

# 技術規制の見直しのフォローアップについて

---

国土交通省 航空局

平成30年3月

## 背景

- ▶ 平成23年12月より、「安全に関する技術規制のあり方検討会」において、航空会社からの技術規制のあり方に関する要望を検討し、平成24年6月に報告書を取りまとめ
- ▶ その後、LCCの本格参入、訪日外国人旅客の増加、航空機整備事業の規模の拡大等、新たなニーズが生じている可能性があることから、平成28年4月～5月、8月～9月の2回にわたって新規参入者を含めた幅広い航空関連事業者から技術規制の見直し要望を募集
- ▶ 交通政策審議会航空分科会技術・安全部会に設置した「技術規制検討小委員会」において、これらの要望について検討し平成28年8月に同部会で報告書を取りまとめ

## 小委員会委員

荒木 由季子	(株) 日立製作所 理事 CSR・環境戦略本部 本部長
井川 勇喜夫	(公財) 航空輸送技術研究センター 常務理事 技術部長
井上 伸一	(公社) 日本航空機操縦士協会 副会長
大上 二三雄	エム・アイ・コンサルティンググループ (株) 代表取締役
工東 信郎	(公社) 日本航空技術協会 常務理事 総務部長
鐘尾 みや子	(一社) 日本女性航空協会理事長
鈴木 真二	東京大学大学院工学系研究科 教授【委員長】
戸崎 肇	首都大学東京 教授
平田 輝満	茨城大学工学部都市システム工学科 准教授
松尾 亜紀子	慶應義塾大学理工学部 教授

(50音順、敬称略)

## これまでの経緯

- 平成28年
- 3月31日 第6回技術・安全部会（要望募集を報告）
  - 4月～5月 1次募集（安全担当部門宛）
  - 8月9日 第7回技術・安全部会（小委員会を設置）
  - 8月～9月 2次募集（経営・企画部門宛）
  - 9月5日 第1回小委員会（委員長の選任、進め方の確認）
- 平成29年
- 3月6日 第2回小委員会（3WGの設置）
  - ～6月6日 運航・安全管理WG、製造・検査・整備WG、乗員WGにおいて個別項目の審議
  - 6月19日 第3回小委員会（各WGでの検討結果報告、重点項目、とりまとめの方向性について議論）
  - 6月30日 第4回小委員会（報告書案のとりまとめ）
  - 8月2日 第9回技術・安全部会（報告書のとりまとめ）

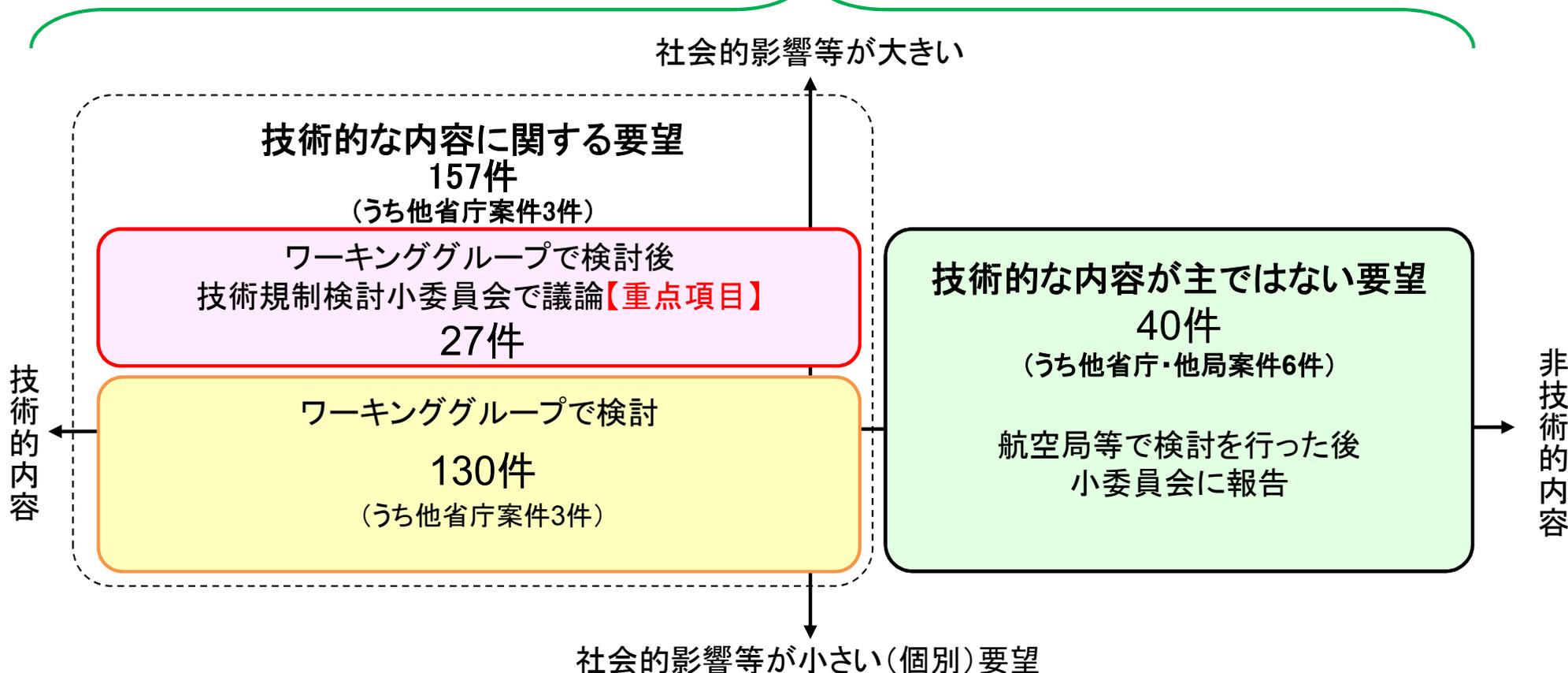
# 受領した要望の内訳

- 234件の要望内容について、重複する要望の統合等の結果、検討すべき案件は197件であった。
- 以下のとおり、これら197件の要望を分類し、検討を行った。

全要望234件

重複する要望の統合(20件)  
 要望の取り下げ(17件)

検討を行った要望 197件

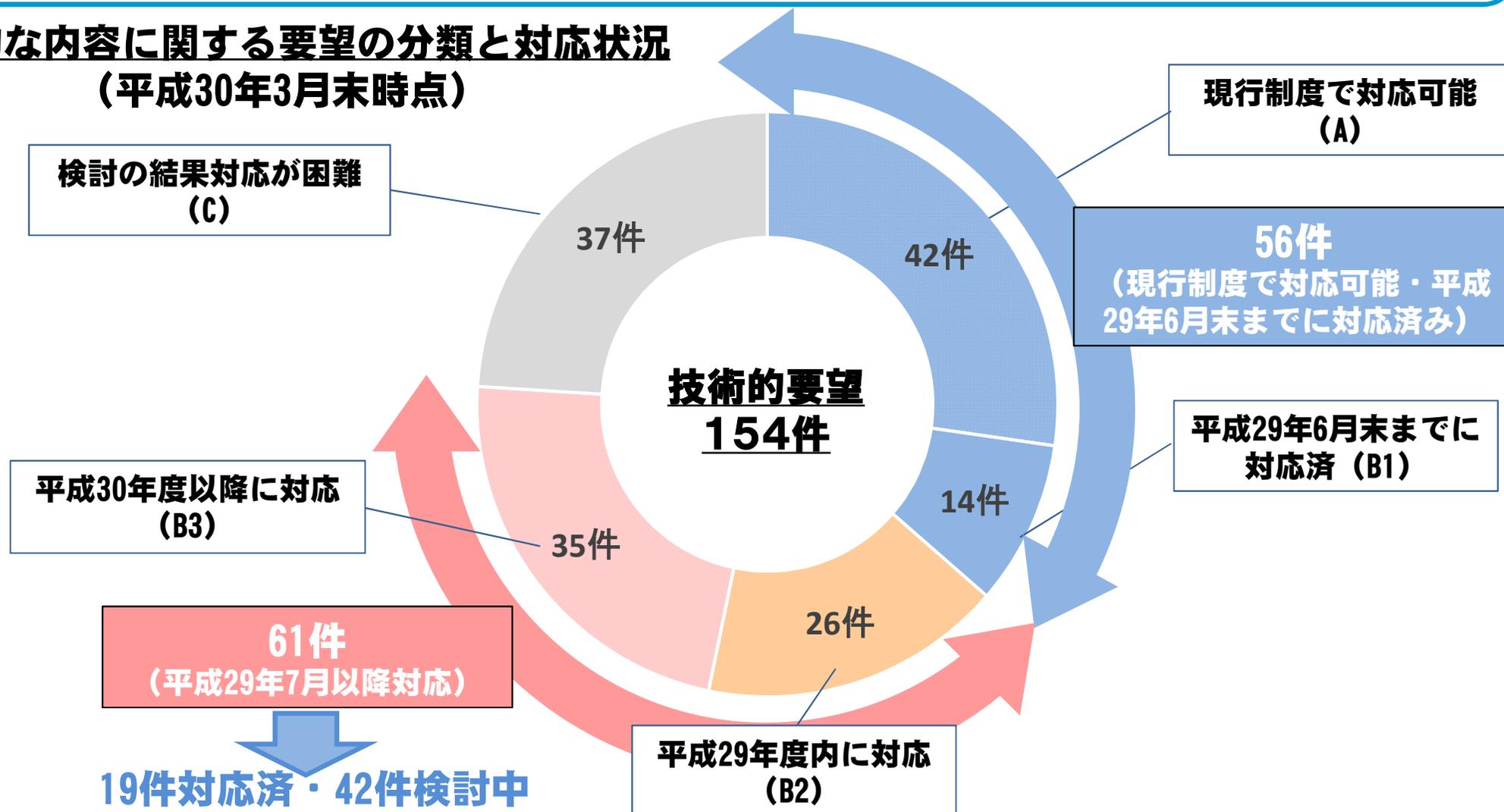


- 社会的影響等が大きい要望とは
  - ①制度の内容が大きく変更される要望、
  - ②地域(空港)や機種に依存していない要望、
  - ③手続等の頻度が高い規制に係る要望

# 要望についての対応状況

- 報告書において、航空局で検討した技術的な内容に関する要望154件のうち、4分の3以上である117件について対応済又は対応を行うこととした。
- これら117件のうち、昨年7月以降対応することとされていた61件中、19件については対応済、現在42件については検討中（平成30年3月末時点）。
- この他、技術的な内容が主でない要望のうち、対応・検討を行うこととされていた30件中、14件について対応済、現在16件について検討中（平成30年3月末時点）。

## 技術的な内容に関する要望の分類と対応状況 (平成30年3月末時点)



## 航空安全情報ポータル<sup>o</sup>の開設

No.11

### 制度の概要

国土交通省のウェブサイト等において航空関係の法令・通達等の情報提供を行っている

### 見直しの概要

航空安全情報を一元的に掲載するポータルサイトを開設(平成30年3月30日)

### 見直しの効果

一元的に情報を閲覧可能とすることや、システムの使い勝手向上による事業者の業務効率化



## 認定事業場の確認主任者の要件見直し

No.60,61

### 制度の概要

国が認定した事業場において、製造・整備等の業務実施後の基準適合性の確認を行う確認主任者は、学歴、資格等の要件を満たす必要がある

### 見直しの概要

現行の学歴等の確認主任者の要件と同等とみなせる範囲を拡大(平成30年3月末)

### 見直しの効果

確認主任者となる候補者の対象拡大・整備士や航空技術者等の人材の有効活用



# 今回対応した技術規制見直しの主な項目について②

## 航法装置の装備要件の見直し No.34,37

### 制度の概要

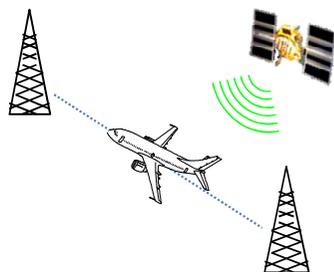
NDB経路を飛行する航空機は、NDBからの電波を受信する方向探知機を1式装備する必要(大型の運送事業機は2式)

