が国の予備品証明を不要とするか見直しとして取り扱う等、弾力的な手続きの緩和策を要望致します。 更に、もし全面見直しに時間を要する場合は少なくとも海外で予備品証明が必要な部品の交換が必要になった場合等については特例処置により、日本迄の飛行が可能ないようにしていただきたい。	JBAA
認定事業場							
34	妥当性確認の廃止		整備受託業務において、委託元作業基準書等の内容の妥当性を、認定事業場としても都度確認しなければならない。 ※サーキュラー2-001「事業場認定に関する一般方針」(「航空運送事業者等から航空機の整備又は改造を受託し、当該事業者から作業書等が提供される場合であっても、認定事業場は当該作業書等の内容の妥当性を確認しなければならない。」) ※VB3-EN-32010: 受託整備時の作業手順書確認要領		既に航空局により認可された委託元作業基準で、内容の妥当性が既に確認されているにも関わらず、認定事業場として再度同じレベルの確認を求められている。	既に航空局により認可された委託元作業基準の場合は、認定事業場による妥当性確認を不要とする。(サーキュラー2-001該当箇所の削除)	ANA
35	航空法と航空機製造事業法の関係の整理		受託整備には航空法に加え、航空機製造事業法も適用されている。		航空事業者の効率的・経済的な事業運営につながる。	航空法と航空機製造事業法の統合による二重規制の廃止。	PEACH
36	航空機製造事業法による二重適用の廃止		航空会社以外の関連会社等が、航空会社から航空機や装備品の整備を受託する場合、こうした関連会社等は航空法に定められた認定事業場として認可を受けているにも係らず、経済産業省主管の「航空機製造事業法」の適用を受ける。		一定以上の作業を実施したり、施設・設備の新設・廃棄を行ったりする場合は、経済産業省への申請・届出等も必要となり、手続きが煩雑となっている。	関連法の二重適用を廃止し、航空法への一本化が望まれる。	JAL
37	同一基地における2認定事業場による生産体制の許可		1基地における同一機種型式でのLM委託と自社認定の共存は許可しないと厳しく口頭指導されている。		1基地2認定(自社認定&委託先認定)を認めることで同一機種においても自社と委託体制を柔軟に切り替えられることで、自社整備士の配置コスト削減ができる。 160百万円/年のコスト効果(8名の配置減)	運用の是正	ANA
38	海外基地での認定業務遂行上の緩和要望(運用)		海外基地に於ける整備認定作業に於いては、自社確認主任者による実施と、委託先整備士の複数認定(一基地二認定)が原則認められていない。	諸外国では認められている。(曜日単位、シフト単位等柔軟に対応)	現状の問題点⇒ 新規導入予定のB747-8Fは、発注企業が限定されており、ライン整備の委託先候補も限られる中、自社員と委託先双方で確認作業を実施する体制が望まれる。	海外基地における認定作業(確認主任者によるAirworthiness Release)につき、同一基地において、自社確認主任者による実施と、AWR委託先整備士による実施の両体制を可能としたい。	NCA

No.	項目	ICAO基準	我が国の現状	主要国の現状	見直しの効果・問題点	対応案	提案者
39	認定事業場の設備保有要件の緩和		サーキュラー上は、全ての設備を保有しなければならないとの要件とはなっていないものの、当局からは、AMMIに指定されている全ての設備を自ら保有することを指導されている。 しかしながら、認定事業場としてAMMIに指定されている設備を全て使用する事は可能性としてほぼ無い。		設備保有要件を「事業者が自ら保有することが必要と認めるもの」に緩和して頂くことで、使用頻度が低い設備については都度の借用や追加購入で対応でき、投資の適正化に繋がる。 (過去、局の指導により追加で保有したB6設備の購入費が約300百万円)		ANA
40	認定事業場保有施設設備の基準		サーキュラー上は、全ての設備を保有しなければならないとの要件とはなっていないものの、当局からは、AMMIに指定されている全ての設備を自ら保有することを指導されている。 しかしながら、認定事業場としてAMMIに指定されている設備を全て使用する事は可能性としてほぼ無い。		設備保有要件を、「事業者が自ら保有することが必要と認めるもの」と明確に基準化し、使用頻度が低い設備については都度の借用や追加購入で対応できるため、適正な事業運営につながる。 (他社では、過去、局の指導により追加で保有した設備の購入費が約300百万円)		PEACH
41	特定本邦航空運送事業者の認定事業場に関する申請業務の本省対応	本件に係る規定は特になし。	航空法施行規則第240条第6の2項及び第6の3項により、認定事業場の能力及び追加及び業務規程の変更申請は、地方航空局にて行わなければならない。 【航空法施行規則 § 240六の二、六の三】		航空法施行規則第240条第37項により、特定本邦航空運送事業者の整備規程に係る変更申請は本省であるが、業務規程については地方航空局に申請している。つまり、整備に関する2つの認可規程を異なる局に申請し審査を受けている。 このため、2つの規程に共通もしくは関連のある事項の変更申請を行う場合、両局間の調整を待たなければならない場合がある。 また、現状、地方航空局の航空機検査官は、その他の認定事業場の審査並びに更新検査、航空機の耐空検査等多忙(出張が多い)ため、アポイントを取り辛く、審査及び認可に時間を要する場合がある。	航空法施行規則第240条第6の2項及び第6の3項に「特定本邦航空運送事業者の認定事業場を除く」を加える。	SFJ
42	航空運送事業者における整備関連規程の取り扱い		整備関連規程として、整備規程と業務規程の認可が求められているが、整備業務を事業としない運送事業者にとっては二重管理となっている。		自社機材に対してのみ整備を行う航空運送事業者については、整備規程に一元化して認可することで、業務・規程の合理化により、効率的かつシンプルな事業運営につながる。	自家整備しか行わない航空運送事業者に対しては、整備規程のみの認可とする。	PEACH
43	整備規程と業務規程に関する手続きの効率化		航空運送事業者であり、かつ認定事業場である場合、同一組織の規程として整備規程と業務規程の双方を保有する必要がある。	EASA MOE準拠で、整備規程と業務規程を兼ねる規程を保有する事業者が存在する。	双方の規程の審査担当局を一本化すれば、プロセスタイムの半減と双方の業務の効率化が期待できる。		ANA
44	整備規定と業務規定を統合し、業務が行えるようにする。		航空運送事業会社は整備規定に従って事業を営み、さらに認定事業場を取得している。事業者は業務規定に従って整備業務を行っている。 整備規定と業務規定はそれぞれ航空法に従って、作成し認可を受けているが、成り立ちが異なるため、規定の要求事項が異なる。		同一の航空機を整備する際に、二つの規定により規制・制限を受けているため実整備を行う上で招いている混乱を防ぐことが出来、また、両規定の改定等で申請、事務手続き等に要している膨大な時間と経費を抑えることが出来る。	整備規定と業務規定を統合し、業務が行えるようにする。	エクセル・森ビル
45	認定事業場に設けられる業務規程の諸改定の簡略化		サーキュラーNo2-001「事業場認定に関する一般方針」に従い、すべて認可対象(一部、事後認可対象事項あり)となっている。	Repair Station Manualはあり。但し、FAA,EASA等においては、特に重要な事項(Capability変更等)を除き、基本的に当局への通知にて変更が可能。	現状の問題⇒ 会社組織・人事・軽微な施設についても認可対象となっており、機動的な組織改編の制約となっている。 見直し効果⇒ 事業環境の変化に応じた会社組織の改正が可能となる。	サーキュラー 2-001 に定める承認事項の一部を「届出」に変更するよう要望する。 (参考:サーキュラー2-001 6-4「業務規程の設定(変更)を申請する場合」にて、業務の開始後の承認(事後承認)でよい事項が規定されている。	NCA
46	認定事業場のサテライト認定制度の見直し		認定事業場における作業場追加、作業場への機種追加をする場合、作業場毎の能力について変更認可を受けている。		作業場毎ではなく、会社に対して認定事業場を認め、作業場の展開は、事業者の社内確認とするか、局届出とすることで、作業場毎の体制局審査にかかわるワークロードを軽減できる。 10百万円/年のコスト効果(▲200MD/年)	法改正	ANA
47	FDA監督官庁の一元化	特になし	現在、定期運送事業者の整備規程に関しては東京航空局に、認定事業場・耐空検査等については大阪航空局の監督下にある	特になし	<問題点> 整備規程と業務規程については、お互いに関連が多く、また 日常の行政指導においても重複することが多い。このため、東京、大阪両局の間で担当官が調整することも多々あり、これを一本化していただければ、審査等の業務も円滑に行われることが期待されます。 注: FDAの場合、現在 本社が静岡市にあることから、整備規程は東京航空局に、主整備基地が名古屋飛行場にあることから、業務規程は大阪航空局の審査を受けます。 <効果> 窓口が一本化されることにより、間接人員の効率化が図られる。	担当官庁を大阪航空局に一本化願いたい。	FDA
48	DER関連		BASA IPAにおいて互認されたDER Repairを採用する場合、そのまま本邦航空法においても直接使用できるはずであるが、その修理先はJCAB海外認定事業場を取得しなければならない。		修理方法の承認であり、認定事業場を要件としないことで手続きが簡略化できる。	通達改定	ANA
49	DER関連		サーキュラー3-026によると、DER Repairにおける海外認定事業場を取得できるのは、Company DERを有していなければならない。		DER RepairのJCAB海外認定事業場を取得できる事業場の拡大。	通達改定	ANA
50	DER関連		DER Repairに関するJCAB海外認定事業場のCapability Listには、DER Repair No. およびRev. Status No.を記載する為、頻繁に認可取得が必要となっている。	FARではRepair Stationの責任において処理できる。	業務の簡素化により、最新のDER Repairをタイムリーに採用できる。	通達改定	ANA

No.	項目	ICAO基準	我が国の現状	主要国の現状	見直しの効果・問題点	対応案	提案者
51	確認主任者の経験三年要件について	特になし	航空法二十条第一項で確認主任者については三年以上の経験を要するとされている。	特になし	<問題点> FDAでは、現時点で認定業務の経験年数が足りないものがあり、確認主任者に認定できない状況にあるが、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。なお、重整備等を実施する認定事業場をベースに経験年数3年が設定されたと聞いております。 <効果> 整備士養成期間の短縮と、整備要員のマンニング改善による人件費の減。	運航整備の場合には、特別な経験を要しないことから、一年程度で十分と想定される。航空法施行規則35条四の表の改訂をしていただきたい。	FDA
52	認定事業場(海外委託先)更新検査時の運用緩和(エアライン同行の廃止)		認定事業場の更新検査時にエアラインスタッフが同行する(慣例)がある。	類似例は聞かない	見直し効果⇒ 同行に要するスタッフ旅費の抑制	現状の運用見直しを要望したい	NCA
その他整備							
53	メーカー非準拠による部品の修理方法の届出への変更		航空機部品をメーカー資料非準拠の修理方法で修理される場合には、航空局による承認が必要。		予備品在庫の削減(180百万円) 受験費用、借用費用の削減(1.3百万円)	EASA/DOAIにて承認された修理方法を、航空局への届出で可能とするよう通達を改正を要望したい。(サーキュラー2-001(事業場認定に関する一般方針)3-1(5)作業の実施方法(g)にて国の承認を受けることを規定)	NCA
54	自社独自の整備要目の設改定、およびMPD/MRBの厳しい側への設改定を行う場合の届出化	FAR 121.373 / FAR 135.431 / AC 120-17A AC 120-17Aによる Reliability Program(日本の信頼性管理と完全に一致はしていない)を適用しているOperatorは整備要目等間隔延長等がFAAの事前承認無しに実施できることになっている。(詳細:「整備要目・運用許容基準の変更に関するガイドライン(平成9年3月 財団法人航空輸送技術研究センター発行)」)	MRB、MPD通り:届出 MRB、MPDと差異有り:認可/承認(自社独自、及びMRB/MPDより厳しい側での設定も認可/承認となっている)		『認可/承認⇒届出』への変更により、自社独自設定や、MRB/MPDを厳しい側に改定するのが簡便になり、不具合発生状況の把握とそれに伴う技術対策の促進が図れる。		ANA
55	自社独自の整備要目設定時の運用	FAR 121.373 / FAR 135.431 / AC 120-17A AC 120-17Aによる Reliability Program(日本の信頼性管理と完全に一致はしていない)を適用しているOperatorは整備要目等間隔延長等がFAAの事前承認無しに実施できることになっている。(詳細:「整備要目・運用許容基準の変更に関するガイドライン(平成9年3月 財団法人航空輸送技術研究センター発行)」)	MRB、MPD通り:届出 MRB、MPDと差異有り:認可/承認(自社独自、及びMRB/MPDより厳しい側での設定も認可/承認となっている)		『認可/承認⇒届出』への変更により、自社独自設定や、MRB/MPDを厳しい側に改定するのが簡便になり、不具合発生状況の把握とそれに伴う技術対策の促進が図れる。		PEACH
56	飛行前点検の廃止	本件に係る規定は特になし。	サーキュラー4-004「整備規程審査実施要領細則」2-2-1(2)項に「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は、飛行前点検は、当該航空機の機長による出発前の確認をもってこれに代えることができることとしてよい。」旨記載されており、飛行前点検は原則必要とし、上記条件を審査対象とし、これらを満足した場合のみ当該点検が免除されるしくみとなっている。 一方、航空機メーカーが設定し、製造国当局が承認した航空機の整備点検要目を定めているドキュメント(MPD: Maintenance Planning Document)で、最新の設計手法(MSG-3)に基づいて設計・開発された航空機については、飛行前点検の整備要目はない。(A320の場合で、最も点検間隔の短いものは、タイヤ空気圧点検の36飛行時間) 現状は、上記のように全ての整備点検要目を定めているMPDに飛行前点検設定がないにも関わらず、当局の指導により、飛行前点検を実施している。	MPDに準拠し、整備士による飛行前点検は行わず、機長の出発前確認のみ行っている。	航空機に不具合がなくても、飛行前点検を行うために、運航便毎に必ず最低1名の確認主任者(飛行前点検を法的に確認できる資格者)を機側にはり付ける必要がなくなり、人員計画に余裕がもて、人員を含めた経営資源を有効に活用出来る。 (但し、本基準の見直しが行われた場合でも、不具合対応として、整備事務所には確認主任者は駐在する。)	特段の審査を行わなくても、MPDとおりの設定であれば、飛行前点検を不要する。	SFJ
57	発動機等整備方式指定		製造国政府および製造者がオンコンディション整備方式で設計・製造し型式証明を得ているにも拘らず、本邦では法で分解整備しか認めておらず、その他の方法による場合は大臣より指定を受けなければならない。	発動機等の整備方式を法で定める、もしくは分解整備を原則とはしていない。	大型機の発動機等では常に指定を受けなければならない、そのための資料作成、申請手続き等の業務に時間をかけている。	発動機等整備方式指定の廃止。	PEACH

