

第1回及び第2回の検討会報告案件の対応状況等について

[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)。※は検討が長期にわたる(H24年6月末までに結論が出ない)見込みのもの/
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回及び第2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
5-2	更新耐空証明の飛行検査項目の緩和	<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>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 耐空証明に係る飛行検査について、PFTPとは別に航空機製造者により設定されている、受領検査時の飛行試験手順である検査手順書(Acceptance Test Flight Procedure(ATFP))により、実施することを認めてほしい。 	—	D	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機製造者によれば、ATFPとは顧客が新造機を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に係る飛行検査を行うことは不相当であり、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られたい旨周知・連絡した。 ● なお、耐空証明に係る飛行検査の個別項目の緩和等が必要な場合は、個別に調整を行っており、引き続き実施する。 	FDA
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。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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
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	<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(航空法第11条)、国土交通大臣の許可を受けた場合はその限りでない。(同条ただし書き) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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条ただし書き許可を不要にして欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 欧米では、航空機設計者が一定の条件を課した上で整備基地等への空輸を可能としている場合であっても、その飛行に当たって航空当局の許可が必要。 ● 米国では、一発動機停止状態での飛行、最大離陸重量の超過状態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その範囲内における包括的な飛行許可を受けることが可能(FAR § 21.197) ● 欧州では、国又は国により能力を認定された者が空輸の実施について技術的な問題がないと認めた航空運送事業者等は、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 ※	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機設計者が、機材に損傷等が発生したとしても、商用運航を行うことを認めた場合は、現行制度においても運航にあたって当局の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)一定の条件を課した上で整備基地等への空輸が可能とした場合にあっては、欧米と同様、当局の飛行許可が必要であるとしているところ。 ● 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である。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により行う場合が多いが、必要に応じて、国の職員(航空機検査官)が当該機を確認する場合もある。 ● この際、緊急事態が発生し、土日の対応が必要になった場合には、引き続き担当者間の連絡を一層密にするなど、柔軟に対応する。 ● また、平成24年度において、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、安全上問題が無いことを確認した上で、更なる手続の簡素化について検討する。 	ANA SKY SNA
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"> ● 型式証明をう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変更時の手続の簡略化など、当該審査手続の更なる明確化を行った。 	JAL SNA PEACH
12	チャイルドシートの型式承認について	<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チャイルドシートは、航空機内における使用が認められている。(「航空旅客のシートベルト常時着用促進等について」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機内において、ハーネスタイプのチャイルドシートの使用も認めてほしい。 	<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 ※	<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。 ● 米国における導入経緯、安全性評価の過程及び結果、欧州における検討状況等の調査を実施したところであり、今年度前半までに、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措置する。 	JAL

13	予備品証明制度について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● エンジンやプロペラ等の重要な装備品については、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。 ● 新規に製造された装備品について、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、予備品証明検査は不要。 ● また、修理を行った装備品のうち、認定事業場が修理を行った上で、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>【要望内容】</p> <p>① 整備に関する外国との相互承認を推進し、現行の予備品証明に合格したとみなせる対象範囲を、新規に製造された装備品のみならず修理を行った装備品にまで拡大してほしい。</p> <p>② 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、国が委任した者が予備品証明検査を代行できる制度の創設や、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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 欧米では、修理を行った装備品に対し、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、基準適合証を発行。 ● 米国では、DAR(米国当局の委任により検査等を行う代理人)は基準適合証を発行できるが、製造品についてであり、修理品については発行できない。 ● 欧州では、個人が予備品証明を代行できる証明制度はない。 	<p>①C ※ ②A</p>	<p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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、新規に製造された装備品については、欧米等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。 ● 今後、修理を行った装備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>②</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 新規に製造された装備品については、欧米等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、予備品証明検査は不要としているところ。 ● また、修理を行った装備品については、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、当該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、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であり、引き続き柔軟に対応する。 	NCA SNA FDA PEACH 朝日航空 中日本 JBAA
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としてほしい。 	<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
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	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国際航空運送事業の用に供する航空機に本邦外において予期しない故障等が発生した場合に、一定の条件の下、整備改造認定事業場において予備品証明を有しない重要装備品の交換作業を行い、確認をした場合には、当該航空機は飛行することが可能。(「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>【要望内容】</p> <p>① 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。</p> <p>② 借用先としてリース会社も可能としてほしい。</p> <p>③ 借用品の使用条件として「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)」が定められているが、当該期限を撤廃してほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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)を規定し当局の承認を受ける必要があり、また、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の間その使用が認められている。(145.A50(f), C145.A50(f)) 	<p>①B ②A ③B</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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、我が国においても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による確認及び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>① 借用先への監査を航空運送事業者が実施している場合は、業務規程へ規定する代わりに整備規程に借用先を規定することを認めるよう通達を改正した。</p> <p>② 借用先について、米国等は航空会社に限っているが、我が国は、航空会社に限っていない。</p> <p>③ 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通達を改正した。</p>	ANA NCA PEACH

