

<p>II 1 (1)</p> <p>ビジネスジェット のオンデマンド チャーターに係 る運航管理者配 置基準の見直し</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●航空法施行規則第166条の6において、最大離陸重量が5.7tを超える飛行機等を使用して行う航空運送事業の運航管理は、国土交通大臣の行う運航管理者技能検定に合格した者が実施することが必要。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●不定期なオンデマンドチャーターの場合、人材の育成・任用をその事業規模・形態に応じて柔軟に行うことが重要であるが、当該運航の運航管理者については国の技能検定に合格した者の配置が求められており、それらが困難な状況。</li> <li>●小型機のオンデマンド・チャーター運航の運航管理者については、米国と同様に自社での育成・任用等を認めて欲しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●国際民間航空条約附属書6では、運航管理者はライセンス保有者又は附属書1に規定される運航管理者の要件を満足することが求められている。(ICAOAnnex6PartIChapter.1010.1,10.2)</li> <li>●米国における小型機によるオンデマンド・チャーターの運航管理者は、ライセンスを保有しなくても、その運航者が認めた者を配置可能(FAR135.77)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●最大離陸重量が5.7t以下の航空運送事業と同様に、小型機によるオンデマンドチャーター運航を行う航空運送事業者においても、自社の中で運航管理者の育成・任用体制を構築している場合には国による技能検定を受けた者以外の配置を認めるなど、要件の緩和が可能かどうか検討する。</li> </ul> <p>⇒5.7t以上を運航する事業者の共通の要望ではないが、米国と同様の規則を要望する。なお、緩和後も運航管理者の資格取得・配置を自社要件として設定する必要があると考える事業者もあることから、運航管理者受験資格要件については留意する。</p> <p>B3 案)施行規則 167条2項「前項の規定にかかわらず、国土交通大臣が同項の経験と同等以上の経験を有すると認める者は、技能検定を受けることができる。」が適用できる者として「運航管理者の承認が必要でない航空機の運航管理業務経験であっても当局の承認を得た運航規程で、国の運航管理者技能検定合格者による承認を必要とする航空機として運航している場合は同等以上の経験と認めていただくことを確認する。</p> <p>⇒2018.7 CAB打ち合わせ。改正された場合にメリットを享受できる事業者の事業計画について情報提供し、検討促進を要望。現在、当局は一定の要件を満たす不定期運航者について緩和できないか等の方向性を探っている。</p> <p>⇒2019.6 航空局安全部運航安全課より航空法施行規則、サーキュラーの改正案の説明を受ける。</p> <p>① 航空法施行規則第百六十六条の六 改正 国による技能検定に合格した運航管理者が飛行計画の承認・変更を実施しなければならない航空機を5.7tを超える航空機および9.08tを超える回転翼航空機と規定しているが、適用除外航空機として以下を追加する。</p> <p>「客席数が三十席以下、かつ、最大有償搭載量が三千四百キログラム以下であって、第百四十五条計器飛行の項に掲げる装置を装備し、計器飛行証明を受けた操縦することができる航空従事者を二人乗り組ませたタービン発動機を装備した飛行機(路線を定めて一定の日時により航行する国際航空運送事業、国内定期航空運送事業、特定の二地点間において計画的に反復継続して行う運送又は広く一般に旅客の需要を求める運送のいずれにも該当しないものに限る。)」</p> <p>② 通達 運航規程審査要領細則 第4章運航規程審査基準(その3)改正 および 新通達 到着時の着陸距離算出要領 新設</p> <p>悪天候下での制動力不足によるオーバーラン防止のため、要件・要領が追加設定される。</p> <p>a. 機長の職務要求事項の追加 (ICAO 要件) 着陸進入に向けた降下開始 (Top of Decent, TOD) から滑走路標高の 1,000ft 上空へ進入するまでの間に、「到着時の着陸距離算出要領」に基づく必要滑走路長が目的地滑走路の有効長以下となっていることを確認する職務が追加される。</p> <p>b. 到着時の着陸距離算出要領 新設 FAA Safety Alert for Operators に基づく必要滑走路長算出要領が新設され、現状より必要滑走路長が長くなる可能性がある。</p> <p>&lt;今後の予定&gt; 年内にまとめる方向であるが、来年にずれ込む可能性あり。 ⇒2020.3 航空法施行規則、サーキュラーの改正案のパブリックコメント準備中。 尚、新通達 到着時の着陸距離算出要領については今回の改正から切り離し、別途来年度に検討。 ⇒2021.3 航空法施行規則改正手続き(パブリックコメント募集済)を経て3月下旬に改正予定。 ⇒航空法施行規則改正 2021.05.19</p> <p><b>CLOSE</b></p>
---	--	---	--

