

[検討項目]

<1. 運航の安全性の確保>

- 航空機の装備要件
- 機長認定・審査関係
- 運航基準関係
- 航空事故等の報告制度
- その他運航関係

<2. 航空機の安全性の確保>

- 耐空証明関係
- その他整備関係

<3. 航空従事者の技量維持>

- 操縦士資格制度関係
- 整備士資格関係
- その他航空従事者関係

1. 運航の安全性の確保

30 装備義務規定と運用許容基準の整合性について (分類C : 平成24年度以降に対応)

【航空機の装備要件】

現状(制度の概要等)

- ・航空機には、航法装置、無線電話、気象レーダー、TCAS、GPWS等航空機の航行の安全を確保するために必要な装置、飛行記録装置等を装備しなければ、これを航空の用に供してはならない。ただし、国土交通大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。ただし、この際、整備可能な基地まで飛行が許可され、そこで修理又は交換が必要となる。(航空法第60条及び第61条第1項、施行規則第145条～第149条の3)
- ・原運用許容基準(MMEL)とは、航空機製造者により定められ、設計国により承認された基準であり、航空運送事業者は、MMELに基づいて、自社の運用許容基準(MEL)を定め、一定の条件の下に、装備品等が不作動の状態での運航が承認されている。
- ・上記の装備品について、MMEL上の不作動を認める期間は、法第60条及び第61条第1項のただし書きの許可条件よりも長い。

要望の概要

提案者: 全日本空輸、北海道国際航空、スカイネットアジア航空、Peach Aviation

- ・法第60条及び第61条第1項のただし書きの許可について、不具合の回復期限をMMEL(原運用許容基準)の範囲内において、現状より長くしてほしい。

諸外国の状況

- ・Boeing機のMMELでは、法令上、装備が求められているものと不要なものとで修理期限が区別されているものもある。

対応案

- ・法第60条及び第61条第1項のただし書きの許可について、基本的には、原運用許容基準(MMEL)に定められる期限を超えないことを前提として、現行整備可能な基地までの飛行しか認めていないところ、夜間等の最初の整備機会まで修理しないことを認めるなど、装備品等の修理期限について柔軟に扱うこととするが、TCAS、GPWSといった突発的な事態に対応するための装置については、諸外国の状況や我が国の実情を踏まえ、修理期限の延長が適切かどうか平成24年夏頃までに検討する。

41 機長審査について(分類C :平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・定められた「範囲内の機長」の認定に係る審査については、国の運航審査官に代わって指定本邦航空運送事業者の査察操縦士が実施することができる。
 - ・以下の審査については、指定本邦航空運送事業者であっても、運航審査官が実施することとなっている。
 - ・初回の機長認定の審査
 - ・認定失効から1年を超える機長の復帰審査
 - ・社内審査における不合格者の再審査
- (指定本邦航空運送事業者の指定要領)

要望の概要

提案者：全日本空輸、日本貨物航空、北海道国際航空、Peach Aviation

- ・査察操縦士が審査できる「機長の範囲」を見直してほしい。(初回の機長認定の審査、社内定期審査における不合格者の再審査 等)

諸外国の状況

- ・米国においては、原則、機長昇格時には社内のCheckに加え、国のObserveを行っている。
- ・他方、Exemptionを取得した事業者については、初回の機長のObserveの一部又は全部を段階的に国の代わりに実施することが認められている。

対応案

- ・平成24年度末までに米国の例を参考に、査察操縦士によって審査を実施できる機長の範囲の拡大を実施するとともに、査察操縦士の要件や指定本邦航空運送事業者に対する監督の見直しを検討する。

42 査察操縦士審査について①②(分類C :平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・査察操縦士は指名定期審査を毎年1回受けなければいけないこととしている。(航空法施行規則)
- ・指定本邦航空運送事業者は、航空機の型式ごとに機長数の1/30又は2名のいずれか大きい数以上の査察操縦士を有する必要がある。
- ・ただし、病欠等やむを得ない理由により一時的に査察操縦士の欠員が生じる場合にはその限りではない。(指定本邦航空運送事業者の指定要領細則)

要望の概要

提案者:全日本空輸

- ①査察操縦士の指名定期審査の実施間隔を延長してほしい。
- ②査察操縦士の必要数の要件を緩和してほしい。

諸外国の状況

- ①米国では、機長の審査を行う者は、機長の審査を行う24ヶ月前以内に当局の審査に合格する必要がある。(FAR § 121.413)
欧州では、機長の審査を行う者の資格の有効期限は3年以内となっている。(JAR-FCL1.430)
- ②米国では、機長の審査を行う者の人数に係る要件はない。
欧州では、機長の審査を行う者の人数は必要に応じて国が決めることとなっている。(JAR-FCL 1.030)

対応案

- ・機長の範囲の見直しに伴い査察操縦士の業務範囲の整理等が必要となると考えられるため、査察操縦士の知識及び能力の確認について、現在実施している定期審査に加え、立入検査、臨時審査等を活用して行うことにより、査察操縦士の定期審査の間隔の延長や査察操縦士の必要数の要件を緩和する方向で、No.41の検討に合わせて検討する。

42 査察操縦士審査について③(分類C :平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・異なる事業者間において査察操縦士の兼任は認めていないが、類似規程事業者に出向する査察操縦士に対しては、出向先における査察操縦士の指名審査の大部分を省略する柔軟な取扱いを行っている。

要望の概要

提案者:全日本空輸

- ・類似規程を有する事業者間においては、査察操縦士の兼任を可能としてほしい。

諸外国の状況

- ・事業者に属する操縦者の能力は、運航者の査察操縦士又は運航国の代表者のいずれかによって実証されなければならない(Annex 6 Part I 9.4.4.1)

対応案

- ・査察操縦士の兼任を認める場合は、出向とは異なり、実施する業務上の立場に応じてその責任の所在が替わることから、機長及び査察操縦士の兼任について、国際標準で定める要件への適合性を確認しつつNo.41の検討に合わせて検討する。

87 機長審査の受験時期について(分類D : 対応不可)

現状(制度の概要等)

- ・機長の定期審査については、初回の認定を受けた日をもとに「基準月」が設けられ、毎年、基準月の前後1ヶ月以内で審査を行わなければならない(機長等認定・審査要領)

要望の概要

提案者: スターフライヤー

- ・機長の定期審査について基準月の前後1月の間に実施することとなっているが、当該期間を拡げてほしい。

諸外国の状況

- ・ICAOにおいては、1年に2回の定期審査を受けなければならないが、2つの連続する定期審査の間に一定期間をおかなければならないこととなっており、日本と同等の規定となっている。定期審査は基準となる月の前後1月を超えて行うことができない旨が規定されている。(ICAO Annex 6 Part I Para 9.4.4.1)
- ・欧州においては、定期審査を審査を実施すべき日から3ヶ月前倒して行ってもよい旨の規定がある。(EU-OPS 1.965)
- ・米国においては、定期審査の実施時期を柔軟に取り扱う規定はない。

対応案

- ・我が国は、機長の定期審査の実施時期について、既に諸外国と同等の柔軟な取扱いを行っており、基準月前後1ヶ月を超えて機長の定期審査を実施することは、ICAOの規定に照らし、適切でない。
- ・運航審査官の増員についても引き続き努力するとともに、指定本邦航空運送事業者の指定を推進している(スカイマーク及びスターフライヤーは平成24年3月30日付けにて指定した。スカイネットアジア航空については指定に係る審査中)。

45 カテゴリー航行資格取得時の飛行経験要件について (分類C :平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・視界が悪い場合の滑走路への進入に係る資格の取得要件として、視界で分類されたカテゴリー航行ごとに、以下のとおり設定された時間以上の機長飛行時間が必要である。
CAT I : 100時間、CAT II・Ⅲ : 300時間
(但し、類似型式の航空機での機長飛行時間があればそれぞれ100時間を50時間、300時間を100時間に減じることは可能)
(通達「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」)
- ・我が国では、各運航者はCAT I 航行については手動による着陸を前提に訓練及び審査を行っているが、CAT II 航行については自動操縦装置による着陸を行うことを前提に訓練及び審査を行っており、国による審査は各運航者の運航手順を前提に行っている。一方、米国ではCAT I 航行及びCAT II 航行のいずれも手動着陸を行うことを前提に訓練及び審査が行われている。

