

第1回検討会報告案件の対応状況等について

資料1

[措置分類] A:対応(年内目処又は措置済み等)/B:対応(年度内目処)/C:対応(時期調整中)/D:対応不可

[提案者] ADO:エアドゥ/ANA:全日本空輸/FDA:フジドリームエアラインズ/JAL:日本航空/NCA:日本貨物航空/PEACH:ピーチアビエーション/
SFJ:スターフライヤー/SKY:スカイマーク/SNA:スカイネットアジア/JBAA:日本ビジネス航空協会

※第1回検討会における案件について、報告書の作成を念頭に、航空会社と調整し、事務局において最終的に整理したもの。

No.	項目	要望事項	諸外国の状況	措置分類	対応状況等	提案者
3	機体装着後における基準適合証の発行	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 認定事業場は、装備品(エンジンを含む)の修理を実施し、基準適合性を確認した場合に、装備品基準適合証を発行する(航空法施行規則第40条)。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● エンジンの修理実施後、当該エンジンを航空機に装着して機能試験を実施する場合においても、基準適合証を発行できるようにしてほしい。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 製造者が指定した方法に基づいて整備後のエンジンを機体に装着して機能試験を実施する場合には、当該機能試験を実施後に基準適合証を発行できることを既に認めているところ。 ● また、今般、要望を受け、通達を改正し、当該エンジン等を機体に装着した後に必要となる機能試験を明示することにより、エンジン等を取付ける前に基準適合証を発行できることとした。 	ANA
5	耐空証明の飛行検査項目の削減	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 更新耐空証明検査においては、航空機製造者が設定した検査手順書(Production Flight Test Procedure(PFTP)等)を踏まえ、必要なものについて実施。「(地上機能検査及び飛行検査項目(耐空証明[定期]検査用))」 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 無指向性無線標識(NDB)の地上局の数が少なくなっている状況にもかかわらず、更新耐空証明検査の方向探知機(ADF)の検査項目において、NDB地上局上の通過が求められており、コストが増大することから、当該項目を削除してほしい。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 更新耐空証明検査の検査項目に、方向探知機(ADF)の試験におけるNDB地上局上の通過は求めている。 ● その旨関係職員及び関係事業者に対し周知した。 	SNA
6	耐空性改善通報に関する届出の簡略化	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 耐空性改善通報は、航空機の安全を確保するために整備、改修等が必要な場合、その実施を国が航空機所有者に指示するもの。輸入機の場合には、原則、その設計国当局が発行した耐空性改善命令を受け耐空性改善通報を発行。 ● 耐空性改善通報の指示内容と異なる方法等で対応する場合には、国は原則として事前承認を求め、当該方法により当該通報の指示内容と同等以上の安全性が確保されていることを確認。ただし、航空機の設計国当局が当該方法を承認している場合には、事後届出でよいこととしている。「(耐空性改善通報の取扱いについて)」 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機の設計国当局が承認した方法に基づき対応する場合には、届出を不要としてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 欧米においても、耐空性改善命令で指示されている内容と異なる方法で行う場合には、事前に当局の承認が必要。(FAA AC 39-7C, EASA Doc C.P006-01) 	D	<ul style="list-style-type: none"> ● 耐空性改善通報とは異なる方法であって航空機の設計国当局が承認するものに基づき対応する場合であっても、諸外国において事前に承認しているように、当該航空機の安全運航に責任を有する運航国当局として確認する必要があり、少なくとも届出は必要。 ● なお、上記の場合には、我が国においては事後の届出でよいこととし手続きの簡素化を既に図っているところであるが、更なる手続きの簡素化を図るべく、例えば航空局と航空運送事業者との間で定期的に開催している定例会議において受け付ける等、月次にまとめて当該届出を行うことが可能であることを関係職員及び関係事業者に周知した。 	ADO ANA
	耐空性改善通報の実施状況の報告期限	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 耐空性改善通報は、航空機の安全を確保するために整備、改修等が必要な場合、その実施を国が航空機所有者に指示するもの。輸入機の場合には、原則、その設計国当局が発行した耐空性改善命令を受け耐空性改善通報を発行。 ● 航空機使用者は、耐空性改善通報を受領した場合には、当該通報の発効から原則7日以内に当該通報が該当するか否かを含む実施状況の報告が必要。「(耐空性改善通報の取扱いについて)」 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 耐空性改善通報が連休等の前に発出された場合にも実施状況の報告にあたっての負担が軽減されるような報告期限を設定してほしい。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 耐空性改善通報の実施状況の報告期限については、当該通報の発効から原則7日以内としていたところ、原則7営業日以内とし、負担軽減を図った。 	ANA PEACH SNA

