

要望に対する対応案について（現時点で結論が得られているもの）

[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)/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
耐空証明制度						
3	耐空証明の検査内容について(エンジンの機体搭載前の検査) <運用> ★エンジンを改修する際に求められる2回の検査を1回に緩和してほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機のエンジンを交換して改修する場合、新たなエンジンについて、まず航空機に装着せずに試運転による検査を受け、整備品基準適合証の発行を受けたのち、航空機に装着した状態でさらに検査を行う(on wing run)こととされている。 ● このような現行制度下では、二度検査をすることによって改修に時間がかかり、その間機体を運休しなければならないことから、①逸失利益が発生する、②改修の促進が妨げられる、という点で好ましくない。 ● 安全性について万全を期す、という点で、検査を二度行うこととする制度には納得するが、状況によっては、検査を一度で済ませられるよう(=on wing runのみとする)、柔軟に対応してほしい。 ● なお、過去に検査をon wing runのみとすることが認められた例がある。 	—	A	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 認定事業場は、整備品の修理を実施し基準適合性を確認した場合には、整備品基準適合証が発行でき、この場合には、予備品証明検査を受けた場合と同様、当該整備品交換時の国の検査が不要となる。(航空法第17条) <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 製造者が指定した方法に基づき整備後のエンジンを機体装着して機能試験を実施する場合には、基準適合証を発行できることを既に認めているところであるが、その旨明確化していく。 	ANA
5	耐空証明の検査内容について(ADF(自動方向探知機)) <通達> ★更新耐空証明検査におけるADFの動作確認を不要にしてほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 耐空証明の検査項目に、「ADF(自動方向探知機)の動作確認」があり、NDB(無指向性無線標識)の地上基地局の上空を通過してこれを確認することが義務付けられている(通達「無線通信機器検査要領」)。 ● NDB地上基地局は昨今、多くの飛行場において撤去されており、耐空証明の検査を行う際に遠隔地まで飛行する必要があるため、燃料費等の負担が大きい(ある事業者の例:50万円/回)。 	—	A	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 更新耐空証明検査においては、航空機製造者が設定した検査手順書(Production Flight Test Procedure(PFTP)等)を踏まえ必要な項目について実施。「地上機能検査及び飛行検査項目(耐空証明[定期]検査用)」 <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 更新耐空証明検査の検査項目を定めるにあたっては、方向探知機(ADF)の試験における地上局上通過は求めていない。 ● 関係事業者に対しその旨十分周知していく。 	SNA
6	耐空性改善通報(TCD)制度について(届出制度) <通達> ★耐空性の改善を航空機製造国政府が承認した方法(AD)に従って行う場合には届出を不要としてほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機の耐空性に問題がある場合、航空局は、改善方法、改善期限を記載した耐空性改善通報(TCD)を発出し、事業者が従わない場合には、国土交通大臣は、改善措置命令を行うこととしている(航空法第14条の2、通達「耐空性改善通報の取扱いについて」)。 ① TCDに記載された改善方法によらず、航空機の製造国政府の承認した同等の方法(AD※)で改善する場合には、その旨を届け出なければならないこととされており、その手続きが煩雑である。(通達「耐空性改善通報の取扱いについて」) ② また、実運用上、TCDが連休や年末直前に発出されることが多く、改善期限との関係上、対応に苦慮することが多い。 <p>※TCDは、航空機製造国によって発出されたAD(航空機製造会社から航空機不具合の報告を受けた航空機製造国が発出する耐空性改善通報)を参考に作成されるため、基本的にはTCDとADの内容は一致するが、稀に異なる場合があり、その際に航空運送事業者がADの方法を探ることがある。</p>	<p>① 欧米においても、耐空性改善命令で指示されている内容と異なる方法で行う場合には、事前に当局の承認が必要。(FAA AC 39-7C, EASA Doc C.P006-01)</p> <p>② -</p>	①D	<p>①【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 耐空性改善通報(TCD)は、航空機の安全を確保するために整備、改修等が必要な場合、その実施を国が航空機所有者に指示するもの。輸入機の場合には、原則、その設計国当局が発行した耐空性改善命令を受け耐空性改善通報を発行。 ● 耐空性改善通報の指示内容と異なる方法等に対応する場合には、原則として事前承認を求め、当該方法が安全確保上同等以上であることを確認。ただし、航空機の設計国当局が当該方法を承認している場合には、届出でよいこととしている。「耐空性改善通報の取扱いについて」 <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 耐空性改善通報とは異なる方法で対応する場合には、航空機の設計国当局が承認する方法に基づき対応する場合であっても、諸外国において事前承認しているように、当該航空機の安全運航に責任を有する運航国当局として確認するために少なくとも届出は必要。 ● なお、航空機使用者が設計国当局の承認を得ている場合には、事後の届出でよいこととし、手続きの簡素化を既に図っているところ。 	ADO ANA