要望の概要

提案者 : 全日本空輸

- ・米国と同様に、一つ上位のカテゴリーの訓練を修了していれば、高カテゴリー航行に係る機長資格を付与できるようにしてほしい。

諸外国の状況

- ・米国では当該型式機長時間が100時間未満の場合、Landing Minimumを引き上げる規定(ILSに限らない。)及びCAT II minimumの適用禁止に係る規定がある(FAR § 121.652(a)及び(c))が、各エアライン担当の首席運航審査官の承認を受けて以下のExemption (FAA Exemption No.5549J)を適用できる。
- ・機長時間100時間未満の機長は、本人及び他の乗員がCAT II若しくはⅢ審査に合格し、又は同等のレベルまで訓練され、CAT II又はⅢの進入手順を用い、追加の視程・横風・ブレーキングアクションの制限を課すことによりCAT I可能。
- ・機長時間100時間未満でターボジェット機飛行時間300時間以上の機長は、本人及び他の乗員がCAT II又はⅢ審査に合格し、CAT II又はⅢの進入手順を用いることによりCAT II可能。

対応案

- ・日本と米国では訓練及び審査の実態に大きな違いがあるため、米国と同様の制度を直ちに導入することは困難であるが、高カテゴリー運航を行う操縦者に必要な現行の経験要件については既に低減が可能な場合も用意されていることから、事業者の要望に応じ、更なる低減が可能かどうかNo.41の検討に合わせて検討することとしたい。

46 二型式機同時乗務時資格について(分類C :平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・「運航規程審査要領細則」及び「機長等認定・審査要領」においては、複数の型式の航空機に同時期に乗務することを想定していない。

要望の概要

提案者:全日本空輸

- ・二型式の航空機に同時期に乗務する場合に必要な訓練、審査等の基準を明確にしてほしい。

諸外国の状況

- ・オーストリア航空、キャセイパシフィック航空、フィリピン航空、エア・カナダ、エールフランス航空、スカンジナビア航空、スイス航空、ルフトハンザドイツ航空、エミレーツ航空、エティハド航空、エジプト航空などのエアバス製航空機において二型式の同時乗務が実施されていることが確認されている。・また、米国においてボーイング製航空機において二型式の同時乗務が実施されていることが確認されている。

対応案

- ・混乗が可能な機種、訓練・審査のあり方等について、諸外国の例も踏まえつつ、我が国において複数の型式の航空機に乗務する制度の導入の可否について検討する。
- ・なお、混乗を認めるための審査に当たっては、諸外国において混乗を実施している型式間の具体的な運用(審査等を含む。)の状況を十分に調査する必要がある。また、諸外国において混乗を実施していない型式間の混乗については、我が国が独自に必要な具体的な訓練・審査の内容を審査出来るよう、体制を構築する必要がある。

現状(制度の概要等)

- ・事業者の新基地開設(運航管理施設等の新設)時は、以下により運航の安全性を確保している。
 - (1)事業計画の変更認可の際に提出された事業の計画が輸送の安全性を確保するために適切なものであること等について、書面により確認(航空法第109条)
 - (2)運航管理施設等が計画どおり整備されており、当該施設において適切に業務が実施できることについて、検査(実地又は書面)による確認(航空法102条)(航空法第109条、通達「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認可審査要領(安全関係)、航空法第102条、通達「運航管理施設等の検査要領」)
- ・運航管理施設等の整備等には多額の費用、多大な労力を必要とするため、最初に事業計画変更認可の際の書面審査においてこれらの概要(計画)について、事前に確認し、その後申請者が当該確認された概要(計画)に従って運航管理施設等を整備できるようにして、手戻りが生じることのないようにしているところ。

要望の概要

提案者:全日本空輸

- ・基地の新設に係る事業計画の変更については、届出により処理する等、ワークロードを低減してほしい。

諸外国の状況

- ・米国においても実地確認(Performance Assessment)の前に当局において書類の確認等の終了を確認する手順が定められている。(FAA Order 8900.1 Vol10 Ch7 Fig10-74 Sec2 3.12等)

対応案

- ・上記(1)及び(2)はそれぞれ航空機の安全な運航を確保するために不可欠であり、事業計画の変更を届出により処理することは適当でないが、(1)と(2)の手続きを同時に行うことによって要望のとおり申請者のワークロードを低減することが可能である。

65 委託先変更時の運航管理施設の検査について (分類C：平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・通達「運航管理施設等の検査実施要領」に基づき、地上取扱業務の委託先を変更する場合、業務内容等を勘案し、検査の実施についてその都度、指定することとなっている。

要望の概要

提案者：日本貨物航空

- ・地上取扱業務の委託先を変更する場合には、航空会社の責任による確認を前提として、運航管理施設等の検査を行わず、届出により処理することとしてほしい。

諸外国の状況

- ・米国において運航者は、地上取扱業務の委託について、原則、委託先管理の方法等についてマニュアルに記載し、航空当局の承認を受ける必要があるが、委託先の名称はマニュアルに記載する必要はなく、委託先変更は承認対象ではない。
- ・ただし、防除雪氷の作業については、運航者のプログラムを承認する必要があり、届出のみの処理は行われていない。

対応案

- ・地上取扱業務の委託先を変更する場合の運航管理施設の検査が必要かどうかについてはその都度指定することとなっているが、近年は施設の変更を伴わない場合が多くほとんど実施していない。
- ・今後、検査の要否の基準を明確化すべく、平成24年夏を目処に通達を改正することとしたい。

68 乗務時間制限について(分類C :平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・国内運航に従事する場合は、連続する24時間において、8時間を超えて乗務時間を予定しないこと。
- ・国際運航に従事する場合は、連続する24時間において、以下の時間を超えて乗務時間を予定しないこと。
 - ・1名の機長及び1名の副操縦士:12時間以下
 - ・1名の機長及び2名の副操縦士:12時間超

要望の概要

提案者:全日本空輸、フジドリームエアラインズ

- ・国内運航における乗務時間制限(8時間)を緩和してほしい。

諸外国の状況

- ・ICAO基準では、乗務時間制限は科学的な知見に基づいて国が定めた時間を用い、又は乗員の疲労によるリスクを考慮して運航者が定めることとなっている。
- ・米国では、以下の通り、乗務時間制限を設けている。
 - ・乗員2名編成の場合:8時間(深夜早朝に出頭する場合)又は9時間
 - ・乗員3名編成の場合:13時間
 - ・乗員4名編成の場合:17時間

ただし、疲労リスク管理システム(FRMS)の下でFAAの承認を受けた場合、この乗務時間制限を超えることができる。

- ・欧州では、各国共通の乗務時間制限の基準は設けていない。英国では、乗務時間(Flight Time)制限に関する基準はなく、勤務時間(Flight Duty Period)制限に関する基準(最大14時間)を設けている。
(勤務時間制限については、米国も基準(乗員2名編成の場合、最大14時間)を設けているが、我が国は特に数値基準を定めていない。)

対応案

- ・今般、ICAOにおいては、国が定める乗務時間制限に関する基準に対するオプションとして、疲労リスク管理システム(FRMS)による乗員の疲労管理手法が新たに導入されたところである。また乗員の疲労によるリスクの評価を行うことにより、乗務時間制限と同等以上の安全性が確保される場合には、乗務時間制限によらないことを承認することができるようになったところである。
- ・現在、(財)航空輸送技術研究センターにおいて、航空会社及び航空局がメンバーとなったWGを設置し、ICAO基準及び諸外国の導入事例等の調査を行っており、今後、我が国における、疲労リスク管理システム(FRMS)及び乗務時間制限によらないことを承認するため12のリスク評価手法について検討を行い、24年度中にその導入の方向性について結論を得る。

80 放射性物質の取り扱いに係る規制について (分類C :平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・放射性輸送物等は、火薬類、高圧ガス、腐食性液体、引火性液体その他の放射性輸送物の安全な輸送を損なうおそれのある物件と混載してはならない。(「航空機による放射性物質等の輸送基準を定める告示」第15条2項)
- ・現行の我が国の輸送の安全基準は、昭和36年に制定されたIAEAの放射性物質安全輸送規則に基づき、昭和39年に定められた。その後、昭和50年に、当時の原子力委員会が「放射性物質等の輸送に関する安全基準について」(昭和50年1月)を策定したが、当該基準においても、放射性物質の輸送に当たり、「事故が起きた場合、その輸送容器の健全性を損うおそれのある危険物と一緒に同一の車両、航空機又は船舶の船倉、区画室若しくは甲板に積載しないこと」が求められている。
- ・昭和60年にIAEA輸送規則が改正され、「放射性輸送物は、他の(乗り入れ国及び通過国の)国内危険物輸送規則及び関係する国際輸送規則がある場合にはそれらとの整合性も考慮して他の危険物から隔離されなければならない」との記述に変更された。これを受けて、平成2年、原子力安全委員会は、「航空輸送の特殊性を考慮し、L型輸送物について他の危険物との隔離を要しない」と、隔離要件の一部見直しを行ったが、L型以外の輸送物については依然として危険物との混載が認められておらず、ICAO技術指針及びIATA Dangerous Goods Regulationsより厳しい基準となっている。