7	化粧室内の酸素発生装置に関する耐空性改善通報	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 平成23年3月8日、セキュリティ確保の観点から、航空機内の化粧室にある酸素発生装置を不動作とすることを求める耐空性改善通報を発行。(耐空性改善通報 TCD-7825-2011) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 新規製造機を輸入する場合における日本への空輸時には当該耐空性改善通報の適用を除外してほしい。 	米国等においても日本と同様の内容の耐空性改善命令を発行。(FAA AD2011-04-09)	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 新規製造機等の空輸時は、身元が明らかでない者のみが搭乗することが担保されていれば、適用を除外するよう、当該耐空性改善通報の改訂を実施した。 	SFJ
11	追加型式設計承認(STC)審査の軽減	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 型式証明を受けた航空機について、航空機設計者以外の者が当該航空機の設計変更を行う場合には、国は当該設計変更について追加型式設計承認(STC)を行う。(航空法第13条の2) ● 米国等と締結した相互承認協定では、片方の国(例えば米国)が承認したSTCに基づきもう一方の国(日本)がSTCを行う際は、最終的な確認を行うこととなっている。(「航空の安全の増進に関する日本国政府とアメリカ合衆国政府との間の協定」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 米国でSTCが承認された場合には、STC保有者が日本のSTCを速やかに取得できる仕組みを構築してほしい。 	—	B	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国がSTCを承認している場合、相互承認協定に基づき、米国の証明内容を活用し、日本における検査を簡略化し審査に要する時間・負担の軽減を既に図ってきているところ。 ● 今後、米国STCを活用した審査の時間・負担の軽減が一層図られるよう、STC変更時の手続きの簡略化など、当該審査手続きの更なる明確化を行うこととする。 	JAL SNA PEACH
14	外国の安全性証明のコピーの活用	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 耐空性に関する相互承認協定(BASA)を締結している米国等において、新規製造品について安全性証明がなされている場合には、我が国の安全性証明を受けたものとみなしている。 ● この場合、安全性証明は原本であることが原則だが、原本証明(True Copy)がなされたコピーでも受入可能としている。(航空法第17条、航空法施行規則第30条の2、「航空機及び装備品等の検査に関する一般方針」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 外国の製造会社が、安全性証明の原本や原本証明がなされたコピーを発行することに難色を示すケースがあることから、単なるコピーでの受入れを可能してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国の制度では、装備品のトレーサビリティを確保するため、製造会社等は、安全性証明の原本又は原本証明がなされたコピーを発行し当該装備品に添付することが求められている。(FAA ORDER 8130.21G 2-7) ● 欧州においては、装備品について安全性証明の原本添付が求められている。(EASA 21A.307) 	D	<ul style="list-style-type: none"> ● 諸外国においても、不正部品の使用を防止する観点から、原本証明のない安全性証明のコピーのみを添付した装備品の流通は認められておらず、我が国においても同様の理由から、当該コピーのみを添付された装備品の使用は認められない。 ● 要望中の外国の製造会社に対しては我が国制度について周知したところであり、今後、他の事業者に対しても周知する。 	SKY
24	認定事業場の更新検査	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 整備等の能力を有する事業場として国の認定を受けるためには、施設・整備、組織・人員、作業の実施方法、品質管理体制等が適切であることについて国の検査を受けることが必要であり、認定後も2年ごとに実地等により更新検査を受けることが必要。(航空法第20条、航空法施行規則第35条、37条) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者が委託している海外の認定事業場の更新検査時に、エアラインスタッフが国に同行する慣例があるが、この運用を改善して欲しい。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者が、委託管理等のための有益な情報収集ができること等の理由により、自らの判断で認定事業場の更新検査へ同行する場合は承知しているが、これは、国が求めているものではなく、また実際に同行していない事例が多い。 ● その旨関係職員及び関係事業者に対し周知するとともに、航空運送事業者が同行を希望する場合の手続を明確化するための通達改正を行った。 	NCA
