

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31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29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)

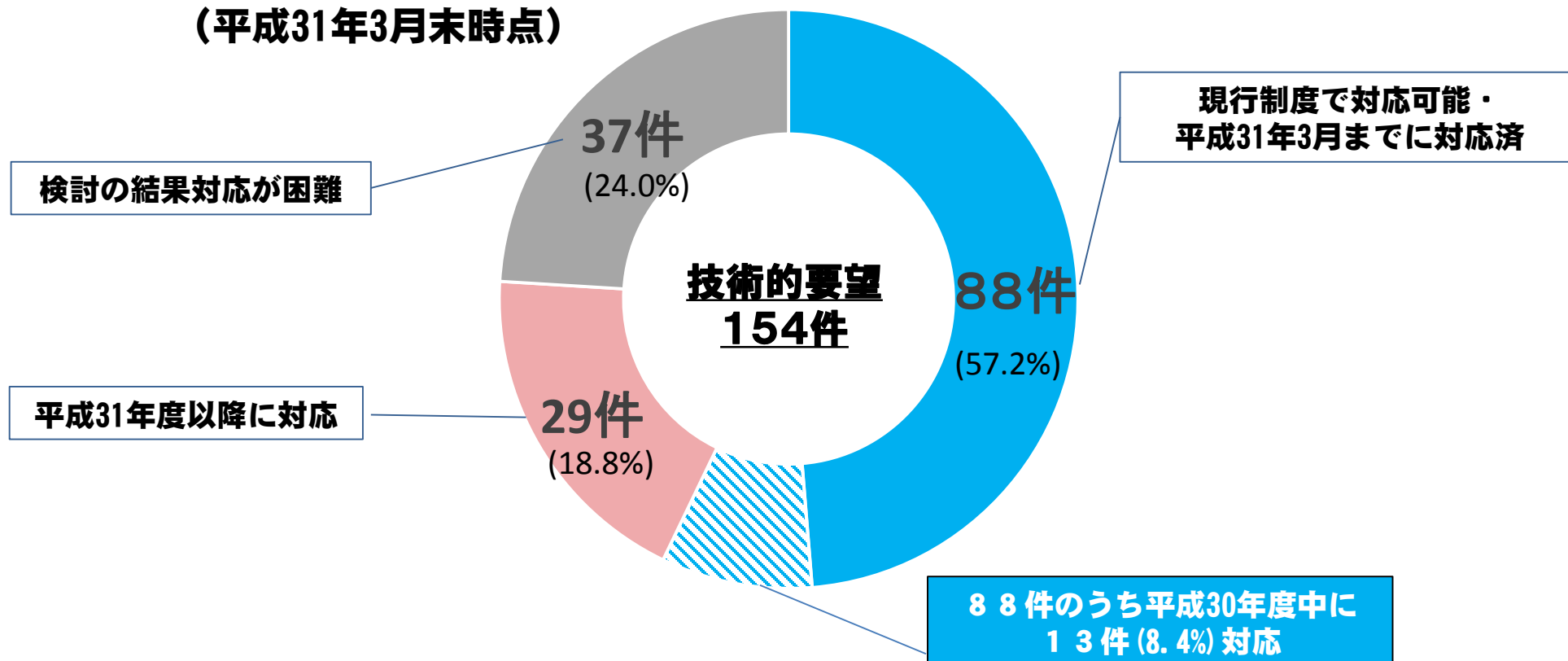
これまでの経緯

- 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)
- 平成30年
- 3月29日 第11回技術・安全部会 (報告書のフォローアップ)

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。
- 昨年のフォローアップまでに75件について対応済。さらに平成30年度に13件対応し、合計で88件対応した。現在29件について検討中（平成31年3月末時点）。（詳細は別添1参照）
- 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、16件について対応済、現在14件について検討中（平成31年3月末時点）。（詳細は別添2参照）

技術的な内容に関する要望の分類と対応状況 (平成31年3月末時点)



自衛隊操縦士の活用

No.135,136

制度の概要

自衛隊出身操縦士が民間航空会社の操縦士として乗務するためには、航空法に基づく計器飛行証明及び乗務する大型機の型式限定を取得する必要がある。

見直しの概要

- 一定の飛行経験を有する自衛隊出身操縦士について、計器飛行証明の実地試験の科目の一部を縮減。
- 入社後に事業者の負担で行う大型機の型式限定の取得試験と同時に、計器飛行証明の取得試験も実施できることとした。(平成31年4月から)

見直しの効果

計器飛行証明の取得に係る負担軽減により、自衛隊出身操縦士の民間活躍促進が図られる。



負担軽減



出典：航空自衛隊2018パンフレット

シニア操縦士の活用

No.142

制度の概要

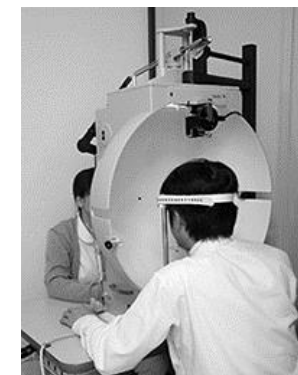
60歳以上65歳未満の操縦士を組み合わせる(加齢互乗)場合、航空会社の健康管理部門、乗員健康管理医及び指定航空身体検査医との間で常時連絡体制が必要。

見直しの概要

「航空機乗組員の健康管理に関する基準」の適用(29年1月)により航空会社の健康管理体制の充実が図られたこと等から、指定航空身体検査医との常時連絡体制は求めないこととした。

見直しの効果

加齢互乗を行うための要件の緩和により、シニア操縦士の活用促進が図られる。



航空機検査制度の見直し

No.53,82,95,102

制度の概要

国の直接検査により航空機及び装備品の安全を確保することを原則とし、その省略・特例制度として、認定事業場制度、「連続式」耐空証明制度等が設けられている

見直しの概要

国が行う装備品1点毎の安全基準への適合性の検査(予備品証明検査)を廃止し国の認定を受けた事業場自らがその安全性を確認する制度へ一本化するとともに、「連続式」耐空証明の対象航空機を拡大する(注:当該内容を盛り込んだ航空法改正法案を今期通常国会へ提出中であり、施行時期は未定)

見直しの効果

(航空法改正法案が国会で成立、施行された場合)民間事業者の能力活用とともに、国の指導・監督を一層強化することにより、合理的な航空機の安全確保が可能となる



複数型式の同時乗務

No.146,153,154

制度の概要

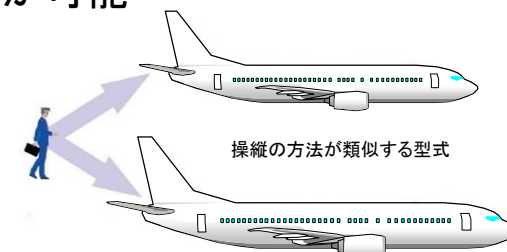
- ・訓練の種類に応じて、必要な訓練時間が定められており、型式毎に訓練が必要となる
- ・運航の安全上、操縦士は、一型式に限定して乗務している

見直しの概要

- ・航空当局により認められた報告書(FSBLレポート等)を参考に、型式間の操縦方法の類似性を考慮して訓練を合理化することを可能とする
- ・操縦の方法が類似する複数型式の同時乗務を可能とする(平成31年3月末)

見直しの効果

- ・効率的な訓練の実施が可能
- ・効率的な乗員配置が可能



番号	要望事項	新たな対応予定時期	理由
57	予備品証明対象部品表の作成	平成31年5月中	航空会社と調整を行っているが、対象となる部品数が膨大で、意見集約及び技術的検討に時間を要しているため。
120	型式限定変更時の試験科目等の省略	平成31年度中	類似型式間の型式限定変更の実技試験科目等を適切に審査する制度のあり方や、当局の審査体制の検討に時間を要したため

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31年3月末時点)

- ・昨年の3月までに3件の要望が寄せられた。このうち現行制度で対応可能であったものが2件、平成30年度に対応を行ったものが1件(詳細は別添3参照)。
- ・また、平成30年度には新たに1件の要望が寄せられた。本要望については平成31年度中に対応予定(詳細は別添4参照)。

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.mlit.go.jp/koku/koku_tk1_000059.html

投稿アドレス: hst-koku-anzen-meyasubako@mlit.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.mlit.go.jp/policy/shingikai/s303_sbtu/anzen01.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.mlit.go.jp/eommon/001197060.pdf>

技術的な内容に関する要望 対応状況等

別添1

[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	諸外国の制度等参考情報	分類	対応の方向性	対応状況等(平成31年3月末時点)	要望者
16	<p>受託業務責任者の経験年数要件の見直しについて</p> <p>参考資料8 P122</p>	<p>【現状】</p> <p>●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。</p> <p>●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。</p> <p>【要望内容】</p> <p>●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。</p> <p>●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。</p> <p>●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)。</p>		B2	<p>●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。</p> <p>●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。</p>	<p>●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する。</p> <p>●上記の内容について、平成30年3月20日～4月18日までパブリックコメントを実施し、同年5月11日に通達「運航に係る業務の委託の運用指針」を改正した。</p>	<p>ジェットスター・ジャパン 全日本空輸 日本貨物航空</p>

35	<p>装備義務規定と運用許容基準の整合性について</p> <p>参考資料8 P129</p>	<p>【現状】</p> <p>●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)</p> <p>●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、装備品等が不作動の状態での運航が承認されている。</p> <p>●上記の装備品について、MMEL上の不作動を認める期間は、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。</p> <p>【要望内容】</p> <p>●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、不具合の回復期間を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。</p> <p>●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。</p>		<p>B2</p> <p>●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。</p> <p>●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。</p> <p>●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。</p> <p>●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。</p>	<p>●法第60条及び法第61条第1項のただし書きの許可の対象となる装備品(TCAS、GPWS、FDR、CVR等)について、欧米とのMELの審査基準等を踏まえ、我が国におけるMELの審査基準を運航規程審査要領細則及び整備規定審査要領実施細則に反映(平成30年11月1日一部改正)し、結果として諸外国と同等の同装備品についての修理期限の設定を認めることとした。</p>	ピーチ・アビエーション
----	--	--	--	---	---	-------------

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>参考資料8 P130</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。 ●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とされている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。」とされている。 ●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。 ●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> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。 ●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。 ●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。 ●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>ピーチ・アビエーション</p> <ul style="list-style-type: none"> ●最近の航空事故、重大インシデント、安全上のトラブルの発生状況、不利益処分等の状況、安全監査の状況、運航環境の変化等に応じて、安全に係るリスクがより大きいと考えられる部門又は対象に対して、より重点的な安全監査を実施するなど判定基準を明確化する。 ●上記の内容について、平成30年4月26日～5月25日までパブリックコメントを実施し、同年7月17日に「航空運送事業等の安全監査に関する基本方針」を改正した。
----	---	---	--	---	--

2. 製造・検査・整備

57	予備品証明対象部品表の作成	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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)) ●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IV部「型式承認対象部品」) ●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)) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。 	B2	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。 ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●要望のあった会社と同型式機(ボーイング式737-800型機)の予備品対象部品における各社の差分に対して意見照会を行っているところ。4月中旬までに意見を集約した上で技術的な検討を行い、5月末までに予備品証明対象部品リストを発行する予定。 ●なお、平成31年1月30日に最終とりまとめが行われた「航空機検査制度検討小委員会」において、現行の予備品証明制度を廃止し、欧米と同様に、国が認定した事業場(BASA締結国が認定した事業場を含む。)が製造、修理又は改造をし、その耐空性を確認した装備品及び部品でなければ、航空機に取付けてはならないこととすべきであるとされた。これを踏まえ、今国会(第198回通常国会)に航空法の一部を改正する法律案を提出したところ。 	スカイマーク
----	---------------	---	----	--	---	--------

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>参考資料8 P143</p>	<p>【現状】</p> <p>●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)」)</p> <p>【要望内容】</p> <p>●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。</p> <p>●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。</p>		<p>B2</p> <p>●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。</p> <p>●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。</p> <p>●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。</p>	<p>●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13日)を平成30年12月19日に一部改正し、対応が完了した。</p>	<p>三菱重工航空エンジン</p>
----	--	--	--	---	--	-------------------

97	製造過程検査の位置づけの見直し	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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) ●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)」) ●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。 ●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>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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>●米国では、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いるが、製造品質については、製造証明(Production Certificate)に係る検査の中で確認されている。</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>●通達「製造過程検査実施要領」(平成17年9月30日)を平成30年6月5日に一部改正し、対応が完了した。</p>	三菱航空機
----	-----------------	--	---	----	---	---	-------

3. 乗員

120	型式限定変更時の試験科目等の省略	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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) ●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。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●米国や欧州では同一メーカーの極めて類似した航空機型式間の型式限定変更の際には、試験科目の一部省略を認めている。 	B2	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●平成30年度に型式移行訓練・審査が実施されたA380について、A320からの移行では、設計国の欧州でも試験科目を省略した試験は実施されていないことを参考に、我が国でも科目を省略しない判断とした。ただし、科目内容の一部について、型式の特性も踏まえて検討し、申請者の要望を踏まえて見直した。 ●類似型式間の型式移行訓練・審査の効率化の制度については、欧米当局を参考にし、平成31年度に制度を見直すための取組みを進める。 	全日本空輸
-----	------------------	---	--	----	--	---	-------

157	<p>訓練担当操縦士の任用要件について</p> <p>参考資料8 P182</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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課目や訓練時間、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。 ●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。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。 	B2	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●訓練担当操縦士の任用要件について、平成30年7月13日に左記のとおり、運航規程審査要領細則の改正を行った。 	九州航空
-----	---	---	----	--	--	------