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)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 米国との相互承認協定(BASA)に基づき、米国のPMA部品(Parts Manufacturer Approval: 型式証明を有する航空機等の改修・交換部品として米国当局より証明を受けたもの)は我が国においても受入れが可能。 ● 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」)。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	D	<ul style="list-style-type: none"> ● 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、航空機設計者から運航者に対し不具合情報や技術情報が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であり、品目の限定については対応不可。 	NCA
17	認定事業場の変更認定について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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、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>【要望内容】</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 認定事業場の作業場の追加や、整備を行う航空機型式の追加などの業務規程の変更は届出としてほしい。 ② また、組織、人事、施設などの軽微な変更を行う際の業務規程の変更も届出としてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 に規定することとされ、当局へ通知の後、事後審査の結果、問題があれば変更が拒否されることとなっている。(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) 	①D ②A	<ol style="list-style-type: none"> ① 運航開始前に航空運送事業者に対して行う運航管理施設等の検査の際には、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。 ● 作業場や整備を行う航空機型式の追加等により業務規程の変更を行う場合は、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、認可を行うことが必要。 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ものとしている。 	ANA NCA
18 18-2	整備規程の認可と業務規程の認可	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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、国の認可を受けることが必要。(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) ● 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、国の認可を受けることが必要。(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20条、航空法施行規則第39条) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者が認定事業場としての認定を受けている場合において、航空運送事業者の整備規程と認定事業場の業務規程の内容に重複があり、また、審査の担当が異なり調整に時間を要することから、両規程の一元化、審査の一本化を実現してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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) ● 欧米においても、航空運送事業者が整備認定事業場としての認定を受けている場合には、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、両規程間の引用は認めているが、それぞれの規程の審査担当は異なっている。(FAA AC 145-9 1-3) 	D	<ul style="list-style-type: none"> ● 我が国においても、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。 ● 一方で、我が国においては、米国と同様に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、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る。 	ANA SFJ FDA PEACH エクセル 航空・森ビル
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	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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整備手順書等を設定。(整備規程審査要領細則) ● 認定事業場は、整備の計画、過程及びその作業完了後の現状について基準適合性の確認を行うことが必要。(航空法施行規則第40条) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 委託元である航空運送事業者が作成し、既に航空局により認可された委託元の整備手順書等に基づき、委託先の認定事業場が整備作業を行う場合には、当該認定事業場による当該作業の妥当性の確認を不要としてほしい。 	-	B	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者が整備手順書等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等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等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である。 ● 一方、当該整備作業に関して、当該認定事業場が認定された能力の範囲内か否か、設備・人員による対応が可能か否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した。 ● 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。 	ANA

20	BASAにより相互承認を受けた修理方法について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機の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」) ● 当該方法が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、我が国がその能力を認定した事業場(認定事業場)におけ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>【要望内容】</p> <p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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ほしい。 <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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」について緩和してほしい。 <p>③</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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は、承認ではなく届出としてほしい。 <p>④</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	<p>①②</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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>③④</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 欧州では、整備作業について航空機等の設計者が指定する方法と異なる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>①C</p> <p>※</p> <p>②A</p> <p>③C</p> <p>※</p> <p>④C</p> <p>※</p>	<p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 設計者が指定するものとは異なる方法で修理を行う場合、外国当局が承認したものであっても、航空機の安全性に影響を与えるものであり、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ることから、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は修理を行った装備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。 ● 修理を行った装備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</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 我が国では、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>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、航空機の安全性に影響を与えるものであり、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</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 我が国における修理方法の承認の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について、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、これらを内容とする協定等の締結を推進する。 	ANA NCA
23	業務委託先への立入検査について	<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)について、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、貨物搭降業務や燃料給油業務等の委託先に対しても、同監査を実施している。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者の業務委託先については、当該事業者が定期監査・臨時監査を行い、能力・信頼性を的確に管理しているため、航空局による安全監査(立入検査)の対象から除外してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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) 	D	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者の委託先のうち安全上重要な機能を有しているものについては、航空局としても安全監査を行い、業務の実施状況等を直接確認する必要がある。 ● 他方、安全上重要な機能を有していないものについては、基本的には立ち入る必要はなく、安全監査の対象としていない。 ● 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の理由がある場合には立ち入る場合はある。 	NCA
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ほしい。 	-	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面があることは承知しているが、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
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	<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>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 1つの整備基地において2種類の事業場としての認定(自社認定、委託先認定)を認めてほしい。 	-	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 現行制度上、1つの整備基地が2種類の事業場として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

