

要望に対する対応案について（第2回報告）

[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
 ※ 「項目」及び「要望内容」欄は事業者から寄せられた当初の要望を要約したもの(事実関係については、当局の認識に基づくものではない)であり、「ICAO基準・主要国の現状」以降については航空局において記載。なお、ヒアリング等により要望内容を確認した項目については、内容精査の上、別途説明資料に記述。

No.	項目	要望内容	ICAO基準 主要国の現状	措置 分類	現状及び対応案	提案者
5-2	更新耐空証明の飛行検査項目の緩和 <通達> ★更新耐空証明検査時の検査項目を軽減してほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 更新耐空証明検査においては、航空機製造者が設定した検査手順書(Production Flight Test Procedure (PFTP))等を踏まえ、緊急時に必要となる警報機能/バックアップ機能など、必要な項目について飛行検査を実施。 ● 耐空証明検査における飛行試験は、航空機製造会社がPFTPとは別に設定している検査手順書(Acceptance Test Flight Procedure (ATFP))に基づき実施することを認めてほしい。 	-	D	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 更新耐空証明検査においては、航空機製造者が設定した検査手順書(Production Flight Test Procedure (PFTP))等を踏まえ、緊急時に必要となる警報機能/バックアップ機能など、必要な項目について飛行検査を実施。 <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機製造者によれば、ATFPとは顧客が新造機の受領検査の際に使用する飛行試験手順であり、その内容は顧客の要望ごとに異なるものであることから、当該手順に基づく耐空証明検査を行うことは不適當。 ● このため、関係事業者に対し、耐空証明飛行検査はPFTP等に基づくことが必要であり、PFTP等の入手が困難な場合には航空局に問い合わせる旨周知。 ● なお、飛行試験の個別項目の緩和等が必要な場合は、引き続き個別に調整する。 	FDA
8	耐空性を有しない航空機の使用に係る許可申請手続について <法律> <通達> ★許可制度を合理化してほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 機材の損傷により耐空性を有しないこととなった航空機を使用する場合(例: 落雷で損傷した航空機を修理するため海外に運ぶ)や、国内線用の航空機(国際線としての耐空性を満たしていない)を海外から輸送する場合(例: 製造後日本に持ってくる)には、国土交通大臣の許可を受けなければならない(航空法第11条ただし書)。 ● 特に、機材が損傷した場合には、通常、航空機製造会社に意見照会し、NTO(飛行に支障ない旨の意見)を取得しているため、これをもって許可を不要とすべきではないか。 ● 国土交通大臣が許可をする際、機体の点検などにより安全性を確認しているものではなく、基本的に書面のみで審査しており、許可の必要性がないのではないかと考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 欧米では、航空機設計者が整備基地等への空輸のみを一定の条件を課した上で可能と判断している場合には、航空当局の許可が必要。 ● 米国では、一発動機停止での飛行、最大離陸重量の超過での飛行などを除き、空輸飛行を適確に管理できると認められた航空運送事業者は認められた範囲内での包括的な飛行許可を受けることが可能(FAR § 21.197) ● 欧州では、国又は国が能力認定した者により空輸の実施について技術的な問題がないと認めた場合に限り、航空運送事業者等は包括的な飛行許可を受けることが可能。(EASA21A.710, 711) 	C	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 耐空証明を有しない航空機又は一時的にその効力が停止されている航空機等については、航空の用に供することができないが、国土交通大臣の許可を受けた場合はその限りでない。(航空法第11条) <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 機材に損傷等が発生した場合であっても、航空機設計者が商用運航を行うことを認めている場合は、現行制度においても運航にあたって許可を必要としない。 ● 一方、航空機設計者が(商用運航は認めないが)整備基地等への空輸のみを一定の条件を課した上で可能と判断している場合には、航空機メーカーも当局の飛行許可が必要としているところであり、許可の対象としているところ。また、欧米においても我が国と同様に当該飛行の許可が必要。 ● 当該許可に当たっては、損傷状況を確認した上で、安全性の評価を行うことが必要。具体的には、写真や担当整備士からの情報により損傷の確認を書面で行う場合が多いが、必要に応じて、国の職員(航空機検査官)が実機を確認する場合もある。 ● また、緊急事態が発生し、土日の対応が必要になった場合については、引き続き、担当者間の連絡を一層密にする等、柔軟に対応する。 ● さらには、欧米においては、一定の条件の下、包括的な飛行許可を行っていることから、欧米における包括許可の要件や運用の詳細、安全性の評価方法等について調査を実施し、安全上問題無いことを確認の上、更なる手続の簡素化について今後検討する。 	SKY ANA SNA
12	チャイルドシートの型式承認について <通達> ★米国で認められている簡易型チャイルドシートの使用を認めてほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 日本においては、ハーネスタイプ(背もたれだけのもの、座面だけのもの)のチャイルドシートの使用が認められていない。 ● 米国で認められているハーネスタイプのチャイルドシートが使用できず、一般旅客にご理解をいただくのが困難。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国では、ハーネスタイプのチャイルドシートは、米国当局の承認を得なければ離陸、着陸及び地上走行時に使用してはならない(FAR § 121.311) ● 欧州では2007年からチャイルドシートの使用に係る調査研究を実施し、現在、規則化を検討中。 	C	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自動車基準を満足し、かつ、航空機の座席に取り付けられるものは、航空機内での使用を認めている。 (「航空旅客のシートベルト常時着用促進等について」) <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 新たなチャイルドシートを導入するにあたっては、その安全性への影響等を適切に評価する必要がある。 ● 今年度中に現在米国において導入された経緯や安全性評価の過程や結果や欧州における検討状況等について調査を実施する。 ● 当該調査結果を踏まえ、安全上問題がないことが確認された場合、ハーネスタイプのチャイルドシートが使用可能となるよう来年度前半までに措置する。 	JAL