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	諸外国の制度等参考情報	分類	対応の方向性	対応状況等(平成31年3月末時点)	要望者
2	義務報告の項目の削除、統合的分析体制の構築	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●航空法第111条の4において、事故が発生した場合や事故が発生するおそれがあったときに、国土交通大臣に報告をしなければならないこととされており、報告された事故等については、航空局において定期的に統計分析を行い、結果を公表している。 ●しかしながら、以下の点について検討すべき事項がある。 <ul style="list-style-type: none"> 一公表されているデータでは、詳細が確認できないため、航空事業者が自ら多面的な分析を行うことが困難である。 一発生した事故等がヒューマンエラーに起因する場合、エラーした個人への教育等が実施されることもあり、発生が未然に防止された事例や義務報告の対象であるか否かが微妙な場合に、機長が報告に消極的となるおそれがある。 一また、義務報告の範囲が広範なため、大半の事例が義務報告となり、自発報告として航空安全情報自発報告制度(VOICES)に投稿される対象が限定的となっている。 <p>【要望内容】</p> <ol style="list-style-type: none"> ① ●自発報告が十分に行われていないため、安全推進活動がヒヤリハット情報等を活用した未然防止対策ではなく、実際に発生した事故等の再発防止中心となっている。そのため、義務報告の項目を、事故や重大インシデントに直結する事態に留め、それ以外の事態に関しては自発報告としてVOICESに投稿する仕組みとする。 ② ●自発報告に関しては、ヒューマンエラーに関する事態も秘匿化されるため、エラーした個人への教育等に至ることがなく、報告することにインセンティブが働くこと期待される。VOICESに投稿されたデータに関しては匿名化されているため、参加する航空事業者が自由に閲覧、分析を行える体制とし、個社の傾向をベンチマークすることにより、有効な未然防止や予測対策に活用する。 ③ ●分析の結果として、改善すべき対象者が航空事業者、管制機関、空港等にまたがるケースがあるが、関連者が一堂に会して恒久対策を立てる仕組みがない。VOICESの分析委員会に、実効性のある組織を参加させ、認識された問題に早期に対応を取る体制を構築する。 		<ol style="list-style-type: none"> ①A ②A ③B3 	<ol style="list-style-type: none"> ① ●義務報告制度は、航空事故等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関する情報を適切に分析し、また関係者と共有することにより、再発防止及び予防的対策の実施に役立てるため、国によるリスク管理に必須な情報を収集している。現行制度において義務報告の対象としている事項をその対象から外すことは、安全の観点から望ましいことではないと考える。なお、リスク評価の結果、必要でない認識された事項については義務報告の対象から外すなどの対応をしていることから、対象事項に関して周知を行い、関係者の理解を深めていきたい。 ② ●VOICESへの報告は、匿名化されたものが「FEEDBACK」という刊行物によって公開されており、関係者が自由に閲覧可能である。 ③ ●VOICESの分析委員会による検討に基づき、航空安全当局に対して提出された提言は、これまで、羽田の誘導路誤認リスクの低減(主として管制機関、空港)や、羽田・成田におけるアプローチコントロール以降の滑走路変更(主として航空事業者、管制機関)など、複数の対象者の改善について、一定の成果を上げている。自発報告に関する分析結果の更なる有効活用については、自発的報告制度の継続的改善の中で、検討していきたい。 	<ol style="list-style-type: none"> ① ●義務報告制度は、航空事故等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関する情報を適切に分析し、また関係者と共有することにより、再発防止及び予防的対策の実施に役立てるため、国によるリスク管理に必須な情報を収集している。現行制度において義務報告の対象としている事項をその対象から外すことは、安全の観点から望ましいことではないと考える。なお、リスク評価の結果、必要でない認識された事項については義務報告の対象から外すなどの対応をしていることから、対象事項に関して周知を行い、関係者の理解を深めていきたい。 ② ●VOICESへの報告は、匿名化されたものが「FEEDBACK」という刊行物によって公開されており、関係者が自由に閲覧可能である。 ③ ●平成29年度に、自発報告を含む安全報告の有効性に関して、米国における先進事例の調査を行い、米国ではCAST(Commercial Aviation Safety Team)やASRS(Aviation Safety Reporting System)により自発報告を活用し、未然防止型の安全対策を実施していることを確認した。我が国における自発報告の有効利用については、体制構築も含めて、引き続き検討していきたい。 	全日本空輸

<p>12 航空安全情報管理・提供システム (ASIMS)について</p> <p>参考資料8 P120</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●安全上の支障を及ぼす事態が発生した場合には、その旨を国土交通大臣に報告しなければならない。 ●ASIMSシステムによる報告を行う場合は、当該システムに接続した際のウェブ画面上の報告様式に従って記載することとなっている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●耐空性改善通報(TCD)の確認、必要事項の入力作業、不具合の発生等により、システムが使いつらい。 ●想定する対応策としては以下のとおりである。 <ul style="list-style-type: none"> - ASIMSシステムの更新、新構築 - 情報検索機能の強化 - システム情報の共有および有効活用化 - サーバサービスレベルの改善 - 公開情報範囲の拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ●FAA: AVIATION SAFETY INFORMATION ANALYSIS AND SHARING (ASIAS)により報告 ●EASA: Website Aviation Safety Report により報告 	<p>B3</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●ASIMSのシステム改修・更新については予算確保等も必要なことから、早急な対応は困難なもの、今後検討していく予定である。 ●改修・更新を行う際には利用者の意見を聴取する予定である。 	<ul style="list-style-type: none"> ●平成30年4月13日から5月2日まで、ASIMS利用者を対象として、システムの改善についてアンケートを実施し、その結果を集約したところ。 ●今後、早急な対応は困難であるが、次期システムの改修・更新において上記の結果を反映させるべく、検討を行っている。 	<p>ピーチ・アビエーション</p>
<p>14 安全管理の講習会について</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●航空分野における安全管理について、規制当局側の方針、考え方、業務提供者に対して期待すること等の情報が少ない。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●定期的に講習会等を実施頂けると大変助かります。特に、上記の様な内容を含んだ定期講習会等が開催されると、社内への制度落とし込みの改善や教育の厚みが増すなど制度の目的である航空機運航の安全性向上の効果も上がると考えられる。 		<p>B3</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●講習会については、実施体制の検討が必要であり時間を要するが、海外における安全管理に関する実情や先進事例の紹介などを通じて、安全管理に関する情報発信に努めていきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ●講習会については、実施体制の検討が必要であり時間を要するが、海外における安全管理に関する実情や先進事例の紹介などを通じて、安全管理に関する情報発信に努めていきたい。 	<p>三菱重工航空エンジン</p>
<p>21 外国の航空運送事業者からのウェットリース要件の緩和</p> <p>参考資料8 P124</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●ウェットリースとは、受託者の管理下にある航空機・乗員を用いて、運航及び整備に関する業務並びにその管理を一括して受委託するものであり、ウェットリースにより本邦航空運送事業を行おうとする場合には、業務の管理の受委託の許可が必要とされている。(航空法第113条の2) ●業務の管理の受委託の許可については、通達「業務の管理の受委託の許可実施要領」(平成12年1月)及び通達「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」(平成14年6月)に定められている委託者及び受託者の要件、運航管理施設等の検査基準、外国政府による安全性の監督にかかる要件等に適合する必要がある。 ●「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」により、外国の航空運送事業者からのウェットリースは、貨物運送事業に限定されている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●現時点では具体的な事業計画があるわけではないが、季節や祝祭日などの違いから、日本が航空の繁忙時期であっても、他国に拠点を置く外国のグループ会社では、機材及び乗員の稼働に余裕がある場合が想定されるため、外国の航空運送事業者からの旅客運送事業によるウェットリースを認めてほしい。 		<p>B3</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●旅客運送事業に係る外国航空運送事業者からのウェットリースについては、客室内における安全確保の要件をすべて本邦航空運送事業者並みにするなど旅客の安全確保に関する許可要件の検討が必要であり、貨物運送事業に比べより慎重な対応が求められる。 ●具体的な旅客運送事業に係るウェットリースの事業計画の内容を踏まえ、必要な許可要件の検討を行うこととする。 	<ul style="list-style-type: none"> ●平成30年度からATECにおいてウェットリースに係る調査・研究を実施しており、諸外国における旅客運送事業に係るウェットリースの実態調査を行っているところ。 ●調査結果を踏まえ、技術的な課題や外国航空会社からウェットリースする場合の課題等について内部で検討し、航空会社と調整することとしている。 ●なお、現時点において、航空会社から具体的な旅客運送事業に係るウェットリースの事業計画の要望はない。 	<p>ジェットスター・ジャパン</p>

29	<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】 ●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。</p> <p>【要望内容】 ●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。</p> <p>●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。</p>	<p>●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11に規定される運航管理者の要件を満たすことが求められている。(ICAO Annex 6 Part I Chapter.10 10.1, 10.2)</p> <p>●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)</p>	<p>B3</p> <p>●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。</p>	<p>●欧米等の基準の詳細について精査するとともに、要望者との間で具体的な基準の内容について調整しているところ。</p>	<p>日本ビジネス航空協会</p>
38	<p>搭載用航空日誌(整備記録)の電子化 参考資料8 P130</p>	<p>【現状】 ●航空機の使用者は、運航や整備に関する日々の記録等を記載した搭載用航空日誌を作成し、航空機に備え付けなければならない。当該日誌には機長や整備作業を確認した整備士の署名が必要な項目も含まれる。(航空法第58条及び第59条並びに航空法施行規則第142条及び第144条)</p> <p>●「民間事業者等が行う書面の保存等における情報通信の技術の利用に関する法律」第3条及び第4条並びに、「国土交通省の所管する法令に係る民間事業者等が行う書面の保存等における情報通信の技術の利用に関する法律施行規則」第3条、第4条、第5条及び第6条の規定により、航空法で求められる書類のうち、電磁的記録の作成・保存が可能な対象が規定されているが、搭載用航空日誌については含まれておらず、電磁的記録による作成・保存をすることはできない(電磁的記録の作成・保存が可能なものの例:飛行規程)。</p> <p>【要望内容】 ●搭載用航空日誌については、当該書面に替えて電磁的記録の作成・保存の対象となっていないため、海外エアラインが採用を進めている電子化を行うことができない。</p> <p>●航空日誌の電子化により、作業品質の向上、業務の効率化、ペーパーレスによる資源節約になる。</p> <p>●航空日誌のうち整備記録に係るものについて電子化を認めてほしい。</p>	<p>●国際民間航空条約附属書6では、インク又は消えない鉛筆での記入が勧告されている(ICAO Annex 6 Part I 11.4.2)</p> <p>●米国ではPilot Logbook及びMaintenance Logbookの電子化が認められている(FAA AC120-78A)</p> <p>●欧州ではICAOと同様の要件である(AMC1 FCL.050 Recording of flight time, GENERAL (e))</p>	<p>B3</p> <p>●現在、搭載航空日誌の整備記録の電子化について、要望者も含む航空会社の整備部門を中心とした調査・検討が行われているところ。</p> <p>●具体的には、当該日誌には日々の整備作業を実施/確認した適切な資格のある整備士が記入する項目があるところ、当該記入が確実に本人が行っていることや改ざん等がないことの担保等について、諸外国の調査を行っている。</p> <p>●一方、航空日誌は、整備の記録だけでなく、運航の記録(飛行時間や便名等)もあわせて記載・署名した上で、操縦士が出発前に全項目確認する必要があるものであり、その電子化については、整備部門だけでなく、運航部門も含めた航空会社一体としてご検討・調整頂くべき。</p> <p>●その結果、電子化すべきとの結論を得た場合には、電子化に当たっての真正性の確保方法等について、諸外国の調査等を行い、我が国に導入する場合の運用上の課題等の洗い出しと具体的な要件(システム、訓練、障害時対応等)についても検討を行う予定。</p>	<p>●航空日誌を電子化できるよう省令を改正し、さらに、航空日誌を電磁的方法により取り扱うにあたっての具体的な要件を通達に定め、加えて、航空日誌に記載する航行・整備記録や機長の署名等を書面に代えて電磁的に行うための具体的な要件を定めた通達の制定などを行った。(P)</p>	<p>JALエンジニアリング</p>

