

コロナ禍等を踏まえた安全規制の集中的見直し

国土交通省 航空局

令和3年3月

背景

- 今般のコロナ禍による航空需要の減少を受け、航空業界はかつてない苦境に立たされているところ。
- 昨今の航空会社を取り巻く状況を踏まえ、短期的には各社の事業継続を支え、さらに、中長期的にはポストコロナを見据え、今後見込まれる航空需要の回復に対応した事業展開を支援するための規制のあり方を検討することが必要。
- 航空会社から航空安全分野における規制や運用に係る見直しについての要望を募集。

➡ 諸外国の状況や近年の技術・情勢の変化等を踏まえ、安全性の維持・向上が図られることを大前提としつつ、可能なものについて集中的に規制や運用の見直しを実施

寄せられた要望の内訳

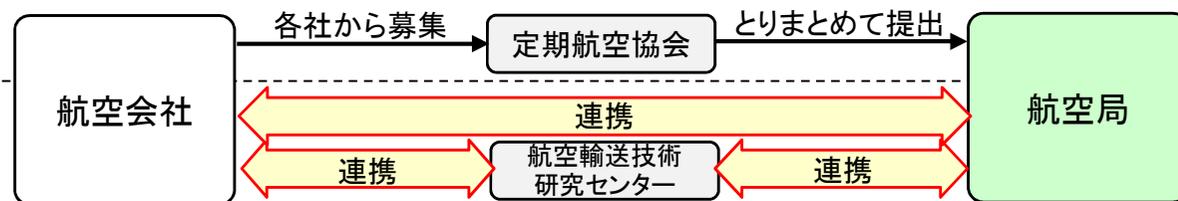
要望はこれまで2段階にわたって受付

- ① 昨年6月：短期的に航空会社の事業継続を支える規制見直し→**18件**
- ② 昨年9月：ポストコロナを見据えた規制見直し(優先順位の高いもの)→**28件**

検討体制

○検討にあたっては、航空会社や関係団体と連携して検討を実施

要望事項の収集
 要望事項の検討
 官民一体となって
 検討を実施



対応状況

- 上記要望①について対応済
- 上記要望②について、対応済は3件、それ以外の25件についても対応の方向性を決定済。さらに、この25件のうち、12件については夏までに改正等の手続を完了させる予定であり、それ以外の13件についてもさらなる調査・検討や必要なシステム整備等を進め、令和3年度内を目途に対応を行う予定。
- これら以外についても、継続的に航空会社から要望等を聴取しつつ、必要な対応を進めていく。

短期的に航空会社の事業継続を支える規制見直しの例（代表的な項目の例・いずれも対応済）

航空身体検査の有効期間の伸長

現行の制度概要

- ・操縦士は乗務にあたって定期的に航空身体検査証明を受ける必要がある

対応の概要

- ・新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受け、**航空身体検査証明に係る手続きが困難な場合に有効期間を伸長**

最近の飛行経験についての代替措置

現行の制度概要

- ・航空会社の航空機に乗り組む操縦士は、直近90日以内に3回以上の離着陸等の飛行経験の要件を満たすことが必要

対応の概要

- ・ICAOが定める新型コロナウイルス対応のガイダンスをもとに**代替措置を設定**

航空会社内で実施可能な機長認定の範囲拡大

現行の制度概要

- ・航空会社の機長は必要な知識・能力を有していることにつき、国の認定（機長認定）を受ける必要があり、その審査の一部は国の審査官に代わって社内で実施可能

対応の概要

- ・**社内で実施可能な機長認定審査の範囲を拡大**



ポストコロナを見据えた規制見直しの例（代表的な項目の例）

技能証明取得時におけるシミュレータのさらなる活用

現行の制度概要

- ・操縦士の技能証明を取得する際に必要とされる飛行経歴に関し、シミュレータによる飛行経験を一定の範囲内に限り充当可能

対応の概要

- ・操縦士に係る技能証明を取得する際の飛行経歴として充当可能な**シミュレータでの時間の上限を拡大**



技能証明取得に関するより柔軟な受験機会の提供

現行の制度概要

- ・操縦士等の技能証明を取得する際の学科試験について、年に複数回実施

対応の概要

- ・学科試験について、**より柔軟な受験機会の提供を可能とするコンピュータ受験化等に向けた検討を実施**



技能証明申請手続や運航規程等の書類等の電子化

現行の制度概要

- ・技能証明の申請は様式に従って紙媒体での申請書により実施
- ・航空法に基づく運航規程（航空会社）・教育規程（訓練会社等）等の各種書類や申請手続の多くで紙媒体での手続き・提出が必要