II 1 (2)	機長に要求される資格維持	<p>【現状】 最大離陸重量5.7tを超える飛行機の機長審査は国土交通大臣が行う。</p> <p>【要望内容】 客席数19席以下(あるいは9席以下)のビジネスジェット機によるオンディマンド・チャーターの機長資格維持においては、当局審査官による審査に代えて、FAR Part 135や現行5.7t以下の飛行機と同様な社内審査制度の導入を御願い致します。 具体的にはまず施行規則第163条(航空法第72条の適用対象)を改定(現行の“最大離陸重量5.7tを超える飛行機”を“最大離陸重量5.7tを超える飛行機(但し客席数19席以下の機体によるオンディマンドチャーター運航を除く)”等のような文に改定)し、上記新基準の設定が可能になるようにしていただきたい。</p>	<p>●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。(ICAO Annex 6 Part1 9.4.4.1)</p> <p>●FAR135.299(路線審査)、FAR 135.293(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>H24年の技術規制検討での回答 ●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。</p> <p>H29年の要望においても進展なし</p> <p>⇒ 査察操縦士又は運航国の代表により実証されるのが国際標準とのことであるがICAOでは either a check pilot of the operator or to a representative of the State of the Operator. であり我が国における指定本邦航空運送事業者の査察操縦士でなければならないとまでは言及していない。本要望は運航規程審査要領(その3)(客席数が30席以下かつ最大有償搭載量が3,400キログラム以下である飛行機(Turbo Jet/Fan機によるオンディマンド・チャーター限定))の機体では最大離陸重量での区分を行わず、現在5.7以下に適用される「技能審査担当操縦士」による審査で可能するものである。この「技能審査担当操縦士」は当局により承認された運航規程に基づく資格、経験、受講要件に加え、地方航空局保安部長による承認審査に合格した者であり、何ら国際標準を下回るものではないと考える。</p> <p>⇒ 進展なし。</p>
II 2	機長に要求される資格について	<p>【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人を要するものの操縦を行う場合は定期運送用操縦士の資格が必要。</p> <p>【要望内容】 客席数19席以下(あるいは9席以下)のビジネス機によるオンディマンド・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事業用操縦士(CPL)(付加条件付上級CPLの新設)でも可とするか、あるいは、座席数19席以下(あるいは9席以下)のビジネス機によるオンディマンド・チャーター等に特化したATPLの付与制度を新設して頂くことを要望致します。</p>	<p>定期運送用操縦士の資格が必要な飛行機</p> <p>(米国) 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、コンピューター運航に供される多発機 ②IFRで飛行する飛行機</p> <p>(ICAO,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</p>	<p>H24年の技術規制検討での回答 ●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。</p> <p>H29年の要望に於いても困難との判断は変わらず、少しでも要望に添う観点で下段の対応について検討。</p>
	耐空類別がN類(最大離陸重量5700kg以下の普通の飛行に適する飛行機)の機体における定期運送用操縦士の実地試験について	<p>【現状】 ●我が国の航空法において、構造上、その操縦のために二人を要する航空機等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を求めている。 ●定期運送用操縦士取得のための実地試験では、通達「操縦士実地試験実施細則(平成10年3月)」において、「航空運送事業の用に適する飛行機」と定義される耐空類別T類又はC類の機体で試験を行うこととし、以下のようなT類又はC類の性能を前提とした科目(離陸時の発動機故障及び上昇:V1からV2までの間で1発動機を異常状態にして離陸させる。)を設定している。 ・速度が臨界点速度以上となった後に1個の臨界発動機が停止した場合においても、安全に離陸できること ・離陸出力又は推力の許容時間を経過した後も1個の臨界発動機が不作動でありかつ残りの発動機が連続最大出力又は推力の限界内で運転している状態において、飛行場の周囲を高度を維持しながら1回転できるような高度まで上昇できること ・離陸中臨界発動機が停止した場合においても、予想されるすべての運用状態(地上又は水上における移動を含む。)において、円滑、確実、容易かつ迅速な縦並びに横及び方向の操縦性を持つこと</p> <p>【要望内容】 ●構造上、その操縦のために二人を要する耐空類別N類の航空機で航空運送事業を行う場合には、その機長は定期運送用操縦士である必要がある。 ●しかし、現行の操縦士実地試験実施細則では、当該機体で定期運送用操縦士の実地試験を受験することができない。 ●構造上、その操縦のために二人を要する耐空類別N類の航空機でも定期運送用操縦士取得のための実地試験を行えるよう、操縦士実地試験実施細則を改正いただきたい。</p>	<p>●米国、欧州においては、実地試験で使用する機体について、耐空類別による制限は行っていない。</p>	<p>●現時点で、構造上、その操縦のために二人を要するN類の機体で、定期運送用操縦士の実地試験を希望する者はいないと承知しているところ、要望の背景、詳細、定期運送用操縦士の実地試験を希望する機体等について聴取の上、米国等の諸外国の制度も参考にしつつ、要望事項の制度化について検討し、平成30年度中に所要の通達改正を行う。</p> <p>⇒現在、該当する機材・事業者はいないが耐空類別で制約する合理的理由がないため、改正を要望。 ⇒ 進展なし。(特に反対するものではないが、現在必要性もない)</p>

<p>II 3</p> <p>計器飛行方式による運航における搭乗運航乗務員数の緩和</p>	<p>【現状】</p> <p>●航空法第65条により、旅客の運送の用に供する航空機で計器飛行方式(IFR)により飛行する者は当該航空機の操縦ができる者を2人乗り組ませなければならないこととなっている。</p> <p>【要望内容】</p> <p>●自動操縦装置や航法装置の精度が大幅に進歩しているため、我が国においても基準を改正して、最少運航乗務員数1人の運航に関する耐空性が証明されている座席数9席以下の航空機について、運航乗務員数1人によるIFR運航を認めて欲しい。</p>	<p>●国際民間航空条約附属書6では、航空運送事業を行う場合の操縦士の必要数について、航空機の耐空証明、飛行規程等に定める最低限数の操縦士を乗り組ませなければならないこと、運航の方法等により必要に応じて追加の操縦士を乗り組ませなければならないと規定。また、IFRによる一人の操縦士での運航は、一定の要件(座席数9席以下で最大離陸重量5.7t以下の耐空性上1人乗務が認められているプロペラ飛行機、自動操縦装置の装備、操縦士乗務経験等)を満たすことを国が承認しない限りできないとしている。(ICAOAnnex6PartI4.9、9.1)</p> <p>●米国では、IFRにより航空運送事業者が運航する場合には原則操縦士2人以上が必要。ただし、一定の要件(座席数9席以下の航空機、自動操縦装置の装備等)を当局が認めた場合には、副操縦士を搭乗させなくてもよいとしている。(FAR135.99(b)、135.101)</p>	<p>●現行の法律は、航空機の運航形態と旅客輸送という用途に着目し、管制機関からの経路その他飛行方法に関する指示を遵守しながら運航安全の堅持及び旅客へ配慮等を行うことにより運航乗務員にかかるワークロード、疲労、緊張度の大きさを勘案し、法律で制定したものであり、直ちに対応することは困難。</p> <p>●今後、我が国への具体的な機材導入計画や欧米等の状況等の情報収集を行っていく。</p> <p>⇒ICAO.EUでは座席数9席以下であってもジェット機においては2名の運航乗務員が必要(プロペラ機では1名での運航は可能)。米国においては座席数9席以下で1名での運航を認めることができる要件にジェット/プロペラの制約はなく制度上可能(実態は不明)。</p> <p>ICAO.EUの要件より緩和させるにはどうアプローチすべきか？</p> <p>9席以下で1名での運航が認められているN類の機体でIFR運航を行う場合、1名(限定保有者)+1名(モニター要員、限定非保有、計器飛行証明保有)による運航を可能にする要望を行いたいとの意向があるが、説得力のある根拠が見当たらない。(自家用運航ではどのような構成でIFR運航を行っているのか)</p> <p>⇒ 進展なし。(説得力のある根拠をお願いしたい)</p>
<p>II 4</p> <p>重点項目 技能証明の発行手続について</p>	<p>【現状】</p> <p>●これまで、平成24年の「安全に関する技術規制のあり方検討会」の結果等を踏まえ、航空従事者技能証明の試験合格後から技能証明書の発給までの期間を3～5日間に短縮していたが、実地試験を担当した試験官が出張等によりライセンス発行システムに試験結果を入力するまでに期間を要すること等から、最近では試験合格から技能証明書発給までに7日間程度要していることもある状況。</p> <p>【要望内容】</p> <p>●技能証明書の発行までに期間がかかることで、当該操縦士の訓練が開始できない状況になることから、試験合格後は速やかに技能証明書の発行をしてほしい。</p>		<p>●航空従事者技能証明の試験合格後は、速やかに技能証明書を発行する運用を継続して行うよう、技能証明書発行・管理システムの性能向上策や内部事務手続体制の強化について検討を進め、試験終了後から発行までの期間を内部処理要領等に明示する。</p> <p>⇒長期間発行されない実績を提示しつつ早期改善を要望。</p> <p>⇒システム改善については具体的進展はないが、手続き体制の改善により今年度以降改善されると局よりコメントあり。直近の事例を確認する。</p> <p>中日本航空 C560 2018.06.27 → 2018.07.04 (7日) 静岡エアコミューター FALCON2000 2018.07.20 → 2018.07.30 (10日)、2018.10.18→2018.10.27 (9日)、AW139(ヘリ)2018.05.15→2018.05.28 (13日)、2018.09.04→2018.09.10 (6日) ⇒局の公開回答:速やかに技能証明を発給するため、手続きの流れを見直し、それを事務処理要領として定め、2018年6月より運用を行っている。</p> <p>⇒ 最近の状況</p> <p>朝日航洋 B3 C680 2019.1.24 →2019.1.25 (1営業日)、C680 2019.4.23 →2019.4.25 (2営業日)、HA420 2019.7.11 →2019.7.16 (2営業日)、HA420 2019.12.16 →2019.12.19 (3営業日)、HA420 2020.1.16 →2020.1.20 (2営業日)、HA420 2020.2.27 →2020.3.2 (2営業日) 中日本航空 C560 2019.1.10 →2019.1.11(1営業日)、ATPL 2019.5.17 →2019.5.21(2営業日) 静岡エアコミューター C525A 2019.7.4 →2019.7.10 (4営業日) C525A 2019.9.4 →2019.9.10 (4営業日) 岡山航空 HA420 2018.11.19 →2018.12.18 (20営業日:特別事情*)、HA420 2019.4.17 →2019.4.24 (5営業日、海外受験) *海外受験かつ試験官すぐには帰国せず。発行まで急がなくてもよい旨通知。</p> <p>概ね良好であり、モニターは継続するが一旦 <b>CLOSE</b></p>