27	認定事業場の設備保有要件の緩和	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 整備等の能力を有する事業場として国の認定を受けるためには、施設・設備、組織・人員、作業の実施方法、品質管理体制等が適切であることについて国の検査を受けることが必要。(航空法第20条、航空法施行規則第35条) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 認定事業場において、メーカーが求める全ての設備を自ら保有することを指導されたことから、当該要件を緩和してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国においては、整備認定事業場が業務に必要な設備を保有していない場合は、業務規程に設備の借用方法を規定することとなっている。(FAA ORDER 8900.1 2-1297 B.3) 	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 現行基準においても、借用の手順等が明確になっていれば認定業務に必要な設備は必ずしも自ら保有しなくてよい旨規定されており、全ての設備の保有を求めている。 ● その旨関係職員及び関係事業者に対し周知した。 ● なお、要望で指摘されているような指導を行った事実は確認できなかった。 	ANA PEACH

29	非常信号灯の 装備義務につ いて	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機には、非常信号灯を1つ装備していなければならない。(航空法第62条、航空法施行規則第150条) ● なお、非常信号灯の装備は、操縦室に限定しているわけではなく、救命ポート等に装備することも可能。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 非常信号灯の装備義務を廃止してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 国際標準、欧米の基準では、長距離洋上飛行等一定の飛行について、非常信号灯の装備を義務付けている。(Annex 6 Part I Para 6.5.3.1:長距離洋上飛行時に限り装備が必要、FAR § 121.339(a)(3):長距離洋上飛行時のみ各救命ポートに装備が必要 FAR § 121.353(a):無人のエリア上空を飛行する場合に装備が必要、EU-OPS 1.835(a):捜索救難が困難な地域を飛行する場合に装備が必要) 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 非常信号灯の装備について、長距離洋上飛行を行う場合に限定するなど、当該装置の装備義務を緩和する方向で対応する。 	ANA FDA PEACH SNA
34	大臣が指定する エンジンの整備	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● エンジン等の安全性の確保のため、重要な装備品については、オーバーホール又は国の指定を受けた整備方式により整備を行わなければならない。(航空法第18条、航空法施行規則第31条)。 ● ただし、航空運送事業者にあつては、当該装備品の整備方式を整備規程に定めている場合には、当該装備品の整備方式について国の指定は不要(航空法第18条、航空法施行規則第31条)。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● オーバーホールを前提としていない大型機のエンジンの整備方式については、国の指定を受ける必要があり、このための手続き等が負担であることから当該制度を廃止してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国においては、全ての航空機は製造者が指定又は当局が承認した整備方式による整備を義務づけ。(FAR Part 91.403) ● 欧州においては、全ての航空機は当局が承認した整備プログラムに従った整備を義務づけ。(EASA MA302) 	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者については、当該装備品の整備方式を整備規程に定める場合には、従来より、国の指定は不要としており、負担の軽減が図られているところ。 ● なお、当該制度は、自家用機を含む航空機の安全確保のために重要な規制であることから、廃止することは不適當。 	PEACH
39	旅客在機中の 給油の実施につ いて	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 旅客在機中の給油については、航空機からの避難を直ちに指示することができるよう適切に要員が配置され、かつ、燃料補給作業を監督する者と機内の責任者との間で適切な方法により相互の連絡が確保されている場合には、給油作業を行う場所を管理する者の定める規則に従って実施が可能である。(運航規程審査要領細則) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運航規程上の旅客在機中給油に関する「原則禁止」の文言を削除し、安全及び連絡体制を確保する前提で、航空会社の任意で、通常運航において旅客在機中の給油を可能としてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAOの基準では、旅客の避難誘導員の配置及び当該者への連絡手段の確保を行うことにより旅客の在機中の給油が可能。(ICAO Annex 6 Part I 4.3.7) 	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 運航規程等に必要な事項を定めれば、給油を行う場所を管理する者の定める規則に従って、旅客在機中に給油することは可能である。 ● 従来より、運航規程等に必要事項を定め、旅客在機中の給油を行っている航空会社も存在する。 ● さらに、通達の該当箇所を改正し、明確化することとする。 	SKY SFJ PEACH
