

[検討項目]

<1. 運航の安全性の確保>

- 航空機の装備要件
- 運航基準関係
- その他運航関係

<2. 航空機の安全性の確保>

- 耐空証明関係
- 認定事業場関係
- 予備品証明関係
- 相互承認関係
- その他整備関係

<3. 航空従事者の技量維持>

- 航空従事者の証明制度
- シミュレータ関係

<4. その他の要望>

1. 運航の安全性の確保

31 ADF(自動方向探知機)の装備義務について(分類C:平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・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に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。)

要望の概要

提案者: スカイネットアジア航空、フジドリームエアラインズ

- ・ADFの2式装備義務を緩和してほしい。

諸外国の状況

- ・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2つの場合を許容している。
 - 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))

対応案

- ・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。

30-2 運用許容基準の緩和について(分類D:対応不可)

現状(制度の概要等)

- ・ 運用許容基準(MEL)とは、装備品等が不作動の状態で、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)

要望の概要

提案者: アジア航測

- ・ MELの修理期限を、MMELに定められた修理期限よりも長い期間とすることを認めてほしい。

諸外国の状況

- ・ 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)

対応案

- ・ 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。

37 燃料給油業務の位置づけについて(分類B:年度内目途で対応)

現状(制度の概要等)

- ・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。

要望の概要

提案者: 全日本空輸、Peach Aviation

- ・燃料給油業務は、整備ではなく、地上取扱業務(運航関係)に位置づけてほしい。

諸外国の状況

- ・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)

対応案

- ・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。

現状(制度の概要等)

- ① 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。
- ② 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)

要望の概要

提案者：①日本航空、フジドリームエアラインズ ②中日本航空

- ① GPSの位置づけを明確にしてほしい。
- ② VFRにおけるGPSの位置づけを明確にしてほしい。

対応案

- ① 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。
- ② 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。

23 業務委託先への立入検査について(分類D:対応不可)

現状(制度の概要等)

- ・ 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、必要に応じ貨物搭降載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。

要望の概要

提案者: 日本貨物航空

- ・ 委託先については、エアラインが定期監査・臨時監査を行い、能力・信頼性を的確に管理しているため、航空局による基地検査での対象から除外してほしい。

諸外国の状況

- ・ 諸外国においても、航空運送事業者の委託先に対する立入検査を行っている。(FAR § 119.59)

対応案

- ・ 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。

74 チャーター便運航に伴う手続について(分類B:年度内目途で対応)

現状(制度の概要等)

- ・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。

要望の概要

提案者: 日本貨物航空

- ・チャーター便の運航に際し、就航地の運航・整備体制について航空局に事前説明を行っているが、通知で済むようにしてほしい。

諸外国の状況

—

対応案

- ・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る。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。

2. 航空機の安全性の確保

5-2 更新耐空証明の飛行検査項目の緩和(分類D:対応不可)

現状(制度の概要等)

- ・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。

要望の概要

提案者:フジドリームエアラインズ

- ・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。

対応案

- ・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。

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 (分類C：平成24年度以降に対応)

【耐空証明関係】

現状(制度の概要等)

- ・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)

要望の概要

提案者：スカイマーク、全日本空輸、スカイネットアジア航空

- ・早朝／夜間、土日に機材の損傷等が発生した場合でも飛行が可能となるように、航空機設計者が飛行を認めている場合には航空法第11条ただし書許可を不要にして欲しい。

諸外国の状況

- ・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)

対応案

- ・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ていない。
- ・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、11
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。

17 認定事業場の変更認定について①(分類D : 対応不可)

現状(制度の概要等)

- ・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)

要望の概要

提案者: 全日本空輸、日本貨物航空

- ・ 作業場の追加、整備を行う航空機型式の追加などの業務規程変更時は届出としてほしい。

諸外国の状況

- ・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)
- ・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)

対応案

- ・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。
- ・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。

17 認定事業場の変更認定について②(分類A :年内目途で対応又は措置済み等)

現状(制度の概要等)

- ・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)

要望の概要

提案者:全日本空輸、日本貨物航空

- ・また、組織、人事、施設など軽微な変更を行う場合の業務規程変更時は届出としてほしい。

諸外国の状況

- ・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)
- ・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)

