

要望に対する対応案について（第3回報告）

資料2

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

No.	項目	要望内容	ICAO基準 主要国の現状	措置 分類	現状及び対応案	提案者
1	耐空証明の有効期間について <法律> <通達> ★連続式耐空証明を原則としてほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機は、耐空証明を受けていなければ使用してはならない(航空法第11条) ● 証明の有効期間は1年が原則であり、飛行機を使用する特定の航空運送事業者については例外が認められる(連続式耐空証明。航空法第14条)ものの、その他の事業者(新規事業者、ヘリ事業者等)は、年に一度、耐空証明を受けるために機材の運休(一回当たり三〜四日間程度)を余儀なくされている。 ● なお、米国においては、連続式耐空証明が原則とされている。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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) 	A	【現状】 <ul style="list-style-type: none"> ● 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」) 【対応案】 <ul style="list-style-type: none"> ● 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いる。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ところ。 ● 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北海道エアシステムも連続式耐空証明を取得している。 	ADO FDA PEACH SNA NCA
2	輸出耐空証明について <通達> ★航空機の輸出時に改めて検査を受けなくともよいこととしてほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機を輸出する場合において、輸出先国からの要請があつた場合、通達に従い、輸出用の耐空証明を受けなければならない(通達「航空機等の輸出のための証明書類の発行について」)。 ● この場合、有効な耐空証明を既に有している場合であっても、改めて書面検査、地上試験、飛行試験が行われている(上記通達)が、改めて検査を行う必要があるか疑問である。 ● なお、連続式耐空証明を有する場合は、飛行試験が免除されるが、単年式の耐空証明については免除されず、その理由が不明である。 ● 米国では、輸出耐空証明発行時に地上試験、飛行試験の実施は求められていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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) 	D	【現状】 <ul style="list-style-type: none"> ● 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つた場合に、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 【対応案】 <ul style="list-style-type: none"> ● 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、実体上の問題は無いと考えている。 	JAL
4	耐空証明の検査内容について(飛行試験) <通達> ★通常使用しない機能(NHF)については飛行試験を行わないでほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 通常使用しない機能(NHF)(例:速度超過時の警報)について、地上での点検のみならず、おおよそ年1回、実際に飛行試験を行い、動作確認をしよう求めている(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」)。 ● 諸外国においてNHFについての飛行試験は求められていない。また、航空機製造会社においてすら、飛行試験においてNHFの確認は行われていない。 ※一方、米国においてはNHFに係る飛行試験が行われているとの情報もあり。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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] 	C ※	【現状】 <ul style="list-style-type: none"> ● 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」) 【対応案】 <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	ANA PEACH NCA

9	<p>【BJ】耐空証明の更新(ビジネスジェット関係)</p> <p><通達></p> <p>★小型機(N類)についても連続式耐空証明の対象としてほしい</p>	<p>● 耐空証明の有効期間は原則1年(航空法第14条)だが、航空運送事業者の整備体制が一定の基準を満たす場合にあっては、連続式耐空証明が認められている(大手航空会社以外のT類については、2008年より交付の対象に拡大された。)が、対象は大型(T類)に限られ、N類については安全性の観点から認められていない。(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」)。</p> <p><参考></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業に使われるN類は多い。最近の小型機(135オペレーターの場合)はN類で型式証明をとる機体が増加中 ● T、N等の航空類別はメーカーが型式証明をどの種別でとるかによって決まるものである。 <p>● なお、ICAO基準では、一定の整備要件、また改修・修理に関する耐久性継続の要件を満たす場合に交付可能。</p> <p>● 米国ではT類、N類の区別無く、年次点検又は100時間点検プログラムに従って整備されている場合、連続耐空証明が発行される。検査はFAA認定代理人により行われる(FAR21 Sec.21.181)。</p>	<p>【要望① 連続式耐空証明】</p> <p>● 米国では、Part 121又はPart 135の運航者は、信頼性管理を含む整備プログラムに従って整備する必要があり、耐空証明は当該整備プログラムに従って整備されている限り有効(FAR Part 21.181)。</p> <p>● 欧州では、原則として1年ごとの更新が必要。耐空性証明の更新は、耐空性管理組織として認定を受けた航空会社が、信頼性管理体制をはじめとする確かな整備管理体制を有するとともに、航空機一機ごとに検査を実施することによりなされる(EC IR 2042/2003 Part M M.A.901)。</p> <p>【要望② 連続式耐空証明の適用対象拡大】</p> <p>● 米国では、Part 135に基づくビジネスジェット機の運航には、T類又はT類相当(基本的にN類に追加要件を付加したものであり、信頼性設計や安全性解析に基づく整備体制についてはT類と同等ではない)の航空機の使用を求めている。(FAR Part 135.169)</p> <p>【要望③ 認定事業場の認定取得】</p> <p>● 欧米においては、事業場の認定を取得するために、業務を実施するために十分な施設、人員、組織体制が求められ、それらを定めた業務規程の承認が必要。また、業務規程に従って適切に業務が実施されていることを確保することが必要。(FAR Part 145、EASA Part 145)</p>	<p>①-1 A</p> <p>①-2 C ※</p> <p>②D</p> <p>③A</p>	<p>【現状】</p> <p>● 耐空証明の有効期間は原則1年だが、信頼性管理体制をはじめとする確かな整備管理体制を有すると認められる航空運送事業者が、当該事業機の耐空性を適切に維持・管理している場合には、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。</p> <p>● 連続式耐空証明を有する運送事業者においては、通常の運航や整備において確認できない不具合を確認するため、サンプリングによるNHF試験を求めている。(航空法第14条、サーキュラーNo.4-007)</p> <p>【対応案】</p> <p>①-1 諸外国と同様に、信頼性管理方式に基づき適切に整備等を実施できる体制を有する運送事業者であれば、連続式耐空証明とすることは可能。</p> <p>①-2 また、サンプリングレートは所有機数に応じて定められているところであり、座席数に応じたサンプリングレートを別途定めることは、サンプリング試験の趣旨から不適当。なお、NHF試験については、技術的検討を行い、平成24年度に必要な見直しを行うこととしている。</p> <p>【現状】</p> <p>● 連続式耐空証明は、フェイルセーフ、ダメージ・トレランス又はセーフ・ライフ設計に基づく構造並びに故障解析等を用いた信頼性設計に基づく装備品を有し、信頼性管理による整備方式により耐空性が維持でき、かつ、的確な事業遂行に必要な機材品質が確保できるものとして、耐空類別「飛行機輸送T」に限っている。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 我が国においては、これらの小型航空機の飛行する環境や事故発生状況等を勘案すると、高度な信頼性設計や信頼性管理方式による整備方式が維持されている耐空類別「飛行機輸送T」について連続式耐空証明を認めることが適当である。</p> <p>【現状】</p> <p>● 認定事業場の認定取得については、諸外国と同様の水準により認定を行っている。さらに、航空機整備改造認定及び航空機整備検査認定の取得を考えている小型機の航空運送事業者向けに、「業務規程作成ガイダンス(サーキュラーNo.2-006)」を制定している。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 業務規程作成ガイダンスを定めるなど、小規模な運送事業者における認定取得を促進しているところであり、小規模な運送事業者でも認定を取得している。事業場の認定を受けるに当たり、不明な点・問題等あれば、個別に相談に応じる。</p>	JBAA
10	<p>【BJ】ヘリコプターの点検間隔について(ビジネスジェット関係)</p> <p><通達></p> <p>★ヘリコプターの耐空証明を連続式にしてほしい</p>	<p>● ヘリコプターは連続耐空証明の対象に含まれていない。</p> <p>● ヘリコプターについてもタイムチェック(メーカーが定めた時間ごとに行う点検)と耐空検査の実施時期が重複することがある。</p> <p>● なお、主要国においてはタイムチェックのみで、年次の耐空検査は行われていない。</p>	<p>● 年次点検を分割して行う方法による整備等を実施している場合は、年次点検を行う必要はない。ただし、当該整備方式が継続していない場合は、年次点検を実施する必要がある。(FAR Part 91.409)</p>	A	<p>【現状】</p> <p>● 耐空証明の更新において国の実機検査を受ける場合は、原則として耐空証明検査の直前に年次点検を実施する必要があるが、国の承認を受けた年次点検と同等以上の整備を実施した航空機であって、当該整備方式に基づく直近の整備を90日以内に実施している場合は、改めて年次点検を実施しなくてもよいこととしている。(サーキュラーNo. 1-001 付録I-3 3-1)</p> <p>【対応案】</p> <p>● 年次点検と同等の整備を行った場合は年次点検を行わなくてもよいこととしている。</p>	エクセル・森ビル
21	<p>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</p> <p><通達></p> <p><運用></p> <p>★「MRB」「MPD」より厳しい整備要件を定める場合には「承認」でなく「届出」としてほしい</p>	<p>● 航空機の製造国政府・製造者が発行するマニュアル(「MRB」(大枠)・「MPD」(詳細))に沿った整備要目を定める場合、当局へ届出をすればよいこととなっている一方、「MRB」や「MPD」と異なる整備要目を定める場合には、当局の承認が必要とされている(通達「整備規程審査実施要領細則」)。</p> <p>● そのため、事業者が自主的に「MRB」・「MPD」より厳格な整備要目を定めた場合にも承認が必要となってしまう、理不尽である。</p>	<p>● 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こととされている。(Doc.9760)</p>	C	<p>【現状】</p> <p>● 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り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。</p> <p>● 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。</p> <p>※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</p> <p>※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</p> <p>【対応案】</p> <p>● 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。</p> <p>● 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。</p>	ANA PEACH