48-2	MPL規則・要領 の制定につ いて	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ICAOにおいて新たに創設されたMPLに基づき、操縦士資格である「准定期運送用操縦士」を導入し、2人の操縦士を要する航空機(エアライン機)の操縦に関する訓練を重点的に実施することにより、安全性の更なる向上を図りつつ、エアライン機の副操縦士を効率的に養成し、操縦者の安定的な確保を図るため法改正を行ったところ。 ● 現在、平成24年4月1日施行に向けて、関連通達を制定しているところ。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 改正中のMPL関連の省令・通達に関し、今後とも、航空会社と議論、調整させていただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● EASA, TCCA 等でMPL関連規則を制定している。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 従来より、改正中のMPL関連の省令・通達に関し、調整を行ってきているところであり、今後とも十分に議論、調整することとしたい。 	ANA
50	シミュレータ ーの認定検査 について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機乗組員の訓練、試験、審査等に使用する模擬飛行装置については、国土交通大臣の認定を受けなければならない(航空法施行規則第238条の2) ● 模擬飛行装置の認定については、当該装置に関する書類審査及び実地検査を行い、検査合格後に認定書の交付をしている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● シミュレータの新規認定検査及び臨時検査終了後、認定書の発行までに2~4週間かかっており、この期間はシミュレータを使用することができない。 ● シミュレータの認定検査の終了後、即日使用できるようにしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国においては、検査官が検査終了後に認定書にサインをすることでその日から使用することができる。 	B	<ul style="list-style-type: none"> ● シミュレータの新規認定検査において、実地検査で合格した場合には、速やかに本省で認定の決裁を行い、即日使用できるように対処する。 	JAL

57	指定養成施設の入所要件について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 指定養成施設は、航空従事者の効率的かつ安定的な育成を目的として、民間養成機関を活用した制度である。 ● 同制度では、国土交通大臣が指定した指定養成施設の教育課程を修了した者については、国の行う航空従事者技能証明の実地試験の全部又は一部を免除することができる。(航空法第29条第4項) ● 国土交通大臣は、指定養成施設に関する基準として、養成施設の課程に係る学科教育及び実技教育の科目、これらの科目毎の教育時間数が適切なものであるかについての審査を行っている。(施行規則第50条の4第7号) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ANAが保有する指定養成施設においては、航空従事者に係る国の試験の一部または全てを代行することができるが、当局の指導により共同事業体(ANAグループ)の要員にしか適用できない。 ● 共同事業体(ANAグループ)以外の要員にも適用できるようにすることにより、柔軟な養成計画の策定が可能となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 主要国では、CAE等の訓練会社がEASA・FAAなど主要組織の制度に合致する訓練を提供し、各国の資格者養成を受託している。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 指定養成施設に係る審査基準上は、グループ会社の要員に入所を制限していない。 ● 現在、グループ会社の要員に限定して入所を認めている指定養成施設については、航空運送事業者において、訓練規程上、グループ会社の要員に入所を限定しないような入所要件の設定、適正なカリキュラムの作成等の所用の規定の整備を行うことにより、グループ会社以外の要員の入所も可能となる。 	ANA PEACH
60	カテゴリ-I航行の規制緩和について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者が、一定の低視程の気象状態において計器着陸装置を利用して進入及び着陸を行う航行(カテゴリ-I航行)を実施しようとする場合には審査・承認を受ける必要がある。 ● カテゴリ-I航行の承認にあたっては、機上装置、航空機乗組員の教育、訓練及び審査、運航方式等が「カテゴリ-I航行の承認基準及び審査要領」に定められた基準に適合しているかどうかについて、審査を受ける必要がある。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● カテゴリ-I航行の承認基準及び審査要領に基づき、申請を行っているが、カテゴリ-I運航については、技術的に既に通常の運航の範疇と考えられるため、カテゴリ-I運航の承認基準及び審査要領の通達を廃止してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国においても、カテゴリ-I航行の定義は我が国と同様であり、また、カテゴリ-I航行を行う航空運送事業者は、機上装置、航空機乗組員の教育、訓練及び審査、運航方式等に関する基準(AC 120-29A)に適合しているかどうかについて、FAAの審査・承認を受けている。 	D	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国においても、カテゴリ-I航行を行う航空運送事業者は、所定の基準への適合性について当局の審査・承認を受けていることから、我が国においても、引き続き「カテゴリ-I航行の承認基準及び審査要領」に基づく承認は必要である。 ● なお、カテゴリ-I航行に関する米国等の基準が改正された場合には対応する予定。 	FDA