<p>13</p>	<p>予備品証明制度について</p> <p><法律> <通達></p> <p>★「修理品」の予備品もみなし証明の対象としてほしい</p> <p>★国による予備品証明制度そのものを米国並みに見直してほしい</p>	<p>● 航空機を修理又は改造する場合は、国土交通大臣による検査を受けなければならないこととされているが、重要装備品(エンジン、プロペラ等)について、予め国土交通大臣の証明を受けた予備品を用いて修理又は改造を行う場合にあつては、上記検査を受けなくともよいこととされている(予備品証明制度。航空法第16条、第17条)。</p> <p>● 当該証明は、地方航空局にて現物を確認して行うこととなっており(通達「航空機及び装備品等の検査に関する一般方針」)、土日には証明を受けられないなど、突発的な部品需要が発生した際に支障が生じる。</p> <p>● また、予備品証明を受けていないものであつても、我が国が相互承認を行った国が証明した「新品の」予備品については、予備品証明を受けたものとみなすこととしているが、①「修理品の」予備品については、みなすこととしていないため、これを拡大してほしい(航空法施行規則第30条の2、通達「航空機及び装備品等の検査に関する一般方針」)。</p> <p>● ②「修理品の」予備品に係るみなし制度への拡大のほか、承認代行制度の導入の要望もあり(米国では代行制度により検査を実施することが可能)。</p> <p>● なお、米国をはじめ世界的には国による予備品証明制度はない。航空機の製造会社又は国の認可を受けた修理会社が、部品に証明書を添付できることとされており、この証明書が添付された部品については、国の検査なしに、取り付けることができることとされている(=国が直接、修理に関する検査をしたり、部品の証明をしたりはしない)。</p>	<p>● 欧米においては、修理された装備品に対し国又は国が能力を認定した者による検査・証明が行われれば基準適合証が発行。</p> <p>● 米国では、DAR(米国当局の委任により検査等を行う代理人)が基準適合証を発行できるものは、製造品のみであり、修理品については基準適合証を発行できない。</p> <p>● 欧州では、個人の代行制度はない。</p>	<p>①C ②A</p>	<p>【現状】</p> <p>● エンジンやプロペラ等の重要な装備品について国の予備品証明検査に合格すれば、当該装備品の交換時における航空機に対する国の検査が不要となる。</p> <p>● 新規製造品については、耐空性に関する相互承認を締結した国の有効な証明書がある場合は、予備品証明検査は不要。</p> <p>● また、修理品については、認定事業場が修理を実施したうえで、基準適合性を確認した装備品については、予備品証明検査が不要となる。(航空法第16条、第17条、航空法施行規則第30条の2)</p> <p>【対応案】</p> <p>①</p> <p>● 現行制度においても、欧米と同様、国内外の装備品事業者に対し事業場認定を行っており、認定事業場が基準適合証を発行した場合には、予備品証明検査は不要としているところ。</p> <p>● また、新規製造品については、欧米等の、我が国と相互承認を締結した国の有効な耐空証明書があれば、予備品証明は不要としているところ。</p> <p>● さらには、修理品についても相互承認を行うため、引き続き欧米との間で協議を行っていく。</p> <p>②</p> <p>● 新規製造品については、欧米等の、我が国と相互承認を締結した国の有効な耐空証明があれば、予備品証明検査は不要としているところ。</p> <p>● また、修理品については、現行制度においても、欧米と同様、国内外の装備品事業者に対し事業場認定を行っており、認定事業場が基準適合証を発行した場合には、予備品証明検査は不要としているところ。(個人が基準適合証を発行できる制度は、我が国のみならず欧米にも存在しない)</p> <p>● さらには、緊急に予備品証明が必要となった場合には、休日等も含め迅速に対応しているところ、引き続き柔軟に対応する。</p>	<p>NCA FDA PEACH SNA JBAA 朝日航空 洋 中日本</p>
<p>15</p>	<p>予備品証明を受けていない装備品を海外で借用する場合について</p> <p><通達>① <運用>② <通達>③</p> <p>★①部品やその借用先に係る業務規程記載義務を廃止してほしい</p> <p>★②リース会社からも借用可能としてほしい</p> <p>★③借用期限を緩和してほしい</p>	<p>● 通常、認定事業場においては、予備品証明を受けた部品を使用しなければならないところ、国際線が海外で損傷し、臨時で部品を調達する必要が生じることが考えられることから、海外の認定事業場において、予備品証明を有しない部品を一時的に借用して取り付けることが認められている(通達「国際航空運送事業の用に供する航空機に対して行う予備品証明を有しない重要装備品の本邦外における交換作業について」)。</p> <p>● この場合には、①予め、当該認定事業場の業務規程に、借用先や、借用予定の部品について定めておかなければならないこととされている(業務規程の改正には国土交通大臣の認可が必要)。</p> <p>● 主要国では、事業者は借用先を定期的にチェックすることにより安全性を担保しており、予め業務規程などに規定する必要はないものと思われる。</p> <p>● また、②借用先について、通達上は「航空会社等」とされているにもかかわらず、運用上は、航空会社のみしか認められておらず、リース会社が認められなかった(昨年)。</p> <p>● 主要国では、借用先に関する制限はないものと思われる。</p> <p>● さらに、③借用期限についても、「主基地に帰還するまでの間」との制限があり(上記通達に規定)、その緩和が望まれている。</p>	<p>● 米国では、国外で米国資格を有さない者が修理した部品等を使用する場合にあつては、運航者は、そのOpeSpec(航空機型式、主基地その他運航にあつての制限等に関する規程)に当該借用先(航空会社に限る)を規定し承認を受ける必要があり、当該借用先を監査しなければならない。(FAR § 121.361,ORDER8900.1 3-3759)</p> <p>● 欧州では、主基地以外の場所で機材不具合により運航ができなくなった場合に、欧州の基準適合証を有さない部品を借用し交換する場合は、30飛行時間か主基地に戻るまでその使用が認められている。(145.A50(f), AMC145.A50(f))</p>	<p>①③B ②A</p>	<p>【現状】</p> <p>● 本邦外で、国際航空運送事業の用に供する航空機が、予期しない故障等が発生した際の利用者の利便を確保するために、一定の条件を基に、予備品証明を有しない重要装備品の交換作業について、整備改造認定事業場で確認を行うことが可能。(「国際航空運送事業の用に供する航空機に対して行う予備品証明を有しない重要装備品の本邦外における交換作業について」)</p> <p>【対応案】</p> <p>①③</p> <p>● 航空運送事業者は、運航を維持し、安全性を確保するため、使用可能な予備品の配置又は入手先を適確に確保することが必要。</p> <p>● 一方、本邦外における緊急時には、予備品証明等を受けた予備品の入手が困難な事態が想定されることから、欧米の制度を踏まえ、安全性を確保した上で当該装備品を一時的に使用することを認めている。この場合、航空機の安全性を確保するため、借用する装備品の健全性を確保するための措置として、借用先における予備品の入手・保管等の適切性を監査での確認を求めるとともに、使用可能な予備品への早期交換を求めることは必要である。</p> <p>● その上で、当該監査を航空運送事業者が実施している場合は整備規程に借用先を規定することを認めるとともに、主基地に戻るまでとしている交換期限について早期交換を前提としたうえで柔軟に対応できるよう検討のうえ通達を改正する。</p> <p>②</p> <p>● 借用先は、米国等は航空会社に限っているが、我が国の制度では、航空会社に限っていない。</p>	<p>ANA NCA PEACH</p>

