

日本ビジネス航空協会・事業者からの個別要望の対応状況等について

【措置分類】 A: 対応(措置済み等) / B: 対応(H24年内目処) / C: 対応(時期調整中) / D: 対応不可
 ※(135)とあるものは、包括基準の導入と連動して検討

No.	項目	要望事項	安全部にて整理した要望事項	諸外国の状況	措置分類	対応状況等	提案者
II-3 (1) (安全に関する技術規制のあり方検討会における番号) 58	機長に要求される資格および資格保持	我が国の航空法においては、最大離陸重量が5.7tを超える航空機または9.08tを超える回転翼航空機を使用して行う航空運送事業の機長には、定期運送用操縦士の資格(ATPL)が要求されています。他方、米国のFAR135でも、ターボジェット機や、客席数が10席以上の飛行機、または多発のコミューターに使用される飛行機の機長にはATPLを要求し、それ以外の飛行機は、一定の経験、資格要件を満たせばCPLでも可とし、法規上はそれ程大きな差はないように見えます。しかしながら大型機による定期航空運送事業を前提に行われてきた我が国の定期運送用操縦士の資格(ATPL)と異なり、米国等では幅広い航空運送事業を対象にATPLが発給されている事情もあり、日本に比べてATPLがかなり取得しやすいという状況にあります。上記状況を勘案し、座席数19席以下の小型機によるオンデマンド・チャーターの機長については、一定の経験、資格要件を満たせばCPLでも可とするか、あるいは、座席数19席以下の小型機によるオンデマンド・チャーター等に特化した比較的容易に取得できる航空運送事業用免許(不定期、小型機用)を新設して頂くことを要望致します。	小型機事業者ではATPLの取得が困難であるため、最大離陸重量が5.7tを超える飛行機または9.08tを超える回転翼航空機のうち座席数19席以下のものを使用して行うオンデマンド・チャーターの機長について、下記の対応を要望 ・構造上、その操縦のために2人を有する航空機であっても、機長要件を、CPLを有し、かつ、一定の経験、資格要件を満たす者とする。又は、 ・客席数19席以下の小型機によるオンデマンド・チャーター等に特化した比較的容易に取得できる航空運送事業用技能証明(不定期、小型機用)を新設し、これを要件とする。(19席が難しい場合は9席以下でも)	米国: ・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 ・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。 EU: ・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。 ICAO: ・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)	(我が国の現状) ・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、いずれも国際基準に準拠している。 ・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。 (対応案) ・国際基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

[措置分類] A: 対応(措置済み等) / B: 対応(H24年内目処) / C: 対応(時期調整中) / D: 対応不可
 ※(135)とあるものは、包括基準の導入と連動して検討

No.	項目	要望事項	安全部にて整理した要望事項	諸外国の状況	措置分類	対応状況等	提案者
II-3 (2) (安全に関する技術規制のあり方検討会における番号) 58	機長に要求される資格および資格保持	上記の緩和が実現するまでの間は、座席数19席以下のオンディマンド・チャーターの機長資格維持においては、指定本邦航空運送事業者の査察操縦士制度のような制度を構築し、事業者自らの確に技倆管理を行うことを前提に、社内査察操縦士の審査による資格維持、および中間技能基準月に行われる定期審査の撤廃等、オンディマンド・チャーターを行うビジネスジェットに特化した機長資格維持に係わる規制緩和を要望致します。	①客席数19席以下の航空機(5.7t以下のものを除く。)によるオンディマンド・チャーター向けに、社内審査により72条の機長資格の維持が可能となる仕組みを構築して欲しい。(指定本邦制度に固執しない)。 ②6ヶ月に1回の技能定期審査を廃止して欲しい。	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) ・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。 ②・ICAO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。	①A ②D	①(我が国の現状) ・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) (対応案) ・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ィマンド・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。 ②(我が国の現状) ・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) (対応案) ・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
II-4 (1) (安全に関する技術規制のあり方検討会における番号) 84	操縦士ライセンスの手続き(ライセンスの発給について)	現行では、限定変更試験に合格後、当該ライセンス受領に時間を要する場合がありますが、ビジネスジェット事業者では、事業計画上潤沢な数の運航乗務員を雇用していないので、効率的な運航乗務員の訓練が行なえるように限定変更試験合格後速やかに路線訓練が実施可能となるように、合格時に暫定的なライセンス発行等のお取り計らい頂くことを要望致します。	限定変更試験合格後ライセンス受領まで訓練を開始できないので、速やかに路線訓練ができるようライセンスの発行を迅速にして欲しい。	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)	C	(我が国の現状) 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。 (対応案) ・受験者が限定変更試験等に合格した際に、試験官が現地でテンポラリーライセンスを発給できるようにする方向で検討を進める。	JBAA