<p>II 5</p> <p><b>重点項目</b></p> <p>海外の模擬飛行装置の認定</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●操縦士の訓練に使用する模擬飛行装置の多くは海外で製造され、また海外の訓練施設等で利用されているものである。</li> <li>●こうした模擬飛行装置については、こういった国々において機器の認定を受けているにもかかわらず、本邦航空会社が法令に基づく訓練や飛行経験の充実に使用するには国土交通大臣による認定を受けることが求められており、これにより多くの手間がかかっている。(航空法施行規則第238条の2)</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●米国FAAや欧州EASA加盟国等により認定を受けた模擬飛行装置については本邦独自の認定を受けなくてよい、又は書類審査等だけで比較的簡単に承認して欲しい。</li> <li>●FAAの基準と同一となるよう模擬飛行装置等認定要領及び同規則を改正し、相互認定をして欲しい。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>●模擬飛行装置については、一義的にはライセンスを発給する国が、所要の訓練や試験に利用できる機能性能を有しているかについて審査のうえ認定することが、国際的な取扱いとなっている。</li> <li>●他国の認定を自国の認定として認める手法(検査項目の一部省略も含む)としては、相互承認協定(BASA)及びその実施取決めを締結する方法があるが、これまでの米国との当局間会合では、BASAでカバーされることとなる模擬飛行装置の型式数や台数が少なく、BASAの締結よりも個別認定が妥当である旨の回答を受けている。</li> <li>●より簡便な手続で我が国の認定を可能とすることができないかについて、今年度を実施する海外の認定・検査制度の調査結果等を踏まえ、検討を行うこととする。</li> <li>●また、模擬飛行装置等認定要領及び同細則については模擬飛行装置の暫定認定に係る要件などを除き、FAA基準に準拠するよう措置しているところであり、現在、FAA基準の改正にあわせて順次改訂手続を進めている。</li> </ul> <p>⇒海外の認定・検査制度の調査状況をフォローし、海外認定のみなし、あるいは手続きの簡素化(海外認定取得時の提出書類による認定審査等)を要望。</p> <p>⇒JCAB認定申請に必要な書類、定期的な検査データはFAA等へ提出した書類で殆ど可能であり、大きな負担にはならないとの認識(JCABコメント)。現地実地、定期実地検査は必要であるが隔年実施としており更に頻度を減らす方向性がある。(JCABコメント) Flight Safety社のQ200 FFS @SEA はJCAB認定を取得していることからJCAB認定取得のハードルは必ずしも高くないと思われる。海外Authority認定をJCAB見なし認定とすることが目標であるが、現実的にBASA締結の可能性が殆どない状況下では運航者と訓練会社との調整でJCAB認定取得を実現することも選択肢である。</p> <p>⇒ 進展なし。(事業者と訓練会社間の調整による対応をお願いしたい)</p> <p>⇒ 2022.01.17 サーキュラー 6-003 模擬飛行装置等認定要領及び模擬飛行装置等認定要領細則 改正。主な緩和内容は以下2点。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・提出書類の大部分を占める認定検査ガイドについて、使用する言語に英語でも可能であることを明記。これまで既に海外当局で承認を受けた英語で記載されている認定検査ガイドについて和訳する作業が申請者側の負荷となっていた。</li> <li>・定期検査を品質管理規程に基づき適切な管理が行われていることを前提として、3年度毎に実施するものとする合理化を行った。</li> </ul>
<p>II 6</p> <p>CAT I 航行における審査手続の簡素化</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●航空運送事業者は、航空法第104条に基づき、運航に関する手順等を運航規程に定め国土交通大臣の認可を受ける必要がある。(具体の審査基準:通達「運航規程審査要領細則(平成12年1月)」)</li> <li>●また、航空運送事業者が運航にあたり、視界の悪い滑走路への進入を行う場合には、視界状態に応じて分類されたカテゴリー毎の技術上の基準(「カテゴリー I 航行の承認基準及び審査基準」等)に従い、決心高度や滑走路視距離等を運航規程に定める必要がある。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●カテゴリー I 航行を行う場合の手続を簡素化するため、運航規程審査要領細則にカテゴリー I 航行の審査基準を含め、運航規程の審査とあわせてカテゴリー I 航行の審査を行って欲しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●国際標準及び米国においてカテゴリー I 航行を行う場合には、オペレーションズマニュアルに要件を規定し、当局の承認を得る必要がある。(ICAOAnnex6Part4.2.8.1,4.2.8.3,AC120-29A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●航空運送事業者がカテゴリー I 航行を行う際には、運航規程にその方法を定め審査・認可を行っており、個別にカテゴリー I 航行の審査を行う制度になっていない。</li> </ul> <p>⇒ 事務連絡「カテゴリーI航行の審査方法の一部変更について」(平成30年10月31日)東京航空局先任運航審査官発行 により「カテゴリーI審査科目を含む実地試験を実施する場合であって、実地試験科目としてカテゴリーI審査科目と同一の科目を実施した場合にあっては、当該科目についてカテゴリーI審査を同時に実施することができる。」に変更された。(従前はカテゴリーI審査科目として3回の進入を実施していた)</p> <p><b>CLOSE</b></p>