16	<p>PMA部品(米国の証明を受けた代替部品の取り扱いについて)</p> <p><通達></p> <p>★PMA部品の使用に係る手続を簡素化してほしい</p>	<p>● 航空機製造会社が製造した純正品の代わりに、PMA部品(航空機製造会社以外の事業者が製造した部品であって、米国政府がその安全性を認めたもの)を使用する場合、一定の手続(※)が求められており、これが煩雑である(通達「PMA部品の取扱い」)。</p> <p>(※)航空機製造会社が作成している「純正品のリスト及び当該純正品に代替可能なPMA部品である旨の証明書」の管理、PMA部品製造会社の発行するSB(取扱説明書)の最新版を常に入手できる体制の整備等</p>	<p>● 米国では、航空機等の型式証明において使用が認められていない部品を使用するには、PMA部品としての承認が必要。PMA製造者は当該PMA部品の使用実績情報を収集し、必要に応じて設計変更などの対応を行うことが必要。</p> <p>● 欧米では、運航者は設計者等の技術資料の適切な管理を行うことが必要。</p>	D	<p>【現状】</p> <p>● 米国との相互承認協定(BASA)に基づき、米国PMA部品は我が国においても受入れ可能</p> <p>● 運航者は、PMA部品を使用する場合には、当該PMA保有者が発行する技術資料の確実な入手などの管理が必要(「PMA部品の取扱い」)</p> <p>【対応案】</p> <p>● 運航者は、航空機の耐空性を適確に確保するため、航空機、部品等に係る不具合情報や必要な点検・改修等の技術情報を確実に入手し、必要な対応を行う必要がある。</p> <p>● PMA部品については、航空機設計者が使用を認めたものではないため、航空機設計者は当該PMA部品に係る技術情報を提供されないことから、運航者は使用する全てのPMA部品について当該PMA製造者等から技術情報を確実に入手することが必要。</p>	NCA
17	<p>認定事業場の変更認定について</p> <p><法律> <省令></p> <p>★事業場ごとではなく、事業者ごとの認定にしてほしい</p> <p>★業務規程の変更については、認可でなくより軽い手続としてほしい</p>	<p>● 認定事業場について、作業場の追加、取り扱う機材の種類追加等業務規程の変更を行う際には、その都度変更の認可を受けることとされている(航空法第20条、航空法施行規則第39条、第39条の2)。</p> <p>● 変更認可が必要な範囲の限定や、認可ではなく承認や届出への緩和をしてほしい。</p>	<p>● 米国の整備認定事業場においては、作業場や整備を行う航空機型式、最高責任者名などは、Repair Station Op-Specに規定し、その変更時には認可が必要。一方、業務に必要な施設等はRepair Station Manualに規定し、当局へ通知し、事後審査の結果、問題があれば変更を拒否することとなる。(FAR § 145.5, 145.207, FAA ORDER 8900.1 2-1182 A.1, 2-1299)</p> <p>● 欧州の整備認定事業場においては、業務規程の変更時には当局の認可が必要(EASA 145.A.70)</p>	①D ②A	<p>【現状】</p> <p>● 認定事業場は、業務規程に施設・設備、組織・人員、作業の実施方法、品質管理体制等について定め、国の認可を受けることが必要であり、認可を受けた当該規程の変更時にも国の認可が必要(航空法第20条、航空法施行規則第39条)</p> <p>【対応案】</p> <p>①</p> <p>● 航空運送事業者の運航開始前に行う運航管理施設等の検査を受ける場合には、認定事業場の作業場の追加に係る実地検査を省略するなど、負担の軽減を既に図っているところ。</p> <p>● なお、作業場の追加、整備を行う航空機型式の追加等を行う場合は、その整備等の実施能力を確認する必要があることから、欧米等と同様、業務規程の認可を行うことが必要。</p> <p>②人事異動等による組織変更や軽微な施設変更に係る業務規程の変更については、現行制度においても事後手続でよいとし、実質的には届出と変わらない手続にしている。</p>	ANA NCA
18	<p>整備規程の認可と業務規程の認可</p> <p><省令></p> <p>★本省、地方航空局の重複した認可を整理してほしい</p>	<p>● 航空運送事業者は、整備規程を定め、国土交通大臣(本省航空局)の認可を受けなければならないこととされている(航空法第104条)。</p> <p>● 一方、航空機の整備、点検等を行う場合には、個別の事業場について認定を受け、また、事業場ごとに業務規程に係る国土交通大臣(地方航空局)の認可を受けなければならないこととされている(航空法第20条)。</p> <p>● したがって、航空運送事業者が自ら航空機の整備、点検等を行う場合、同一の内容が記載された整備規程及び業務規程双方の認可を、航空局及び地方航空局からそれぞれ受けなければならない。</p>	<p>● ICAO附属書6においては、航空運送事業者に対し、整備要目・間隔、整備管理体制等を定める「整備プログラム」の設定・認可を求めている。一方、整備事業場に対し「業務規程」の設定・認可を求めている。(ICAO Annex 6 Part 1 8.3/11.3 等)</p> <p>● 欧米においても、航空運送事業者に対し整備認定事業場である場合には、業務規程と整備規程を定める必要がある。(FAR 121.367、145.207、EASA M.A.302、145A70)</p> <p>● また、米国においては、両規程間の引用を認めており、それぞれの規程で審査担当も異なっている。(FAA AC 145-9 1-3)</p>	D	<p>【現状】</p> <p>● 航空運送事業者が定める「整備規程」は、整備要目・間隔、整備管理等について規定し、国の認可を受ける必要。(特定本邦航空運送事業者の場合は本省航空局が審査し、その他の航空運送事業者の場合は当該事業者の主たる所在地を管轄する地方航空局が審査)(航空法第104条、航空法施行規則第214条、240条)</p> <p>● 国が整備等の能力を認定した事業場(認定事業場)が定める「業務規程」は、施設・設備、組織・人員、作業の実施方法、品質管理体制等について規定し、国の認可を受ける必要。(認定事業場の主たる所在地を管轄する地方航空局が審査)(航空法第20条、航空法施行規則第39条、240条)</p> <p>【対応案】</p> <p>● 整備規程と業務規程の記載内容に重複があった場合には引用を認めているところであるが、これを整備規程審査実施要領細則等において明確化し、その徹底を図ることとする。</p> <p>● さらに、両規程の審査部局間における審査状況の情報共有を含め、一層緊密な連携を取る等により、審査にあたっての負担軽減を図ってまいりたい。</p> <p>● なお、欧米等と同様、国際標準に基づき、整備規程と業務規程を定める必要がある。</p>	FDA ANA SFJ エクセル 森ビル
18-2	<p>整備規程の監督と業務規程の監督の一元化</p> <p><政令> <運用></p> <p>★本社と整備基地の立地上、監督者が東京航空局と大阪航空局にまたがってしまっている現状を改善してほしい</p>	<p>● 本社が静岡市にあることから整備規程は東京航空局の審査を、主整備基地が名古屋にあることから業務規程は大阪航空局の審査を受けることとされてしまっているため、審査の窓口を一元化してほしい。</p>				FDA
19	<p>認定事業場が整備又は改造を受託する場合の「妥当性の確認」について</p> <p><通達></p> <p>★「妥当性の確認」を廃止してほしい</p>	<p>● 航空機の整備等を行う場合には、作業の内容を文書化(作業所の作成)しておかなければならない(通達「事業場認定に関する一般方針」)。</p> <p>● 作業書を有する航空運送事業者等から、整備等の業務を受託した認定事業場が、作業書の提供を受けた場合、受託した認定事業場は自ら当該作業書の「妥当性を確認」しなければならないこととされている(上記通達に規定)。</p> <p>● 委託元が自身で作業書を利用する場合には「妥当性の確認」は求められていないにも関わらず、委託先では「妥当性の確認」をしなければならないのは理不尽。また、この「妥当性の確認」が具体的に何を指すのかについて、明確な解釈が示されておらず、各事業場が各々解釈している。</p>	-	B	<p>【現状】</p> <p>● 航空運送事業者は、整備規程に基づき、航空機設計者の技術資料等に準拠して整備の実施方法を定めた手順書等を設定。(整備規程審査要領細則)</p> <p>● 認定事業場による基準適合性の確認は、整備の計画、過程及びその作業完了後の現状について行うことが必要(航空法施行規則第40条)</p> <p>【対応案】</p> <p>● 航空運送事業者が整備手順書を作成し自ら整備作業を実施する場合には、航空運送事業者が整備手順書の作成段階でその妥当性を確認しているため、当該整備作業に当たって当該手順書の内容の妥当性を確認する必要はない。</p> <p>● 航空運送事業者が整備手順書を作成しその整備作業を委託する場合には、整備委託先の認定事業場は、改めて当該整備手順書の内容の妥当性を確認することは不要だが、当該整備作業が、認定された能力の範囲かどうか、当該認定事業場の設備・人員で対応可能かについて確認することは必要であり、通達を改正してその旨明確化する。</p> <p>● なお、航空局では航空運送事業者の整備手順書の認可は行っていない。</p>	ANA