				②A	<p>②【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 耐空性改善通報(TCD)は、航空機の安全を確保するために整備、改修等が必要な場合、その実施を国が航空機所有者に指示するもの。輸入機の場合には、原則、その設計国当局が発行した耐空性改善命令を受け耐空性改善通報を発行。 ● 航空機使用者は、耐空性改善通報を受領した場合には、当該通報の発効から原則1週間以内に当該通報の該当/非該当を含む実施状況の報告が必要。「耐空性改善通報の取扱いについて」 <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 耐空性改善通報の実施状況の報告期限については、当該通報の発効から原則1週間としていたところ、原則7営業日とし、負担軽減を図る。 	ANA

7	<p>耐空性改善通報(TCD)制度について(テロ対策)</p> <p><運用></p> <p>★テロ対策のTCDに基づく航空機材への処置は新造機の日本空輸後に Rowe せてほしい</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機内の化粧室には、通常、化学酸素発生装置が備え付けられている。 ● 当該装置がテロに利用されるおそれがあることから、TCD(TCD-7825-2011(化粧室内の化学酸素発生装置の不作動処置))が発出され、当該装置の不作動処置が求められているところ、新造機の日本への空輸時(テロのおそれがない状況)にもこのような処置を施していなければならない旨指導されている。 ● 不作動処置を日本への空輸前に実施する場合、航空機製造会社との調整が必要となり、これが煩雑である。 ● なお米国においても同様のADが発出されているが、旅客を搭載していない空輸時には不作動処置を施していただくようお願いされている。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国等においても日本と同様の内容の耐空性改善命令を発行。(FAA AD2011-04-09) 	A	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 平成23年3月8日、セキュリティー確保の観点から、化粧室内にある酸素発生装置を不作動とすることを求める耐空性改善通報を発行。(耐空性改善通報 TCD-7825-2011) <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 新規製造機を輸入する場合のフェリー飛行時は、身元が明らかな者のみが搭乗することが担保されていれば、適用しないよう、当該耐空性改善通報の改訂を実施。 	SFJ
型式証明制度						
11	<p>追加型式設計変更について</p> <p><通達></p> <p>★米国で承認された型式については、日本では承認不要としてほしい</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機の設計を変更する手段の1つとしてSTC(Supplemental Type Certification:追加型式設計変更)という手法がある。STCの利用には、航空機設計国である米国にSTCを申請・承認後、日本国STCの申請・承認が必要となっている。 ● 現在米国とは、設計に関する相互承認を認め合う二国間取決めとなるBASAを締結しており、航空製品の耐空性の証明・試験に関わる相互承認が可能となっているが、その具体的な手続きが定められていないため、日米で重複して承認を得なければならない。 	—	B	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機設計者以外の者が当該航空機の設計変更を行う場合には、国は当該設計変更について追加型式設計承認(STC)を行う。(航空法第13条の2) ● 相互承認協定を締結した米国等でSTCが承認された場合であっても、当該協定において、最終的な確認はそれぞれの登録国で行うこととなっている。(「航空の安全の増進に関する日本国政府とアメリカ合衆国政府との間の協定」) <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 米国がSTCを承認している場合、相互承認協定に基づき、米国の証明内容を活用し、日本における検査を簡略化し審査に要する時間・負担の軽減を既に図っているところ。 ● 今後、米国STCを活用した審査の時間・負担の軽減が適確に図られるよう、STC変更時の手続きの簡略化など、当該審査手続きの更なる明確化を行うこととする。 	JAL SNA PEACH
予備品証明制度						
14	<p>外国政府による部品の証明書の確認方法について</p> <p><通達></p> <p>★「true copy」のスタンプなしのコピーでの確認を認めてほしい</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 外国政府の証明を受けた一定の部品については、我が国における予備品証明を受けたものとみなすこととされている。 ● 外国政府の証明を受けたことの確認については、外国政府による証明書の原本又はスタンプ(「true copy」と記載)付きのコピー(「原本」が原則)を確認することとされているところ(通達「FAA FORM 8130-3」についての注意事項)、原本とスタンプ付きのコピーを発行することに、部品製造会社が難色を示すケースがある。 ● ドイツやアメリカにおいては、スタンプなしのコピーでの確認を認めている。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 米国の制度では、装備品のトレーサビリティを確保するため、製造会社等は、安全性証明の原本又は原本証明がなされたコピーを発行し当該装備品に添付することが求められている。(FAA ORDER 8130.21G 2-7) ● 欧州においては、装備品について安全性証明の原本添付が求められている。(EASA 21A.307) 	D	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 耐空性に関する相互承認協定(BASA)を締結している米国等において、新規製造品について安全性証明がなされている場合には、我が国の安全性証明を受けたものとみなしている。 ● この場合の安全性証明は原本であることが原則だが、原本証明(True Copy)がなされたコピーでも受入可能としている。(航空法第17条、航空法施行規則第30条の2、「航空機及び装備品等の検査に関する一般方針」) <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 当該外国において、不正部品の使用を防止する観点から原本証明のない安全性証明のコピーのみを添付した装備品の流通は認められていないことから、我が国においても当該コピーのみを添付された装備品の使用は認められない。 	SKY
認定事業場制度						