対応の概要

- ・技能証明の申請手続や運航規程・教育規程等の認可書類や申請手続について、可能なものから**デジタル化を行う**

整備基地開設や機種追加のための手続の見直し

現行の制度概要

- ・航空会社の整備基地開設や整備する航空機の機種追加にあたって、基地の検査・事業計画の変更手続を行う必要がある



対応の概要

- ・整備基地開設や基地で整備する航空機の機種追加について、**検査等における手続の明確化や手続の柔軟化を図る**

部品等領収検査のリモートでの実施を含む合理化

現行の制度概要

- ・航空会社は整備用の航空機部品等をメーカーから受領した際に不具合がないか等の検査（領収検査）を行う必要がある

対応の概要

- ・部品等の領収検査について、**リモートでの実施等効果的な手法の導入を図る**



- 新型コロナの影響により、**航空需要は過去に例を見ない規模で大幅な減少**が続いており、**航空・空港関連企業は極めて厳しい経営状況**。
- 国内外の交流や国民生活、経済活動を支える**航空ネットワークを維持**するとともに、**航空・空港関連企業の経営基盤強化**を図るため、企業におけるコスト削減等の収支改善の取組を前提としつつ、金融機関の取組も合わせて、**国と関係者が連携して強力に支援**。

1. 航空ネットワーク維持・確保のための施策

■ 旅客需要の減少を踏まえた着陸料等の減免

・令和2年度下期（令和2年8月～令和3年2月）分の国内線の着陸料・停留料について、旅客需要の減少を踏まえて、一律45%軽減。【減免想定額：約55億円】

■ 空港使用料・航空機燃料税の更なる減免（令和3年度）

・令和3年度分の国内線の着陸料・停留料・航行援助施設利用料について合計で約90%軽減、航空機燃料税について税率を従来の軽減措置から更に1/2に軽減。
【減免想定額：約1,200億円】

2. 資金需要への対応、雇用維持のための施策

■ 令和2年度下期の着陸料等の支払い猶予 【猶予想定額：約480億円】

■ 危機対応融資等の活用による資金繰り支援 【航空会社計約5,000億円】

■ 国税・地方税等の支払い猶予 ■ 繰越欠損金の控除上限の特例

■ 雇用調整助成金 【申請済額：約490億円（12月判明時点）】

■ 産業雇用安定助成金（仮称）

3. 航空輸送の安定的かつ円滑な回復を図るための緊急措置

■ 混雑空港利用ルールの弾力運用（U/Lルールの適用免除）

・2020年冬期ダイヤ全期間、コロナ影響による欠航はカウント除外

■ 乗務機会の減少等を踏まえた乗務資格維持に係る緩和措置

5. 航空ネットワークの基盤を支える空港関連企業の経営基盤の維持・強化を支援するための施策

【空港会社関係】

■ コンセッション空港・会社管理空港（成田）の空港施設の整備に対する無利子貸付

・空港施設の整備費用に対し無利子貸付を実施 【コンセッション空港：31億円】 【成田：50億円】

■ コンセッション空港における運営権対価分割金等の年度越え猶予（北海道・福岡）

・令和2年度・3年度分を2年猶予（必要に応じ最大3年延長(通算5年猶予)） 【北海道：26億円/年】
【福岡：153億円/年】

■ 財政投融資を活用した、会社管理空港（関西・中部）による空港インフラ整備

・ターミナル改修事業等 【関西：財政融資 728億円】 【中部：政府保証 221億円】
（事業費ベース） （事業費ベース）

4. コロナ時代における航空・空港関連企業の持続可能な事業構造への転換を支援するための施策

1) 収益性向上努力を支援するための施策

■ 感染拡大防止と航空需要回復の両立に向けた取組

- G o T o トラベル事業の延長と適切な運用
- 感染拡大予防ガイドラインの普及
- 感染リスク最小化のための空港受入環境高度化支援 【10億円】
- 地域航空における感染防止対策等 【305億円の内数】