22	<p>整備業務の委託先の管理について</p> <p><通達> <運用></p> <p>★業務委託先の管理について、整備規程に詳細に記載しなくてもよいこととしてほしい</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者は、航空機の整備業務について委託するときは、委託先の管理に関する事項等を整備規程(国の認可対象)に定めなければならない等、委託先に対する管理の徹底が求められている(航空法第113条の2、通達「整備業務の管理の受委託の許可に係る運用指針」)。 ● このため、海外の事業者と契約を行う際に考え方のギャップが生じ、契約締結に支障が生じる場合がある。 ● 整備業務の委託先の管理については、定期的なモニタリングや非定期的な監査等により、その適正を確保することが可能であり、整備規程に規定する必要はないのではないか。 ● なお、主要国においては委託管理規程に相当するものが見当たらない。委託管理は基本的に組織的に行っているものであり、契約に基づいているとの認識。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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) 	A	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	ANA
25	<p>外国航空会社への整備業務の委託について</p> <p><通達></p> <p>★外国航空会社への整備業務の委託を可能としてほしい</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 外国航空会社への整備業務の委託は事実上認められていない(通達「整備業務の管理の受委託の許可に係る運用指針」) ● したがって、提携先の外国航空会社へ整備業務を委託したいというニーズがあっても、現行制度上は不可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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) 	C ※	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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委託の許可に係る運用指針) <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	ANA
28	<p>整備間隔について</p> <p><通達></p> <p>★整備間隔が柔軟にとれるようにしてほしい</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業者は整備規程(国の認可事項)で各部品ごとに一定の整備間隔を定め、航空機の整備を行わなければならないこととされており、状況に応じた柔軟な運用が制限されている(通達「整備規程審査実施要領細則」)。 ● なお、主要国では、航空機の製造国政府・製造会社が発行する「MRB」・「MPD」において、航空事業者の経験等により、整備間隔を調整してよい旨定められている。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。(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。 	A	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	ANA
30	<p>整備義務規定と運用許容基準の整合性について</p> <p><省令></p> <p>★世界標準である「運用許容基準」と日本の「整備義務規定」との齟齬を解消してほしい</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 通達により、各事業者は、「整備品等が正常でなくとも運航が許容される基準」として航空機製造国によって承認されている「MMEL」に従い、「運用許容基準を定めることとされている。この運用許容基準の範囲内であれば、整備品が不十分であっても、一定の間は、運航することが認められている(通達「整備規程審査実施要領細則」)。 ● 一方、航空法により、航空機は、一定の整備品(高度計、無線電話等)を装備していなければ航空の用に供してはならないこととされており、整備品が不十分な状態で航空の用に供する場合は、国土交通大臣の許可を得なければならないこととされている(航空法第60条、61条及び航空法施行規則第145条～第149条の3)。 ● したがって、現行制度においては、世界標準に則している運用許容基準に適合している場合であっても、航空法に基づいて国土交通大臣の許可を得なければ航空の用に供することができないといった制度上の齟齬が存在する。 ● なお、運用許容基準の考え方は世界標準である。 	<ul style="list-style-type: none"> ● Boeing機のMMELでは、法令上、整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。 	C ※	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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、整備品等が不作動の状態での運航が承認されている。 ● 上記の整備品について、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。 <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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、整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。 	ADO ANA PEACH SNA

33	<p>【BJ】装備品 (フライト・データ・レコーダー)(ビジネスジェット関係)</p> <p><省令></p> <p>★FDR装備に関する要件について、米国と同等にしてほしい</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 5.7t以上の航空機を使用した航空運送事業については、小型機であっても定期航空運送と同等のパラメーター(速度、高度、風速、エンジンオイル温度など)の記録保存が必要であり、これに対応可能(ICAO基準と同様)な装置が必要(航空法第61条第1項、航空法施行規則第149条)。 ● 米国においては、FAR135でICAOとほぼ同等のParameterが求められている。ただし、9席以下の航空機に関してはFDR搭載義務は無い。 ● パラメーター数の違いは、例えばFLIGHT CONTROL関係のセンサーがICAO(日本)では2タイプ必要だが、FAA(米国)ではどちらか片方で可。というような違いであり、要件はほぼ同等である。 	<ul style="list-style-type: none"> ● FAR135のAppendixFで求められているFDRは、ICAO附属書で求められているType1A FDRに比べて以下のパラメーターが不足しているが、ICAOでは当該パラメーターに係る情報がパイロットに表示されない場合及び記録することが現実的でない場合は記録を不要としている。 ・Event Marker ・Date ・ANP(RNP AR APCH航行を行う際の実際の航法性能)等 	C (135)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 我が国では、ICAO標準に準拠したFDRの装備を求めている。 ● 機体の実情に合わせて、技術上の理由その他のやむを得ない理由がある航空機については、一部のパラメーターを記録できないFDRの装備も認めている。 <p>(航空法施行規則第149条、国土交通省告示第1084号)</p> <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国際民間航空条約附属書に定められたFDRのパラメーターのうち、FAR135で要求されていないものについては、そもそも附属書においても記録が義務的でないものがあること、及び我が国において運航されている飛行機の多くは米国で製造されたものであることを考慮し、米国基準(FAR Part 135)を踏まえ、包括的基準の導入の中で検討を行う。 	JBAA 中日本 朝日航 洋
35	<p>飛行前点検について</p> <p><通達> <運用></p> <p>★MPDで飛行前点検を要求していないケースでは、主要国と同様、飛行前点検を不要とし、機長の出発前確認だけにしてほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 飛行前点検は「一般的保守」に区分されており(通達「航空機の整備及び改造について」2-2)、そのため「確認主任者」による確認が必要である(航空法第19条1項)。 ● ただし、「航空機の型式、運航形態、点検項目等から安全の確保に支障がないと認められる場合」には飛行前点検を機長の出発前確認に代えることを認めている(通達「整備規程審査実施要領細則」2-2-1)。 ● しかし、航空機の製造国政府・製造者が定めるMPDで飛行前点検を要求していないケースにおいても、「MPDの規程があるという理由だけでは、安全の確保に支障がないとは認められない」との指導により、確認主任者による飛行前点検が義務づけられている。 ● なお、ICAO基準では飛行前点検は一般的保守としての取扱いとはなっていない(ANNEX 6 CHAPTER 8に記載がない)。また、FARにおいても、飛行前点検は一般的保守として位置付けられていない(FAR Part 43 AppendixIに記載がない)。 ● 主要国では、整備点検項目についてはMPDに準拠しており、整備士による飛行前点検は行っておらず、機長の出発前確認のみ行っている。 		A	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	FDA SNA SFJ
36	<p>【BJ】整備・改造に係る耐空性の確認(ビジネスジェット関係)</p> <p><通達></p> <p>★小型機運航会社は整備士の体制が整っていないため、ICAO基準と同様に操縦士による飛行前点検を可能としてほしい</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 一般的保守(T類、C類の飛行前点検を含む)、小修理は、有資格整備士の確認が必要となっている。 <p><参考> T類:航空運送事業用の飛行機 C類:最大離陸重量8.6t以下の飛行機(航空運送事業用) N類:最大離陸重量5.7t以下の飛行機</p> <ul style="list-style-type: none"> ● なお、ICAO基準では、飛行前点検については、全ての航空機について操縦士において実施可能。 ● 米国では飛行前点検に加え、簡単な整備作業の一部を操縦士において実施可能となっており、運航先での不具合への対応が可能。 <p><参考> “private pilot certificate”の資格を以って、飛行前点検など“preventive maintenance”にかかわる確認が出来る。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国においては、Part 121及びPart 135の運航者については、操縦士の整備作業は認められていない。(FAR Part 43.3) 	A (一部D)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 30席超又は15,000kg超の航空機においては、認定事業場による整備後の確認が必要。 ● 上記以外の航空機においては、軽微な保守以外の整備については、有資格整備士又は認定事業場による整備後の確認が必要。(航空法第19条) <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 現在でも、軽微な保守については、整備に係る教育訓練を受けた操縦士が作業を行うことが可能。これを超える(一般的保守以上)整備作業を実施する者は、作業内容に対応した知識と技能を備えていることを実証された者、いわゆる有資格整備士が実施することが必要。 ● 整備プログラムにおいて飛行前点検に一般的保守以上の整備作業が設定されていない場合は、すでに整備士による点検は必要ない。 ● 米国でも、運送事業者においては操縦士による整備作業を認めておらず、我が国においても、軽微な保守以外の整備については、有資格整備士又は認定事業場による確認が必要。 	JBAA