No.	項目	ICAO基準	我が国の現状	主要国の現状	見直しの効果・問題点	対応案	提案者
58	飛行前点検について	ANEX 6 CHAPTER 8(詳細すぎて 記載はない)	サーキュラーNo.3-001 2-2 d. で飛行前点検が一般的保守に格上げされている(約10年前)	FAR Part 43 Appendixには その記載がない(Preventive Maintenanceとしてランク付けされていない)	<問題点> 飛行前点検時に法確認の必要性が生じ、出発確認する際には確認主任者を必ず置く必要がある。このため、耐空性に関わる事項の有無に関わらず、ダイバート先で夜間停留した場合、当社では確認主任者を派遣する必要がある。耐空性に関わる事項がないのであれば確認主任者を置く必要はない。以前と同様に軽微な保守のランク付けで十分である。 <効果> 遠隔地では、確認主任者の派遣が遅れる可能性があり、定期便の欠航が削減できる。	サーキュラー 3-001の改訂をしていただきたい。	FDA
59	飛行前点検の整備の区分を改訂	該当なし	メーカーが整備方式として飛行間点検を要求していない機種についても飛行間点検の整備の区分が「一般的保守」に区分されており、有資格整備士による法第19条1項の確認が必要である。	グローバルスタンダードに	メーカーが整備方式として飛行間点検を要求していない機種については、飛行間点検の整備の区分を「一般的保守」から「軽微な保守」に変更する事で、有資格整備士の有効活用や低コスト運営のための効率的な生産体制が可能になる。	メーカーが整備方式として飛行間点検を要求していない機種については、飛行間点検の整備の区分を「一般的保守」から「軽微な保守」に変更する。(サーキュラー3-001の改正)	SNA
60	PMA部品の使用条件の緩和		PMA部品は、日本のサーキュラー(整理番号 3-009)に従い、社内手続きの上、部品表に掲載の上、使用している。	米国では、日本のサーキュラーの定めにあるような社内手続きは、法的に課されていない。	見直し効果⇒ PMA部品の使用頻度を高めることで、コスト効果が図られる。	サーキュラー3-009 5.(5)にてSB等技術情報の確実な入手が求められているが、当該要件が要求される品目を特定願いたい。(交換頻度の高い消耗品については同要件を省略するよう併せて要望したい。)	NCA
61	整備業務の管理の受委託に関する事業形態・受託者要件などの緩和		[Ref. サーキュラー No.4-005] LCC事業立ち上げにおいて外国航空会社とのフランチャイズ方式が検討されているが、整備業務の管理の受委託については; ・事業形態 ・受託者要件 のサーキュラー要件を満たさないことから、Franchiserである外国航空会社への整備管理の委託は出来ない。 また、外国社とのウェットリースは貨物運送事業のみに限定されている。	諸外国においては; *米国においては大手と地域航空会社間 (=国内)でのフランチャイズ活用が一般的 *欧州においてはEU域内に限らずアフリカ・中東などにフランチャイズ展開する事例有り *アジアにおいては、Franchiserが基幹管理業務を一括して実施するのが一般的	[効果] 就航までの立ち上げ期間短縮(特に本邦で運航実績のない型式を使用する場合)及びその後の効率的オペレーション/事業拡大による経営の安定 [課題] 外国航空会社によるJA機の整備管理となるため、本邦法制度などの理解・浸透に対する取組みが必要	外国航空会社は概ね受託者としての資格は有しているが; *事業形態として認められていない *許可の具体的基準がない ことから実質的に委託できないため、サーキュラー 4-005の改訂により対応するのが適当	ANA
62	整備時間間隔の一時的延長の許容要件の見直し		整備時間間隔の一時的延長が許容される要件は以下の場合に制限されている。 (1) 当該機材の故障、天候、急病人等による目的地外着陸、及びOn-Ground (2) 他機材に発生した重大故障及び故障修理に係わる整備計画上的変更に伴う生産要件(施設、設備、工数等)の制約 (3) 計画段階で想定されなかった事態の発生、緊急点検及び公共への緊急な輸送手段の提供を優先するための計画の変更等		ダイヤ稼働可能機材を確保するために、整備到達率を下げた整備計画とすることで対応しているが、ダイヤ稼働可能機材の効果的な捻出を目的とした、計画的な一時的延長も許容要件に加えて到達率を上げることが出来れば、整備コストの抑制に繋がる。 800百万円/年のコスト効果(5%の到達率向上を前提)		ANA
63	搭乗確認制度の見直し		就航地に当該機種種の整備士を配置せず、運航機材に搭乗して現地で整備業務を実施する場合、搭乗確認制度として、基地毎に資格者を指名し、従事者数を整備規程附属書に明記することとなっている。		現在、センドー業務は整備業務ではないことから、機体のメンテナンスリリース後は整備業務は無い。搭乗形態は単なる移動手段として活用しているだけである。よって、一般的な出張業務と同様の扱いとすることが出来る。これにより、搭乗整備士の資格訓練に要するコストが削減できる。 20百万円/年のコスト効果(▲400MD/年)	整備士配置基地においては出張形態とする。	ANA
64	搭乗整備士制度の見直し		就航地に当該機種種の整備士を配置せず、運航機材に搭乗して現地で整備業務を実施する場合、搭乗確認制度として、基地毎に資格者を指名し、従事者数を整備規程附属書に明記することとなっている。		現在、センドー業務は整備業務ではないことから、機体のメンテナンスリリース後は整備業務は無い。搭乗形態は単なる移動手段として活用しているだけである。よって、一般的な出張業務と同様の扱いとすることが出来る。これにより、搭乗整備士の資格訓練に要するコストが削減できる。 他社では、20百万円/年のコスト効果(▲400MD/年)	整備士配置基地においては出張形態とする。	PEACH
65	Untested EngineのOn-Wing Run手順の承認(機体を使用するEngine台上試験)		GE90 LPT 6th Bladeの改修促進のため、特例的にUntested EngineのOn-Wing Runが認められたが、原則的には装備品基準適合証が機体装着前に発行できないという理由で機体作業基準に手順があるものの認められていない。	FAAにおいては、Untested EngineについてもForm8130-3が発行でき、AMMIにもUntested Engineに対するTest Run Procedureが設定されているエンジン型式もある。	Untested EngineのOn-Wing Runについては、そもそも航空会社として通常時に選択すべきオプションではないが、改修促進や特殊な状況における運航維持のために確保しておくべきオプションであり、グローバル・スタンダードへの統一が望まれる。	GE 90 LPT 6th Bladeのときに特例対応として確立したスキーム(Untested Engineを機体装着し、On-Wing Run実施後、機体としての確認前に装備品基準適合証を発行する)を一般的に活用できるようにする。	ANA
66	整備、改造に係わる耐空性の確認		整備実施後の航空機の耐空性の確認に関しては、日米の間等でも整備等にかかりの差が見うけられます。日米の整備士のレベルの差等、検討すべき事項は多々あるものの、現在の我が国の制度では、今後日本籍ビジネスジェットがオンディマンド・チャーター等で外国に飛行する際、米国など外国で機材故障が発生した場合等を考えると、問題が生じる可能性も考えられます。			安全運航の確保ができる体制の中で、今後日本籍ビジネス機の海外への運航が容易にできるようにするため、整備実施後の航空機の耐空性の確認に関してはより柔軟な対応が可能となるよう、確認実施者の選択肢の拡大等、その対応策を検討して頂くことを要望致します。 また、全面見直しに時間を要する場合は少なくとも早期に、客席数19席以下の機体についてはパイロットによる飛行前点検や一部整備作業の実施が可能になるようお願い致します。	JBAA

操縦士の証明制度

No.	項目	ICAO基準	我が国の現状	主要国の現状	見直しの効果・問題点	対応案	提案者
67	60歳以上の航空身体検査付加検査	航空身体付加検査の基準はない。	60歳および63歳における航空身体付加検査が設定されている。	主要国においては、付加検査の設定は殆どない。	現状の問題⇒ 検査費用と稼働控除(2日間/対象者) また、世界においては年齢差別ととられかねない規則であり、不合格を理由とする派遣乗員の契約解除にあたっては、存在理由の明確化が求められる。(訴訟リスク)	当該付加検査の廃止を要望したい。	NCA
68	ICAO基準と同様の航空身体検査基準の設定	身体検査基準あり	ICAOの航空身体検査基準より高い基準を設定。加えて、ICAOにはないシニアの付加検査基準を設定 ※通達「航空身体検査マニュアル」 ※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」	ICAO基準通り	航空身体検査基準への不適合者数の低減	ICAO基準通りの基準を設定する。	ANA
69	加齢乗員の健康診断	ICAO基準にはなし。	航空局技術部長通達により、60歳以上の乗務員については、航空身体検査付加検査を受検することが定められている。	不明	付加検査受検の基準を撤廃することにより、付加検査にかかるコストの低減とスケジュールの自由度が拡大することにより、効率的な運用が可能となる。	付加検査の撤廃。	SNA
70	航空身体検査基準の見直し	国際標準(ICAO基準)に加えて、本邦特有の追加基準が設けられている。	同左		諸外国基準と比較して厳しい要件が課せられており、事業遂行上必要な運航乗務員数に対する制限となっている。	国際標準基準にない付加検査基準を廃止する。(加齢乗員の付加検査基準を含む)	PEACH
71	加齢乗員航空身体検査付加検査の一本化		いわゆる加齢乗員については、60歳、63歳の誕生日までに定められた航空身体検査付加検査の受検が必要であり、以降は6ヶ月毎に航空身体検査付加検査の受検が義務付けられているが、航空身体検査とは別に合格・不合格の判定がなされる。		<問題点> 各検査において検査～判定の流れがあるため管理の負担が大きい。 60歳と63歳の付加検査においては誕生日が基準となるため、身体検査の有効期限と誕生日を考慮する必要があり管理が複雑化する。 <効果> 乗員管理負担の軽減による、間接部門の効率化向上。	(1)付加検査として独立した検査ではなく、航空身体検査に組み込むことで検査の一元化を図っていただきたい。 (2)また、60、63歳の付加検査についても、60、63歳の誕生日後、最初の航空身体検査更新時に実施することとしていただきたい。	FDA
72	加齢乗員の互乗運航		加齢乗員は1名までとなっている。		運航乗務員の稼働効率が制限される。	国内線については、2名の加齢乗員での運航を可能とする。	PEACH
73	60歳以上の航空機乗組員における互乗制限の撤廃	60歳以上は1名に制限(国際線運航への適用が前提)	60歳以上の操縦士は1機に1人に制限 ※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、121.383記載のとおり、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。	・特にリタイヤ機種において加齢乗員の稼働力を有効に活用でき、事業拡大もしくは人員数の適正化が可能となる。 ・スタンバイ勤務へのアサイン等勤務割の平準化・柔軟化が可能となる。	互乗が可能となるよう、1機に1人の制限を撤廃する。	ANA
74	加齢乗員互乗の緩和		航空局通達により、60歳以上の航空機乗組員(いわゆる加齢乗員)については、1機につき1名に限るとされている。		<問題点> 小規模の航空運送事業者が若年の操縦士要員を確保することは、特に操縦士需要の高い環境下では非常に困難であり、かつその後も機長の養成には多大な時間と費用を要する。また、加齢機長には訓練・審査や試験飛行など特殊技能、経験を要する機長が多いが、乗務員数が限られた状況下では、若年層機長の養成、技術の伝承にも時間を要する。 <効果> 加齢乗員の互乗が認められれば、乗員の稼働が制約を受けることがなくなり、結果として余裕を見た乗員を抱える必要がなく、人件費など経済的な負担が大きく改善されるほか、上述の経験豊富な機長の有効活用が図れる。	加齢乗員同士の乗務を承認いただきたい。 定期運送への適応が困難な場合は、訓練飛行、審査飛行、試験飛行、フェリーなど旅客の搭乗しない運航について可能としていただきたい。	FDA
75	加齢乗務員の互乗運航	ICAO基準にはなし。	航空局技術部長通達により、60歳以上の乗務員による運航は1機につき1人に限ると定められている。	不明	加齢乗務員の互乗を可とすることにより、加齢乗務員の採用幅が広がり、逼迫している乗務員不足への対応が可能となると共に訓練コストの低減につながる。また他業種においては60歳以上の者が広く活躍しており、経済及び雇用活用の機会拡大につながる。	60歳以上の加齢乗務員の互乗不可基準の撤廃。	SNA
76	三名以上の編成における60歳以上運航乗務員の取り扱い	三名以上の編成における、60歳以上の運航乗務員要件について明記されていない。	2名以上の編成においては、60歳以上の操縦士は1機に1人に限る。		現状の問題⇒ 対象乗員の稼働 見直し効果⇒ 長大路線へ経験豊富な操縦士を乗務割する機会が増加することにより安全性・効率性が期待できる。	国際民間航空条約附属書において60歳以上の乗員の組合せによる国際商業運航を禁止しているが、3名編成以上のケースを明記していない事から、3名以上の編成に1名以上の乗務を認めて戴きたい。	NCA
77	外国で取得したライセンスの切り替え		外国政府が授与した資格証明を有する操縦士に対しても、わが国の試験が必要である。		米国との航空安全に関する二カ国間取り決め(BASA)の推進が遅れている。	航空安全基準アップデートプログラムでは、安全認証に係わる外国当局との連携として、米国との航空安全に関する二カ国間取り決め(BASA)の締結推進が検討されているが、外国政府が授与した資格証明を有する操縦士に対するわが国における試験免除の適用基準の緩和。	朝日航洋
78	運航乗務員資格取得手続き効率化	ICAO基準については不明。	ICAO条約締約国の外国政府において日本国航空法第46条に規定されている試験と同等またはそれ以上の試験を行なっていることを国土交通大臣が認めるものが授与した技能証明を有する者については、試験の一部若しくは全部が免除される。	不明	ICAO条約締約国発行の操縦士資格証明を有するものに対する実地試験の免除や技能証明書の発行を迅速化することにより外国人乗務員の採用が利用しやすくなる。	航空法施行規則にある試験免除基準の緩和もしくは撤廃	SNA

No.	項目	ICAO基準	我が国の現状	主要国の現状	見直しの効果・問題点	対応案	提案者
79	ICAO締約国の授与した資格証書の扱い		①対象乗員(新採用派遣乗務員)の稼働に、採用後期間6ヶ月の訓練控除が生じる。 ②乗員養成訓練に関連して、本邦外実地試験や指定養成施設制度の枠組みの中でしか、海外訓練学校の有効活用ができない。	一定の試験を実施。但し、学科試験は受けやすい環境にある。	①書き換えに伴う訓練費用が抑制される。 ②日本国発行ライセンスの国際的認知度の向上と、ライセンスの汎用化に伴う、国際路線ジェット経験者の調達市場拡大 ③乗員養成訓練(基礎、型式移行等)の外国訓練学校への直接的なアウトソーシング化が可能となることに伴う訓練費用の圧縮 ④乗員養成方法(手段)の選択肢が多様化に伴う養成計画の柔軟性の確保	ICAO締約国の発給した技能証明書(定期運送用操縦士)の資格の日本国の証明書への切り替えの簡素化(書面のみ)	JAL
80	外国政府発給の航空英語能力証明に係わる取扱いの見直し	不明	ICAO締約国が発給した(航空英語に係わる)資格証書があれば航空英語能力証明に係わる学科と実地試験は免除されるが、米国は操縦士技能証明に英語能力が含まれているとの考えの下、航空英語能力証明制度自体が存在しない。そのため、FAA発行の操縦士技能証明を有する操縦士を採用する場合、日本での航空英語能力証明試験を受ける必要がある。 関連通達:空乗第2105号(平成12年7月28日)国空乗第560号(平成20年2月25日一部改正)	不明	当該基準を撤廃することで外国政府発給の航空英語能力証明の円滑な書き換えが可能となり、コストや発給待ち期間等の削減が可能となる。	FAA発行の操縦士技能証明を有する者を採用する場合は、航空英語能力証明試験を免除可能とする。	ANA
81	テンポラリーライセンス制度の導入		テンポラリーライセンス制度なし	[米国]当該制度あり	運用によらない、ライセンス発給待ち期間の短縮	テンポラリー制度を導入する。	ANA
82	各種乗員関連ライセンス手続きの電子化促進		技能証明書、航空身体検査証明書(海外医療機関受検時)、英語技能証明書の申請・発給は本局窓口対応となっている。		申請時、証明書受け取り時に成田空港等より担当者が出向いており、業務量・費用発生等の要因となっている。また申請から発給されるまで時間が掛かる要因ともなっている。 特に、身体検査証明書に関しては、毎週木曜日に担当者が本局に出向いて、半日当該業務に割かれており、それに係る費用が発生している。技能証明書については、発給までの間乗員非稼働による生産性低下の要因となっている。	技能証明書等、運航乗務員に関わる証明書の申請・発給方法について、電子化にて対応可として頂きたい。	NCA
83	操縦士学科試験の随時実施	規定なし	年6回実施(ATPLは原則、年3回)	[米国]コンピューターを活用し随時受験可能	・訓練コース設定の柔軟化 ・受験待ち期間の解消	随時に試験を受けられる制度・体制を構築する。	ANA
84	操縦士学科試験の高頻度化		年6回(ATPLは3回)のみ実施されている	米国においては随時受験可能	訓練期間の短縮、稼働効率の向上	随時受験可能とする	PEACH
85	諸外国と同様のMPL規則・要領の制定	規定あり	MPL関連の省令・通達策定中	EASA、TCCA等でMPL関連規則制定		航空局と航空会社で議論、調整の上、諸外国の基準と同様の基準を設定する。	ANA
86	副操縦士昇格訓練課程における実地試験のシュミレーター化	不明	操縦に2人を要する飛行機の限定を初めて取得する者はシュミレーター化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等の実地試験について」	[欧州]実施試験はシュミレーター化。ただし、実機慣熟は義務付け	・訓練の効果効率化 ・実機の訓練控除低減 ・訓練コスト抑制	操縦に2人を要する飛行機の限定を初めて取得する者はシュミレーター化を実施可能とする。	ANA
87	COP昇格時の訓練・試験のSIM化		COP昇格時の訓練・試験はSIM化が認められていない。		訓練効率が向上		PEACH
88	技能証明実地試験における口述試験の実施時期の変更		実地試験は口述試験と実技試験で構成されている。実態として口述試験と実技試験は同一日に実施されている。 ※通達「操縦士実地試験実施基準」	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	学科訓練終了時点で口述試験を実施できれば、実技訓練により集中して取り組める環境設定が図れ、適切な訓練設計が可能になる。	口述試験を、学科訓練終了時点で実施可能とする。	ANA
89	型式限定未保有者のATPLに関わる実地試験方法の変更		技能証明試験を受験する者のうち受験する飛行機の型式について限定を有しない者は、原則として実地試験の初めに受験する飛行機に係る操作技術の定着度の判定を、事業用操縦士の限定変更試験に準じて行い、その後細則に定める技能証明実地試験により実技試験を実施 ※通達「操縦士実地試験実施細則 定期運送用操縦士」	1回と推測される。	訓練の効率化	実地試験の実施方法の効率化を図る。	ANA
90	操縦士実地試験科目・方法の柔軟運用	規定なし	Ab-initioからエアラインまで、ライセンス毎に一律の基準(操縦士実地試験実施基準)が設定され、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 ※通達「操縦士実地試験実施基準」	AQP・AQTPにおいて、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	・事業者の運航に即した効果的な試験と訓練の実現	事業者が適切なプロセスを経て定めた試験科目・方法を認める仕組みを策定する。	ANA
91	技能審査員等の権限拡大		航空局試験官による試験または指定養成施設における技能審査員による審査。技能証明の発行は別途手続きが必要。	米国においては、FAA INSPECTORや民間のEXAMINERが試験を実施し、TEMPORARY CERTIFICATEを発行する権限を有している。	試験や審査後直ぐに業務可能となる。技能証明の事務手続きの簡略化・迅速化。	技能証明の発行権限を試験官や民間の技能審査員に与えることを前提に法令等の見直しを実施する。	JAL
92	指定養成施設として共同事業体外からの受託		指定養成施設においては、国の試験の一部または全てを代行できるが、共同事業体の要員にしか適用できない。	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。	資格者養成のニーズが高まる中、国の試験官に全てを委ねずに済むため、柔軟な養成計画を策定できる。 社内規程類が審査項目としてあるが、共同事業体外からの受託時の取り扱いを整理する必要がある。	国家資格に必要な航空法類、整備規程、業務規程の関係を中心とした審査内容で入所時の基本技能審査および技能審査を実施する。	ANA