[措置分類] A: 対応(措置済み等) / B: 対応(H24年内目処) / C: 対応(時期調整中) / D: 対応不可
 ※(135)とあるものは、包括基準の導入と連動して検討

No.	項目	要望事項	安全部にて整理した要望事項	諸外国の状況	措置分類	対応状況等	提案者
II-4 (2) (安全に関する技術規制のあり方検討会における番号) 85.86	操縦士ライセンスの 手続き (ライセンスの 切り替え手続 き)	航空安全基準アップデートプログラムでは、安全認証に係わる外国当局との連携として、米国との航空安全に関する二国間取り決め(BASA)の締結推進が検討されていますので、BASAの締結により、外国政府が授与した資格証書を有する操縦士に対する我が国における試験免除の適用基準の緩和等が望まれます。 しかしながら、ライセンスに関する米国等諸外国とのBASAの締結に至るまでにはまだかなり長期の交渉期間が必要であることが予測されますので、それ迄の間操縦士の外国ライセンスの切り替え手続きについて、合理的な運用あるいは基準の緩和を要望致します。 なお、外国人操縦士等が我が国の申請手続き等を十分理解できるよう、英語による通達等が発行されることも要望致します。	①米国で受けた免許の速やかな書き換えのため、米国と、操縦士の技能証明のBASAを早期に締結して欲しい。 ②BASAが締結されるまで、ライセンスの切り替え手続きについて、米国で受けた免許の書き換え手続きの簡素化をして欲しい。	-		(我が国の現状) ・米国等との間で耐空性に係る相互承認協定(BASA)を締結 ・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。 (対応案) ①C 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。 ②D 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。	JBAA
II-6 (安全に関する技術規制のあり方検討会における番号) 75	運航管理者	航空法においては、最大離陸重量が5.7tを超える航空機または9.08tを超える回転翼航空機を使用して行う航空運送事業の運航管理は、運航管理者技能検定に合格した者(運航管理者)が行うこととされていますが、米国では、FAR Part 135に規定されている運航(オンデマンド・チャーター等)では、運航管理者の資格は必要とされていません。 不定期のオンデマンド・チャーター運航の場合運航管理業務を行う人間の配置の必要性やそのレベル(資格)は会社の規模、運航形態、運航環境等によって異なります。その配置の必要性、資格については、基本的には各社毎の判断によるものとし、我が国においても、座席数19席以下の小型機によるオンデマンド・チャーターについては有資格運航管理者の配置について規制の緩和を要望致します。	Part 135のオンデマンド・チャーターでは、国家資格を有する運航管理者が求められていないので、座席数19席以下の小型機によるオンデマンド・チャーター運航の国家資格を有する運航管理者の配置について、規制を緩和して欲しい。	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) 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)	C (135)	(我が国の現状) 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) (対応案) 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。	JBAA

【措置分類】 A: 対応(措置済み等) / B: 対応(H24年内目処) / C: 対応(時期調整中) / D: 対応不可
 ※(135)とあるものは、包括基準の導入と連動して検討