対応案

- ・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きでよいとし、実質的には届出と変わらない手続にしている。

18, 18-2 整備規程の認可と業務規程の認可(分類D : 対応不可)

現状(制度の概要等)

- ・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)
- ・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)

要望の概要

提案者: Peach Aviation、全日本空輸、スターフライヤー、エクセル航空、森ビル、フジドリームエアラインズ

- ・整備規程と業務規程の内容に重複があり、審査の担当が異なることから調整に時間を要するため、両規程の一元化、審査の一本化を実現してほしい。

諸外国の状況

- ・ICAO附属書6においては、航空運送事業者に対し、整備要目・間隔、整備管理体制等を定める「整備プログラム」の設定・認可を求める一方、整備事業場に対し「業務規程」の設定・認可を求めている。(ICAO Annex 6 Part 1 8.3/11.3 等)
- ・欧米においても、航空運送事業者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)
- ・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)

対応案

- ・整備規程と業務規程の記載内容に重複があった場合には引用を認めているところであるが、これを整備規程審査実施要領細則等において明確化し、その徹底を図ることとする。
- ・さらには、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ことで、審査にあたっての負担軽減を図ってまいりたい。
- ・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。

19 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 (分類B : 年度内目途で対応)

【認定事業場関係】

現状(制度の概要等)

- ・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)
- ・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)

要望の概要

提案者: 全日本空輸

- ・既に航空局により認可された委託元作業基準書に基づき整備作業を行う場合には、当該作業を実施する認定事業場による当該作業の妥当性確認を不要としてほしい。

対応案

- ・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。
- ・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。
- ・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。

26 1事業場が2種類の事業場として認定を受けることについて (分類A:年内目途で対応又は措置済み等)

【認定事業場関係】

現状(制度の概要等)

- ・ 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)

要望の概要

提案者:全日本空輸、日本貨物航空

- ・ 1つの整備基地において2種類の認定(自社認定、委託先認定)を認めてほしい。

対応案

- ・ 現行制度上、1つの整備基地が2種類の認定を所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。

13 予備品証明制度について①(分類C :平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・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。
- ・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。
- ・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)

要望の概要

提案者：日本貨物航空、フジドリームエアラインズ、Peach Aviation、スカイネットアジア航空、日本ビジネス航空協会、朝日航洋、中日本航空

- ・整備に関する相互承認を推進し、予備品証明に合格したとみなせる対象範囲を、修理品にまで拡大してほしい。

諸外国の状況

- ・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。
- ・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。
- ・欧州では、個人の代行証明制度はない。

対応案

- ・現行制度においても、欧米と同様、国内外の装備品事業者に対し事業場認定を行っており、認定事業場が基準適合証を発行した場合には、予備品証明検査は不要としているところ。
- ・また、新規製造品については、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。
- ・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。

13 予備品証明制度について②(分類A:年内目途で対応又は措置済み等)

現状(制度の概要等)

- ・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。
- ・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。
- ・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)

要望の概要

提案者: 日本貨物航空、フジドリームエアラインズ、Peach Aviation、スカイネットアジア航空、日本ビジネス航空協会、朝日航洋、中日本航空

- ・土日を含め緊急時に重要装備品の交換が可能となるように、国が委任したものが予備品証明検査を代行できる制度を創設したり、国の予備品証明検査のための手続きの簡略化を図ってほしい。

諸外国の状況

- ・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。
- ・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。
- ・欧州では、個人の代行証明制度はない。

対応案

- ・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。
- ・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)
- ・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。

15 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①、③ (分類B:年度内目途で対応)

【予備品証明関係】

現状(制度の概要等)

- ・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」)

要望の概要

提案者:全日本空輸、日本貨物航空、Peach Aviation

- ・予備品証明を有しない装備品を借用して交換作業を行う認定事業場は、その業務規程に当該装備品の借用先、当該借用先に対する監査等について規定することが必要となっているが、これを不要としてほしい。
- ・当該借用品の使用条件として定めている「交換までの期限(2週間又は主基地に戻るまでのどちらか早い方)」を撤廃してほしい。