43	<p>制限区域内における車両の自動運転化について</p> <p>【現状】 ●車両の自動運転に係る規定は定めていない。</p> <p>【要望内容】 ●空港内制限区域における無人運転・自動走行の許可、サポートするためのビーコン等通信関連機器設置の許可、衝突防止装置搭載による安全確保、自動走行車専用レーンの設置、新しい技術の導入認可、空港内検証プロセス等のルール化</p> <p>●規制を緩和頂き、現在有人によるトーイングタグ車の運転につき一定の施設・車輛装備品要件が整うことで、自動運転化を進め、安全性を担保できると確認・判断できる場合には、無人での走行を実現したい。</p>		B3	<p>●グラウンドハンドリング車両の自動運転技術の開発動向を踏まえ、関係者間で導入のための対策を検討する。</p> <p>●航空局では官民連携により、「航空イノベーション」を推進しており、平成30年1月に「航空イノベーション推進官民連絡会」を立ち上げ、官民一丸となって取り組みを開始したところ。</p> <p>●同連絡会においては、省力化・自動化が強く求められている地上支援業務のうち旅客や手荷物など各分野について、平成32年までに省力化技術を導入することを目標としている。</p> <p>●平成30年度においては、空港の制限区域内において、乗客・乗員等の輸送を想定した自動走行の実証実験を実施し、導入に向けた課題を抽出した。次年度も引き続き自動走行に係る実証実験を実施するとともに、課題解決に向けてさらに検討を進める予定。</p>	全日本 空輸 日本航 空
45	<p>陸上空港における着陸帯の等級による区分の見直し</p> <p>【現状】 ●航空法施行規則第75条(空港等の種類及び着陸帯の等級)において、「滑走路又は着陸帯の長さ」に応じて「着陸帯の等級」をA～J(はなし)の9区分に分類している。同施行規則第79条(設置基準)では、各着陸帯の等級ごとに滑走路や誘導路の幅等を規定しており、結果として、「滑走路の長さに基づいて誘導路の幅等が規定される」となっている。</p> <p>【要望内容】 ●滑走路や誘導路といった施設の技術基準については、滑走路の長さにより画一的に規定するのではなく、当該滑走路・誘導路の使用を想定する「設計対象航空機」の諸元に基づいた柔軟なものとすることが望ましい。これにより、過大な施設設計を未然に防ぐことができる。</p>	<p>●ICAOにおいては、滑走路長に基づく「コード番号(1～4の4区分)」と、設計対象航空機の諸元に基づく「コード文字(A～Fの6区分)」の2種類の区分があり、滑走路・誘導路といった施設ごとに使い分けが行われているので、日本においてもこれを参考にできると思われる。</p>	B3	<p>●これまで空港設計は、当該空港に就航する最大機材を基に施設形状を決定するのが一般的であった。昨今、国際空港においてLCC(小型機)専用ターミナルが計画・建設されること等に鑑み、施設の使用状況を踏まえ適切な施設整備を可能とするため、平成30年度中に現行規定を見直すことを検討している。</p> <p>●なお、本検討内容は、当該技術に精通する関係者(提案者を含む)が参画する技術会議等において協議する予定である。</p> <p>●航空法施行規則第79条(設置基準)を見直し、平成31年4月1日に施行するよう進めているところ。</p> <p>●国際民間航空条約第14附属書に準拠し、陸上空港の施設(滑走路や誘導路などの施設)の規格を決定する区分をこれまでの「着陸帯の等級」から「コード番号(1～4の4区分)」、「コード文字(A～Fの6区分)」及び「外側主脚車輪間隔(OMGWS)(車輪間隔に同じ4区分)」に見直す航空法施行規則の改正を進めているところ。</p> <p>公布:平成31年3月(予定) 施行:平成31年4月1日(予定)</p> <p>●これにより、施設の使用状況を踏まえ適切な施設整備が可能となる。</p>	成田国 際空港 (NAA)
50	<p>ライトスポーツ航空機の飛行範囲の拡大</p> <p>【現状】 ●主に航空愛好家等により組み立てられレジャー目的で使用されているライトスポーツ航空機(LSA)は、通常の航空機と比べてその構造が簡易であるため通常の航空機の安全基準を適用せず、その機体に応じた最低限の安全要件(機体の安全性、操縦者の技量等)を満たしていることを確認の上、飛行できる範囲を人家の上空や管制圏等を禁止するなど限定し、飛行を許可している。</p> <p>【要望内容】 ●我が国においてもライトスポーツ航空機の飛行できる範囲を通常の航空機と同様に拡大してほしい。</p>	<p>●ICAO規則上では、LSAの重量クラスの航空機の安全基準が存在せず、現在議論中。</p> <p>●欧米ではLSAというカテゴリーを定義し、有視界飛行方式による飛行や高度制限等の条件を課した上で、LSAに対し機体や操縦に係る専用の証明を発行する仕組みを構築。</p>	B3	<p>●現在小型航空機等については、事故・重大インシデントが目立って発生している状況を踏まえ、総合的な安全対策を検討しているところである。当該許可のあり方についても現在の検討状況を踏まえ検討を進める。</p> <p>●国際的な状況や小型航空機等に係る安全推進委員会における総合的な安全対策の検討等を踏まえ、我が国の制度のあり方について検討を進めていく。</p>	エク スベ リメン タル 航 空機 運 盟

<p>53</p>	<p>予備品証明制度の見直しについて</p> <p>参考資料8 P135,136</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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) ●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) ●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。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●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ければ、当該装備品を航空機に装備してはならない。(FAR Part 43.5, 43.7, EASA Part 145.A.50) 	<p>B3</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。 ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●平成31年1月30日に最終とりまとめが行われた「航空機検査制度検討小委員会」において、現行の予備品証明制度を廃止し、欧米と同様に、国が認定した事業場(BASA締結国が認定した事業場を含む。)が製造、修理又は改造をし、その耐空性を確認した装備品及び部品でなければ、航空機に取り付けてはならないこととすべきであるとされた。 ●これを踏まえ、今国会(第198回通常国会)に航空法の一部を改正する法律案を提出したところ。 	<p>小川航空せとうちSEAPLANES日本トランスオーシャン航空日本ビジネス航空協会ファーストエアートランスポート</p>
-----------	--	--	---	--	--	--

54	<p>修理品への予備品証明のみなしについて</p> <p>参考資料8 P135,136</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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) ●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) ●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。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●修理品は、新規製造品と異なり、予備品証明のみなしの対象とはなっておらず、予備品証明検査を受ける必要があるため、迅速な部品手配に支障をきたしている。 ●修理品も、予備品証明のみなしの対象としてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ●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ければ、当該装備品を航空機に装備してはならない。(FAR Part 43.5, 43.7, EASA Part 145.A.50) 	B3	<ul style="list-style-type: none"> ●修理を行った装備品については、現行制度においても、欧米と同様、航空法第20条の規定に基づく事業場認定を受けた国内外の装備品事業者が基準適合証を発行した場合には、予備品証明検査は不要としているところ。 ●今後、外国の認定を受けた整備組織(認定事業場)が基準適合証を発行した修理品についても予備品証明検査を不要とするため、引き続き欧米との間で相互承認の協議を進めていく。 	<ul style="list-style-type: none"> ●カナダとの間では、平成29年12月に「日本国土交通省航空局とカナダ運輸省航空局間の整備に関する技術取決め」(TA-M)が締結され、カナダ国内の整備組織がTA-Mの枠組みにおいて基準適合証を発行した修理品については、予備品証明検査が不要となったところ。 ●平成31年1月30日に最終とりまとめが行われた「航空機検査制度検討小委員会」においても、欧米を始めとする外国との整備分野を含むBASA等の締結に向けて、一層精力的に取り組むべきとされた。 ●引き続き欧米等との間で整備分野の相互承認の協議を進めていく。 	川崎重工業 スカイマーク
----	---	--	---	----	---	---	--------------

74	<p>海外での整備委託先の要件について</p> <p>参考資料8 P142</p>	<p>【現状】</p> <p>●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)</p> <p>●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】</p> <p>●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ったりする場合がある。</p> <p>●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】</p> <p>●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認しなければならず負担である。</p> <p>●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を締結した後に整備施設を相互認定するのが一般的である。</p>	<p>B3</p> <p>●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。</p> <p>●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。</p> <p>●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>●カナダとの間では、平成29年12月に「整備に関する技術取決め」に署名した。これにより、平成30年2月以降、当該取決めに基づき承認されたカナダの整備組織について、我が国の実地検査を受けることなく日本籍航空機を整備するための認定を得ることが可能となった。</p> <p>●引き続き欧米等との間で整備分野の相互承認の協議を進めていく。</p>	<p>日本ビジネス航空協会 パニラエア</p>
80	<p>海外認定事業場の手続</p>	<p>【現状】</p> <p>●認定事業場の新規および更新手続の手数料については、政令(航空法関係手数料令)で定められており、その支払い方法については、通達「事業場認定の一般方針」の中で収入印紙を申請書に添付して提出することが規定されている。</p> <p>【要望内容】</p> <p>●高額収入印紙は郵便局での取扱しかなく、本邦に支店・代理店等を有さない(海外の)事業者は、来日するか、本邦のエアラインに委託して購入している。また、高額印紙を貼付した申請書類を提出するにあたっては、郵送は抵抗があるため、直接来日するか、本邦のエアラインに委託せざるを得ない。</p> <p>●認定事業場の新規および更新手続の手数料について、電信為替やクレジットカード等による支払いを可能としてほしい。</p>	<p>B3</p>	<p>●電子政府の推進という政府全体での方針の下、行政の効率化を図り各種の行政手続の電子化・ワンストップ化を進めるため、平成17年から平成23年までは、航空法第20条の規定に基づく事業場の認定についても電子申請及び手数料の電子納付を可能としていたが、本件については同期間に電子申請が行われた実績がなかったことから、システムの維持管理コスト節減等のため、同申請を停止した経緯がある。</p> <p>●また、電子納付以外に、収入印紙を使用せずに銀行振り込み等によって手数料を納付することを認める場合、国の債権の管理等に関する法律に基づき、債務者に対する納入告知、帳簿への記録等の煩雑な手続きが追加的に発生するため、手続き期間が延びることが懸念されるほか、国の収入を管理する財務省とも協議が必要である。</p> <p>●関係省庁とも調整し、海外に所在する認定事業場にとって合理的な検査手数料の納付方法について、引き続き検討していく。</p>	<p>●関係省庁とも調整し、海外に所在する認定事業場にとって合理的な検査手数料の納付方法について、関係法令の改正状況を踏まえつつ、引き続き検討しているところ。</p>	<p>日本航空 ピーチ アビ エーション</p>

82	<p>耐空証明の更新(連続式耐空証明)</p> <p>参考資料8 P145</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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)。 ●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整備品を有し、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)」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。 ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●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。(ICAO Annex8 Part 2, 3.2) ●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、Part 135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。(Order 8900.1 V2 C4 S3, FAR Part 91.409) また、Part 135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。(FAR Part 135.169) ●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。(COMMISSION REGULATION (EU) No 48/2012 Part 21 21.A.181, COMMISSION REGULATION (EU) No 1321/2014 Part M.M.A.901) 	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。(①分類: C) ●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。 ●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。(②分類: B3) 	<ul style="list-style-type: none"> ●平成31年1月30日に最終とりまとめが行われた「航空機検査制度検討小委員会」において、航空運送事業の用に供する航空機以外の航空機の利用者であっても、十分な整備の実施能力が認められる場合には、航空運送事業機と同様に、耐空証明の有効期間を延長できるとすべきであるとされた。 ●これを踏まえ、今国会(第198回通常国会)に航空法の一部を改正する法律案を提出したところ。 ●なお、航空運送事業の用に供する航空機以外の航空機の利用者が定めるべき整備規程の記載内容やその技術的基準等については、引き続き検討していくこととしている。 	<p>川崎重工 せとうち SEAPL ANES 日本ビジネス 航空協会</p>
95	<p>発動機等の限界使用時間告示</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●航空機の発動機、プロペラ等の重要な装備品を国土交通省令で定める時間を超えて使用する場合、国土交通省令で定める方法により整備しなければならないこととされている。(航空法第18条) ●国土交通省令では、オーバーホールによる整備が求められている。ただし、オーバーホール以外の方法で整備することができるものについては、整備方式指定書又は整備規程に定める時間及び方法によることができるとされている。(航空法施行規則第31条第2項) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●エンジンメーカーの指定するオーバーホール時間が伸びているにも関わらず、告示がタイムリーに改正されておらず、製造者が指定する使用時間前にオーバーホールが必要となっており、多額の費用が必要となっている。 ●このため、告示を廃止してほしい。又は、告示を改訂する係員を増員し、タイムリーな改訂と周知ができるようにしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ●米国では、製造者が発行する技術資料(マニュアル等)によって推奨されたオーバーホール時間で発動機を整備するよう求めているが、告示のような形式で時間を指定する制度は存在しない。 ●なお、製造者の推奨するオーバーホール時間については、製造国当局によるSBの承認のほか、発動機等の型式証明時の技術文書の審査を通じて確認されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ●限界使用時間の変更については、その妥当性を評価したうえで、告示に反映しているところであり、平成28年10月31日付けで、最新のデータに基づいた告示改正を実施した。今後とも、適切に告示改正を行うように努める。(①分類: B1) ●ただし、発動機の整備方式については、本制度の制定時から大きく変化し、大型機のみならず小型機の発動機についてもオーバーホール以外の方法が一般的になってきていることから、規制のあり方自体を見直すことが必要があり、航空法を改正することも含めて、引き続き検討していく。(②分類: B3) 	<ul style="list-style-type: none"> ●平成31年1月30日に最終とりまとめが行われた「航空機検査制度検討小委員会」において、国が発動機等の重要な装備品の整備方法を指定する現行制度を廃止し、航空機及びこれに装備する全ての装備品等は、航空機使用者がメーカーの定めるマニュアル等にしたがって適切に整備・改造をし、その耐空性を維持しなければならないこととすべきであるとされた。 ●これを踏まえ、今国会(第198回通常国会)に航空法の一部を改正する法律案を提出したところ。 	<p>静岡工 アコ ミュータ ファー ステア ートラ ンス ポート</p>