要望の概要

提案者：日本航空

- ・放射性物質の混載禁止を解除してほしい。

諸外国の状況

- ・ICAO ANNEX18並びにICAO技術指針において、航空危険物第7分類(放射性物質)の混載禁止に関わる規定はない。
- ・同様に、IATA Dangerous Goods Regulations(第53版)においても、航空危険物第7分類(放射性物質)の混載禁止に関わる規定はない。

対応案

- ・航空分野の放射性物質輸送に関する有識者・事業者団体で構成される検討会において、ICAO技術指針及びIATA Dangerous Goods Regulationsに基づき、我が国の輸送安全基準の見直しについて検討しており、24年5月末までに検討結果を得る予定。この検討結果を踏まえ、原子力安全委員会を含む関係省庁連絡会に対して報告を行うとともに、速やかに国土交通省告示の改正を行う。

76 事故情報の報告制度について(分類D :対応不可)

現状(制度の概要等)

- ・航行中の航空機が修理作業の区分が大修理に該当する損傷を受けた事態は航空事故であり、運輸安全委員会が原因等の調査を実施する。(航空法第76条、航空法施行規則第165条の3)

要望の概要

提案者:スカイネットアジア航空

- ・航空機損傷が発生した場合、損傷状況から当局が航空事故に該当するかどうか判断するまでの間、機材の現状を保持しなければならず、また、航空事故となった場合には機材の復旧修理の着手が遅れ、運航復帰も遅れてしまうため、ICAO Annex 13と合わせて、航空機全損(HULL LOSS)事故等の大規模な航空機損傷を除いた航空機損傷については、航空事故の対象から除外してほしい。

諸外国の状況

- ・ICAO Annex13では、発動機、プロペラ、翼端のみの損傷等の一部の例外を除き、航空機が損傷部分について大修理や交換を必要とするような損傷を受けた事態を航空事故と定義しており、航空機全損に至らない事態であっても事故に該当する。(FAA、EASAも同様に規定)(ICAO Annex 13 Ch 1、49CFR § 830.2、REGULATION EU No 996/2010)

対応案

- ・航空法施行規則第165条の3の規定は、上記のICAOの規定に準拠して規定されており、改正することは適当でない。

76 事故情報の報告制度について(分類C :平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・「発動機内部の大規模な破損」や「破片の発動機ケース貫通」は重大インシデントに該当し、運輸安全委員会が原因等の調査を実施する。なお、「発動機内部の小規模な破損」は対象ではなく、「複数段のブレードが全周にわたり破断」するような大規模な破損のみが対象。(航空法第76条の2、航空法施行規則第166条の4第6号)

要望の概要

提案者:全日本空輸、Peach Aviation

- ・重大インシデントの範囲について見直してほしい。特に、エンジンの内部の大規模な損傷は他国では重大インシデントに該当していないことから、主要国と同様の取扱いにしてほしい。

諸外国の状況

- ・ICAO Annex 13は、“Uncontained”なタービン発動機の故障を重大インシデントの典型例の1つとして示すとともに、これらに限られないと規定。(EASAの規定もこれと同じ)(ICAO Annex 13 Attachment C, REGULATION (EU) No 996/2010)
- ・米国では、タービン発動機の内部部品の破損については、排気口以外からの破片の飛散に至ったもののみを重大インシデントとしている。(49CFR § 830.5)

対応案

- ・重大インシデントの範囲については、ICAOにおいても典型例が示されているに過ぎず、各国が実情に応じて定めている。我が国においても、重大インシデントについては、ICAOの例示、主要国の規定、日本で発生した事案等を踏まえ、運輸安全委員会において原因調査が必要な事案として定めており、現時点で見直す特段の理由はないと考える。
- ・「発動機内部の大規模な破損」については、H17.8.12 JALウェイズ58便(DC-10)が福岡空港を離陸直後にエンジントラブル(計4段にわたるタービンブレードの全損)を発生させ、市街地に多数の金属片を散乱させるという事態の発生を受け、社会的要請に基づき、重大インシデントとして新たに追加したもの。このような事態は、事故に至る可能性が高く、今後も重大インシデントとして取り扱う必要がある。
- ・しかしながら、重大インシデントに該当する大規模な破損であるかどうかの判定を行うためには、発動機内部の破損の状況を詳細に把握する必要があることから判定までに時間を要するほか、飛行の安全及び地上の安全に及ぼす影響や事故に繋がる可能性など技術的な課題もあることから、大規模な破損のより合理的な判定基準について検討していくこととしたい。

77 不具合情報の報告制度について① (分類A : 年内目途で対応又は措置済み等)

【航空事故等の報告制度】

現状(制度の概要等)

- ・航空運送事業者・航空機使用事業者は、安全上の支障を及ぼす一定の事態が発生した場合には、国に報告しなければならない。(航空法第111条の4、航空法施行規則第221条の2、サーキュラー6-011「航空法第111条の4に基づく安全上の支障を及ぼす事態の報告について」)
- ・大型航空機(自家用機を含む。)の運航者は、耐空性に大きな影響を及ぼす不具合を国及び航空機設計者等へ報告しなければならない。また、部品落下やイレギュラー運航等が発生した場合も、国へ報告しなければならない。(サーキュラー6-001「航空機に係る不具合の報告・通報について」)

要望の概要

提案者: 全日本空輸、スカイネットアジア航空

- ・航空法第111条の4に基づく安全上の支障を及ぼすおそれのある自体の報告及びサーキュラーNo.6-001に基づく機材不具合報告制度の2つの報告制度を整理し、諸外国の制度や基準と揃えてほしい。

諸外国の状況

- ・ ICAO Doc.9760
- ・ EASA EU指令2003/42/EC
- ・ FAA FAR121.703・705/135.415・417
- ・ 報告事象は各制度間で整合していない。
- ・ FAAにおいても、機材不具合を報告する制度と報告すべき不具合事象に当てはまらないような不具合による引き返し等を報告する制度が併存

対応案

- ・サーキュラー6-001は、ICAOで航空機の耐空性に悪影響を及ぼす不具合を設計者に通報する体制の構築を求められていること等を背景として設けられたものであり、報告者は大型航空機を運航する者(自家用機を含む。)。報告事象は、ICAO Doc.9760及び米国基準(FAR121.703等)をベースとしている。
- ・サーキュラー6-011の報告は、事業者による航空郵送の安全の確保を目的とした報告制度であり、小型機を運航する事業者も対象としている。報告事象は、欧州の基準(EU指令)をベースとしている。
- ・このように、それぞれの制度の目的・対象者等が異なっていることから、2つの報告制度となっているが、重複した報告が不要であること16を通達上明らかにし、1つの報告システムで報告を可能とするなど、報告者の負担軽減を図っている。

77 不具合情報の報告制度について②(分類C :平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・逆推力装置が展開後格納しない事態は、航空法第111条の4の安全上に支障を及ぼす事態に該当し、義務報告の対象である。(航空法第111条の4、航空法施行規則第221条の2第3号ロ)
- ・機材不具合による離陸中止や航空機部品の一部脱落は、航空局への報告が必要な不具合に該当し、報告の対象である。(サーキュラー6-001「航空機に係る不具合の報告・通報について」)

要望の概要

提案者:全日本空輸

- ・機材不具合による低速時の離陸中止、逆噴射装置の作動後の不具合、落下物等、不安全事象の定義の見直しを行ってほしい。特に逆推力装置が作動後収納できない事態は、その後しかるべき整備処置を行うことが確実なので、安全上の支障を及ぼす事態から除外してほしい。

