

# 航空に関する要望について

2012年3月19日  
定期航空協会

# 要望内容

---

1. 航空機製造事業法の規制について  
(日本航空株式会社)
2. 航空機に搭載する無線電話について  
(日本航空株式会社)
3. 航空機無線設備の定期検査について  
(日本貨物航空株式会社)  
(北海道国際航空株式会社)



# 1. 航空機製造事業法の規制に関する要望について

日本航空株式会社

# 1. 航空機製造事業法と航空法



## 航空機製造事業法と航空法

- ・航空会社が自社の航空機を整備する場合は、**航空法**の規定に基づいて実施する。



- ・航空会社から整備を受託する会社（認定事業場）が整備を実施する場合は、**航空法**の規定に加えて、**航空機製造事業法**の規定にも従う必要がある。

## 2. 航空機製造事業法の目的



### 航空機製造事業法の目的

- ・航空機及び装備品の製造・修理事業を許可制とする
  - ⇒ 過剰投資の排除、生産分野等に秩序を与える
- ・航空機及び装備品の製造・修理の方法を認可事項とする
  - ⇒ 生産技術の向上を図る

航空機製造事業法は、昭和27年7月16日に制定され、当時、製造及び修理の方法を認可事項とすることにより、生産技術向上の見地から監督規制せんとするものであり、航空機が総合機械工業として、最高度の技術水準と設備とを要求するものであり、かつ、わが国航空機工業の技術的遅れを取り戻し、世界的水準に到達せしめようとするためのものである。

# 3. 航空法の目的との違い



## 航空法の目的 (航空法 第一条から抜粋)

- ・航空機の航行の安全確保
  - ・航空運送事業の適正な運営確保・輸送の安全確保
- ⇒ 航空の発達、公共の福祉を増進

航空法は航空機の安全性を確保すること等を目的としたものであるのに対し、航空機製造事業法は製造・修理事業の過剰投資の排除や生産技術の向上等を目的としており、両者の法律は違う観点から規制を行っている。

# 4. 航空機製造事業法の適用



- ・航空機と航空機用機器の製造・修理の事業が対象
- ・航空法の適用を受けない自衛隊機、外国社機も含まれる
- ・航空運送事業者の**自家修理は除く**

航空運送事業者  
が自社機を整備

適用除外  
(自家修理)



例: JAL

整備の受託者が整備

適用



例: JALエンジニアリング(※)

(※) JALエンジニアリングは親会社であるJALより、航空運送事業者として自社機に行なう整備の全てを受託しています。

# 5. 現状の問題点その1



## 現状の問題点： 航空機製造事業法に関して実施する業務

- ・事業許可取得申請  
最初の事業認可。区分の変更があれば、変更申請をする必要がある。
- ・修理方法認可の取得申請  
新たな航空機又は航空機用機器に対する修理方法認可の申請。  
(手数料:1件あたり約5万円)
- ・特定設備新設等許可申請および廃止届出  
事業に使用する設備の新設、増設または改造をする場合は、許可申請を実施。  
廃止の場合も、届出を求められている。(年に3~4件)
- ・修理の確認およびその届出  
修理される航空機が認可を受けた修理方法による場合、確認を行う。

例: 当社の場合、全体として年間790工数を必要としている。

## 6. 現状の問題点 その2



### 現状の問題点

- ・航空法の事業場認可は航空機製造事業法における認可に必要な基準を網羅しており、追加となる事項はない。二重に認可を受けている。
- ・近年において、航空機製造事業法の申請、認可を受けた事項について規制、監督等のフィードバックは受けていない。

航空機製造事業法は、戦後日本の航空産業育成のため制定されたものであるが、航空機修理(整備)事業に関しては航空法により適正な運営確保が図られており、製造事業法はその役目を終えていると考える。

本邦では航空機の利用者である航空会社、またはその関連会社が航空機修理(整備)を実施しており、規制する必要は無いのでは？

# 7. 要望・メリット



## ・要望：航空法への一本化

航空機製造事業法は、戦後日本の航空産業を育成するため、需給の調整や技術水準の向上の為に施行された法律であり、現状の日本における航空機修理（整備）事業ではすでにその目的は達せられていると考えるので、関連法の二重適用を廃止し、航空法への一本化を要望する。

## ・メリット

二重適用廃止により、航空機製造事業法に関する申請・届出にかかる人的コストが削減される。

社会的な効果として、新規参入の航空会社は他社へ整備を委託する機会が多く、その受委託が容易となる。