### 見直しの概要

NDBは国際的に縮退が進んでいる状況を踏まえ、米国を参考に、我が国でもNDB経路を飛行する場合、高い精度が期待でき、また既に多くの航空機に装備されている衛星航法装置により、方向探知機を代替することを可能とする(平成30年3月末)

### 見直しの効果

航法装置の合理化による  
コスト削減



※一部平成30年度以降対応とされていた項目を前倒し

## 機長認定制度の一部見直し No.150

### 制度の概要

初めて航空会社の機長になろうとする者は国の審査官の審査を経て認定を受ける必要があるが、必要な要件を満たした場合には社内で審査を行うことが可能

### 見直しの概要

初めて機長となろうとする者に対して社内で実施可能な審査件数に係る要件の見直し(平成29年10月23日付)

### 見直しの効果

初めて機長になろうとする者に係る審査計画の効率的な策定



分類B2(平成29年度内に対応)とされていた案件のうち対応を継続しているものについて  国土交通省  
(技術的な内容に関する要望)

番号	要望事項	新たな対応予定時期	理由
16	受託業務責任者の経験年数要件の見直しについて	平成30年4月下旬～5月上旬	航空会社における現状等の分析に時間を要したため
35	装備義務規定と運用許容基準の整合性について	平成30年5月上旬～中旬	許可条件の検討や航空会社との調整に時間を要したため
39	航空運送事業等の安全監査に関する基本方針について	平成30年4月下旬～5月上旬	関連規定との整合性を図るための検討に時間を要したため
57	予備品証明対象部品表の作成	平成30年度以降	運航会社間の相違等を踏まえた検討に時間を要したため
78	共同で事業を営む企業に関する事業場認定について	平成30年度中	要望者より現時点での共同事業化は困難との回答があり、この要望事項の対応を希望する者が存在しなくなったため
97	製造過程検査の位置づけの見直し	平成30年4月下旬～5月上旬	改正内容の検討に時間を要したため (パブリックコメント実施中)
120	型式限定変更時の試験科目等の省略	平成30年度中	対象を特定型式に限らず、より一般的に検討することとしたため(要望者了解済み)
157	訓練担当操縦士の任用要件について	平成30年4月中旬	他社での経験要件の取扱いの検討に時間を要したため(パブリックコメント実施済)

# 航空安全技術規制に関する目安箱について

## 概要

安全に関する技術規制について、制度や運用の見直しを有効なものとするため、「航空安全技術規制に関する目安箱」が平成24年に設置されたところ、平成29年8月にとりまとめられた「航空に係る技術的な規制の見直しについて(報告書)」を踏まえ、積極的な活用を図るために運用を改善し、事業者等からの要望を収集し、その対応について回答。

## 投稿方法

専用のフォーマットを用意し、専用メールアドレス宛に電子メールにて提出。

## 運用

- ・要望内容と対応は原則公表。
- ・回答期限は、要望受付日より起算して原則30日以内とする(調査等に時間を要するものについては、その旨、回答期限を明示して回答する)。
- ・要望事項については、技術・安全部会の開催にあわせて要望件数、要望及び対応について報告し、公表。

## 運用状況 (平成30年3月末時点)

- ・平成30年3月末までに3件の要望が寄せられた。
- ・主な要望内容は規程類の電子媒体による届出等、耐空証明検査時の機能検査(もともと提出されていた要望の早期の対応を促すもの)等(詳細は別紙3参照)。
- ・対応の分類は以下の通り。  
 現行の制度で対応可能: 2件、平成29年度中に対応: 1件

## 皆様の「声」をお聞かせ下さい。

航空の技術的な規制・運用でお困りのことはございませんか？

航空局へお気軽にご相談下さい。

ここ数年の間で、航空需要の増大、航空産業の多様化など、航空を取り巻く状況は大きく変化しています。

このため航空局では、航空の技術的な規制・運用に対するご意見を集める「航空安全技術規制に関する目安箱」を設置しております。

### 提出方法

専用フォーマットに必要事項をご記載頂き、

投稿アドレスまでご投稿下さい。

専用フォーマットを掲載したURL:

[http://www.mit.go.jp/koku/koku\\_tk1\\_000059.html](http://www.mit.go.jp/koku/koku_tk1_000059.html)

投稿アドレス: [hat-koku-anzen-meyasubako@ml.mit.go.jp](mailto:hat-koku-anzen-meyasubako@ml.mit.go.jp)

### 回答

要望受付日より原則、30日以内に回答いたします。

### 公表

要望内容と対応は原則、国土交通省の審議会(交通政策審議会

航空分科会技術・安全部会)へ報告し、審議会HPにて公表いたします。

審議会HPのURL: [http://www.mit.go.jp/policy/shingikai/s303\\_gyutuanzen01.html](http://www.mit.go.jp/policy/shingikai/s303_gyutuanzen01.html)



国土交通省航空局安全部安全企画課

(参考)航空に係る技術的な規制の見直しについて(報告書)

<http://www.mit.go.jp/common/001197060.pdf>

- 国内線におけるダイヤ確定後の客況に応じた運休等について、一定の留意事項を満たし、利用者利便を著しく阻害しないこと等が担保されれば、運休等を行うことができることをルール化する。

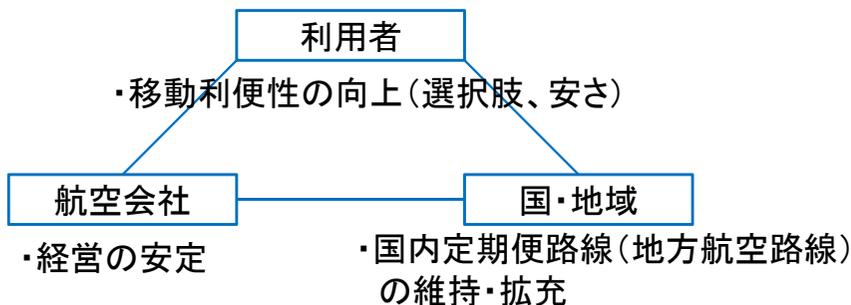
## ※主な留意事項

- ① 予約しようとする旅客に対して、ポップアップ等の当該旅客が認識できる方法で、運休等がありうることを周知すること。
- ② 搭乗を予定していた日の7日前(7日前が休日の場合はその直前の開庁日)までに、運休等の届出又は認可に係る申請を行うこと。
- ③ 運休等の届出又は認可に係る申請をしたときは、7日前までに予約客へ運休等の連絡を行い、事前に周知していた払戻し、振替等の措置を講じること。
- ④ 運休等しようとする便の発着日時的前後3時間以内に、当該便と同様に発着するもの(同一会社のものに限る)があること。
- ⑤ 運休等した便数、路線等を情報公開すること。

## 期待される効果

(ジェットスター・ジャパン、ピーチ・アビエーションより聴取)

- LCCを中心に、週末のみの運航、週末のみの増便等を行っている路線がある。経済減便が可能になれば、実際の予約状況に応じて柔軟に運休等を検討することができるようになるため、当該路線において、平日も含めた毎日の運航が実現することが期待される。
- それにより、現在よりも提供便数が増大することが期待されるとともに、航空会社の経営が安定し、低廉な航空運賃が持続的に設定されることが期待され、航空会社、利用者及び国・地域は、それぞれ以下のメリットを享受できると考えられる。



## アンケート結果

実施期間:平成29年8月8日~24日

対象 :「国土交通省行政インターネットモニター」のモニターの方々

回答人数:998人

- 経済減便の是非  
賛成:23.0% 条件次第:64.6% 反対:11.9%
- 経済減便の可能性の事前周知の要否  
必要:74.2% ある方が良い:22.8% こだわらない:2.1%
- 経済減便の決定の期日  
7日前:33.9% > 3日前:24.2% > 前日:12.6%  
> 14日前:11.8% > 1か月前:9.7%
- 振替可能便がどれくらい近接した時間にあることが必要か  
前後3時間以内:48% > 前後1時間以内:25.8%  
> 同日中:11.7% > 前後5時間以内:8.0%

 ※詳細は<https://www.monitor.mlit.go.jp/>で公開

※ 国内定期便路線(地方航空路線)の維持・拡充に資する方策として、国内線チャータールールの緩和(個札販売の導入)を実施する等、本件以外にも引き続き検討・実施する。

技術的な内容に関する要望 対応状況等

[対応分類] A：現行制度で対応可能／B1：平成29年6月末までに対処済／B2：平成29年度内に対応／B3：平成30年度以降に対応／C：検討の結果対応が困難

番号	要望事項	現状と要望内容	分類	対応の方向性	対応状況等(平成30年3月末時点)	要望者
<b>1. 運航・安全管理</b>						
8	イレギュラー運航の基準について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●イレギュラー運航の定義に関し、2つの通達が存在し、それぞれの通達でイレギュラー運航と認定する条件を定めている。 <ul style="list-style-type: none"> <li>→通達「イレギュラー運航発生に伴う通報要領(昭和50年2月)」におけるイレギュラー運航(航空法第76条に該当しない事案)(運航者が報告) <ul style="list-style-type: none"> <li>－目的地の変更、出発地への引き返し、優先権の通報、航空機や物件との接触、滑走路からの逸脱、滑走路閉鎖、その他</li> </ul> </li> <li>→通達(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(平成13年1月)」におけるイレギュラー運航等(航空局職員が報告) <ul style="list-style-type: none"> <li>－目的地以外への着陸、離陸後の引き返し、緊急着陸、離陸中止、接地後の異常停止、その他</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>●航空法第111条の4では、「航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」が発生した場合に、国土交通大臣にその旨報告することを求めている。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●通達「イレギュラー運航発生に伴う通報要領」と通達(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」では、2つの通達で「イレギュラー運航」が定義されていることから、いずれかの名称を変更していただきたい。</li> </ul> <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●航空法第111条の4に基づく報告とサーキュラー6-001では、報告対象となる基準が異なっている。具体的な一例としては、離陸滑走開始後、速度が臨界点速度(V1)付近又はV1を超えた速度における離陸中止の場合のみ航空法第111条の4に基づく義務報告の対象となるが、サーキュラー6-001では、離陸のため出力を上げて以降の離陸中止が報告の対象となる。報告対象となる基準について、統一して頂きたい。</li> </ul>	<p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●サーキュラー6-001は「イレギュラー運航等」のうち運航者が報告を必要とするものを定めたものであるが、双方の通達で「イレギュラー運航」という用語が使用されており、混乱を招くとの指摘があることから、サーキュラー6-001を平成29年度末までに改正する。</li> </ul> <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●「航空機に係る不具合の報告・通報」においては、航空機設計者が耐空性に影響を及ぼす不具合情報を確実に収集し、同情報を分析・検討することにより速やかに適切な措置を取れるように、国際民間航空条約附属書8に基づいて比較的軽微なものを含めて報告を求めている。一方、航空法第111条の4に基づく報告では、航空事故、重大インシデントその他の航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態についての情報を収集・共有し、予防安全に役立てることを目的として、報告対象を設定している。これらは、情報収集の観点が異なることから、報告対象の基準を統一することは適当でない。</li> </ul> <p>①B2 ②C</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●平成30年3月末までに通達「航空機に係る不具合の報告・通報について」を改正し、「イレギュラー運航等」の名称を変更する。</li> </ul>	日本トランスオーシャン航空	
11	航空関連法規及び関連情報の公開	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●現在、我が国の法令については電子政府総合窓口の法令情報提供システム等において内容の提供がなされており、航空関係の法令についてもこうしたウェブサイトで見ることが可能となっている。</li> <li>●航空関係の告示や通達類については国土交通省のウェブサイト上の告示・通達データベースで見ることが可能となっている。</li> <li>●また、航空機の安全に係る通達等は、ASIMSにおいても提供している。</li> <li>●ただし、これらの媒体を使用して各種情報を得ようとしても、必要とする情報の検索に時間を要することや、情報の最新性が不明確な点もあり利便性に欠け、適切かつ効率的に情報が得にくい。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●諸外国のポータルサイトのような形で、我が国においても全ての航空関連法規、関連情報等を一元的に閲覧・検索できるようなポータルサイトを設置してほしい。</li> <li>●耐空性審査要領の無償開示を行うことを含め、一般公開する航空安全に係る情報の充実を図ってほしい。</li> </ul>	B2	<ul style="list-style-type: none"> <li>●航空安全に係る情報を統合して掲載する「航空安全情報ポータル(仮称)」を平成29年度中に新設し、公開する。当該ポータルサイトにおいては、航空安全に係る情報を一元的に掲載しつつ、内容の充実及び閲覧に際しての利便性の向上を図ることとする。なお、耐空性審査要領は現在でもASIMSにおいて公開されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●航空安全に係る情報を統合して掲載する「航空安全情報ポータル」を平成30年3月30日に新設し公開。当該ポータルサイトにおいて、内容の充実及び閲覧に際しての利便性の向上を図るため、航空安全に係る情報を一元的に掲載する。</li> </ul>	天竜エアロコンポーネントピーチ・アビエーション