20	<p>BASAにより相互承認を受けた修理方法について</p> <p><省令> <通達></p> <p>★修理場所を認定事業場に限定しないでほしい</p> <p>★業務規程に詳細な修理内容まで記載しなくてもよいこととしてほしい</p>	<p>● BASA(安全の基準に関する米国との2国間協定)の締結により、航空機やエンジンなどについて米国が承認した修理設計データどおりに修理する場合、国土交通大臣の検査が免除されることとなっている(通達「外国との航空安全に関する相互承認協定等について」)。</p> <p>● しかしながら、当該修理を行うことができる場所が国土交通大臣の認定を受けた事業場に限定されている(通達「米国連邦航空局が承認した修理設計データの取り扱いについて」)。</p> <p>● また、海外事業場の認定は、取得できる者の範囲が限定されており(米国政府の承認を受けて検査業務を行うことができる者(Company DER)が社員としていなければならない等)、認定の取得が容易でない。</p> <p>● さらに、海外認定事業場の業務規程においては、取り扱う修理設計データの内容を網羅的に記載しなければならないため、新たな修理設計データを扱うこととなる度に業務規程の変更認可を受けることが必要となり、煩雑である(通達「米国連邦航空局が承認した修理設計データの取り扱いについて」)。</p>	<p>①②米国では、航空機等の設計者が指定する方法と異なる整備作業の実施方法を設定する場合には、国又は国が能力を認定した者(DER等)による承認が必要であり、その作業は米国の整備認定事業場による実施及び確認が必要。</p> <p>③④欧州では、航空機等の設計者が指定する方法と異なる整備作業の実施方法を設定する場合には、国又は国が能力を認定した者(DOA)による承認が必要。</p>	<p>①C ②A ③C ④C</p> <p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 整備作業については航空機等の設計者が指定する方法で行うこととなっているが、独自に作業の実施方法を設定する場合には国の承認が必要(「事業場認定に関する一般方針」) ● 当該方法を米国当局又は米国当局が能力を認定した者(DER等)により承認された場合には、米国との相互承認協定(BASA)に基づき設計の検査の一部が省略されるが、我が国認定事業場による作業の実施が必要(「米国連邦航空局が承認した修理設計データの取り扱いについて」) <p>【対応案】</p> <p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 設計者が指定する方法によらない方法で修理を行う場合には、外国当局が承認したものであっても、型式証明の際に我が国としてその妥当性を確認できていないものであり、航空機の安全性に影響を与えるものであることから、我が国が確認する手続きが必要。 ● 相互承認協定(BASA)を締結している米国については可能な限り我が国における審査項目を削減しているが、当該BASAは修理品については対象外となっており、当該修理の適確な実施等を確保するため、我が国認定事業場における実施を求めている。 ● 修理品に関する相互承認を行うため、引き続き関係当局との間で協議を行っていく。 <p>②米国政府の承認を受けて検査業務を行うことができる者が社員としていなければならない旨の要件は求めている。</p> <p>③</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 設計者が指定した方法によらない方法で修理を行う場合には、外国当局が承認したものであっても、型式証明の際に我が国としてその妥当性を確認できていないものであり、航空機の安全性に影響を与えるものであることから、我が国が確認する手続きが必要。 ● BASAを締結している米国については、可能な限り審査項目を削減しているところであり、欧州との間でも同様の協定の締結に向けて推進する。 <p>④我が国における修理方法の承認を一部又は全てを省略するためには、我が国と同等以上の基準及び手続により当該修理方法の技術的妥当性が確認されることを、海外当局と我が国との間の協定等により担保する必要があることから、かかる協定等の締結を推進する。</p>	ANA
23	<p>業務委託先への立入検査について</p> <p><法律></p> <p>★委託先を立入検査の対象から除外してほしい</p>	<p>● 安全監査において、航空運送事業者の業務委託先の事業者に航空局職員が立入検査をすることがある。(航空法第134条)</p> <p>● 業務委託先の海外事業者が、日本の航空局による立入検査に難色を示すケースがある。</p>	<p>● 諸外国においても、航空運送事業者の委託先に対する立入検査を行っている。</p>	<p>D</p> <p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空局が実施する安全監査立入検査において、航空運送事業者が行う事業の安全上の基準への適合性を確認するため、必要に応じ貨物搭乗業務や燃料給油業務等の委託先に対しても、立入検査を実施している。 <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 安全上重要な機能を担っているエアライン委託先については、航空局としても立入検査を行い、業務の実施状況等を直接確認する必要があるが、安全上重要な機能を有していない委託先については、基本的には立ち入る必要はないと考えている。 ● なお、重要な機能を有していない委託先であっても安全上の不具合が多発している等理由がある場合には立ち入ることはある。 	NCA
26	<p>1事業場が、2種類の事業場として認定を受けることについて</p> <p><運用></p> <p>★一事業場について自社・委託先の2つの認定を受けられるようにしてほしい</p>	<p>● 認定を受けた事業場で整備等を行った場合、当該整備等について、国土交通大臣の検査を受けなくともよいこととされている(航空法第19条の2)。</p> <p>● 海外の一の事業場について、自社の事業場としての認定を受け、事業場を確保しつつ、場合に応じて委託先に業務を行わせることができるよう、委託先の事業場としても認定を受けたいというニーズがあるが、一の事業場について、自社及び委託先の事業場として二重に認定を受けることは、原則として認められない旨指導されている。</p> <p>※二重に認定を受けた事例あり(ロサンゼルスの一事業場において、ANA、UNITEDがそれぞれ認定を受けた事例。)</p>	<p>—</p>	<p>A</p> <p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 30席又は最大離陸重量が15tを超える飛行機について整備又は改造をする場合には、認定事業場において行うことが必要。(航空法第19条第1項、航空法施行規則第31条の2) ● 航空運送事業者は、受託者による業務の遂行を管理する方法等を整備規程に定め、整備業務を委託することが可能。(航空法施行規則第214条) <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 現行制度上、1つの整備基地が2種類の認定を取得することを妨げておらず、実際に取得している例もある。 	ANA NCA