100	英文飛行規程の対象の拡大	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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) ●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)」14-2(2)) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。 ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●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。(FAR Part 61§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。(FAR Part 21§21.29) 	<p>B3</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。 ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●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1日)を平成30年11月29日に一部改正し、対応が完了した。 	エアバス・ヘリコプターズ・ジャパン 日本ビジネス航空協会
102	外国製特定救急用具の検査	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●航空法規則第150条により、航空機には救急用具の装備が義務づけられており、そのうち、非常信号灯や救命胴衣、救命ボート等の特定救急用具については、航空法規則第152条により、国土交通大臣の検査に合格したものでなければならないこととされている。 ●ただし、航空法規則第152条ただし書きの規定により、特定救急用具の型式承認を得たものにあつては、この限りではないとされている。(航空法規則第150条、第152条) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●外国製の特定救急用具について、航空機の型式証明の中で耐空性が確認され、機体の部品番号一覧(Illustrated Parts Catalogue)等の中で指定されているものについては、検査を不要としてほしい。 	<p>B3</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●現行の制度でも、外国製特定救急用具の型式承認では、製造国の証明等を示す文書の提出を以て型式承認の検査やその提出書類の多くを省略することにより、申請者の負担の軽減を図っている。(通達「装備品等型式及び使用承認に係る一般方針」) ●ただし、国及び申請者双方の負担軽減のため、更なる手続の緩和について、航空法施行規則の改正も含めて引き続き検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> ●No.53(予備品証明制度の見直しについて)に記載のとおり、今国会(第198回通常国会)に提出した航空法の一部を改正する法律案により、特定救急用具を含む全ての装備品等は、国が認定した事業場(BASA締結国が認定した事業場を含む。)が製造、修理又は改造をし、その耐空性を確認したものでなければならないこととすることから、今後、これと合わせて、国による特定救急用具承認制度(航空法施行規則第152条)を廃止する予定である。 	ピーチ・アビエーション

<p>110 技能証明の発行手続について</p>	<p>【現状】 ●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】 ●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>B3</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>●速やかに技能証明書を発給するため、手続の流れを見直し、それを事務処理要領として定め、平成30年6月より運用を行っている。</p>	<p>崇城大学 日本ビジネス航空協会 ビーチ・アビエーション</p>
<p>116 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> <p>参考資料8 P154</p>	<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。</p> <p>●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。</p> <p>●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。</p> <p>●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>B3</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>●要望の背景、詳細、定期運送用操縦士技能証明の実地試験を希望する機体等を要望者に聴取した結果、現時点で該当する機体は無いことを確認した。</p> <p>●今後該当する機体が生じると想定されることから、定期運送用操縦士技能証明の実地試験実施細則における試験科目を耐空類別普通Nの航空機への適用について具体的な事例を踏まえ、米国等の諸外国の制度も参考に引き続き検討を進める。</p>	<p>日本ビジネス航空協会</p>

<p>127 指定養成施設の教育</p> <p>参考資料8 P158</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●指定航空従事者養成施設における教育を当該施設の所在地以外で行う場合には、それらの教育を行う施設等の所在地を明らかにする必要がある。(通達「航空従事者養成施設指定申請・審査要領(平成12年10月)」) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●指定航空従事者養成施設内や訓練地等以外の場所での学習を指定養成施設の教育として認めて頂きたい。 ●航空会社の運航乗務員全員に携帯端末を貸与して、これを活用すれば、いつでもどこでも教育が行える環境を構築できる。 ●特定の場所以外での教育が認められれば、更に効率的な教育が実施可能である。 		<p>B3</p> <ul style="list-style-type: none"> ●施設外の不特定な場所における携帯端末を用いた個人学習を指定養成施設の教育の一部として認めようとする場合、実際に訓練生が当該学習を行ったかどうかの確認の問題、十分な教育効果が得られるかどうかの問題、教育時間としてカウントする時間数の問題等、整理すべき課題があると考えられる。 ●そのため、国内の各指定航空従事者養成施設の実情、考え方等の調査も行った上で、実施にあたっての課題整理、実施要件等について平成30年度内に検討を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ●制度導入を希望する指定航空従事者養成施設からの聴取結果を踏まえ、欧米当局における取扱の方法を確認し、我が国において実施が認められる事項を検討する。 	<p>全日本 空輸</p>
<p>128 航空従事者養成施設の指定の基準について</p> <p>参考資料8 P159</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●航空従事者養成施設の指定の基準として、航空従事者養成施設指定申請・審査要領において、一定の教育実績を有していることが定められているが、当該教育実績を確認するために必要となる書類等が明確化されていない。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●指定航空従事者養成施設としての指定を受けるにあたって、教育実績を確認する際に必要となる書類を明確化してほしい。 ●これにより、指定航空従事者養成施設の指定を目指す養成機関において、審査を受ける上で教育実績に関する必要な記録を把握することが可能となり、前広に申請準備を行うことができる。 		<p>B3</p> <ul style="list-style-type: none"> ●指定航空従事者養成施設の指定や課程の追加を行うにあたっては、適切な教育訓練実績を有していることを確認することとなっているが、その方法については、これまで当局の定める要領に従って指定を受けたテストコースの実施とその後の実地試験合格率等により審査を受けるという方法で行ってきた事例しかない。 ●テストコースの実施以外に教育訓練実績を確認する方法としては、最近の教育状況を確認する方法も規定されているが、それぞれの養成機関によって教育内容や教育実績に関する書類の定め方や内容が様々であることから、現状では具体的な提出書類等を明記していない。 ●このような状況を踏まえ、今後、テストコースを実施することが出来ない事情がある等の場合で、テストコースの実施以外の方法で申請を行いたいとの要請があれば、対応を検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> ●引き続き、テストコースの実施以外の方法で指定航空従事者養成施設の新規指定の申請を行いたいという要請はないが、今後要請があれば、対応を検討する。 	<p>本田航 空</p>

<p>132 海外の模擬飛行装置の認定</p> <p>参考資料8 P163,164</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。 		<p>B3</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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、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。 ●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、平成29年度に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。 ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●FAAの認定に係る技術的データ等、航空局が入手できる情報を踏まえ、我が国の認定手続きをより簡便にできる具体的な制度内容の検討を進めている。 ●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順次改正してきており、現在最新のFAA基準(Part60 Change2)に合わせるべく改正作業中。 	<p>日本航空 日本ビジネス航空協会 ビーチ・アビエーション</p>
<p>135 自衛隊出身者の計器飛行証明、操縦教育証明について</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●自衛隊の操縦士が自衛隊の航空機で計器飛行や操縦教育を行うにあたっては、航空法に基づく資格は必要とされておらず、自衛隊の内部資格等の規則に基づき、当該行為を行っている。 ●防衛省出身者が航空会社等に再就職し、計器飛行や操縦教育を行う場合には、航空法に基づき、試験に合格し、計器飛行証明や操縦教育証明を受ける必要がある。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●自衛隊出身の操縦士であって、自衛隊の内部資格や計器飛行又は操縦教育の経験を有している者については、航空法に基づく試験を全て免除し、計器飛行証明又は操縦教育証明を付与して欲しい。 	<p>①C ②B3</p>	<p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> ●民間航空と自衛隊では、それぞれ操縦士に求められる知識や能力等が異なる。このため、自衛隊において計器飛行証明(内部資格)を発給する際の審査項目と、民間航空における審査項目を比較検討したところ、民間航空における審査項目の一部が自衛隊の審査項目に含まれていないと確認されたことから、自衛隊での内部資格や経験等をもって、直ちに航空法に基づく技能証明を発給することは困難である。 ●その一方で、自衛隊出身操縦士の負担軽減のため、計器飛行証明については、自衛隊における教育・訓練を、民間航空で求められるものと比較検討し、平成26年12月に計器飛行証明取得のための訓練の合理化(訓練期間及び費用の大幅な縮減)を行っている。 ●なお、操縦教育証明については、自衛隊の教育訓練学校等が航空法に基づく指定養成施設の指定を受けていることから、自衛隊で操縦教育の経験を有する者は、当該証明を既に保有している場合もある。今後、これらの状況も踏まえつつ、自衛隊出身操縦士の計器飛行証明や操縦教育証明の取得にあたっての負担軽減について、防衛省の協力も要請しつつ、検討を行っていく。 	<p>防衛省の協力を得て実施した本年度調査を踏まえ、一定の飛行経験を有する自衛隊出身操縦士を対象に、計器飛行証明の実地試験の合理化を実施することで取得にかかる負担軽減を実施する。(平成31年4月から)</p>	<p>日本航空大学 校 三菱航空機</p>

136	自衛隊出身者の計器飛行証明の取得について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●自衛隊出身の操縦士は部隊において内部資格を付与されたうえで計器飛行方式等による飛行経験を有しており、さらに、政府専用機の操縦士等、民間機と同様の計器飛行の経験を有している操縦士も存在している。 ●しかしながら、自衛隊出身操縦士は航空会社での乗務にあたって必要となる計器飛行証明を通常保有していない。 ●そのため、平成26年度より自衛隊出身操縦士の割愛制度(自衛隊出身操縦士の民間における活用)が再開された中で、自衛隊出身操縦士が航空会社で乗務する場合には計器飛行証明を取得する必要があり、そのための小型機での訓練に長い期間と多額の訓練費用を要している。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●自衛隊出身操縦士が計器飛行証明を取得する際は、全てシミュレータによる訓練及び実地試験が可能となるようにして欲しい。 		<p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> ●自衛隊出身操縦士の計器飛行証明や操縦教育証明の取得にあたっての負担軽減について検討するため、防衛省の協力も要請しつつ、防衛省の訓練課程における訓練・教育内容を確認するための調査を平成30年度に実施する。 <p>①C ②B3</p>	<p>防衛省の協力を得て実施した本年度調査を踏まえ、「模擬飛行装置のみを使用して行うことができる航空従事者技能証明の実地試験について」(国空乗第83号 平成21年5月29日制定)により、実地試験の全部を模擬飛行装置により実施できる課程等として指定されている場合には、一定の飛行経験を有する自衛隊出身操縦士を対象に、模擬飛行装置を用いて型式限定変更の実地試験と計器飛行証明の実地試験を同時に受験できるよう試験の合理化を行い、取得にかかる負担軽減を実施する。(平成31年4月から)</p>	ピーチ・エアショー
137	自衛隊操縦士の初めての型式限定取得について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●自衛隊出身の操縦士は事業用操縦士技能証明は保有しているものの、型式限定は保有していないことが一般的である。そのため、自衛隊出身操縦士が民間航空会社で操縦士として乗務するにあたっては、乗務する型式に応じた型式限定を取得する必要がある。 ●現在、初めて二人操縦機の型式限定を取得する操縦士の実地試験について、必要な要件を満たせばシミュレータによる実施(SIM化)が認められているが、SIM化を行うためには、別途、12回以上の着陸を含む実機による訓練が求められている。 ●一方、既に二人操縦機の型式限定を保有している操縦士が別の型式限定を取得する際には、シミュレータのみで実地試験を受験することができるが、実機での訓練は求められていない。 ●自衛隊出身操縦士の中には輸送機等二人操縦機の乗務経験を有している操縦士もいるが、そういった者であっても、二人操縦機の型式限定を取得する際には、初めて二人操縦機の型式限定を取得する者と同様にSIM化にあたって実機での訓練が求められる。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●二人操縦機の乗務経験を有している自衛隊出身操縦士については、民間航空会社に移籍後、型式限定を取得する際のSIM化にあたって、実機による12回以上の着陸を含む訓練を免除してほしい。 		<ul style="list-style-type: none"> ●現在の自衛隊出身操縦士の割愛制度の対象者の多くは40歳代の戦闘機操縦士であり、輸送機等の操縦士が割愛される事例はあまりないものと認識している。 ●また、自衛隊出身操縦士で輸送機等二人操縦機の乗務経験を有している者の民間航空会社への再就職を仮に想定したとしても、当該乗務経験の内容や時間は現状において確認できないほか、エアライン機の運航という観点から適切な訓練や経験を有しているか明らかでない。 ●このため、自衛隊出身操縦士の乗務経験の内容や時間の確認の方法、訓練内容等について防衛省の協力も要請しつつ精査した上で、訓練免除等の負担軽減について検討を行うこととする。 <p>B3</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●本年6月に「模擬飛行装置のみを使用して行うことができる航空従事者技能証明の実地試験について」の一部改正を行い、自衛隊において輸送機等の操縦経験を有する者については、12回以上の着陸を含む実機による訓練を実施することを不要とした。(措置済み) 	ジェットスター・ジャパン