諸外国の状況

- ・米国では、国外で米国資格を有さない者が修理した部品等を使用する場合にあっては、運航者は、そのOpSpec(航空機型式、主基地その他運航にあたっての制限等に関する規程)に当該借用先(航空会社に限る)を規定し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, ORDER 8900.1 3-3759)
- ・欧州では、主基地以外の場所で機材不具合により運航ができなくなった場合に、欧州の基準適合証を有さない部品を借用し交換する場合は、30飛行時間か主基地に戻るまでその使用が認められている。(145.A50(f), C145.A50(f))

対応案

- ・航空運送事業者は、運航を維持し、安全を確保するため、使用可能な予備品の配置又は入手先を適確に確保することが必要。
- ・一方、本邦外における緊急時には、予備品証明等を受けた予備品の入手が困難な事態が想定されることから、欧米の制度を踏まえ、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。
- ・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。

15 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② (分類A : 年内目途で対応又は措置済み等)

【予備品証明関係】

現状(制度の概要等)

- ・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」)

要望の概要

提案者: 全日本空輸、日本貨物航空、Peach Aviation

- ・借用先としてリース会社も可能としてほしい。

諸外国の状況

- ・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OpSpec (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, ORDER 8900.1 3-3759)
- ・欧州では、主基地以外の場所で機材不具合により運航ができなくなった場合に、欧州の基準適合証を有さない部品を借用し交換する場合は、30飛行時間か主基地に戻るまでその使用が認められている。(145.A50(f), C145.A50(f))

対応案

- ・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。

20 BASAにより相互承認を受けた修理方法について① (分類C : 平成24年度以降対応)

【相互承認関係】

現状(制度の概要等)

- ・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」)

要望の概要

提案者: 全日本空輸

- ・ DER等により承認された修理方法により作業を行う場合、我が国の認定事業場において作業を実施することを要件としないでほしい。

諸外国の状況

- ・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。

対応案

- ・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。

20 BASAにより相互承認を受けた修理方法について② (分類A : 年内目途で対応又は措置済み等)

【相互承認関係】

現状(制度の概要等)

- ・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」)

要望の概要

提案者: 全日本空輸

- ・DER等により承認された修理を実施する海外の事業場として我が国の認定を受ける要件として定められている「Company DERを有していなければならない」を緩和して欲しい。

諸外国の状況

- ・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。

対応案

- ・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。

20 BASAにより相互承認を受けた修理方法について③ (分類C : 平成24年度以降対応)

【相互承認関係】

現状(制度の概要等)

- ・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」)

要望の概要

提案者: 全日本空輸

- ・欧州当局又は欧州当局がその能力を認定した会社が承認した修理方法で作業を行う場合に、承認ではなく届け出としてほしい。

諸外国の状況

- ・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。

対応案

- ・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。

20 BASAにより相互承認を受けた修理方法について④ (分類C：平成24年度以降対応)

【相互承認関係】

現状(制度の概要等)

- ・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」)

要望の概要

提案者：全日本空輸

- ・認定事業場において修理設計データの内容を追加する場合には、国による承認を不要としてほしい。

諸外国の状況

- ・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。

対応案

- ・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。

12 チャイルドシートの型式承認について(分類C :平成24年度以降対応)

現状(制度の概要等)

- ・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の促進等について」)

要望の概要

提案者: 日本航空

- ・ハーネスタイプのチャイルドシートの使用を認めてほしい。

諸外国の状況

- ・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。

対応案

- ・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。

16 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 (分類D : 対応不可)

【その他整備関係】

現状(制度の概要等)

- ・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
- ・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」)

要望の概要

提案者: 日本貨物航空

- ・PMA部品を使用する際に運航者に求められている「技術資料の管理(最新の技術資料の更新等)」を行わなければならない品目を限定してほしい。

諸外国の状況

- ・米国では、航空機等の型式証明において使用が認められていない部品を使用するには、PMA部品としての承認が必要。PMA製造者は当該PMA部品の使用実績情報を収集し、必要に応じて設計変更などの対応を行うことが必要。
- ・欧米では、運航者は設計者等の技術資料の適切な管理を行うことが必要。

対応案

- ・運航者は、航空機の耐空性を適確に確保するため、航空機、部品等に係る不具合情報や必要な点検・改修等の技術情報を確実に入手し、必要な対応を行う必要がある。
- ・PMA部品については、航空機設計者が使用を認めたものではないため、航空機設計者は当該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。