30-2	<p>運用許容基準の緩和について</p> <p><通達></p> <p>★航空機製造国でない我が国の特殊性を考慮し、「運用許容基準」の期間を緩和してほしい</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 通達により、各事業者は、「装備品等が正常でなくとも運航が許容される基準」として航空機製造国によって承認されている「MMEL」に従い、「運用許容基準」を定めることとされている。この運用許容基準の範囲内であれば、装備品が不十分であっても、一定の間は、運航することが認められている（通達「整備規程審査実施要領細則」）。 ● この「一定の間」は、航空機製造国である他国内での運航を想定して設定されたものであり、部品を外国から輸入することが基本となる我が国においては、輸入に日数が余計にかかるため厳しい基準となっている。 ● したがって、上記特殊性を考慮し、修理期限の延長が可能な部品については延長してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAOのガイドラインでは、運航者が設定するMELは、個々の運航者の運航路線や運航の手順に合わせて作成されるべきであるが、MMELより緩和されたものであってはならないとされている。（米国及び欧州でも同様）(ICAO Doc 9760 1.13.2.1、FAA Order 8900.1 Vol.4 Ch.4 Sec.1、EU-OPS 1.030) 	D	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運用許容基準(MEL)とは、装備品等が不作動の状態、安全な運航が確保されることを前提として、整備処置が可能な整備基地等まで修理を持ち越す場合の修理期限等を定めたもの。 ● 航空運送事業者は、製造者により定められ設計国の承認を受けた原運用許容基準(MMEL)等に準拠してMELを定めることが必要。（運航規程審査要領細則、整備規程審査実施要領細則） <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 安全上MMELより緩い運用許容基準を設定することは適切でない。 ● なお、運航者は予備部品の配置基準を適切に定める必要がある。 	アジア航測
31	<p>ADF(自動方向探知機)の搭載義務について</p> <p><省令></p> <p>★装備義務を廃止又は米国の基準と同様の一式にしてほしい</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 最大離陸重量5.7t以上の航空機には、ADF(自動方向探知機)を2式装備しなければならないこととされている。（航空法施行規則第145条） ● ADFは、NDB局から発信される情報を得るための装置であるが、昨今、NDB局は廃止されており、ADFを使用する場面は少なくなっているため、ADFの装備義務を緩和あるいは廃止してほしい。 ● ボーイング社の基本仕様は1式となっており、米国の基準は1式とされていると推察される。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAOは、飛行計画に従って飛行できる航法装置の装備を要求している。（An6 Pt1 7.2.1） ● 欧州は、2式の装備を要求している。(EU-OPS1.865(d)1)。 ● 米国は、NDBルートを飛行する場合、以下の二つの場合を許容している。 <ul style="list-style-type: none"> 1) ADF2式装備 2) ADF1式及び当該ADF故障時に適切な空港まで飛行し計器進入できる他の航法装置1式を装備し、追加の燃料搭載を行うこと(FAR § 121.349 (a)(2)(i)及び(c))。 	C	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業の用に供する最大離陸重量が5.7tを超える航空機にあつては、飛行中常時、NDB、VOR又はタカンからの電波を受信することが可能となるものを2式装備しなければならない。（航空法施行規則第145条） ● NDB局に依存したルート・方式を飛行する飛行計画を立てる場合には、ADFが1式使用できなくなった場合に備えて、原則として2式の装備が必要である。（NDB局に依存したルート・方式の飛行を含めず飛行計画を立てる限り、ADFを装備する必要はない。） ● 我が国においては、NDB局を順次縮退している状況であり、ADFを装備しないと運航に支障が生じるエリアはごく一部に限定されている。（ADFを装備しないと運航に支障が生じるエリアは関西空港のみであると認識している。関西空港においては、低視程下で北側から空港に進入する気象状態になった場合、NDB局に依存した進入方式しか選択できないため、このような気象状態において、ADFを有しない航空機は他の空港にダイバートしなければならない。） <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 米国と同様、他の航法装置の装備と追加の燃料搭載を条件として、ADF1式の装備を認める方向で対応する。 	SNA FDA
37	<p>燃料給油業務の位置づけについて</p> <p><省令></p> <p><通達></p> <p>★整備ではなく、地上取扱業務に位置づけしてほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 燃料給油業務は整備(軽微な保守)の位置づけとなっている(整備規程に定めることが必要)。(通達「航空機の整備及び改造について」) ● そのため、燃料給油業務を行うには整備士が必要となる。 ● なお、主要国においては、燃料給油業務は整備作業ではなく、地上取扱業務となっている。(運航規程に定める) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国、EUでは、航空機への給油の手順を運航マニュアルに規定することが求められている。（FAR121.135、EU OPS1.1045 Appendix1 A 8） 	B	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 燃料給油業務は、整備(軽微な保守)の位置づけとなっている。 <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 燃料給油業務を地上取扱業務として位置付けるため、関連規則(施行規則、運航規程審査要領)を改正する。 	ANA PEACH