138	<p>自家用操縦士の航空身体検査証明について</p> <p>参考資料8 P167,168</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●操縦士の技能証明を有する者は、その資格に対応した航空身体検査証明を有していなければ航空機の操縦を行ってはならないこととされている。 ●航空身体検査証明のうち准定期運送用操縦士は第1種航空身体検査証明書、自家用操縦士は第2種航空身体検査証明書の交付を受ける必要がある。(航空法第31条第3項、施行規則第61条の2第1項) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●准定期運送用操縦士の資格取得の課程において、先ず訓練生に自家用操縦士の資格を取得させ、その資格をもって実機訓練を行っているが、この段階では訓練生に第2種航空身体検査証明を受検させている。上記実機訓練を修了した後、准定期運送用操縦士の資格を取得することにより、第1種航空身体検査証明の対象となるため、この段階で第1種航空身体検査証明を受検させている。 ●第2種と第1種の2つのステップを踏まざるを得ないという状況となっていることから、自家用操縦士についても第1種航空身体検査証明を取得することが可能になるように制度改正をお願いしたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ●米国の航空情報マニュアル(US AIM 81.1.3)において、操縦練習生は、身体検査基準に適合しない場合に不要な訓練費用の発生を防ぐため、飛行訓練中の出来るだけ早い時期に指定航空身体検査医の診察を受けるべきであり、同様の理由で、航空運送事業の勤務を目指す訓練生は、操縦士に必要な最上級の身体検査証明書を申請すべきであるとされている。 	<p>B3</p> <ul style="list-style-type: none"> ●ICAO国際標準においては、航空身体検査証明の適用基準の種別及び有効期間は、操縦士の資格(定期運送用、事業用、准定期運送用、自家用)に対応したものとなっており、我が国においても当該国際標準に準拠して設定しているものである。 ●提案のとおり、操縦士の資格に応じた種別以外の種別での航空身体検査証明を行うとすれば、その有効期間の取り扱い等整理すべき問題があることから、欧米における制度等も確認したうえで平成30年度内に検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> ●これまでに自家用操縦士が第1種航空身体検査証明を取得することについて、ICAO国際標準との整合性や欧米の制度を確認してきた結果、ICAO条約附属書(国際標準)では自家用操縦士は第2種航空身体検査証明が、また事業用操縦士等へは第1種航空身体検査証明が適用となっており、有効期間も免許の種類(自家用、事業用等)に応じて設けられている。一方、欧米では自家用操縦士であっても第1種の航空身体検査証明が取得可能となっていた。 ●ICAO条約では同附属書(国際標準)に従った国内規則の整備が求められており、我が国の規則もこれに準拠しているところ、左記要望に対応するためには国内規則の大幅な見直しと共に、国際標準との整合性についても慎重な検討が必要となること明らかとなった。 ●一方、准定期運送用操縦士を養成しているエアライン(2社)以外からは改正要望は無く、またこれらのエアライン(2社)においても現時点では養成上の支障にはなっていないことを確認した。 ●これらを踏まえ、本件要望に対応した制度改正については、今後、更なる要望を踏まえて検討を進める。 	日本航空
140	<p>現在の加齢乗員(60歳以上の操縦士の年齢上限の技量及び医学的な知見に基づき68歳未満から70歳未満に引き上げ</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●現在、通達「航空運送事業に使用される航空機に60歳以上の航空機乗組員を乗務させる場合の基準(平成12年1月)」において加齢乗員の年齢の上限が68歳未満と定められている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●加齢乗員の年齢上限が68歳未満とされていることにより、将来に亘った運航維持能力の向上に限界があり、外国航空会社との競争及び我が国の成長戦略への寄与ができなくなることから、加齢乗員の年齢上限について、技量及び医学的な見地に基づいて68歳未満から70歳未満に引き上げていただきたい。 		<p>B3</p> <ul style="list-style-type: none"> ●加齢乗員の年齢上限の引上げについては、平成26年7月の「乗員政策等検討合同小委員会とりまとめ」を踏まえ、「加齢航空機乗組員のあり方検討委員会」を設置し慎重な検討を行った結果、27年4月より所要の付加検査の実施等の条件のもとで乗員の年齢上限を65歳未満から68歳未満に引き上げたところである。 ●本件年齢上限の引上げは、国際標準を3歳上回るものであり、上記検討委員会からは、年齢上限引き上げ後の状況について、毎年度検証等を行うことが求められている。従って、年齢上限の更なる引上げ(70歳未満)については、当該検証等の状況や国際標準の今後の動向を見ながら対応する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ●加齢乗員の年齢制限の引き上げについては、68歳未満への年齢上限引き上げから4年しか経過しておらず、航空会社における加齢乗員の実績も十分でないこと、また国際基準にも特段の変更が無いことから、次年度以降も加齢乗員の現状に関する調査を引き続き実施し、検証作業を重ねて行く必要がある。 	日本航空

142	<p>60歳以上65歳未満の操縦士を組み合わせる乗務させる場合の条件緩和</p> <p>参考資料8 P169</p>	<p>【現状】</p> <p>●現在、通達「航空運送事業に使用される航空機に60歳以上の航空機乗組員を乗務させる場合の基準(平成12年1月)」において、機長・副操縦士ともに60歳以上65歳未満の操縦士を組み合わせる乗務(加齢乗員の互乗)させる場合、健康管理部門、航空産業医及び航空身体検査証明を担当する指定航空身体検査医との間において、常時連絡ができる体制の整備が求められている。</p> <p>【要望内容】</p> <p>●加齢乗員を互乗させる場合の要件のうち、連絡体制について、航空産業医を擁する事業者においては、健康管理部門、航空産業医及び指定航空身体検査医との間において、常時連絡ができる体制を求めめるのではなく、健康管理部門と日常健康管理を実施している航空産業医との間において常時連絡ができる体制が整備されていることを条件としてほしい。</p> <p>●これにより、将来に亘り、加齢乗員の互乗が実現し、運航リソースの最大活用が可能となることにより、我が国の成長戦略へも寄与する。</p>		<p>B3</p> <p>●最近におけるLCCの状況等に鑑み、改めて乗員の健康管理の重要性が高まっていることから、航空会社における乗員の健康管理体制及び乗員の日常の健康管理等を定めた「航空機乗組員の健康管理に関する基準」を平成28年6月2日付で制定し、平成29年1月1日より適用している。</p> <p>●60歳以上の所謂加齢乗員は、心身機能喪失を生じるリスクが高いとされる循環疾患等の罹患率が高くなること等から、加齢乗員同士の組み合わせで運航を行う場合は、航空会社における適切な日常の健康管理の実施が、重要な役割を果たすこととなる。</p> <p>●このため、健康管理部門、乗員健康管理医、指定航空身体検査医の間での連絡体制の確立は引き続き重要であるが、その一方で「航空機乗組員の健康管理に関する基準」の適用開始により、各航空会社毎に乗員の乗務制限及びその解除について仕組みを整備することになっていることから、上記要望を踏まえ、医学関係者で構成される「加齢乗員の検証に関する検討委員会」において平成29年度検討を行う。</p>	<p>●航空医学に精通した医師等からなる委員会において検討した結果、平成30年6月に、「航空運送事業に使用される航空機に60歳以上の航空機乗組員を乗務させる場合の基準」のうち、加齢乗員を互乗させる場合の連絡体制について以下のとおり改正した。(措置済み)</p> <p>「健康管理部門の乗員健康管理医、健康管理担当者及び必要に応じて契約指定機関に所属する指定航空身体検査医との間において、常時連絡ができる体制が整備されていること。」</p>	日本航空
143	<p>国土交通大臣が指定する範囲内の機長について</p> <p>参考資料8 P172-174</p>	<p>【現状】</p> <p>●航空法第72条に基づき、航空機の機長は、必要な知識及び能力を有することについて、国土交通大臣の認定を受け、定期的に審査を受けなければならない。</p> <p>●国土交通大臣の指定を受けた指定本邦航空運送事業者においては、国土交通大臣が定める範囲内の機長について、社内の査察操縦士が機長の認定や定期審査を行うことができる。</p> <p>●通達「指定本邦航空運送事業者の指定要領(平成12年1月)」において、国土交通大臣が指定する範囲内の機長が定められている。</p> <p>●このうち、「類似規程事業者(※1)」および「準類似規程事業者(※2)」以外から出向復帰する場合は、指定本邦航空運送事業者の指定要領に定める範囲内機長とならないため、国(運航審査官)による機長認定を受けなければならないこととされている。</p> <p>【要望内容】</p> <p>●「類似規程事業者」及び「準類似規程事業者」以外から出向復帰する場合は、指定本邦航空運送事業者の指定要領に定める範囲内機長とならないため、国(運航審査官)による機長認定を受けなければならない。</p> <p>●ジェイエアから日本航空への出向復帰が年間約30件あり、運航審査官の審査実施に係る調整を行っているが、1人でも多くの機長認定を社内ですべて実施できたほうがより効率的であるとの観点から、範囲内機長の範囲について次のいずれかのような検討をお願いしたい。</p> <p>●機長の範囲に、類似規程事業者および準類似規程事業者以外からの出向復帰を追加(同一型式、類似型式、類似型式以外それぞれ)し、査察操縦士による社内機長認定で対応できるようにする。</p> <p>●または、条件を限定して「過去に認定を受けていた型式への復帰」のみ、機長の範囲に追加することを検討していただきたい。</p>	<p>●米国や欧州では、機長は航空会社の社内資格として位置づけられており、航空会社内の有資格者が機長認定を行える体制の構築が義務づけられており、「範囲内の機長」に関する制限はない。</p> <p>※1:類似規程事業者:運航規程のうちオペレーションズマニュアルとして記載されている事項、航空機乗組員に対する訓練及び審査方法等が類似するもの</p> <p>※2:準類似規程事業者:運航規程のうちオペレーションズマニュアルとして記載されている事項のみが類似するもの</p>	<p>B3</p> <p>●国による機長の認定制度は、運航の安全の確保に対する社会的な要請に応えるために、昭和34年に制度化されたものである。</p> <p>●また、昭和46年には、機長に対する航空会社の社内審査体制の充実に伴い、範囲内の機長や定期審査を航空会社が行う制度が構築されることになったが、航空機の安全運航の確保のために重要と考えられる部分については、国による機長認定が継続されているものである。</p> <p>●指定本邦航空運送事業者における審査実績等を踏まえて、査察操縦士が審査を実施する範囲内機長の拡充を行ってきた。</p> <p>●規程類に共通性のない事業者からの機長の出向復帰については、安全運航に必要な知識・能力を有している航空機乗組員の場合でも、事業者の定める規程が異なれば、訓練・審査・実運航における運航の手順や緊急対応が異なるという観点から国で審査を実施してきたところである。</p> <p>●一方、査察操縦士が審査する範囲内機長は、現状において初回機長認定まで実施できるようになっている状況であることから、出向復帰を含め類似規程事業者等の取扱いについて検討すべきと考えることから、平成30年度末までに範囲内機長のあり方を再検討する。</p>	<p>●査察操縦士が審査する範囲内機長は、現状において初回機長認定まで実施できるようになっている状況であることから、類似規程事業者等の取扱いや、関連して類似型式制限の取扱いについて、内部で検討を行っているところである。</p> <p>●内部及び航空会社との調整を引き続き行い、平成31年度早期にパブリックコメントを実施し、関連通達を改正する予定である。</p>	日本航空

<p>146 運航乗務員の訓練・審査の基準について</p> <p>参考資料8 P176</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●通達「運航規程審査要領細則(平成12年1月)」において、運航規程に定めるべき航空機乗組員の昇格訓練、任用訓練、定期訓練及び型式移行訓練のうち、地上教育(非常救難対策訓練を除く。)及び飛行訓練(模擬飛行装置による時間も含む。)について、最低限の訓練時間が定められている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●航空機乗組員の訓練において、他国の一般的な訓練時間と比較して高い水準が求められている。 ●過去の訓練実績を考慮しても訓練時間が多いと考えられ、不必要な訓練の実施につながっていると考えられる。 ●航空機乗組員の訓練、試験、審査に関わる基準の見直しにより、欧米レベルの訓練水準とし、効率的な訓練が実施できるようにしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ●FAAでは、FAR Part 121, Subpart Nにおいて、初期訓練(Initial training)及び定期訓練(Recurrent training)に関する最低限の訓練時間(Programmed hours)が定められているが、その他の訓練(昇格訓練(Upgrade training)、型式移行訓練(Transition training))に関する訓練時間は、様々なニーズが想定されるという理由から明示されていない。 ●さらに、FAAが発行しているFlight Standards Information Management System(FSIMS)において、初期訓練、昇格訓練、型式移行訓練、定期訓練に関する訓練時間のガイダンスが示されており、運用状況や訓練方法等の要素を考慮して、訓練時間を柔軟に設定すべきであると定められている。 	<p>B3</p> <ul style="list-style-type: none"> ●航空機乗組員の訓練時間に係る要件は、安全運航の確保に必要な訓練時間として設定されているものであり、効率的な訓練のあり方の検討については時間を要するため、要望No.153、154の要望とあわせて訓練・審査のあり方について平成30年度末までに必要な検討・見直しを行う。 ●なお、平成29年4月より、「Competency Based Training and Assessment Program(CBTAプログラム)」という新たな訓練・審査制度の導入を行ったところである。同プログラムでは、定められた訓練時間数ではなく、航空機乗組員の能力の到達状況に応じて訓練・審査を行うことが可能となっている。国の承認のもと航空会社のニーズに応じた効率的かつ効果的な訓練・審査の実施が可能であるため、当該プログラムの導入を積極的にご検討いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ●ATECにてCommonalityに関する調査・研究が行われているところである。この進捗も踏まえながら、No.153、154の要望とあわせて効率的な訓練・審査のあり方について内部で検討を行った。 ●平成31年2月27日～3月28日までパブリックコメントを実施し、3月29日に関連通達を改正する予定である。 	<p>スカイマーク ピーチ エア エーション</p>
<p>149 カテゴリー I / II 航行資格取得時の飛行経験について</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●通達「カテゴリーI/II航行の承認基準及び審査要領」において、カテゴリー航行に必要とする航空機乗務員の経験要件が定められており、カテゴリー航行を行おうとする航空機の型式において、機長として、カテゴリーIでは100時間、カテゴリーIIでは300時間、運航していることが経験要件として求められている。 ●類似型式での機長時間を有する機長については、上記の機長時間は同通達の定めにより、カテゴリーIでは50時間、カテゴリーIIでは100時間、運航していることが求められている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●初めて機長に昇格する新人・別の航空機型式から移行する機長は必要な訓練・審査を実施しても、カテゴリー I / II 運航を実施可能な時間(CAT1の場合、新人機長100時間、類似型式からの移行機長50時間)の運航経験を有しておらず、カテゴリー航行を実施するための要件を満たしていないことから、同時間を満たすまで運航上でカテゴリー航行を実施できない。 ●米国では、新人・型式移行機長でも一定要件を満たした場合、カテゴリー航行が可能な条件(以下、CAT Exemptionという。)を導入していることから、新人・型式移行機長でもカテゴリー航行が実施可能なように要件の緩和(CAT Exemptionの策定)してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ●米国では以下のとおりCAT Exemptionが設定されている。 ●カテゴリー I の場合 <ul style="list-style-type: none"> ・機長及び他の運航乗務員がカテゴリー II またはカテゴリー III 資格に係る訓練・審査を終了しているか、機上装置の使用、地上装置の使用、関連する手順等について、同等の訓練を受けていること。 ・Exemptionによりカテゴリー I 航行が可能な機長であっても、Landing時に一定の条件を満たしていること 等 ●カテゴリー II の場合 <ul style="list-style-type: none"> ・機長及び他の運航乗務員は訓練を受け、カテゴリー II またはカテゴリー III 資格に係る審査を終了し、適切に使用できること 等 	<p>B3</p> <ul style="list-style-type: none"> ●平成24年度に、米国のカテゴリー航行を行う操縦者に対する経験要件について調査を行い、同調査結果に基づき、経験要件の免除について検討を行ったが、最終的に関連通達の改正には至らなかった。 ●CAT Exemptionの必要性については理解できるところ、平成24年度の調査結果を基に、経験要件の免除について再検討を行い、平成30年度末を目処に関連通達の改正を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ●平成28年度にATECにおいて経験要件の免除について調査・研究が行われた。この調査結果も踏まえながら、具体的な要件について内部で検討を行った。 ●平成31年4月上旬を目処にパブリックコメントを実施し、関連通達を改正する予定。 	<p>全日本空輸</p>