38	<p>給油中の禁止事項について</p> <p><省令></p> <p>★給油中でも安全面で問題のない無線設備等の使用は認めてほしい。</p>	<p>● 給油中の航空機の無線設備又は電気設備を操作してはならない。(空港管理規則第20条)</p> <p>● そのため、給油中のイレギュラー時に地上と通信がとれないといった事象が想定される。</p> <p>● なお、主要国では、特に要件なし。但し、メーカーマニュアルでは、出力の強いウエザーレーダー、HF(短波通信装置)は、近辺で燃料漏れがあった場合、使用禁止。</p>	<p>● 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起動・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等を禁止している。</p> <p>● 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社以外が禁止している。</p> <p>● 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当たらない。</p>	C ※	<p>【現状】</p> <p>● 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条で「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。」を規定している。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 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。</p>	ANA
41	<p>機長審査について</p> <p><通達></p> <p>★事業者(査察操縦士)による機長審査の範囲を拡大してほしい。</p>	<p>● 機長審査においては、国の運航審査官に代わって、航空事業者の審査官(査察操縦士)による審査が認められているが(航空法第72条)、通達で査察操縦士が認定・審査を実施できる「機長の範囲」が定められている。(通達「指定本邦航空運送事業者の指定要領」第5条)</p> <p>● 具体的には、下記の審査について、運航審査官の審査となる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・機長昇格時の審査 ・認定失効から1年を超える機長の復帰審査 ・定年退職時病欠等により認定失効していた者の再雇用に伴う復帰審査 ・社内定期審査における不合格者の再審査 <p>● 主要国においては、機長審査は事業者が実施している。</p>	<p>● 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。</p> <p>● 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。</p>	C ※	<p>【現状】</p> <p>● 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。</p> <p>● 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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>(指定本邦航空運送事業者の指定要領)</p> <p>【対応案】</p> <p>● 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。</p>	ADO ANA PEACH NCA
42	<p>査察操縦士審査について</p> <p><通達></p> <p>★国による査察操縦士の審査を合理化してほしい。</p>	<p>① 査察操縦士の指名定期審査は、技能及び路線審査について、それぞれ年1回実施している。(通達「機長等認定・審査要領」第30条)</p> <p>欧米では査察操縦士の指名定期審査は、2年に1回実施している。</p> <p>② 査察操縦士は2名または機長数の1/30のいずれか大きい方と必要数要件が規定されている。(通達「指定本邦航空運送事業者の指定要領細則」第9条)</p> <p>③ 複数の事業者を跨ぐ査察操縦士の兼任は認められていない。(平成20年9月30日付で通達「機長等認定・審査要領」が改正され、条文が削除されている)</p>	<p>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)</p> <p>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)</p> <p>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。</p> <p>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)</p> <p>③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)</p>	C ※	<p>【現状】</p> <p>● 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)</p> <p>● 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。</p> <p>● 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)</p> <p>【対応案】</p> <p>● 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。</p>	ANA
43	<p>乗務員の身体検査基準について</p> <p><通達></p> <p>★身体検査基準をICAO基準に合わせてほしい。</p>	<p>① 乗務員の航空身体検査について、ICAOの検査基準より高い基準を設定している。</p> <p>② 加えて、ICAOにはない加齢乗員(60歳以上)の付加検査基準を設定している。(通達「航空運送事業に使用される航空機に60歳以上の航空機乗組員を乗務させる場合の基準」、「航空身体検査付加検査実施要領」)</p> <p>※主要国はICAO基準どおり。</p>	<p>● 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。</p> <p>● 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)</p>	C ※	<p>【現状】</p> <p>● 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たところ。</p> <p>● 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。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 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。</p> <p>● 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。</p>	NCA ANA PEACH SNA FDA

44	<p>加齢乗員の乗員数制限について</p> <p><通達></p> <p>★加齢乗員の制限を柔軟にしてほしい。</p>	<p>● 国内線、国際線いずれについても、60歳以上の操縦士は1機に1名までと制限されている。(通達「航空運送事業に使用される航空機に60歳以上の航空機乗組員を乗務させる場合の基準」)</p>	<p>● 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。)</p> <p>● 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-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。)</p>	C	<p>【現状】</p> <p>● 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。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 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い、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。</p>	ANA PEACH NCA SNA FDA
45	<p>カテゴリー航行資格取得時の飛行経験要件について</p> <p><通達></p> <p>★米国と同様に1つ上位のカテゴリーの訓練終了等を要件に、飛行経験要件を免除してほしい。</p>	<p>● 視界が悪い場合の滑走路への進入においては、視界で分類されたカテゴリー航行の運航資格が必要となる(航空法施行規則第191条の2)が、資格の取得要件として、機長飛行時間が設定されている(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」)</p> <p>● これにより、CAT I 資格取得時には最短で50時間、CAT II・III 資格取得には最短で100時間の飛行経験が必要となっており、特に新機材投入時には各機長が当該要件を充足するまで、相当日時が必要となり、その間運航が天候に左右されてしまう。</p> <p>● なお、米国では、1つ上位のカテゴリーの訓練を終了する(飛行経験までは必要としない)等していれば、承認を得ようとするカテゴリーの経験要件を適用外とする取扱いにしている。(例)CAT I の経験要件を免除する場合はCAT II までの訓練を終えていること。<FAA Exemption NO.5549>等</p>	<p>● 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。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p>	C ※	<p>【現状】</p> <p>● 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。</p> <p>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」)</p> <p>● 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。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 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、更なる低減が可能であるかどうかNo.41の検討に合わせて検討することとしたい。</p>	ANA
46	<p>二型式機同時乗務時資格について</p> <p><通達></p> <p>★二型式に同時乗務する場合の訓練・審査を柔軟にしてほしい。</p>	<p>● 二つの型式を同時期に乗務することは通達上制限されていないが、その場合は、それぞれの型式で定期訓練・定期審査(路線審査:年1回、技能審査:年2回)を受けなければならないと定められている。(通達「運航規程審査要領細則」、「機長等認定・審査要領」)</p> <p>● 米国では、FSBレポート(異なる機種の場合の訓練規程を定めたレポート)を遵守すれば、それぞれの型式で毎回の訓練・審査を受ける必要はない。(例)B777とB787の二型式乗務[Mixed Fleet Flying]を行う場合、両機種で(定期)技能審査[Proficiency Check]を実施する必要はなく、どちらかの機種で審査を交互に実施すれば良い。</p>	<p>● 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。</p> <p>● 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。</p>	C ※	<p>【現状】</p> <p>● 「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。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 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平成24年度末までに検討する。</p> <p>● 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。</p>	ANA
47	<p>型式限定資格取得時の実地試験について</p> <p><通達></p> <p>★型式限定資格取得時の実地試験を合理化できないか。</p>	<p>● 型式限定資格取得時の実地試験においては、初めに限定変更試験に準じた「操作技術の定着度の判定」を行い、その後通達に定める実技試験を行うため、実質2回試験を受験するような制度となっている。(通達「操縦士実地試験実施基準細則」)</p> <p>● 主要国は、試験は1回と推測される。</p>	<p>● 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)</p> <p>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ことが認められている。</p> <p>● 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。</p>	C ※	<p>【現状】</p> <p>● 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。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 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。</p>	ANA

48	<p>操縦士実地試験の試験科目について</p> <p><通達></p> <p>★事業者が運航に則した実地試験科目を定め、国がその妥当性を判断し承認する仕組みを認めてほしい</p>	<p>● ライセンスごとに一律の基準(操縦士実地試験実施基準)が設定され、以下のように航空運送事業では試験を行う必要性が低下した試験科目も含まれている。</p> <p>①「計器進入方式の内、試験で実施した以外の非精密進入方式の訓練を確認する」という試験項目に含まれるADF進入(現行の運航上で行われることはない)</p> <p>②急旋回(Steep turn)</p> <p>③失速と回復操作(Stall recovery)</p> <p>● なお、欧米では、Practical Test Standardによらず、事業者が定めた試験の実施が可能。</p> <p>・FAA AQP(Advanced Qualification Program) / AC120-54A</p> <p>・EASA ATQP(Alternative Training and Qualification Program) / NPA-OPS 39A JAR-OPS 1 Omnibus</p>	<p>● 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。</p> <p>● 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)</p>	C ※	<p>【現状】</p> <p>● 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。</p> <p>● 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。</p> <p>● 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。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 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。</p> <p>● 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。</p>	ANA
52	<p>運航管理者の訓練について</p> <p><通達></p> <p>★運航管理者の訓練について合理化してほしい。</p>	<p>● 運航管理者の訓練については、航空法施行規則第214条に基づき運航規程に定め、さらに詳細については運航規程付属書に定めているが、その内容については運航規程審査要領細則のほか、カテゴリ航行の通達(※)等、種々の通達にて細かく要求されている。</p> <p>(※)通達「カテゴリⅠ航行の承認基準及び審査要領」・「カテゴリⅡ航行の許可基準及び審査要領」・「カテゴリⅢ航行の許可基準及び審査要領」</p> <p>● ここでは、運航管理者に対し、運航乗務員と同等の知識付与が求められ、過剰と思われる。</p> <p>● なお、ICAO基準では、運航管理者Licence取得にはApproved Trainingを終了していることが要件とされている。(ANNEX 1 4.6.1.3)</p>	<p>● 米国においても、高カテゴリ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。</p> <p>(AC120-29A:CAT I及びII)</p> <p>(AC120-28D:CAT III)</p>	A	<p>【現状】</p> <p>● 高カテゴリ航行を行う場合にあつては、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」)</p> <p>【対応案】</p> <p>● 運航管理者に求められる知識には高カテゴリ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。</p>	ANA
53	<p>整備士資格について</p> <p><法律></p> <p><省令></p> <p>★整備士国家資格については、欧米と同様、機種限定等のないベーシックな資格とし、機種毎の整備士資格については事業者が委ねてほしい。</p>	<p>● 各社の認定事業場における「確認主任者」(航空法第19条1項で要求される整備の最終確認者)資格取得時に、航空整備士資格が要件となっている。(航空法施行規則第35条)</p> <p>● 一方、航空整備士資格については、航空機の種類・型式ごとの資格認定(「技能証明の限定」となっている。(航空法第25条))</p> <p>● そのため、各機種ごとに国家資格である航空整備士資格を都度取得後、各社の社内(認定事業場)ルールにて確認主任者資格を付与しており、複数の機材の確認主任者資格取得には相当の時間が必要となる制度運営となっている。</p> <p>● なお、ICAO基準においては、機種限定のない資格を設け、検査・確認を可能としているが、実態としては加盟各国の法規に委ねられている。</p> <p>● EASA・FAAなど主要組織の制度では、ベースとなる知識・技量を求める資格(機種限定なし)を設け、深度ある業務範囲に関しては認定事業場の責任の中で要員を養成し、品質保証体制を構築している。</p>	<p>● 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。</p> <p>● 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。</p> <p>● 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。</p>	C ※	<p>【現状】</p> <p>● 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。</p> <p>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。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 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。</p> <p>● 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。</p>	ANA PEACH