49	<p>実機試験のシミュレーター化について</p> <p><通達></p> <p>★シミュレーターを利用できる試験の資格範囲を拡大してほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 実地試験において、実機に代えてシミュレーターを利用した試験は認められている(航空法施行規則第46条の2)ものの、基本的に実機における訓練・試験が必要とされている。 ● 具体的に、乗務員が2人必要な飛行機の限定資格を初めて取得(副操縦士に昇格)する者はシミュレーターのみを利用した試験の対象外となっている。(通達「模擬飛行装置のみを使用して行うことができる航空従事者技能証明の実地試験について」) ● なお、欧州、少なくともルフトハンザは副操縦士昇格時の実地試験をシミュレーター化。(但し、着陸経験など実機慣熟の要件あり) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 欧州では、型式限定の訓練課程(副操縦士に昇格するための訓練課程を含む)の訓練時間に占める実機飛行訓練の時間が2時間未満の場合、シミュレーターによる実技試験を行うことが可能。(JAR FCL 1.240 App.1) ● 米国では、一定以上の飛行経験を有しない者(副操縦士に昇格する者等)であっても、シミュレーターによる実技試験を受けることができる。ただし、当該試験に合格して型式限定を取得した場合は、当該型式の航空機の副操縦士として乗務することはできるが、機長として乗務することはできない。(FAR 61.64) 	C	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 乗務員が2人必要となる飛行機の限定資格を初めて取得する者(副操縦士に昇格する者)に対しては、実地試験において、シミュレーターのみを利用した試験の実施は認めていない。(通達「模擬飛行装置のみを使用して行うことができる航空従事者技能証明の実地試験について」) <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 乗務員が2人必要となる飛行機の限定資格を初めて取得する者(副操縦士に昇格する者)についても、シミュレーターによる実技試験を認める方向で平成24年度前半までに関連通達の見直しを行う。 ● ただし、シミュレーターは実機の特性的な一部(着陸時の特性等)が再現できないため、副操縦士に昇格する者に、こうした特性の違いを認識させるために、実機飛行訓練は引き続き必須であると考えられることから、訓練課程には実機飛行訓練が含まれる必要がある。 	ANA PEACH

51	<p>運航管理者の受検資格について</p> <p><通達> <運用></p> <p>★訓練学校の卒業生は、実務経験を不要としてほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 運航管理者資格を取得するための技能検定を受験するには、1年又は2年の実務経験が必要。(航空法施行規則第167条) ● 運航管理者の訓練学校を卒業した者についても、同様の実務経験が必要とされている。 ● 主要国はICAO基準に準拠。 <p>※ICAO Annex1 4.6.1.3.1</p> <ul style="list-style-type: none"> ・操縦士(航空運送事業)経験2年以上。 ・航空事業に関わる気象業務従事者経験2年以上。 ・航空交通管制官等の実務経験が2年以上。 ・運航管理のアシスト業務の経験1年以上。 <p>・当局より認可を受けた教育訓練を履修。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	B	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運航管理者資格を取得するための技能検定を受験するには、1年又は2年の実務経験が必要。(航空法施行規則第167条) <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ICAO標準に照らして検討する必要があると認識。(運航管理者技能検定については、規則第167条第2項に基づき、同条第1項の経験と同等以上の経験を有する者の受験が可能であり、具体的な経験要件を運航安全課通達に定めている。当該通達を見直し、国が認めた運航管理に係る訓練課程を修了した場合に受験資格を満たすこととする方向で検討。) 	NCA
56	<p>ICAO締約国の授与した資格証書の扱いについて</p> <p><通達></p> <p>★ICAO条約締約国発行の技能証明保有者については、例外なく試験を免除してほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAO条約締約国発行の技能証明保有者については試験の免除が認められている(航空法第29条)が、技能証明によっては試験が一部免除されないものが通達で定められている。(通達「国際民間航空条約の締約国たる外国の政府が授与した航空業務等の技能に係る資格証書を有する者に対する取扱い」) ● FAAに準拠した国はFAAライセンスをそのまま受け入れている例もある。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国は、乗員ライセンス分野について、カナダとは相互承認を締結。試験免除(航空法規及び通信に係る学科試験は実施)にて、ライセンスの書き換えが可能。 ● 欧州は、EU域外の国のライセンス書き換えにあたっては試験が必要。 	C	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ICAO条約締約国発行の技能証明保有者については、実施する試験の一部を免除している。ただし、必要最小限のものとして、我が国法規及び実地試験の一部については試験を行っている。 <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 米国との間では、平成21年4月に耐空性分野について締結したBASAを整備施設、乗員資格、シミュレータ等の分野にも拡大すべく、あらゆる機会を利用して働きかけを行っている。また、欧州との間では、平成23年7月に開催した日EU運輸ハイレベル協議においてBASA締結に向けた事前協議を開始することに合意し、作業を進めているところであり、引き続き、米国等と各分野におけるBASAの締結に向け協議を進めてまいりたい。(なお、ICAO条約において、操縦者は原則として航空機の登録国が発給したライセンスを所持することが求められており、代替策として他国のライセンスを有効と認めることも認められているが、その場合にも、自国のライセンスと同等なものとして受け入れるための適切な承認によりその有効性を確保することが求められており、外国の操縦ライセンスをそのまま受け入れることはできない。) 	ANA NCA JAL SNA
70	<p>GPSを主要計器とした運航について</p> <p><通達></p> <p>★評価運用のスケジュールを明示し、結論を早期に出してほしい</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 既存の経路はレーダー及び航空保安無線施設がカバーしている範囲でしか設定できず、①GPSを主要計器とした経路設定は認められていない。(通達「GPSを計器飛行方式に使用する運航の実施基準」) ● 2010年度から各エアラインの参加を得てGPSを主要計器とする評価運用(実証実験)が行われている。 ● また、②VFR(有視界飛行方式)でもGPSを補助的に使用する場面があるが、その位置づけが明確でない。 ● なお、ICAOが取りまとめているマニュアル(PBN Manual)でGPSを主要計器とした運航に関する記載がある。また、GPSの利用を前提とした進入方式等も設定されている。 ● 米州、豪州、東南アジアではGPSを主要計器とした運航を実施している。 	—	①C ②A	<p>①【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● IFR(計器飛行方式)において、航空機がGPSを使用して運航する場合、GPSは、単独で航法に使用することが認められたものを除き、その経路を飛行するために必要となるその他の航法装置を装備し、GPSによる位置等の情報に疑義が生じた場合に、これらの航法装置によりGPSに依存しない航法に移行することができることが求められる。(「GPSを計器飛行方式に使用する運航の実施基準」) また、2010年度から各エアラインの参加を得て、GPSを主要計器とする評価運用(実証実験)を行っている。 <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 2010年10月から2012年10月までの間、評価運用を行うこととしており、評価運用の結果に基づき、関連通達の見直しを検討する。 <p>②【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● VFR(有視界飛行方式)は、計器飛行方式以外の飛行の方式であり、操縦士が目視にて航空機の位置等を把握する飛行の方式である。(航空法施行規則第5条の2) <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● VFRにおいて、航空機がGPSを補助的に使用するための運航の実施基準(「GPSを有視界飛行方式に使用する運航の実施基準」)に基づき、GPSを補助的に使用することが可能となっている。 	①JAL、 FDA ②中 日本