<p>RNAV航行許可の簡素化</p>	<p>【現状】 ●航空法第83条の2及び航空法施行規則第191条の2に基づき、RNAV航行を行う場合には航空局による許可が必要であり、具体的な審査基準は通達「RNAV航行の許可基準及び審査要領」に規定されている。 ●審査基準のうち、航空機／機上装置の要件については、同通達上で求められている、測位センサーや精度要件、航法用データの表示方法等の全ての項目への適合性を証明する必要があるが、該当する欧米の基準への適合性が耐空性当局により実証されていることについて、装備品製造者又は追加型式設計承認(STC)保有者等の発行する文書(例えば飛行規程やサービスレター)により確認できる場合は、当該基準に対応するRNAV航行の要件に適合するとみなせることとされている。 ※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> <p>【要望内容】 ●超短波全方向無線標識施設(VOR)等地上設備の縮退が進み、小型航空機が主に使用している従来経路が減少している一方で、RNAV経路を航行するためには申請業務が煩雑なため見送ることになり、運航に支障が生じている。 ●特に、機上装置の審査にあたっては、飛行規程に適合性に関する記載がない場合、1機ごとに、機上装置がACに適合しているとFAAが実証していることを示す書類が必要となり、長期の審査期間を要している。 ●このため、申請するRNAV航行への適合性が飛行規程に記載されている場合や、欧米において当該RNAV航行への適合に関するSTCを取得している場合には、それぞれの文書を示すことで、通達の要件を満たすこととしてほしい。 ●また、米国では、例えば、RNAV1/2航行への適合が確認されている機上装置と適合する航空機の組み合わせがFAAAC90-100ComplianceTablesで公表され、当該表に記載されている航空機と機上装置の組み合わせは、機上装置の要件を満足するとされているところ、我が国の許可手続の審査において審査対象航空機が当該表に記載されていることを示すことで、機上装置の要件を満足していることを認めてほしい。</p>	<p>●米国FAAは、RNAV航行が実施できる機上装置と適合する航空機の組み合わせを示す表を公開している(AC90-100ComplianceTables)</p>	<p>●現行通達でも、該当するAC等の欧米の基準への適合性が飛行規程に記載されていれば、航空機／機上装置の要件を満たすこととしている。 ●また、欧米のRNAV航行に関するSTCを取得している場合に、証明に用いられた基準が分かる文書の写しを提示することにより当該基準への適合性を示すことを既に認めているほか、「FAAAC90-100ComplianceTables」に当該航空機とその機上装置の組み合わせが記載されていることを示すことを以て、RNAV1/2航行の許可審査における機上装置の要件への適合性を証明することも認めており、現行制度で対応可能である。 ●なお、上記の内容について、RNAV航行に係る航空機／機上装置の審査を担当する検査官及び業界関係者に周知する。</p> <p>⇒問題点再確認。</p> <p>A ICAOに従いRNAVを許可不要の航法にする要望としたいとのことであるが、許可不要となった場合のメリットを整理する。(尚、JCABはICAOに相違通報を行っている)</p> <p>許可不要となった場合でも規程に操作手順、資格要件、訓練等の反映が必要であり、緩和によるメリットは何か？許可申請書の有無程度の違いか？</p> <p>許可不要を要望する場合、認可された運航規程に従って運航する事業者のみ緩和する等の段階的要望として扱うことも選択肢か。</p> <p>⇒ 進展なし。(定期便運航会社も同様。許可申請手続きの省略化であると考えてるが進め方について提案願いたい)</p>
<p>II 7 燃料搭載基準の見直し</p>	<p>【現状】 ●我が国の航空機に搭載しなければならない最低携行燃料の量は、国際民間航空条約附属書6に準拠して航空法第63条及び航空法施行規則第153条等に規定。</p> <p>【要望内容】 ●航空運送事業に求められている燃料搭載量は現行の国際標準で定められた基準よりも多いため、国際標準に基づき基準を改正して欲しい。(例:ターボジェット発動機飛行機の計器飛行方式による運航において、不測の事態に対応して追加する燃料量)国内基準改正前:着陸地の上空450mの高度で15分待機できる量→国際標準:着陸地の上空450mの高度で5分待機できる量</p>	<p>●国際民間航空条約附属書6において、従来から定めていた燃料搭載基準を、平成24年7月に改正するとともに、その具体的な搭載の考え方を定めたドキュメントが平成28年11月に発行。(ICAOAnnex6Part14.3.6/Doc.9976)</p>	<p>B1 <b>CLOSE</b></p> <p>●平成29年3月に我が国の燃料搭載に係る関連規則を改正し、国際民間航空条約附属書6及びドキュメントの内容を反映した。</p>
<p>II 8 海外での整備委託先の要件について</p>	<p>【現状】 ●航空運送事業の用に供する一定の航空機については、当該航空機について整備又は改造を行う場合には、航空機整備改造認定事業場による確認を受けなければ、航空の用に供してはならないこととされている。(航空法第19条第1項) ●航空運送事業機以外の航空機の場合、整備実施後の航空機の耐空性の確認は、我が国によりその能力について認定を受けた事業場又は我が国の有効な資格を有する整備士が行うことが求められている。(航空法第19条第2項)</p> <p>【要望内容①】 ●国際路線の新規開設に当たり、海外の就航予定地において我が国の航空機整備改造認定を有する整備事業者が限られているため、運航整備委託先の選定が困難であり、事業計画推進上の障害となる場合がある。就航予定地に当該認定事業場がない場合には、候補者を探して当該認定を取得させる必要があるため取得までに相当な時間を要したり、先方にその意思がなければ、就航を断念せざるを得なかつたりする場合がある。 ●FAA又はEASAの認定を保有する整備事業者を運航整備委託先とすることを認めてほしい。</p> <p>【要望内容②】 ●日本籍機が海外に飛行し、外国で機材故障が発生した際の修理の実施や耐空性確認は、(我が国の認定を取得していないが)当該国の承認を受けている者による実施は認められていないため、運航者自らが有資格者等を確保しなければならず負担である。 ●整備の実施及び整備実施後の航空機の耐空性の確認等に関しては、基準適合性を確認する者の選択肢の拡大等、より柔軟な対応を認めてほしい。</p>	<p>●諸外国においては、外国の認定を保有する者を運航整備委託先とするためには、整備分野のBASAを締結した後、整備施設を相互認定するのが一般的である。</p>	<p>B3 ●海外での就航先における運航整備委託先について、当該国との間で整備分野におけるBASAを締結することにより、我が国の認定の取得が簡便となる。 ●現在、米国やカナダとの間で整備施設分野へのBASA拡大に係る協議を、また、欧州とも整備施設も含めたBASAの締結に向けた協議をそれぞれ実施しており、交渉成立に向けて引き続き取り組む。 ●なお、就航予定地に我が国の航空機整備改造認定事業場がない場合でも、就航先において整備士による定例整備が不要な場合には、本邦内の認定事業場からの派遣による認定業務の実施が認められており、就航は可能である。</p> <p>⇒ カナダとのBASAが締結された。引き続きBASA締結の促進を要望する。</p> <p>⇒ 進展なし。(BASAの進展に委ねる)</p>