53-2	<p>確認主任者資格の経験要件について</p> <p><省令></p> <p>★確認主任者の経験要件を緩和してほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 各社の認定事業場における「確認主任者」(航空法第19条1項で要求される整備の最終確認者)資格取得時に、3年以上の経験を要するとされている。(航空法施行規則第35条) ● 運航整備の場合、1年程度の経験で十分に業務が可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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jて任命されている。 	D	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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) <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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ついては、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。 	FDA
54	<p>整備士国家資格の試験科目について</p> <p><通達></p> <p>★実地試験に使用する機材を主要国と同等の簡素なシミュレーターにしてほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 整備士国家資格試験における実地試験科目のうち、動力装置の操作項目において、実機又は高レベルのシミュレーターを使用している(通達「航空整備士実地試験要領」)ため、訓練、試験の実施に多大なコストを要している。 ● なお、主要国では、一般的に整備士国家資格試験において、実機又は高レベルのシミュレーターを使うことはない。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	C ※	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	ANA
55	<p>外国整備士資格の同等認定について</p> <p><通達></p> <p>★同等認定を受けた外国籍整備士が国内の認定事業場で働けるようにしてほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 外国整備士資格の同等認定については、海外の認定事業場においてのみ認められており、同じ事業者内であっても、国内の認定事業場においては認められていない。(通達「事業場認定に関する一般方針」3-1(4)) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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) 	D	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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) <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	PEACH

58	【BJ】機長資格の要件	<p>● 操縦に2人を要するものとして指定されている航空機で、航空運送事業を行う場合、機長については定期運送用操縦士の資格(ATPL)が必要(航空法28条)。</p> <p>→ビジネスジェットとして使用されるクラスの機材は、ほぼ「操縦に2人を要する航空機」</p> <p>→自家用機として運航するのであればATPLが不要であるが、定期・不定期にかかわらず事業用で運航する場合はATPLが必要</p> <p>→1人で操縦可能な航空機の機長として航空運送事業を行う場合は、ATPLより要件の軽い資格(CPL:事業用操縦士)で可能</p> <p>● なお、ICAO基準では、操縦に2人を要する航空機の機長として、航空運送事業を行う場合、定期運送用操縦士の資格(ATPL)が必要。</p> <p>● 米国では機体のサイズに関係なく、ターボジェットについては、例外なくATPLが必要だが、ターボジェット以外の航空機に関して、客席数9席以下の航空機については、一定の経験、資格要件を満たせば事業用操縦士の資格(CPL)でも可としている。</p>	<p>米国:</p> <ul style="list-style-type: none"> ATPLが要求される飛行機は以下のとおり。 ①旅客の運送の用に供するターボジェット機、客席数が10席以上の航空機、又はコミューター運航に供される多発機 ②IFRで飛行する飛行機 <p>● ATPL取得のためには1500時間以上の飛行経験が必要。</p> <p>● 全てのターボジェット機の機長には型式限定が必要。</p> <p>EU:</p> <ul style="list-style-type: none"> 操縦に2人以上の操縦士が必要と証明された航空機で航空運送事業を行う場合には、機長にはATPLが必要。 ATPL取得のためには1500時間以上の飛行経験が必要。 全てのターボジェット機の機長には型式限定が必要。 <p>ICAO:</p> <ul style="list-style-type: none"> 操縦に2人以上の操縦士が必要と証明された航空機で航空運送事業を行う場合には、機長にはATPLが必要。 ATPL取得のためには1500時間以上の飛行経験が必要。 	C (135)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 機長として、航空運送事業の用に供する航空機であって、構造上、その操縦のために2人を要する航空機に乗務する者は、EU同様、定期運送用操縦士の資格(ATPL)が必要であり、ATPL取得のためには米国、EU同様1500時間以上の飛行経験が必要であり、いずれも国際標準に準拠している。 ● ターボジェット機に着目した場合、米国では、旅客の運送の用に供される全てのターボジェット機の機長に対してATPLの保有が求められるのに対し、我が国では、上記のとおり、EU同様、構造上、その操縦のために2人を要する航空機に限定してATPLの保有が求められる。このような相違点に対応して、米国では、1人乗りの操縦機でもATPLの取得が可能となっているのに対し、我が国では、EU同様、2人乗りの操縦機でATPLを取得することが前提となっている。 ● なお、米国、EUでは、全てのターボジェット機の機長に型式限定が必要であるが、我が国では操縦のために2人を要する航空機を操縦する場合に型式限定が必要。 <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国際標準との整合性の観点から、CPL等を機長に求める資格要件とすることは困難であるが、小型機の資格要件については、今後とも日米間の資格制度の相違も考慮しつつ、米国の基準(FAR part135)を参考とした包括基準導入の中で検討を行う。 	JBAA
		<p>① 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)</p> <p>● FAR135.299(路線審査)、FAR135.293(技能審査)では、審査は当局又は当局に承認されたCheck Pilotによる審査が可能である。</p> <p>②ICAOにおいては、定期審査は年2回実施しなければならない旨規定されている。</p>	<p>①A</p> <p>②D</p>		<p>①【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 最大離陸重量が5.7tを超える飛行機の機長は、機長として状況を的確に把握し、運航規程などの標準化された手順に従って他の乗員等を指揮しながら飛行を適切に管理する高度な能力や、緊急時の航空機の操作及び措置に関する高度な知識及び能力が必要である。運航審査官による審査により、これらの知識及び能力を確認する必要がある。(航空法第72条第1項から第3項まで) ● これらの審査を事業者において実施できる制度として、指定本邦航空運送事業者制度がある。(航空法第72条第5項) <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国際標準への適合性を考慮すると、客席数19席以下の航空機によるオンデマンド・チャーターを行う航空運送事業者でも、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る必要があることから、運航者において当該審査を実施したい場合には、指定本邦航空運送事業者の指定を受ける必要がある。指定本邦航空運送事業者の指定を受けるに当たり、不明な点については、個別に相談されたい。 <p>②【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 機長の定期技能審査は、国土交通大臣が指定する訓練をその年において受けている者について行う場合を除き、1年に2回実施しなければならない。(航空法施行規則第164条の2) <p>(対応案)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 年に2回行われる定期審査については、ICAO準拠であり、撤廃は不可能。 	JBAA
59	【BJ】機長要件の維持	<p>● 機長要件(航空法第72条第5項)については、能力維持の観点から毎年2回、国土交通大臣(もしくは、国土交通大臣が指定した航空運送事業者(指定本邦航空運送事業者(航空法施行規則第164条の4.5.6)))の審査(技能・路線)を受ける必要がある(運航規定審査要領6-1-3)。</p> <p>● 指定本邦航空運送事業者については、当該事業者が機長の審査を行えるが、小型機を専用で取り扱っている航空運送事業者が指定を受けるにはハードルが高い(教育施設シミュレーター、視聴覚教材コクピットを模擬した教材の整備など)。</p> <p>● なお、米国では、技能・路線審査は、それぞれ年1回、当局又は当局の承認を受けたCHECK PILOTにより実施される。</p>	<p>● FAR135.299(路線審査)、FAR135.293(技能審査)では、審査は当局又は当局に承認されたCheck Pilotによる審査が可能である。</p>	A	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 最大離陸重量が5.7tを超える飛行機の機長は、機長として状況を的確に把握し、運航規程などの標準化された手順に従って他の乗員等を指揮しながら飛行を適切に管理する高度な能力や、緊急時の航空機の操作及び措置に関する高度な知識及び能力が必要である。運航審査官による審査により、これらの知識及び能力を確認する必要がある。(航空法第72条第1項から第3項まで) ● これらの審査を事業者において実施できる制度として、指定本邦航空運送事業者制度がある。(航空法第72条第5項) <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 少数しか機体を持たない事業者でも、機長の能力を確認する必要があり、これらの審査を事業者で行う場合には、指定本邦航空運送事業者の指定を受けることは可能である。指定本邦航空運送事業者の指定を受けるに当たり、不明な点については、個別に相談されたい。 	朝日航空