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	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者は、飛行の区間等に応じて、当該飛行区間等を運航する航空機乗組員に対して、必要な知識を付与する方法を定めなければならない。 ● 航空機乗組員に対する路線ごとに必要な知識及び経験の付与は航空運送事業者が自ら担保することとされており、機長として乗務する場合は、当該機長が空港及び飛行地域についての要件を満たさなければ、当該空港及び飛行地域に乗り入れを行ってはならないよう社内規定に定めることとしている。(運航規程審査要領細則) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 社内規定により詳細な要件を定めているが、国の基準に準拠して規定の整理を行いたい。 	-	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 当局の基準の範囲内で規定を整理することは可能である。不明な点があれば、個別に相談されたい。 	NCA
69	ETOPS運航承認について(運航経験要件の廃止)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● エンジンが二基装備された航空機が長距離を飛行する際に、エンジンが一基不動作になった場合に、そのまま最寄りの着陸可能空港まで60分以上の飛行を行う必要がある経路を運航することをETOPS運航という。 ● ETOPS運航を行うに当たっては、飛行時間とエンジンの組み合わせによる最大飛行時間について、路線毎に承認を取得する必要がある。(双発機による長距離進出運航実施承認審査基準) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● チャーター便の運航や、新規の路線開設を容易にするため、ETOPS運航の路線別の申請・承認を不要としてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国の制度では、240分以下のETOPS運航については、新たな機体の追加及び変更、航空機/エンジンの組み合わせについて当局の承認が必要であるが、路線については承認の対象となっていない。(FAR Part 121 Appendix P) ● ICAO附属書6においても、路線毎の承認は求められていない。(ICAO Annex 6 Part I 4.7) 	B	<ul style="list-style-type: none"> ● ETOPS運航の路線毎の申請・承認を不要とするよう、関連通達を改正する。 	ANA PEACH JAL

	ETOPS運航承認について(運航経験要件の廃止)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● エンジンが二基装備された航空機が長距離を飛行する際に、エンジンが一基不動作になった場合に、そのまま最寄りの着陸可能空港まで60分以上の飛行を行う必要がある経路を運航することをETOPS運航という。 ● ETOPS運航を行うに当たっては、航空機とエンジンの組み合わせによる最大飛行時間について、承認を取得する必要がある。(双発機による長距離進出運航実施承認審査基準) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ETOPS運航の承認を申請するためには、原則として、申請に係る型式とエンジンについての要件を備えた航空機により、12ヶ月以上の運航を行った経験が必要であるが、効率的な事業展開を行うために、当該要件を不要としてほしい。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● ETOPS運航の承認に当たり、申請に係る型式とエンジンについての要件を備えた航空機による12ヶ月の運航経験がなくとも承認が可能な仕組みは、従来より構築されているところ(双発機による長距離進出運航実施承認審査基準7.(2))。 ● なお、運航経験がまったくない航空機の型式とエンジンの組合せにより行うETOPS運航を承認した例もある。 	PEACH
71	特別航行の機番追加申請の簡略化について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● RVSMやRNAV航行等の特別な方式の航行を行おうとする場合、航空機が必要な性能及び装置を有すること等の基準に適合しているかどうかの審査を受け、国土交通大臣の許可を受ける必要がある。(航空法第83条の2) ※RVSM：他の航空機との垂直方向の間隔を縮小する方式による飛行、RNAV：無線施設からの電波の受信又は慣性航法装置の利用により、任意の経路を飛行する方式による飛行 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 同一の装置を装備した同一機種の複数機を一定の期間にわたって順次導入させるような場合において、特別航行の許可については1機毎に個別に申請を行うのではなく、複数機分をまとめて申請できるよう手続を簡略化してほしい。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 同一の装置を装備している同一型式の航空機のグループについて、まとめて申請できることとした。 	ANA