151	<p>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②</p> <p>参考資料8 P177,178</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 通達「指定本邦航空運送事業者の指定要領(平成12年1月)」において、社内機長初回認定の実績等を審査することにより、社内機長初回認定を受けた者が機長認定を受けた者と同等以上の知識及び能力があると認めた場合には、「国が半数以上の機長初回認定を実施する」という要件の適用が除外される。 ● 具体的に考慮される実績等は、過去3年間(審査件数が30件を満たさない場合には30件)の型式毎の社内機長初回認定の実績とされている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 「国が半数以上の機長初回認定を実施する」という要件の適用が除外されるまで、型式ごとに最低機長昇格者60人以上(事業者による機長初回認定30人+航空局による機長初回認定30人)の実績が必要となる。 ● この実績を確保するまでに相当な期間を要するため、考慮されるべき実績の要件緩和、または「型式ごとの」の記載の削除を検討していただきたい。 		<p>B3</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 型式ごとに最低機長昇格者60人以上(事業者による機長初回認定30人+航空局による機長初回認定30人)の実績については、国と同等の審査が実施できているかどうかの妥当性を判断するために必要な人数として定められたものである。 ● 指定本邦航空運送事業者が社内で認定を行える機長(範囲内機長)や社内機長初回認定に係る要件の全体見直しを平成30年度末までに行うこととし、その中で現在の運用実績を検証し、必要な検討を行った上で、社内機長初回認定の新たな要件を策定し、平成30年度末までに関連通達の改正を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 範囲内機長や社内機長初回認定の要件について、内部で検討を行っているところである。 ● 内部及び航空会社との調整を引き続き行い、平成31年度早期にパブリックコメントを実施し、関連通達を改正する予定である。 	日本航空
-----	--	---	--	---	--	------

152	<p>社内機長初回認定を行う査察操縦士の取扱い</p> <p>参考資料8 P178</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●副操縦士から初めて機長に昇格しようとする者の社内機長初回認定を行う査察操縦士は、通達「機長等認定・審査要領(平成12年1月)」により、一定の追加要件を満足する必要があり、訓練要件及び指名定期審査における成績に関する要件が求められている。一定の追加要件を満足した査察操縦士は、副操縦士から初めて機長に昇格しようとする者の社内機長初回認定を行うことができる。 ●通達「機長等認定・審査要領(平成12年1月)」において、査察操縦士の指名の要件が定められているが、社内機長初回認定を実施する査察操縦士については追加の要件が定められている。 ●社内機長初回認定を実施する査察操縦士に対して、「①訓練要件」、「②指名定期審査における成績」に関する要件が定められている。 <p>【要望内容】</p> <p>【要望①】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●指名定期審査で「成績良好」と判定されることが求められている。仮に、社内機長初回認定の実施を認められた査察操縦士が指名定期審査で「成績良好」と判定されなかった場合には、社内機長初回認定を実施する資格を失うことになる。更に、一旦資格を失うと、次回成績良好となるために1年間期間を要することになるため、乗員配置計画等に支障を及ぼすことになる。 ●したがって、指名審査に合格してその能力が確認されているため、成績良好と判定された査察操縦士のみが審査可能であるとする要件(機長等認定・審査要領第27条第6項第二号)の削除を検討していただきたい。 <p>【要望②】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●社内機長初回認定ができる査察操縦士の再指名について、再指名の場合も指名時と同じ条件が必要であるため、再指名に時間を要するとともに、成績良好とならなかった場合の再指名については、成績良好となったあと(1年後)、条件を具備するために更に時間を要する。 ●そのため、実地訓練や離着陸経験に関する要件の緩和又は省略規定の追加を検討していただきたい。 	B3	<ul style="list-style-type: none"> ●社内機長初回認定を実施する査察操縦士は、通常の査察操縦士とは異なり、高い審査能力が必要であることから、指名定期審査で常に「成績良好」の判定を維持することを意図したものである。 ●範囲内機長や社内機長初回認定に係る要件の全体見直しを平成30年度末までに行うことから、その中で現在の運用実績を検証した上で、社内機長初回認定を行う査察操縦士に求められる「高い審査能力」に係る要件について、平成30年度末までに見直しを行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ●社内機長初回認定を行う査察操縦士の要件について、内部で検討を行っているところである。 ●内部及び航空会社との調整を引き続き行い、平成31年度早期にパブリックコメントを実施し、関連通達を改正する予定である。 	日本航空
-----	---	--	----	--	--	------

<p>153 指定航空従事者養成施設における技能審査の取扱いについて</p> <p>参考資料8 P179</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●航空法第72条に基づき、航空運送事業者の機長は、必要な知識及び能力を有することについて国土交通大臣の認定を受け、定期的に審査を受けなければならないこととされている。 ●通達「機長等認定・審査要領」に基づき、一定の条件を満たした場合には、以下のとおり機長認定に係る技能審査のみなし又は省略を行うことができる場合がある。 <ul style="list-style-type: none"> 一技能証明を取得するために、国の航空従事者試験官による実地試験に合格した場合には、当該試験を機長認定に係る技能審査とみなすことができる 一技能証明を取得するために、指定航空従事者養成施設の技能審査員(国の認定を受けた者)による技能審査に合格した場合には、機長認定に係る技能審査の科目を全て実施しているものについては、当該審査をもって機長認定の技能審査を省略することができる。(※航空従事者試験官が審査を実施する場合には、技能審査員が実施しているように、全科目を実施する必要なし。) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●指定航空従事者養成施設の技能審査科目と機長認定の技能審査科目は異なっていることから、機長認定の技能審査を省略するために、指定航空従事者養成施設の技能審査においては、不足する科目を追加して実施している。 ●国の認定を受けた技能審査員が、国が定めた基準に従って技能証明に係る技能審査を行っているにもかかわらず、国の航空従事者試験官が実施した場合と、機長認定の技能審査に係る取扱いが異なることは合理的ではないと考えられる。 ●国の航空従事者試験官が実地試験を実施した場合と同様に、指定航空従事者養成施設において技能審査員が実施した審査においても、当該審査をもって機長認定の技能審査を省略できるようにしていただきたい。 		<p>B3</p> <ul style="list-style-type: none"> ●「技能審査」には、指定航空従事者養成施設における技能証明の発給を目的とした技能審査と、機長認定を目的とした技能審査がある。 ●指定航空従事者養成施設の技能審査員は、このうち技能証明を発給する目的で行う技能審査を行う能力を国が認定した者である。 ●要望No.146、154の要望において、機長認定における「技能審査としてみなすことができる試験等」の要件のあり方について検討を行うことから、本要望における審査科目の省略も含めて平成30年度末までに必要な見直しを行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ●ATECにて行われたCommonalityに関する調査・研究の結果も踏まえながら、機長認定における技能審査のあり方について、内部で検討を行った。 ●平成31年2月27日～3月28日までパブリックコメントを実施し、4月上旬に関連通達を改正する予定である。 	<p>全日本 空輸 日本航 空</p>
--	--	--	--	--	---------------------------------

154	<p>B777とB787の型式移行等における機長認定・技能審査科目について</p> <p>参考資料8 P179,180</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●航空法第24条および第25条に基づき、操縦士は、航空機の操縦に必要な技能証明を取得し、型式等に関する限定を取得する必要がある。 ●限定取得等の実地試験については、通達「操縦士実地試験実施基準(平成10年3月)」に従って実施されており、当該基準において、「操縦特性が極めて類似する型式への限定変更を行う場合にあっては、別途定める基準によるものとする。」と規定されている。 ●我が国で運航されている航空機のうちボーイング式777(以下B777)とボーイング式787(以下B787)については、通達(※)において、B777からB787、B787からB777への型式移行を行う際の試験科目の一部免除が認められている。 ※B777型の型式限定を保有している者がB787型機の型式限定を取得する場合及びB787型の型式限定を保有している者がB777型機の型式限定を取得する場合の操縦士実地試験の実施に係る取扱いについて(平成26年1月) ●また、機長認定について、通達「機長等認定・審査要領(平成12年1月)」に基づき、指定航空従事者養成施設の技能審査員が、一定の条件を満たした審査を行う場合には、機長認定に係る技能審査を省略することができる。 ●一方、指定本邦航空運送事業者に所属する操縦士が以前乗務していた型式の航空機に乗務しようとする場合には、航空会社において復帰訓練を実施し、査察操縦士による社内機長認定を行うことにより、機長として乗務を行うことができる。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●操縦士が指定航空従事者養成施設において新たに型式限定を取得する場合には、両型式の差異に特化した科目の審査で、新たな型式限定を取得することができ、一定の条件を満たせばそれにより新たな型式について機長の認定も行うことができる。 ●一方、過去に乗務したことのある型式に復帰する場合には、査察操縦士による全ての科目の審査を行うことにより、機長認定を行っている。 ●B777とB787の間の型式移行という点では同じであるにも関わらず、機長認定の実施方法が異なることは合理的ではないと考えられるため、査察操縦士による審査も型式の差異に特化した審査で対応できるようにしていただきたい。 		B3	<ul style="list-style-type: none"> ●「技能審査」には、技能証明の発給を目的とした技能審査と機長認定を目的とした技能審査がある。 ●B777及びB787の操縦特性が極めて類似しており、型式限定を取得する際の審査科目の多くを免除し、簡略化した審査により型式限定を付与しており、当該審査の結果をもって機長認定に係る技能審査の省略を行っている。一方、既に型式限定を有する型式の機体に復帰する場合には、機長認定に係る審査科目全てを行うことにより認定を行っている。 ●平成29年度においては、B777及びB787の組み合わせだけでなくその他の型式の組み合わせについても、航空機の類似性を考慮した訓練・審査のあり方について調査・研究を行うこととしている。その中で、要望No.146、153とあわせて、機長認定における型式復帰も含め、「技能審査としてみなすことができる試験等」の要件のあり方について検討し、平成30年度末までに必要な見直しを行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ●ATECにてCommonalityに関する調査・研究が行われているところである。この進捗も踏まえながら、機長認定における型式復帰等について、内部で検討を行った。 ●平成31年2月27日～3月28日までパブリックコメントを実施し、3月29日に関連通達を改正する予定である。 	日本航空
-----	---	---	--	----	--	---	------

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	諸外国の制度等参考情報	分類	対応の方向性	対応状況等(平成31年3月末時点)	要望者
83	<p>小型運送事業機の定期耐空検査の負担軽減について</p> <p>参考資料8 P145</p>	<p>【現状】</p> <p>●耐空証明の有効期間は原則的に1年であるが、航空運送事業の用に供する航空機については、耐空類別「飛行機輸送T」(※)であって、当該本邦航空運送事業者における信頼性管理、技術管理等の整備体制や整備業務の実施状況が適切であることなど、一定の条件を満足する場合には、当該本邦航空運送事業者の整備規程の適用を受けている期間とされている。(航空法第14条、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」)</p> <p>●更新耐空検査においては、航空機整備検査認定事業場が年次点検及び整備後の検査(地上試験、飛行試験等)を実施するか、又は、国が実機検査(地上試験及び飛行試験)等を行う。国が実機検査等を行う航空機については、受検前に受検者による年次点検、地上検査、飛行検査等の実施が必要となる。(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)」)</p> <p>【要望内容】</p> <p>●航空運送事業の用に供する航空機であっても、信頼性管理方式が適用されていないものについては、連続式耐空証明の交付を受けることができず、1年毎に耐空検査を受けなければならない。耐空検査においては自家用機と同じ内容で検査が実施されているため、連続式耐空証明の交付を受けた航空機に比べ著しく負担が大きくなっている。</p> <p>●事業用小型機であっても、製造者AMMの中で製造国政府FAAがApproveしているInspection Program(通常FAAは小型機には信頼性管理方式を求めている)に準拠して整備規程を定め認可を受けた整備規程に従って整備を実施している場合、更新耐空検査において整備規程に従って整備が実施されていることの確認(書類検査)のみとし、実機検査を省略してほしい。</p>		<p>① A ② C</p>	<p>●耐空証明検査については、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。(①分類: A)</p> <p>●一方、本邦航空運送事業者が連続式耐空証明の交付を受けるためには、信頼性管理、技術管理等を的確に行う整備体制を有することが前提となっているが、信頼性管理方式が適用されない航空機や、信頼性管理、技術管理等を行う上で適切な整備体制を有していない本邦航空運送事業者が航空運送事業の用に供する航空機について、耐空検査の時点でこれらのシステムの機能の信頼性を確認するには、飛行検査を含む実機検査を行うより他に手段がないことから、引き続き、耐空検査において、飛行検査を含む実機検査により同システムの機能の信頼性を確認することが必要である。(②分類: C)</p>	<p>●平成31年1月30日に最終とりまとめが行われた「航空機検査制度検討小委員会」において、航空運送事業者の中でも、信頼性管理方式が適用されない航空機等の理由により「連続式耐空証明」の取得が困難な者についても、更新耐空証明検査の際に実施する飛行検査項目の合理化や航空機整備検査認定事業場の活用等により、1年毎の更新耐空証明検査の負担軽減を図ることが適当とされた。</p> <p>●No.82(耐空証明の更新(連続式耐空証明))に記載のとおり、航空運送事業の用に供する航空機以外の航空機の利用者が定めるべき整備規程の記載内容やその技術的基準等について検討するのに合わせて、航空運送事業者の更新耐空証明検査の負担軽減についても引き続き検討していくこととしている。</p>	せとうち SEAPL ANES