No.	項目	要望事項	安全部にて整理した要望事項	諸外国の状況	措置分類	対応状況等	提案者
II-7 (2) (安全に関する技術規制のあり方検討会における番号) 106	規程類 (ルート・マニュアル)	我が国では、ルート・マニュアル(航路資料)は、運航規程附属書として届出義務が課せられています。が、会社として適切に情報入手に務めるとともに管理を行うことを義務付けること等により、届出義務を不要とし航空路誌及びジェブセン資料等のそのままの使用が認められることを要望致します。	①一定の管理の下に、ルートマニュアル中の航路図等の変更時の届出を不要として欲しい。(ルートマニュアルの総則部分を除く、頻繁に改定される航路図等に関する要望。) ②航空路誌及びジェブセン資料をそのままルートマニュアルとして使用することを認めて欲しい。	ICAOでは、ルートマニュアルを運航規程に定めることになっており、その要件が定められている。 (Annex 6 Part I Appendix 2)	① C ②A	(我が国の現状) 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。 (対応案) 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であって、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。 ※ 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。 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。	JBAA
II-8 (安全に関する技術規制のあり方検討会における番号) 56	CAT-I運航に係わる基準	我が国では、CAT-I運航に係る地上装置及び機上装置、乗組員の訓練及び審査、運航方式等に係る基準が設定されておりますが、諸外国の中にはCAT-II以上の場合に限定してそれらの特別な基準を設定している国があります。また、我が国においてもステイトミニマがCAT-I運航のミニマムとして設定されていますので、CAT-I運航が特別な基準に該当しない措置を要望致します。	我が国でもステートミニマとCAT-Iのミニマムが同じになっているので、そのような通常運航化しているCAT-Iを特別な基準に該当しない措置をして欲しい。	米国において、カテゴリーI航行の定義は我が国と同様であり、また、カテゴリーI航行を行う航空運送事業者は、機上装置、航空機乗組員の教育、訓練及び審査、運航方式等に関する基準(AC 120-29A)に適合しているかどうかについて、FAAの審査・承認を受けている。	D	(我が国の現状) カテゴリーI航行(一定の低視程の気象状態下において計器着陸装置を利用して進入及び着陸を行う航行)を行う航空運送事業者は、機上装置、航空機乗組員の教育、訓練及び審査、運航方式等が「カテゴリーI航行の承認基準及び審査要領」に定められた基準に適合しているかどうかについて、審査・承認を受ける必要がある。 (対応案) 我が国においても、引き続き「カテゴリーI航行の承認基準及び審査要領」に基づく承認は必要である。【第1回 安全に関する技術規制のあり方検討会で報告済み】	JBAA
II-9 (安全に関する技術規制のあり方検討会における番号) 61	海外のフライトシミュレーションの当局認可の拡大	大手エアライン以外の事業者は、フライトシミュレーターを所有することは困難な状況であり、実機による訓練・審査を行っています。が、海外のフライトシミュレーターを活用することにより、安全を担保するためにも柔軟な訓練・審査が可能になります。また、費用対効果においても事業者としてはメリットもあると考えられますので、海外のフライトシミュレーターのご当局認可の拡大をお願い致します。	小型機事業者が海外のシミュレーターを活用できるよう、多くの海外のフライトシミュレーターに対して国土交通大臣の認定を行って欲しい。(多くの事業者が利用するフライトセーフティ社のシミュレーターを想定)	-	A	(我が国の現状・対応) ・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) ・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。 (参考) ・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。 ・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。	JBAA 朝日航洋 中日本航空

[措置分類] A: 対応(措置済み等) / B: 対応(H24年内目処) / C: 対応(時期調整中) / D: 対応不可
 ※(135)とあるものは、包括基準の導入と連動して検討