24	<p>更新検査に航空運送事業者の職員が同行する慣例について</p> <p><運用></p> <p>★慣例を廃止してほしい</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 認定事業場の認定の有効期間は2年間とされており、認定の更新に当たっては更新検査が行われることとされている(通達「事業場認定に関する一般方針」)。 ● 当該更新検査において、認定事業場に対して整備業務等を委託している航空運送事業者の職員が同行するという慣例がある。 	—	A	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 整備等の能力について事業場の認定を受けるためには、施設・設備、組織・人員、作業の実施方法、品質管理体制等が適切であることについて国の検査を受けることが必要であり、認定後も2年ごとに実地等により更新検査を受けることが必要。(航空法第20条、航空法施行規則第35条、37条) <p>【対応案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者が委託管理のための有益な情報収集等ができることから認定事業場の更新検査へ同行することはあるが、国が求めているものではなく、実際に同行していない事例が多い。(平成22年度の海外の認定事業場の更新検査のうち、同行しなかった事例は約2/3) ● 関係事業者に対しその旨十分周知していく。 	NCA

27	<p>認定事業場の設備について</p> <p><運用></p> <p>★認定事業場の設備はリースも可としてほしい</p>	<p>● 認定事業場においては、一定の設備を置かなければならないこととされているが、当該設備が自己所有か、リース等によるものかについて特段の定めはない。</p> <p>● しかしながら、「設備は自己所有でなければならない」旨の指導を受け、やむなくB767関係の設備(約300万円)を購入したという事例があった。</p>	<p>● 米国においては、整備認定事業場が業務に必要な設備を保有していない場合は、業務規程に設備の借用方法を規定することとなっている。(FAA ORDER 8900.1 2-1297 B.3)</p>	A	<p>【現状】</p> <p>● 整備等の能力について事業場の認定を受けるためには、施設・設備、組織・人員、作業の実施方法、品質管理体制等が適切であることについて国の検査を受けることが必要。(航空法第20条、航空法施行規則第35条)</p> <p>【対応案】</p> <p>● 現行基準においても、借用の手順等が明確になっていれば認定業務に必要な設備は必ずしも自ら保有しなくてよい旨規定されており、全ての設備の保有を求めていない。</p> <p>● 関係事業者に対しその旨十分周知していく。</p> <p>● なお、要望で指摘されているような指導を行った事実は確認できなかった。</p>	ANA PEACH
装備品の搭載義務						
29	<p>非常信号灯の装備義務について</p> <p><法律> <省令></p> <p>★非常信号灯の装備義務を廃止してほしい</p>	<p>● 航空機(操縦席)には、非常信号灯(遭難時に位置がわかるように発射する花火のようなもの)を装備しなければならないこととされている(航空法第62条、航空法施行規則第150条)。</p> <p>● 非常信号灯は日本で製造する火薬類であり、取り扱いが煩雑である(新造機に搭載するために輸出する必要があるが、輸出にあたって経済産業大臣の許可が必要であること等)。</p> <p>● 米国においては装備が義務づけられておらず、その他の国においても同様の基準は確認されていない。</p>	<p>● 国際標準、欧米の基準では、長距離洋上飛行等一定の飛行について、非常信号灯の装備を義務付けている。(Annex 6 Part I Para 6.5.3.1:長距離洋上飛行時に限り装備が必要、FAR § 121.339(a)(3):長距離洋上飛行時のみ各ライフラフトに装備が必要 FAR § 121.353(a):無人のエリア上空を飛行する場合に装備が必要、EU-OPS 1.835(a): 捜索救難が困難な地域を飛行する場合に装備が必要)</p>	C	<p>【現状】</p> <p>● 航空機には、非常信号灯を1つ装備していないといけない。(航空法第62条、航空法施行規則第150条)</p> <p>【対応案】</p> <p>● 非常信号灯の装備について、長距離洋上飛行を行う場合に限定するなど、当該装置の装備義務を緩和する方向で作業に対応する。</p>	ANA FDA PEACH SNA
点検						
34	<p>エンジン等の整備について</p> <p><通達></p> <p>★オーバーホールを原則としないほしい。</p>	<p>● エンジン等の整備については、オーバーホール(分解整備)を原則としており、その他の方法による場合は通達(発動機等整備方式指定要領)に基づく指定を受けなければならない。(航空法施行規則第31条2項)</p> <p>● 大型機のエンジン等では、航空機の製造国政府・製造者が定めるMPDでオーバーホールを要求していないにもかかわらず、常に指定を受ける必要があり、そのための資料作成、申請手続等が負担となっている。</p>	<p>● 米国においては、全ての航空機は製造者が指定又は当局が承認した整備方式による整備を義務づけ。(FAR Part 91.403)</p> <p>● 欧州においては、全ての航空機は当局が承認した整備プログラムに従った整備を義務づけ。(EASA MA302)</p>	A	<p>【現状】</p> <p>● 米国においては、全ての航空機は製造者が指定又は当局が承認した整備方式による整備を義務づけ。(FAR Part 91.403)</p> <p>● ただし、航空運送事業者にとっては、当該整備品の整備方式を整備規程に定めている場合には、当該整備品の整備方式について国の指定は不要(航空法第18条、航空法施行規則第31条)。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 航空運送事業者については、当該整備品の整備方式を整備規程に定める場合には、国の指定は不要としており、負担の軽減を既に図っているところ。</p> <p>● なお、当該制度は、自家用機を含む航空機の安全確保のために重要な規制であることから、廃止することは不適当。</p>	PEACH
給油						