61	<p>【BJ】海外のフライトシミュレーターの当局認可(ビジネスジェット関係)</p> <p><運用></p> <p>★海外のフライトシミュレーターの当局認可を増やしてほしい</p>	<p>●パイロットが海外のフライトシミュレーターを使用した訓練・審査を受けるには、海外のシミュレーターを国土交通大臣が認可する必要があるが、現状、認可数は限定的(試験官が現地へ赴き、許可を出す必要あり)(航空法施行規則238条の2)</p> <p>●国内・海外のシミュレーターの認可基準に差はない。</p> <p>●小型機のフライトシミュレーターは日本国内には殆どない。</p> <p>●なお、諸外国においても日本と同じ状況。</p> <p>●米国では、ビジネスジェット機体数が多いため、シミュレーターの許可数も多い。</p> <p>●FAAが承認したシミュレーターに対して、他国が認可したものがある。</p>	-	A	<p>【現状・対応案】</p> <p>●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が必要。(航空法施行規則第238条の2)</p> <p>●海外にあるフライトシミュレーターについても、申請があれば航空法施行規則第238条の2の規定に基づく国土交通大臣の認定を行っており、申請があれば対応する。</p> <p>(参考)</p> <p>●米国、欧州及びカナダの航空当局に対して、シミュレーターに関する相互承認協定(BASA)の締結に向けた働きかけを行っている。</p> <p>●BASAが締結されるまでの間は、国による実地認定検査が必要となるため当該認定制度の活用を働きかけることとする。</p>	JBAA 中日本 朝日航 洋
62	<p>【BJ】同一路線の多頻度運航に係る運航管理者、機長の要件(ビジネスジェット関係)</p> <p><通達></p> <p>★小型機によるオンデマンド・チャーターにおいて、同一路線多頻度運航の場合でも運航管理者の資格要件等を緩和してほしい</p>	<p>●同一路線において、30日で15便以上の運航を行う場合、オンデマンド・チャーターであっても定期便と同様に、運航管理者は運航管理者技能検定の資格を必要とし、また、機長は必要な知識及び能力を有することについて、航空局の認定を受ける必要がある(通達「運航規定審査要領細則 2-4(1)b②ロ(注)」)。</p> <p>●なお、米国ではFAR119.3、21、23等で運航、事業形態が細かく定義、分類されており、定期便扱いはされない。</p> <p>例)オンデマンド運航 出発時間や運航期間が顧客との交渉に基づいて行われる以下のような有償旅客輸送(FAR135が適用される)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・客席数19席以下で重量6000lbs未満の航空機によるプライベート運航 ・客席数30席以下で重量7500lbs以下の飛行機による共用運航 ・ヘリコプターによる運航 	<p>●米国では、客席数9席以下且つペイロード7,500lbsのターボジェット以外の飛行機又は回転翼航空機を用い、公示されたスケジュールにより二地点以上の間を週に5往復以上の頻度で旅客運送を行って運航する場合をコミューター運航(Part135)、5往復未満の頻度である場合をオンデマンド運航(Part135)の定期運航としている。それ以外の定期運航は、パート121が適用される。(FAR 110.2、119.21)</p>	A	<p>【現状】</p> <p>●「路線を定めて一定の日時により航行する航空機により行う航空運送事業又は特定の二地点間において計画的に反復継続(注)して行う航空運送事業により(以下「路線を定めて」という。)旅客輸送を行う場合」について、基準を定めている。</p> <p>(注)反復継続とは、30日間に15往復を超える頻度をもって反復し、かつ、30日を超えて継続する形態をいう。</p> <p>【対応案】</p> <p>●その都度顧客の求めに応じて旅客の運送を行うオン・デマンド・チャーターは、仮に結果として同一路線で多頻度運航になっても、「路線で定めて」運航する場合にあたらぬ。</p>	JBAA
63	<p>【BJ】ヘリコプターのパイロット規程について(ビジネスジェット関係)</p> <p><省令></p> <p>★ヘリコプターの特性に合ったパイロット規定を許可してほしい</p>	<p>●パイロットの規定や運航管理の規定について大型機と同様の基準となっている。</p> <p>●例としてIFR運航を行うと仮定した場合、現行の制度ではパイロットが2名必要となり、乗客の数を減らさざるを得なくなる為、採算性を上げる事が困難。</p>	<p>●米国: VFRで二人を必要とする航空機を除き、承認された自動操縦装置を装備し、OpSpecにより認められている場合は、副操縦士なしにIFR運航してよい。(FAR Part 135.105)</p> <p>なお、客席数が10以上の場合は副操縦士を搭乗させなければならない(FAR Part 135.99)</p> <p>●ICAO: ヘリコプターによるIFR運航においては、飛行規程等の耐空証明関連文書で規定された最小数の他、運航方式等を勘案して運航規程に定められた航空機乗員数を下回ってはならない。</p>	C (135)	<p>【現状】</p> <p>●旅客の運送の用に供する航空機でIFRにより飛行するものは、2人の操縦士の乗務が必要。(航空法第65条第2項)</p> <p>【対応案】</p> <p>●小型機に関する技術基準に関して、米国の基準(FAR part135)を参考とした包括基準の導入について現在検討中である。最初に着手する小型ジェット機に係る包括基準の検討において、操縦士一人によるIFR運航に関する制度(航空機、操縦士の資格制度、試験制度等)についても検討を行う予定である。小型ジェット機に係る包括基準の検討が秋口に終了する見込みであり、その結果を踏まえ、ヘリコプターに係る包括基準の検討に着手する予定。また、ヘリコプター用のIFRルートの整備状況も踏まえつつ、ヘリコプターに係る包括基準の検討の中で本要望について取り扱うこととしたい。</p>	エクセル ・森ビル

64	<p>運航管理施設の開設について</p> <p><省令></p> <p>★運航管理施設の開設は届出可としてほしい。</p>	<p>● 事業者の新基地開設時には事業計画の変更認可を義務づけている。(航空法第109条、航空法施行規則第210条、第220条の2)</p> <p>● そのため、認可申請のための負担が発生している。</p>	<p>● 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)</p>	A	<p>【現状】</p> <p>● 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。</p> <p>(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)</p> <p>(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)</p> <p>(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」)</p> <p>● 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。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 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り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。</p>	ANA
65	<p>委託先変更時の運航管理施設の検査について</p> <p><通達></p> <p>★委託先変更による運航管理施設の変更時には、国の実地検査を行わず、届出としてほしい。</p>	<p>● 運航開始後に地上取扱業務の委託先の変更をする場合、運航管理施設等の実地検査を行うことになっている。(通達「運航管理施設等の検査要領」)</p> <p>● 委託先の倒産等、相手都合で契約が終了する場合、現行の認可手続きに従うと、検査スケジュール調整を含めて認可変更1ヶ月程度要する可能性があり、契約上の事前通知期間内に委託先変更を完了しない場合、運航継続のリスクと成り得る。</p> <p>● なお、米国、香港、韓国において、運航開始後に発生する地上取扱業務の委託先変更は航空当局の認可対象ではなく、各企業の自主管理とされている。</p>	<p>● 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。</p> <p>● 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。</p>	A	<p>【現状】</p> <p>● 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。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 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。</p> <p>● 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。</p>	NCA
68	<p>乗務時間制限について</p> <p><通達></p> <p>★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。</p>	<p>● 国内運航の乗務時間については、連続24時間以内で8時間(国際運航は12時間)と制限されている。(通達「運航規程審査要領細則」)</p>	<p>● 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。</p> <p>● 米国では、以下の通り、乗務時間制限を設けている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>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。</p> <p>● 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。</p> <p>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。)</p>	C ※	<p>【現状】</p> <p>● 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。</p> <p>● 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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【対応案】</p> <p>● 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。</p> <p>● 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。</p>	ANA FDA
74-3	<p>他社機材のリース手続きの簡素化</p> <p><通達></p> <p>★他社機材をリースする際に必要な手続きを簡素化してほしい</p>	<p>● 他社から機材を借りる際、マニュアルの整備などの体制整備に非常に煩雑な手続きが必要とされており、準備に時間を要することから、突発的な機材需要に対して短期間で対応できないため、当該手続きを簡素化してほしい。</p>	-	A	<p>【現状】</p> <p>● 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。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 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。</p> <p>● 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。</p>	FDA