72	海外基地における情報伝達業務等に係る規制の緩和について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者は、運航基地に運航管理者を適切に配置しなければならないこととされている。 ● 運航管理者は、航空機の安全な運航に必要な情報を分析し、飛行計画を承認するとともに、機長にこれらの情報の提供を行う。 ● 航空運送事業者は、運航管理者を補佐するために、運航管理者が承認した飛行計画及び航空機の安全な運航に必要な情報を機長に提供する業務等(以下「運航支援業務」という。)を行う運航管理補助者を置くことができる。(運航規程審査要領細則) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 海外基地において、運航管理補助者以外の者が本国で作成された情報の伝達業務やデリバリー業務(航空情報等を機側に届ける業務)を行うことを認めてほしい。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 機長へのブリーフィングを伴わない単なる情報の伝達及びデリバリー業務は運航支援業務ではなく、運航管理補助者以外の者に行わせることが可能である。 	SFJ
83	定例会議の実施方法について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空局と特定本邦航空運送事業者との間で、情報交換、当局からの必要な指導等に資するため、定例会議を毎月1回を目安として開催している。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 東京に支社のない事業者にとっては、霞が関において開催される会議に出席するのは負担が大きいため、定例会議の実施方法を改善してほしい。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 定例会議の日時、場所等については、事前に航空運送事業者と調整を図った上で会議を開催しているところであり、今後も航空運送事業者の要望を踏まえ柔軟に対応することとしていきたい。 ※要望のあった航空運送事業者とは、今後、羽田地区において定例会議を開催することで調整済み。 	SFJ
88	技能証明における実地試験の実施時期について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空従事者技能証明のための実地試験として、口述試験(審査)と実技試験(審査)が実施されている。 ● 口述試験(審査)と実技試験(審査)は、運用上、同一日に実施されている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 学科訓練終了時点で、口述試験(審査)を実施できるようにしてほしい。(学科訓練終了時点で口述試験(審査)を実施できれば、実技試験(審査)により集中して取り組むことができるため。) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 欧米では、学科訓練終了時に口述試験を含む学科試験が実施されている。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 指定航空従事者養成施設において、制度上、口述審査と実技審査を同一日に実施する必要はなく、審査日を別日程とすることは可能である。 ● 国の試験官が行う実地試験についても、制度上、口述試験と実技試験を同一日に実施する必要はない。試験官の稼働状況・旅費等に応じて対応を検討。 	ANA

89	検討中				
	機長認定路線審査の申請条件緩和について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 5.7t超の航空運送事業の用に供する飛行機の機長は、国土交通大臣の認定を受ける必要がある。 ● 上記の認定を受けるためには、運航審査官が行う技能審査及び路線審査に合格する必要がある。 ● 審査の受験の申請は、受験希望日の前月中旬までに行う必要がある。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 技能審査合格後、路線審査を受ける必要があるが、路線審査までの待ち時間を短縮するため、技能審査合格前に路線審査の申請を認めてほしい。 	-	A	ANA
	機長認定審査の希望日における受験について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 5.7t超の航空運送事業の用に供する飛行機の機長は、国土交通大臣の認定を受ける必要がある。 ● 上記の認定を受けるためには、運航審査官が行う技能審査及び路線審査に合格する必要がある。 ● 新規航空会社の増加に伴って、審査の受験希望者が増加し、航空会社の希望どおりの日時に審査が困難な場合がある。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 希望の日時に審査を実施してほしい。 		A	SFJ