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	非常信号機の装備義務について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機には、非常信号機を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、非常信号機の装備は、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"> ● 非常信号機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、非常信号機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"> ● 非常信号機の装備について、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検討中。 	ANA FDA PEACH SNA
30-2	運用許容基準の緩和について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● MEL(運用許容基準)において、装備品等が不作動となった際に、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当該装備品の修理を持ち越す場合の修理期限等を定めているところ。 ● 航空運送事業者は、国の承認を受けたMMEL(原運用許容基準)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>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 事業者が定めるMELの修理期限を、国の承認を受けた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。 	<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	<ul style="list-style-type: none"> ● 安全上MMELより緩いMEL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	ADF(自動方向探知機)の装備義務について	<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っては、飛行中常時、NDB、VOR又はタクン(いずれも距離又は方位を知るための航空保安無線施設)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、NDB局の方位を知るための受信機であるADF(自動方向探知機)が1式使用できなくなった場合に備えて、原則としてADF2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国際空港のみであると認識している。関西国際空港においては、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>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ADF(自動方向探知機)の2式装備義務を緩和してほしい。 	<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。(ICAO Annex 6 Part1 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)) 	C ※	<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検討し、今年度中に対応する。 	SNA FDA
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当。 	PEACH

37	燃料給油業務の位置づけについて	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機への燃料給油業務は、整備(軽微な保守)の位置づけとなっている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 欧米では、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	<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)の改正に向けた手続中。 	ANA 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、明確化した。 	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"> ● 航空会社と議論、調整し、MPL関連の省令・通達等を制改定済み。(平成24年4月1日より施行) 	ANA
49	実機試験のシミュレーター化について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 操縦に2人を要する飛行機の限定資格を有する者(副操縦士資格を有する者)の、機長に必要な定期運送用操縦士の資格等の取得にあつては、実地試験において、シミュレーターのみを使用した試験の実施が可能。 ● 一方、操縦に2人を要す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)は、実機を使用して実地試験を受ける必要がある。(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」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 操縦に2人を要す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)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。 	<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 ※	<ul style="list-style-type: none"> ● 操縦に2人を要す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。 	ANA PEACH
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"> ● シミュレーター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ーを使用することができない。 ● シミュレーター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"> ● シミュレーター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

51	運航管理者の受検資格について	<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>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運航管理者の養成学校等を卒業した者について、運航管理者技能検定を受けるに当たって必要となる実務経験の要件を緩和してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 国際民間航空条約附属書において、運航管理者には以下のいずれかの経験が求められる。 <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。 ・当局より認可を受けた教育訓練を履修。(ICAO Annex1 4.6.1.3.1) 	B	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAO標準を参考に技能検定に係る通達を見直し、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通達改正の手中。 	NCA
56	ICAO締約国の授与した資格証書の扱いについて	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国際民間航空条約締約国発行の技能証明の保有者が我が国の技能証明を取得しようとする際には、我が国の法規及び実地試験の一部を除き、試験を免除している。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国際民間航空条約締約国発行の技能証明の保有者が、我が国の技能証明を取得しようとする際には、全ての試験を免除してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国は、乗員ライセンス分野について、カナダと相互承認を締結しており、一方の国のライセンス保有者が他方の国のライセンスを取得しようとする際には、航空法規及び通信に係る学科試験を除き、試験免除。 ● 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 ※	<ul style="list-style-type: none"> ● 国際民間航空条約においては、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いるところ。 ● 他方、他国のライセンスを自国のものとして有効とすることも認められているが、この場合には、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を行いその有効性を確保することが求められている。 ● こうしたことから、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る。 	JAL ANA NCA SNA 朝日航空
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。 ● なお、ANAの指定養成施設において、4月1日付けで、グループ会社以外の要員も入所できるよう教育規程の変更がなされたところ。 	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下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
70	GPSを主要計器とした運航について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● IFR(計器飛行方式)において、GPSを使用して運航する場合、単独使用が認められたGPSを除き、当該経路を飛行するために必要となる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できるようにすることが求められている。('GPSを計器飛行方式に使用する運航の実施基準') <p>なお、平成22年度から各航空運送事業者の参加を得て、GPSを主要計器とする評価運用(実証実験)を行っている。</p> <p>【要望内容】</p> <ol style="list-style-type: none"> ① IFR(計器飛行方式)におけるGPSの位置づけを明確にしてほしい。 ② VFR(有視界飛行方式)におけるGPSの位置づけを明確にしてほしい。 	-	①C ※ ②A	<ol style="list-style-type: none"> ① IFRにおけるGPSの位置づけについては、平成22年10月から平成24年10月までの間、評価運用を行うこととしており、その結果に基づき、関連通達の見直しを検討する。 ② VFRにおいて、「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。 	① JAL FDA ② 中日本