■ 国際的な人の往来再開に向けた段階的措置

- 段階的な出入国規制の緩和
- 入国時の検査能力の確保

■ 新たな航空需要獲得のための規制緩和等

- 旅客機の客室内での貨物運送実施
- 遊覧飛行等における柔軟な飛行経路の設定支援

2) コスト削減努力を支援するための施策

■ 飛行経路の短縮等による消費燃料の削減

■ 安全規制の集中的見直し

- ・乗員・運航・整備等に係る安全規制について、航空業界からの規制緩和・運用弾力化に関する要望に集中的に対応（すでに約20件措置済み）
- － 航空会社内で実施可能な機長認定の範囲の拡大 等

■ コンセッション空港における空港運営事業期間の延長

・1年延長（更なる延長は会社からの申し入れを踏まえ協議）

■ コンセッション空港における契約上の履行義務の緩和

【その他空港関連企業関係】

■ 国有財産使用料の支払い猶予【約180億円】

■ 空港会社等に対するその他空港関連企業の支援の要請

■ グランドハンドリングの生産性の向上

・資機材の共有化等に向け、支援策を含め検討

コロナ禍等を踏まえた安全規制の集中的見直し(個票)

(参考資料)

- ①短期的に航空会社の事業継続を支える規制見直し
- ②ポストコロナを見据えた規制見直し

①短期的に航空会社の事業継続を支える規制見直し(18件)

短期的に航空会社の事業継続を支える規制見直し 各項目の概要及び対応 (その1)

	項目名	要望概要	対応状況
1	航空身体検査(PE)の有効期間の3ヶ月延長の対象期間拡大	現行6月末有効者に対し、3ヶ月間の延長措置は実施済みだが、9月に目詰まりを起こす可能性が高いため、2021年3月までの失効者に有効期限を3か月延長したい。	各航空会社に確認したところ、通常どおり検査が実施されていることが確認されたため、令和2年6月末をもって延長措置を終了した。今後、国内での感染が再び拡大し、医療機関の受診が困難な状況が発生した場合には、同様の措置を検討することとしている。また、事業者等が個別に許可を取得することなく迅速に延長措置を講じることができるよう、制度改正の手続きも行っている。 ※コロナ禍を受けた時限的措置
2	年2回の技能審査、年1回の路線審査のさらなる要件緩和	路線審査の実施便の減少に伴い、審査基準月に口述審査を実施するものの、乗務前までに実地審査(臨時審査)ができず、当該乗員が乗務できない場合があるため、口述審査のみで乗務可能としてほしい。	口述審査の後、実地審査(臨時審査)の実施までの間、乗務資格を維持している機長と互乗する場合は乗務可能とする措置を令和2年3月31日から開始しており、令和3年6月30日まで(関連する臨時審査等の完了は令和3年9月30日まで)措置を延長中である(令和3年3月19日に措置済み)。 ※コロナ禍を受けた時限的措置
3	実機による「90日3回の離着陸」、「180日以内の計器飛行6時間以上」の要件緩和	運航便の減少及びシミュレーター(模擬飛行装置)の容量不足の観点から、最近の飛行経験(例:90日間に3回の離着陸経験、180日間に計器飛行6時間以上の経験)の緩和を可能としてほしい。	航空法第69条に規定する最近の飛行経験の要件を緩和すべく航空法施行規則の改正を実施。(令和2年9月30日公布・施行) ※コロナ禍を受けた時限的措置
4	乗務復帰に係る機長認定及び社内機長認定路線審査の実施本数緩和	資格維持が困難となる者が増加しており、また、運航便の減便により、路線審査の実施機会を確保することが困難であるため、乗務復帰に係る路線審査の実施本数を削減してほしい。	新型コロナウイルスに起因する型式復帰及び乗務復帰に係る機長認定路線審査に関しては、実施本数を削減可能(2レグ→1レグ)とする措置を令和2年7月28日から開始しており、令和3年6月30日まで措置を延長中である(令和3年3月19日に措置済み)。 ※コロナ禍を受けた時限的措置