No.	項目	ICAO基準	我が国の現状	主要国の現状	見直しの効果・問題点	対応案	提案者
93	指定養成施設の活用		指定養成施設においては、国の試験の一部または全てを代行できるが、それを保有する共同事業体の要員にしか適用できない。(ANAの指定養成施設にPeachは入所できるが不合理な条件が課される)	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。	資格者養成のニーズが高まる中、国の試験官に全てを委ねずに済むため、柔軟な養成計画を策定できる。社内規程類が審査項目としてあるため、他社の入所条件の障害となっている。	国家資格に必要な航空法類、整備規程、業務規程の関係を中心とした審査内容で入所時の基本技能審査および技能審査を実施する。	PEACH
その他技能証明制度(整備士及び運航管理者)							
94	整備士養成の合理的なしくみの構築	機体の大型化、システムの複雑化等、航空機の変化とともに整備の内容・範囲も多様化する中、実施した整備作業を個人が全て確認するのは限界と認識する国も増え、ICAOでは個人資格の考え方に対し修正を行った。(1998年11月5日)「A/C Maint (Technician Engineer Mechanic)」といった機種限定のない資格を設け、検査・確認を可能としている。実態としては加盟各国の法規に委ねられている。	整備の法確認が個人確認から組織確認(認定事業場)になったにもかかわらず、個人資格である一等航空整備士資格(旧乗員課)と認定事業場における確認主任者資格(旧安全課)の両方を求められているものがある。日本独自の制度であり、近年の高度化され多岐に亘る航空技術に対応する上で非効率となっている。	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、ベースメンテナンスなど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(確認)体制を構築している。	個人資格を担保とした既存の仕組みの他に、高度化され多岐にわたる航空機整備業務に即した資格者養成・品質保証・確認体制の構築を選択できるようにする。基本的な知識・技量(機種を限定しない)をベースに、その上に認定事業場で必要となる知識・技量に関わる教育訓練を実施し、認定事業場として資格を付与する。⇒合理的な養成仕組みの構築、必要な専門知識・技量に集中できる為、要員の能力の向上(品質保証能力の向上)が図れる。⇒個々の認定事業場のみで有効な資格となり、流動性に対する検討も必要。	国は、航空事業者の資格者養成に関するスキーム・基準の適合性や訓練施設などの仕組みの審査・認可・監査を行い、整備士の育成・資格審査・付与などは航空事業者に委任するなど、事業者側に責任と権限を移行する。	ANA
95	国内の認定事業場における海外整備士資格の取り扱い		海外認定事業場のみ整備士資格の同等認定が認められおり、国内の認定事業場は適用外となっている。		同等認定を拡大することにより、大きな制度の変更なく、有資格整備士の柔軟な確保が可能となる。	国内の認定事業場に従事する外国整備士資格保有者への本邦整備士資格の同等認定。	PEACH
96	整備士資格制度		大型機については、各機体ごとの国家資格(一等航空整備士資格)を都度取得し、その後、各社の社内(認定事業場)ルールにて機体の法確認資格(確認主任者)を付与している。	米国は上記要望の仕組み、欧州は機種毎資格。ただし、資格取得制度は異なる。	認定事業場の責任体制の明確化と効率的な資格養成が可能となり、結果、航空事業者として効率的・経済的な事業運営につながる。	各機種統一の整備士資格をベーシックな国家資格とし、機種別等の資格については、各認定事業場での訓練および社内資格発令を行う。ベーシックな国家資格は他国の同等資格と相互に書き換えが行えるようにする。	PEACH
97	整備士国家資格試験に使用する操縦室模擬装置要件の緩和		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、実機を前提(又は操縦室模擬装置を使用)としていることで、訓練、試験の実施に多大なコストを要している。	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、国家資格とは切り離されており、認定事業所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。	整備士国家資格試験における実地試験に使用する操縦室模擬装置要件を緩和し、Flat Panel Trainer(液晶パネル簡易シミュレーター)等での試験を可能とする。これにより、訓練コストを大幅に削減することが可能となる。	・規制改革検討リスト項目「整備士資格養成」における整理(資格取得に関する国から事業者側への責任、権限委譲)が第一義 ・上記項目が認められる間の規制緩和項目とし、Flat Panel Trainer(液晶パネル簡易シミュレーター)等での試験を可能とする。	ANA
98	国家整備士資格の局学科試験の回数増		国家整備士資格の学科試験機会が、1整は2回/年、1運整は3回/年である。		学科試験回数および全学科合格までの有効回数を増やすことで、資格者の養成が進み、有効な人員活用に繋がる。200百万円/年のコスト効果(現在20名/年程度が途中断念)		ANA
99	整備士国家資格の学科試験の取り扱い		国家整備士資格の学科試験機会が、1整は2回/年、1運整は3回/年である。 有効回数・期限: 課目合格による試験の免除は、初めて課目合格を得た試験結果通知日から起算して1年以内に行われる学科試験に適用される。 一 整: 3回受験可能 一 運 整: 4回受験可能		学科試験回数および全学科合格までの有効回数を増やすことで、資格者の養成が進み、有効な人員活用に繋がる。他社では、200百万円/年のコスト効果(現在20名/年程度が途中断念)		PEACH
100	運航管理者技能検定の緩和	ICAO Annex1 1.2.5	ICAO締約国で取得した運航管理資格者であっても、技能検定を受検しなければいけない。	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。	問題点⇒ 会社運航管理として認定する過程に社内訓練コースを別途設ける必要がある。例えばFAAライセンスを既に保有する運航管理者を採用した場合でも、本邦技能検定を受検するための訓練を実施する必要がある。 見直し効果⇒ 養成訓練費用の削減	ICAO締約国で取得した運航管理資格者であって一定の実務経験の実績確認が取れば技能検定を免除する制度の創設を要望したい。	NCA
101	運航管理者技能検定受験資格の緩和	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。	運航管理者資格を取得するためには、航空法施工規則166条の6による1年又は2年経験を積んだ者が技能検定を受検できる。(入社後の経験が必要)	ICAOに準拠	現状、運航管理者任用訓練までに、「運航補助者社内資格取得」、「運航管理者技能検定受験前訓練」において、55日間の訓練と法で求められる1年以上の実務経験をを経て、「運航管理者任用訓練」を受けることになっている。 1年の実務経験に代わるものとして、養成学校等の卒業が要件として認められれば、訓練期間の短縮、早期ライン投入を図ることができる。	法で求められる1年以上の実務経験について、養成学校等の卒業が実務経験に代わる要件として認められるように改訂を要望する。	NCA
102	運航管理者に求める訓練の緩和	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)	運航管理者技能検定を保有した上で、運航管理者の訓練は施行規則214条に基づき運航規程に、さらにその付属書により詳細な内容を定めているが、種々の通達にて詳細な内容が求められている。		カテゴリ一航行の通達改正では運航管理者が実施する法77条の業務内容に対して、運航乗務員と同等の知識付与が求められており、法に定める業務に対して過剰と考える。また、各種通達の改正の度に定期訓練の実施を求められることが多く、会社としての考えに基づいて実施できる定期訓練の時間枠が厳しくなっている。	通達の改正	ANA

No.	項目	ICAO基準	我が国の現状	主要国の現状	見直しの効果・問題点	対応案	提案者
103	運航管理者		航空法においては、最大離陸重量が5.7tを超える航空機または9.08tを超える回転翼航空機を使用して行う航空運送事業の運航管理は、運航管理者技能検定に合格した者(運航管理者)が行うこととされている。	米国では、FAR Part 135に規定されている運航(オンデマンド・チャーター等)では、運航管理者の資格は必要とされていません。		不定期のオンデマンド・チャーター運航の場合運航管理業務を行う人間の配置の必要性やそのレベル(資格)は会社の規模、運航形態、運航環境等によって異なります。その配置の必要性、資格については、基本的には各社毎の判断によるものとし、我が国においても、座席数19席以下の小型機によるオンデマンド・チャーターについては有資格運航管理者の配置について規制の緩和を要望致します。	JBAA
104	同一路線の多頻度運航					多頻度運航であっても、ダイヤを定めての定期運航で無い場合は基本的にはオンデマンド・チャーターであり、運航規程審査要領等にある「路線を定めて」旅客運送を行う場合の要件は小型機(たとえば座席数19席以下)によるこの種運航には適用しないよう要望致します。 また、運航実態にあった制限緩和(旅客を一般募集しない場合は除く等)、柔軟な運用をお願い致します。	JBAA

模擬飛行装置

105	FFS認定に関わる検査後の使用について	認定手続きについては、各国当局にまかせられており該当する基準はないと思われる。	現在FFSの新規認定検査時、及び臨時検査時、検査後の認定書発行までに2~4週間掛かっており、この期間使用できない。(更新の定期検査については、合格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。	FFS稼働を早めることにより、他FFSの賃借料やマンニングロス、契約諸費用等々が削減可能。 特に新機FFS認定においては、合格から認定書発行まで1ヶ月の空白期間は訓練審査の停滞から路線便数計画にも大きく影響する。	検査合格後、認定証の発行によらない即日使用を認めて頂きたい。	JAL
106	FFSの相互認定について	BASAについては当該国間協定によるため、特にICAOの中での基準はないと思われる。	他国にて認定されているFFSの利用においても、あらためて本邦の大臣認定を受けなければならない。	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し適用している国がある。	大臣認定申請のための準備、およびこれらにかかる諸費用等が削減(他国により既に認定要件を満たしていることが確認されているにも拘わらずJCAB認定として同じ作業、資料作成、検査を受けなければならない。)	諸外国が認めているFFSについては、既認定国の認定証をもって本邦基準適合とみなし、個別の認定検査は実施しない。	JAL
107	海外のフライトシミュレーターの局認可		海外の小型機のシミュレーターに対して当局が認可をしていない。	FAAが承認したシミュレーターに対して、他国が認可したのものがある。	限定取得やりカレント訓練における緊急状態の訓練にシミュレーターを使用することは、実機でできない訓練が可能であり、安全確保の上で有効であり、効果的な訓練が可能となる。	FAAが承認したシミュレーターに対して、当局として認可してもらいたい。	中日本
108	海外のフライトシミュレーターの局認可		海外の小型機のシミュレーターに対して当局が認可をしていない。	FAAが承認したシミュレーターに対して、他国が認可したのものがある。	限定取得やりカレント訓練における緊急状態の訓練にシミュレーターを使用することは、実機でできない訓練が可能であり、安全確保の上で有効であり、効果的な訓練が可能となる。	FAAが承認したシミュレーターに対して、当局として認可してもらいたい。	朝日航洋
109	Simulator認定資格の一元化	Simulatorについては、FAA,JAAのLevelの他、各国の航空局が認定したLevel資格を取得している。ICAO基準については、不明確である。	海外Simulatorの使用にあたっては日本国航空局によるLevel資格の取得が必要である。しかしながら、日本国サーキュラーで定められているSimulatorのLevel資格取得にあたっては、FAAを基準としている。	米国及びEU諸国においては、FAA若しくはJAAのLevel資格取得を基本にされており、FAAもしくはJAAのLevelを取得していることで概ね相互で使用可能としているAirlineが多い。	FAA、JAAのLevel資格を世界標準とし、どちらかのLevel資格を取得しているSimulatorについては、万国共通の取り扱いとすることで日本国Level資格取得の費用の削減及びAirline、航空局の効率化が可能となる。	日本国サーキュラーを改定し、FAA/JAAのLevelを共有資格として取り扱う。	SNA
110	海外のフライトシミュレーションの当局認可の拡大		大手エアライン以外の事業者は、フライトシミュレーターを所有することは困難な状況であり、実機による訓練・審査を行っている。			海外のフライトシミュレーターを活用することにより、安全を担保するためにも柔軟な訓練・審査が可能になります。また、費用対効果においても事業者としてはメリットもあると考えられますので、海外のフライトシミュレーターのご当局認可の拡大をお願い致します。 また、乗員の多くが訓練を実施しているフライト・セーフティ・インターナショナル社のフライトシミュレーターの早期認可をお願い致します。	JBAA

BASA(乗員・整備関係)

111	BASAの利用による日本国STC取得の迅速化		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(Bilateral Aviation Safety Agreement)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、それを利用する仕組みが定められていない。		BASA IPA(Implementation Procedures for Airworthiness)に基づいて航空製品の耐空性の証明・試験に関わる相互承認を実施する仕組みが定められれば、米国でSTCが承認された後、速やかに日本国STCを取得し、本邦の航空機に当該STCを利用することが可能となる。	BASA IPAの要領に基づき、米国でSTCが承認された場合には、STC保有者が直接日本国のSTCを速やかに取得出来る仕組みをサーキュラー化する。	JAL
-----	------------------------	--	--	--	---	---	-----