91	届出に係る事務処理の適正化について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 規程類の変更等について、法令に基づき航空局に対して届出を行う必要がある。 ● 行政手続法によれば、届出は届出書の記載事項に不備がないこと、届出書に必要な書類が添付されていることその他の届出の形式上の要件に適合している場合は、当該届出が届出先に到達したときに、当該届出をすべき手続上の義務が履行されたものと取り扱うこととされている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 規程類の変更に係る届出についても、新旧対照表を作成の上担当官に説明し、了解を得た後に受理という、実質的に承認と同じ手間がかかっているが、改訂ページを届け出だけの扱いとしてほしい。 	-	A	ANA PEACH SFJ
	規程の申請・承認手続の簡素化について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 承認事項に関する申請があった場合、申請に対する承認の手続を円滑に進めるために、担当官において、申請内容について説明を聴取している。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 規程類の承認手続において、担当係長と審査官の両方への説明が求められるものがあるが、スケジュール等の都合で時間がとれなかったりする等、説明・修正・申請・承認までのプロセスに時間を要するため、所々の手続を簡素化してほしい。 ● 運航者側で判断が可能な程度に、基準が詳細に定められていない。 		A	ANA PEACH SFJ
92	機長認定審査不合格者に係る再訓練計画の確認の迅速化について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 5.7t超の航空運送事業の用に供する飛行機の機長は、国土交通大臣の認定を受ける必要がある。 ● 上記の認定を受けるためには、運航審査官が行う技能審査及び路線審査に合格する必要がある。 ● 上記の審査に不合格となった機長については、再訓練計画を策定し、運航審査官の確認を受ける必要がある。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 再訓練計画の内容の平準化を図るとともに、確認に要する時間を短縮してほしい。 	-	A	SFJ

94	基準・要領等の全面開示	<p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空局の許可・承認を必要とするものうち、審査要領等の基準が公開されていないことから、公開してほしい。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 現在、審査要領等についてはインターネット等により公開するとともに、要望があれば閲覧を認めるとの方針のもと対応してきているところであり、また、あわせて、改正時には関係者にその旨通知しているところである。 ● インターネットに掲載されていない審査要領等があるか否か精査し、インターネット上への掲載等により公開を行った。 	SFJ
96	国としてのサービスプロバイダ横断的な安全情報収集・分析・対策立案体制の整備	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機運航、航空管制、空港等の航空の各モードにおいてモード個別で安全情報を収集する制度(航空法第111条の4に基づく航空運送事業者に対する義務報告制度等)は存在するが、航空機運航、航空管制、空港等のサービスプロバイダ横断的に情報収集及び分析をする制度はない。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機の運航者だけでなく、各モード横断的な安全情報収集・分析を行う体制を作してほしい。 ● 国家安全プログラムを導入し、航空全体のリスクマネジメントへと移行してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAO標準では、2010年11月発効の附属書改正により、締約国は国家安全プログラムを導入することとされている。 ● 英国等の諸外国において段階的に国家安全プログラムが導入されている。 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 国家安全プログラムとは、航空管制等サービスプロバイダと規制機能(レギュレータ)を分離するとともに、安全情報を収集・活用することや安全目標を定めること等により、航空分野全体の安全性の向上を図ろうとする包括的な取組みである。 ● 現在、国家安全プログラムの導入(平成25年度～)に向けた作業中であり、国家安全プログラムにおいては、非懲罰制度を含む自発的報告のあり方やサービスプロバイダ横断的な情報収集・分析体制の構築に向けて検討を行う予定。 ● また、サービスプロバイダ横断的な航空安全情報について議論する場として、航空局安全推進委員会を定期的開催している。 	ANA
97						
102	速やかかつ、公正な基準の作成	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国においては、通達の検討にあたり、関係団体の協力を得ながら、海外の基準や文献の翻訳等を行っており、さらに、通達制定・改正の手続きにおいては、原則として法令上求められている30日以上パブリックコメントを実施してきている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 通達の検討過程において、一部のエアラインのみが負担することとならない公平な競争環境を整備してほしい。 ● 十分なパブリックコメント期間をとるとともに適切な対応を行ってほしい。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 通達の検討体制を引き続き整備するように努めるとともに、今後とも、パブリックコメント期間を遵守する方針のもと、通達の策定の迅速性や関係者の理解の重要性等の観点から、パブリックコメントで寄せられたコメントに対し、適切に対応するよう努める。 	ANA