39	<p>旅客在機中の給油について</p> <p><運用></p> <p>★旅客の搭乗・在機・降機中の給油を認めてほしい。</p>	<p>● 旅客在機中の給油については、「必要な危険予防措置が講ぜられる場合」に限り、制度上可能。(空港管理規則第20条)</p> <p>● しかし、「旅客在機中の給油は原則禁止」という風潮があり、各事業者のOM(OPERATIONS MANUAL)上にも、在機中給油に関する「原則禁止」の文言があるため、実際には通常運航において在機中給油はほとんど行われていない。</p> <p>● なお、ICAO基準では、旅客の搭乗中、在機中、降機中の燃料補給による火災のリスクは、旅客の搭乗していない飛行機への燃料補給と同じくらいに低としており、火災が発生するなどの不測の事態に備えて、予防措置として旅客が緊急避難できる事を確実にしておく必要な基準を定めることを条件に、旅客の搭乗中、在機中、降機中の燃料補給を認めている。</p> <p>また、FAAでは、在機中給油については「安全を確保すること」とし、手順は各航空会社のOMに設定すればよいこととしており、欧米各国、東南アジアでは、LCCを中心に在機中給油が行われている。</p>	<p>● ICAOの基準では、旅客の避難誘導員の配置及び当該者への連絡手段の確保を行うことにより旅客の在機中の給油が可能。(ICAO Annex 6 Part I 4.3.7)</p>	A	<p>【現状】</p> <p>● 旅客在機中の給油については、航空機からの避難を直ちに指示することができるよう適切に要員が配置され、かつ、燃料補給作業を監督する者と機内の責任者との間で適切な方法により相互の連絡が確保されている場合には、給油作業を行う場所を管理する者の定める規則に従って実施が可能である。(運航規程審査要領細則)</p> <p>【対応案】</p> <p>● 運航規程等に必要な事項を定めれば、給油を行う場所を管理する者の定める規則に従って、旅客在機中に給油することは可能である。</p> <p>● 運航規程等に必要事項を定め、旅客在機中の給油が可能となっている航空会社もある。</p>	SKY SFJ PEACH
資格審査						
48-2	<p>諸外国と同様のMPL規則・要領の制定</p> <p><省令> <通達></p> <p>★MPL関連の規則制定にあたり、議論、調整させていただきたい。</p>	<p>● 国際民間航空条約附属書に創設された操縦士資格である「准定期運送用操縦士」を導入し、2人操縦機(エアライン機)の操縦に関する訓練を重点的に実施することにより、安全性の更なる向上を図りつつ、エアライン機の副操縦士を効率的に養成し、操縦者の安定的な確保を図ることとされている。</p> <p>● 平成24年4月1日施行に向けて、現在、関連通達制定作業が行われているところ。</p> <p>● 現在、改正中のMPL関連の省令・通達に関し、今後とも、航空会社と議論、調整していただきたい。</p>	<p>● EASA, TCCA 等でMPL関連規則を制定している。</p>	A	<p>【現状】</p> <p>● 国際民間航空条約附属書に創設された操縦士資格である「准定期運送用操縦士」を導入し、2人操縦機(エアライン機)の操縦に関する訓練を重点的に実施することにより、安全性の更なる向上を図りつつ、エアライン機の副操縦士を効率的に養成し、操縦者の安定的な確保を図る。</p> <p>● 平成24年4月1日施行に向けて、現在、関連通達を制定しているところ。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 引き続き調整させていただきたい。</p>	ANA

50	<p>シミュレーターの認定検査について</p> <p><運用></p> <p>★シミュレーターの認定検査を終了したら、認定書の発行を待たず即日使用可としてほしい。</p>	<p>● シミュレーターの新規認定検査、臨時検査時に、検査終了から認定書発行までに2~4週間掛かっており、この期間はシミュレーターを使用できない(更新の定期検査については、認定書発行によらず継続使用が認められている)。</p> <p>● FAAでは、検査官が検査終了後に直ちに認定書にサインをすることでその日から使用が可能。</p>	<p>● 米国においては、検査官が検査終了後に認定書にサインをすることでその日から使用することができる。</p>	B	<p>【現状】</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を受けなければならない(航空法施行規則第238条の2)</p> <p>● 模擬飛行装置の認定については、当該装置に関する書類審査及び実地検査を行い、検査合格後に認定書の交付をしている。</p> <p>【対応案】</p> <p>●シミュレーターを即日使用できるようにするため、検査合格後に認定書を現地交付できるようにする。</p>	JAL
57	<p>指定養成施設における国の試験の代行について</p> <p><運用></p> <p>★共同事業体以外の航空従事者に係る試験について、指定養成施設で代行可としてほしい。</p>	<p>● 事業者が保有する指定養成施設においては、航空従事者に係る国の試験の一部または全てを代行できる(航空法第29条)が、当局指導により共同事業体の要員にしか適用できない。</p> <p>● なお、主要国では、CAE等の訓練会社がEASA・FAAなど主要組織の制度に合致する訓練を提供し、各国の資格者養成を受託している。</p>	<p>● 主要国では、CAE等の訓練会社がEASA・FAAなど主要組織の制度に合致する訓練を提供し、各国の資格者養成を受託している。</p>	A	<p>【現状】</p> <p>● 航空従事者の効率的かつ安定的な育成を目的として、民間養成機関を活用した制度。</p> <p>● 航空従事者として航空業務に従事するためには、当該業務に必要な知識及び能力を有するかどうかを判定するため、学科試験及び実地試験を受ける必要があるが、国土交通大臣が指定した指定養成施設の教育課程を修了した者については、実地試験の全部又は一部を免除することができる。(航空法第29条第4項)</p> <p>● 指定養成施設に関する基準として、養成施設の課程に係る学科教育、実地教育の科目、これらの科目毎の教育時間数が適切なものであるかについての審査を行っている。(施行規則第50条の4第7号)</p> <p>【対応案】</p> <p>● 指定養成施設に係る審査基準上は、グループ会社の要員に入所を制限するよう求める規定はない。</p> <p>● 現在、グループ会社の要員に限定して入所を認めている指定養成施設については、グループ会社以外の要員の入所を認めるにあたり、カリキュラム変更等が必要になると考えられるため、こうした対応がなされれば認める。</p>	ANA PEACH