<p>16 受託業務責任者の経験年数要件の見直しについて</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 運航に係る業務を委託(※1)する場合には、委託の内容及び方法等を運航規程に定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない(航空法第104条、航空法施行規則第214条)。(※1)運航に係る業務の委託とは、指揮監督を含めた業務の管理の受委託(航空法第113条の2)とは異なり、指揮監督を含めた業務の管理を自ら行うことを前提に、個別の業務(作業)の実施を第三者に委託するもの。</li> <li>● 通達「運航に係る業務の委託の運用指針(平成14年6月)」において、運航規程に規定する業務を委託する場合には、業務の委託先は委託を行おうとする「当該業務(個別の業務)に関し受託者における管理者として3年以上の経験(又はこれと同等の経験)を有するとともに現に管理者として受託業務の管理を行っている者であって、当該業務及びその管理に精通していると認められる」受託業務責任者を配置することが求められている。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 委託を行おうとする業務に関し、当該業務実施に必要な高いスキル・ノウハウを持つ作業者を抱える会社に対して委託しようとしても、委託先の関係部門の責任者において当該個別の業務に係る3年以上という経験要件により該当者が存在しない、又は、人事異動等で該当者がいなくなるといった場合(※2)には、委託することができない。(※2)航空法施行規則第214条の改正により平成28年4月から地上取扱業務である燃料の補給に係る業務について、各空港の給油事業所の責任者は、燃料の元売りから派遣された者が業務の責任者となり、当該個別の業務に係る経験を有しない場合がある。</li> <li>● 円滑な業務実施のため、受託業務責任者の経験要件を緩和していただきたい。</li> <li>● 具体的には、①地上取扱業務の個別業務の管理経験である3年以上の緩和、②地上取扱業務の個別業務に応じた年数の減免措置等の検討(例えば、機材着脱業務)。</li> </ul>	<p>B2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 受託業務責任者の要件である「当該業務に関し受託者における管理者として3年以上の経験(又は同等以上の経験)」については、受託した業務を委託者の要求水準以上の品質で実施するための業務経験(業務の管理経験3年以上)を求めているものであり、当該受託者のトップや管理職としての立場を求めているものではない。</li> <li>● 受託業務責任者が、やむを得ず業務の管理経験3年以上を満たさない場合については、当該責任者を直接補佐する者(当該業務の管理経験3年以上)を業務毎に配置することができるよう、平成29年度内に関連通達を改正する。また、受託業務責任者の要件について、業務内容に応じた見直しについて検討する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 航空会社における現在の受委託の体制、現場の実態等を踏まえ、①受託業務責任者を直接補佐する者(当該業務の管理経験3年以上)を業務毎に配置、②受託業務責任者の要件の業務内容に応じた見直しについて、通達の改正案を策定して航空会社と調整を図ってきたところ。</li> <li>● 航空会社としては、補佐する者を含めた管理が煩雑となること、受託業務責任者の所在が曖昧となる可能性があることなどから、提案者等の要望を満たす結果とはならないことが確認された。</li> <li>● 航空会社との検討を踏まえ、受託業務責任者の要件については、地上取扱業務(搭載管理、搭降載、旅客・貨物取扱、燃料補給等)のうち受託する各業務経験が3年以上であることを求めるのではなく、各業務の経験年数の合算が3年以上であることを求めることとし、平成30年3月下旬～4月上旬までにパブリックコメントを行い、同年4月下旬～5月上旬に通達を改正する予定(航空会社における現在の受委託の体制、現場の実態を踏まえた要望の正確な把握や地上取扱業務に係る安全上のトラブルの発生状況の分析に時間を要したため4月以降にずれ込んだもの)。</li> </ul>	<p>ジェットスター・ジャパン 全日本空輸 日本貨物航空</p>
<p>35 整備義務規定と運用許容基準の整合性について</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 航空機は、航法装置、無線電話、気象レーダー、航空機衝突防止装置(TCAS)、対地接近警報装置(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、この限りではない(航空法第60条及び第61条第1項、航空法施行規則第145条～149条の3)</li> <li>● 原運用許容基準(MMEL)とは、航空機製造事業者により定められ、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、装備品等が不動作の状態での運航が承認されている。</li> <li>● 上記の装備品について、MMEL上の不動作を認める期間は、法第60条及び法61条第1項のただし書きの許可条件よりも長い。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 安全に関する技術規制のあり方検討会において、「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の範囲内において、現状より長くしてほしい。」という要望を受けて、平成24年7月に策定された同検討会の報告書で「今後、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。」と対応方針を示し、公表している。</li> <li>● 当該要望に関して、その後の進捗状況について公表されていないため、公表をお願いしたい。</li> </ul>	<p>B2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 法第60条及び法第61条第1項のただし書きの許可について、基本的にはMMELに定められる期限を越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が許可され、そこで修理又は交換が必要としている。</li> <li>● TCAS、GPWS、飛行記録装置(FDR)及び操縦室用音声記録装置(CVR)については、我が国の航空交通が特に輻輳しているという実情や運輸安全委員会の事故等の調査に及ぼす影響を踏まえると、MMELの範囲内であっても現行に比べ修理期限を延長することは適切ではないと考える。</li> <li>● 一方、方向探知機、VOR受信装置、気象レーダー等については、MMELの範囲内で現行に比べ一定程度柔軟な対応が可能と考える。</li> <li>● これらの方向で検討し、平成29年度内に法第60条及び法第61条第1項のただし書きの許可に係る通達を策定する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 対応の方向性に沿って、米国のMMELの回復期限に係る基準を航空機の型式毎に調査し、航空法第60条及び第61条第1項のただし書きの許可基準案を検討しているところ。</li> <li>● 今後、平成30年3月中旬～下旬に航空会社に照会し、同年4月上旬～中旬までにパブリックコメントを実施し、同年5月上旬～中旬に通達を改正する予定(新規通達の策定であり、許可条件の検討や航空会社との調整に時間を要したため4月以降にずれ込んだもの)。</li> </ul>	<p>ピーチ・アビエーション</p>

37	<p>NDBで構成される経路を飛行する場合の装備要件の緩和</p> <p>【現状】 ●航空法施行規則第145条により、最大離陸重量5.7tを超える航空運送事業機が、航空保安無線施設から構成される経路(従来経路)を飛行する場合、当該経路を構成する航空保安無線施設からの電波を受信する装置(無指向性無線標識施設(NDB)経路の場合はNDBからの電波を受信する自動方向探知機(ADF))を2式装備する必要がある。</p> <p>【要望内容】 ●NDB経路を飛行するためには自動方向探知機(ADF)を2式装備する必要があるため、搭載コストがかかるため、RNAV航行が可能な装置として認められた衛星航法装置を用いて運航している場合は、米国と同様に2式装備を1式装備に緩和してほしい。</p> <p>※RNAVは、地上設備、GPS等からの電波や慣性航法装置の情報をもとに自機位置を測位し、計算処理して任意の経路を飛行する方式による飛行をいう。</p>	B2	<p>●RNAV航行が可能な装置として認められた衛星航法装置等の装備等を条件として、ADF1式の装備を認める方向で検討し平成29年度内に結論を得る。</p> <p>●要望の内容を踏まえ、地上の航空保安無線施設から構成される経路(従来経路)を飛行する際に航空機に搭載しなければならない航法装置の要件を、欧米と同様に、以下のとおり変更(航空法施行規則第145条及び関連通達等を改正(平成30年3月30日公布予定))。</p> <p>○最大離陸重量5.7tを超える航空運送事業機に求めている2式のADF等の航法装置のうち、1式は別の航法装置でも可能とする。</p> <p>○ONDBから構成される従来経路を飛行する場合に必要な航法装置については、ADFの代替として衛星航法装置(GPSを利用した航法装置)を認める。</p>	春秋航空
34	<p>地上無線施設に依存した従来経路の飛行をGPSを使用した航行の許可</p> <p>【現状】 ●航空法施行規則第145条により、従来経路を飛行する場合、当該飛行経路を構成する地上無線施設からの電波を受信するための装置を航空機に搭載することが必要。</p> <p>●航空法第83条の2、航空法施行規則第191条の2及び第147条の3に基づき、RNAV航行を行う場合には、航法精度に応じて、必要な航法装置(衛星航法装置、慣性航法装置等)を装備し許可を受けることが必要。</p> <p>【要望内容】 ●従来経路よりも精度の高い航法を前提に経路設計されているRNAV経路を飛行できる衛星航法装置を用いて従来経路を飛行する場合でも、当該経路を構成する地上無線施設からの電波を受信するための装置(無指向性無線標識施設(NDB)経路においては自動方向探知機(ADF))が義務化されている。</p> <p>●RNAVができる衛星航法装置により従来経路を飛行する場合には、GPSに異常が発生した際に備え、例えばVOR受信機を使用して安全に目的地又は代替空港等まで飛行できる経路であることを条件として、ADF等の当該経路を構成する地上無線施設からの電波を受信する装置の装備を緩和して欲しい。</p>	B3	<p>●我が国においても米国と同様に、従来経路の飛行に当たり衛星航法装置を使用する場合に、RNAVの許可を受けており、GPSが使用できない場合に備え、他の適切に認められた航法(VOR受信機、慣性航法装置の使用等)により安全に目的地まで飛行できることなどを条件に、本運用による管制上の課題等も洗い出し、制度改正することの可否について検討を進める。</p> <p>※管制上の課題の例:①RNAV経路はRNAV装置、従来経路は従来の装置で安全に飛行できるよう設計・実証しているため、従来経路をRNAV装置で飛行する設計・実証はしていない。②本邦のRNAV経路はレーダー覆域内であるため、航空機が経路からずれた際に管制官が警告可能で機上の監視機能が不要。一方、従来経路はレーダー覆域外もあるため、経路逸脱に係る管制官の監視ができない。③レーダー覆域外でGPSに疑義が生じた場合、レーダー誘導による支援はできない。等</p>	読売新聞
39	<p>航空運送事業等の安全監査に関する基本方針について</p> <p>【現状】 ●航空法第134条に基づき、航空法の施行を確保するために必要があるときは、航空機・装備品の設計・製造・整備・改造、航空運送事業等の業務に関して、航空機、事務所等の必要な場所に立ち入って、関係者に対して報告、検査、質問を行うことができる。</p> <p>●同法第134条に基づき、通達「航空運送事業の安全監査に関する基本方針(平成13年1月)」に従って、我が国における航空運送事業者等に対する安全監査が実施されている。</p> <p>●当該方針において、本社(4回/年)、運航、整備、訓練等の各業務の計画を管理する主基地(2回/年)等を目安とするが、運航便数の多寡等に応じて変更することができることとされている。</p> <p>【要望内容】 ●安全に関する技術規制のあり方検討会の報告書(平成23年7月)において、「より詳細な監査基準については、他省庁の例も参考に対応していくこととしたい。」とされている。</p> <p>●安全監査の頻度について、どのような場合に監査頻度が増減するのかの判定基準が明確に把握できない。</p> <p>●監査官の主観や能力によって指摘等に違いがでないように、他省庁の例や不適切事項数・その重大性等を踏まえて判定基準を定めて明示してほしい。</p>	B2	<p>●他省庁の例を調査した結果、金融分野(決算ヒアリング:2回/年、総合的なヒアリング:2回/年、内部監査ヒアリング:1回/年等)、労働分野(各労働局の管内事情(産業構造、労働時間の状況、労働災害の発生状況、電話・投書等による情報等の分析等)に即して対象事業場を選定しているが、具体的な回数は未公表。)、航空機製造分野(原則2年に1回)の各分野毎に監督・監査の基準が大きく異なっているため、航空会社に対する監査基準は航空分野の実情に応じて定める必要がある。</p> <p>●一方、平成26年4月から、国際民間航空条約第19附属書に従って、航空安全プログラムが施行されており、民間航空の安全性向上のための取り組みを進めているところである。</p> <p>●同プログラムでは、安全運航に影響を及ぼす事態を未然に防ぐための対策(プロアクティブな対策)を講じることが主な目的となっており、安全に係るリスクに応じた安全監督を行うことが前提になっている。</p> <p>●安全・監査の基準については、上記の観点も踏まえながら、平成29年末までに、事故・重大インシデント・行政処分、安全監査の状況、安全トラブルの発生状況・傾向、運航環境の大幅な変化といった各航空会社のリスクに応じて実施することを明確化する。なお、航空運送事業の安全監査に関する基本方針に定める監査頻度を基本とし、これに追加してリスク等に応じて実施する監査回数を増やしている。</p> <p>●また、監査官の主観や能力によって指摘等に違いがでないように、各航空会社における監査の指摘事項や監査報告書を共有するなど努めているところ。</p> <p>●安全監査の基準については、①航空事故・重大インシデント、行政処分、安全監査の状況、安全上のトラブルの発生状況・傾向、運航環境の大幅な変化といった各航空会社のリスクに応じて実施していることの明確化、②航空安全情報分析委員会における外部有識者の指摘等による自発報告に対する処分の考え方の明確化等を行うため通達の改正素案を策定したところ。</p> <p>●今後、平成30年3月下旬～4月上旬までにパブリックコメントを実施し、同年4月下旬～5月上旬に通達を改正する予定(通達を改正するにあたり、関連規定との整合性を図る必要があるため時間を要したため4月に降にずれ込んだもの)。</p>	ピーチ・アビエーション