115	ヘリコプターの着陸申請について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 空港等以外の場所において、航空機が離発着する場合には、国土交通大臣の許可を受けなければならない。(航空法第79条ただし書き) ● 法第79条ただし書の許可に当たっては、申請者より、 <ul style="list-style-type: none"> ・離陸・着陸する日時及び場所 ・事故を防止するための措置 ・飛行計画の概要等 について申請を受けたうえで、離着陸地帯等の要件(進入区域及び進入表面、転移表面)及び安全対策の要件(標識の設置、離着陸地帯における人の立入禁止、多数機による同一離着陸場を使用する場合の運用方法等)について適合性の審査を実施。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 法第79条ただし書の許可申請をした場合、申請後許可までの間、原則2週間の期間がかかっている。 ● 許可性ではなく届出制とすることや審査期間の短縮をしてほしい。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 設置基準(制限表面に係る物件等)との適合性、安全性、周辺住民からの了解状況等について審査しており、届出制とすることは難しい。 ● 申請後、許可までの期間については、申請件数が多く、処理に時間がかかっている状況であるが、引き続き処理期間の短縮に努めたい。 ● また、これまでも緊急を要するような案件については優先的に処理する等、柔軟な対応を行っており、今後とも、申請者の予定を考慮するなど柔軟な対応を行っていきたい。 ● なお、申請を行う際には、不要不急な申請は行わないなど、申請の合理化にご協力をお願いしたい。 	エクセル・森ビル

<参考> 安全に関する技術規制以外の要望

No.	項目	要望事項	諸外国の状況	措置分類	対応状況等	提案者
79	打刻について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国土交通大臣は、航空機を登録したときは、遅滞なく、航空機のかまちに打刻しなければならないこととされている（航空法第8条の3及び航空法施行規則第11条）。 ● これに基づき、現在、航空機本体に直接打刻が行われている。 ● 打刻により航空機本体に傷をつけることにより、リース機返却時に賠償を請求されたり、そもそも航空機購入時に打刻を拒まれるといった不都合が生じている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 打刻以外の航空機を傷つけない明認方法を認めてほしい 	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機登録制度は、ICAO条約第17条の規定を履行するため、我が国においても導入しているところ。 ● さらに、航空機登録に追加的な機能として、所有権等の第三者への対抗要件を備えさせる制度は、一般的に各国ともに導入しており、我が国のみが過度な制度を設けているものではない。 ● しかし、登録記号をかまちに直接打ち込むこと以外の手段を認めていない国は、把握している限り我が国のみである。 	B	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機登録に民事的効力を備えさせ、航空機登録原簿に記載された航空機と実物の航空機の同一性を把握するという制度趣旨を損ねない範囲内において、航空機本体に直接打刻する以外の実施方法も導入する方向に改める。 	PEACH SKY SFJ SNA
100	申請等の電子化	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 申請は実態として書面で行われている。 ● なお、現状では、航空運送事業に係る申請等一部の申請についてのみ電子化されている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 電子媒体による申請を認めて欲しい 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 申請のうち、電子メールによる申請受付が可能な届出について、申請者に再周知を図った。 ● 申請書及び添付書類が原本を必要としない手続きについては、新たなオンライン利用に関する計画（平成23年8月3日 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部決定）に基づき、申請者からの意見聴取によりオンライン申請の利用ニーズを確認し、費用対効果等を事前に検証した上で、国土交通省オンライン申請システムを利用した手続きへ移行する予定。 ● 現在、対象の手続き毎に、ニーズの確認を行っている。 	ANA
105	定期的な規制緩和要望の機会の確保について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 内閣府主導で、原則として半年に一度、規制改革要望の受付を行っている。 <p>【要望】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 定期的な規制緩和要望の機会を確保してほしい。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成24年1月より「目安箱」を設置し、規制（法令・運用）に係る要望を事業者等から常時受け付けている。 ● 具体的には、規制に係る要望専用のメールアドレスを設置し、提出された要望に応える仕組みを整備している。 	ANA