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／B 1：平成29年6月末までに対応済／B 2：平成29年度内に対応／B 3：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	諸外国の制度等参考情報	分類	対応の方向性	対応状況等 (平成31年3月末時点)	要望者
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"> ●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。 ●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。 <p>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。</p> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。 <p>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。</p>		B2	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。 ●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起ち上げ、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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●PBBの勾配については、公共交通移動等円滑化基準により1/12以下とすることが規則されているが、空港毎に設置条件等が異なることから個別に相談をいただいている。また、平成30年10月に航空局ガイドラインを改定し、新たに「段差のない搭乗橋」の導入検討を推奨規定として設けた。「段差のない搭乗橋」の導入にあたっては、空港毎に様々な設置条件等による制約が予想されることから、「段差のない搭乗橋」の導入に伴う勾配の考え方を整理し、指定空港機能施設事業者、関係地方公共団体、空港管理会社、空港運営会社、航空会社社に通知した。 	日本航空

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／B 1：平成29年6月末までに対応済／B 2：平成29年度内に対応／**B 3：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	諸外国の制度等参考情報	分類	対応の方向性	対応状況等 (平成31年3月末時点)	要望者
158	各種行政手続の電子化	<p>【現状】 ●航空局所管業務の各種行政手続(例:打刻申請や規程,基準の認可・承認・届出など)は、基本的に紙面による申請や処理となっており、現代の電子化促進に追従できていない。</p> <p>【要望内容】 ●現在航空輸送技術研究センター主催により「航空機整備に係る署名および記録・文書の電子化について」のワーキンググループが行われているが、当該課題の発展形として、航空機整備に係る各種行政手続において電子化(特に申請・届出のオンライン化)を導入する。現状、貴局内での決裁については電子化が進められており、そのシステムや対象を拡大することに、一貫性のある手続き管理が実現でき、事業者としてもコスト削減や業務の効率化を推進できる。</p> <p>●また、本件に限らず、法令に「書類」と明記されているものについて、電子書類も含まれることとする明確な定義付けを行うことにより、電子化の促進に対する有効な対策の一つであるとも考える。</p> <p>●過去「安全に関する技術規制のあり方検討」報告書においては本事項については「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の移行について、費用対効果等の検証等のため、関係機関との調整を進めている。」とされており、可能となったものから速やかに電子申請を可能として頂きたい。</p>	●FAAウェブサイト等	B3	●「行政手続部会取りまとめ～行政手続コストの削減に向けて～」(平成29年3月29日規制改革推進会議行政手続部会決定)において、行政手続コスト削減のため、政府全体で行政手続の電子化の徹底等に取り組むこととされ、「営業の許認可等の手続」等の重点分野については、削減目標を設定した上で、平成31年度までに計画に掲げた取組を推進し、重点分野以外についても、各省庁が行政手続コストの削減に向けた取組を進めることとされている。当該方針に基づき、現在電子化されていない手続について、申請者からのニーズも踏まえつつ、電子化を進めてまいりたい。	「行政手続部会取りまとめ～行政手続コストの削減に向けて～」(平成29年3月29日規制改革推進会議行政手続部会決定)の方針に基づき、取り組みを進めているところである。	ピーチ・アビエーション

175	成田空港の運用時間の拡大(6時～23時⇒5時～25時)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●夜間を含めた機材稼働の向上が事業健全化には必要であるが、成田空港は実質22時以降の出発便は設定できず、機材整備要件上20時ごろ到着した機材は稼働終了となる。よって深夜の増便機会が奪われ、利用者の拡大阻害となっている。 ●一方、朝もアジアからの到着便は6時以降に合わせて現地の出発時刻を設定する必要があるため、取得した発着枠の時間によっては、他空港を選択せざる負えないケースがあり成田空港利用者の利便を損ねている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●通常運用時間の前後1時間の拡大(5時～25時)とイレギュラー時の弾力的運用の1時間延長。 		<p>B3</p> <ul style="list-style-type: none"> ●夜間飛行制限の緩和について、平成29年6月12日に開催された国・県・周辺市町・NAAで構成する四者協議会において、成田空港の更なる機能強化の方策の1つとして運航可能時間を5時～24時30分(現行6時～23時)とする案を提示し、今後、更なる機能強化の実現に向け、四者で地域住民の理解と協力が得られるよう最大限の努力をすることが確認されたところである。 ●アジアの空港間競争は厳しさを増しており、成田空港の将来を見据えれば、厳しい空港間競争に打ち勝つことができるよう、抜本的な競争力強化を実現することが必要不可欠である。新たな環境対策と併せて実施することで、是非、カーブの緩和をお願いさせて頂きたいと考えている。 	<ul style="list-style-type: none"> ●A滑走路における夜間飛行制限の緩和については、平成30年3月13日の四者協議会において、2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催までに実施することが合意されていたが、平成31年2月4日の四者協議会において、2019年10月(冬ダイヤ)から実施することが確認された。 	ジェットスター・ジャパン
-----	-----------------------------	--	--	--	---	--------------

176	成田空港の第3ターミナル側とA滑走路を結ぶ誘導路の開設	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●成田空港の第3ターミナルは、空港レイアウト上、A滑走路からもっとも遠くに位置しており、B滑走路を使用した場合と比較し航空機での地上走行に2倍以上の時間を要する。 ●さらに、ピーク時間帯はA/B滑走路の運用を出発・到着で分ける方式を取り入れており、ピーク時の出発では、最大で離陸まで45分以上を要することもあるなど、国内線の所要時間に大きな影響を与え、航空旅客が求める短時間移動の提供が難しい。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●第3ターミナルは多くの国内線が発着するターミナルでもあるため、B滑走路と同レベルの所要時間で離陸可能な誘導路の建設が必要である。 		<p>B3</p> <ul style="list-style-type: none"> ●成田空港の更なる機能強化の方策の一つとして、C滑走路の整備、B滑走路の延伸、夜間飛行制限の緩和等について、平成28年9月の四者協議会に提示し、平成29年6月12日の四者協議会においては、更なる機能強化の実現に向け、地域住民の理解と協力が得られるよう最大限の努力をすることを確認したところである。 ●これらの機能強化策が実現された場合、より柔軟な運用が可能となることから、第3ターミナルの利便性も向上するものと考え。 ●なお、ご指摘の誘導路の整備については、当該地区に取香地区という市街地が存在しており、困難であると考えている。 	<ul style="list-style-type: none"> ●平成30年3月13日の四者協議会において、より効率的な空港運用が可能となるC滑走路の整備、B滑走路の延伸等について四者で合意されたところ。 ●現在は、C滑走路の整備とB滑走路の延伸を実現できるように、事業着手に向けた諸手続き(環境アセスメント等)を進めているところ。 	ジェットスター・ジャパン
177	成田空港のB滑走路の延伸化(A/B終日同時運用の実現)	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●成田空港において、B滑走路は第3ターミナルに近く、離陸の順番待ち等の混雑影響も受けにくいいため、国内線の定時運航の確保に重要な役割を果たしている。 ●しかし現在は、ピーク時間帯などA/B滑走路で出発・到着を分ける運用方式を取り入れており、使用滑走路の違いにより定時運航率に大きな差が発生する。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●B滑走路をA滑走路と同様に活用できるよう早期延伸化が必要である。 ●これにより、大型機や長距離便もB滑走路からの離着陸が可能となり、出発・到着を分ける運用方式は不要となる。 		<p>B3</p> <ul style="list-style-type: none"> ●成田空港の更なる機能強化の方策の一つとして、C滑走路の整備、B滑走路の延伸、夜間飛行制限の緩和等について、平成28年9月の四者協議会に提示し、平成29年6月12日の四者協議会においては、更なる機能強化の実現に向け、地域住民の理解と協力が得られるよう最大限の努力をすることを確認したところである。 ●これらの機能強化策が実現された場合、より柔軟な運用が可能となることから、第3ターミナルの利便性も向上するものと考え。 	<ul style="list-style-type: none"> ●平成30年3月13日の四者協議会において、より効率的な空港運用が可能となるC滑走路の整備、B滑走路の延伸等について四者で合意されたところ。 ●現在は、C滑走路の整備とB滑走路の延伸を実現できるように、事業着手に向けた諸手続き(環境アセスメント等)を進めているところ。 	ジェットスター・ジャパン

178	成田空港の第3ターミナルの増床	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●成田空港の第3ターミナルについてオープンして1年半が経過するが、出発・到着動線が交錯するチェックインカウンターエリアを中心に常に混雑が発生している状況である。 ●今後、第3ターミナル就航各社の事業拡大において物理的な支障が生じ、空港利用者の利便低下も懸念される。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●第3ターミナルの増床や動線の見直し(1階を到着階・2階を出発階として完全分離)による混雑緩和、チェックイン機能の増強や店舗配置の見直し。 		<p>B3</p> <ul style="list-style-type: none"> ●第3ターミナルの混雑緩和については利用者利便の観点からも重要な課題と認識している。 ●このため、第3ターミナルの増床については、現在、NAAにおいて可能性の検証を行っている。 ●また、一階出入口設置による出到着動線分離については、混雑緩和の手段としての選択肢の一つとして今後具体的な検証をNAAにおいて行っていく。 	<ul style="list-style-type: none"> ●短期的な対応策として、以下のとおり第3ターミナルの機能強化を行うことで混雑緩和を図る。 <ul style="list-style-type: none"> ・2019年度夏頃を目途に到着ロビー(1階)を増築し、出発動線と到着動線を分離する。 ・2019年度末までに、より高度で効率的な保安検査機器(スマートセキュリティ)を導入する。 ●さらに、LCC各社の中長期的な成長にも応えていくため、抜本的な能力増強として、NAAにおいて第3ターミナル本館の南側への増築を概ね2021年度末の完成を目途に実施する。当該増築を行う中で店舗レイアウトの検討も進めていく。 	ジェットスター・ジャパン
179	成田空港の第3ターミナルのエプロンルーフポットの早期整備化	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●成田空港では、国内線・国際線旅客ターミナルのエプロンルーフ付スポット数不足により、オープンスポットでの地上取扱業務が多く発生している。よって、地上取扱業務時間に伴う便の遅発化や、バス使用によるコスト負担増など、航空会社の事業環境に悪影響を与えている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●国内線171・172・173・174番でのエプロンルーフ付スポットの早期整備化 ●国際線150番台及びそれ以外のスポットの早期整備化 		<p>B3</p> <ul style="list-style-type: none"> ●第3ターミナルにおけるサテライト側の2スポットについては平成29年8月末及び北側3スポットについては、平成32年2月末の完成に向け、NAAにおいて整備を実施中である。 	<ul style="list-style-type: none"> ●第3ターミナルにおけるサテライト側の2スポット174番、175番については、平成29年12月7日に供用を開始。 ●北側3スポットについては、平成32年2月末の完成に向け整備を実施中。 ●その他スポットについては、時間値72回化に向け整備を進める。 	ジェットスター・ジャパン

180	成田空港の第3ターミナル用駐車場の設置	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●成田空港の第3ターミナルでの一般車利用客は、第3ターミナルに駐車場がないことから、第2ターミナルの駐車場を使用せざるをえない状況になっており、徒歩で15分以上の移動負担を強いることから、大きな荷物を持つ方やお年寄りの方の利用阻害となっている。 ●また、駐車場を結ぶ導線においても、駐車場の位置は第3ターミナル寄りにあるが、通路は一度第3ターミナルと反対に移動してから向かうことになり、利用者に対して無駄な移動距離を課している。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●第3ターミナル付近への駐車場整備（空港外敷地も含めて検討） ●第2ターミナルから第3ターミナルへショートカットできる通路設置 ●駐車場循環バスの運行 	<p>●欧米の大空港では、ターミナルと駐車場の距離が離れている場合は、ターミナルと駐車場を結ぶ循環バスを多頻度運行することでまかっている。</p>	B3	<p>●第3ターミナルビル近傍においては、新たな駐車場の設置は用地の制約から困難であるが、従業員専用として使用しているA8駐車場を一部立体化し、一般の旅客との併用を図るなどターミナルへの動線改善の検討をNAAIにおいて実施する予定である。</p>	<p>●A8駐車場内における立体駐車場の整備は、平成31年夏の供用に向けNAAIにて整備を実施中。</p>	ジェットスター・ジャパン
181	成田空港の第3ターミナル用一般車レーンの設置	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●成田空港の第3ターミナルに一般車の送迎レーンがないため、第2ターミナルの一般車レーンを使用しなければならない。 ●そのため、第3ターミナル利用者は15分ほどの徒歩移動を強いられ、とくに大きな荷物を持つ方やお年寄りの方の利用において大きな支障となっている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●第3ターミナルに一般車レーンを設置 		B3	<p>●第3ターミナルにおいては、一般車の送迎レーン（カーブサイド）を設置することは用地の制約から困難ではあるが、NAAIにおいて頂いた要望を含め、第3ターミナルの旅客の利便向上に資する施設整備について、今後の中・長期的な施設展開における課題として考慮し、検討していく予定である。</p>	<p>●第3ターミナルについては、NAAIにおいて南側への増築を概ね2021年度末の完成を目途としており、この中で一般車の送迎レーン（カーブサイド）についても検討していく。</p>	ジェットスター・ジャパン