75	<p>【BJ】5.7t以上の運航に関する運航管理者の配置基準(ビジネスジェット関係)</p> <p><省令></p> <p>★小型機によるオンデマンド・チャーターにおける、運航管理者の要件について米国並みに緩和してほしい</p>	<p>● 5.7t以上の航空機を使用して行う航空運送事業の運航管理には、運航管理者技能検定に合格した者が行う必要がある(航空法第77条、施行規則第166条の6)。</p> <p><参考> 「運航管理者」の業務：飛行計画の作成、燃料計算、気象情報・無線施設の運用状況等の確認など</p> <p>● 米国では、19席以下の小型機による運航については、運航管理を行う者に運航管理者の資格を必要としない(運航管理業務そのものは必要であるが資格は必要ない)。</p>	<p>● ICAOでは、運航管理者は、ライセンスを有するか Annex 1の運航管理者の要件を満足することが求められている。(Annex 6 Part I 10.2)</p> <p>● 米国では、FAR Part 135の運航者の運航管理者は、ライセンスを保有しなくてもよいが、運航者の承認が必要である。(FAR § 135.77)</p>	C (135)	<p>【現状】</p> <p>● 運航管理者は、国土交通大臣の行う運航管理者技能検定に合格した者でなければならない。(航空法第78条)</p> <p>【対応案】</p> <p>● 国際標準を考慮すると、米国の制度を取り入れた場合であっても、運航管理を行わせようとする者がAnnex 1の要件を満足することを航空運送事業者が自ら確認しなければならないこととなるが、米国での実情等を確認しつつ、緩和が可能かどうか今後検討する。</p>	JBAA
76	<p>事故情報の報告制度について</p> <p><省令> <通達></p> <p>★事故情報の報告対象範囲を欧米並に縮小してほしい</p>	<p>● 航空機の墜落等の事故が発生した場合やそのおそれがあった場合、機長はその旨を国土交通大臣に報告しなければならないこととされている(航空法第76条、77条)。</p> <p>● 報告事項にエンジン内部の小規模な破損が含まれているなど、諸外国の制度における報告事項に比して対象範囲が広く、軽微な案件についても報告義務が課されている(航空法施行規則第165条の3、第166条の4)。</p> <p>● なお、ICAOや米国では、エンジン内部の小規模な破損は報告対象になっていないなど、我が国における報告対象より範囲が狭い。</p>	<p>● 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)</p> <p>● 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)</p>	C ※	<p>【現状】</p> <p>● 「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)</p> <p>【対応案】</p> <p>● 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。</p> <p>● 「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。</p> <p>● 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。</p>	ANA PEACH
			<p>● 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)</p>	D	<p>【現状】</p> <p>● 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)</p> <p>【対応案】</p> <p>● 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。</p>	SNA
77	<p>不具合情報の報告制度について</p> <p><通達></p> <p>★重複した報告制度を整理してほしい</p>	<p>● 航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす一定の事態が生じた場合、航空運送事業者は国土交通大臣に報告しなければならないこととされている(ASIMS、航空法第111条の4)。</p> <p>● 一方、ICAOに基づき定められた通達においては、航空機に係る一定の不具合については、航空局及び航空機設計者に報告しなければならないこととされている(通達「航空機に係る不具合の報告・通報について」)。</p> <p>● なお、ICAO第8附属書において、耐空性を継続していく上で支障となるような機材の欠陥、機能不良、その他の不具合が発見された場合、これに関する情報を当該型式機の設計者に提供するよう規定(part II para.4.2.3.f)</p>	<p>● ICAO Doc.9760</p> <p>● EASA EU指令2003/42/EC</p> <p>● FAA FAR121.703-705 /135.415-417</p> <p>・報告事象は各制度間で整合していない。</p> <p>・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</p>	①A	<p>【現状】</p> <p>● 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」)</p> <p>● 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」)</p> <p>【対応案】</p> <p>● 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。</p> <p>● 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。</p> <p>● 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。</p>	ANA SNA

		<ul style="list-style-type: none"> ●EASA EU指令2003/42/EC ●FAA FAR121.703-705/135.415-417 <p>・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。</p> <p>・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。</p>	②C ※	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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」) <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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動作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。 		
78	<p>不具合情報の報告制度について(各論)</p> <p><通達></p> <p>★「安全上の支障を及ぼす一定の事態」から軽微な不具合を除外してほしい</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす一定の事態が生じた場合、航空運送事業者は国土交通大臣に報告しなければならないこととされている(航空法第111条の4)。 ● この一定の事態に、「非常用装置の不具合が発生した事態」「運用限界を超えた事態」が含まれている(航空法施行規則第221条の2)。 ● 前者については、そもそも一定の不具合は想定された上で設計されており(システムの冗長性)、軽微の不具合は問題ではないため、逐次報告する必要性がない。 ● 後者については、たとえば、左右の燃料タンクのバランスが一時的に悪化した場合が該当するが、当該事態は、正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態ではなく、あくまで機材の寿命に関係するものである。 	<p>①非常用装置の不具合報告</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 <p>②左右の燃料量の差異が運用限界を超えた場合の報告</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。) 	C ※	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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、二) <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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、一定時間内には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連続したことを受け、航空会社のみならずその対策を任せるとともに、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。 	ANA
80	<p>放射性物質の取り扱いに係る規制について</p> <p><告示></p> <p>★危険物の混載禁止を解除してほしい</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 放射性物質については、一つの機内において、火薬類、高圧ガス、腐食性液体、引火性液体との混載が禁止されている(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)。 ● このような禁止義務を課しているのは日本でだけである。 ● なお、IATA Dangerous Goods Regulations 第52版には、「航空危険物第7分類(放射性物質)の隔離に関わる基準が設定されているのは日本国政府のみである」との記述がある。 ● 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)の隔離に関わる記載はない。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	C	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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」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。 <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空分野の放射性物質輸送に関する有識者・事業者団体が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。 	JAL

82	<p>整備士の搭乗確認制度について</p> <p><通達> <運用></p> <p>★搭乗確認制度の適用範囲を明確にしてほしい</p>	<p>● 就航地に整備士を配置せず、整備士が航空機に搭乗して現地で整備業務を実施する場合、従事者数や運用方法を整備規程附属書に明記するとともに、予め整備士を指名し、当該整備士に対して訓練を行うこととなっている(通達「搭乗確認制度の運用について」)。</p> <p>● 現在、セクター業務(旅客機のエスコートなど)を、航空機に搭乗した整備士が就航地で行っているが、当該業務は整備業務に当たらないことから、このような場合は搭乗確認制度に該当せず、前述の通達は適用されないはずであるが、その点が不明確である。</p>	-	C ※	<p>【現状】</p> <p>● 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。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 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、セク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。</p>	ANA PEACH
84	<p>技能証明の発行手続について</p> <p><-></p> <p>★技能証明試験合格直後から資格を利用可能としてほしい。</p>	<p>● 操縦士等技能証明の資格認定において、日本にはテンポラリーライセンス制度がないため、試験合格後、ライセンスが発給されるまで待ち期間が生じ、その間は資格が利用できない。</p> <p>● なお、米国では、試験を実施するFAA INSPECTORや民間のEXAMINERが、TEMPORARY CERTIFICATEを発行する権限を有している。</p>	<p>● 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)</p>	C ※	<p>【現状】</p> <p>● 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。</p> <p>● 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。</p> <p>【対応案】</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	ANA JAL
86	<p>【BJ】操縦士の資格証明について(ビジネスジェット関係)</p> <p><運用></p> <p>★海外で取得したライセンスの切替について、BASAが締結されるまでの間、合理的な運用によって対応してほしい</p>	<p>● 外国で取得したライセンスを日本で使用する場合、外国政府が授与した資格証明を有する操縦士に対して、わが国の試験が必要である。</p>	-	①C ②D ③C	<p>【現状】</p> <p>● 米国等との間で耐空性に係る相互承認協定(BASA)を締結</p> <p>● ICAO条約締約国発行の技能証明保有者については、実施する試験の一部を免除している。ただし、必要最小限のものとして、我が国法規及び実地試験の一部については試験を行っている。</p> <p>【対応案】</p> <p>①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、乗員ライセンスの分野にも拡大すべく、あらゆる機会を利用して働きかけを行っている。また、欧州との間では、平成23年7月に開催した日EU運輸ハイレベル協議においてBASA締結に向けた事前協議を開始することに合意し、作業を進めているところであり、引き続き、米国等と各分野におけるBASAの締結に向け協議を進めてまいりたい。</p> <p>②現在においても、操縦士に係る外国の技能証明を我が国の技能証明に切り替える際には、学科試験については英語で実施するとともに、航空法規のみの受験を求め、実地試験についても一部省略を行っているところ。さらなる省略は困難。</p> <p>③外国人操縦士が我が国の申請手続きを理解するのを助けるための通達等の英語版の作成については、今後その必要性について要望も踏まえつつ検討する。</p>	JBAA
87	<p>機長審査の受験時期について</p> <p><通達></p> <p>★基準月の設定をなくしてほしい。</p>	<p>● 機長審査については、訓練審査につき「基準月」が設けられ、その前後1ヶ月で訓練審査を行わなければならない(通達「機長等認定・審査要領」第13条)が、昨今の電力不足やシミュレータの不足、国の審査官や試験官の予定が押さえにくいこと等により基準月内に実施するのに苦労している。</p> <p>● なお、ICAO基準(ANNEX6 9.4.4)では「機長の訓練審査は年2回、連続する4ヶ月内には実施不可」とし、基準月の設定はない。</p>	<p>● 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。(ICAO Annex 6 Part I 9.4.4)</p> <p>● 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)</p> <p>● 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。</p>	D	<p>【現状】</p> <p>● 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)</p> <p>【対応案】</p> <p>● 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。</p> <p>● 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)。</p>	SFJ

93	<p>運航規程付属書の改訂について</p> <p><通達></p> <p>★届出できる範囲を拡大してほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 運航規程付属書(AOM)の改訂について、製造者のマニュアル通りの規程類の設定および変更については届出が認められているが、「航空機の性能、諸系統」に係る事項に制限されている。(通達「運航規程審査要領細則」1-6-2) ● なお、韓国、香港ではAOMの改訂については例外なく届出とされている。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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.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。 	C ※	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運航規程審査要領細則に基づき、航空機の性能、諸系統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。 <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	JAL
95	<p>監査基準・頻度の公開</p> <p><運用></p> <p>★基準・頻度を公開してほしい</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 監査の基準・頻度が公開されていない。 ● また、監査頻度が高い。 <p>※ 例えば、金融庁では、金融庁職員が監督を行うに当たって参考とする「検査マニュアル」等を公開している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● なお、米国では、Inspectors handbookが公開され、監査項目が明らかになっている(頻度については不明)。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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(ICA0 Doc 8335) 	A	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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、適時見直ししている。 	ANA
99	<p>運航規程の提出方法について</p> <p><運用> <通達></p> <p>★運航マニュアルの英文での提出を全面的に認めてほしい</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 運航規程の付属書(「飛行機運用規程」)については、航空局安全部航空事業安全室長の承認を受けなければならないこととされている。 ● この付属書のうち、「第4章 緊急/故障時操作」については英文での提出が認められているが、その他の部分については英文での提出が認められていない。 ● 飛行機運用規程は、製造会社が作成したマニュアルを下敷きで作成されるのが一般的であるところ、マニュアルは英文であるため、飛行機運用規程(全体)も英文で作成することが効率的であり、かつ誤訳の恐れがなく安全である。 	-	C ※	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	SKY JBAA