短期的に航空会社の事業継続を支える規制見直し 各項目の概要及び対応

(その2)

	項目名	要望概要	対応状況
5	Private Pilot Licence(PPL)の学科試験有効期間の延長(運航部門)	新型コロナウイルス感染症の影響により訓練が中断されており、学科試験の有効期間内で実地試験を終えられない可能性が高くなっているため、全科目合格通知日から2年間有効となっている学科試験の有効期間を4ヶ月延長して頂きたい。	すでに平成30年3月期から平成31年3月期までの学科試験について2年間の有効期間を6か月延長する措置を実施している。 5月期以降の学科試験についても、引き続き各社における訓練計画等への影響がある場合には、同様の措置を実施する。 ※コロナ禍を受けた時限的措置
6	定期緊急総合訓練の実施時期の延長	3密回避のため、集団で行う訓練については中止せざるをえない状況となっていることから、年1回実施することとなっている定期訓練については延期または別の訓練方法を認めてほしい。	客室乗務員の定期訓練を基準月から2ヶ月以内に実施すること(延期)や基準月から2ヶ月を超えた場合にもオンライン等による補足的な教育を実施することで乗務要件を延長できること(別の訓練方法)を既に認めている。 ※コロナ禍を受けた時限的措置
7	航空従事者技能証明学科試験 既合格者の有効期限延長(整備部門)	新型コロナウイルス感染症の影響により訓練が中断されており、学科試験の有効期間内で実地試験を終えられない可能性が高くなっているため、全科目合格通知日から2年間有効となっている学科試験の有効期間を延長して頂きたい。	5と同じ。
8	指定本邦航空運送事業者における査察操縦士が実施できる審査の範囲の拡大	航空局の運航審査官による機長認定審査を国際線で実施する場合、現在各国とも入国制限があり、運航審査官は旅客扱いであるため国際線での審査ができない状況である。一方、自社の査察操縦士による審査であれば、乗務員扱いにつき、審査が可能となるため、査察操縦士の審査範囲拡大をしてほしい。	査察操縦士の審査範囲拡大を実現するための関連通達の改正を実施済み(令和2年10月23日施行)。 ※恒久的な措置 更に、国内路線での運航を行わない一部の事業者においては審査が可能となるよう、同等の信頼性を有する手順について事業者個別に設定措置済みである(令和3年2月16日及び2月21日に措置)。 ※コロナ禍を受けた時限的措置

短期的に航空会社の事業継続を支える規制見直し 各項目の概要及び対応

(その3)

	項目名	要望概要	対応状況
9	検査委託費の国補助の計算方法変更	航空会社と検査会社間の契約において最低保障時間を設定しているところ、検査委託費の国庫補助のうち、人件費分について国による負担額は実検査時間ではなく、最低保証時間分を確保した上で計算することとしてほしい。	国管理空港における航空保安検査員の人件費については、航空会社からの請求に基づき、令和2年4月支払い実績分から最低保証時間を加味した人件費分担額(国負担分1/2)の支払いを実施している。 ※コロナ禍を受けた時限的措置
10	巡航中、運航乗務員が化粧室等利用で離席する際の酸素マスク着用義務緩和	運航中の新型コロナウイルス感染症感染拡大防止の観点から、海外での運用例があるため(時限的緩和は実施されているため、)巡航中、運航乗務員が化粧室等利用で離席する際の酸素マスク着用義務緩和の恒久措置をお願いしたい。 現行:25,000ft → 要望:41,000ft (コロナ影響を受けて、FAAでは緩和済)	巡航中、運航乗務員が化粧室等利用で離席する際の酸素マスク着用義務高度を41,000ftとするよう運航規程審査要領細則を改正した。(令和2年9月30日公布・施行) ※恒久的な措置
11	重整備の領収検査の条件緩和	新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う渡航制限により海外整備委託先への領収検査員の派遣が困難となったことから、遠隔からの実施など領収検査の柔軟な運用を認めてほしい。	航空会社に対し、委託している整備内容を踏まえ、動画や写真などを活用した遠隔での領収検査など柔軟な運用を既に認めている。 ※恒久的な措置