諸外国の状況

- ・EASA EU指令2003/42/EC
- ・FAA FAR121.703・705/135.415・417
- ・EASAでは一定の速度(V1)付近又はそれ以上の速度で発生した離陸中止、逆推力装置の故障、航空機構造部品の一部脱落等について報告を求めている。
- ・FAAでは機材不具合による離陸中止、逆推力装置の故障等について報告を求めている。航空機部品の一部脱落については対象としていない。

対応案

- ・逆推力装置作動後に収納できない不具合については、逆推力により地上走行中の操作や発動機の作動に悪影響を及ぼすほか、原因によっては、飛行中意図せず展開したり必要時に不作動となる可能性がなかったか等についても分析・対策が必要な事案であり、対策を講じても依然として不具合が多発している現状に鑑み、現時点で見直すことは適切ではない。
- ・機材不具合による離陸中止については、発生した事象及びその原因を国として把握し、必要に応じて他社への指導も含めて再発防止を図る必要がある。また、落下物についても、人家の密集地に隣接して空港が設置されている等の事情を勘案し、地上の物件や人への被害の有無等を迅速に把握するために必要である。
- ・しかしながら、今後の不具合の発生状況等を考慮しつつ、報告の必要性について検討していくこととしたい。

(分類C :平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・非常用装置の故障や左右燃料タンク量のアンバランスによる運用限界超過(突風等により瞬間的に超えた場合を除く。)は、航空法第111条の4の安全上に支障を及ぼす事態に該当し、義務報告の対象である。(航空法第111条の4、航空法施行規則第221条の2第3号ハ、ニ)

要望の概要

提案者:全日本空輸

- ①非常用装置は一定の不具合を想定して設計されているため、軽微な不具合については安全上問題ないため、義務報告の対象からはずしてほしい。
- ②左右の燃料量の差異についての運用限界は機材の寿命が短くなることを防止するために設けられたものであり、超過の量が著しく多くない場合には安全上の支障はないため、義務報告の対象からはずしてほしい。

諸外国の状況

①非常用装置の不具合報告

- ・EASA EU指令2003/42/ECで報告を求めている。なお、乗客用酸素マスクについては、乗客の10%以上への酸素供給機能の喪失に限定されている。
- ・FAA FAR121.703で報告を求めている。なお、乗客用酸素マスクについては、我が国と同様1つのユニットのみが正常に機能しない事象も含めて報告が行われている。

②左右の燃料量の差異が運用限界を超えた場合の報告

- ・EASA EU指令2003/42/ECで報告を求めている。
- ・FAA 運用限界の超過について報告義務はない。(FAR121.703等で燃料の著しい漏れは対象となっているが、燃料のアンバランス自体は対象ではない。)

対応案

- ・酸素マスク等の非常用装置は、非常時に確実に作動しなければならないものであり、一方、仮に正常に機能しない状態になっていたとしても、通常運航時にこれを把握することは困難である。そのため、非常用装置の不具合については、その原因や安全対策について国に報告を求め、措置の妥当性確認、他の運航者への水平展開等により、安全性を確保・向上することが適当であるため、従来どおり報告は必要と考える。
- ・燃料のアンバランスが発生する主たる要因は、乗務員の操作ミスや燃料漏れ、システムの故障などであり、運用限界を超過するという事態の重大性を勘案すると、一定時間内に是正されたものも含め、報告が必要だと考える。
- ・要望で具体的に指摘された他の項目も含め、航空法第111条の4に定める事態は、過去に我が国の航空会社で安全上のトラブルが続発したことを受け、航空会社のみならずその対策を任せることなく、国の監督の下で確実に航空会社に対策をとらせるとともに、他の航空会社にも水平展開を行うこと、及び、その状況について国が国民に情報提供することで、航空輸送の高い安全性を確保するために報告させているものであることから、その範囲を縮小することは適当ではないと考える。
- ・しかしながら、今後の不具合の発生状況等を考慮しつつ、報告の必要性について検討していくこととしたい。

現状(制度の概要等)

- ・地上取扱業務を含む運航業務を委託する場合は、通達「運航規程審査要領細則」及び「運航に関する業務の委託の運用指針」により、航空機の運航に係る業務の委託の方法を運航規程(付属書)に定めることとされている。

要望の概要

提案者:全日本空輸

- ・地上取扱業務の委託を行う場合には、通達の実施基準に基づき委託先管理を行うことが必要となっているが、委託先がグループ会社等の場合や外国基地において外国法人に委託する場合、委託形態に応じ適切な方法により委託先管理が可能となるよう、これを緩和してほしい。

諸外国の状況

- ・米国では、グループ会社であることを理由に委託先管理を省略できるという規定はない。(FAA Order 8900.1)

対応案

- ・委託先がグループ会社(航空会社又はグランドハンドリング会社)や海外基地の外国法人であっても、航空機の運航の安全の確保の観点から、適切な委託先管理が必要であるが、通達の実施基準と同等の安全性が確保できると認められる場合は、委託形態に応じ柔軟な方法により委託先管理を行うことは可能である。

38 給油中の禁止事項について(分類C :平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・国土交通大臣が設置及び管理する空港において空港管理規則第20条「給油中又は排油中の航空機の無線設備又は電気設備を操作し、その他静電火花放電を起こすおそれがある物件を使用しないこと。」規定している。

要望の概要

提案者:全日本空輸

- ・給油中であっても操縦室の機長と地上の地上運航従事者との間で連絡が取れるよう、「VHFによるカンパニー無線」や「ACARS」の使用を可能とする。

諸外国の状況

- ・ICAO空港業務マニュアル(航空機給油手順)では、①給油中のAPU再起動 ②航空機レーダー装置運用中の給油 ③バッテリー及び充電器の脱着 ④地上電源用発電機の接続作業を禁止している。
- ・航空機メンテナンスマニュアルでは、①各社HF無線機器の操作を禁止している。②気象レーダーの操作をB社以外が操作を禁止している。
- ・IATA (Airport Handling Manual) 及び主要国において給油中における航空機無線設備の操作を禁止している規定は見あたらない。

対応案

- ・平成24年夏頃までに検討を終え、火花放電、その他静電火花放電を起こすおそれのない無線設備の使用を可能とする。

74-3 他社機材のリース手続きの簡素化 (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、国土交通大臣の許可を受けて、当該事業の用に供する航空機の運航又は整備に関する業務の管理を他の航空運送事業者等に委託することができる。

要望の概要

提案者: フジドリームエアラインズ

- ・整備引当、訓練引当等に対応するため、他社の機材を短期間使用できるような制度を検討してほしい。

対応案

- ・借用元の航空運送事業者に対して運航及び整備に関する業務の管理を委託することについて航空法第113条の2第1項に基づく許可を受けることにより、他社の機材を使用することが可能である。
- ・許可に係る審査について、既に必要最小限の審査項目となっているものと認識しており、更なる手続きの緩和(審査項目の削減)を行うことは困難と考える。

93 運航規程付属書の改訂について(分類C :平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・運航規程審査要領細則に基づき、航空機の性能、諸システムに関する事項を飛行規程又は製造者のマニュアルどおり設定し、及び変更する行うものは届出としている。

要望の概要

提案者: 日本航空

- ・運航規程付属書(飛行機運用規程)の一部について届出による設定及び変更が認められているが、製造者のマニュアルに準拠する部分については全て届出による設定及び変更を認めてほしい。

諸外国の状況

- ・ICAOでは当局のApproval又はReview and Acceptanceが必要(An6Pt1 4.2.3.2)。
 - ・米ではFAA Order 8900.1 Vol3, Ch1, Sec1, 3-6B.1においてAWO、訓練、MEL、チェックリスト、AOM(Limitation、Performance及びOperation Procedureに限る。)及びAir Navigation operationはFAAのapprovalが必要。
- ※FAA Order 8900.1 Vol3, Ch32, Sec2, 3-3152Bにおいて、FAAのApprovalを受けるべき事項をまとめたDocumentのApprovalを受けておき、その範囲内で会社がManualを作成することを許容。この場合、会社の判断Manualの変更が可能であるが、POIによる事後Reviewにより不適切な点は、改定が必要。

対応案

- ・要望を踏まえ、上記以外の事項についても届出が可能かどうか国際的な基準に照らして平成24年夏ごろまでに検討する。

現状(制度の概要等)