		<ul style="list-style-type: none"> ● 日米間の航空安全協定(BASA)においては、全ての技術文書を英語で作成されることが求められているとともに、日本に輸入される航空機の飛行規程は、日本語で記載され、JCABの承認を受けなければならない旨規定している。 ● 米国においては、操縦士の技能試験において英語の能力を求めている。 	<p>①A 【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 飛行規程は日本語で記述するものとする。 ● なお、航空運送事業の用に供する機体であって、運航規程に飛行規程に相当する事項が記載されている場合にあつては、運航規程で代替することができるため、飛行規程を航空機に備え付ける必要はなく、別途和文の飛行規程を作成する必要はないとしている。(航空法施行規則第144条の2、サーキュラーNo.1-001 4-2) <p>【対応案】</p> <p>①航空運送事業の用に供する機体であって、運航規程に飛行規程に相当する事項が記載されている場合にあつては、飛行規程を運航規程で代替することが可能であり、この場合、飛行規程を航空機に備え付ける必要はなく、別途和文の飛行規程を作成する必要はない。</p> <p>なお、一般的に、飛行規程は、対気速度、重量重心、運用高度、搭乗者数などの運用限界、非常・緊急時の操作を含む操作手順、航空機性能など、航空機の操縦に当たって安全上極めて重要な事項を定めているものであることから、航空機への搭載を原則義務付け、これにより操縦士が適確に操縦を遂行できることを担保しているものである。</p> <p>飛行規程は、航空機の型式証明保有者等が作成する文書であり当該航空機の使用者は特定されず、また、我が国の操縦士資格においては英語能力が担保されていないことから、全ての操縦士があらゆる状況において飛行規程を確実かつ容易に理解し運航の安全を確保するためには、運航規程で代替できる場合を除き飛行規程は和文で作成することが必要である。</p> <p>②A ②飛行規程の審査に当たっては、当該規程の内容が我が国の法体系に合致していることを確認するとともに、航空機の設計に照らして誤った情報、誤解を受けやすい表現などが無いよう技術的な審査を行っているところであるが、改定の反映に遅れが生じている場合には、必要に応じ製造メーカー等飛行規程の管理者に指示するとともに、申請があつた際は引き続き迅速な審査に努めていきたい。</p>	JBAA
103	<p>法令に基づかない通達について</p> <p><通達></p> <p>★法令に基づかない、通達のみによる規制を廃止してほしい</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 法律に基づくものではなく、IATAの手順に基づいて行っているグランドハンドリング業務等(たとえば、航空機についた雪氷を落とす作業)について、通達によって規制が強化されている。 	<p>C ※</p> <p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地上取扱業務に関する事項は、運航規程の記載事項とはされていない。 <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	ANA
106	<p>【BJ】ルートマニュアルの届出義務</p> <p><通達></p> <p>★ルートマニュアルの届出義務は事実上形骸化しているので廃止してほしい</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 本邦航空運送事業者について、飛行する際に用いるルート・マニュアル(運航規定審査要領 II-13、及び運航規定審査要領細則 項目14)は、運航規程付属書として届出義務が課せられているが、実態としては運航する都度に届出を行っておらず、届け出の規定としては形骸化している。 <p><参考></p> <p>ルートマニュアル…世界中で公示されている航路図や各飛行場の着陸方式、進入方式などの航路情報に会社独自の情報を加えたもので、どのようなルートを使用して飛行するかを示すもの。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● なお、アメリカではルート・マニュアルは承認や届け出が必要なマニュアルの要件に入っておらず、パイロットが所持していれば良い。 	<p>①C ※</p> <p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ルート・マニュアル(航路資料)は、飛行の区間に応じて、航空路誌を基に作成し、届け出る必要がある。 <p>【対応案】</p> <p>①路線を定めて一定の日時により航行する航空機により行う航空運送事業又は特定の二地点間において計画的に反復継続(※)して行う航空運送事業のいずれにも該当しない場合はあつて、一定の管理がなされているときは、ルート・マニュアルの記載事項のうち、図表等の変更時の届出は不要とすることを検討することとしたい。</p> <p>※ 反復継続とは、30日間に15往復を超える頻度をもって反復し、かつ、30日を超えて継続する形態をいう。</p> <p>②なお、現行でも航空路誌の使用及び航空路誌を基に作成されたジェブセン資料の使用は認めている。</p>	JBAA

107	<p>【BJ】事業用機・自家用機間の変更手続き(ビジネスジェット関係)</p> <p><省令></p> <p>★事業用機と自家用機間の変更手続きを簡単にしてほしい</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業用機については、事業計画での申請の際に国土交通大臣の認可が必要となる(航空法第109条、及び航空法施行規則第220条の2) ● 自家用機については、航空機登録のみで可能。 ● 自家用機から事業用機への再変更(復帰)手続きについて、改めて国土交通大臣の認可が必要。 <p><参考></p> <p>申請から認可まで1~2カ月程度の期間がかかる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● なお、米国では、事業機の変更届出で可能。 	-	A	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者及び航空機使用事業者は、事業に使用する航空機の型式等について、事業計画に記載しなければならない。(航空法施行規則第210条及び第227条) ● 事業計画を変更とするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。(航空法第109条及び第124条) <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自家用機と事業機を区別なく、同様な運航・整備プログラムのもと一貫した管理を行い、それを示せば、事業機として変更・入れ替え時における審査等は短縮される。 ● なお、各機番における事業機編入について、認可されている航空機(系列)型式であれば、事業計画の変更の届出を行えばよいこととなっている。 	JBAA
-----	---	---	---	---	---	------

<参考> 安全に関する技術規制以外の要望

No.	項目	要望内容	ICAO基準 主要国の現状	措置 分類	現状及び対応案	提案者
32	航空機登録証明書、耐空証明書の原本の搭載義務について <法律> <通達> ★航空機製造国から日本への輸送の際には、「写し」でも代用可としてほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機には、航空機登録証明書、耐空証明書を搭載しなければならないこととされており(航空法第59条)、写しでは代用できないこととして運用されている。 ● そのため、外国で製造された航空機を日本に運ぶためには、航空会社の社員が、日本で発行されたこれらの証明書を外国に持ち運び、搭載する必要がある(郵送の場合、数日余分にかかるため、社員が持ち運んでいる)。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 国際民間航空条約第29条 国際航空に従事する締約国のすべての航空機は、この条約で定める要件に合致する次の書類を携行しなければならない。 (a) 登録証明書 (b) 耐空証明書 (c)～(g) 略 	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 国際民間航空条約第29条において、締約国の全ての航空機は、登録証明書、耐空証明書等を携行しなければならないと規定されており、条約を履行するために航空法第59条の規定が設けられているところ。また、国際民間航空機関は、登録証明書、耐空証明書等の単なる写しの航空機への携行では条約を履行していると言えないという見解を有している。 ● 上記のことから、航空機には、航空機登録証明書、耐空証明書の「原本」を搭載する必要があるが、航空会社の負担を可能な限り軽減するべく、関係機関との調整を含め、引き続き検討し、平成24年度の可能な限り早期に結論を得る。 	SKY SFJ NCA PEACH JAL SNA
67	速度制限について <省令> ★速度制限は空域に応じて柔軟に設定してほしい。	<ul style="list-style-type: none"> ● 高度1万フィート以下は全て最大250ノット以下に制限されており(航空法施行規則第179条1項)、空域に応じた速度制限設定がなされていない。 ● なお、ICAO基準では、Class A, B, C Airspace(混雑空域)においては250ノット速度制限の適用なし。 ● 主要国についても、空域に応じ、柔軟に設定されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAO標準においては、以下のとおり空域のクラス分けに応じて速度制限が設けられている。 ・クラスA, B, C(IFR):なし ・クラスC(VFR), D, E, F, G: 250ノット(10000フィート以下) (ICAO Annex11 Appendix4) 	C ※	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 現在、高度900メートル以上の航空交通管制圏及び進入管制区のうち、航空交通管制圏に接続する部分で告示で定める空域(高度3000メートル以下)を飛行する航空機は、指示対気速度250ノットを超える速度で飛行してはならないこととされており、IFRで飛行するクラスC空域においても、そのような速度制限が設けられている。(航空法第82条の2、航空法施行規則第179条、「進入管制区のうち航空機の速度を制限する空域を指定する告示」)現在、我が国のFIR内においては、実体上ICAO基準にある民間機が250KTを超える速度で飛行できるような10000ft以下のクラスA, B又はC空域は存在していないところ。 <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ICAO標準では、IFRで飛行する場合のクラスC空域においては速度制限は設けられていないところ。引き続き運航者との調整を行い、今後の対応について、その必要性も含め検討して参りたい。 	ANA
98	積極的な情報の提供 <-> ★他国の動向、我が国の施策の方向性について、より積極的に情報提供してほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 他国の動向、日本の施策の方向性等に関して、各社への情報提供が部分的にしか行われていない。 ● また、他国の規制に関する基準との関係が不明。 	-	C	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAOからの基準制定・改訂の作業依頼・通知や先進諸国の状況調査の情報については、通知に際し各エアラインへ幅広く行うよう一層留意してまいりたい。 ● また、現状においても、ICAO標準と我が国基準との相違点の一覧表は保有、維持管理しており、より広く閲覧に供するとともに、今後とも、国際標準と我が国基準の関係について知りたいものがあれば、個別に相談に応じる。 	SFJ
108	【BJ】国が指定する空港以外への外国籍機の発着に係る許可申請 <告示> ★指定外空港における許可申請を簡単にしてほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 外国籍機が国の指定する空港(指定飛行場告示)に有償運送のために離着陸する場合、24時間前までの申請で可能(航空法第126条第5項)。 ● 神戸空港、県営名古屋空港は、ビジネス航空の活性化のために既にサービスを提供しているが、当該空港は指定空港でないため、3日前までに申請が必要(航空法施行規則230条の2)。 ● なお、指定外空港の使用については、防衛省への通知が必要なため、防衛省との協議が必要。(領空侵犯の疑いがないか確認を取るため) 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAO規定では、各国は国際業務を取り扱う空港を指定することができる。また、指定外空港における申請手続については各国の判断による。 ● 米国においては、指定空港(外国からの乗り入れ可能空港)がほとんどである。 	C ※	<ul style="list-style-type: none"> ● 外国国籍機の指定外空港における離着陸に係る許可申請については、ビジネスジェット等の受入に関する環境整備のため、原則、航行の予定日の3日前までとされている申請期限を堅持しつつ、商用のため緊急やむを得ない事由がある場合には、既に24時間前までの申請を受理している127条の許可等の条件と同様、使用空港におけるスロット等の調整及びCIQ官署との調整を終えていること等の条件のほか、CIQ官署との調整を開始した際には当局へも情報提供いただくことを条件に、特別に24時間前まで申請を受理する旨の制度の見直しを行う。 	JBAA
109	【BJ】外国籍機が本邦に乗り入れる場合や本邦内を移動する場合に係る許可申請 <省令> ★本邦乗り入れ及び本法内の空港発着に係る許可申請期限を短縮してほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 商用目的(自家用機を含む)の場合は、3日前までの申請で可能。 ● 商用緊急時については、24時間前までの申請で可能。 ● それ以外の場合については、10日前の申請が必要(給油目的の場合など)。 <p>(本邦乗り入れ:航空法第130条の2、施行規則234条の2) (本邦内移動:航空法第127条、施行規則2313条)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国の場合は、管制機関に飛行計画を提出すれば自由に飛行が可能(有償飛行:カボタージュは禁止)。 	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 外国国籍機の国内使用に係る許可については、領空主権の観点から許可制を強いているものであり、許可制から報告制への制度の変更については、領空主権のあり方を踏まえた航空法の改正を伴うものである。 ● 当該許可については、商用のため緊急やむを得ない事由がある場合には、特別に24時間前まで申請を受理する制度の見直しを行ったところであり、既に相当の手続きの簡素化を行ったところ。当面は、手続き緩和による需要の推移等を注視しつつ、現行制度下にて運用して参りたい。 	JBAA