3. 航空従事者の技量維持

51 運航管理者の受検資格について(分類B:年度内目途で対応)

現状(制度の概要等)

- ・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)

要望の概要

提案者: 日本貨物航空

- ・運航管理者の養成学校等を卒業した者について、実務経験の緩和をしてほしい。

諸外国の状況

- ・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。

対応案

- ・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。)

56 ICAO締約国の授与した資格証書の扱いについて (分類C:平成24年度以降に対応)

【航空従事者の証明制度】

現状(制度の概要等)

- ・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。

要望の概要

提案者:全日本空輸、日本航空、日本貨物航空、スカイネットアジア航空、朝日航洋

- ・ICAO条約締約国発行の技能証明保有者については、全ての試験を免除してほしい。

諸外国の状況

- ・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。

対応案

- ・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。)

89 操縦士学科試験の受験機会について(分類C:平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・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。

要望の概要

提案者:全日本空輸、Peach Aviation、スターフライヤー

- ・学科試験の実施回数を増やしてほしい。

諸外国の状況

- ・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。

対応案

- ・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。

90 整備士学科試験の受験機会について

【航空従事者の証明制度】

(①分類C:平成24年度以降に対応、②分類D:対応不可)

現状(制度の概要等)

- ① 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。
- ② 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。

要望の概要

提案者: 全日本空輸、Peach Aviation

- ① 学科試験の実施回数を増やしてほしい。
- ② 合格課目の試験免除期間1年の制限を延長してほしい。

諸外国の状況

- 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。
- 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日間の期間をおいて再受験が可能。

対応案

- ① 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な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。
- ② 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。

現状(制度の概要等)

- ・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」)

要望の概要

提案者：全日本空輸、Peach Aviation

- ・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)する者への試験について、シミュレーターで試験を実施できるようにしてほしい。

諸外国の状況

- ・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)

対応案

- ・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。

4. その他の要望

81 接続検査場における液体物検査基準の見直しについて (分類D:対応不可)

現状(制度の概要等)

- ・2006年8月液体爆発物を利用した大西洋液体爆発物テロ未遂事件が発生し、ICAOは2007年3月から液体物の航空機内への持込を規制している。(受託手荷物であれば可)
- ・100mlを超えた液体免税品が乗継の際に没収される問題が発生したため、ICAOはこの問題を解決するためSTEB (Security Tamper Evident Bags 不正開封防止袋)の導入を各国に推奨している。

要望の概要

提案者: 関空AOC

- ・乗継検査場において、明らかに出発空港出国後に購入された免税品等については、液体物検査を免除してほしい。
- ・少なくとも、定期予定便以外のイレギュラー便においては、上記免除をしてほしい。

諸外国の状況

- ・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。)
- ・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。)

対応案

- ・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。
- ・現状では抜本的解決には国際的に認められる爆発物検知能力を備えた機器の実用化を待つことが必要であり、我が国単独で欧米諸国の取扱いと異なる対応をとることは困難である。
- ・ただし、空港会社等関係者間において、ゲート前検査方式への見直し及びこれに伴う液体免税品の機側での受け渡し等の措置を講ずる場合には、関係国との調整を検討したい。

85 BASA等相互承認について(分類C :平成24年度以降対応)

現状(制度の概要等)

- ・米国等との間で耐空性に係る相互承認協定(BASA)を締結

要望の概要

提案者:全日本空輸、日本貨物航空、日本航空、スカイネットアジア航空、
Peach Aviation

- ・乗員ライセンス、シミュレータ、整備等の分野での相互承認を早期に締結してほしい。

諸外国の状況

- ・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。
- ・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。

対応案

- ・ 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。
(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。)

101 配布マニュアルの電子化

(分類A:年内目途で対応又は措置済み等)

現状(制度の概要等)

- ・ 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)

要望の概要

提案者:スカイマーク

- ・ 航空局(地方航空局を含む。)に配布するマニュアルを電子化することを認めてほしい。

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。

104 弾力的な基準の適用について (分類A:年内目途で対応又は措置済み等)

現状(制度の概要等)

- ・ 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

要望の概要

提案者:全日本空輸

- ・ FAAのEXEMPTION制度のような合理的な説明ができれば当局規定以外の基準も認められる制度を設けてほしい。

諸外国の状況

- ・ 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)

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。