74	<p>チャーター便運航に伴う手続について</p> <p><運用></p> <p>★チャーター便の運航申請時に、当局への事前説明を省略してほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● チャーター便の運航においては、運航・整備の社内規程に則り、運航計画書提出のタイミングに合わせて、航空局安全部に対し、乗入地での運航・整備体制(就航地生産体制)について事前説明を実施している。 ● なお、主要国では、チャーター便実施に係る就航地の生産体制については、運航者の自主管理とし、航空当局への運賃及び運航計画等のみファイルする。 	—	B	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 一部の航空会社において、社内規定に基づき、チャーター便の運航に際し、就航地の運航・整備体制を航空局に事前説明することとしている。 <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運航者はチャーター便の就航地の運航・整備体制を事前に確認する必要があるが、航空局への事前の報告は求めていない。今後、航空会社に対し、事前の報告が不要であることを徹底する。なお、チャーター便の就航地の運航・整備体制の適切性については、必要に応じ、監査等を通じて確認していくこととしたい。 	NCA

81	<p>機内への液体物の持ち込みについて</p> <p><-></p> <p>★空港内で購入した免税品等は持ち込み制限の対象外としてほしい</p>	<p>● 我が国では、以下の規制が行われている。</p> <p>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。</p> <p>● 保安検査後の免税店などで購入した酒類などは機内持込が可能だが、海外で乗継ぎをする場合、乗継国のルールに従い、日本の空港で保安検査後に購入した酒類が没収される可能性もある。</p> <p>● 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することを求めたものであり、その結果として、一定以上の保安レベルが全世界的に確保されている。</p>	<p>● 乗継検査場において、STEBに入れた液体物に限り液体物持込を認めている一部の国もあるが、欧米をはじめとする諸外国では、安全性への懸念から100mlを超える全ての液体物を持込拒否している。(EUが昨年4月よりEUを経由する際のSTEBの全面受入れを検討したが、反対が多く取りやめるなど、STEB導入は未だ進展していない。)</p> <p>● 現在、米国、EU等において、現行の液体物持込規制の撤廃に向けて、液体物検査機器の開発が進んでいる。(EUは、液体物検査機器を開発し、2013年より現行の液体物の持込規制自体を撤廃することを目指している。)</p>	D	<p>【現状】</p> <p>● 2006年8月液体爆発物を利用した大西洋液体爆発物テロ未遂事件が発生し、ICAOは2007年3月から液体物の航空機内への持込を規制している。(受託手荷物であれば可)</p> <p>● 100mlを超えた液体免税品が乗継の際に没収される問題が発生したため、ICAOはこの問題を解決するためSTEB(Security Tamper Evident Bags 不正開封防止袋)の導入を各国に推奨している。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 液体爆発物持込み防止措置については、国際的な保安上の水準を保つ必要があり、STEBは空港における保安措置として十分でないとする国が多いことから、我が国においても、欧米をはじめとする諸外国と同様の措置を講じてきているところである。</p> <p>● 現状では抜本的解決には国際的に認められる爆発物検知能力を備えた機器の実用化を待つことが必要であり、我が国単独で欧米諸国の取扱いと異なる対応をとることは困難である。</p> <p>● ただし、空港会社等関係者間において、ゲート前検査方式への見直し及びこれに伴う液体免税品の機側での受け渡し等の措置を講ずる場合には、関係国との調整を検討したい。</p>	関空 AOC
85	<p>BASA等相互承認について</p> <p><運用></p> <p>★BASA等相互承認を推進してほしい。</p>	<p>● 2009年4月に米国との間で本体協定及び耐空性の実施取り決めまでは締結しているが、運航乗務員ライセンス、シミュレーター、整備施設(認定事業場)、整備士資格、整備品整備等においては相互承認は進んでいない。</p> <p>※但し、FAAは雇用への影響を懸念し、対応は消極的。</p> <p>● なお、乗員ライセンスについては、米国とスイスで相互承認。シミュレーターについては、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ている。</p>	<p>● 米国は、EUとの間で整備施設分野についての相互承認を締結。</p> <p>● 米国とカナダの間では整備施設、乗員ライセンス、シミュレーター分野についての相互承認を締結。</p>	C	<p>【現状】</p> <p>● 米国等との間で耐空性に係る相互承認協定(BASA)を締結</p> <p>【対応案】</p> <p>● 米国との間では、平成21年4月に耐空性分野について締結したBASAを整備施設、乗員ライセンス、シミュレーター等の分野にも拡大すべく、あらゆる機会を利用して働きかけを行っている。また、欧州との間では、平成23年7月に開催した日EU運輸ハイレベル協議においてBASA締結に向けた事前協議を開始することに合意し、作業を進めているところであり、引き続き、米国等と各分野におけるBASAの締結に向け協議を進めてまいりたい。</p> <p>(なお、事業者からは、本邦が諸外国を認めるという片側の承認についても要望があったが、ICAO条約では、他国のライセンスを有効と認める場合には、適切な承認によりその有効性を確保することが求められており、そのまま一方的に外国のライセンスを認めることは条約附属書遵守の観点から問題がある。)</p>	NCA ANA PEACH JAL SNA
89	<p>操縦士学科試験・機長審査の受験機会について</p> <p><運用></p> <p>★試験回数の増加、審査待ち期間の短縮を図ってほしい。</p>	<p>①</p> <p>● 操縦士学科試験については、年6回の実施となっており、特にATPL(定期運送用操縦士資格)については原則、年3回の実施となっている。</p> <p>● なお、米国では、コンピューターを活用し随時受験可能。</p> <p>②</p> <p>● 機長審査の実地試験(口述・実技)については、技能審査を前月中旬の審査官スケジュール会議までに終了していないと路線審査に申請できず、審査待ち期間が発生する。</p> <p>● なお、欧米では、事業者が審査を行うため、審査待ち期間は発生しない。</p> <p>③ 国による審査については、新規航空会社が増えていることもあり、運航審査官の予定がなかなか押さえることができず、スケジュール作成に苦慮している。</p>	<p>①米国では、学科試験をコンピューター化し、米国内に720カ所、沖縄を含む米国外に10カ所の試験センターを設置することにより、随時受験が可能となっている。</p> <p>②(第1回検討会にて報告済み)</p> <p>③(第1回検討会にて報告済み)</p>	①C	<p>①【現状】</p> <p>● 操縦士学科試験を年6回、そのうちATPL(定期運送用操縦士資格)試験を原則年3回実施している。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 学科試験の実施回数の増加について、会場確保、試験問題作成等のための予算の拡充に向けて尽力する。また今後、学科試験のコンピューター化に関する諸外国の実状等を調査し、我が国への導入における可能性、検討事項の抽出を行う。</p> <p>②(第1回検討会にて報告済み)</p> <p>③(第1回検討会にて報告済み)</p>	①ANA PEACH ②ANA ③SFJ