<p>操縦士による飛行前点検</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●耐空類別が飛行機輸送C又は飛行機輸送Tのいずれでもない航空機に係る飛行前点検作業(点検項目に一般的保守以上の作業を含むものを除く)は軽微な保守(サーキュラー 3-001 2-1b)</li> <li>●耐空類別が飛行機輸送C又は飛行機輸送Tのいずれかである航空機に係る飛行前点検作業(点検項目に軽微な修理以上の作業を含むものを除く)は一般的保守(サーキュラー 3-001 2-2d)</li> <li>●作業区分が軽微な保守である作業は作業実施後の処置として有資格整備士の確認、認定作業場の確認、大臣検査は不要。また航空日誌への記入も不要。(サーキュラー 3-001 1-3)</li> <li>●整備規程には飛行前点検を実施する整備従事者について実施する整備作業の内容、資格要件、指名方法を定めなければならない。また、その整備従事者は当該型式の航空従事者技能証明を有しなければならない。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は、飛行前点検は機長による出発前の確認をもってこれに代えることができる。(サーキュラー 4-004 2-2-1)</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <p>整備士による飛行前点検が不要となるようサーキュラーを改正していただきたい。</p>		<p>⇒ 飛行前点検項目が飛行規程、フライトマニュアル等に基づく項目は機長による確認が可能。</p> <p>耐空類別CまたはT類の飛行前点検項目が整備マニュアルに基づく項目であってもその内容が軽微な保守に相当すると認められる項目は機長による確認が可能。</p> <p>サーキュラー3-001は耐空類別のみで飛行前点検の保守カテゴリーを区分しているため、年度内を目途に改正される予定。</p> <p>⇒サーキュラー3-001が改正された(2018/6/22)。一般的保守の定義の飛行前点検に対し、追記(点検項目が全て軽微な保守以下の作業を除く)がなされ、C、T類でも飛行前点検を軽微な保守扱いにすることが可能となった。</p>
<p>II 9 耐空証明の更新(連続式耐空証明)</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●航空法第14条の規定により、耐空証明の有効期間は原則として1年とされているが、航空運送事業機については、国土交通大臣が定める期間とされ、1年毎の耐空証明の更新が免除されている(連続式耐空証明)。</li> <li>●連続式耐空証明を取得できる航空機は、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。(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(平成12年9月)」)</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●最近、耐空類別N類、C類で製造される高品質のビジネス機が増えてきている現状を踏まえ、整備規程又はメーカー指定の整備方式でしっかり整備されているN類、C類の機体に対しても、連続式耐空証明の対象としてほしい。</li> <li>●その際、機数が少なく小規模な企業が多いビジネス航空業界では信頼性管理方式の実施は極めて難しい状況にあることから、ビジネス航空事業の実態に見合った制度への変更、要件の適正化についても検討してほしい。</li> <li>●また、ドクターヘリ、消防ヘリ、警察ヘリ等の公共性が高い航空機については、年1回の耐空証明検査の受検準備等のために稼働できない期間が生じているため、連続式耐空証明の対象としてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●国際民間航空条約附属書では、耐空証明の有効期間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とされている。(ICAOAnnex8Part2.3.2)</li> <li>●米国においては、我が国の制度とは異なり、耐空証明には有効期間を設定していないが、Part135が適用される航空機のうち客席数10席以上の航空機については、信頼性管理の要求があり、それ以外の航空機についても耐空性の維持のための整備及び原則として1年ごとの法定検査の実施が義務付けられている。(Order8900.1V2C4S3、FARPart91.409)また、Part135が適用される航空機のうち客席数が10席以上の航空機については、追加の耐空性要件を課している。(FARPart135.169)</li> <li>●欧州では、我が国の制度とは異なり、耐空証明には有効期間を設定していないが、耐空性管理組織として認定を受けた航空会社が、的確な整備管理体制(大型機については信頼性管理を含む)を有するとともに、1年毎に、各航空機に対してその耐空性を有することを確認することが必要。(COMMISSIONREGULATION(EU)No48/2012Part2121.A.181、COMMISSIONREGULATION(EU)No1321/2014PartMM.A.901)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●N類、C類の飛行機は、設計上、信頼性管理による整備方式により耐空性が維持できることなどの要件に適合した機材が少なく、航空機の安全性を常時監視し、適切に整備を実施するために必要となるデータを十分に取得することが現実的ではない。</li> <li>① ●したがって、N類、C類飛行機については、品質が向上しているとしても、運航者自らが常時航空機の安全性を監視し、適切に整備処置を行うことにより、高い安全性を確保するという整備管理方式を実現することは難しいため、連続式耐空証明を認めることはできない。</li> <li>●また、ドクターヘリ、消防ヘリ、警察ヘリ等の航空機については、その性質上、より高い安全性の確保が求められることから、公共性を理由に緩和することは困難であり、他の航空機と同様に、信頼性管理方式による整備の実施が前提である。</li> <li>② ●上記のとおり、現行の通達の条件を満たさない航空機に対する連続式耐空証明の発行は困難だが、本要望及び類似の要望No.83、84等も踏まえ、毎年の更新耐空証明検査時の負担を軽減することについて、要望者とともに引き続き議論・検討していく。</li> </ul> <p>⇒ ②については下段参照</p>

## 重点項目

### 更新耐空証明 検査の簡素化

#### 【現状】

●耐空証明の更新検査は、提出書類の確認、地上試験及び飛行試験の実地検査等の実施により行う。国の実機検査の受検前に、受検者による年次点検又はこれと同等以上の整備及び不具合の是正並びに地上試験及び飛行試験の実施が必要である。  
●認定事業場が整備及び整備後の検査(地上試験、飛行試験等)を実施し、基準への適合性を確認した場合は、国による耐空証明検査は、実機検査は原則行わず、当該認定事業場がその確認の証として発行する航空機基準適合証その他の書類を確認することにより行うこととされている。(通達「航空機及び装備品等の検査に関する一般方針(平成12年2月)」)

#### 【要望内容】

●耐空証明の更新には、長い日数と人手を要し事業経営の大きな障害となっており、飛行検査の要件も必要以上に厳しすぎると感じている。  
●機体の安全性を損なわない範囲で、耐空証明更新手続、作業、検査を合理化、簡素化してほしい。  
●また、小規模な運送事業者でもその業務内容に応じて比較的容易に事業場の認定を取得し、国による耐空証明検査の一部を省略することができるよう、更なる制度、運用の改善をほしい。

●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。(FARPart145、EASAPart145)

●更新耐空証明検査において、国による実機検査の受検前に受検者に実施を求めている、年次点検又はこれと同等以上の整備及び不具合の是正(受検前整備)、社内実機検査等については、国による検査時の基準不適合を排除するために必要最低限の事項を求めているものである。これらは、一般的には数日程度の作業であり、現行の手続は合理的であると考えている。  
●また、現行制度においても、認定事業場が整備及び整備後の検査を実施し、航空機基準適合証を発行する場合には、国による実機検査を不要とし、提出書類も国による耐空証明検査の場合と比べて大幅に少ないものとしているところである。  
●なお、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も促進しており、小規模な運送事業者でも認定を取得してきている。事業場の認定を受けるに当たり質問等があれば、個別に相談してほしい。