短期的に航空会社の事業継続を支える規制見直し 各項目の概要及び対応 (その4)

	項目名	要望概要	対応状況
12	QMブリテン申請の内容一部恒久化	現在暫定的に認められている座学（オンライン受講）を引き続き10月以降も認めてほしい。また、暫定的に認められている定期訓練の実施時期の緩和（基準月から1ヶ月以内→基準月から2ヶ月以内）や運航乗務員と客室乗務員が合同で実施することとなっている非常救難対策訓練を「原則として」合同で実施することを恒久的に認めてほしい。	座学訓練について、組織として訓練の実施について管理ができ、従来の方法と同等の訓練効果が得られるのであればオンライン受講は恒久的に認めている。また、暫定的に認めている定期訓練の実施時期の緩和について、正当な理由があれば恒久的に認めている。 ※恒久的な措置 さらに、非常救難対策訓練について、運航乗務員と客室乗務員が合同で実施することが効果的かつ効率的と考えるが、合同で実施するのと同様の訓練効果が互いに得られるのであれば必ずしも合同で実施する必要はない。 ※コロナ禍を受けた時限的措置
13	海外空港施設検査等の書面審査またはリモートでの実施	新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う渡航制限により海外基地への運航管理施設等の現地検査が困難となったことから、書面検査やビデオ会議システム等による遠隔検査などの柔軟な運用を認めてほしい。	新型コロナウイルス感染拡大に限らず、これまでも不測の事態により渡航できない場合等は、実地検査に代え、書面検査やビデオ会議システムによる遠隔検査にて実施している。 ※恒久的な措置
14	最小客室乗員で運航する際の条件緩和	客室乗務員の補充が可能な基地であっても、搭乗旅客数を50で除した数の客室乗務員が配置されていれば運航を可能としてほしい。	新型コロナウイルス感染症対策として必要な場合に限って、客室乗務員が補充可能な基地であっても、座席数ではなく、搭乗旅客数を50で除した数の客室乗務員を配置できれば運航することを可能としている。 ※コロナ禍を受けた時限的措置

	項目名	要望概要	対応状況
15	アルコール検査の実施方法の緩和	<p>整備空輸等を中心に、海外の運航に同行しているスタッフの第三者立会いについて、現在のコロナ影響下における人員配置なども踏まえ対応できるスタッフ数が限られるので、海外などにおける通信状況不安定による検査実施メールの未送信防止のための補助的な確認方法であるスタッフの立会いを免除してほしい。</p> <p>※ 背景としては、中国では一時的に通信状況が不安定になることがあるため、アルコール検査時にタイムリーに遠隔での確認ができない可能性があるが、その対策のためだけにスタッフを同行させ第三者立会いさせることは免除してほしいとのこと。</p>	<p>検査時の不正防止対策として、第三者がモニター等を使用し遠隔で確認するなど同等の対策を講じる場合の立会いは不要としているところ、一時的に通信状況が不安定となった場合にあっては、通信環境の良い場所に移動して可能な限り速やかに検査を実施することや電話回線の使用及びその後のメール送信記録の確認等の代替手段による確認を認めることで第三者立会いを不要とする。</p> <p>※コロナ禍を受けた時限的措置</p>
16	乗員訓練対象空港(非整備基地)における現地認定行使	<p>ZIPAIRは整備管理をJALECに委託しており、JALECは整備管理マニュアルに整備基地以外における整備は整備基地から整備士を派遣して対応する旨規定している。ZIPAIRが乗員訓練のために整備基地以外の空港を使用する場合、当該空港における整備は派遣ではなく当該空港に配置されているJALECの整備体制による実施を認めてほしい。</p>	<p>整備基地以外の空港における整備の実施体制については基準上制限しているものではないため、JALECの整備管理マニュアルの変更により実施が可能であり、既に変更手続きは完了済みである。</p> <p>※恒久的な措置</p>