No.	項目	ICAO基準	我が国の現状	主要国の現状	見直しの効果・問題点	対応案	提案者
112	FAA/JAAとの乗員ライセンス相互承認の実現		他国と乗員ライセンスにおける相互承認制度は確立できていない。	米国とスイス	現状の問題⇒ 対象乗員(新採用派遣乗務員)の稼働に、採用後期間6ヶ月の訓練控除が生じる。 見直し効果⇒ 書き換えに伴う訓練費用が抑制される。 日本国発行ライセンスの国際的認知度の向上と、ライセンスの汎用化に伴う、国際路線ジェット経験者の調達市場拡大	ICAO締結国の中でも、特にFAA/JAAと本邦航空局間の乗員ライセンスの相互承認を早急に推進し、ライセンス書換期間の短縮を実現するよう要望したい。	NCA
113	米国、EUとの航空安全協定の早期推進		米国との間にてBASA及びIPA締結、EUとの間でWA締結。		各取極め分野での相互承認により、運航乗務員の稼働、海外委託先選定、整備品整備、資格者養成等において、コスト面、期間面含め大幅な改善効果が期待できる。	相互承認の早期推進に努めていただきたい。ただし実現に時間が掛かる場合、現行制度下で[1-1]～[1-6]まで6項目を要望する。	NCA
114	操縦士技能証明およびSIM認定に関する二国間取極(BASA)の締結、対象相手国の拡大		これらの分野では、他国とBASAを締結していない。 現在、米国と調整中。	これらの分野でのBASAの締結は殆どないと推測される。	[操縦士技能証明]訓練の効率化 [SIM認定]認定取得手続きの簡素化	当該分野におけるBASAを締結する。	ANA
115	BASAの更なる推進		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。		耐空性の実施取り決めに準拠した今後の具体的な法規の改正等について、時期含めた明示を求めたい。 また、修理を相互承認の適用範囲へ追加することを検討していただきたい。		ANA
116	主要国との航空安全に関する二国間取極(BASA:Bilateral Aviation Safety Agreement)		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。		航空事業者の効率的・経済的な事業運営につながる。	その他の航空安全分野(ライセンス、整備施設、模擬飛行装置など)の相互承認の早期締結が必要。	PEACH
117	航空安全に関する二国間取極(BASA:Bilateral Aviation Safety Agreement)の推進		耐空性以外の航空安全分野(ライセンス、整備施設、模擬飛行装置など)において、相互承認締結が締結されていない。		航空安全分野における、申請・認可プロセスが簡略・迅速化される。	航空安全分野におけるFAA、EASA等とのBASA締結を推進する。	PEACH
装備要件							
118	航空法60条、61条の取り扱いについて		航空法60条、61条に記載される機上搭載品目が規定されている。毎年度但し書きの申請を行っているが、搭載し、運用が義務付けられ、運用許容基準の準拠となるMMELと相違がある。 また、昨今ではADFの搭載を義務化しながら、地上施設NDBが廃止となっている。		世界的にも認められているMMELに従った、承認規定である運用許容基準に従うことで安全性は担保され、無駄な遅延、欠航を防げる。 本邦運送事業者のみに課せられており、乗り入れ外航については、なんら制限はない。	但し書きの申請は、運用許容基準に従うこと。とし、審査については、運用許容基準のみとする。 また、その内容についても、MMELに従った内容とする。	ADO
119	装備基準があるもののMEL適用に関わる規制緩和		航空法60条・61条にて装備が義務付けられている装置が不作動の場合、MELを但し書きの許可として設定している。		装備義務によってMELの適用が制限される結果、不具合持ち越しが出来ないため、遅延などを発生させている。	装備義務と不作動時の取り扱いを明確に分離することにより、他のMELと同様の取り扱いとする。	ANA
120	航空法60条、61条に関連する規制見直し		航空法60条・61条にて装備が義務付けられている装置が不作動の場合、MELを但し書きの許可として設定している。		装備義務によってMELの適用が制限される結果、不具合持ち越しが出来ないため、遅延などを発生させている。	装備義務と不作動時の取り扱いを明確に分離することにより、他のMELと同様の取り扱いとする。	PEACH
121	航空法第60・61条(義務装備品)に関するMEL適用の規制緩和	該当なし	航空法60条・61条にて装備が義務付けられている装置の不作動を許容する条件に対して、MMELよりも厳しい制限を受けている。	MMELの条件に従い、設定	世界的な基準との整合性が図れる。 装備義務によってMELの適用が制限される結果、不具合持ち越しが出来ないため、運航便への影響や整備コスト増に繋がっている。	装備義務と不作動時の取り扱いを明確に分離することにより、他のMELと同様の取り扱いとする。	SNA
122	航空機運用許容基準、修理期限の見直し		FAA MMELは、米国内での運航を想定しているものであります。我が国ではこれを運用許容基準として設定しているため、国内で部品がない場合、輸入に日数がかかり修理が完了して通常運航に戻るまで、修理持ち越し基準の適用を受けるか、航空機の運航を停止しなければならぬ事態が想定される。		効果:日本国内での修理に関しては、修理期限に一定の輸入期間を加算することにより、航空機の運航制限にある程度の余裕ができる。よって事業が推進されることになり航空の発展に繋がる。 問題点:事業者独自では、故障した部品が期間の経過による航空機の安全運航に与える影響を証明することは不可能である。	航空局は本件について主体となり、修理期限の延長が可能な部品等のリスタアップを行い、事業者の運航経験値を考慮した新たなガイドラインを作成する。	アジア航測
123	Signal Kitの搭載について	FARには装備要件なし。	航空法施行規則第150条により、装備が義務付けられている。		重量軽減。 MRIによる点検及び定期交換作業が不要になり、工数及び部品費の削減に繋がる。	装備義務の廃止。	ANA
124	非常信号燈の装備義務について	ICAO Annex6では 洋上飛行の場合にのみ要件としている	航空法62条には救急用具のひとつとして非常信号燈の装備を義務付けている		<問題点> 信号燈は火薬類であり、その取り扱いが煩雑な上に3年間に一度交換する必要があるが、少なからず費用が掛かる。小型の使用事業機では考えられなくもないが、運送事業に供する機体では緊急時位置送信機(ELT)も搭載しており、不要である。 <効果> 信号燈の交換に伴う費用の削減。	航空法施行規則150条表の二項の改訂をしていただきたい。	FDA
125	非常信号燈の取り扱い		法により非常信号燈の装備が義務付けられているが、火薬である非常信号燈は輸出が困難であり海外でデリバリーされる機体に装備不可であるのと、機体メーカーが製造時における装着を拒否されている。	同様の基準はない。	現状、輸出が不可なため国土交通大臣の承認を得ていない代替品を現地にて調達し、日本到着後に承認品に交換するというを行っている。 その他の装備(ELT)、管制システムにより非常信号燈を装備する合理性はない。	装備義務の廃止。	PEACH
126	非常信号燈(Signal Kit)の搭載の廃止	該当なし	本邦航空会社は、航空法に従い操縦室にSignal Kitを装備している。 一方で、航空機用救急無線機(ELT)を2式装備しており、Signal Kitの有効性は薄れている。	操縦室に火薬類を搭載している航空会社は、無いと思われる。 テロ対策として、トイレ内のO2 Generatorを不作動にさせるAD/TCDFが発行され、危険要因の排除が行われている。	操縦室内の危険因子の排除。 重量軽減および費用削減。 (新規調達が必要となり重量軽減および部品費が削減される。MRIによる点検及び定期交換作業が不要になり、工数及び部品費の削減される。)	航空法施行規則第150条改正(装備義務の廃止)	SNA

No.	項目	ICAO基準	我が国の現状	主要国の現状	見直しの効果・問題点	対応案	提案者
127	方向探知機(ADF受信機)の装備数の削減	該当なし	本邦航空会社は、航空法に従いADF受信機を2式装備している。一方で、NDB局は廃止の方向にあり、またRVAV航行の拡大が進められており、現状との乖離が見られる。	Boeing社の基本仕様は一式となっている。	世界的な基準との整合性が図れる。2式装備のための費用(約91万円/機)が削減となる。	航空法施行規則第145条改正(航空運送事業の用に供する最大離陸重量が5,700kgを超える飛行機は2式)	SNA
128	ADF装備要件の削除		JA04FJについてはADFの1台装備を承認いただいているが、他の4機については2台装備となっている。NDB局が撤去される環境下において、ADFの装備要件は不要である。		<問題点> NDB局は順次撤去されておりADFは日常運航で不要となっている。JA04FJでは1台装備で導入する条件としてADFは使用しないこととしているが問題はない。一方、航空法60条による装備要件があるため、故障時に所定の期限までに修理できないと飛行できなくなる場合も想定される。機材数の少ない小規模事業者では代替機材が確保できないことから、ADF故障時に運航が不可となると欠航便が発生する。 <効果> ADF故障時にも運航が継続できることから欠航が発生せず、旅客の利便が向上する。	法を改正し、ADFの装備要件を撤廃いただきたい。なお、法改正までの間についても、ADF故障時は使用しない限り無制限に修理持ち越しできるような承認いただきたい。	FDA
129	FDRの要件		最大離陸重量5.7tを超える飛行機(最初の耐空証明等がH17年1月1日後)は、ICAO ANNEX6のタイプ I Aが求められている。(Parameter: 77個)	FAR135では、ほぼICAO ANNEX6のタイプ I Aと同等のParameterが求められている。(Parameter: 81個)	ICAO ANNEX6とFAR135で要求されるParameterは、ほぼ同等である。	FAR135に準拠したFDR装備機については、ICAO標準のタイプ I Aへの改修を免除していただきたい。	中日本
130	FDRの要件		最大離陸重量5.7tを超える飛行機(最初の耐空証明等がH17年1月1日後)は、ICAO ANNEX6のタイプ I Aが求められている。(Parameter: 77個)	FAR135では、ほぼICAO ANNEX6のタイプ I Aと同等のParameterが求められている。(Parameter: 81個)	ICAO ANNEX6とFAR135で要求されるParameterは、ほぼ同等である。	FAR135に準拠したFDR装備機については、ICAO標準のタイプ I Aへの改修を免除していただきたい。	朝日航洋
131	航空機の搭載すべき無線電話としてSATCOM装置の包含		航空法施行規則(147条)では、無線電話2式の装備が義務付けられている。無線電話としてVHF、HFのみが認められているが、SATCOM装置は認められていない。	FAAにおいては、いくつかの条件付きではあるものの、HF 2式のうち1式をSATCOMで代替することが既に認められている。	VHF圏外を飛行する国際線において、HF 1式を修理持ち越し可能とできる。	航空法上の無線電話の1つとして、SATCOM装置を追加する。	JAL
132	航空機に搭載される無線設備に係る監督官庁の国土交通省への一元化		当該無線設備については、総務省と国土交通省による二重管理となっている。航空機に搭載される無線設備の監督官庁は、国土交通省に一元化されることが望ましい。	米国においては、FAAによる一括管理、他省庁の法令は適用されない。	(具体的要望項目)①航空機に搭載された無線装置の定期検査の簡略化、②航空機に搭載された無線装置の他社との貸借に可能とする枠組み 見直し効果⇒ 積み増し在庫 140百万円 (定期検査・他社貸借不可への対応として) 定期検査 22百万円/年 (電気的特性の点検として)	航空機に搭載される無線設備の監督官庁を、国土交通省に一元化することを求める。 航空機に搭載される無線装置の定期点検の簡略化、及び他社との貸借を可能とするよう要望したい。	NCA
133	航空法と電波法の関係の整理		航空機の安全性は航空法で担保されているにもかかわらず、電波法で必要とされる検査や規制が存在する。電波法に関わる無線機については、みなし型式承認、ベンチデータ取得、年1回の点検、共通予備等、本邦固有の規制のため調整・実施・管理に多大な負担がかかっている。諸外国では理解不能な制度である。	同様の運用はない。	航空事業者の効率的・経済的な事業運営につながる。	電波法適用の廃止	PEACH
134	電波を発信する電子装備品の取り扱いについて		航空機より電波を発信する機器(無線機)については、電波法による指定となるため、総務省管轄となり、搭載したあとの運用に関しては、航空法の適用を受けることとなるため、国土交通省の管轄となる。結果、二重行政となっている。		電波法では、航空機局としての登録が各装備品に関して必要となり、基本的には、同一の装備品に関わらず、使用は認められない。しかしながら、航空法の理解は使用が認められる。これにより各社は、航空機に関する本件のみ、総務省に申請業務が発生し、点検等の要求も付加されている。また、乗り入れ外航に関しては、要求されていない。	航空機搭載の無線機に関しては、運航上必須の装備品であり、電波法の適用除外項目として、二重行政を廃止する	ADO
135	追加型式証明取得の取り扱い		STC(追加型式証明)取得時、機体製造国のSTC取得後、重複した検査も含めて日本国のSTC検査を実施している。そのため、機体製造国と日本国の検査を並行で行えないことや二重検査の非効率が発生している。		航空事業者として効率的・経済的な事業運営が可能となる。また、整備管理業務の合理化につながる。	重複業務の廃止	PEACH
136	追加型式承認(STC)の運用の改善	相互承認	ICAO締結国が認めたSTC(追加型式証明)に対して、日本国のSTC検査が実施される事例が見受けられている。	相互承認	二重検査のための書類審査および実機検査に対応している。	運用の徹底	SNA
137	装備品(Flight Data Recorder(FDR))		我が国においては、航空運送事業に供する最大離陸重量が5.7tを超えるものについては、定期航空運送事業と同等のパラメータの記録保存が可能なFDRの装備が要求されている。	米国FARにおいては、19席以下のビジネスジェット機材では、装備に必要なFDRのパラメータ数は減じられています。加えて、今後、製造されるビジネスジェット機材の運航は、FAR Part 121ではなくFAR Part 135に準じて行われる傾向にあります。		我が国において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のパラメータの数は、FAR Part 135の基準で航空運送事業に適用できるよう要望致します。	JBAA
機長審査							
138	「社内定期審査における不合格者」についての再審査の取扱い		「社内定期審査における不合格者」についての再審査は、JCAB運航審査官による審査となる。		指定本邦航空運送事業者においては、JCAB運航審査官による審査から査察縦士による社内審査にて処置する。	「社内定期審査における不合格者」についても、局通達指定本邦航空運送事業者の指定要領 第5条の「範囲内の機長」に含める。	ADO

No.	項目	ICAO基準	我が国の現状	主要国の現状	見直しの効果・問題点	対応案	提案者
139	航空法第72条に定める「機長の範囲」の拡大	機長審査は事業者が実施	「機長の範囲」外(例えば、機長昇格時の1本目の審査)は国の運航審査官が審査実施 ※通達「指定本邦航空運送事業者の指定要領」	機長審査は事業者が実施	・審査官待ち期間の短縮 ・運航を熟知した事業者査察操縦士による効果的な審査の実現	機長認定に係わる審査を全て事業者で実施可能とする。	ANA
140	機長の範囲見直し		航空事業者の査察操縦士が認定・審査実施できる「機長の範囲」が定められており、機長昇格については航空局審査官が審査を行う形態となっている。	諸外国では、航空事業者の査察操縦士による認定が認められている。	航空事業者の効率的な事業展開の阻害要因となる。	航空事業者の査察操縦士による機長昇格審査を認める制度とする。	PEACH
141	指定本邦査察操縦士の審査権限の緩和		指定本邦査察操縦士が審査できる機長認定範囲に制限があり、査察操縦士であっても初期任用・機長昇格は審査することは出来ない。 (指定本邦航空運送事業者の指定要領)	指定事業者等の仕組みが異なるため、同一条件による比較は難しい。	3ヶ月後の審査路線の確定を含め、局審査官との事前調整に現行2-3か月を要している。貨物便においては、需要の振れ幅が大きく3ヶ月前の審査路線確定は利用者利便を制約する要因となっている。加えて、審査官枠の他社との調整もある。社内審査であれば1ヶ月前の調整で済むことから、路線の柔軟性確保と乗員養成推進に寄与する。また、貨物便である故、局審査官搭乗時に社員の随行が必要であり、これがなくなれば費用・マンパワー削減が見込める。	現行当局運航審査官が実施している機長認定審査(初期任用、機長昇格等)を指定本邦の査察操縦士が実施できるように指定要領を見直して戴きたい。	NCA
142	指名査察操縦士の指名定期審査実施間隔の見直し	不明	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12ヶ月に1回実施している ※通達「機長等認定・審査要領」	欧米では査察操縦士の指名定期審査は、24月に1回実施している	より柔軟な審査体制の構築が可能になる。	指名査察操縦士の指名定期審査実施間隔を拡大する。	ANA
143	査察操縦士必要数要件の緩和(事業者が設定できるように)	不明	2名または機長数の1/30のいずれか大きい方 ※通達「指定本邦航空運送事業者の指定要領細則」	不明	・指導者の効率的な配置	事業者毎に必要な数を設定可能とする。	ANA
144	類似規程を保有する事業者間における査察操縦士の兼任	規定なし	複数の事業者を跨ぐ査察操縦士の兼任は認められず ※通達「機長等認定・審査要領」	規定はないと推測される	・指導者の効率的な配置	類似規程事業者間での査察操縦士の兼任を可能とする。	ANA
145	機長に要求される資格維持		航空法では、最大離陸重量が5.7tを超える飛行機では、指定本邦航空運送事業者以外の事業者では機長資格維持のために当局運航審査官による定期審査(技能・路線)が必要である。	FAR135.299(路線審査)、FAR135.293(技能審査)では、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。	少数の機体しか有せず、また、模擬飛行装置を有しない航空運送事業者で指定本邦航空運送事業者の指定を受け維持する事は、小さな事業者にとってはハードルが高すぎる。	指定本邦航空運送事業者の指定を受けずに、当該事業者と同様に当局に認定された審査担当操縦士による審査で法72条の資格維持が可能となる制度を構築する。	朝日航洋
146	基準月の緩和				運航乗務員については、訓練審査につき基準月が設けられてその与えられた猶予内での訓練審査が求められているが、昨今の電力不足やシミュレータの不足、審査官、試験官の稼働により基準月ないに実施するため四苦八苦している。		SFJ
147	カテゴリ航行(I/II/III)の機長に係わる経験要件の例外的取扱いの導入		機長飛行時間に関する経験要件として、CAT I (100時間または50時間)、CAT II・III (300時間または100時間)の経験要件が設定されている。 ※通達「カテゴリ I 航行の承認基準及び審査要領」等	一定の条件(*)を満たすことを条件に、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	天候に左右されない安定した運航体制を早期に構築することができる	既定の経験要件に代わる方法により、カテゴリ航行に掛かる機長資格を付与できるようにする。	ANA
148	機長認定(路線審査)申請の条件緩和	不明	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局の路線審査に申請できない。そのため、審査待ち期間が発生	事業者が審査を行うため、発生しない	審査待ち期間の短縮	技能審査実施予定者も路線審査の申請を可能とする。機長認定に係わる審査を全て事業者で実施可能とする。	ANA
149	二型式機同時乗務時の資格維持要件の合理的な設定	不明	合理的な維持要件を認める規定なし	FSBLレポート(異なる機種)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	操縦士の柔軟運用加速	二型式機同時乗務に特化した資格維持要件基準を設定する。	ANA
150	希望日での審査受審				現在、新規航空会社も増えたということ、運航審査のための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ところである。審査官の増員を行い、希望する日時(土日、時間帯にかかわらず)での運航審査を実施していただきたい。		SFJ
151	再訓練計画合意に至るプロセスの見直しについて(内容の平準化とスピードアップ)				再訓練計画の作成において、技術的な内容だけでなく、文章構成や文言修正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。そのため、内容の平準化とスピードアップを図りたい。		SFJ
152	機長に要求される資格および資格保持		我が国の航空法においては、最大離陸重量が5.7tを超える航空機または9.08tを超える回転翼航空機を使用して行う航空運送事業の機長には、定期運送用操縦士の資格(ATPL)が要求されています。	米国のFAR135では、ターボジェット機や、客席数が10席以上の飛行機、または多発のコミューターに使用される飛行機の機長にはATPLを要求し、それ以外の飛行機は、一定の経験、資格要件を満たせばCPLでも可としている。		座席数19席以下の小型機によるオンデマンド・チャーターの機長については、一定の経験、資格要件を満たせばCPLでも可とするか、あるいは、座席数19席以下の小型機によるオンデマンド・チャーター等に特化した比較的容易に取得できる航空運送事業用免許(不定期、小型機用)を新設して頂くことを要望致します。	JBAA