⇒以下の対応により簡素化を目指す

A (1)飛行試験項目の見直し  
ATEC報告書「NHF飛行試験の見直しに係る技術検討」を参考に飛行試験項目の見直しは可能と考えられるため、各社にて対応する。

(2)更新検査時の地上・飛行試験の廃止  
耐空性を維持するための整備の方法(Continuous Airworthiness Inspection Program)である、MRBR,MPD(整備要目)に基づく整備の実施、および耐空性改善通報に従った処置を適切に実施することで耐空性は維持できるものとする。また、検査前の通常飛行において不具合の有無は確認されており、不具合があった場合は是正処置が取られる。「現状」検査として地上・飛行試験を行うことは、その検査時点での機能確認を改めて実施するもので、合理的ではない。よって、耐空性を維持する整備方式に従った整備、耐空性改善通報に従った整備が確実に実施されていること等の書類確認をもって「現状」検査とすることを要望する。

⇒航空機検査制度等検討小委員会にて今後の航空機検査制度のあり方がとりまとめられた。

航空法改正(耐空性維持を使用者に義務化、航空運送事業者以外でも整備規程認可可能とする)を調整中。サーキュラーレベルの具体的な要件調整は今後となるが、整備規程が認可されている使用者の航空機の実地検査はNHF項目に限定する方向性。また、認可された整備規程に従い、自ら整備改造認定及び整備検査認定を取得して1年毎に耐空性維持実施状況を確認すれば耐空証明の有効期間は連続式とする方向。

⇒航空法改正(施行 令和2年6月19日)

第十四条 耐空証明の有効期間は、一年とする。ただし、航空運送事業の用に供する航空機又は次条第一項の認定を受けた整備規程(同条第三項の認定又は同条第五項の規定による届出があつたときは、その変更後のもの。同条第三項及び第七項において同じ。)により整備をする航空機については、国土交通大臣が定める期間とする。

第十四条の二 耐空証明のある航空機(航空運送事業の用に供する航空機を除く。)の使用者は、国土交通省令で定める航空機の整備に関する事項について整備規程を定め、国土交通大臣の認定を受けることができる。

使用事業機、自家用機であっても整備規程を設定することができるようになり、耐空証明の有効期間を国土交通大臣が定める期間(連続式)にすることが可能となった。手続きに関する通達についてパブリックコメントの募集が行われている。(～3/21)

⇒航空法が改正(施行)されたため一旦CLOSE。課題・要望については改めて提案願います。

<p>II 10</p> <p>重点項目 予備品証明制度の見直しについて</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●予備品証明は、航空機の安全性に大きな影響を及ぼす一定の修理又は改造をする時に行われる国の修理改造検査を免除するための制度であり、発動機、プロペラ等の重要装備品の交換作業時に、当該重要装備品が適切なものであることについて、あらかじめ国の予備品証明を受けていれば、修理改造検査は受けなくてよいこととされている。(航空法第16条、第17条)</li> <li>●また、新規に製造された重要装備品(以下、「新規製造品」という。)であって、有効な輸出耐空証明書が添付されているものについては、予備品証明を受けたものとみなすことができる。(航空法第17条第3項、航空法施行規則第30条の2)</li> <li>●一方、修理された重要装備品(以下、「修理品」という。)については、現在、航空法施行規則第30条の2第2号が適用される相互承認協定を締結した国がないため、予備品証明を受ける必要がある。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●予備品証明制度を廃止してほしい。又は、例えば、現物検査を省略する等の柔軟な運用を検討してほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●欧米では、修理された装備品に対しても、国が能力を認定した者による検査・証明が行われ、証明書が発行されていないければ、当該装備品を航空機に装備してはならない。(FARPart43.5,43.7,EASAPart145.A.50)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●欧米では修理品に対し、基本的に自国の認定を受けた整備組織(認定事業場)による確認が必須(整備分野における航空安全に関する相互承認協定(BASA)を締結している場合を除く)となっているが、我が国では、認定事業場(BASA締結後の当該国の認定事業場を含む。)ではない者が修理した装備品について、国が予備品証明を行えば航空機に取り付けることを認めているところ、予備品証明制度を廃止する場合には、耐空性を確保するため、欧米と同様に、我が国の認定を受けた事業場による確認を求める必要がある。</li> <li>●また、予備品証明検査は、装備品の設計、製造過程、整備又は改造の過程に加えて、「現状」についても検査を行うこととしているが、耐空性の確保のためには、外観上、問題がないことを現物確認することが必須である。</li> <li>●将来的には、欧米と同等の制度とすべく、全ての装備品に対して耐空性の証明を求めるよう、航空法を改正することも視野に入れて検討を継続する。ただし、これには、(1)諸外国と整備分野におけるBASAを締結し、相互に装備品の輸出耐空証明書の確認が可能となること、かつ、(2)我が国に装備品基準適合証を発行できる十分な数の認定事業場が存在すること、という2つの条件を満たすことが前提であり、それぞれについて引き続き取り組む。</li> </ul> <p>⇒ カナダとの整備についてのBASA締結。カナダ認定の事業所で修理され、TCCA Form 1が発行されている装備品は予備品証明は不要となった。引き続き、FAA,EASAとのBASA締結の促進を要望する。</p> <p>実現までの間、現物確認のリモート化、あるいは認定事業所による代行確認等の要望を行う。</p> <p>⇒航空機検査制度等検討小委員会にて今後の航空機検査制度のあり方がとりまとめられた。</p> <p>予備品証明制度は廃止。全ての部品は認定事業場の基準適合証が必要。FAA,EASA Tag(本土の認定事業者発行のものに限る)は認める方向性。一方、シンガポール等(本土以外)の認定事業者発行のFAA、EASA Tagについては個別に当該国のCAAと調整の上認める方向性。また、国内事業者については認定事業場の取得させる予定。</p> <p>他国との調整もあり、2～3年要する可能性あり。本土のFAA,EASA Tagだけでも先行し、段階的に実施するよう要請した。</p> <p>⇒ 航空法改正(施行 令和4年6月18日)</p> <p>予備品証明制度は廃止。重要装備品の考え方も廃止され全ての装備品・部品は原則として認定事業場の基準適合証があるものでなければ航空機に装備できなくなる。</p> <p>⇒課題・要望については改めて提案願います。</p>
<p>II 11</p> <p>英文飛行規程の対象の拡大</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●航空機には、安全のために必要な書類として、飛行規程を備え付けなければ航空の用に供してはならないとされている。(航空法第59条、航空法施行規則第144条の2)</li> <li>●飛行規程の記述は原則として日本語であることとしているが、国土交通大臣の認可を受けた運航規程が搭載されることが認められている航空運送事業者のみが使用することが想定される航空機(回転翼航空機を含む)の飛行規程については、英語で記述してもよいこととしている。(通達「航空機及び装備品等の検査に関する一般方針(平成12年2月)」4-2(2))</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●輸入航空機の飛行規程は原文が英語のため、翻訳して「日本語版」飛行規程を作成し、承認を受ける必要があり、原文が改訂される度に、日本語版の作成及びその承認審査に時間を要している。</li> <li>●このため、航空機使用者にタイムリーに日本語版の飛行規程の改訂版が配布されず、安全な運航に関わる情報が迅速に伝達されていない。</li> <li>●迅速な改訂を可能にするためにも、現在は大型の航空運送事業機のみ認められている英文飛行規程の対象を、例えば、TA級・TB級の回転翼航空機やN類の飛行機等にも拡大してほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●米国では、パイロット・ライセンスを取得する要件として、英語の読み書き、話す及び理解できることが求められている。(FARPart61 § 61.103等)また、輸入航空機の型式証明を受ける場合には、母国語である英語で記述されたマニュアル類(飛行規程含む)が必要となる。(FARPart21 § 21.29)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●現在は航空運送事業者のみが使用することが想定される航空機に限って認めている英文飛行規程を許容する対象範囲を拡大することについては、過去にも幾度となく検討してきたが、対応が難しかったものである。飛行規程は安全に飛行するための手順であり、操縦士がその内容を適切に理解することが安全上必要不可欠であるため、英文飛行規程を許容するにあたっては、操縦士の英語能力の確保とともに慎重な検討が必要である。</li> <li>●今回のご要望も踏まえ、英文飛行規程を許容するにあたっての条件とともに具体的な対象範囲をあらためて検討し、平成29年度内を目途に結論を出すこととする。</li> <li>●ただし、英文飛行規程を認めることとした場合でも、設計国当局が承認している英文飛行規程をそのまま流用することはできず、我が国の法令等へ適合させるための追加要件の設定や一部修正が適切に行われているかなど、我が国航空局として一定の審査は行う必要がある。</li> </ul> <p>⇒ サーキュラー1-001において「飛行規程に代え国土交通大臣の認可を受けた運航規程が搭載されることが認められている航空運送事業者のみが使用することが想定される航空機の飛行規程については、英語で記述してもよい。」とあり、航空運送事業者の航空機では英文飛行規程は可能と考えられる。</p> <p>また、航空機型式証明取得時には日本語の飛行規程の提出が求められているとのことであるが、型式証明取得時の提出書類の記載においても上記の但し書きがある。</p> <p>ビジネス航空機についてはオンディマンド・チャーターに使用する場合も、企業のプライベート航空機として使用する場合があるが、改めてビジネス航空機の飛行規程の言語について確認する。</p> <p>⇒飛行規程の言語は日本語または英語とする内容でサーキュラー1-001の飛行規程の作成方法が改正された。(2018.11.29)</p> <p><b>CLOSE</b></p>