No.	項目	要望事項	安全部にて整理した要望事項	諸外国の状況	措置分類	対応状況等	提案者
II-10 (安全に関する技術規制のあり方検討会における番号) 62	同一路線の多頻度運航	同一路線の多頻度運航であっても、ダイヤを定めての定期運航で無い場合は基本的にはオンデマンド・チャーターであり、運航規程審査要領等にある「路線を定めて」旅客運送を行う場合の要件は小型機(たとえば座席数19席以下)によるこの種運航には適用しないよう要望致します。	特定の者からの受託により、特定の場所の間の運航の回数が増えることがあるので、同一路線の多頻度運航の基準に該当する回数となる場合でも、オンデマンド・チャーターの場合は、「路線を定めて」運航する場合の基準を適用しないで欲しい。	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)	A	(我が国の現状) 「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。 (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。 (対応案) 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。	JBAA
II-14 (安全に関する技術規制のあり方検討会における番号) 36	整備、改造に係る耐空性の確認	整備実施後の航空機の耐空性の確認に関しては、日米の間等でも制度等にかなりの差が見うけられます。日米の整備士のレベルの差等、検討すべき事項は多々あるものの、現在の我が国の制度では、今後日本籍ビジネスジェットがオンデマンド・チャーター等で外国に飛行する際、米国など外国で機材故障が発生した場合等を考えると、問題が生じる可能性も考えられます。安全運航の確保ができる体制の中で、今後日本籍ビジネス機の海外への運航が容易にできるようにするため、整備実施後の航空機の耐空性の確認に関してはより柔軟な対処が可能となるよう、確認実施者の選択肢の拡大等、その対応策を検討して頂くことを要望致します。	操縦士による飛行前点検及び一部整備作業が可能として欲しい(少なくとも早期に飛行前点検を可能として欲しい。)	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)	(我が国の現状) 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) (対応案) 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

[措置分類] A: 対応(措置済み等) / B: 対応(H24年内目処) / C: 対応(時期調整中) / D: 対応不可
 ※(135)とあるものは、包括基準の導入と連動して検討

No.	項目	要望事項	安全部にて整理した要望事項	諸外国の状況	措置分類	対応状況等	提案者
II-15 (安全に関する技術規制のあり方検討会における番号) 9	耐空証明の更新	航空法第14条において、耐空証明の有効期間は1年とされていますが、航空運送事業者により運用される19席以下のビジネスジェット機材については、基本的に整備規程に従って整備改造がなされている限り耐空証明を有効とすることを要望致します。(←要望①) この見地で有効な連続式耐空証明の交付については、2008年6月にサーキュラーが改訂され、航空運送事業者のT類を対象に適用が拡大されましたが、しかるべき処置を講じた上でビジネスジェット機材全体への適用拡張をお願い致します。(←要望②) また、上記を補完する意味からも、比較的小規模なビジネスジェット運航会社等でも、その職務範囲に応じた内容でより容易に認定事業場の認定を取得できるようにしていただくことを要望致します。(←要望③)	①-1 航空運送事業者により運用される19席以下のビジネスジェット機材については、連続式耐空証明として欲しい。 ①-2 また、19席以下のビジネスジェット機材に特化したNHF試験のサンプリングレートを定めて欲しい。 ②連続式耐空証明の発行基準のサーキュラーを、T類以外のビジネスジェットに拡大して欲しい。 ③認定事業場を、小規模な会社でも取得できるようにして欲しい。	【要望① 連続式耐空証明】 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)。 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)。 【要望② 連続式耐空証明の適用対象拡大】 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) 【要望③ 認定事業場の認定取得】 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)	①-1 A ①-2 C ②D ③A	(我が国の現状) 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。 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) (対応案) 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。 ①-2 また、サンプリングレートは所有機数に応じて定め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。 (我が国の現状) 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。 (対応案) 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。 (我が国の現状) 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、「業務規程作成ガイドンス(サーキュラーNo.2-006)」を制定している。 (対応案) 業務規程作成ガイドンスを定めるなど、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。	JBAA

[措置分類] A: 対応(措置済み等) / B: 対応(H24年内目処) / C: 対応(時期調整中) / D: 対応不可
 ※(135)とあるものは、包括基準の導入と連動して検討