60	<p>CAT-I 運航に係る基準(飛行精度に関わる基準)</p> <p><通達></p> <p>★CAT-I 運航に係る基準を廃止してほしい</p>	<p>● CAT-I 運航に関して特別な基準(地上装置、機上装置、乗組員の訓練及び審査等)が課せられている(通達「カテゴリー I 航行の承認基準及び審査要領」)。</p>	<p>● 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。</p>	D	<p>【現状】</p> <p>● カテゴリー I 航行(一定の低視程の気象状態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。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 米国においても、カテゴリー I 航行を行う航空運送事業者は、所定の基準への適合性について当局の審査・承認を受けていることから、我が国においても、引き続き「カテゴリー 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。</p>	FDA
運航						
68-2	<p>機長の飛行地域要件及び空港要件に係る規定の見直しについて</p> <p><運用></p> <p>★社内規定をシンプルに整理したい</p>	<p>● 航空会社は、飛行の区間等に応じて、当該飛行区間等を運航する航空機乗組員に必要な知識を付与する方法を定めなければならない。</p> <p>● 路線ごとに必要な知識及び経験の付与は航空会社が自ら担保する制度となっており、社内規定で機長として乗務する場合は空港要件及び飛行地域要件を充足しなければならないとしている。(運航規定審査要領細則)</p> <p>● 社内規定により詳細な要件を定めているが、国の基準に準拠して規定の整理を行いたい。</p>	-	A	<p>【現状】</p> <p>● 航空会社は、飛行の区間等に応じて、当該飛行区間等を運航する航空機乗組員に必要な知識を付与する方法を定めなければならない。</p> <p>● 路線ごとに必要な知識及び経験の付与は航空会社が自ら担保する制度となっており、社内規定で機長として乗務する場合は空港要件及び飛行地域要件を充足しなければならないとしている。(運航規程審査要領細則)</p> <p>【対応案】</p> <p>● 当局の基準の範囲内で規定を整理することは可能である。不明な点があれば、個別に相談されたい。</p>	NCA

69	ETOPS運航の承認について <通達> ★ETOPS運航の承認に係る要件の緩和、審査期間の短縮を図ってほしい。	① ● エンジンが二機装備された航空機による長距離進出運航(「ETOPS運航」:エンジンが一機不動作となった場合に着陸可能地点から60分超の経路を通る運航)について、飛行機とエンジンの組み合わせによる最大飛行時間の承認を路線毎に取得する必要がある。(通達「双発機による長距離進出運航実施承認審査基準」) ● なお、米国では、 240分以内 のETOPSについては、 特段路線ごとの承認は不要 とし、最大飛行時間での承認となっている。 ② 当該承認が必要となる路線展開には 相当期間が必要 とされており、新機材を使用する場合には承認まで1~2年が必要となっている(新機材でなければ、飛行機とエンジンの組み合わせの経験により軽減措置あり)。	① ● 米国の制度では、240分以下のETOPS運航については、機番追加及び変更、航空機/発動機の組み合わせについて当局の承認が必要であるが、路線については承認の対象となっていない。(FAR Part 121 Appendix P) ● ICAO附属書6においても、路線毎の承認は求められていない。(ICAO Annex 6 Part I 4.7) ②-	①B ②A	①【現状】 ● エンジンが二基装備された航空機による長距離進出運航(「ETOPS運航」:エンジンが一機不動作となった場合に着陸可能地点からの飛行時間が60分を超える経路を通る運航)について、飛行機とエンジンの組み合わせによる最大飛行時間の承認を路線毎に取得する必要がある。(双発機による長距離進出運航実施承認審査基準) 【対応案】 ● 路線毎の申請・承認を不要とするよう、関連通達を改正することとしたい。 ②【現状】 ● エンジンが二基装備された航空機による長距離進出運航(「ETOPS運航」:エンジンが一機不動作となった場合に着陸可能地点からの飛行時間が60分を超える経路を通る運航)について、飛行機とエンジンの組み合わせによる最大飛行時間の承認を路線毎に取得する必要がある。 ● ETOPS運航の承認を申請するためには、原則として申請に係る航空機の型式とエンジンの組合せにより、12ヶ月以上の運航経験が必要であるが、運航経験がなくても申請できる制度あり。(双発機による長距離進出運航実施承認審査基準7.(2)) 【対応案】 ● 申請に係る航空機の型式とエンジンの組合せによる12ヶ月の運航経験がなくてもETOPS承認が可能な仕組みは構築されているところ。 ● なお、運航経験がまったくない航空機の型式とエンジンの組合せにより行うETOPS運航を承認した例もある。	ANA PEACH JAL
71	特別航行に係る機材の申請について <通達> ★当該申請手続の合理化を図ってほしい。	● 現行制度上、 新造機の受領時には、機材毎 に特別航行(RVSM、RNAV、CPDLC、CAT II、CAT III、ETOPS)に必要な機上装置が当該新造機に搭載されている旨の 資料を添付し、許可申請 を行っている。(通達「RVSM航行の許可基準及び審査要領」ほか) ● 同一の設備 を搭載した 同一機種 を順次受領する場合にあつては、受領する毎に申請を行うのではなく、 まとめて申請 できるようにすること、また 電子申請 (またはメール、郵送でのやり取り)を可能にすることにより合理化することが望まれる。	-	A	【現状】 ● 航空機は、必要な性能及び装置を有すること等の基準に適合しているかどうかの審査を受け、国土交通大臣の許可を受けなければ、特別な方式の航行(RVSM、RNAVなど)を行ってはならない。(航空法第83条の2) ※RVSM:他の航空機との垂直方向の間隔を縮小する方式による飛行、RNAV:無線施設からの電波の受信又は慣性航法装置の利用により、任意の経路を飛行する方式による飛行 【対応案】 ● 同一の装置を装備している同一型式の航空機のグループについて、まとめて申請できる制度を構築することとしたい。	ANA