No.	項目	ICAO基準	我が国の現状	主要国の現状	見直しの効果・問題点	対応案	提案者
153	機長に要求される資格および資格保持		我が国の航空法においては、最大離陸重量が5.7tを超える航空機または9.08tを超える回転翼航空機を使用して行う航空運送事業の機長には、定期運送用操縦士の資格(ATPL)が要求されています。	米国のFAR135では、ターボジェット機や、客席数が10席以上の飛行機、または多発のコミューターに使用される飛行機の機長にはATPLを要求し、それ以外の飛行機は、一定の経験、資格要件を満たせばCPLでも可としている。		上記(1)の緩和が実現するまでの間は、座席数19席以下のオンデマンド・チャーターの機長資格維持においては、指定本邦航空運送事業者の査察操縦士制度のような制度を構築し、事業者自らの確に技術管理を行うことを前提に、社内査察操縦士の審査による資格維持、および中間技能基準月に行われる定期審査の撤廃等、オンデマンド・チャーターを行うビジネスジェットに特化した機長資格維持に係わる規制緩和を要望致します。	JBAA
154	操縦士ライセンスの申請(ライセンスの発給について)		現行では、限定変更試験に合格後、当該ライセンス受領に時間を要する場合がありますが、ビジネスジェット事業者では、事業計画に潤沢な数の運航乗務員を雇用していない。			効率的な運航乗務員の訓練が行なえるように限定変更試験合格後速やかに路線訓練が実施可能となるように、合格時に暫定的なライセンス発行等のお取り計らい頂くことを要望致します。	JBAA
155	操縦士ライセンスの申請(ライセンスの切り替え手続き)		航空安全基準アップデートプログラムでは、安全認証に係わる外国当局との連携として、米国との航空安全に関する二国間取り決め(BASA)の締結推進が検討されていますので、BASAの締結により、外国政府が授与した資格証書を有する操縦士に対する我が国における試験免除の適用基準の緩和等が望まれる。			ライセンスに関する米国等諸外国とのBASAの締結に至るまでにはまだまだ長期の交渉期間が必要であることが予測されますので、それ迄の間操縦士の外国ライセンスの切り替え手続きについて、合理的な運用あるは基準の緩和を要望致します。なお、外国人操縦士等が我が国の申請手続き等を十分理解できるよう、英語による通達等が発行されることも要望致します。	JBAA
地上取扱							
156	旅客在機中の給油の実施		・現行制度においても、旅客の安全が確保されるよう要員配置及び連絡体制の確保がなされていれば、旅客在機中の給油作業は制度上可能。 ・しかし、「原則は旅客在機中の給油は禁止」という風潮があり、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。	・欧米ではLCCを中心に、通常運航時において旅客在機中の給油が行われている。	・駐機時間が短縮されることから、機材効率が向上する。	・規程(OPERATIONS MANUAL)上の在機中給油に関する「原則禁止」の文言を削除し、安全およ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在機中の給油ができるようにする。	SKY
157	旅客在機中の燃料補給の実施	原則、旅客在機中の給油は禁止されているが、旅客の安全が確保されるよう要員の配置及び連絡の確保がなされていれば、旅客在機中の給油作業は可能。	現行制度(通達)においても、旅客の安全が確保されるよう要員の配置及び連絡の確保がなされていれば、旅客在機中の給油作業は制度上可能。	欧米各国等では、LCCを中心に在機中給油が行われている。(東南アジア系の航空会社では体制作りもせずに、日常的に旅客在機中の燃料補給を実施している。)	機材回転率が向上し、効率的な事業運営が可能となる。(ダイバート等目的地以外に着陸した場合のグランドタイム短縮に繋がる。)	ICAO基準の見直し。世界中で毎日数万回の燃料補給が実施されているが、燃料補給中の火災は報告されていない。基準の撤廃若しくはケロシン系燃料は除外し、ガソリン系燃料による燃料補給に限定する。	SFJ
158	空港管理規則 第二十条(給油作業等)の要件	特に制限なし	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	特に要件なし。メーカーマニュアルでは、出力の強いウエザーレーダー、HFは、近辺で燃料漏れがあった場合は、使用禁止	給油中の地上との通信が容易になる。 特にイレギュラー時。	給油中であっても必要な条件を満足すれば、無線設備又は電気設備の操作を可能とする。	ANA
159	旅客搭乗・在機・降機中給油の取り扱い	PREPARATION OF OPS MNLにて旅客の搭乗中、在機中、降機中の燃料補給は認められている。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されているが、旅客が搭乗している場合に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ている。	原則実施しない。安全監視、緊急時体制を確立すれば実施可能。ただし、明確な基準はないため、不合理な条件が課される可能性がある。	通常実施している。米国FAAでは、在機中の燃料給油の際の手順は、各航空会社の設けるOMIに設定すればよいこととしている。	機材回転率が向上(ターンアラウンドタイムの短縮)し、効率的な事業運営が可能となる。	世界的な基準に基づき、旅客搭乗・在機中給油の一般・標準化を図る。	PEACH
160	燃料給油業務の整理	地上取扱業務にかかる手順等の規程化を義務づけている。	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)地上取扱業務として運航規程に定める方向で意見照会が実施された。(2010年9月)	燃料給油業務は整備作業とはされていない。	整備士を要件としなくなるため、リソースの柔軟な活用が可能となる。	「運航規程審査要領」、「運航規程審査要領細則」等の通達の改定	ANA
161	燃料給油業務の取り扱い	地上取扱業務として、手順等の規程化を義務づけている。	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)地上取扱業務として運航規程に定める方向で意見照会が実施されたが(2010年9月)、未だ関連通達が改正されていない。担当官に伺ったところ時期は未定とのこと。	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)	空港ハンドリング業務としてオペレーション部門による統括管理が可能となる。整備士を要件としなくなるため、リソースの柔軟な活用が可能となる。	関連通達の迅速な改正。	PEACH

No.	項目	ICAO基準	我が国の現状	主要国の現状	見直しの効果・問題点	対応案	提案者
162	運航管理施設等の検査に係る要件の緩和		運航開始後に地上取扱業務の委託先の変更する場合、通達 国空総454に基づき実地検査を行うことになっている。(2.2.1にて担当課長が認めた検査項目については省略することが出来るとされている)	少なくとも米国、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。尚、就航前の地上取扱業務の当局へのファイル方法について、米国、香港では「認可事項」の概念が無い。	問題点⇒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に一ヶ月程度要する可能性がある。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。	運航管理施設等の変更(委託先施設)について自社責任による確認を前提に、運航管理施設検査について書面による届出のみとしていただきたい。(運航管理施設の新設は除く)	NCA
163	成田国際空港における給油施設について		成田国際空港における給油につきましては、ビジネス機専用スポットでの給油が不可能なため、燃料搭載時には燃料補給可能なスポットへの自走もしくは牽引による移動が不可欠であります。当該スポットの混雑により、希望する時間帯に使用できない場合があります。出発直前に燃料を補給することが多く、その移動のために乗員の拘束時間が増すことにより、安全性および利便性の観点から好ましくない状況にあります。			同空港における他のスポットと同様、ハイドラントシステムの構築または給油トラックでの給油を可能にするための、施設充実、法整備(法対応の整備)等の給油施設、方法の改善を要望致します。(2009年2月20日付当協会の成田国際空港(株)宛「成田国際空港に関するビジネス航空機についての要望」参照)	JBAA
その他運航関連							
164	特別航行の機番追加申請の簡略化	具体的な手続きについては、各国に委ねられている	新造機の受領毎に特別航行の機番追加申請を行っているが、特別航行(RVSM, RNAV, CAT航行等)は種類が多く、それぞれの特別航行毎に、申請書鑑に当該航行に必要な機上装置が搭載されていることを証明する資料を添付して申請する必要があるため、新造機の導入が連続する場合には、相当な作業負担となっている。	不明	・1機追加にあたり2人・日の作業量が削減される。 ・電子申請により、申請書類提出にかかる時間・交通費が削減できる。	機上装置等に変更がなければ、将来導入予定の機体を纏めて申請、届出、添付資料の省略、電子申請などを可能とする。	ANA
165	ハーネスタイプのチャイルドシートの機内での使用		航空局として「背もたれと座面のないチャイルドシートの使用が可」との見解は出されていない。	FAAは認可している。	FAAは認可しているが日本では認可されていない状況のため、JALでは使用不可としている。お客さまにとっても納得感がなく一部混乱が生じている。	FAAの見解も再確認した上で、可能であれば日本でも使用可との見解を示してもらおう。	JAL
166	航空危険物 第7分類(放射性物質)の隔離に関する法規について	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)の隔離に関する記載はない。	「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項において、放射性物質と火薬類/高圧ガス/腐食性液体/引火性液体/放射性物質の混載が禁止されており、IATA Dangerous Goods Regulationsによって上記混載禁止の隔離基準が日本国政府例外規定(JPG-11)として設定・周知されている。	IATA Dangerous Goods Regulations 第52版によれば、航空危険物第7分類(放射性物質)の隔離に関する基準が設定されているのは日本国政府のみである。	【効果】 ・日本国における航空貨物輸送の利便性向上 ・基準確認・遂行に関わる作業時間の削減 【問題点】 現状は問題点なしと想定する	「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項の撤廃並びにIATA Dangerous Goods Regulations 日本国政府例外規定の削除を要望したい。	JAL
167	国際線運航委託に係る規制の緩和				海外における、運航支援業務は本国でコントロールできる場合には、情報伝達業務やデリバリー業務としての位置づけとして認めてほしい。	国際線運航委託にかかわる規制の緩和	SFJ
168	メーカーマニュアルに準拠した改訂を行う場合の運航規程付属書の届出化		運航規程審査要領 細則では、製造者のマニュアル通りの設定および変更については、航空局安全部航空事業安全室又は地方航空局保安部運用課長の承認を受け、届出が許容されている。しかしながら、現状では運航規程付属書(AOM)下記章(※)改訂に際し、メーカーマニュアル(FCOM)への準拠に関わらず航空局への申請を行うことでAOMが承認されている。この現状は国内他社の運航規程付属書も同様である。 (※) ・Limitation章 ・Normal Procedure章 ・Supplementary Procedure章 ・Non-normal Checklist章 ・Non-normal Maneuver章 等	(調査中)	規定改訂の効率化、業務の効率化	細則に則り、運航規程付属書改訂に際し、製造者のマニュアルに準拠した場合は、届出制として頂きたい。	JAL
169	自社機によるチャーター運航計画書の提出期限の緩和について		原則として運航月の前月20日までに運航計画書を事業課に提出	運航日の2-7日前が主流	定期便乗り入れ地点以外からの緊急的な輸送需要に対して、運航機体を保有しているメリットを最大限に活かして即応することは、利用者利便の向上に資する。運航計画書の提出期限の緩和は、即応性を発揮する上で意味合いが大きいと考える。	現在、ご検討頂いているチャーター運賃認可手続きの短縮(7日→3日程度と一旦ご回答頂いている)と合わせ、運航予定日の2日前提出で可とするよう要望したい。	NCA
170	チャーター便運航に伴う手続き・運用の見直し		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、航空局安全部への就航地生産体制の説明を事前に実施している。	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。	航空局安全部への事前説明の省略によって、より迅速なチャーター便運航の実施が可能となる。	社内整備規程の改訂についてはご了解を頂いているが、航空局安全部への「事前説明」を「通知」とするよう他の社内規程を改める旨、了解を得たい。(整備関係は規程改定手続きに入る予定)	NCA
171	ヘリコプターに適した路線運航規定の制定		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。		運航体制の見直しにより、事業会社の負担軽減が可能となり採算性が向上する。シングルパイロットが可能になれば小型ヘリコプターでのIFR運航による旅客輸送が現実的となる。	ヘリコプターに適した路線運航規定の制定	エクセル・森ビル
172	利便性向上のためのヘリコプターの離着陸場確保に関する要望		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。		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。場外離着陸場に離着陸する場合は届け出制にする。効果:顧客の要望にこたえることができ、ヘリコプターの有効利用につながり、最終的に活性化が図れる。		エクセル・森ビル