No.	項目	要望事項	安全部にて整理した要望事項	諸外国の状況	措置分類	対応状況等	提案者
Ⅱ—17 (安全に関する技術規制のあり方検討会における番号) 33	装備品 (Flight Data Recorder(FDR))	我が国においては、航空運送事業に供する最大離陸重量が5.7tを超えるものにあつては、定期航空運送事業と同等のパラメーターの記録保存が可能なFDRの装備が要求されています。 一方、米国FARにおいては、19席以下のビジネスジェット機材では、装備に必要なFDRのパラメータ数は減じられています。加えて、今後、製造されるビジネスジェット機材の運航は、FAR Part 121ではなくFAR Part 135に準じて行われる傾向にあります。 我が国において航空運送事業に供する航空機であつてもビジネスジェットに装備されるFDRのパラメーターの数は、FAR Part 135の基準で航空運送事業に適用できるよう要望致します。	今後、ビジネスジェットの運航は、Part135に準じて行われる傾向にあるので、5.7t以上の航空機で航空運送事業に供する航空機であっても、ビジネスジェットに装備されるFDRのパラメーターの数は、Part135の基準を適用して欲しい。	FAR135のAppendixFで定められているFDRは、ICAO附属書で定められている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)	(我が国の現状) ・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。 (航空法施行規則第149条、国土交通省告示第1084号) (対応案) 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。	JBA 朝日航洋 中日本航空
Ⅲ—2 (安全に関する技術規制のあり方検討会における番号) 107	事業機・自家用機間の変更手続き	オンデマンド・チャーター事業では、短期に事業機・自家用機の変更入替えを行うことがしばしばあり、自家用機から事業機に復帰する度に認可申請が必要となる場合があります。このような自家用機から事業機への再変更手続き(復帰)に関しては、認可申請でなく事後届出をもって可能となることを要望致します。	自家用機と事業機の入替を行う際、ある型式の事業機がゼロとなり事業計画から型式の削除されると、当該機を復帰させる際に事業計画の変更認可手続きが必要となるので、現在は型式が削除されないよう柔軟な運用をいただいているが、引き続き当該運用を継続して欲しい。	-	A	(我が国の現状) ・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) (対応案) ・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の(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。	JBA

[措置分類] A: 対応(措置済み等) / B: 対応(H24年内目処) / C: 対応(時期調整中) / D: 対応不可
 ※(135)とあるものは、包括基準の導入と連動して検討

No.	項目	要望事項	安全部にて整理した要望事項	諸外国の状況	措置分類	対応状況等	提案者
59	(安全に関する技術規制のあり方検討会における番号)	機長に要求される資格維持 少数の機体しか有せず、また、模擬飛行装置を有しない航空運送事業者で指定本邦航空運送事業者の指定を受け維持する事は、小さな事業者にとってはハードルが高すぎる。 指定本邦航空運送事業者の指定を受けずに、当該事業者と同様に当局に認定された審査担当操縦士による審査で法72条の資格維持が可能となる制度を構築する。	技能審査員制度と同様のような仕組みで、審査担当操縦士以外の機長が社内審査により72条の機長資格の維持が可能となる仕組みを構築して欲しい。(指定本邦制度に固執しない)	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。	A	(我が国の現状) ・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) (対応案) 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と、不明な点については、個別に相談されたい。	朝日航空(株) ビジネスジェット事業部
10	(安全に関する技術規制のあり方検討会における番号)	航空運送事業者会社での事業機ヘリコプターの滞空証明をエアラインと同じく連続式にする。 タイムチェックとアニュアルチェックのダブリを回避するよう法整備を行う。 ヘリコプターの点検による移動停止期間を短縮することが出来、効率的な運用が可能となる。 また、重複する部分の費用負担節減につながる。	定時点検を適切に実施している場合は、年次点検(耐空検査前点検)を免除して欲しい。	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)	A	(我が国の現状) 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) (対応案) 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。	エクセル航空
63	(安全に関する技術規制のあり方検討会における番号)	ヘリコプターに適した路線運航規定の制定 運航体制の見直しにより、事業者の負担軽減が可能となり採算性が向上する。 シングルパイロットが可能になれば小型ヘリコプターでのIFR運航による旅客輸送が現実的となる。	ヘリコプターに適したIFRルートが設定される場合に備えて、IFRでシングルパイロットによる運航による旅客輸送を行えるようにして欲しい。	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、OpeSpec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) なお、客席数が10以上の場合には副操縦士を搭乗させなければならない(FAR Part 135.99) 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。	C (135)	(我が国の現状) 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) (対応案) 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。	エクセル航空