計画的監査

計画的監査は、本社、基地、訓練所等について、以下の基準に基づき年間実施計画を定めて行う。

本社	4回/年
主基地	2回/年
基幹基地	2回/年
地方基地	1回/4年
訓練所	1回/2年

注)新規事業者にあつては事業開始から1年間、また新機種を導入した事業者にあつては新機種導入から1年間、それぞれ監査頻度を増やし重点的に安全監査を行うものとする。

随時監査

随時監査は、計画的監査とは別に、本社、基地、及び運航便に対して、随時行うことを原則とする。

・随時監査は、事業者の体制及び業務の実施状況並びに安全監査の結果を考慮し、安全監査の対象施設及び実施頻度を決定する。

・また、航空事故若しくは重大インシデントが発生した場合又は品質管理上の不具合等が発生した場合、随時監査を実施する。

要望の概要

提案者:全日本空輸

- ・監査基準、頻度を公開してほしい。また、監査頻度を見直してほしい。

諸外国の状況

- ・ICAOガイダンスでは、航空運送事業者の事業規模等に応じ、監査を実施するよう求めている

(ICAO Doc 8335)

対応案

- ・国の安全監査の実施対象、方法、視点、監査頻度については、平成13年1月16日制定「航空運送業等の安全監査に関する基本方針」及びその後の最新版を公開している。当該方針より詳細な監査基準について、他省庁の例も参考に対処していきたい。

また、監査頻度については、事業者の体制、不安全事象の発生状況及び安全監査の結果等を踏まえ、適時見直している。

99 運航規程の提出方法について(分類C :平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・運航に係るマニュアルに記述することができる言語については、現行の基準に明確な定めはない。

要望の概要

提案者:スカイマーク、日本ビジネスジェット航空協会

- ・運航に係るマニュアルのすべてを英文で作成することを認めてほしい。

対応案

- ・航空機の運航の安全確保のためには、全ての職員(委託先の職員を含む)が、当該マニュアルに関わる内容を読んで十分に理解し、遵守することが必要であることから、マニュアルに記述する言語の要件に関して、平成24年夏までに運航規程審査要領細則の改正を行い、この旨を明確化をすることとしたい。
- ・なお、運航に係るマニュアルを外国語により作成し、承認を受けようとする場合には、審査を的確かつ円滑に行う観点から、必要な場合には、申請の内容を明確に示す日本語の資料の提出を求める場合がある。

103 法令に基づかない通達について(分類C :平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・地上取扱業務に関することは、運航規程の記載事項とはされていない。

要望の概要

提案者:全日本空輸

- ・地上取扱業務等のうち、ICAOが求める内容については航空法上の位置付けを明確化するとともに、必要な事項については必要な限度において運航規程及び同附属書に記載すべき事項として整理するとともに、個々の地上取扱業務等の具体的な実施方法のうち、IATAで基準が定められているものについては、当該作業に基づいて実施できるようにしてほしい。

諸外国の状況

- ・ICAOでは、グランドハンドリングの調整及び手順を運航規程に記載することが求められている。(Annex6, Appendix2, 2.2.9)
- ・EUでは、グランドハンドリング(燃料給油手順、旅客・貨物取扱い、防除雪氷作業等)、重量・重心の取扱いを運航規程に記載することが求められている。(Appendix1 to JAR-OPS1.1045)
- ・米国では、航空機への燃料給油、重量・重心の取扱い、貨物取扱い、防除雪氷作業等を運航者のマニュアルに定めることが求められている。(FAR121.134, 629)

対応案

- ・地上取扱業務に関する事項を運航規程の記載事項とし、その航空法上の位置付けを明確化するための省令改正及び関連通達の制改訂を平成24年夏を目処に行う予定。省令改正等に当たっては、諸外国の状況等も踏まえつつ、航空機の運航の安全を確保する上で必要となる基本的な事項を運航規程及びその附属書の記載事項とする予定。実際の業務については、運航規程及びその附属書を逸脱しない範囲で各社の定める基準に基づき実施することができる。

2. 航空機の安全性の確保



現状(制度の概要等)

- ・耐空証明の有効期間は原則1年。認定事業場が整備及び整備後の検査を行った場合には、国の更新検査が省略可能。(航空法第10条、第14条)
- ・航空運送事業者にあつては、信頼性管理体制をはじめとする適確な整備管理体制を有し、当該事業機の耐空性を適切に維持・管理していることが確認された場合には、当該事業機の耐空証明の有効期間を整備規程の適用を受けている期間としている(連続式耐空証明)。(通達「航空運送事業の用に供する航空機の耐空証明の有効期間の設定について」)

要望の概要

提案者：日本貨物航空、スカイネットアジア航空、北海道国際航空、Peach Aviation、フジドリームエアラインズ

- ・航空運送事業の用に供する航空機の耐空証明の有効期間は連続式にして欲しい。

諸外国の状況

- ・米国では、耐空証明書の有効期間はないが、航空運送事業者は整備プログラムに基づく整備の実施が必要(FAR21.181, FAR91.407) 整備プログラムには、当該整備プログラムの実施とその効果を分析・監視するシステムの導入が必要(FAR121.373/FAR135.431)
- ・欧州では、耐空証明書の有効性を維持するためには、当局の認定を受けた耐空性維持管理事業場による原則1年毎の耐空性確認が必要(M.A.901)。さらに、航空運送事業者は、整備プログラムに基づく整備の実施が必要であり、その効果の分析が必要(M.A.301)。
- ・ICAOでは、耐空証明を無期限とする場合には、更新制と同等以上の耐空性監視システムが必要(Airworthiness Manual Part III 3.2.5)

対応案

- ・定期的な耐空証明を行わずに耐空性を維持するためには、健全な機材品質を常に確保する必要があることから、航空運送事業者が連続式耐空証明を受けるための要件として①航空機等の性能を継続的に監視し、適切に分析評価を行うことにより、故障に至る前に適切な措置を体系的に取ることができる信頼性管理体制、②製造者の技術資料や安全情報等を迅速かつ適切に評価・処理するとともに、機材不具合の要因分析・再発防止策を適切に実施すること等のための適確な技術管理体制の構築などを求めており、それが確認できれば連続式耐空証明書の交付を認めているところ。
- ・欧米においては、航空運送事業者の参入時に上記のような信頼性管理体制をはじめとする厳格な整備管理体制の構築を求めているが、我が国においては参入時には一般的な整備管理の要件を課しているのみとなっている。
- ・連続式耐空証明の基準については、航空会社の要望を受け、関連通達を改正し、欧米と同様な整備管理体制を有していることを確認できれば交付することとしたところ、既に欧米と遜色のない制度となっている。
- ・なお、当該措置により、日本航空、全日本空輸に加え、スターフライヤー、北海道国際航空、日本貨物航空、日本エアコミューター及び 27 北海道エアシステムも連続式耐空証明を取得している。

2 輸出耐空証明について(分類D : 対応不可)

現状(制度の概要等)

・輸出耐空証明は、原則として、輸入国政府から我が国政府に対して要請があった場合に、輸入国政府から示された要件等に合致していることを証明するものである。このため、通常の耐空証明検査と同様、地上試験及び飛行試験を実施することとしているが、以下のいずれにも該当する場合は、国の検査において、地上試験・飛行検査を省略することとしている。

- ①輸入国政府が地上試験・飛行試験を要求していない場合
- ②対象機が連続式の耐空証明を受けている場合

要望の概要

提案者: 日本航空

・連続式耐空証明を有する航空機について、輸出耐空証明のための検査を認定事業場が行う場合においても、地上試験と飛行試験を省略可能としてほしい。

諸外国の状況

・欧米では、輸出耐空証明書を発行する際、輸入国政府からの要請事項に応じた検査を実施。(FAR § 21.329、ORDER 8900.1, Vol.8, Chap.5, sec4) (EASA21B.326)

対応案

- ・輸出耐空証明に当たっての検査方法を定めるに際しては、①耐空性が適切に維持されているか、また、②輸入国政府が地上試験・飛行試験を求めているかどうかを確認する必要がある。前記①については連続式の耐空証明を受けていれば、こうした基準に合致していると認められる。一方、②については、これはまさに国の責任において行うべき業務である。このため、国が検査を行う場合に限り、地上検査・飛行検査を行わないことができることとしているものである。
- ・一方、認定事業場に対して輸入国政府とのやりとりを委任することは適切ではないことから、認定事業場における輸出耐空証明のための検査においては、地上試験・飛行試験を行わないこととするのは困難である。
- ・なお、現在でも、航空会社からの要望を受けて、平成23年4月15日以降は、国が輸出耐空証明の検査を行う場合には、書類検査等によりよいこととしており、実体上の問題はないと考えている。