46	<p>給油中の航空機と建物のクリアランスの見直しについて</p> <p>【現状】 ●通達「空港運用業務指針(平成17年9月)」においては、空港にあっては、航空機の諸元及びエプロン運用上のクリアランス(別添2)により、エプロン誘導路、スポット誘導経路、航空機導入線の配置、スポットのサイズ、隣接スポットの使用状況及び周辺の障害物等を考慮して、各スポットに駐機可能な型式を定めておくこととされている。</p> <p>【要望内容】 ●給油中及び排油中の航空機と建物とのクリアランスについては、通達「空港土木施設の設置基準・同解説(平成20年7月)」および国際民間航空条約附属書14に合わせ削除されるのを希望する。</p>	B2	<p>●空港運用業務指針に定めるエプロン運用上のクリアランスについて、国際基準との整合を図るため、「給油(排油)中の航空機と建物(ボーディングブリッジを除く。）」とのクリアランス」の項目を平成29年度中に削除する予定。</p>	<p>●平成30年3月末に空港運用業務指針改正済み。エプロン運用上のクリアランスについて、「給油(排油)中の航空機と建物(ボーディングブリッジを除く。）」とのクリアランス」の項目を削除。</p>	成田国際空港(NAA)
49	<p>超軽量動力機の飛行許可手続の簡素化について</p> <p>【現状】 ●超軽量動力機等の飛行にあたっては、機体の安全性の確認(航空法第11条ただし書許可)、操縦者の技量の確認(航空法第28条第3項許可)とともに、離着陸を空港等以外の場所で行う場合には、その方法の安全性の確認(航空法79条ただし書き許可)を受ける必要がある。</p> <p>●また、これらの許可を受ける際には、航空法施行規則において、操縦者の氏名及び資格を記載することが求められている(航空法施行規則第16条の14、第51条の2、第172条の2)。</p> <p>●その後、操縦者を変更する場合、航空法第28条の手続に加え、第11条及び第79条のただし書きの申請内容に、操縦者の記載が含まれているため、それぞれの手続が必要となっている。</p> <p>【要望内容】 ●操縦者のみの変更手続の場合には、航空法第11条及び第79条のただし書に基づく許可手続は不要としてほしい。</p>	B2	<p>●航空法第11条及び第79条の申請時に求める操縦者の氏名及び資格については「航空法第28条第3項の許可を受けた者」のように人物を特定せずに記載することを認めるなど、手続の簡素化に向けた検討を行う。</p>	<p>●超軽量動力機の航空法第79条ただし書許可の申請に記載する氏名欄に、「航空法第28条第3項の許可を受けた者」のように人物を特定せずに記載してもよいことを平成30年2月19日付けて関係者に幅広く周知し、操縦者の変更のみの79条関連手続の簡素化を図った。</p> <p>●航空法第11条ただし書許可の申請時についても、同様の記載を認めることとし、平成30年3月末までに通達を改正する。</p>	日本マイクロライト航空連盟
<b>2. 製造・検査・整備</b>					
55	<p>予備品証明のみなしの要件・範囲の拡大</p> <p>【現状】●輸入した重要装備品を予備品証明を受けたものとみなすための要件として、有効な米国又は欧州からの輸出耐空証明書に我が国の要件を満足する旨の記載「Export to Japan」があることが求められている。(通達「航空機及び装備品等の検査に関する一般方針」)</p> <p>●一方、米国FAAが2016年6月24日付でPolicy Memorandumを発行し、輸出耐空証明書を発行する際に「Export to Japan」を記載しないこととなった。</p> <p>【要望内容①】 ●FAAやEASAの証明書に「Export to Japan」の記載がないという理由だけで「みなし」が利かず、新規の正規部品でも予備品証明を受検する必要が生じており負担である。</p> <p>●日本への輸入のための特別要件が設定されていない現状では、輸入国の特別要件への適合を確認したことを示す「Export to Japan」の記載がなくても、みなしができるようにしてほしい。</p> <p>●「Export to 他国」の記載がされているもののみ、予備品証明検査の対象としてほしい。</p> <p>【要望内容②】 ●FAAが2016年6月24日付で発行したPolicy Memorandumにより、輸出耐空証明書を発行する際に「Export to Japan」を記載しないこととなったため、「みなし」が利かず、米国からの輸入品は全て予備品証明検査を受検することが必要となり、負担が大幅に増大している。</p> <p>●FAAに対して今後も引き続き「Export to Japan」を記載するよう協議するか、我が国の「みなし」の取り扱いを変更することにより、負担を軽減してほしい。</p>	B2	<p>●予備品証明検査は、耐空性を確保するために当該重要装備品の航空法第10条第4項第1号の基準への適合性について検査を行うものであることから、輸入した重要装備品の「みなし」の要件として、輸出国において、輸入国である日本の要件への適合性について確認されており、その旨が輸出耐空証明書に記載されていることを求めてきたところ。</p> <p>●FAAに対し、Policy Memo発行の背景や意図等を確認したところ、手続上の変更により「Export to Japan」等の記載はしないこととしたものの、輸出の際には、引き続き輸入国の要件を満たすことが確認されることが確認できた。このため、米国の輸出耐空証明書については、当該記載がなくてもみなしの対象とすることとする。一方、我が国の使用者が装備品の適切性を十分に確認した上で航空機に装備するよう、指導を徹底する。</p> <p>●なお、欧州の輸出耐空証明書についても、同様の記載を不要とするようEASAと調整を始めたところであり、調整が完了次第、通達を改正することとする。</p>	<p>●米国及び欧州との調整が完了したことから、平成29年6月1日、業界及び航空機検査官に対して周知し、米国及び欧州の輸出耐空証明書について、「Export to Japan」等の記載がなくてもみなしの対象とすることとした。</p>	エアバス・ヘリコプターズ・ジャパン 川崎重工 ジェットスター・ジャパン スカイマーク セとうち SEAPLAN ES 日本航空 ピーチ・アビエーション

57	予備品証明対象部品表の作成	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●我が国の型式証明を受けていない型式の航空機の耐空検査を受検する申請者又は我が国の型式証明の発行後に初めて耐空検査を受検する申請者は、申請機に関して、予備品証明対象装備品をまとめ、航空機検査官に提出することとされている。(通達「予備品証明対象部品表の作成について(平成2年7月)」(TCL-68A-90))</li> <li>●予備品証明対象装備品は、航空法施行規則第27条に定められ、通達においてその具体例が示されている。(通達「装備品等型式及び仕様承認に係る一般方針(平成17年4月)」第4部「型式承認対象部品」)</li> <li>●通達「予備品証明対象部品一覧表」において、小型機に関する型式毎の予備品証明対象装備品の一覧表が参考として示されているが、大型機については型式毎の一覧表は作成されていない。(通達「予備品証明対象部品一覧表(平成2年7月)」(TCL-1300A-90))</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●航空運送事業者毎に重要装備品リストを作成していることから、同じ航空機型式でも会社毎に重要装備品リストが異なるため、航空会社間の部品の融通に支障が生じている。</li> <li>●各社間でのリストの不一致を是正するため、例えば、国において、大型機についても、型式毎の予備品証明対象装備品の一覧表を作成してほしい。</li> </ul>	B2	<ul style="list-style-type: none"> <li>●同じ型式の航空機であっても航空運送事業者間で予備品証明の対象部品に不統一がある点について、今後、不統一の是正に向けて、各社のリストの改正等の機会を捉えて航空運送事業者を指導していく。</li> <li>●なお、TCL-68A-90に従った予備品証明対象リストを国が設定する場合には、新型式航空機や設計変更適用機の耐空検査を受検する申請者の方々に、その都度、予備品証明対象部品表(改訂を含む)を提出する負担をお願いすることとなる。また、任意装備品等の各社で異なる装備品については、引き続き、各社での責任の下で適切な対応を求めることとなる。</li> <li>●また、要望No.53「予備品証明制度の見直しについて」の対応の方向性で記載しているとおり、将来的には予備品証明・重要装備品制度の見直しを行うべく検討を継続している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●要望のあった会社と同型式機(ボーイング式737-800型機)を運航する主要2社の予備品証明対象部品表について比較表を作成し、各社での不統一な状況があることを把握したところ。</li> <li>●統一された予備品証明対象部品表の制定のためには、各運航会社での部品の交換を行う構成レベルや機体仕様の相違等を踏まえて検討を行う必要があることから、平成30年2月26日に、ボーイング式737-800型機を運航する各社を召集して初回調整会議を行い、統一に向けた作業を開始した。</li> </ul>	スカイマーク
60	製造検査認定事業場の確認主任者の学歴要件の見直し	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●製造検査認定事業場の確認主任者の要件の一つとして「学歴」が定められており、航空又は機械(装備品の場合は工学)に関する学科の大学、短期大学又は高等専門学校卒業者に限定されている。(航空法施行規則第35条)</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●「学歴」要件により、確認主任者に登用できる人材が限定されてしまうため、例えば、以下のように要件を見直してほしい。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・業務経験や教育訓練を中心とした要件にする。</li> <li>・高校卒業以上にする。</li> <li>・工学に関する学科の要件をなくす。</li> </ul> </li> </ul>	B2	<ul style="list-style-type: none"> <li>●工学系の専門学校卒業者についても、短期大学や高等専門学校卒業者と同等と認めて確認主任者への選任を認めるなど、相応の知識を有する者を選任することが可能となるよう、確認主任者の同等認定の条件を見直すため、平成29年度内に通達改正を行うこととする。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●平成30年3月末までに通達を改正し、工学系の専門学校卒業者についても、相応の知識を有する者を確認主任者に選任することを認めることとする。</li> </ul>	川崎重工業 明石工場 ジャムコ トヨタ紡織 ナブテスコ 三菱航空機
61	装備品修理改造認定事業場の確認主任者の資格要件の見直し	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●装備品修理改造認定事業場の確認主任者の要件として、認定業務に対応した航空工場整備士、又は工学に関する学科の大学、短期大学若しくは高等専門学校卒業者に限定されている。(航空法施行規則第35条)</li> </ul> <p>●ただし、確認主任者の要件(航空工場整備士又は工学に関する学科の卒業生)を満足する者がいない場合であって、当該事業場の体制や認定業務の内容では航空工場整備士の資格を取得することができない場合に限り、「認定事業場が承認を受けた審査基準及び方法に従って実施する審査(承認審査)合格+認定業務の経験7年以上」で確認主任者と同等の能力を有すると認められる「同等認定」を受けることができる。(通達「事業場認定に関する一般方針(平成12年5月)」)</p> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●装備品修理改造認定事業場の確認主任者の要件の一つである「航空工場整備士」について、自社での実地試験ができないために資格の取得が困難であり、実質上、確認主任者は工学に関する学科の卒業者に限られている。</li> <li>●装備品修理改造認定事業場の確認主任者の要件を、「航空工場整備士の学科試験合格+α」にしてほしい。</li> </ul>	B2	<ul style="list-style-type: none"> <li>●工学系の専門学校卒業者についても、短期大学や高等専門学校卒業者と同等と認めて確認主任者への選任を認める、現行の「承認審査」による同等認定の条件の更なる緩和を行う等により、相応の知識を有する者を選任することが可能となるよう、確認主任者の同等認定の条件を見直し、確認主任者の候補者を拡大するよう、平成29年度内に通達改正を行うこととする。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●平成30年3月末までに通達を改正し、工学系の専門学校卒業者についても、相応の知識を有する者を確認主任者に選任することを認めることとする。</li> </ul>	航空機材