110	<p>【BJ】外国籍機による日本国内における有償飛行について(ビジネスジェット関係)</p> <p><法律></p> <p>★日本国内における有償飛行を認めてほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 外国籍機による日本国内の2地点間での有償飛行(カボタージュ)については、自国の航空産業の安定的な経営基盤を確保する観点から禁止されている。 ● ビジネスジェットをチャーターして来日した場合でも、入国後の国内移動については認められていない(航空法第130条の2)。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAOでは各国にカボタージュの禁止を認めているが、EU内では航空自由化によってカボタージュも認められている。 ● 米国では、ビジネス機等については、外国籍機が外国から飛来し、同じ搭乗者で外国へ戻るのであれば、国内空港を有償で何か所経由しても良い。 	C ※	<ul style="list-style-type: none"> ● 外国籍機の商用目的の本邦外から本邦内へ到着する航行の後に、接続して本邦内の各地点間を航行し、さらに本邦内から本邦外へ航行する場合における、本邦内の各地点間の航行について、諸外国の事例等も踏まえながら引き続き検討を行って参りたい。 ● 外国籍機の本邦内地点と本邦外地点との間の有償運送に係る許可については、チャーター契約書等の確認のほか、運航の安全上問題がないか等を関係各所に確認の上、内部決裁、申請者への伝達、等の手順を踏む必要があり、審査を確実に遂行するためには、10日前までの申請が原則として必要である。 一方、取引企業等の都合等による申請者の責めに帰さざる理由により、即応性が求められ、社会経済への影響が大きい商用目的の運航については、特例的に、申請書類に不備等がないことを前提として、「3日前まで」の申請を認めることとしたものである。 観光目的については、他者の影響をうけずに自己の都合にあわせてあらかじめ計画を組むことが可能であり、社会経済に与えるも極めて限定的であることから即応性が低いこと、他の観光目的の商業チャーター等と差別化のうえ優遇すべき理由に乏しいこと、また、許可申請の特例的な運用についても、必要やむを得ない場合に限定すべきであると考えており、商用以外の運航については原則どおりの申請期限としている。 ● 機材トラブル時の許可については、急な申請でも受け付ける等柔軟な対応を行っており、引き続き可能な範囲で対応して参りたい。 	JBAA
111	<p>【BJ】東京国際空港発着枠取得に関するビジネスジェットの申請手続の柔軟化(ビジネスジェット関係)</p> <p><通達></p> <p>★発着枠の決定時期を早めてほしい</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 東京国際空港については、前月15日までに発着枠申請及び前月25日までに発着枠を決定。 ● 枠に余裕がある場合、当日申請が可能(H22年10月より緩和)。 ● ※公用機枠での運用であり、公用機等の優先順位の高い航空機に優先的に枠が与えられる。 ● ※航空局通達「ジェネラルアビエーションによる東京国際空港の利用について」国総第1672号、第1673号 ● ※航空局長通達「東京国際空港における小型機等の離発着規制について」空航第479号 ● ※「国内ゼネアビ受け入れ要領」東事総第64号 ● ※国際航空課長通達「東京国際空港の発着調整基準に係る運用基準について」平成22年10月29日付け 	<ul style="list-style-type: none"> ● 香港では、出発の30分前までに管制塔に申請することで可能。 	C ※	<ul style="list-style-type: none"> ● 「枠の決定を15日申請、20日決定にすること」については、現状調整に要する必要最小限の日数を考えると困難であるが、「月またぎの運航について、到着の枠確定に合わせて出発の枠を確定させること」については、改善策を検討し、他の利用者等との調整を行って参りたい。 	JBAA
112	<p>【BJ】東京国際空港における駐機スポットの増設、駐機方法の改善(ビジネスジェット関係)</p> <p><運用></p> <p>★スポットの増設又は駐機方法の改善</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ゼネアビ用の駐機スポット数は、12スポット。(この他、国際ゼネアビの搭乗者の乗降専用駐機スポットが4スポット) ● 自走式の場合、飛行機の大きさにより機体間隔に制限がある(ICAO基準に準拠)。 ● トーイング方式の場合は、機体間隔に関する定めは無いが、できる限り自走式の場合と同様の取り扱いをすることとなり、各空港にて機体間隔を縮小する場合は、翼端監視員の配置などの安全対策を講じるべきとされている(平成2年「エブロン運用上における航空機のクリアランスについて」事務連絡)。 ● 羽田空港では自走式の運用がなされている。 ● ※「ジェネラルアビエーションによる東京国際空港の利用について」国総第768号 ● 7日間となっている駐機制限を10日に延長して頂きたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ICAO規定では、自走方式の場合に飛行機の大きさにより機体間隔に制限があるが、トーイング方式の場合、機体間隔に関する定めは無い。 ● 中国、香港ではトーイング方式による運用。 ● シンガポールでは、チャンギ空港の不足時は、セレタ空港で駐機する。またF1開催時など混雑期は駐機間隔を狭めて対応する。 	C ※	<ul style="list-style-type: none"> ● 連続駐機可能日数延長については、利用可能者数の減少に繋がる恐れがあることを考慮した上で、羽田空港におけるニーズ等を踏まえ、その必要性を含めて検討してまいりたい。 ● また、駐機場所不足への対応については、定期便に影響がないことを考慮した上で、羽田空港におけるニーズ等を踏まえ、その必要性を含めて検討してまいりたい。 	JBAA
114	<p>【BJ】都心のヘリポートの利用</p> <p><省令></p> <p>★都心の屋上ヘリポートを利用しやすくしてほしい</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空法の規定によるヘリポートの設置許可を受けていないビル屋上の施設において、ヘリコプターの離発着は緊急時等を除き認められていない。 ● 都内の多くのビル屋上にヘリポートがあるにもかかわらず、設置許可を受けていないため、使用時毎に、離発着に関する許可を受けた場合にしか使用できない。 ● ヘリポートの設置許可を受けるには、公聴会や審査などが必要であり、手続きに5ヶ月程度の時間を要するうえ、ヘリポートとして繰返しの使用に耐え得る構造設計や、附帯施設の設置なども必要(航空法第38条「空港等の設置許可申請」) 	-	C	<ul style="list-style-type: none"> ● 非公共用ヘリポートの利用拡大の呼びかけについては、協力して参りたい。 	JBAA エクセル・森ビル