4 耐空証明の検査内容について(飛行試験)(分類C:平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・連続式耐空証明を有する事業機については、地上における整備要目や通常運航では確認できないNHF(Normally Hidden Function)関連システムの機能の信頼性を確認するため、サンプリングによる飛行試験を行うことを求めている。(通達「航空運送事業の用に供する航空機の耐空証明の有効期間の設定について」)

要望の概要

提案者: 全日本空輸、Peach Aviation、日本貨物航空

- ・NHF飛行試験を廃止してほしい。
- ・航空局職員の立会を廃止してほしい。

諸外国の状況

- ・欧州では、耐空証明書の有効性を維持するため、
 - －当局の認定を受けた耐空性維持管理事業場による実機確認を含めた耐空性確認が原則1年毎に必要(M.A.901)。当該実機確認には飛行試験を含めることが可能。(AMC M.A.710(b)and(c))
 - －当局は各機の耐空性の維持状況についてサンプリングで実機調査を行うこととしており、当該実機調査には詳細調査、駐機場での調査、飛行調査が含まれる。(M.B.303, AMC M.B.303(b)) (欧州当局は実施方法を詳細に定めたガイダンスを定めておらず、当該飛行調査の実績は確認できていない。)
- ・ICAOでは、各国当局は、必要に応じて航空機の耐空性維持を確認するために飛行試験を求めることができることとしている。[Airworthiness Manual Part III 3.2.8]

対応案

- ・現在、NHF試験項目の妥当性について、詳細な技術的検討を開始しているところ。
- ・引き続き、諸外国の状況を踏まえつつ、航空会社の見解も聞きながら技術的検討を行い、その結果を踏まえ平成24年度に必要な見直しを行う。
- ・なお、NHF飛行試験への立ち会いについては、航空会社のスケジュールに合わせて行っており、当方の都合により日程を変更して立ち会うものではない。

21 整備要目を標準より厳しく設定する場合の許可について (分類C :平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・ 運航者が製造国・製造者の定めるMRBR/MPDどおりに定めた整備要目を、MRBR/MPDの変更に伴って当該変更のおおりに変更しようとする場合等に限って届出による整備要目の変更を認めているが、MRBR/MPDと異なる条件で整備要目を設定する場合等については承認が必要である。
 - ・ 他方、運航者は整備規程に信頼性管理プログラムを定め、自社で経験した機材故障等に基づき必要により整備要目をより条件の厳しい内容に変更することが求められている。
- ※MRBR(Maintenance Review Board Report) : 航空機の設計国の航空当局が承認した、整備に関する要求事項を定めた整備プログラム
- ※MPD(Maintenance Planning Document) : 航空機製造者が発行した、整備に関する要求事項を定めた整備プログラム

要望の概要

提案者 : 全日本空輸、日本貨物航空、Peach Aviation

- ・ 事業者がMRB/MPDよりも厳しい内容の整備要目を定める場合の承認から届出に変更してほしい。

諸外国の状況

- ・ ICAOガイドラインでは、運航者の整備経験等に基づき整備要目を設定、変更しようとするときは当局の承認を受けるとされている。(Doc.9760)

対応案

- ・ 整備要目は航空機の耐空性の維持のために重要なものであり、運航者が自社・他社の経験した機材不具合等のためにMRBR/MPDに定められた整備間隔をより短縮し、又はより作業深度の深い整備要目を設定する場合においても、国はその内容が運航者の経験等に基づき適切に定められているか審査のうえ承認しているところ。
- ・ 今後、平成24年6月末までに関連通達を改正し、既に承認された整備要目の整備間隔を短縮し、又はより作業深度を深くする内容に変更する場合やMRBR/MPDにない整備要目を自ら設定する場合については、届出による整備要目の改定でよいこととするとともに、その内容も含め、運航者の信頼性管理プログラムの適切性については、監査等を通じて確認することとしたい。

25 外国航空会社への整備業務の委託について (分類C :平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・外国の航空運送事業者が日本国籍の航空機に係る整備業務の管理を受託する形態を想定しておらず、整備業務の管理の受託者となり得るものは、基本的に本邦の航空運送事業者又は整備改造認定事業者とされている。(整備業務の管理の受託の許可に係る運用指針)

要望の概要

提案者:全日本空輸

- ・経営の効率化を図るため、外国航空会社に対する整備業務の管理の委託を可能としてほしい。

諸外国の状況

- ・ICAO附属書では事業許可証(Air Operator Certificate)を受けたオペレーターが整備の管理について責任を有することとされており、欧米においても同様の取扱いとなっている。(ICAO Annex6 Part I 8.1,8.2、米国FAR 121.363、欧州EU Part Subpart G)

対応案

- ・今後、諸外国の動向を見ながら、航空会社の要望を踏まえつつその可能性について検討していくこととする。

28 整備間隔について(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)

- ・事業者は、設計国・製造者の定める整備要目に基づき、各部品に係る整備間隔を適切に定め、整備規程に規定する必要がある。
- ・整備時間間隔の一時的延長については、不測の事態の発生等(例:機材故障、目的地外着陸、整備計画の変更等)のやむを得ない場合に認められており、その運用に関する事項を整備規程に定めている。また、整備時間間隔の計画的延長についても、航空局の承認を受けてMPD/MRBRに定められた間隔よりも長い整備時間間隔を設定することが可能となっている。

要望の概要

提案者:全日本空輸

- ・重整備などの実施時期が繁忙期と重なることを防ぐため、整備間隔の計画的な一時的延長を認めてほしい。

諸外国の状況

- ・ICAOガイドラインでは、整備要目を設定・変更、一時的延長しようとするときは、当局の定めた手続きに従わなければならないとされている。(Doc.9760)
- ・米国では、一時的な整備間隔延長の具体的な事例として「整備事業者(外注先)のスケジュール」「天候による影響」「部品の在庫切れ」又は「その他の定例外の整備」を掲げており、原則FAAの承認が必要であるが、運航者が信頼性管理プログラムにおいて予め一時延長のための手続きを規定している場合には個別の承認は不要。ただし、信頼性管理プログラムを行っている運航者は、FAAの事前承認なしに整備間隔を変更することができる。((FAA Order 8900.1 Vol.3 Chap.37)なお、MPD/MRBRに定められた間隔よりも長い整備時間間隔を設定する場合には原則FAAの承認が必要。

対応案

- ・航空運送事業者は、航空機の使用時間の計画の精度を向上させることにより、整備時間間隔がより近づくまで航空機を運航することができる。その上で、やむを得ない事由が生じた場合には、一時的に整備時間間隔を延長することが認められている。
- ・また、整備時間間隔を計画的に延長する場合においても、安全が確保されると認められるときは、航空局の承認を受けて延長することが可能となっている。

35 飛行前点検について(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)

- ・製造国・製造者が定めるMRBR/MPDにおいて飛行前点検が設定されていない機種については、MRBR/MPDに規定されている運航形態等の要件を満たしている場合には、飛行前点検を設定しないことが可能であり、既に飛行前点検を設定していない航空会社・機種も存在する。

要望の概要

提案者:スカイネットアジア航空、スターフライヤー、フジドリームエアラインズ

- ・MPD/MRBRにおいて飛行前点検の設定がない場合には、特段の審査を行うことなく、飛行前点検を不要とすることを認めてほしい。

対応案

- ・現状においても、上記の条件の下に確認主任者による飛行前点検を設定しないことができるが、平成24年6月末までにその旨通達において明確化する。

82 整備士の搭乗確認制度について(分類C :平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・航空会社は、搭乗確認を行う整備従事者(搭乗確認整備士)に対して、空港の環境、委託先、配備部品、機材等の状況について十分な教育・訓練を行い、搭乗確認整備士の資格に対応して基地毎に事前に指名するとともに、基地における航空機の到着から出発にあたって、搭乗確認整備士が確認を行う航空機に搭乗している間、航空機の外から機材の状況監視が確実にできる体制を整えること等とされている。

要望の概要

提案者:全日本空輸、Peach Aviation

- ・ 搭乗確認を行う整備士が航空機に搭乗した後に行われるセンター業務は整備作業でないことから、通常の出張と同様に、当該整備士に対して搭乗確認に必要な教育訓練を行わなくてよいこととしてほしい。