No.	項目	ICAO基準	我が国の現状	主要国の現状	見直しの効果・問題点	対応案	提案者
173	ETOPS 路線追加に関する承認を不要、または届出とする		エンジンが2つ装備された双発機による長距離進出運航(ETOPS運航という)の場合、飛行機とエンジンの組み合わせによる最大飛行時間と路線の承認を航空局より取得する必要がある。	<米国> 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は必要。路線については、240分を超えるETOPSに限り必要となる。	双発機によるチャーター便の運航や、突発的事由による路線変更の対応が容易となる。	承認された最大飛行時間の範囲内で路線の追加を行う場合には、承認不要もしくは届出として頂きたい。	JAL
174	ETOPS路線承認の簡略化	詳細の記載無し	最大飛行時間の範囲のETOPSにおいても、路線別の承認が必要 ※通達「双発機による長距離進出運航実施承認審査基準」	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	法人救出チャーターなど、緊急対応が可能となる	路線別の申請・承認を不要とする。	ANA
175	ETOPS路線承認の簡略化		路線毎にETOPS運航承認が必要	米国では、路線毎の承認は不要。エリアでの承認となっている。	チャーター便の対応や新規路線展開が迅速化される。	エリアでの運航承認を可能とする。	PEACH
176	ETOPSの効率的展開		ETOPS(長距離進出運航、Extended Range Operations with Two-Engine Airplanes)が必要な機種を使用した路線展開には、原則として1年～2年は必要となっている。		航空運送事業者の効率的な事業展開の阻害要因となっている。	事業展開に合致した期間で手続きが完了する制度策定。	PEACH
177	カテゴリI航行の規制緩和		カテゴリI航行の承認基準及び審査要領に基づき、カテゴリI航行の申請を行い、承認を受けており、資格維持のための訓練・審査を実施している。		<問題点> カテゴリI運航については、DHが60m以上、視程が800m以上、RVRが550m以上と既に通常の運航の範疇と考えられ、諸外国においても特別な運航とは認識されていない。 <効果> 現在の基準を削除いただくことにより、申請、訓練・審査などの手続きが緩和される。	カテゴリI運航に関わる承認基準及び審査要領に関わる通達を廃止願いたい。	FDA
178	内航機/外航機の取り扱い	税制に基づく規制でありICAO基準はないと思われる。	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る。	詳細は不明だが、苦勞している、課題となっているということは聞いたことがない。	機材回転率が向上(ターンアラウンドタイムの短縮)し、効率的な事業運営が可能となる。	変更手続きの簡略化による時間の短縮	PEACH
179	乗務時間制限の統一化(国内運航基準を国際運航基準に統一)		連続24時間以内で8時間(国際運航は12時間) ※通達「運航規程審査要領細則」	不明	乗員稼働力の増加	国内・国際運航にかかわらず12時間とする。	ANA
180	乗務時間制限の緩和		運航規程審査要領細則により、連続する24時間以内において国内航空に従事する場合の乗務時間が8時間を超えて予定しないことと定められているが、国際運航に従事する場合については、1名の機長及び1名の操縦士の場合12時間まで認められている。		<問題点> 座席数100席未満の航空機を運航する会社にとって、運航乗務員の件数負担は非常に大きい。また、大都市間を多くの便数でつなぐ大手航空会社に比して、限られた便数で地方空港をつなぐには、乗務員の稼働による制約を受けて、利便性、経済性のよいダイヤが組めない制約がある。 <効果> 運航乗務員の連続する24時間の乗務時間制限を8時間から12時間に緩和いただくことにより、夜間最終便で到着した乗務員が翌日早朝便の乗務に就けるなど、大きな効率改善となる。 一方、国際線運航においては既に12時間までの乗務が求められており、安全上の問題はないと考える。	100席未満のリージョナル航空機については、国内航空においても24時間以内の乗務時間を12時間まで承認いただきたい。	FDA
181	運航管理施設の開設に伴う事業計画変更の届出化		運送事業者の新基地開設は事前の認可申請となるため、事業計画変更認可を受けている。		就航機種変更時と同様に、基地開設時も届出とすることで、認可申請準備および説明等にかかるワークロードが軽減できる。10百万円/年のコスト効果(▲200MD/年)	法改正	ANA
182	RNAV基準の緩和		RNAV(GNSS) Approachの承認基準として、航法精度が指定されていないRNAV運航に関する通達が適用されている。		<問題点> 航法精度が指定されていないRNAV運航に関する通達は、以前の航空路における航法精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、これをRNAV(GNSS) Approachに適用することには無理がある。 <効果> 廃止によりRNAV(GNSS) Approach導入の推進につながる。	RNAV運航承認基準に関する通達を廃止願いたい。	FDA
183	GPSを主要計器としたRNAV航行の促進	航法の基準を全世界的に調和させるために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。	2010年度に発行されたAICに基づきGPSを主要計器とした評価運用の経路が設定されている。JALグループのエアラインは評価運用に参加し毎月実績を報告している。	米州、豪州、東南アジアでは実施済み	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ない。GPSを主要計器とできれば自由に経路を設定できるようになるため、経路の短縮に伴う燃料消費の削減の効果が期待できる。	現在実施されているGPSを主要計器とした評価運用の結論を可能な範囲で早期に出して頂きたい。	JAL
184	GPS及びIRSの位置付けの整理		GPSは航法の補助的な位置付けであり、GPS/IRSは航法の補助的な位置づけであり、ADF、VOR、DME等の従来航法センサーの代替としての使用ができない。		<問題点> GPS及びIRSを有するマルチセンサー航法装置は既に十分な運航実績があり、補助的システムを超えた評価が与えられるべきである。 <効果> 航法装置として認知されることにより、運航が多様化されると共に、航法機器故障時の運航効率が向上する。	マルチセンサー航法装置を搭載した航空機については、GPS及びIRSを正式な航法センサーとして認知していただきたい。	FDA
185	GPSの位置付けを明確にする。			ポータブル型GPS航法装置の使用が可能である。	小型機の航法装置等の設置が容易になる。 VOR等の縮退が進む。	GPSの位置付けを明確にする。	中日本
186	乗員の飛行地域(エリア)と空港等に係る乗務要件の実運航に合わせた見直し		当社社内規程にて、運航乗務員の飛行可能な地域・空港を、当局規程類より厳密に定めている。現行では、この厳密な規程に基づいた訓練を実施している。		社内規程を、当局規程類に準拠したものに直すことで、定期便の経路変更やチャーター便の乗員計画を機敏に立案できるようにする。あわせて地上運航施設等の高度化に順応した乗員の技術管理が実現できる。	まずは、当社にて承認規程類内容を整理し、改訂承認手続きを進めさせていただきたくしたい。	NCA

No.	項目	ICAO基準	我が国の現状	主要国の現状	見直しの効果・問題点	対応案	提案者
187	規程類 (ルート・マニュアル)		我が国では、ルート・マニュアル(航路資料)は、運航規程附属書として届出義務が課せられている。			会社として適切に情報入手に務めるとともに管理を行うことを義務付けること等により、届出義務を不要とし航空路誌及びジェブセン資料等のそのままの使用が認められることを要望致します。	JBAA
188	CAT-I運航に係わる基準		我が国では、CAT-I運航に係る地上装置及び機上装置、乗組員の訓練及び審査、運航方式等に係る基準が設定されている。	諸外国の中にはCAT-II以上の場合に限定してそれらの特別な基準を設定している国がある。		我が国ではステイトミニマがCAT-I運航のミニマムとして設定されていますので、CAT-I運航が特別な基準に該当しない措置を要望致します。	JBAA
189	外国籍航空機の本邦への飛来と国内移動について					航空法第126条第5項に基づく空港の指定に関し、県営名古屋空港、神戸空港といった、すでにサービスの提供を実施している空港について早期に指定されることを要望致します。 どうしても早期指定が困難な場合は、イレギュラー発生時等への対応のため、施行規則230条の2項の許可取得手続きの簡素化(2010. 10. 31付で施行規則第231条や234条の2に対して認められた緩和処置等と同様な緩和処置)を早期にお願い致します。	JBAA
190	外国籍航空機の本邦への飛来と国内移動について		外国籍自家用機が本邦内の各地間において航空の用に供する際に必要な法第127条に基づく事前許可につきましては、現実に米国と日本との隔たりが発生している。	米国などでは、外国籍機が指定された空港(航空法126条の5に規定する空港に相当)において出入国を行うことで、入国後は米国内を事前許可や承認を得ずともすべて自由に運航できる。		航空法施行規則第231条(航空法127条に定める外国航空機の国内仕様の許可細則)の申請手続き期限が短縮され、商用の為の緊急止むを得ない事情がある時は、離発着の予定時刻の24時間前まで受け付けて貰えるようになった。 商用以外の場合(給油目的等)もせめて10日前から3日前位への申請期限短縮をお願い致します。	JBAA
191	外国籍航空機の本邦への飛来と国内移動について		日本への乗り入れについて、海外からみると発着枠申請などの諸手続きやその窓口がわかりづらい嫌いがあり、そのため日本国内の運航支援者を通じて調べるといふ実態がある。また、時間を費やして調べても希望する日時に発着枠がなく、日本への乗り入れを断念する例もある。 航空法施行規則第234条の2(航空法130条の2に定める外国航空機による有償飛行の許可細則)の申請手続き期限が短縮され、商用の為の緊急止むを得ない事情がある時は、離発着の予定時刻の24時間前まで受け付けて貰えるようになった(2010. 10. 31) 外国から飛来した後の航空法第130条の2による国内区間の有償飛行の許可は極めて例外的にしか認められていません。本件は外国からビジネス機をチャーターして来られた貴客に大変不便をかけています。米国でも、外国籍機の国内有償飛行は原則禁止されていますが、ビジネス機等については、外国籍機が外国から飛来し、国内の空港を有償で何力所経由しても、同じ搭乗者で又外国へ戻るのであれば、簡単に許可が下りているようです。			航空法第130条の2に基づく事前申請(施行規則234条の2)につきましては、搭乗旅客によつての差別化(商用目的が3日前までに対し、観光、燃料補給目的等商用目的以外については10日前)の撤廃を含め事前申請の受付期限の可能な限りの短縮及び手続きの簡素化(申請方式、申請内容だけでなく使用予定機材が故障した場合の代替機への変更の速やかな許可等を含む)を要望致します。 日本においても外国と同様の条件を付加することで、もっと容易に国内有償飛行(チャーター機により飛来した場合の国内移動に限る)ができるようにしていただきたい。	JBAA
192	東京国際空港発着枠取得に関する申請手続きの柔軟化		ビジネスジェットの乗入れ希望が極めて多い東京国際空港においては、前月15日までの発着枠申請及び前月25日までの発着枠決定、並びに発着枠に空きがある場合の7日前までの申請期限が定められている。 東京国際空港(羽田)における国際ビジネスジェットの発着枠の割り当て期限(従来は7日前まで)が撤廃され、乗り入れ当日の手続きでも可となった(2010. 10. 31)			ビジネスジェットの特長(利用者のビジネスプランにより運航計画が提示されることから、現行の発着枠申請期限締め切り後に利用者から運航を要望される場合が多々ある等)を考慮して頂き、東京国際空港の発着枠に係わる25日より、より早期の発着枠の決定及び7日前申請期限の可能な限りの短縮を要望致します。 空きがある場合についての申請期限(7日前まで)は撤廃されたが、元々の申請(前月15日までの発着枠申請、前月25日までの発着枠決定)についても、より早期に発着枠が確保、確定できるようにしていただきたい。	JBAA

No.	項目	ICAO基準	我が国の現状	主要国の現状	見直しの効果・問題点	対応案	提案者
193	東京国際空港における5日間の駐機制限に関するルールの撤廃または改定		東京国際空港を利用するビジネス機利用者が5日間以上東京に滞在することはごく自然なことであり、駐機制限の5日間の経過をもって他の空港へ空輸しなければならないというルールはビジネス機に求められる効率性および利便性を阻害しています。 東京国際空港(羽田)におけるビジネスジェット(国内・国際)の連続駐機可能期間が5日間から7日間に延長された(2010. 10. 31)			大きな国際的な行事がある等の特殊時期を除き東京国際空港での5日間の駐機制限(但し、AOGの場合を除く)の10日間程度への延長を要望致します。 又上記延長により、もしスポット(駐機場所)の不足が発生するようであれば、スポットの増設あるいは駐機方法の改善による対応をお願い致します。(2008年12月16日付当協会の「首都圏ビジネス機用空港に関する要望」参照) 7日から10日への延長をお願いしたい。	JBAA
194	都心のヘリポートの利用		騒音問題に関しては十分に留意が必要。			都心の屋上ヘリポート(官庁ヘリポートを含む)の利用の拡大を図り、ヘリコプターの利便性が発揮されますよう要望致します。	JBAA
インシデント、不具合報告							
195	非常用装備品の義務報告の要件の見直し	ICAO Annex 6に Operation Requirement が定められている。言い換えればOperationalな状態が定義されているだけなので、これを下回らない限りいかなる制限も課せられない。	非常用装備品については冗長性を以って設計されているにも関わらず、1つでも不動作であれば局報告を行い、実質的に何らかの対応を実施しなければならないという状況から、航空機安全課長届出項目であるPM AB3-EN-31070及びAB3-EN-31080の規定が有名無実化している。従ってこれらのPMを運用するということが当社の裁量権を認めて頂きたい。もし非常用装備品のみ特別な指導を行う必要がどうしてもあるということであれば、設計された冗長性が機能しない場合のみ、報告と指導を行うということを明文化して頂きたい。	機体の原設計者が、その設計を上回る機能・冗長性の喪失と認める場合のみ報告と対応を実施している。	調査や社内調整などの事務手続きが不要となり、整備作業も不要となる。	通達(6-011)改正	ANA
196	不具合報告制度の整理と基準の見直し		法111条の4報告(サーキュラー6-011)とサーキュラー6-001報告があり、一部の内容が重複している。		報告制度の整理を行うとともに、諸外国の制度や基準と揃えることにより、比較分析等が行え、実効性が期待できる。	通達(6-001、6-011)等の改正	ANA
197	不具合報告制度の整理と基準の見直し	該当なし	法111条の4報告(サーキュラー6-011)とサーキュラー6-001報告があり、一部の内容が重複している。また、上記以外の不具合事象に対しても都度の報告を実施している。		報告制度の整理を行うことにより、実効性が期待できる。	通達等の改正 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 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の及ぼす事態の報告について	SNA
198	重大インシデントに関する要望(Engine故障時の重大インシデントの取扱い)	Annex.13 Attach.CIに Serious Incidentの例示(engine disintegration not classified as an accident) Accident/Incident Reporting Manual (DOC9156)によると Engine単体の不具合はインシデントではないとしている	施行規則166条4の6項 ・発動機内部の大規模な破損 ・ケース貫通 ただし、以下の場合においても重大インシデントとされた例がある。 ・複数段のブレードの全周の破損 ・破片のケース貫通	・破片のカウル貫通	他国に比べ適用範囲が広く、機体や関連する部品が拘束され、自社による迅速な調査、対応の遅れを生じる恐れがあるため、施行規則を主要国のそれと同レベルにするとともに、運用の徹底を求めたい。	施行規則の改正	ANA
199	重大インシデントの取り扱い	Annex.13 Attach.CIに Serious Incidentの例示(engine disintegration not classified as an accident) Accident/Incident Reporting Manual (DOC9156)によると Engine単体の不具合はインシデントではないとしている	施行規則166条4の6項 ・発動機内部の大規模な破損 ・ケース貫通 ただし、以下の場合においても重大インシデントとされた例がある。 ・複数段のブレードの全周の破損 ・破片のケース貫通	・破片のカウル貫通	他国に比べ適用範囲が広く、機体や関連する部品が拘束され、自社による迅速な調査、対応の遅れを生じる恐れがあるため、施行規則を主要国のそれと同レベルにするとともに、運用の徹底を求めたい。	施行規則の改正	PEAC H
200	航空事故の対象から大修理に該当する航空機損傷を除外	ICAO ANNEX 13 では、航空機全損(HULL LOSS)事故を除く航空機損傷は、航空事故の対象となっていない。	航空法第76条第1項第五号に「その他、国土交通省令で定める航空機に関する事故」として航空法施行規則165条の3に大修理に該当する航空機損傷を定めている。	航空機全損(HULL LOSS)事故を除く航空機損傷自体は航空事故の対象とされていない。	航空機損傷が発生した場合、損傷状況を詳細に調査しその結果から当局に航空事故に該当するかどうかの判断をいただくまでの間、機材の現状を保持しなければならない。 また、損傷の程度が大修理であり航空事故となった場合には事故調査が終わるまで、機材の復旧修理に着手できなくなるので、機材の運航復帰がかなり遅れる結果となる。	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するよう航空法76条および航空法施行規則第165条の3を改正する。	SNA
201	国としての自発的インシデント報告制度の設定	ICAO ANNEX13 8.2 締約国は義務的インシデント報告制度によっては収集できない情報の収集を促進するため自発的インシデント報告制度を設定しなければならない。	各運航者が社内のしくみとして非懲罰自発的安全報告制度を持っている。ASINETという仕組みで各エアライン間の情報共有は行われるが、航空局はこのASINETにはアクセスしない。	米国ではNASA主体のASRS(Aviation Safety reporting System)、およびFAA、運航者、組合の3者で運営するASAP(Aviation Safety Action Program)というしくみがあり、効果を上げている。なおASRS,ASAPとも条件を満足すれば、非懲罰であり、また報告者の保護がなされる。	事故の手前の様々な不安全事象を集めることにより、事故の未然防止に役立てる。	国として業界横断的に自発的な報告を収集するしくみを作る。	ANA