72	運航業務の管理の受委託について <通達> ★国際線における単純な業務の受委託について、要件を緩和してほしい。	● 国際線運航業務の管理受委託 において、許可基準が業務毎に要件が細分化して規定されていないため、単に情報伝達業務やデリバリー業務など 単純な業務であっても厳しい要件 が求められる。(通達「業務の管理の受委託の許可実施要領」、「運航に関する業務の管理の受委託に係る許可の運用指針」)	-	A	【現状】 ● 航空運送事業者は、運航管理者を配置し、航空機の安全な運航に必要な情報を分析し、飛行計画を承認するとともに、機長にこれらの情報を提供しなければならない。 ● 航空運送事業者は、運航管理者を補佐するために、運航管理者が承認した飛行計画及び航空機の安全な運航に必要な情報を機長に提供する業務等(以下「運航支援業務」という。)を行う運航管理補助者を置くことができる。(運航規程審査要領細則) 【対応案】 ● 機長へのブリーフィングを伴わない単なる情報の伝達及びデリバリーは運航支援業務ではなく、運航管理補助者以外の者に行わせることが可能である。	SFJ
その他						
83	航空局との定例会議について <通達> <運用> ★負担の少ないやり方を検討してほしい	● 通達により、特定本邦航空運送事業者は、1ヶ月に1回を目安に、 航空局(安全部実務者)と定例会議 を開催することとされているところ(通達「航空局と本邦航空運送事業者との間の定例会議について」)、 東京に支社のない事業者にとっては負担が大きい 。 ● 当該会議では、各事業者が予め準備した資料に沿って説明しているが、対面で行う必要性が低い。	-	A	【現状】 ● 定例会議は、航空局と本邦運送事業者との間の情報交換、当局からの必要な指導等に資するため、毎月1回を目安として開催している。 【対応案】 ● 定例会議の日時、場所等については、事前に航空会社と調整を図った上で会議を開催しているところであり、今後も航空会社の要望を踏まえ柔軟に対応することとしていきたい。 ※要望のあった航空会社とは、今後、羽田地区において定例会議を開催することで調整済み。	SFJ

88	<p>機長の口述試験について</p> <p><運用></p> <p>★口述試験を実技試験と別の日に実施してほしい。</p>	<p>● 機長審査の実地試験は口述試験および実技試験で構成され、口述試験は実技に係る試験の一部として実施することとなっている(通達「操縦士実地試験実施基準」)ことから、運用上、口述試験と実技試験は同一日に実施されている。</p> <p>[学科試験] [実地試験]</p> <table border="1" data-bbox="541 320 821 409"> <tr> <td></td> <td>口述</td> <td>実技</td> </tr> <tr> <td>技能</td> <td>一般的</td> <td>一般的</td> </tr> <tr> <td>路線</td> <td>路線実践</td> <td>路線実践</td> </tr> </table> <p>● なお、欧米では、学科訓練終了時に口述試験を含む学科試験が実施されている。</p>		口述	実技	技能	一般的	一般的	路線	路線実践	路線実践	<p>● 欧米では、学科訓練終了時に口述試験を含む学科試験が実施されている。</p>	A	<p>【現状】</p> <p>● 技能証明のための実地試験として、口述試験と実技試験を実施している。</p> <p>● 口述試験と実技試験は、運用上、同一日に実施している。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 指定航空従事者養成施設において、口述審査と実技審査を同一日に実施する必要はなく、審査日を別日程とすることは可能である。</p> <p>● 国の試験官が行う実地試験についても、口述試験と実技試験を同一日に実施する必要はないが、試験日を別日程にしようとする場合、試験官の稼働状況・旅費等に応じて対応を検討することになる。</p>	ANA
	口述	実技													
技能	一般的	一般的													
路線	路線実践	路線実践													
89	<p>操縦士学科試験・機長審査の受験機会について</p> <p><運用></p> <p>★試験回数の増加、審査待ち期間の短縮を図ってほしい。</p>	<p>①</p> <p>● 操縦士学科試験については、年6回の実施となっており、特にATPL(定期運送用操縦士資格)については原則、年3回の実施となっている。</p> <p>● なお、米国では、コンピューターを活用し随時受験可能。</p> <p>②</p> <p>● 機長審査の実地試験(口述・実技)については、技能審査を前月中旬の審査官スケジュール会議までに終了していないと路線審査に申請できず、審査待ち期間が発生する。</p> <p>● なお、欧米では、事業者が審査を行うため、審査待ち期間は発生しない。</p> <p>③ 国による審査については、新規航空会社が増えていることもあり、運航審査官の予定がなかなか押さえることができず、スケジュール作成に苦慮している。</p>	-	<p>①検討中</p> <p>②A</p> <p>③A</p>	<p>①検討中</p> <p>②【現状】</p> <p>● 5.7t超の航空運送事業の用に供する飛行機の機長は、国土交通大臣の認定を受ける必要がある。</p> <p>● 上記の認定を受けるためには、運航審査官が行う技能審査及び路線審査に合格する必要がある。</p> <p>● 審査の受験の申請は、受験希望日の前月中旬までに行う必要がある。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 技能審査に合格していない者についても、路線審査の申請を可能としている。</p> <p>③【現状】</p> <p>● 5.7t超の航空運送事業の用に供する飛行機の機長は、国土交通大臣の認定を受ける必要がある。</p> <p>● 上記の認定を受けるためには、運航審査官が行う技能審査及び路線審査に合格する必要がある。</p> <p>● 新規航空会社の増加に伴って、審査の受験希望者が増加し、航空会社の希望どおりの日時に審査が困難な場合がある。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 希望に添えるよう、運航審査官の増員に努めていく。</p>	ANA SFJ									