対応案

- ・搭乗確認制度においては、安全確保の観点から、整備士配置基地と同等の要件を定めているところであるが、地上取扱業務に係る省令改正(No.103、平成24年夏目処)にあわせて、センター業務の位置付けを明確にした上、整備士に教育訓練すべき内容についても、整備作業にあたらぬ事項についての教育訓練を不要とするよう整理することとする。

3. 航空従事者の技量維持

43 乗務員の身体検査基準について(分類C :平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・航空身体検査基準については、これまでは5年毎に医学面の有識者で構成される検討委員会を開催して、基準の改正について審議を行っていたところ。
- ・航空運送事業に使用される航空機に60歳以上の乗員を乗務させる場合、当該乗員については、通常の航空身体検査証明に係る検査に加え、付加検査の受検を求めている。

要望の概要

提案者:全日本空輸、日本貨物航空、スカイネットアジア航空、Peach Aviation、フジドリームエアラインズ

- ・身体検査基準をICAO標準に合わせてほしい。
- ・加齢乗員の付加検査を廃止してほしい。

諸外国の状況

- ・ICAO附属書第1において、航空身体検査基準の国際標準が定められている。
- ・米国においては、FARパート67に航空身体検査基準が定められている。加齢乗員に対しても、通常のATPLの乗員と同一の航空身体検査基準(First-Class)が適用される。FAR 61.23(1)

対応案

- ・平成24年度に医学面の有識者で構成される航空身体検査基準検討委員会を設置し、ICAO基準を踏まえた上で今年度中を目途に検討を行う。
- ・加齢乗員に対する付加検査は、併せて同委員会において検討する予定。

44 加齢乗員の乗員数制限について(分類C :平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・航空局安全部に「加齢乗組員の互乗に関する検討委員会」を設置するとともに、(財)航空医学研究センターに医学面の有識者で構成される「加齢航空機乗組員の医学適性等検討委員会」を設置し、加齢乗員の互乗について検討を行った。

要望の概要

提案者:全日本空輸、日本貨物航空、スカイネットアジア航空、Peach Aviation、フジドリームエアラインズ

- ・60歳以上の加齢乗務員2名による乗務を可能としてほしい。

諸外国の状況

- ・ICAOの基準においても、国際線については、60歳以上の乗員(加齢乗員)が乗務する場合、60歳未満の乗員とともに乗務することが求められている。(国際線について加齢乗員の互乗を制限している。)
- ・米国では、国際線については、ICAO基準と同様に加齢乗員の互乗を制限しているが、国内線については加齢乗員の互乗を認めている。(ハワイアン航空に確認したところ、ハワイー米国本土間の運航を含め、加齢乗員の互乗により国内線運航を行っている、との回答を得ている。)

対応案

- ・医学的、技術的な見地からの検討を行った結果、航空会社の健康管理体制を充実させたうえ、加齢乗員の互乗を認めるとの結論を出したところであり、その検討結果に基づき24年5月末までに通達を改正を行う予定。

47 型式限定資格取得時の実地試験について (分類C :平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・定期運送用操縦士(ATPL)を受験する者のうち受験する飛行機の型式について限定を有しない者は、原則として、実地試験の初めに、受験する型式の飛行機に係る操作技術の定着度の判定を事業用操縦士(CPL)の限定変更試験に準じて行い、その後、操縦士実地試験実施基準細則に従ってATPLの実地試験を行っている。

要望の概要

提案者:全日本空輸

- ・型式限定資格取得時の実地試験を合理化してほしい。

諸外国の状況

- ・欧州では、エアラインの副操縦士として養成される場合、最初にCPLを取得する日本と異なり、最初からATPLを受験するのが一般的。合格後CPLが発行され、副操縦士として1,500時間乗務すると、自動的にATPLが交付される。(いわゆるFrozen ATPL)
 - ・外国のATPLを欧州のATPLに切り替える場合の実地試験の取り扱いについて、欧州規則JARでは特に明記されていないが、英国のガイダンスによると、ATPLの実地試験と型式限定の実地試験を組み合わせる行うことが認められている。
- ・米国では、実態として、航空会社が乗員を採用する際、ATPL保有を条件とすることが一般的となりつつある。

対応案

- ・ATPLとしての判断力、状況認識、指揮統率等の総合能力の判定を行う中で、受験する型式の飛行機に係る操作技術の定着度の判定を同時に行うこともできるようにする方向で、その場合に重複している試験科目については統合することができるか等について検討を行い、24年度中に結論を得る。

48 操縦士実地試験の試験科目について(分類C :平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・航空従事者の技能証明にあたり、実地試験(口述試験と実技試験)を実施しており、実技試験においては、試験を行うべき科目の実施要領及び判定基準を定めている。
- ・なお、①について、実地試験実施基準細則においては、実地試験で実施するよう試験官が指定した方式以外の非精密進入方式について訓練が行われたことを確認することとしている。この細則については、NDBやVORが縮退する計画が進んでいる中、実際の運航で使用しないような進入方式についてまで訓練を求めているものではない。
- ・②③について、はじめて操縦に2人を要する飛行機の型式限定変更試験を受ける者に対して、空中操作等の科目を課しているものであり、既に操縦に2人を要する飛行機の型式限定を有している者が他の型式限定変更試験を受ける場合には実施していない。

要望の概要

提案者:全日本空輸

- ・事業者の運航を勘案した効果的な試験と訓練を実施してほしい。(現状は①特定の試験項目におけるADF進入、②急旋回、③失速と回復操作のような適切でない試験科目が含まれている。)

諸外国の状況

- ・米国の実地試験実施基準(PTS: Practical Test Standards)においても、急旋回(Steep turn)及び失速と回復操作(Stall recovery)が試験科目として含まれている。
- ・米国では、AQPと呼ばれるプログラムを実施することについて当局の承認を受けた事業者は、通常の実地試験実施基準に代わる基準を自ら定めることができる。ただし、事業者が定める基準は、通常の実地試験実施基準によって確認される操縦者としての技能と同等以上の技能が確保されることを実証する必要がある。(FAR121.909, 121.929)

対応案

- ・操縦士実地試験実施基準細則に定める試験科目等については、全般的に見直しを行う予定であり、その見直しの中で、エアラインの旅客便に適切でない試験科目がないかどうか、という観点からも精査する。24年秋頃まで海外調査等を実施、調査結果を踏まえて見直しの方向性について検討を行い、24年度中に結論を得る。
- ・欧米において実地試験実施基準によらず、事業者が定めた試験の実施が可能であるとの指摘については、上記の海外調査等の中で欧米のAQP制度についても合わせて調査を行い、我が国の制度への導入のあり方について検討し結論を得る。

84 技能証明の発行手続について(分類C:平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・従来、試験合格後、ライセンス発給まで2週間程度を要していたが、成長戦略を踏まえ、3～5日間に期間を短縮している。
- ・ライセンスを現地発給するためには、発行日・証明書番号を空欄にした技能証明書を作成し、それを試験官が現地に持参する必要があるが、現行のライセンス発給システムでは発行日・証明書番号が空欄状態の技能証明書を作成できるような仕様になっていない。

要望の概要

提案者: 日本航空、全日本空輸、日本ビジネスジェット協会

- ・試験合格後、資格を早期に利用できるよう、ライセンス待ち時間の短縮をしてほしい
 - ① テンポラリーライセンスの導入
 - ② 技能審査員等の権限拡大

諸外国の状況

- ・米国では、FAA検査官又はFAAの監督を受けているパイロット試験員がテンポラリーライセンスを発行できる。(FAR 61.17、183.23)

対応案

- ① 国の試験官による実地試験に合格した時点で、試験官が現地でテンポラリーライセンスを発行できるようにする方向で検討する。ただし、登録免許税の取扱いについては、今後、関係省庁と調整が必要である。
- ② 上記①のテンポラリーライセンス制度が導入された場合、指定航空従事者養成施設における課程を修了した者については、当該施設が発行した修了証を運航安全課で確認し次第、直ちにテンポラリーライセンスを発行するとの運用で対応(即日発行にも対応)する予定。

53 整備士資格について(分類C :平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

・我が国では、軽微な整備後の確認権限を有する航空運航整備士、整備後の確認権限を有する航空整備士、整備又は改造後の確認権限を有する航空工場整備士の各整備士資格が設けられており、その取得に当たり、それぞれ必要な知識・能力が求められる。