63	<p>確認主任者の確認の方法</p> <p>【現状】 ●認定事業場は、自らの組織、人員、業務の実施方法及び品質管理制度を踏まえ、確認主任者に具体的にどのような手法により確認をさせるかを、確認主任者が行う確認の項目毎に明確に業務規程に規定することが求められており、その手法として、(1)現物確認、(2)書類確認、(3)現物確認と書類確認の混合形態が挙げられている。(通達「事業場認定に関する一般方針」)</p> <p>【要望内容】 ●我が国の通達「事業場認定に関する一般方針」では、確認主任者の確認の手法として、基本的に現物確認、書類確認のどちらかでよいような表現になっているが、欧米では両方を確認することが前提となっているため、通達を改正すべき。</p>	B2	<p>●現行でも、事業場毎に組織、人員、業務の実施方法及び品質管理制度等を考慮し、適切な確認手法となるよう指導しているところであり、また、欧米でも、規則上で現物確認及び書類確認の双方を求めているという事実はないが、通常は現物と書類の両方を確認することが一般的であると考えられるため、ご要望も踏まえ、平成29年度内に現行の通達の記載を適正化するための通達改正を実施することとする。</p> <p>●平成30年3月末までに通達を改正し、確認主任者の確認の方法についての記載を適正化する。</p>	川崎重工業 明石工場
66	<p>業務規程の附属規程とその取扱い</p> <p>【現状】 ●認定事業場の業務規程の記載内容について、社内規程の体系が別途ある場合には、その規程体系の概要を業務規程に記載することが求められている。</p> <p>●具体的には、「業務規程、業務規程の附属規程との関連を体系的に示し、これらの種類と内容を明確にすること。この場合、業務規程の各章と他の規程の関連が分かるように記載すること。また、業務規程の附属規程の改廃についての責任者及び承認手続について記載すること。」が求められている。(通達「事業場認定に関する一般方針(平成12年5月)」)</p> <p>【要望内容】 ●業務規程に附属する社内規程の一覧の軽微な変更でも、都度内容説明や届出が必要となり、労力を要している。</p> <p>●業務規程の附属規程とその取扱いを明確化してほしい。(社内規程の改版数の記載は不要など)</p>	B2	<p>●要望者は、業務規程に附属する社内規程一覧を定め、かつ、社内規程一覧に各規程の改版数まで記載しているため、各規程を変更する度に手続が必要となっている。</p> <p>●しかし、業務規程自体に必要な事項が記載されている限り、改版数を含めて社内規程の内容等を業務規程に記載することは必須とはしておらず、現行の制度で対応できる。</p> <p>●ただし、上記の内容を次回の通達改正の際に反映させ、解釈を明確化することとする(平成29年度内)。</p> <p>●平成30年3月末までに通達を改正し、業務規程の附属書規程の取扱いを明確化する。</p>	トヨタ紡織
69	<p>重要装備品の良品流用に係る緩和</p> <p>【現状】 ●航空運送事業の用に供する航空機の重要装備品については、航空運送事業者がその管理手法を整備規程で定めている場合、認定事業場での修理作業時に、装備品基準適合証がなくても、後続号機から良品として流用することが認められている。</p> <p>【要望内容】 ●装備品基準適合証のない重要装備品の良品流用は認められていないと理解しているが、基準を設けて、その基準を満足する場合には、例えば同一顧客の後続号機から流用できるようにしてほしい(通達に良品流用が可能な旨を明記してほしい)。</p>	B2	<p>●航空運送事業の用に供する航空機の重要装備品については、航空運送事業者がその管理手法を整備規程で定めている場合、当該航空運送事業者の指示にしたがって、後続号機等から良品流用することを認めており、実際に航空運送事業者が自ら流用手続きを整備規程(附属規程含む)に定めて運用されている。</p> <p>●ただし、現行の通達上では本件に関して記載していないことから、平成29年度内に通達を改正することとする。</p> <p>●平成30年3月末までに通達を改正し、重要装備品の良品流用が可能であることを明記する。</p>	IHI

70	<p>一部の整備プロセスの実施に係る装備品基準適合証の発行</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 装備品基準適合証については、航空法第20条第1項第2号、第6号又は第7号の能力について同項の認定を受けた者が、航空法第10条第4項第1号の基準に適合することを確認した場合に、当該装備品の使用者に交付することとなっている。(航空法第17条第3項、航空法施行規則第40条・第41条)</li> <li>● 認定に係る作業の実施方法は、当該装備品の設計者が整備マニュアル等で指定する最新の方法に従うこととされている。</li> <li>● また、装備品修理改造認定事業場における確認の方法として、確認主任者が <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 当該装備品の修理又は改造の計画が、業務規程に規定された品質管理制度に基づき、作業の実施方法にしたがって作成されていること、</li> <li>(2) 当該装備品に実施した修理又は改造が、(1)の計画にしたがって実施されていること、</li> <li>(3) 当該装備品に実施した修理又は改造が、(1)の計画にしたがって完了していること。また、その記録が業務規程にしたがって作成されていることを確認することとされている。(通達「事業場認定に関する一般方針」)</li> </ul> </li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 装備品基準適合証は、航空法第10条第4項第1号の基準に適合することを確認するため、台上試験で性能を確認した重要装備品にのみ発行可能であり、整備プロセスの一部を実施しただけでは適合証を発行することはできないと理解している。</li> <li>● 「整備プロセスの一部の実施」のうち、以下のような場合について、装備品基準適合証を発行できるようにしてほしい。 <ul style="list-style-type: none"> <li>① <ul style="list-style-type: none"> <li>● 顧客からエンジンの整備を受託する際に、始めからエンジン補機が取り外された状態である場合や、整備作業中にエンジン補機に不具合が見つかる場合がある。このような場合に、必要となる補機は事業場保有のものを利用し、メーカーの指定するマニュアルにしたがってベンチテスト等が実施できれば、エンジン補機が欠品の状態である旨を備考欄に記入した上で、エンジンに装備品基準適合証を発行できるようにしてほしい。</li> <li>② <ul style="list-style-type: none"> <li>● 別のエンジン整備会社から、エンジン全体の整備工程の一部として、ファンブレードのパッチ修理工程等の特別な装置を要する特殊行程や特別なスキルが必要となる修理だけを受託した場合、認定事業場が実施した作業内容を備考欄に過不足なく記入することにより、装備品基準適合証を発行できるようにしてほしい。</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 航空法施行規則第33条(業務の範囲及び限定)において、装備品関係の認定事業場の業務の範囲を規定しているが、ここでは重要装備品に限定していないことから、重要装備品以外に対する認定を取得した上で、装備品基準適合証を発行することは可能である。</li> <li>① <ul style="list-style-type: none"> <li>● エンジン補機が欠品状態での整備については、現行制度においても、欠品状態でも部品番号等で形態が特定できる場合に、認定事業場がメーカーの指定するマニュアルに基づき作業を実施し、マニュアルに基づくベンチテスト等の完成確認ができれば、装備品基準適合証を発行することができる。</li> <li>② <ul style="list-style-type: none"> <li>● 現行通達では、今回の例のようなケースが想定されていないが、当該部品はその状態で広く流通し使用されるものではなく、必ず委託元に納入されるものであることから、一定の条件の下で発行が認められると考えられる。このため、整備工程の一部を実施した場合の装備品基準適合証の発行の条件や具体的な発行手順等を検討し、平成29年度内に通達改正を行うこととする。</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> <p>①A ②B2</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平成30年3月末までに通達を改正し、製造工程の一部を実施した場合の装備品基準適合証の発行の条件及び手順等について明確化する。</li> </ul>	IHI
78	<p>共同で事業を営む企業に関する事業場認定について</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 複数の企業が航空機又は装備品の整備等に関する事業を共同で営む場合、当該共同の事業が、特定の航空運送事業及びその関連航空運送事業者の航空機及びその装備品に係る整備等を行うことを主たる目的とし、かかる事業を主に行うものである場合に限り、当該共同の事業に係る事業場の総体について、航空法第20条の認定(航空機整備検査認定、航空機整備改造認定、装備品修理改造認定に限る)を受けることができるとされている。(通達「共同の事業に関する事業場認定の指針(平成21年7月)」)</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 上記以外の場合には、共同の事業に関する事業場認定は認められていないため、同一地区のグループ会社間において受委託の関係となり、都度の受領・領収検査や委託先管理のため、直接的・間接的にコストが発生している。また、各社で認定維持に係るコストが発生している。</li> <li>● 上記の通達を改正し、共同事業体運営の認定対象を、航空運送事業者のみから認定事業場全般へと拡張してほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現行の通達「共同の事業に関する事業場認定の指針」は、航空運送事業者及びその関連事業者からの要望を受けて、平成21年に制定したものである。</li> <li>● 現在、当該通達により認定を受けている事業場は1つしかないものの、その実績から、対象事業者の制限を維持すべき理由は見当たらない。</li> <li>● このため、今後、要望者から具体的な要望を確認した上で、航空運送事業者及びその関連事業者以外の認定事業場であっても、現行通達に定める要件を満たせば、複数の事業者を共同の事業体として認定することを認めることとし、平成29年度内に通達改正を行う。</li> </ul> <p>B2</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 通達改正に向けて、要望者の具体的な要望内容や共同事業化に向けた検討状況等を確認しつつ検討を進めていたところ、平成29年12月に、要望者より、現時点での共同事業化は困難との回答があった。</li> <li>● このため、現時点で、当該要望事項について希望している者はいないと承知しているところ、共同事業体認定の対象を航空運送事業者及びその関連事業者としている要件を廃止する方向で検討し、平成30年度中に所要の通達改正を行う。</li> </ul>	三菱重工航空エンジン