91	<p>運用の改善について</p> <p><運用></p> <p>★法令上届出であるにも関わらず、実態上承認制度化しているものを是正してほしい</p>	<p>● 通達の解釈範囲が広く、恣意的な運用がなされている。</p> <p>① 法令上「届出」制度であるにも関わらず、実態上は事前審査を受け、修正等を経てから届出を行うという「承認」制度化しているものが多々ある。</p> <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 規程類の承認手続において、担当係長と審査官の両方への説明が求められるものがあるが、スケジュール等の都合で時間がとれなかったりする等、説明・修正・申請・承認までのプロセスに時間を要するため、所々の手続を簡素化してほしい。 ・ 運航者側で判断が可能な程度に、基準が詳細に定められていない。 	-	<p>①A</p> <p>②A</p>	<p>①【現状】</p> <p>● 行政手続法によれば、届出は届出書の記載事項に不備がないこと、届出書に必要な書類が添付されていることその他の届出の形式上の要件に適合している場合は、当該届出が届出先に到達したときに、当該届出をすべき手続上の義務が履行されたものと取り扱うこととされている。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 届出については、行政手続法に基づく処理を行うよう徹底するが、届出内容に不明な点や不適切な点が認められた場合等には、事後に問い合わせや指導を行うことがある。なお、新旧の対象の明示等により、届出に係る改正の内容がわかるようにして頂きたい。</p> <p>②【現状】</p> <p>● 申請に対する承認の手続を円滑に進めるために、担当官において、申請内容について説明を聴取している。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 担当官のスケジュールを可能な限り調整し、プロセスに時間を要しないよう対応していく。</p> <p>● 基準のあり方については、随時見直しをしていく。</p>	ANA SFJ PEACH FDA									
92	<p>再訓練計画の作成・届出について</p> <p><運用></p> <p>★届出制の趣旨を徹底し、趣味的な修正・指導をしないほしい。</p>	<p>● 機長審査の不合格者の再審査にあたっては、再訓練計画の作成、届出が必要となる(通達「機長等認定審査要領細則」1-2-7)が、計画の作成においては、技術的な内容だけでなく、文章構成や文言修正に関する当局の指導とそれへの対応に時間を割かれることが多く、担当運航審査官との合意に至るまでに非常に時間を要している。</p>	-	A	<p>【現状】</p> <p>● 5.7t超の航空運送事業の用に供する飛行機の機長は、国土交通大臣の認定を受ける必要がある。</p> <p>● 上記の認定を受けるためには、運航審査官が行う技能審査及び路線審査に合格する必要がある。</p> <p>● 上記の審査に不合格となった機長については、再訓練計画を策定し、運航審査官の確認を受ける必要がある。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 平成21年に再訓練計画書に記載すべき事項を明確化し、内容の平準化を図ったところ。</p> <p>● 再訓練計画の確認に要する時間については、引き続き、短縮に努めたい。</p>	SFJ									

94	<p>規制に係る通達等の公開</p> <p><運用></p> <p>★通達等は全てインターネットで公開してほしい</p>	<p>● 規制に係る通達等について、概ねインターネット上で公開されているものの、一部公開されていないものがある。</p> <p>● なお、諸外国においては、ICAO、先進諸外国の基準はインターネット上で公開されている（一部有料のものを含む。）</p>	-	A	<p>【現状】</p> <p>● 現在、審査要領等についてはインターネット等により公開するとともに、要望があれば閲覧を認めるとの方針のもと対応してきているところであり、また、あわせて、改正時には関係者にその旨通知しているところである。</p> <p>【対応案】</p> <p>● インターネットに掲載されていない審査要領等があるか否かを速やかに精査し、インターネット上への掲載等により公開する。</p>	SFJ
96	<p>自発的安全情報共有制度について</p> <p><運用></p> <p>★事業者が共有する安全情報について、非懲罰を確保しつつ、航空局も共有すべき</p>	<p>● 航空運送事業者相互において、安全に関わる事象(No.63の対象外)の情報共有制度を設けている(ASINET)。</p> <p>● 航空局はこのASINETにはアクセスしないこととしており、航空局がアクセスしないことにより、非懲罰が担保され、各事業者内部での自発的報告が行われている。</p> <p>● しかしながら、航空局も当該情報を把握しておくことが望ましいと考えられることから、制度的に非懲罰を担保しつつ、航空局も当該情報を把握すべきである。</p>	<p>● ICAO標準では、2010年11月発効の附属書改正により、締約国は国家安全プログラムを導入することとされている。</p> <p>● 英国等の諸外国において段階的に国家安全プログラムが導入されている。</p>	C	<p>【現状】</p> <p>● 各モード個別で安全情報を収集する制度(航空法第111条の4に基づく航空運送事業者に対する義務報告制度等)は存在するが、航空機運航、航空管制、空港等のサービスプロバイダ横断的に情報収集及び分析をする制度はない。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 国家安全プログラムとは、航空管制等サービスプロバイダと規制機能(レギュレータ)を分離するとともに、安全目標を定めること等を行い、航空分野全体の安全性の向上を図ろうとするものである。</p>	ANA
97	<p>報告制度の一本化について</p> <p><通達></p> <p><運用></p> <p>★国への報告制度と、事業者間の情報共有制度を一本化し、かつ、国として積極的な分析・情報提供を行ってほしい</p>	<p>● 我が国においては、不具合事象の報告制度(No.63関係。ASIMS。国への報告制度)と各事業者における自発的安全情報共有制度(No.82関係。ASINET。国は関与しない。)が併存している。</p> <p>① ASIMSに関しては、報告を受けた内容を国が件数をとりまとめ、公表することとなっているが(航空法第111条の4)、より詳細に分析し、公表すべきではないか。</p> <p>② 我が国の航空分野における安全のより一層の確保のためには、両制度を統合して、国がこれを分析し、事業者と共有することが望ましいのではないか。</p>			<p>● 現在、国家安全プログラムの導入(平成25年度~)に向けた作業中であり、国家安全プログラムにおいては、非懲罰制度を含む自発的報告のあり方やサービスプロバイダ横断的な情報収集・分析体制の構築に向けて検討を行う予定。</p> <p>● また、サービスプロバイダ横断的な航空安全情報について議論する場として、航空局安全推進委員会を定期的に開催している。</p>	ANA