資格の取得又はその限定の変更をするためには、原則として国の試験官による実地試験を受ける必要があるが、指定航空従事者養成施設における訓練・審査を修了した者については、試験官による実地試験は不要となり、当該指定養成施設が発行した修了証をもって整備士資格又はその限定が与えられる。

要望の概要

提案者：全日本空輸、Peach Aviation

・我が国の整備士資格制度は、欧米に比較し、資格取得要件が質・量ともに過大で、時代に合わなくなっている。

・国家資格としての整備士資格は、航空機整備の基礎的能力のみを担保するものと位置付けてほしい。そのうえで、認定事業場が行う整備業務の業務内容に即した教育訓練を個々の整備士に対して実施する役割は認定事業場に任せ、国は、認定事業場の教育訓練、社内資格管理体制等の適切性を管理監督することとしてほしい。

諸外国の状況

- ・ICAOは、整備士資格の権限・職務に対応した知識・能力を付与することを求めている。どのような権限を整備士に与えるかについては、各国の裁量に任されている。
- ・米国では、整備士資格の限定を機体一般と動力装置一般の2種類に大別している。航空機の型式に特有の知識・能力、重整備に必要な知識・能力等の習得は、国家資格取得時の必須要件ではない。
- ・欧州では、軽微な整備の確認権限のみを有するカテゴリ-A、ライン整備の確認権限を有するカテゴリ-B、及び、ドック整備の確認権限を有するカテゴリ-Cの各整備士資格が設けられている。カテゴリ-B及びCについては、航空機の型式に対応した限定が付される。

対応案

- ・我が国の整備士資格の取得要件が、欧米に比較し、質・量ともに過大になっているとの指摘については、我が国の試験科目を含む試験制度が諸外国に比較して厳しいものになっていないかどうかという観点から、日本の制度と類似性が大きい欧州の制度を中心に欧米等の調査を行い、その結果を踏まえて見直しの方向性について検討を行い、24年度中に結論を得る。当該検討の結果、さらに資格制度を含めて見直しを行う必要性が認められた場合、その見直しについて検討を行う。
- ・なお、米国においても、整備士国家資格で担保している「整備士としての基本的な知識・能力」に加え、航空運送事業の用に供する航空機の整備作業を確認するために必要な知識・能力を別途習得する必要がある(その実態については、詳細に調査する必要がある。)。欧州及び我が国では、後者の知識・能力の習得を含めて国家資格で担保している。

53-2 確認主任者資格の経験要件について(分類D : 対応不可)

現状(制度の概要等)

- ・認定事業場において、整備後の航空機の基準適合性の確認は、確認主任者が行うこととしている。
- ・当該確認主任者は、原則、整備士資格を有し、かつ、3年以上の認定業務経験を有することが要件。
(航空法施行規則第35条、第40条)

要望の概要

提案者: フジドリームエアラインズ

- ・運航整備に係る確認主任者の経験要件を1年としてほしい。

諸外国の状況

- ・米国では、整備士資格を有するとともに、業務能力を確保するための経験及び当局が承認したプログラムに基づく訓練が必要(FAR 145.151)
- ・欧州では、整備士資格を有するとともに、整備する航空機及び組織手順に関する整備経験及び訓練、並びに直近2年間における関連する機体の整備経験が6ヶ月以上必要。(Part 145.A.35)
なお、軽微な運航整備に限定した整備士資格であっても、原則3年の業務経験を求めている。(Part 66.A.30)
- ・なお、イギリス、ドイツ、オランダ、中国、タイ、フィリピンの認定事業場の実態を確認したところ、運航整備の確認主任者は3年以上の業務経験を経て任命されている。

対応案

- ・認定事業場の確認主任者は、当該認定事業場における責任・権限や組織体制、品質管理制度等を踏まえて航空機の基準適合性の確認を最終的に行う者であることから、単に整備に関する知見だけでなく、認定業務における3年以上の経験を求めているところ。
- ・また、運航整備の確認主任者にあっては、当該品質管理制度下において限られた時間で航空機の不具合の兆候を発見し是正することが求められることから、引き続き3年以上の業務経験は必要。

54 整備士国家資格の試験科目について(分類C :平成24年度以降に対応)

現状(制度の概要等)

- ・整備士国家資格試験における実地試験科目のうち、「動力装置の操作」科目において、実機、模擬飛行装置、飛行訓練装置又は操縦室模擬装置による実地試験が必要。(通達「航空整備士実地試験要領」)
- ・実地試験は、整備士の行う各種操作手順等が適切であるか否かを、試験官が判定できるような機器である必要がある。
- ・フラットパネルトレーナー(FPT)については、スイッチ等が液晶パネル上に表示されるため、「操縦室模擬装置技術基準(整備関係)」に定める要件のうち、スイッチ等の形状、操作に要する力等の実機との類似性に関する基準を満たしていない。

要望の概要

提案者:全日本空輸

- ・実地試験に使用する機材について、フラットパネルトレーナー等の簡素なシミュレーターで実施したい。

諸外国の状況

- ・諸外国においては、動力装置の操作(発動機の地上における運転)に係る資格については、国家資格と切り離されており、認定事業場内の社内資格として運用されているため、比較が難しいが、一般的に国家試験の訓練・試験においては、実機(軽微な保守作業等のOJTを除く)又は高レベルの操縦室模擬装置を使うことはない模様。

対応案

- ・FPTを用いて試験を行った場合、操作性の悪さが試験結果に影響を及ぼす可能性が考えられる。FPT特有の操作性により受験者が能力を十分に発揮できない、という問題が生じないかという観点から、要望会社と協力して実地に検証を行い、問題がないことが確認された場合には、FPTを認める方向で「操縦室模擬装置技術基準」の見直しを行う。

55 外国整備士資格の同等認定について(分類D : 対応不可)

現状(制度の概要等)

- ・認定事業場において、整備後の航空機の基準適合性の確認は、確認主任者が行うこととしている。
- ・当該確認主任者は、原則、整備士資格を有し、かつ、3年以上の認定業務経験を有することが要件。(航空法施行規則第35条、第40条)

要望の概要

提案者: Peach Aviation

- ・国内の認定事業場においても、外国の整備士資格者が航空機の基準適合性の確認を行うことを可能としてほしい。

諸外国の状況

- ・ICAO附属書6では、整備認定事業場において整備後の確認を行う者はICAO附属書1に基づく整備士資格を有する者であることが求められている。(ICAO Annex6 Part 1 8.7.6.3)
- ・欧米においても、我が国と同様に、国内において認定事業場を取得する場合にあっては、確認主任者に対して国内の整備士資格の保有を求めている。(FAR121.378、EASA145A30)

対応案

- ・ICAO附属書6により、整備認定事業場において整備後の確認を行う者は整備士資格を有する者であることが求められている。
- ・国内認定事業場については、欧米においても確認主任者には当該国の整備士資格の保有を求めており、我が国の整備士資格を保有しない者を確認主任者として任命することを認めるのは困難。
- ・外国の整備士資格を有する者は、我が国整備士資格を受験する際に試験の一部免除ができることとしている。
- ・なお、海外の認定事業場においては、当該事業場の確認主任者に我が国整備士資格の取得を求めることは現実的でないことから、我が国確認主任者基準と同等能力を有していることを確認して対応しているところ。

52 運航管理者の訓練について (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)

- ・高カテゴリー航行を行う場合にあっては、運航管理者に対して、関係する運航承認基準に従い、米国アドバイザー・サーキュラーに準拠した訓練を行うことを義務付けている。(通達「運航規程審査要領細則」)

要望の概要

提案者: 全日本空輸

- ・自社の航空機が高カテゴリー運航等の特殊運航を行う場合であっても、運航管理者については特殊運航に関する訓練を実施しなくてもよいこととしてほしい。

諸外国の状況

- ・米国においても、高カテゴリー航行を行う事業者は、当該運航を行うために必要となる運航管理者への知識付与のため、運航管理者への教育訓練を求めているところである。

(AC120-29A: CAT I及びII) (AC120-28D: CAT III)

対応案

- ・運航管理者に求められる知識には高カテゴリー航行等特殊運航に関するものも含まれており、これに係る訓練を行わないこととするのは適当ではないが、実際の教育訓練にあたり、科目毎の訓練内容は運航乗務員と同一である必要はなく、運航管理者の職務を行う上で必要な内容を航空会社が編集して実施すればよい。