85	<p>【現状】</p> <p>●更新耐空証明検査においては、航空機製造者が設定した検査手順書(Production Flight Test Procedure (PFTP)等)を踏まえ、必要な項目について飛行検査を実施している。(通達「地上機能検査及び飛行検査項目(耐空証明[定期]検査用)」(TCI-2-002C-97))</p> <p>●同通達では、更新耐空証明検査時の無線通信機器の点検として、方向探知機(ADF)の無指向性無線標識(NDB)局からの信号の受信や、マーカ-受信装置のマーカ-ビーコン直上通過時の作動確認が求められている。</p> <p>【要望内容】</p> <p>●NDB地上局やマーカ-ビーコンを設置した空港の数が少なくなっている状況にもかかわらず、更新耐空証明検査のADF及びマーカ-受信装置の検査項目について、飛行試験による実施が求められており、コストが増大している。</p> <p>●更新耐空証明検査でのADF及びマーカ-受信装置の検査は、国による実機検査(官検)のみならず、社内実機検査においても、チェッカー機器を用いた地上検査による実施を認めてほしい。</p>	B2	<p>●方向探知機(ADF)の機能検査については、現行の通達「地上機能検査及び飛行検査項目(耐空証明[定期]検査用)」においても既に、地理的制約からNDB局を受信することが困難な場合は、ラジオ局等を使用して実施することを認めている。</p> <p>●また、マーカ-受信装置の機能検査についても同様に、現行の通達において、飛行試験に替えて地上におけるテスターによる機能確認でもよい旨を記載している。</p> <p>●また、官検前に実施する社内飛行試験時のADF及びマーカ-受信装置の機能検査の取り扱いについても、同様の代替を認める方向で検討中であり、平成29年度内に必要な通達改正を行う。</p>	<p>アジア航測 エアバス・ヘリコプターズ・ジャパン 日本トランスオーシャン航空 読売新聞</p>
97	<p>【現状】</p> <p>●航空機の型式証明を行うための検査については、当該型式の設計に加えてその設計に係る航空機のうち一機の製造過程及び現状について行うこととされている。(航空法第12条、航空法施行規則第18条)</p> <p>●このうち、製造過程の検査の対象範囲については、機体を構成する素材レベルから完成機までの全ての段階とし、当該機の製造過程に適用された全ての製造方法(工程を含む)、検査手法(特殊行程を含む)、治工具管理及び品質保証/管理体制(作業員/検査員教育及び外注管理を含む)等を包含することとされている。(通達「国産航空機の型式証明等について(平成17年9月)」)</p> <p>●型式証明等の検査を受けた製造工程に一致しない製造工程の適用は、製造過程の変更にあたるとして、製造過程検査の実施を求めているが、次の変更については、製造過程の変更とはしないこととされている。(通達「製造過程検査実施要領」)・施設及び設備で、同一仕様、同一機種への変更。・申請者が審査を受けた品質管理等を製造過程に適用している場合であって、当該管理の適用の中での人員の変更。</p> <p>●また、国内で航空機の製造を行う事業場は、我が国の型式証明を受けた設計に従って製造した航空機に対し、国が行う新規耐空証明の現状検査に相当する検査を行う能力(航空機製造検査認定)について、国の認定を受けることができる。(航空法第20条)</p> <p>【要望内容】</p> <p>●型式証明の要件の一部として、製造過程の検査を行うという本邦独自の要件により、例えば製造場所の変更等の型式設計とは異なる変更の際であっても、型式設計変更の申請が必要となっている。</p> <p>●本邦の型式証明の要件となっている製造過程検査を、諸外国と同様、型式証明とは別の制度としてほしい。</p>	B2	<p>●欧米においても、製造過程における各工程が当該航空機の設計を具現化するために適切な設定となっていることは、型式証明検査の中で確認されており、製造過程検査自体は本邦独自のものではない。</p> <p>●型式証明に係る製造過程検査と航空機製造検査認定の検査とで共通している部分については、これまでも、型式証明審査を行う航空機技術審査センターと、認定事業場の検査を行う担当航空機検査官室との間で密に連携をとり、検査が重複しないようにしているところ。</p> <p>●航空機製造検査認定を取得している場合における、型式証明上での製造場所の変更等の処理手続について引き続き検討し、平成29年度内に対応する。</p> <p>●製造場所の変更を含め、製造検査認定においてカバーされる変更については、型式証明上の手続きが省略できるよう、通達改正を行うこととし、現在パブリックコメントを実施中。</p> <p>●平成30年4月下旬～5月上旬に通達を改正予定。</p>	三菱航空機
98	<p>【現状】</p> <p>●我が国航空局は、米国当局及び欧州当局が定める安全基準と同等の基準を設定している。</p> <p>●しかし、法令類の体系は国によって異なっており、安全性基準の番号体系も我が国独自のものとなっている。</p> <p>【要望内容】</p> <p>●海外航空当局が設定している規則類の体系と我が国の航空局が発行する規則類の体系が一致していないことから、海外の顧客に対して、安全基準への適合性を説明するのに苦慮している。</p> <p>●欧米規則の番号体系と本邦法令の番号体系の共通化、又は、欧米規則と本邦法令の互換性を示す資料の作成を行ってほしい。</p>	B2	<p>●欧米規則と本邦規則とは、その成り立ち等の違いから体系が異なっており、また、現時点で本邦規則の番号体系を変更することは当局と対象者の双方に大きな混乱を招くおそれがあることから、本邦規則の番号体系を欧米規則に合わせることは困難。</p> <p>●ただし、欧米との相互承認協定に向けた協議等を通じて、我が国と欧米の規則は、番号や構成の違いこそあるものの、実態上は同等の規則となっている。航空機の安全性に係る、欧米と我が国の法体系の概要を説明する資料や、耐空性基準の対比表等を作成し、平成29年度内に公表することとする。</p> <p>●航空機の安全性に係る、欧米と我が国の法体系の概要を説明する資料、耐空性基準の対比表等を作成し、平成30年3月20日に航空安全情報管理・提供システム(ASIMS)において公表した。</p>	三菱航空機

3. 乗員					
118	操縦士学科試験の受験機会について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●我が国の操縦士技能証明学科試験については、過去に実施した航空会社等へのニーズ調査を踏まえて、定期運送用操縦士：年4回、准定期運送用操縦士：年4回、事業用操縦士：年6回、自家用操縦士：年3回の回数を設定している。</li> <li>●米国の自家用操縦士のライセンスを有している者が日本の自家用操縦士の技能証明を取得しようとする場合、実地試験は免除され、通常の学科試験のうち国内法規のみを受験することでライセンスの書き換えが認められている。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●操縦士を養成する課程において、米国で取得した自家用操縦士のライセンスを日本の自家用操縦士技能証明へ書き換えるケースが年間6回発生しているため、自家用操縦士の学科試験を受ける機会を増やしてほしい。</li> </ul>	B2	<ul style="list-style-type: none"> <li>●平成29年度中に操縦士学科試験の種別毎に試験機会のニーズを再整理し、平成30年度の学科試験実施回数に反映するなど、引き続き受験機会の増加にあたって取り組みを進める。</li> </ul> <p>○要望者に本要望の背景を含め、詳細を伺ったところ、以下のような説明があった。</p> <p>○准定期運送用操縦士(MPL)課程の大型機実機訓練において、訓練生が技能証明を取得していない場合、教官は別途操縦教育証明(教証)の保有が必要となることから、同社では小型機訓練の時点で自家用操縦士(PPL)の取得をすることとしていた。このため、PPLに係る受験回数を増やすことで、訓練計画に柔軟性を持たせるために本要望に至ったものである。</p> <p>一方で、既存のMPL制度ではPPLを取得していない訓練生の教官であっても、通常の教証に代えて、より容易に教官としての資格を取得できる制度(※)を設けており、要望者に対して本制度を利用するよう提案したところ、活用を検討する旨回答があった。(要望者了承)</p> <p>なお、PPLの学科試験回数については、現状では受験者数は増加傾向にないことから、当面は現在の回数を維持することとするが、受験者数の推移や各種要望の内容等を踏まえつつ、必要に応じて見直しを図ることとする。</p> <p>(※) 実施できる教育訓練を事実上MPL課程に限定することで、試験項目や難易度を通常の教証より容易に取れるようにしたもの。</p>	日本航空
119	特定操縦技能審査制度の簡素化	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●操縦者に対する技量維持を図るため、操縦士は国が認めた操縦技能審査員により2年毎に技量等についての審査(特定操縦技能審査)を受け合格しなければ航空機の操縦を行ってはならないこととしているとともに、その結果を技能証明書に記載させることでその実効性を担保している。</li> <li>●航空会社に所属する操縦士については、通常の運航規程に定める定期審査等によって特定操縦技能審査に代えられることとされており、その結果を技能証明書に記載することが必要。(技能証明書の審査結果の記入欄は5行)</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●航空会社の場合は、操縦士に対する審査の回数が多く(半年に1回等)、特定操縦技能審査に係る技能証明書の審査結果の記載欄がすぐに埋まってしまい、技能証明書の更新が必要となるので対策を講じてほしい。</li> </ul>	B2	<ul style="list-style-type: none"> <li>●例えば技能証明書の審査結果欄を現行の5行から増やすなど、平成29年度中に技能証明書の記載に関する手続負担を軽減するための検討を進める。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>●審査結果欄を従来の5行から15行に増やした新書式を設定し、平成30年3月20日からの技能証明書の申請より対応しているところ。</li> </ul>	日本航空