102	<p>通達の作成方法について</p> <p><運用></p> <p>★通達作成時のパブリックコメントにおいて、しっかりと意見を反映してほしい</p> <p>★通達作成に際しての外国制度の翻訳はATECではなく航空局が行うべき</p>	<p>① パブリックコメント終了後から通達発出までの期間が短く、提出意見がしっかりとフィードバックなされずに通達が発出されている。(さらに言えば、事業者が自己負担で人員を提供しているATEC(財団法人航空輸送技術研究センター)が通達発出の下地となる他国の制度の翻訳等を行っているが、こういった事業者の負担が報われない。)</p> <p>② 国際競争力の観点からATECではなくても他国で導入された新しい技術基準を速やかに作成できる体制が必要</p>	-	A	<p>【現状】</p> <p>● 通達の検討にあたっては、国において関係団体の協力を得ながら、海外の基準や文献の翻訳等を行っており、さらに、通達制定の手続きにおいては、原則として法令上求められている30日以上のパブリックコメントを実施してきている。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 通達の検討体制を引き続き整備するように努めるとともに、今後とも、パブリックコメント期間を遵守する方針のもと、通達の策定の迅速性や関係者の理解の重要性等の観点から、パブリックコメントで寄せられたコメントに対し、適切に対応するよう努める。</p>	ANA
115	<p>【BJ】ヘリコプターの着陸申請について(ビジネスジェット関係)</p> <p><運用></p> <p>★場外離着陸場の使用要件を緩和してほしい</p>	<p>●ヘリコプターの特性として、一定の広さがあればどこにでも着陸できることがあげられるが、場外申請をする場合は原則2週間の申請許可期間が必要なため、機会を喪失することがある。</p> <p>●各航空運送事業者は、運航規程に場外離着陸場の基準を設けており、航空局の承認を得ている。</p>	-	A	<p>【現状】</p> <p>● 空港等以外の場所において、航空機が離発着する場合には、国土交通大臣の許可を受けなければならない。(航空法第79条ただし書き)</p> <p>● 申請者より、離陸・着陸する日時及び場所、事故を防止するための措置、飛行計画の概要等に関する申請を受け、離着陸地帯等の要件(進入区域及び進入表面、転移表面)、安全対策の要件(標識の設置、離着陸地帯における人の立入禁止、多数機による同一離着陸場を使用する場合の運用方法等)への適合性について審査を行っている。</p> <p>【対応案】</p> <p>● 設置基準(制限表面に係る物件等)との適合性、安全性、周辺住民からの了解状況等について審査しており、届出制とすることは難しい。申請件数も多く、処理に時間がかかっている状況であるが、引き続き処理期間の短縮に努めてまいりたい。</p> <p>● また、これまでも緊急を要するような案件については優先的に処理する等、柔軟な対応を行っており、今後とも、申請者の予定を考慮するなど柔軟な対応を行ってまいりたい。</p> <p>● なお、申請を行う際には、不要不急な申請は行わないなど、申請の合理化にご協力をお願いしたい。</p>	エクスセル・森ビル

<参考> 安全に関する技術規制以外の要望

No.	項目	要望内容	ICAO基準 主要国の現状	措置 分類	現状及び対応案	提案者
79	打刻について <法律> <省令> <通達> ★打刻以外の航空機を傷つけない明認方法を認めてほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 国土交通大臣は、航空機を登録したときは、遅滞なく、航空機のかまちに打刻しなければならないこととされている(航空法第8条の3及び航空法施行規則第11条)。 ● これに基づき、現在、航空機本体に直接打刻が行われている。 ● 打刻により航空機本体に傷をつけることにより、リース機返却時に賠償を請求されたり、そもそも航空機購入時に打刻を拒まれるといった不都合が生じている。 ● なお、航空機製造会社によると、そのようなルールのある国は見たことがないとのこと。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機登録制度は、ICAO条約第17条の規定を履行するため、我が国においても導入しているところ。 ● さらに、航空機登録に追加的な機能として、所有権等の第三者への対抗要件を備えさせる制度は、一般的に各国ともに導入しており、我が国のみが過度な制度を設けているものではない。 ● しかし、登録記号をかまちに直接打ち込むこと以外の手段を認めていない国は、把握している限り我が国のみである。 	B	<ul style="list-style-type: none"> ● 航空機登録に民事的効力を備えさせ、航空機登録原簿に記載された航空機と実物の航空機の同一性を把握するという制度趣旨を損ねない範囲内において、航空機本体に直接打刻する以外の実施方法も導入する方向に改める。 	PEACH SKY SFJ SNA
100	申請等の電子化 <運用> ★電子媒体による申請を認めてほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 申請は実態として書面で行われている。 ● なお、現状では、航空運送事業に係る申請等一部の申請についてのみ電子化されている。 ● 紙媒体の部数の用意や差し替えに係るコストの削減、差し替えミスの防止 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 申請のうち、電子メールによる申請受付が可能な届出については、利用者(航空会社等)に再周知する。 ● 申請書及び添付書類が原本を必要としない手続きについては、国土交通省オンライン申請システムを利用した手続きへ移行するために、新たなオンライン利用に関する計画(H23.8.3IT戦略本部決定)に基づき、利用者(航空会社等)からの意見聴取によりオンライン利用のニーズを確認し、費用対効果等を事前に検証した上で、オンライン申請の利用を開始する。 	ANA NCA
105	定期的な規制緩和要望の機会の確保について <運用> ★定期的な規制緩和要望の機会を確保してほしい	<ul style="list-style-type: none"> ● 内閣府主導で、原則として半年に一度、規制改革要望の受付を行っている。 	—	A	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成24年1月より「目安箱」を設置し、規制(法令・運用)に係る要望を事業者等から常時受け付けることとする。 ● 具体的には、規制に係る要望専用のメールアドレスを設置し、提出された要望に応える仕組みを整備すること等を想定している。 	ANA