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
74	チャーター便運航に伴う手続について	<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、事前に就航地の運航・整備体制について航空局に事前説明することとしている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● チャーター便の運航に際し、事前に就航地の運航・整備体制について航空局に説明を行わず、通知で済むようにしてほしい。 	—	B	<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おらず、今後、航空会社に対し、事前の報告は不要であることを周知・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を行う。 	NCA
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	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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(ダイバート)等においては、上記免除をしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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の持込を拒否している。(EUは昨年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、反対国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、爆発物検知能力を備えた液体物検査機器を実用化し、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。) 	D	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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する。 	関空AOC
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

85	BASA等相互承認について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 我が国は、米国等との間で耐空性に係る相互承認協定(BASA)を締結している。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 乗員ライセンス、シミュレータ、整備等の分野における外国との相互承認を早期に締結してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国は、EUとの間では、整備施設分野についての相互承認が締結。 ● 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が締結。 	C ※	<ul style="list-style-type: none"> ● 我が国と米国との間では、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る。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る。 ● なお、事業者からは、諸外国が認めたものを我が国が認めるという片務的な承認についても要望があったが、国際民間航空条約では、他国のライセンスを有効と認める場合には、適切な承認を行い、その有効性を確保することが求められており、外国のライセンスをそのまま一方的に我が国において認めることは条約附属書遵守の観点から問題がある。 	JAL ANA NCA SNA PEACH
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	操縦士学科試験の受験機会について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 学科試験の実施回数を増やしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	C ※	<ul style="list-style-type: none"> ● 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、平成24年度中を目途に、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、我が国への導入の可能性や導入に当たり必要となる検討事項の抽出を行う。 	ANA PEACH
	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	<ul style="list-style-type: none"> ● 従来より、技能審査に合格していない者についても、路線審査の申請を可能としてきているところ。 	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	<ul style="list-style-type: none"> ● できる限り希望に添えるよう、運航審査官の増員に努めていく。 	SFJ

90	整備士学科試験の受験機会について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国家整備士資格の学科試験のうち、一等航空整備士に関するものは年2回、一等航空運航整備士に関するものは年3回実施している。 ● 学科試験のうち、合格課目については、合格した日から起算して1年間、当該課目に関する試験免除を行っている。 <p>【要望内容】</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 整備士学科試験の実施回数を増やしてほしい。 ② 整備士学科試験の合格課目の試験免除期間を延長してほしい。 	<ol style="list-style-type: none"> ① 米国では、学科試験をコンピュータ化し、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、課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、課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。 	<ol style="list-style-type: none"> ①C ※ ②D 	<ol style="list-style-type: none"> 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となる予算には制約があり困難であるが、今後とも予算確保に尽力したい。 ② 合格課目の試験免除期間を1年に制限していることについては、整備士資格の質を維持するために必要なものであり、当該期間を延長することは困難。 	ANA PEACH
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るだけの扱いとしてほしい。 	-	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 届出については、行政手続法に基づく処理を行うよう徹底した。なお、届出内容に不明な点や不適切な点が認められた場合等には、事後に問い合わせや指導を行うことがある。また、届出を行う場合は新旧の対象の明示等により、届出に係る改正の内容がわかるようにして頂きたい。 	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	<ul style="list-style-type: none"> ● 担当官のスケジュールを可能な限り調整し、規程類の承認プロセスに時間を要しないよう対応していく。 ● 基準のあり方については、随時見直しをしていく。 	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	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成21年に再訓練計画書に記載すべき事項を明確化し、内容の平準化を図ったところ。 ● 再訓練計画の確認に要する時間については、引き続き、短縮に努めたい。 	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ってほしい。 ● 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に開催している。 	ANA
97						
101	配布マニュアルの電子化	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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(マニュアル)について、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) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	-	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。紙のマニュアルと同様に、業務上求められる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、個別に調整する。 	SKY
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
104	弾力的な基準の適用について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 安全規制に係る個別の審査基準※においては、安全が確保される範囲内で、規定されている以外の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 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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、米国のように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。 ● 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する。 	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、 ・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
73	チャーター運航計画書の提出期限について	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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、個別具体の事案ごとにご相談されたい。 	NCA
74-2	空港運用時間の延長	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<p>(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。</p> <p>(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。</p>	FDA
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