120	<p>型式限定変更時の試験科目等の省略</p> <p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●定期運送用操縦士として航空機を操縦する場合には、運航する航空機型式に応じた試験を受け、型式限定を受けなければならない。(航空法第25条)</li> <li>●また、現在有している航空機型式以外の型式限定を受ける場合には、新たに限定を受けようとする航空機型式に応じた試験を受け合格する必要があるが、その際、移行する型式の特性について航空機メーカーの技術資料等をもとに検討の上、実施する試験科目を省略できる。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●新型式の機材導入(エアバスA380)にあたり、既にある同一メーカーの極めて類似した機体の型式限定を有する者については、型式限定変更時の実地試験科目を省略してほしい。</li> </ul>	B2	<ul style="list-style-type: none"> <li>●新型式の機材導入にあたり、航空機メーカーの関連する資料や欧米当局の基準を参考にし、変更する型式の特性等を踏まえ、試験科目の省略についての検討を進める。</li> <li>●A380の導入時期も勘案し、A380に限らず、より一般的に類似型式間の型式移行訓練・審査の省力化について検討する。(関連要望番号146。30年度見直し予定)(要望者了解済み)</li> </ul>	全日本空輸
134	<p>模擬飛行装置に関する規制緩和の要望</p> <p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●現在、技能証明取得のための経験要件に関し、航空法施行規則別表第二「飛行経歴その他の経歴」において、フライトシミュレータ(模擬飛行装置(FFS)及び飛行訓練装置(FTD))による訓練時間(模擬飛行時間)を経歴として充て可能な上限は、自家用操縦士5時間限度、事業用操縦士10時間限度と規定されている。</li> <li>●国内では国産小型機用FFSは存在しないため、FTDで補えない訓練は実機を使用する事になり、費用が多額となる。</li> <li>●通達「操縦士実地試験実施細則(平成10年3月)」において操縦士技能証明に係る実地試験の実施方法が定められており、実地試験においてフライトシミュレータを活用することができる範囲についても定められている。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●技能証明取得にあたって、模擬飛行時間として経歴に認められる限度時間をそれぞれ増やして頂きたい。</li> <li>●操縦士実地試験実施細則では、事業用操縦士(一人乗機)等の各実地試験において、FFSが利用できるように規定されていないが、FFSで空中操作や基本計器飛行等を実施できるようにして頂きたい。(注)実地試験実施細則では、試験科目毎に「実機で行うもの」、「実機又は飛行訓練装置(FTD)で行うもの」等の分類を行っているが、FFSの利用について特段の規定がない。</li> </ul>	<p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●ICAOによる国際標準において、模擬飛行時間として経歴に認められるのは、自家用操縦士は5時間を限度、事業用操縦士は10時間を限度と規定されており、これに基づき航空法施行規則別表第二を規定しているものであるため、当該限度時間を変更することは困難である。</li> </ul> <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●現在、基本計器飛行等、飛行訓練装置において実施可能としている実地試験科目については、飛行訓練装置の認定要件と模擬飛行装置の認定要件を比較し、模擬飛行装置でも実施可能かについて精査し、平成29年度内に適宜実地試験実施細則に反映する。</li> </ul> <p>③</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●なお、現在実機により実地試験を行うこととなっている野外飛行や空中操作等の科目については、当該試験科目を通して、気象状況等の変化に応じ適宜高度、経路を変更できること、気流の擾乱・凍結等飛行障害現象の存在を予測できること、所定の方法により管制機関と無線電話により交信し必要な情報、許可を受けること等、実際の運航環境下での能力を判定していることから、模擬飛行装置で実施可能とすることは困難である。</li> </ul> <p>①C ②B2 ③C</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●平成30年3月に操縦士実地試験実施細則を改正し、飛行訓練装置において実施可能としている実地試験科目について模擬飛行装置でも実施可能とすることも含め、模擬飛行装置で行うことが可能な実地試験科目を明確化した。</li> </ul>	本田航空
148	<p>カテゴリーI 航行の審査(DA Landing)について</p> <p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●航空法第83条の2に基づき、特別な方式による航行を行う場合には、国土交通大臣の許可を受けなければならない。</li> <li>●特別な方式による航行には、以下のものが挙げられる <ul style="list-style-type: none"> <li>-RVSM(Reduced Vertical Separation Minimum)航行:他の航空機との垂直方向の間隔を縮小する方式</li> <li>-カテゴリーI航行(I、II、IIIa、IIIb):悪天候の低視程下における進入</li> <li>-RNAV航行:許容される航法精度が指定された経路又は空域における広域航法による飛行</li> </ul> </li> <li>●航空法施行規則第191条の4及び通達「カテゴリーI航行の許可基準および審査要領」において、カテゴリーI航行に係る具体的な許可基準が定められており、航空機乗組員が特別な方式による航行に必要な知識・能力を有していることを確認することが求められている。</li> <li>●カテゴリーI 航行に係る航空機乗組員の審査において、航空局運航審査官の指導により、着陸進入時、決心高度(着陸を続行するかや直すか決定する高度)まで自動操縦を使用することとしている。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●通達「カテゴリーI、II、III航行の運航資格に係る審査要領」(平成13年12月)において、カテゴリーI航行の場合には、「自動操縦装置は、飛行機運用規程に定める運用限界高度又は対地100ftのいずれか高い高度まで使用できる」と定められている。</li> <li>●上記の基準が定められている中で、国(運航審査官)の指導により決心高度(200 feet AFE)において自動操縦装置を解除するよう求められているものの、このような動作は通常運航では行うものではなく、安全運航に支障を及ぼす動作であることから、機長の判断により自動操縦の解除ができるようにしていただきたい。</li> </ul>	B2	<ul style="list-style-type: none"> <li>●これまでのカテゴリーI 航行の審査では、決心高度において自動操縦を解除させることにより、精密進入着陸に必要な目視確認等に加え、同高度からの手動による操縦を開始させ、決心高度においてより多くのタスクを課すことで、厳しい審査を実施してきた。</li> <li>●実運航に即した訓練・審査の実施を考慮すると、決心高度より高い高度で自動操縦装置を解除しながら進入することが通常である。今後は審査において決心高度より高い高度で自動操縦装置を解除することもできるよう平成29年内早期に関係者と調整する。</li> </ul>	全日本空輸

150	社内機長初回認定を行う指定本邦航空運送事業者の取扱い①	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●機長昇格候補者が航空法第72条に基づく機長認定を受け、機長に昇格するためには、初回機長認定に合格する必要がある。</li> <li>●初回機長認定については、社内で機長の審査を行うことができる指定本邦航空運送事業者としての指定を受けている航空運送事業者であっても、基本的に国(運航審査官)が審査を行うこととされているが、一定の追加要件を満たした指定本邦航空運送事業者については、査察操縦士が初回機長認定を行うことができる。</li> <li>●その追加要件の一つとして、「いずれの6月においても、型式機ごとに、事業者が行う機長初回認定の審査件数が、航空局が行う機長初回認定の審査件数を超えてはならない」ことが求められている。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●社内機長初回認定を行う場合において、「いずれの6月」の条件を満足するように、社内機長初回認定を実施する人数を調整しつつ運用しているが、過去の6月間の実績だけの管理では不十分であり、将来6月間の昇格予定者を考慮した社内機長初回認定の実施計画を立てなければならない。</li> <li>●ある月の社内機長初回認定件数が航空局審査件数より多く計画した場合、過去の6月間の件数で航空局審査件数を超えていなくとも、次月以降(6月間)の昇格審査がない場合、6か月後に国による審査件数を超えてしまう場合がある。</li> <li>●このため、「いずれの6月による審査件数管理」に係る要件の削除または年・年度ごとの管理としていただきたい。</li> </ul>	<p>B2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●平成25年11月に、指定本邦航空運送事業者において、社内機長初回認定を実施することが可能となるよう基準の見直しを行った際、従前は国(運航審査官)のみが機長初回認定を実施していたことから、安全性の確保の観点から、国と同等の審査能力を担保するために、指定本邦航空運送事業者に一定の追加要件を課すこととした。</li> <li>●機長は安全運航のための責任を有しており、副操縦士から初めて機長に昇格する際の機長認定は特に重要である。このため、国が半数以上の機長認定を行い、事業者が同等レベルの審査を実施できているかどうかの評価を行うことを意図して定められたものである。</li> <li>●社内機長初回認定の要件に関し平成30年度末までに全体見直しを行うものの、一部運用面の課題を改善する観点から、「いずれの6月においても国による審査件数を超えてはならない」とする要件については、平成29年度末までに関連通達を改正する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●航空局が行う審査件数を超えてはいけない期間について、「4月1日から9月30日までの期間及び10月1日からその翌年の3月31日までの期間のそれぞれ」とするよう、平成29年10月23日付けて関係通達の改正を行い、即日適用している。</li> </ul>	日本航空
157	訓練担当操縦士の任用要件について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●航空法第104条および同法施行規則第214条に基づき、航空運送事業者は、運航規程において「航空機乗組員の技能審査および訓練の方法」について定めなければならない。</li> <li>●技能審査・訓練に関する詳細な要件については、運航規程審査要領および同細則に定められており、航空機乗組員に対する訓練科目や訓練時間、訓練担当者の任用訓練の内容、航空機乗組員に対する審査方法などが含まれている。</li> <li>●通達「運航規程審査要領細則(平成12年1月)」において、最大離陸重量が5,700kg以下の飛行機および最大離陸重量9,080kg以下の回転翼航空機の場合には、訓練担当操縦士の任用要件の一つとして、「当該社の事業の用に供する飛行機、回転翼航空機又は飛行船の機長として100時間以上の飛行時間を含む飛行機及び回転翼航空機による1000時間以上の飛行時間を有すること」が求められている。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●他社において、自社保有の機体と同一型式の機体について100時間以上の機長としての飛行経験を有していたとしても、転職した場合においては自社において100時間以上の機長としての飛行経験がなければ、訓練担当操縦士(訓練教官)として乗務できないため、人材の育成に時間がかかる。</li> <li>●訓練教官に求められる経験要件について、他社における機長としての飛行経験による充当を認めてほしい。</li> </ul>	<p>B2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●訓練教官の要件として、航空運送事業者での一定の機長経験は必要であると考えている。</li> <li>●現在進めている小型機関連通達の改正とあわせ、訓練担当操縦士の任用要件について、追加要件の設定等を条件に他社での経験を認めることを検討していることから、平成29年度末までに任用要件の改正を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●訓練担当操縦士の任用基準については、類似の事業を実施している事業者での同一型式機による経験である場合は、他社での機長時間を算入できるものとして、改正素案を検討しているところ。</li> <li>●今後、「運航規程審査要領細則」の改正を行うべく、平成30年3月5日にパブリックコメントを実施しており、同年4月中旬に通達を改正する予定(他社での経験要件の取扱いについて検討を要したため4月以降にずれ込んだもの)。</li> </ul>	九州航空

## 技術的な内容が主でない要望 対応状況等

[対応分類] A：現行制度で対応可能／B1：平成29年6月末までに対応済／B2：平成29年度内に対応／B3：平成30年度以降に対応／C：検討の結果対応が困難

番号	要望事項	現状と要望内容	分類	対応の方向性	対応状況等(平成30年3月末時点)	要望者
160	経済減便の適用条件ルール化	<p>【現状】</p> <p>●国内線の経済減便に関するルールが定められておらず、経済減便を行うことが出来ない。そのため、予約が低調で収入が変動費を下回る赤字便であっても、一度販売すると運航する必要があり、会社の財務状況を圧迫するリスクが生じる。その分、他の便の運賃を上げるなどの経営努力を行い会社全体の収益を確保する必要があり、利用者利便も損なわれる可能性がある。</p> <p>【要望内容】</p> <p>●国内線の経済減便に関する適用条件をルール化し、当該ルールの枠内で経済減便を行えるようにする。</p>	B2	●要望に対応するに当たっての条件等について検討し、具体的な対応内容について平成29年度内に結論を得る。	<p>●国内線におけるダイヤ確定後の客況に応じた運休等について、アンケートやエアラインへのヒアリングを行いつつ検討を進めた結果、一定の留意事項を満たし、利用者利便を著しく阻害しないこと等が担保されれば、運休等を行うことができる旨を通達において明文化することとする。</p> <p>●本部会への報告を経たうえで発出する予定。</p>	ジェットスター・ジャパン
161	ダイヤ確定前の販売に関するルール化	<p>【現状】</p> <p>●国内線では販売後のスケジュール変更に関するルールが明確でないため、スケジュールを確定するまで販売を控える必要がある。スケジュールの確定は、スロットやスポット調整に左右されるため、多くの航空会社で上期・下期スケジュールの開始日の約2ヶ月前に一斉に販売することが通例となっている。これにより、旅客が先々の旅行の予約を行えない状況となり、旅客利便が損なわれている。</p> <p>【要望内容】</p> <p>●国内線における販売後のスケジュール変更に関するルールの明確化</p>	B2	●要望に対応するに当たっての条件等について検討し、具体的な対応内容について平成29年度内に結論を得る。	●国内線におけるダイヤ確定前の販売について、エアラインへのヒアリングを行いつつ検討を進めた結果、一定の留意事項を満たし、利用者利便を著しく阻害しないこと等が担保されれば、航空券の販売を行うことができる旨を事務連絡において明文化し、エアラインへ通知した。	ジェットスター・ジャパン
162	国際線運賃における海外発運賃認可制度および全運賃報告制度の撤廃	<p>【現状】</p> <p>①日本では海外発の国際線運賃の認可が必要となっており、日本発運賃に加えてそれにかかる事務作業が必要となり事業規模拡大とともに作業量も増加していく。</p> <p>②上限認可制の中で認可内の変更であっても、各運賃レベルについての報告が求められることにより、変更の都度、報告の準備及び作業が必要となる。</p> <p>【要望内容】</p> <p>①国際線海外発運賃の認可の撤廃</p> <p>②国際線運賃報告の撤廃</p>	B2	●認可申請事項や運賃の報告事項を精査し、平成29年度内に手続の簡素化を図る。	<p>●認可申請・実販売額の報告において、社内で使用している書類、海外当局へ提出している書類等の転用を容認し、手続の簡素化を図った。</p> <p>●加えて、申請書の提出と認可というプロセスで行っている認可手続をATPCOシステム(*)を利用して行えるよう、ATPCOシステムの改修に向けて調整を行っている。</p> <p>(*)ATPCOシステム 航空分野で国際的に使用されている運賃登録システム。米国、カナダ、ブラジル等においては、既にATPCOシステム内で認可申請手続を行っている。</p>	ジェットスター・ジャパン