<p>II 12</p> <p>FDR・CVRの装備要件の緩和（国際標準で義務化されていない記録対象パラメータの緩和）</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●航空法第61条により、航空機は飛行記録装置(FDR)、音声記録装置(CVR)等を装備しなければならず、航空法施行規則第149条において、国際民間航空条約附属書6に準拠して、具体的に装備しなければならないFDR・CVR等の要件が定められている。また、当該要件を満足できない場合には、その影響等を確認した上で、航空法第61条ただし書きによる許可を受けることができる。</li> <li>●FDRは、記録すべきパラメータの種類等により、種類分けされているところ。TypeIAとされるFDRにおいて記録が必要なパラメータについては、航空法施行規則第149条において国際民間航空条約附属書6を呼びだしており、同附属書で求められるものと航空法令上必要なものに相違はない。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●過去に輸入機を購入した際に、国際民間航空条約附属書6で、TypeIAFDRへの記録は、情報源が入手できなければ必須とされていないパラメータについても記録が必要であると指導され、情報源を入手できるよう設計変更する又は許可を必要とする等の対応が求められた。</li> <li>●同附属書において、航空機の仕様に基づき記録を求められるものについては、我が国でも同様の取扱いとしてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●国際民間航空条約附属書6では、TypeIAFDRに記録するパラメータは、①いかなる場合も記録が必須なものと、②航空機の運航上で機体システム又は操縦士が当該パラメータの情報源を使用する場合に記録が必須なもの(アスタリスクで表示)に区分されている。</li> </ul>	<p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●要望の事例は、附属書上のアスタリスクの項目である、ランディングギアの選択位置及び操縦室のピッチのトリムの入力位置について、機体システム上は使用しないものの、操作スイッチの位置等を操縦士が運航上確認できるにもかかわらず、記録できない仕様であったため、問題ないことについて運輸安全委員会に照会した上で、航空法第61条のただし書きによる許可をしたものである。なお、本事例は、当時、対象の航空機の製造国が附属書に準拠した基準となっていないことから生じたもので、製造国の基準が附属書に準拠したことから、その後に同様の事例は発生していない。</li> <li>●我が国の基準は国際民間航空条約附属書6と同等であり、今後も、記録対象のパラメータについての要件も含め、基本的にはこれに沿った対応を行っていく。</li> <li>●ただし、製造国の基準が附属書に準拠していない場合には、前述の事例のように、当該国の基準を参考にしつつ、個別に適切性を判断する。</li> </ul> <p>⇒ 現時点では問題はないとのことであるが、局の認識を再確認したいとの事業者の要望に基づき、確認したい内容・関連資料入手後確認する。</p> <p>特に具体的な再確認事項の提示がないため、Closeとする。必要があれば個社にて直接航空局に確認する。</p> <h2>CLOSE</h2>
<p>I 11</p> <p>航空機登録記号の変更について</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●航空機登録記号は、所有者が好みの記号で取得、所有したいという強い希望がある。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●航空機所有を促進するため以下のような登録記号の変更を可能にしてくださいようお願い致します。</li> <li>① 既に国内で登録されている航空機の登録記号(JA○○○○)の変更を可能にしてください。</li> <li>② 海外への輸出等により一旦登録が抹消された機体が、輸入等により再登録される場合、抹消前の登録記号と同一のものとする運用がなされていますが、新規に登録記号を付すことが可能となるようにしていただきたい。</li> </ul>		<p>⇒ 現状確認と対応方針の検討</p> <p>⇒ 必要に応じて対応する。</p> <p>-</p>
<p>III 1</p> <p>フラクショナル・オーナーシップ・プログラムの導入</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●現状で支障は生じていないが、航空機の個人所有を促進するための施策である。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●現状でも航空機の共同所有は可能であるが、共同所有する機材の有効活用のため、航空機を融通、あるいは他人に貸し出しながら自家用運航をすること(フラクショナル・オーナーシップ・プログラム)は現行制度では想定されていない。このプログラムが実現されると、航空機の所有コストが低減し、個人所有の促進に繋がる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●米国では、1986年にFAR Part 91Kが制定され、ビジネス航空の発展の一助となった。</li> </ul>	<p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●現行制度上、航空機の共同所有は可能であり、また自家用機であっても運航委託は可能であることから、共同所有者と運航受託社が主体的に持ち分・運航責任等を含む契約を結べば、米国のフラクショナル・オーナーシップのような運航が基本的に可能である。</li> <li>●今後、さらなる具体的ニーズ等をあればご相談いただきたい。</li> </ul> <p>⇒ FAR Part91Kを認識した上での局コメントであり、フラクショナル・オーナーシップ・プログラム管理会社による複数の機材の分割所有者間での相互機材利用運航は現行制度で可能との回答と見なせる。次のステップについて要検討。</p> <p>商社にて具体的な仕組み作りを行った後、要望事項を整理する。</p> <p>⇒ 特に実施についての問題点はないと考えるが、具体的な課題があれば都度対応を検討することとしたい。</p>