No.	項目	ICAO基準	我が国の現状	主要国の現状	見直しの効果・問題点	対応案	提案者
202	国としての「非懲罰」「情報提供者の保護」制度の設定	ICAO ANNEX13 8.3 自発的インシデント報告制度は非懲罰的であり、情報提供者を保護するものでなければならない。 Note 1: 非懲罰性は自発報告制度に不可欠である。	ASINETという仕組みで書くエアライン間の情報共有は行われるが、航空局はこのASINETにはアクセスしない、ASINETからの情報のみでは行政処分はしない、という方針を持ち、2次的に非懲罰を実施している。	同上。	自発的な報告があがりやすくなる環境が整う。	米国のEnforcement Policy等を参考に我が国の「法執行方針」を策定する。	ANA
203	国としての運航者のみならず他のサービスプロバイダーを含む業界横断的な安全情報収集・分析・対策立案体制の整備	①ICAO ANNEX13 8.4 A State shall establish an accident and incident database to facilitate the effective analysis of information on actual or potential safety deficiencies obtained and therein contained, including that from its incident reporting systems, and to determine any preventive actions required. ②ICAO ANNEX11 ATTACHMENT D "Framework for The State Safety Programme"	義務報告は航空局により分析され公表される。ASINETは事業者間で共有はされるが、航空局はアクセスしない。また、サービスプロバイダー横断的に、レギュレータと一緒に進んで行く情報収集、分析のしくみはない。	米国では、ASAPやASRSのデータに加え、Flight Data RecorderのDataなどを総合的、多角的に分析して、対策立案のための参考とするASIAS(Aviation Safety Information Analysis and Sharing)というしくみがあり効果を上げている。また、ICAOのSSP(State Safety Program)においては、プロバイダーのSMSが有効に機能しているか、達成度合いを安全指標で評価し、必要な分野に重点的安全監督を実施することとしており、安全達成度監視に不可欠な安全データの共有が必要。	航空界挙げてのリスクマネジメントにより、事故を未然に防ぐ活動をより効果的・合理的に実施することができる。	現行のASIMSとASINETを融合したデータベースを作り、総合的多角的な分析を行う。また、ICAOにおいて規定されたSSPを導入することにより、現行の「安全監査立ち入り検査」に過度に偏った事業者の監視監督のあり方から、事業者のSMSが適正に運用されていることを国が確認したうえで航空界全体のリスクマネジメントの実施へと、国のリソースをシフトしていくべきと考える。	ANA
204	義務報告の内容の見直し	ICAO ANNEX13 8.1 締約国は、顕在または潜在的な安全上の欠陥に関する情報の収集を促進するための義務的インシデント報告制度を設定しなければならない。	義務報告制度は設定されている。しかし個々の報告を義務付けられている項目に関しては一部見直しが望ましい。例えば下記の場合など。 B737型式において、左右燃料タンクの左右差が運用限界を超過したときAlertが出現し、運航乗務員は直ちに措置しているが、都度、事態報告を行い、原因の特定と再発防止を行っている。現在このような事態が発生した場合は義務報告となる。	製造者の考え方: この左右差制限の主な目的は、機体の構造的な寿命のためであり、操縦性能に関わる制限ではない。機体または着陸装置の構造的な寿命の短縮は、制限を超えた左右差がある状態で頻りに運航することによって引き起こされる。	現ガイドラインにおいては、ラフエアーなど気象現象に起因する場合や、人為的な理由により極短時間の超過は対象外となっており、燃料タンク左右差の運用限界超過もこれに該当との解釈が可能であると思われる。	B737型式において左右の燃料量の差異が運用限界を超えた場合であっても、その量が著しく多くない場合は義務報告の対象からははずす。また、他の義務報告の項目についても見直しを実施する。	ANA
空域・管制関係							
205	ヘリコプターによるIFR運航に関わる規定類の整備		ヘリコプターの運航に適した進入、出発方式の設定設定基準が未整備		ルート上のIFR運航だけでは、就航率の向上は望めない。ヘリコプター運航に適した出発・進入方式を設定することで、就航率が向上し、ヘリコプターが信頼される輸送手段として認知されることになる。	ヘリコプターによるIFR運航に関わる規定類の整備	エクセル・森ビル
206	ヘリコプターによるIFR運航に関わる飛行ルート		羽田管制圏内をヘリコプターのIFRルートに設定することが出来ない。		ヘリコプターが運航する高度と固定翼が運航する高度は異なるため、低高度を利用するヘリコプターが障害になることは考えにくい。空間を有効利用できる方策を検討する場、低高度部分の利用を可能とするルートを設定でき、効率的な運用が可能となる。		エクセル・森ビル
207	CARATS施策個票とGAの関係について		RNAVロードマップによりCARATSの各施策がすすめられている。	NextGen SESAR等各国の施策に応じて進められている。	各施策個票がEN, OI, 実用へ移行するときに小型機の実状が反映されない。	小型機の実状がRNAVロードマップ等に沿えない場合は、既存の航法装置等による代替方法を必ず残すこと。	中日本
208	速度制限の見直し	Class A, B, C(IFR) Airspaceにおいては250ノット速度制限の適用なし	高度1万フィート以下は全て最大250ノット以下 ※航空法第82条の2、規則第179条	空域に応じ、柔軟に設定されている	混雑空域における運用の柔軟性向上。	一律高度1万ft以下は最大250ktに制限するのではなく、より実際の管制状況に応じた柔軟な速度管理を可能とする。	ANA
209	Integrate Noise Abatement Procedures and other airport based special flight procedures into new RNAV based flight profiles. Example: 34L/R gear down procedure.		Current noise abatement profiles lead to inefficient flight profiles Noise abatement profiles should be updated to make better use of technology (仮訳) 現在の騒音防止方式は、非効率的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。	Flight procedures are beginning to utilize modern aircraft capabilities to the benefit of all stakeholders including recipients of noise issues. (仮訳) 飛行手順において、騒音問題の関係者を含むすべてのステークホルダーの利益のために近代的な航空機の機能が利用され始めている。		Integrate Noise Abatement Procedures and other airport based special flight procedures into new RNAV based flight profiles. Example: 34L/R gear down procedure. (仮訳) 新たなRNAVベースの飛行方式に騒音防止手続と他の空港に根差した特別な飛行手順を統合する。 例: 34L/Rギアダウン手続	成田AOC

No.	項目	ICAO基準	我が国の現状	主要国の現状	見直しの効果・問題点	対応案	提案者
210	Develop new RNAV SIDs and STARs that utilize current aircraft navigational capabilities that tie in flight profiles from the enroute to the runway and also proceduralize standard Air Traffic communications for pilots of varying nationalities. Design RNAV procedures that allow flexibility for Air Traffic and operational ease of use by flight crews.		Utilization of radar vectors and ATC speed controls are the normal practice (仮訳) レーダー誘導とATC速度規制に従うことが通常のルールとなっている。	More countries are moving to RNAV based procedures that standardize ATC commands and traffic flows (仮訳) 多くの国では、ATCコマンドおよびトラフィックフローを標準化するRNAVベースの手続に移行している		Develop new RNAV SIDs and STARs that utilize current aircraft navigational capabilities that tie in flight profiles from the enroute to the runway and also proceduralize standard Air Traffic communications for pilots of varying nationalities. Design RNAV procedures that allow flexibility for Air Traffic and operational ease of use by flight crews. (仮訳) 飛行方式を滑走路へと結びつけ、航空機をナビゲーションする能力を利用できるよう、また、さまざまな国のパイロットに対応するため、航空交通に係る通信を手順化するよう、新たなRNAV SIDs及びSTARsを発展させる。 航空交通と、運航乗務員による使用の運用上の簡便性を可能にする、柔軟性のあるRNAVの手順を設計する。	成田 AOC
211	Develop RNAV approaches with curved paths (RF Legs) to more efficient final approach courses that are also accountable to noise abatement procedures. Example: Combine the VOR 16L and visual circle maneuver into HND into a single RNAV approach with curved paths.		Approaches at both HND and NRT can bring enhancements to the aviation community via RNAV procedures with curved paths. (仮訳) 羽田と成田の両方でのアプローチにおいて、RNAVの手続きにより湾曲したコースをとることが可能となっており、これによって航空業界に機能強化がもたらされる。			Develop RNAV approaches with curved paths (RF Legs) to more efficient final approach courses that are also accountable to noise abatement procedures. Example: Combine the VOR 16L and visual circle maneuver into HND into a single RNAV approach with curved paths. (仮訳) 騒音防止手続きの観点からも説明可能な、より効率的な最終進入コースへの侵入が可能となるよう、湾曲した経路(RFレッグ)によるRNAVのアプローチを発展させる。 例: 羽田において、VOR16Lと視覚的なサークルの操作を、湾曲した経路を持つ単一のRNAVアプローチに統合する。	成田 AOC
212	Utilize CPDLC for standard communication with flight crews.					Utilize CPDLC for standard communication with flight crews. (仮訳) 運航乗務員との標準通信にCPDLCを利用する。	成田 AOC
213	ヘリコプターのIFRによる運航					ヘリコプターの各種ヘリポートへの非精密進入(ポイント・イン・スペース)が制度化されること、及びヘリコプターの運航に特化した計器飛行経路が新設されることを要望致します。また、現在ヘリコプターに対しても対地高度300m以下の場合の視程を除き固定翼機と同じVMC要件が適用されていますが、ヘリコプターの特性に合わせたVMC要件の導入についても御検討頂きますようお願い致します。	JBAA
214	成田国際空港におけるIFRによる乗り入れ		成田国際空港に発着するヘリコプターは、VMC(視程が5km以上)および緊急以外のSVFRの飛行が認められておらず、他のヘリポート等の発着と比べると就航率がかなり低くなっております。			ポイント・イン・スペースの方式等の設定により、効率的なヘリコプターIFRが可能と考えられますので、成田国際空港でのIFRによる運航について御検討頂きますようお願い致します。	JBAA
215	東京国際空港への乗り入れ		現行では、東京国際空港への受け入れはIFRによる小型高性能機に限られているため、ヘリコプターは当該空港に発着できない状況。			非精密進入方式の設定や旧整備地区のスポットの利用等により定期便のトラフィックに影響を及ぼすことなくVFR/IFRでの同空港への発着が可能になると考えられますので、ヘリコプターによる東京国際空港への乗り入れが可能になる施策を御検討頂きますようお願い致します。	JBAA
航空機登録							
216	新造機の空輸における搭載書類の複写化		航空機登録証明書、耐空証明書及び運用限界等指定書の原本を実機へ搭載することが義務付けられていることから、新造機デリバリー時、現地への飛脚が必要となる。	新造機デリバリー時に於いては航空機登録証明書、耐空証明書及び運用限界等指定書の原本が変わって、写し等の搭載手段が許容されることで、デリバリーから本国帰着までの期間短縮、及び飛脚業務に伴う費用削減効果が見込まれる。		新造機の空輸に限り、製造会社から日本への空輸には原本の搭載ではなく、写しの搭載でも可能とする。	SKY

No.	項目	ICAO基準	我が国の現状	主要国の現状	見直しの効果・問題点	対応案	提案者
217	輸入新造航空機空輸時の証明書類搭載の基準緩和	Convention on International Civil Aviation, Article 29に、国際空域を飛行する航空機はCertificate of Registration及びCertificate of Airworthinessを備え付けることが規定されている。	航空法第56条の規定により、登録証明書及び耐空証明書の備え付けが必須であるため、輸入新造機領収後、日本で登録及び耐空証明の手続きを行い、発給された証明書の原紙を、会社の者(通称:飛脚)が現地まで運んでいる。	航空機製造者によると、国によっては証明書のコピーを搭載して空輸飛行に出発するところがあるとのこと。	証明書の航空機製造国での発給、又は証明書の写しの搭載が認められれば、飛脚の渡航が不要となり、以下の効果が得られる。 1) 飛脚の渡航費用(概算:約30万円) 2) 領収済み航空機が飛脚の到着を待つ必要がなくなり、約1日、空輸出発(つまり路線就航)が早まる。	証明書を現地の日本領事館で発給、または輸入新規製造機の空輸飛行に限り証明書の写しの搭載を認める。	SFJ
218	新造機の空輸		当該証明書の原本を日本より輸送し、搭載の上空輸が可能となる。	当局より検査官が派遣され、Delivery Locationにて、証明書の発行を実施している国もある。	見直し効果→ 「飛脚」費用(1百万円程度)の削減、路線投入の早期化。機材費(約3百万円/日)	新造機の空輸にあたって搭載する証明書については、受取国の当局検査官の派遣による、引渡地点での証明書発給のほか、当該証明書の写しまたは在外公館による証明書の発給等を以って可とする案もあることから、検討をお願いしたい。	NCA
219	新造機空輸に関わる取り扱い		新造機を空輸して日本に持ってくるに際し、航空機登録証明書・耐空証明書などの原本が必要で、その書類を日本から運んでいる。		証明書の写しでの空輸や在外公館による証明書の発給などにより新造機を早く稼働させることが可能となり、弾力的な事業運営が可能。	証明書の写しでの空輸可 在外公館による証明書の発給	PEACH
220	新造機空輸時における耐空証明書原本の搭載について	原本の搭載が求められている。	航空機を運航する際、耐空証明書などの書類は原本を航空機に搭載することが航空法により定められている。	・在外公館が耐空証明書を発行。 ・当局が指名したメーカー、又は航空会社の代理人が発行。	新造機を日本に空輸する場合についても適用されるため、日本で発行された耐空証明書の原本を航空会社社員が現地(米国等)に原本を持参する必要がある。	新造機の空輸については、在外公館に耐空証明書の発行をお願いする等の対応が望まれる。	JAL
221	新造機空輸の迅速化(飛脚問題)	該当なし	新たに耐空証明を取得した航空機を日本に空輸する際に航空機登録証明書・耐空証明書の原本を日本から運んでいる。		証明書類の原本を運ぶための費用(約60万円/航空券+宿泊費)が不要となる。航空機製造メーカーで機体受領後、直ちに空輸できるため、機体の稼働開始迄の日数を短縮できる。	E-Mailで証明書類を送付し、日本到着後に原本を機体に搭載する。	SNA
222	打刻方法の代替手段		航空法施行規則第二章 航空機登録証明書等 第十一条に従い、登録番号を機体に打刻することが義務付けられているため、新たに機材が導入された際、機体構造部に機体登録番号の打刻が必要となる。	機体サイドの既存のリップホール等を利用し、機体の登録番号が打刻されたID Plate(識別板)を取り付けている。	機材がリース機の場合、機材返却時にその打刻マークについて機体オーナー(リース会社)から機体構造部の傷として修理を求められ、その費用負担を求められる。また、修理内容によっては機体メーカーの指示による繰り返し検査(点検)が発生する場合もあり、その機体に対し恒久的な作業負担が発生する。	代替手段として機体の登録番号が刻印されたID Plate(識別板)の取り付け	SKY
223	航空機への登録記号打刻の廃止	特に同様の基準はない。 注記: ICAO Annex 7 「Aircraft Nationality and Registration Marks」8項「IDENTIFICATION PLATE」に登録記号の表示に関する規定があるが、これに対する本邦の基準は、航空法第五十七条、及び施行規則第百十一条に規定されている。	航空法第八條の三、及び施行規則第十一条に登録記号を「かまち」に打刻しなければならない旨規定されている。	詳細は不明だが、打刻を行っている国の情報は持ち合わせていない。	・「かまち」といっても、航空機の構造部位への打刻により「傷」を付けることになるので、好ましいことではない。 また、リースにより航空機を調達している場合、返却時には打刻表示を消去しなければならないが、このためには更に当該部位を削ることになり、構造部位に更なる「傷」を与えることになる。 ・打刻するための工具(ポンチ)は、航空局から借用しなければならず、数が限られており、適時に借用出来るとは限らず、また使用する場所が航空局から遠方にある場合、借用に際し移動のための日数・費用がかかる。(借用のために出向いている。) ・打刻を要求している登録記号は、左記の航空法第五十七条、及び関連施行規則に基づく表示板が取り付けられているので、本来の趣旨は満足しているものと考え。	当該条項を廃止する。	SFJ
224	国籍・登録番号の打刻		航空法に基づき、新規登録した航空機には国籍、登録記号などを構造部材(かまち)に金属製ポンチにより打刻を行わなければならない。 Peach では現在航空局総務課と従来の打刻に代わる方法による国籍・登録記号の明示を調整し、初号機については Airbus が標準で装着する Owner Plate を一部改修して打刻とすることとした。	AIRBUS 社によると、同様の規則はない。	金属ポンチによる打刻は航空機製造者が発行する整備基準では許容されない傷と判定されること、また、定期航空運送事業者が供する航空機は、運航、駐機等その他の手段で個々の航空機は厳格な管理下にあり、打刻の必要性が認められない。	打刻を廃止し、通常取りついている Owner Plate で可とする。	PEACH
225	登録記号の打刻の廃止	該当なし	本邦航空会社は、航空法に従い新規登録した航空機には登録記号を打刻しなければならない。	該当なし	日本独特の規制であり、廃止しても支障はない。	航空法第8条の3および航空法施行規則第11条改正	SNA
226	事業機・自家用機間の変更手続き		オンデマンド・チャーター事業では、短期に事業機・自家用機の変更入替えを行うことがしばしばあり、自家用機から事業機に復帰する度に認可申請が必要となる場合がある。			自家用機から事業機への再変更手続き(復帰)に関しては、認可申請でなく事後届出をもって可能となることを要望致します。	JBAA
その他(規制見直し以外の要望を含む。)							
227	MTOW変更回数制限の撤廃	FLEX MTOWの制度はない。	三種類まで設定可能。但し、変更は一回限り。 ※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」	FLEX MTOWの制度がない。	FLEX MTOWの変更回数は一回に制限されている。現状では事業計画の変更に対し柔軟に対応できない。	一定度の条件(変更後次の変更までに一定度の期間をあげるなど)は課すものの、変更回数制限を撤廃する。	ANA