163	事業計画・運航計画認可後の運休・発着時刻変更について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●新規路線の開設や既存路線の増便を検討する際に、取得できたスロットの理由等により認可されたの既存便の運休・発着時刻の変更が必要となる場合がある。都度、事業計画・運航計画変更認可申請に向け、当局と相談するが、認可後の運休・発着時刻の変更は認めないとする考えが示されることがある。このため、新規路線の開設や増便について一部曜日で見送る事態が発生している。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●新規路線開設や既存路線の増便等、事業計画の変更を行おうとする中で生じる既存便の認可後における(運休及び)発着時刻の変更申請を可能とする。ただし予約済みの旅客の利便を確保するため、下記を条件とする。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・運休・発着時刻の変更の決定、予約済み旅客への連絡が運航のX日前になされること。</li> <li>・同日に自社の代替便があり、座席が確保できること。</li> <li>・予約済みの旅客には代替便に無手数料で変更すること。</li> <li>・予約済みの旅客が代替便を利用せず払い戻しを希望する場合には無手数料で払い戻す。</li> </ul> </li> </ul>	B2	<ul style="list-style-type: none"> <li>●要望に対応するに当たっての条件等について検討し、具体的な対応内容について平成29年度内に結論を得る。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>●国内線におけるダイヤ確定後の客況に応じた運休等について、アンケートやエアラインへのヒアリングを行いつつ検討を進めた結果、一定の留意事項を満たし、利用者利便を著しく阻害しないこと等が担保されれば、運休等を行うことができる旨を通達において明文化することとする。</li> <li>●本部会への報告を経たうえで発出する予定。</li> </ul>	ピーチ・アビエーション
164	国内線における低需要便の運休・運航時刻の変更	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●国内線においては、旅客需要動向に応じた運休及び運航時刻の変更に関する定めがない。極端に需要が低いと予測される便についても、運休・運航時刻の変更なく運航を維持することが求められ、とりわけ低廉な運賃設定をおこなうLCCにとって収支悪化を招く一因となっている。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●極端に需要が低いと予測される便について、運休及び運航時刻の変更を可能とする。ただし、予約済みの旅客の利便を確保するため、下記を条件とする。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・運休・運航時刻の変更の決定、予約済み旅客への連絡が、運航日までに十分な日数が残る時点でなされること。</li> <li>・同日に自社の代替便があり、座席が確保できること。</li> <li>・予約済みの旅客を代替便に無手数料で変更すること。また、予約済みの旅客が代替便を利用せず払い戻しを希望する場合には無手数料で払い戻すこと。</li> </ul> </li> </ul>	B2	<ul style="list-style-type: none"> <li>●要望に対応するに当たっての条件等について検討し、具体的な対応内容について平成29年度内に結論を得る。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>●国内線におけるダイヤ確定後の客況に応じた運休等について、アンケートやエアラインへのヒアリングを行いつつ検討を進めた結果、一定の留意事項を満たし、利用者利便を著しく阻害しないこと等が担保されれば、運休等を行うことができる旨を通達において明文化することとする。</li> <li>●本部会への報告を経たうえで発出する予定。</li> </ul>	ピーチ・アビエーション
172	パッセンジャーボーディングブリッジの適応機種拡大	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●PBBの使用は、航空機のドアの高さ、即ち機種により制限されることがあり、PBBの使用が望ましい場合(車椅子のお客さまがある時や荒天時)でも使用できない場合がある。</li> <li>●結果としてPBBが占有されてなくてもオープンスポットを使用することとなり、お客さま利便性、サービスに影響するとともに、場合によってはバスの手配が必要となる。制限される機種はドアの位置が低い小型機(当社ではSAAB、Q400)であり、PBBの勾配の度合いで制限される。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●PBB内の構造の見直しや勾配に関する制限の見直しにより、PBBの利用による降機、搭乗機会が増加し、お客さまへの搭乗時のストレス(車椅子、荒天時の徒歩、バス待ち時間等)を緩和するとともに、搭乗に要する時間を短縮できるため定時性の向上が期待できる。</li> <li>●また、お客さまのランプ上での歩行機会を少なくすることで、雪害時や降雨時の転倒防止等にも効果が期待される。2020年にパラリンピックを控える中、車椅子のお客さま等に対するバリアフリー環境の一層の促進という観点においても改善頂くことが必要と考えている。</li> </ul>	B2	<ul style="list-style-type: none"> <li>●現在、国土交通省では「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準等検討委員会」を設置し、バリアフリーにかかる国交省ガイドラインの見直しを行っているところ。</li> <li>●航空局においても、同ガイドラインの改訂内容等を整理し、空港施設のユニバーサルデザイン化をより一層推進するため、平成29年度中に航空局ガイドラインの改定を行う予定である。</li> <li>●なお、改定にあたっては、航空会社を含む事業者・有識者・各身体障害者団体等により構成される委員会を立ち上げ、検討を行うこととしており、その中でPBBの勾配等についても検討することとしている。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>●国交省ガイドラインの見直し状況を踏まえ、航空局ガイドラインの改定を進めているところ。省ガイドライン見直しの進捗状況に合わせ、局ガイドライン改定を行うための委員会を平成30年3月に立ち上げた。</li> <li>●当委員会で局ガイドライン改定の検討を進め、平成30年7月頃に局ガイドラインを改定予定。この改定においてPBBの勾配等についても検討することとしている。</li> </ul>	日本航空

# 航空安全技術規制に関する目安箱

別紙3

[対応分類] A：現行制度で対応可能／B2：平成29年度内に対応／B3：平成30年度以降に対応／C：検討の結果対応が困難

番号	要望事項	投稿内容	諸外国の制度等参考情報	分類	投稿への回答と対応状況等	要望
1	規程類の電子化	<p>●近年の文書の電子化に伴い、整備規程、業務規程等の規程類も電子化され、改訂の際の紙面の配付は社内では一切行っていない。一方航空局に配付する規定の中で、業務規程と安全管理規程は下記サーキュラーにおいて紙であることが求められており、東京航空局(安全管理規程)および大阪航空局(業務規程)から紙面による配付が要求されて手間がかかっている。整備規程では、電子媒体による編集が容認されており、航空局への配付も電子的に行い、紙面による配付は行っていない。整備規程にならって、①業務規程、②安全管理規程も電子的な編集・配付を容認して頂きたい。</p>	<p>●欧米では、業務規程の配布は電子媒体でも可能となっている(EASA Part 145 UG.CAO.00024-005、FAA AC145-9A)</p>	<p>①A ②B2</p>	<p>① (投稿への回答) ●業務規程について、現行でも、電子媒体での配布を運用上許容している実績があり、現行制度で対応可能であるが、現行の通達では本件に関して明確化されていないことから、他の改正と合わせて、明確化することとし、現行でも許容している旨を周知する。</p> <p>② (投稿への回答) ●安全管理規程について、現行の通達では、紙面での提出を求めているが、ご要望を踏まえ、平成29年度内を目処に通達を改正し、電子媒体で提出することを認めることとする。</p> <p>(対応状況等) 平成30年4月上旬～中旬の通達改正に向け作業を行っているところ。</p>	(株)フジドリームエアライン
2	耐空証明検査時のマーカー受信機の機能検査について	<p>報告書P45には、航空局の対応の方向として、</p> <p>●マーカー受信装置の機能検査について、官検においては現行の通達において、飛行試験に替えて地上におけるテスターによる機能確認でもよい旨を記載している。</p> <p>●官検前に実施する社内飛行試験時のマーカー受信装置の機能検査の取り扱いについて、同様の代替を認める方向で検討中であり、平成29年度内に必要な通達改正を行うとの記載があります。</p> <p>また、報告書P82の工程表によれば、「制度改正手続きを10月に完了する計画」の記載があります。</p> <p>しかしながら、11月23日現在、制度改正手続き完了までの日程に関するアナウンスを確認出来ておりません。</p> <p>運航者としては、コスト削減につながる当該検査項目に係る改正手続きの1日も早い完了を希望しております。また、当該検査を実施するにあたり、リスクの存在を認識しながらの運航をせざるを得ない状況も生じていることから、重ねまして当該手続きの速やかな完了をお願い申し上げます。</p> <p>どうしても手続きに時間がかかるようであれば、テスターによる機能確認をお認めいただけるよう貴局内での通知をもって運用レベルでご対応いただくなど、柔軟な対応をお願いしたく、こちらも合わせて要望させていただきます。</p>		B2	<p>(投稿への回答) ●報告書の行程表で、平成29年10月に制度改正手続きを完了するとの記載があるが、検討に時間を要している状況である。</p> <p>●社内飛行試験時の方向探知機及びマーカー受信装置の機能検査についても官検と同様の代替措置を認める方向で検討中であり、平成30年1月にパブリックコメントを開始、3月に決裁手続きを完了することで、平成29年度内に必要な通達改正を行う。</p> <p>(対応状況等) ●平成30年3月末までに通達を改正し、社内飛行試験時の方向探知機及びマーカー受信装置の機能検査についても官検と同様の代替措置を認めることとする。</p>	岡山航空(株)
3	DMEへの飛行方法について	<p>ZZZZ(※1)の場外飛行場などSID(※2)が設定されていない飛行場から離陸した航空機が、VORのないDMEへ飛行する際、RNAV機材が搭載されないと、所在地を特定することが出来ません。従ってDMEまでVFRで飛ぶ際に、ATCより積極的にレーダーベクターを受けないと、IFR開始地点までたどり着けません。</p> <p>例えば、東京TCA(※3)圏内で、出発地点からHYD(※4)まで、MVA(※5)以下の低高度でも確実にレーダーベクターしてもらえるような取り決めが必要です。東京湾上空では、1,000ft以下で飛行するよう指示されることがありますが、レーダーコンタクトは出来ているようなので、MVAを現実的な高度まで下げて頂ければ安心です。</p>	<p>※1 ZZZZ・・・ICAO4文字地点略号の指定がない出発地点。</p> <p>※2 SID(Standard instrument departure/標準計器出発方式)計器飛行方式により飛行する出発機が秩序よく上昇するため設定された飛行経路、旋回方式、高度、飛行区域等の飛行の方式をいう。</p> <p>※3 TCA(Terminal Control Area)・・・進入管制区内の公示された空域であって、有視界飛行方式により飛行する航空機に対してTCAアドバイザリー業務が実施される空域をいう。</p> <p>※4 HYD・・・横須賀DME</p> <p>※5 MVA(Minimum vectoring altitude/最低誘導高度)レーダー誘導を行う際、航空機に指定する事ができる最低高度をいう。</p> <p>米国の基準についても日本と同様である。(FAA AIM 5-4-17)</p>	A	<p>(投稿への回答) ●有視界飛行方式は地上の航法施設に頼ることなく飛行が出来る飛行方式であるため、VORの有無に関わらず、計器飛行方式(IFR)の開始地点には到達できるものと考えております。</p> <p>また、MVAは、レーダーの覆域のみに基づいているものではなく、地形や障害物等との間隔を保持し、レーダー誘導の安全性を確保することを目的として設定されております。</p> <p>なお、東京TCAにおいて適用しているMVA高度を変更する計画は今のところございません。</p>	個人