<p>Ⅲ 2</p>	<p>事業機・自家用機間の変更手続き</p>	<p>【現状】 ●オンデマンド・チャーター事業では、しばしば短期に事業機・自家用機の変更入れ替えを行うため、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る(特に保有機(使用機)が1機しかない場合)。 ●「事業計画変更(使用航空機の型式)申請に関しては、同じ型式の航空機(機番)をすべて削除したケース(その間は自家用機として使用)に係わる「航空機の型式」については、航空機の削除予定期間、機材を削除中の運航や整備の体制等個々の案件ごとに確認した上で「航空機の型式」の削除が必要か否かを総合的に判断して決める」との見解をいただき、1機しかないリース中の航空機(事業機)等の自家用機/事業機間の短期間での変更については比較的柔軟に対応していただけるようになった。</p> <p>【要望内容】 ●事業機・自家用機間の変更は事業計画の変更には該当しないようにしていただく等、更なるスムーズな変更処置が行えるようにしていただきたい。</p>	<p>●米国籍の場合、事業会社にとってPart91とPart135の間の変更は、各Flight毎の飛行計画において飛行の種類をFileするだけで極めて容易に行うことが可能</p>	<p>⇒ 現状確認と対応方針の検討</p> <p>同一の整備事業者(認定有無は整理要)にて整備を実施している機体の航空運送事業機、個人使用機の切り替えは飛行計画に飛行の種類を示すことで可能であることの確認を行う。</p> <p>航空運送事業者が機材をリースして使用しているケースで、リース元の機体所有者が自家用として当該機を使用して飛行する場合の手続きを確認した。 ⇒2019.9 東京航空局航空振興課より回答</p> <p>(結論)機体の使用权を一時的であれ航空運送事業者以外(所有者含む)に渡した場合、運航・整備の実施者が誰であれ、航空運送事業機から一度抜き、航空運送事業機に戻す場合は整備・点検が必要。事業計画の変更(同型機を複数所有している場合は届出)が必要となる。</p> <p>- Case 1:当該機所有者が当該航空運送事業者(運航・整備)を委託し、自家用として飛行する場合。⇒事業計画変更。運航・整備の継続性はあるが、機材の使用权が所有者に移っているので事業計画変更。もし、機体所有者が特別料金(運航・整備委託費用相当)でチャータすると位置づければ事業計画の変更は不要で、実態としては自家用と同じ。</p> <p>- Case 2:当該機所有者が当該航空運送事業者以外に運航・整備を委託し、自家用として飛行する場合。⇒事業計画変更。</p> <p>- Case 3:当該機所有者が当該航空運送事業者(整備)を委託し、自身が操縦して自家用として飛行する場合。⇒事業計画変更。機体所有者が特別料金(所有者価格・整備委託費用相当)でチャータすると位置づけても所有者は当該航空運送事業者の操縦士として発令されていないので操縦できない。よって、所有者が操縦するためには事業計画を変更し、自家用とするか、航空運送事業者の発令を受ける必要がある。</p> <p>⇒ 本省航空事業課・航空事業安全室との打ち合わせを予定したが、コロナウイルスの影響でメールによる確認・要望を実施中。尚、レンタルプレーン事業による自家用運航、マッチングサービスによる自家用運航の問題の有無についても確認中。</p> <p>⇒航空事業課より「当該型式機の運用に必要な運航・整備体制の維持、自家用運航使用中における当該機に対する適切な整備の実施が確実な場合においては、簡易的な手続きにより処理させていただくこととしたい。」との回答受領。 また、レンタルプレーン事業、マッチング事業についても基本的には航空運送事業あるいは航空機使用事業の許可なく実施することは可能との回答を受領。ただし、航空機提供者とパイロット提供が一体的に行われるような場合は事業許可が必要になる場合がある。</p> <p>その後の実態を確認し、必要に応じて対応する。</p>
<p>Ⅲ 3</p>	<p>試験飛行等に使用できる空域の拡大</p>	<p>【現状】 ●試験飛行等に使用できる空域が少なく、遠隔地にあり、かつ混雑している。</p> <p>【要望内容】 ●様々な取組みを通じて、試験飛行等を行う空域の確保及び使用可能範囲を拡大していただきたい。</p>		<p>●試験飛行等を行う空域については、技術確認飛行実施エリアの利用されていない時間の周知及び活用といった柔軟な運用により対応可能である。</p> <p>A ⇒ 状況をモニターする</p> <p>⇒ 必要に応じて対応する。</p>
<p>Ⅲ 5</p>	<p>ICAO Annex6 Part II の導入</p>	<p>【現状】 ●ターボジェット機等大型のビジネス機による自家用運航(航空運送事業以外の運航)の規則であるICAO Annex6Part II の大幅改定(Sec3導入)が行われている(2008/7/20発効、2010/11/18適用)。</p> <p>【要望内容】 ●業界全体の安全性向上の為、日本でもICAO Annex6Part II の大幅改定の早期の導入、適用を要望する。</p>		<p>●ICAO Annex6Part II は自家用運航が対象で、且つ規制強化であるので、今般の技術規制見直しとは別の場(小型航空機安全推進委員会など)で検討したいとのコメント。(2017.4.19 航空局運航安全課 蔵調整官、吉野係長他)</p> <p>- ⇒ 規制強化となる可能性があり、過度な規制にならないように対応する。</p> <p>⇒ 動きなし(静観する)</p>
<p>Ⅲ 6</p>	<p>IS-BAO導入推進</p>	<p>【現状】 ●IBAC(International Business Aviation Council(国際ビジネス航空評議会)が開発した世界的なビジネス航空の安全標準であるIS-BAO(International Standard for Business Aircraft Operations)の日本に於ける普及、活用を行って行きたいと考えている。</p> <p>【要望内容】 ●IS-BAOの運航規程審査基準やSSP(State Safety Programme)への反映等、普及、活用に対する当局のご支援、ご検討を御願いしたい。</p>		<p>⇒ 柔軟に対応。</p>