90	<p>整備士学科試験の受験機会について</p> <p><運用></p> <p>★受験機会の頻度・受験可能回数の増加、合格課目の有効期間の延長を図ってほしい</p>	<p>● 国家整備資格の学科試験機会は、一等航空整備士は年2回、一等航空運航整備士は年3回である。</p> <p>● また、受験可能回数が一等航空整備士は3回、一等航空運航整備士は4回と制限されている。</p> <p>● 一度合格した課目の試験免除については、初めて課目合格を得た試験結果通知日から起算して1年と制限されている。</p>	<p>①米国では、学科試験をコンピューター化し、米国内に720カ所、沖縄を含む米国外に10カ所の試験センターを設置することにより、随時受験が可能となっている。</p> <p>②米国は、科目毎の合否判定ではなく、試験全体での合否判定となるため、科目毎の試験免除制度はない。なお、試験に不合格となった場合、30日間の期間において再受験が可能。</p>	①C ②D	<p>①【現状】</p> <p>● 国家整備資格の学科試験は、一等航空整備士は年2回、一等航空運航整備士は年3回実施している。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 学科試験の実施回数の増加については、会場確保、試験問題作成等に必要となる予算には制約があり難しいが、今後とも予算確保に尽力したい。</p> <p>②【現状】</p> <p>● 学科試験のうち、合格課目については、課目合格を得た日から起算して1年間、試験免除を行っている。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 合格科目の試験免除期間1年の制限については、整備士資格の質を維持するために必要なものであり、期間を延長することは難しい。</p>	ANA PEACH

101	配布マニュアルの電子化 <運用> ★電子媒体によるマニュアルの提出を認めてほしい	● 現在、航空局、地方航空局に紙の運航マニュアルを配布しているが(通達「運航規程審査要領細則」)、紙媒体では分量が膨大で、かなりのコストがかかるため、電子化されたデータが内蔵されているタブレット端末(「アイパッド」や「ガラパゴス」等)の配布で代用したい。	—	A	【現状】 ● 航空運送事業者は、運航規程及び運航規程附属書のうち業務上必要な部分を当該事業者を所管する航空局又は地方航空局及び航空機が就航する基地を管轄する空港事務所等に配布する必要がある。(運航規程審査要領細則) 【対応案】 ● ご要望のとおり、航空局に対してタブレット端末等の電子媒体にて運航関連のマニュアルを配布することとしてもよいが、紙のマニュアルと同様に、業務上必要な容易な閲覧や写しの作成等が可能である必要がある。また、タブレット端末等の管理の方法については、個別に調整させて頂きたい。	SKY
104	規制の特例を認める制度について <通達> ★米国のように、状況に応じて通達の例外を認めることを制度化してほしい	● 通達上、他の同等の方法を認めるといふ規定はあるものの、ハードルが高い。 ● なお、米国においては、エクゼンプション制度があり、事業者より合理的な説明があれば、通達等の規定の例外が認められるよう、制度的に担保されている。	●米国では、FAA長官に対して、安全に係る規則を定める権限とともに、公共の利益に繋がると判断した場合にExemptionを認めることができる権限が包括的に付与されている。(49 USC § 44701)	A	【現状】 ● 個別の審査基準※において、安全が確保される範囲内で、代替の手法を採用することを認めている。 ※ 航空運送事業及び航空機使用事業の許可及び事業計画変更の許可審査要領(安全関係) 運航規程審査要領細則 整備規程審査実施要領細則 運航に関する業務の管理の受委託に係る許可の運用指針 運航に係る業務の委託の運用指針 整備業務の管理の受委託の許可に係る運用指針 カテゴリーⅠ航行の承認基準及び審査要領 カテゴリーⅡ航行の許可基準及び審査要領 カテゴリーⅢ航行の許可基準及び審査要領 双発機による長距離進出運航に係る運航体制の審査基準細則 双発機による長距離進出運航に係る飛行機及び整備体制の審査基準細則 等 【対応案】 ● 代替の手法を認めることが適切であるか否かについては、制度毎に個別の判断が必要となるため、我が国においては、包括的に代替の手法を認めることはしていない。 ● 一方、必要に応じて、既に個別の審査基準において、安全が確保される範囲内で、代替の手法を採用することを認める規定を設けているところ。 ● 今後も、必要に応じて、可能な限り代替の手法を認める規定を設けていくこととしたい。 ● また、申請者が代替の手法を適用することを希望する場合には、審査の際に同等の安全性が確保されることの根拠について、今後とも説明を十分に聴取していくこととしたい。	ANA

<参考> 安全に関する技術規制以外の要望

No.	項目	要望内容	ICAO基準 主要国の現状	措置 分類	現状及び対応案	提案者
73	チャーター運航計画書の提出期限について <運用> ★チャーター便について運航計画書の認可手続期間を短縮してほしい。	● チャーター運航計画書について、原則として運航月の前月20日までに事業課に提出している。 ● なお、主要国では、運航日の2-7日前が主流。	—	B	● チャーター運賃の認可については、実務上、7日間程度の審査期間を要していたが、本年度から審査期間を7日間程度から半分程度に短縮する見直しを行ったところであり、チャーター便の運航計画書についても、運賃申請と同じタイミングでご提出いただきたいと考えている。 なお、本邦航空運送事業者による突発的なチャーター便の運航については、今後も、可能な範囲で柔軟に対応して参りたいと考えており、個別具体的な事案ごとにご相談されたい。	NCA
74-2	空港運用時間の延長 <運用> ★空港運用時間を柔軟にしたい	● 各空港毎に運用時間が制限されており、原則として運用開始時刻30分後から、運用終了時刻30分前までに運航ダイヤを設定する必要がある。 ● また、実運航上も運用開始時間、終了時間の遵守が厳しく求められており、天候などの自然条件などを除いて早発や遅延が原則として認められない。 ● したがって、①各空港の運用時間制限の見直しを御願いたい。②特に、開始時間、終了時間の運用について、自然条件などに限らず、機材故障等によるスケジュール変更や突発的なフェリー運航に柔軟に対応いただきたい。	—	A	(1) 空港の運用時間については、当該空港に就航する航空会社の具体的な定期便の運航計画や、騒音問題等を踏まえて決定している。今後、運用時間の延長に係る具体的な要望が提出された場合は、運用時間変更に係る要件を確認するとともに、必要な措置等について検討する。 (2) 急激な天候の変化、緊急事態の発生等やむを得ない事由により遅延する場合、これらに伴う航空交通の状況等に基づく航空交通管制により遅延する場合、並びにやむを得ない事由(機材の緊急安全点検や、故障修理を含む。)がある場合は、原則1時間の範囲内において運用時間を臨時延長ができることとしている。ただし、機材については運航者が適切に整備等を行う責務があることから、整備不良等による機材故障への対応等、その原因が運航者の責に帰すものは事由としては認められない。	FDA