182	成田空港の構内道路の改編	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●路線バスなどは、空港構内道路の制約により、空港進入後、第3ターミナルの前を通過し、「第2→第1」と空港内を循環した後、空港進入後15分後に第3ターミナルで降車が可能となる。 ●第3ターミナルからの国内線利用客など、短時間での移動を希望する航空旅客に対しては大きな利用阻害となっている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●第3ターミナル正面におけるバス降車場の設置 ●構内道路の全体的な見直し 		<p>●第3ターミナル正面におけるバス降車場の設置等については、用地の制約から設置することは困難ではあるが、NAAにおいて頂いた要望を含め、第3ターミナルの旅客の利便向上に資する施設整備について、今後の中・長期的な施設展開における課題として考慮し、検討していく予定である。</p> <p>●なお、現在の構内道路においても、降車時に第3→第2→第1の順に停車する運用が一部行われており、路線バス事業者の判断でご指摘のような運用は可能となっている。</p>	<p>●第3ターミナルについては、NAAにおいて南側への増築を概ね2021年度末の完成を目途としており、この中で一般車の送迎レーン(カーブサイド)についても検討していく。</p> <p>●現在、高速道路を経て空港に到着する路線バスの降車については、第2ターミナルビルの到着階での降車をおこなうことで第3→第2→第1の順で停車する運用が可能となっている(イレギュラー運用)。通常運用である出発階での降車については、道路線形の関係から物理的に第2→第1→第3の順となっているが、要望を踏まえ、第3ターミナルにおいて最初の降車が可能となる様、現在第2ゲート近傍のバス降車場をNAAにて整備を進めており、3月末に供用を開始する予定。 (なお、降車順については、これまで通り、利用者利便の観点からバス事業者において適宜判断されるものと考えている。)</p>	ジェットスター・ジャパン
183	成田空港の「第2ビル」駅改札口の増設	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●成田空港の「空港第2ビル」駅が第3ターミナルの最寄駅となっているが、改札口が第2ターミナル側(第3ターミナルと真逆側)にしかない為、第3ターミナル利用客はとて長い距離(徒歩15分程度)を移動しなくてはならない。そのため、とくに大きな荷物を持つ方やお年寄りの方にとっては大きな利用阻害となっている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●「空港第2ビル」駅における第3ターミナル側への改札口設置(移動距離が約300m短縮) 		<p>●「空港第2ビル駅」から第3ターミナルへの旅客動線の改善について、鉄道事業者との勉強会を開始している。今後、勉強会において需要・コスト面からの検討を継続して実施する予定である。</p>	<p>●「空港第2ビル駅」から第3ターミナルへの旅客動線の改善については、平成30年9月に発足された検討委員会において、引き続きNAAと鉄道事業者等で検討を進めて行く予定である。</p>	ジェットスター・ジャパン

186	福岡空港の発着枠拡大	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●福岡空港においては、すでに発着枠に余剰がなく、路線拡大や増便が不可能な状況である。これにより、福岡空港の路線構成が羽田線に偏っているまま改善することは難しく、羽田線以外の路線利用を希望する旅客の利便を損ねている。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●路線ごとに設定可能な便数の上限を設けるキャップ制を導入するなど、羽田以外の路線の便数拡大に寄与する発着枠の割り当ての再編。 ●または、福岡空港と北九州空港の一体化運用を進め、国際線は北九州空港、国内線は福岡空港と機能分離することで、福岡空港の国内線用発着枠を捻出する。 		<p>●現状16.4万回の福岡空港における滑走路処理能力は、誘導路二重化後の平成31年度には17.0万回に、また平成37年度の滑走路増設後には18.8万回～21.1万回(今後の需要動向を踏まえ、地元の理解を得た上で増枠を検討)へ増加する予定である。これにより、羽田線以外の路線の便数拡大も可能となる。</p> <p>●なお、割り当てられた発着枠の中で、各航空会社が利用者の需要を勘案して路線を設定しているところ、特定の路線に便数の上限を設定することは、当該路線の利用者の利便を損ねることとなるため合理的ではないと考える。</p> <p>●また、福岡空港と北九州空港の運用のあり方については、地元自治体とも協力して、両空港の特色・強みを活かした利用促進を図り、北部九州への航空需要に適切に対応して参りたい。</p>	<p>●福岡空港国内線ターミナル地域におけるスポットの再編(最大16スポット)については、左記の方向性のとおり、平成32年1月末の完了に向けて、現在整備を進めているところである。</p> <p>●福岡空港については、本年4月から運営権者(福岡国際空港株式会社)による運営が開始される予定である。運営権者により北九州空港と連携した取り組みが行われる予定であり、地元自治体とも協力しながら、北部九州への航空需要に適切に対応して参りたい。</p>	ジェットスター・ジャパン
187	福岡空港のPBB付スポットの拡充	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●福岡空港においては、国内線旅客ターミナルのPBB付スポット数不足により、PBBが付かないオープンスポットでの地上取扱業務が増加している。そのため、乗降時の旅客負担が増加するだけでなく、地上取扱業務に要する時間も増加し、便の遅発化など定時運航の弊害となる。さらに、バス使用によるコスト負担増など、コスト負担の増加により航空会社の収支への悪影響も懸念される。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●再編工事後のPBB付スポットの増設 ●PBBが2本ある大型機スポットで小型機2機が各々1本ずつPBBを使用する運用 		<p>●福岡空港国内線ターミナル地域の再編については、再編前と同数のPBB付きスポット13スポットを確保した上で、小型機の需要の動向にも対応できるよう、大型機のスポットに小型機2機を駐機できるマルチスポットを活用し、小型機の駐機可能なPBB付スポットを再編前よりも多い最大16スポットとする計画の下、平成30年度末に向けてターミナル地域再編事業を推進しているところである。</p>	<p>●福岡空港国内線ターミナル地域におけるスポットの再編(最大16スポット)については、左記の方向性のとおり、平成32年1月末の完了に向けて、現在整備を進めているところである。</p>	ジェットスター・ジャパン

188	那覇空港の滑走路閉鎖時間(23時～25時30分)の柔軟運用等について	<p>【現状】</p> <p>●現在、那覇空港機能維持のため滑走路閉鎖時間(23時～25時30分)を設けているが、那覇空港の航空混雑による前便遅延や機材故障等の自社都合による遅延等が発生した場合、25時30分以降の到着による運航ダイヤ設定等によりお客様へご迷惑をお掛けすることがある。</p> <p>【要望内容】</p> <p>●お客様への負担軽減の観点から、滑走路閉鎖時間の柔軟な運用や現在の滑走路閉鎖時間の見直し等(お客様搭乗の定期便影響想定の時間帯外の24時～26時30分)の検討を要望したい。</p>		<p>B3</p> <p>●この問題については、滑走路増設を踏まえながら、滑走路のメンテナンス時間を検討して参りたい。なお、現状では深夜国際貨物便の就航により、滑走路の十分なメンテナンス時間を確保することが困難な状況であり、そのような中、滑走路閉鎖時間帯は最低限の時間を設定しているところである。</p> <p>●また、滑走路閉鎖時間の見直しは、他社の貨物便のダイヤに影響を及ぼすことになるため、要望者を含めた業界関係者と調整をしながら、検討して参りたい。</p>	<p>●増設滑走路の供用後、滑走路閉鎖時間の柔軟な運用が出来るよう今後調整していく。</p>	日本トランスオーシャン航空
189	那覇空港のPBB付スポットの拡充	<p>【現状】</p> <p>●那覇空港では、国内線旅客ターミナルのPBB付スポット数不足により、PBBが付かないオープンスポットでの地上取扱業務に要する時間が増加し、便の遅発化を誘発しているだけでなく、バス使用によるコスト負担増など、航空会社の事業環境に悪影響を与えている。</p> <p>【要望内容】</p> <p>●PBB付スポットの増設</p> <p>●PBBが2本ある大型機スポットで小型機2機が各々1本ずつPBBを使用する運用</p>		<p>B3</p> <p>●那覇空港において際内連絡施設整備を実施中で有り、国内線が利用可能なPBB付スポットを平成30年末に2スポット増設予定である。また、那覇空港ビルディング(株)(以下「NABCO」)が平成32年度末までに国内線旅客ターミナルのPBB更新を行っているところであるため、これにあわせて既存大型機スポットに小型機2機を駐機するマルチスポット化の可能性について、NABCOと検討を行ってまいりたい。</p>	<p>●際内連絡施設整備のうち、国内線が利用可能なPBB付スポット(2スポット)は、平成30年12月18日に先行供用開始。また、際内連絡施設全体については、平成31年3月18日の供用開始に向け、現在整備を進めているところである。</p>	ジェットスター・ジャパン

190	那覇空港の夜間駐機スポットの増設	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●那覇空港の国内線旅客ターミナル周辺の夜間駐機スポット(トーイング不要)が不足していることにより、容易に夜間駐機を必要とする便の設定ができない。 ●夜間駐機を必要とする時間帯の便数の拡大の制約により旅客利便が損なわれる可能性がある。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●夜間駐機スポットの増設 		B3	<ul style="list-style-type: none"> ●那覇空港では航空需要の増加に対応するため、東側エプロンにおいてスポット増設を実施中であり、平成31年度末に5スポット増設予定である。 ●東側エプロンのスポット(5スポット)増設は、平成31年度末の供用開始に向け、現在整備を進めているところである。 	ジェットスター・ジャパン
-----	------------------	--	--	----	---	--------------

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／B 1：平成29年6月末までに対応済／B 2：平成29年度内に対応／B 3：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	対応状況等(平成31年3月末時点)	要望者
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 ② B2</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>	<p>① 対応済み</p> <p>② 電子媒体で提出することを認めることとするべく、平成30年5月2日～5月31日までパブリックコメントを実施し、10月30日に通達「安全管理システムの構築に係る一般指針」を一部改正した。</p>	(株)フジドリームエアライン

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／B 1：目安箱に投稿のあった年度内に対応／B 2：目安箱に投稿のあった翌年度以降に対応／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	要望者
1	各運航方式等に係る通達類における定期訓練等に係る要件の見直しについて	<p>技術の進展に伴い運航環境が変化している中で、運航環境に応じた効果的・効率的な訓練・審査を実施しなければならないものの、通達に基づき、各種運航方式毎(RVSM、LVO、RNAV、CPDLC、ETOPS等)に定期訓練・定期審査が求められている。こうした訓練・審査においては、内容が画一的なものや実運航で頻繁に行っているにもかかわらず実施せざるを得ないものなど、実運航の安全性向上への直接的な寄与が期待できない訓練も含まれており、本来の目的である安全性向上に向けた訓練・審査を実施するための限られたリソースの有効活用を阻害している。</p> <p>「航空に係る技術的な規制の見直しについて(平成29年8月2日)」のNo.149の要望事項において、平成30年度末を目処に関連通達の改正を行うとされていることから、この対応に合わせて対応頂きたい。</p> <p>具体的な改善点の案</p> <p>(1)実運航において日常的に行われている運航方式について、事業者の運航状況に応じて事業者の判断で、個々の通達に定められている定期訓練の内容および実施頻度を設定できるようにする(実施しないことも許容する)。(カテゴリーI航行/RVSM航行/RNAV航行 など)</p> <p>(2)導入されてから時間が経っており、技術の信頼性が高く安定した運航を実施できると航空会社として認識していることや、特定の条件に遭遇する機会が少ない運航方式に対する費用対効果を考慮し、事業者の運航状況に応じて事業者の判断で、個々の通達に定められている定期訓練・定期審査の内容及び実施頻度ならびに乗務要件(カテゴリーIII航行)を設定できるようにする(実施しないことも許容する)。(カテゴリーII航行/カテゴリーIII航行 など)</p> <p>(3)定期的な訓練の実施の必要性が不明なものを廃止する。(CPDLC/ETOPS など)</p>	現在調査中	B2	<p>●各運航方式に係る定期訓練等について、具体的な要望を踏まえ、運航環境の変化及び訓練の効果等を考慮しながら、事業者に求めるべき訓練・審査内容を検討する。定期訓練等の必要性・目的を精査したうえで、これらを再定義すべく、平成31年度内を目処に必要な見直しを行う。</p> <p>●なお、「航空に係る技術的な規制の見直しについて(平成29年8月2日)」のNo.149の要望事項については、平成30年度中の対応を予定していたが、検討に時間を要している。引き続き検討を行い、平成31年度早期に関連通達の改正を行う。</p>	日本航空