No.	項目	ICAO基準	我が国の現状	主要国の現状	見直しの効果・問題点	対応案	提案者
228		国際民間航空機関(ICAO)が12月7日より国際線の航空機内への液体物持込制限	国土交通省は2007年3月1日から実施。 (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。ただし、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。また、医薬品、ベビーミルク/ベビーフード、特別な制限食などについてはルールの適用除外品目となる。 なお、ジェルやエアゾールを含む液体物を手荷物として客室内に持ち込む際には上記の制限を受けるが、受託手荷物としては適用されない。	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世界的に確保されている	現時点では、欧米等液体物持込制限が導入されている国の空港では、購入された免税品等についても、当該国のルールに従って検査され、受託手荷物として預け入れできない場合は、保安検査場において没収廃棄されることがあります。 スケジュール通りの旅程ならば納得ができることもあるがダイバーションなどで本来の旅程では持ち帰ることのできた購入物や機内での配布飲料水なども接続検査場で没収廃棄との処置となります。 旅客の利便性ははじめ空港廃棄の手間や処理料金等の面等考慮し機内販売品や免税品について明らかに出発空港出国後に購入又は配布された品目について免除することはできないでしょうか。	接続検査場における液体物検査基準の見直し ・明らかに出発空港出発後購入された免税品(お酒や化粧品)および機内販売品、機内で配布された飲料水等は液体物検査対象としない(搭乗予定便の米国直行便は除く)との補記事項があっても良いと考えます。 少なくとも定期予定便以外のイレギュラー便において上記の検討をお願い致します。	関空AOC
229	定例会議の実施方法の変更	本件に係る規定は特になし。	サーキュラー 4-012「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」で、特定本邦航空運送事業者は、1ヶ月に1回を目安に、航空局技術部安全室と定例会議を開催するよう規定されており、毎月本省へ出向いで会議を行っている。	不明。	当社の場合、オフィスが九州にあるため、本省へ出向くために、ほぼ一日をかけて移動(往復)しており、業務上、非常に非効率である。 特に繁忙期に開催される場合、自社便に適時に搭乗出来ないケースがあり、往便は早朝便の利用、または最悪の場合、前泊、復便は空席待ちで最終便の利用、または最悪、当日宿泊して、翌日の空席待ちとなることも想定される。 基準を見直すことにより、移動に伴う時間的ロスが軽減され、業務効率化が図れる。	定例会議の際には、当該サーキュラーで要求されている報告事項をまとめた会議資料も提出しているが、これを有効に活用することとして、以下のいずれかの運用にする。 ・会議の招集は、原則として取り止め、会議資料の提出のみとし、安全室が必要と考えた場合にのみ会議を招集する。 または ・会議の招集と会議資料の提出を隔月交代で行う。 または ・電話会議システム(SKYPE等)なら、ほぼ無料)を活用した遠隔会議を行う。 または 上記を色々組み合わせて、双方にとって最も有効かつ効率的な方法をとる。	SFJ
230	規制内容である基準・要領等の全面開示	ICAO基準については、文書化されWEB等で公開されている。(一部有料により公開のものも含む。)	航空局の許可・承認を必要とするもののうち、基準が公開されていないものがある。(航空行政全般につき、航空法や施行規則等に基づく規制内容については問合せ先、審査要領等の名称は明示されているものの、内容については問い合わせとなっている。)	先進諸外国の規制についても、文書化されWEB等で公開されている。(一部有料により公開のものも含む。)	実際に申請や手続きを行わない場合においてもケーススタディーなどができ、事業戦略計画策定時に有用である。	審査要領等を公開願いたい。(あるいは、規制の対象となる航空会社・事業者等には事前に開示をお願いしたい。)	SFJ
231	国際標準、先進諸外国の動向調査のお願いおよびその情報共有について	ICAOが基準を制定・改訂するに当たり、加盟国である日本国政府の行政庁には連絡がされていると考える。また、先進諸外国からも照会等を通じて連絡があるものもあると思われる。	国際航空民間条約や先進諸外国のルールの行政庁の調査状況、それらに対する航空行政のスタンスや方向性がどこまで進んでいるのかわからない。また、個別具体的な情報はいただいているが、全体の整理状況を民間に対して開示いただけない。	先進諸外国における対応は不明。	国益に基づく行政のあり方を考えるに、世界標準であるICAO基準、先進諸外国の情報を行政庁が常に先取りしていく必要があると考える。先進諸国の状況調査や国際標準の動向について、情報を整理いただき、各エアラインに同条件で開示いただきたい。	行政サービスとして、ICAO基準、FAA基準、EASA基準全項目の一覧表・対比表を作成(出所も明記)し、最新の国際標準との対比、最新の先進諸外国との基準の対比を開示していただきたい。	SFJ
232	空港運用制限時間の延長		各空港毎に運用制限が制限されており、原則として運用開始時刻30分後から、また運用終了時刻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、運用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やATC理由を除いて早発や遅延が原則として認められない。		<問題点> 保有機材の少ない小規模航空運送事業者にとって、機材繰りを上げることが必須であるが、運用時間の制約により自由なダイヤ設定ができず、また限られた時間中で厳しいスケジュール設定を余儀なくされている。何らかの理由によりスケジュールに乱れが生じた場合、特に運航便数の限られた地方路線において旅客の利便性を確保するために、遅延、フェリー、翌朝の早発など種々のスケジュール設定が必須であるが、空港の運用時間が大きな制約要素となっている。 <効果> 運用時間を延長いただければ、ダイヤ設定に柔軟性が生じ旅客利便の向上につながるほか、機材稼働が向上し会社収益に資することとなる。また、実運用上も1~2時間程度の運用時間の柔軟な対応を行っていただければ、こうしたスケジュールの再設定が容易となり、旅客の足の確保、サービスの向上につながる。	(1)各空港の運用制限時間の見直しをお願いしたい。 (2)特に、運用開始時間、運用終了時間の運用について、天候などの自然条件やATCだけでなく、機材故障等によるスケジュール変更(運用時間後の到着、運用時間前の出発)や突発的なフェリー運航の発生に柔軟に対応いただきたい。	FDA
233	SPOTの使用		特に3種空港において、小型機SPOTの使用状況がタイトな場合でも、エアライン用のSPOT使用について事前に調整できない。ただし、当日ベースでの調整は可能である。これは、エアラインのため予備SOPTを確保する運用が行われている空港がある。	ビジネスジェット専用用のハンドリングを行う施設(FOB)が充実している。	ビジネスジェット運航の発展に寄与する。	SPOTが事前に調整できないとビジネスジェットの運航計画を立てることができないので、エアライン用の予備SPOTについても、旅客の乗降のための短時間使用については、事前調整ができるように緩和していただきたい。	朝日航洋
234	航空法関連申請・届出の電子化		事業をおこなうための諸処の申請/届出を行うためには紙で当局まで持って行き提出しなければならない。	電子申請をおこなっている官庁もある。本邦でも総務省はあらゆる申請、届出が電子申請で行える。	会社-航空局/国土交通省の往復する時間、人、費用などを大きく改善できる。 6百万円/年のコスト効果(▲120MD/年)	制度設定	ANA

No.	項目	ICAO基準	我が国の現状	主要国の現状	見直しの効果・問題点	対応案	提案者
235	届出関連業務の運用効率化		「届出」事項にもかかわらず、「承認・認可」事項と同様の調整業務(航空局への説明や付随する資料の作成・提示等)となっており、了解を得るまで届け出ることが出来ない。		プロセスタイムの短縮と双方の業務の効率化が期待できる。		ANA
236	届出の取り扱い		「届出」事項にもかかわらず、「承認・認可」事項と同様の調整業務(航空局への説明や付随する資料の作成・提示等)となっており、了解を得るまで届け出ることが出来ない。		プロセスタイムの短縮と双方の業務の効率化が期待できる。 特に、本省所轄の業務については、¥35000/回/人の旅費がかかる。	運用の徹底、電子申請(届出)の活用。	PEAC H
237	申請等事務処理の緩和		届出についても新旧対照表を作成、担当官に説明し了解を得た後に受理され、実質的に承認と同じ手間がかかっている。		<問題点> 届出はメーカーマニュアルどおりに規程類を改訂する場合等に対し、業務の簡素化の観点から認められていると理解しているが、現状は承認と同等の作業量が発生している。また本省管轄の航空会社からは、改訂結果を届けるだけの運用が行われていると聞いており扱いに一貫性がない。 <効果> 間接技術職員数の少ない小規模事業者にとって、余分な作業が軽減され、より重要な案件へヒューマンリソースを活用することができ、安全性が向上する。	届出については、本省管轄の航空会社同様に、改訂ページを届けるだけの扱いとしていただきたい。	FDA
238	通達の規定のみによらない弾力的な基準設定		通達に従った基準しかほぼ認められない ※通達「運航規程審査要領細則」など	EXEMPTION制度により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	・多種多様な状況下に適合した基準の設定が可能 (例)日本ですでに飛行経験のある乗員でも、別会社に移動すれば、新規任用者と同じ訓練基準が適用される。	既存の既定によらず、会社が同等以上の安全・品質が担保されることを合理的に説明できればそれを認める運用を実施する。	ANA
239	継続的に規制緩和要望できる機会の提供		数年おきに、定期航空協会要望等の形で実施	不明	環境変化への柔軟な対応		ANA
240	技術基準の明確化		通達の解釈範囲が広く、裁量の幅が広い内容の場合、調整に時間を要する。	FAAやJAAでは技術指針が明確であることに加え、承認の事前手続きが日本程煩雑ではない。	調整時間の軽減により、速やかな事業展開の為の環境整備につながり、競争力の向上につながる。	通達を整備し、承認ではなく、届出部分を増大させる。監査のスタッフと基準を扱うスタッフの相互乗り入れをし、ノウハウの蓄積。	ANA
241	技術基準の取り扱い		通達の解釈範囲が広く、裁量の幅が広い内容の場合、担当官や時々により判断が異なり、調整に時間を要する。	FAAやJAAでは技術指針が明確であることに加え、承認の事前手続きが日本程煩雑ではない。	調整時間の軽減により、速やかな事業展開の為の環境整備につながり、競争力の向上につながる。	承認ではなく、届出部分を増大させる。 日本の航空の為、認可に当たる職員の方々にFAA、JAAのルールについて学ぶ機会の設定。	PEAC H
242	監査基準の明確化		本来、法律や通達で求めている内容に言及したり、IATAで定めているような事柄についても言及する場合がある。監査基準が明確ではなく、指摘内容が恣意的であると感じても総合的な安全を理由にされると反論することはできない。	米国ではINSPECTOR S HANDBOOKが公開され、監査される項目が明示されている。	監査に関して認識を一致させるために費やす時間の削減。 監査の際に確認している部分について共有することは品質向上にもつながる。	監査基準の公開。 IATAで定めている内容はIOSA、ISAGOによる等安全基準の明確化。 監査のスタッフと基準を扱うスタッフの相互乗り入れをし、ノウハウの蓄積。	ANA
243	監査頻度の適正化		監査基準が明確ではなく、頻度も公示されていないため、適切にも判断できない。一方で新幹線等の公共交通機関における頻度は比較できない。		基地検査の減少により、ワークロードの軽減。 エンルート監査の頻度の減少により、有償客席数が増加することになる。	監査頻度の公開、監査頻度の見直し。	ANA
244	速やかかつ、公正な基準の作成		ATEC等で翻訳をした後、通達化が検討されて実施される。 また通達化の手続きの中でパブリックコメントを行っているが、適切な期間が確保できずコメントに対してのフィードバックがなされないまま実施されるものがある。	当局が立案し、サーキュラー化している。	ATEC等の研究のみによる起案は、一部のエアラインのみの負担となっているが、これを公平な負担とすることにより、公平な競争環境とする。 通達の公示についても個社に送るのであれば個社に送る等同じ環境とする。 適切な期間の設定により、パブリックコメント時のコメントが適切に反映され品質が高まる。	通達作成のプロセスの点検	ANA
245	国際的な基準との整合性		本来IATAで設定されているものについても安全基準の枠組みで管理をしようとしている部分があり、運航の自由度を低下させる懸念がある。地上走行支援業務等は本来IATAの契約等で行っているが、通達化により規制強化される。	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管理している。	当局からの認可がなじまないところで認可が求められると自由度が減り、迅速さに掛ける結果となる。	ICAO基準、IATA基準の正確な理解の促進。 IOSA、ISAGO適合会社への特別な取り扱い等インセンティブの付与	ANA
246	委託管理規程の見直し		航空会社は原則として自社体制であるべきの方針のもと、委託管理規程を設定させ、委託管理については自社であるのと同等の品質を求めるとし、それについての管理を徹底することとしている。これにより監査の際のチェックも非常に細かいものとなっている。	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。	委託管理のチェックについて、グループ会社に対しても厳格に確認することとなっているが、これが緩和され、メリハリをつけた対応になればより実質的な内容に時間を振り向けることができる。海外のハンドリング会社との契約等が円滑になる。	通達の改正	ANA
247	整備引当、訓練引当用他社機材の使用		航空局通達により、業務の管理の受委託との考え方で、他の本邦航空運送事業者からの機材のウェットリースが定められているが、マニュアルの整備など体制整備に非常に複雑な手順が必要であることから、準備に時間を要し、現実的には短期間の導入が困難である。		<問題点> 保有機材に余裕のない小規模の航空機会社にとって、限られた機材で運航を維持し、旅客の利便性を確保しつつ、整備や実機訓練など必要な要件をこなすことは非常に困難である。 <効果> こうした対応として、短期的な他社の余剰機材の流用が容易に図られれば、欠航便を出すこともなくなり旅客の利便が向上する。	整備引当や訓練引当などの短期間の他社機材の借用については短期間に簡単に行えるような制度の検討をお願いしたい。	FDA

No.	項目	ICAO基準	我が国の現状	主要国の現状	見直しの効果・問題点	対応案	提案者
248	安全監査立ち入り検査に於ける検査対象の特定		エアライン委託先に航空局職員が立ち入って検査する場合がある	類似例は聞かない	現状の問題点⇒ 被検者(委託先)はエアラインとの受委託契約に基づき、エアライン監査の受検義務あり。海外当局からの直接のauditを受検するケースはない。 過去、SINでの安全監査において、燃料給油委託先より上記理由やFAA/EASAの検査に於いて前例が無いことから、JCABによる監査を拒否する旨通知あった。最終的にエアラインの依頼により元売り業者を通じて説得し、了解を得た。	委託先については、エアラインが定期監査・臨時監査を行ない、能力・信頼性を適確に管理しているため、航空局による基地検査での対象から除外するよう要望したい。	NCA
249	運航マニュアル和文版の廃止について		・現在運航に係る全マニュアルについて、航空機メーカー側からは英語版で受領しておりそれを社内日本語版に変換した後、航空局申請並びに配布閲覧を行っている。		・航空機メーカーからマニュアルを受領してから航空局申請・配布閲覧に至るタイムラグの短縮。 ・英文から和文へ変換することで生じる労力の削減、誤植の防止	・運航に係るマニュアル(飛行機運用規程およびMEL/CDL Manual)は、英語版でも申請および届出ができるようにしたい。	SKY
250	マニュアル電子化への移行について		・現行、航空局、乗員への配布並びに機内搭載マニュアルについては紙媒体により閲覧をしている。これにより、コスト・差換における欠損・コックピット内等におけるスペースの確保といった不都合が発生してしまう。		・差換時間の短縮並びに差換ミスが無くなる事で効率的な差換が可能。 ・電子媒体への移行によりハードコピー作成にかかる時間・コストの削減。 ・航空局申請、地方航空局含めた配備規程に関する現行制度の検討が必要。	・現行配布マニュアルについては閲覧媒体を紙から電子媒体(Tablet端末)へと移行する。(但し、EFB: Electronic Flight Bagは使用しない。) ・地方含め航空局配備規程も全てTablet端末に移行する。	SKY
251	規程の申請・承認手続の簡素化について	必要な規制についてはすべて文書化、明確化されている。	わが国特有の蓋然的な法規制がICAO標準とは別にあり、そこには運航者側で明確に判断が可能となる基準の細目が記載されていないものがある。(OM=承認申請、AOMの一部=承認申請)	個別具体的に規制の対象になっているもの以外については運航者に任せられている。	規程類の承認手続については、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、スケジュールの都合等で時間が取れなかったり、別々に説明を行わなければならない等、説明・修正・申請・承認までのプロセスに時間を要する。また、規程については、承認基準が明示されていないものも多く、内容については担当係長、審査官の裁量によるところが多い部分も多く国内航空会社のスピード感不足、競争力の低下の最たる理由の一つとなっている。	規定の申請・承認につき個別具体的に手続きを必要とするもの以外に、蓋然的に申請・承認を求めているものがあり、その承認・申請に手間と時間を要している。また、遠方に本社を置く航空会社は、申請・届出のために毎回コストを要して当局に参じる必要があり、合理的でない。手続きの簡素化をお願いしたい。電子申請・承認等による対応も検討願いたい。また、製造メーカーの規程したマニュアルどおりの場合には、申請ではなく届出でよい等の規制の緩和を望みたい。	SFJ