	項目名	要望概要	対応状況
17	監査の緩和	海外基地(地方基地)監査においては、委託体制(空港業務、整備業務)で行っていることから委託元管理責任において監査に随行すること、国外基地のスタッフが少人数であること、監査頻度が少ないため監査対応のノウハウが国内基地と比べ脆弱なこと等の理由から本社スタッフの随行を前提に対応しているが、新型コロナウイルスの感染拡大状況等を踏まえ、監査の延期をしてほしい。	<p>入国規制がある場合における海外基地(地方基地)監査について、実施することは想定しておらず、新型コロナウイルスが終息した地域から可能な範囲で実施するよう柔軟に対応したい。</p> <p>※コロナ禍を受けた時限的措置</p>
18	社内監査延期、実施形態の変更(書面監査等)	新型コロナウイルス感染拡大に伴う渡航制限により海外整備委託先又は海外地上取扱業務委託先に対する委託先監査が困難となったことから、書面監査や遠隔からの実施など柔軟な運用を認めてほしい。	<p>航空会社に対し、海外整備委託先又は海外地上取扱業務委託先のリスク(委託内容、過去の問題点等)を踏まえ、書類監査、動画等を活用した遠隔監査などの柔軟な運用を既に認めている。</p> <p>※恒久的な措置</p>

②ポストコロナを見据えた規制見直し(28件)

	項目名	要望概要	対応時期	対応状況
1	予備品証明制度廃止に伴う制度整備に係る要望	令和元年の航空法改正に伴って予備品証明が廃止になることに伴う新制度について、諸外国や実態を踏まえた制度設計にしてほしい。	令和3年6月頃 (一部対応済)	令和元年の法改正に伴い、航空機への装備品等の取り付けにあたっては、認定事業場が装備品等の耐空性確認を行った上で装備品基準適合証を交付したものを取り付けることが必要となるところ、諸外国や航空会社の実態を踏まえ、その他に航空機に装備可能な装備品等の要件(外国が耐空性について証明したものやJIS等の標準化された規格に適合するもの等)について、航空法施行規則を改正済であり、その詳細について関連通達にて整備予定。
2	航空運送事業者による航空機の整備の確認・検査等のリモート化の恒久化・拡大	<p>①整備委託先(航空機整備認定事業場)が整備した航空機の領収検査のリモートでの実施をコロナ後も継続的に認めてほしい。</p> <p>②航空法第19条等に基づく航空機の整備後の確認についてもリモートでの実施を認めてほしい。</p> <p>③国による検査や監査についてもリモートで実施してほしい。</p>	令和3年6月頃	<p>①コロナ禍での緊急要望を受けて既に認めており、その運用状況や諸外国の調査の結果等を踏まえ、当該運用を継続するに当たり基準等を明確化するべく、関連通達の改正に向けて作業中。</p> <p>②諸外国の調査の結果、実地確認を求めていること及び安全を確実に確保する観点から、我が国においても従前どおり実地確認を求める。</p> <p>③検査・監査の対象の重要度や特性等を踏まえた上で、可能なものは実地検査に代え、書面検査やビデオ会議システムによる遠隔検査にて実施しており、今後さらなる活用を図るべく必要な検討を行っていく。</p>
3	航空運送事業者による装備品・部品等の領収検査の見直し	装備品・部品等の領収検査は、航空運送事業者と航空機整備改造認定事業場の双方に求められているところ、当該認定事業場である整備委託先において領収検査を行う場合には、航空運送事業者による領収検査は整備委託先による検査を活用するなど、検査の合理化を行いたい。	令和3年6月頃	航空運送事業者と航空機整備改造認定事業場(整備委託先)の領収検査における各々の趣旨・目的・責任分担等を整理及び諸外国の調査の結果を踏まえ、整備委託先への領収検査の委託、航空運送事業者によるリモートでの領収検査等に係る基準等を明確化するべく、関連通達の改正に向けて作業中。

	項目名	要望概要	対応時期	対応状況
4	輸出耐空証明書発行手続きの見直し、派遣方式の更なる活用	<p>①輸出耐空証明書の発行にあたり、空輸・飛行試験の実施を含め、その手続きに時間とコストがかかっていることから手続きの見直しを行ってほしい。</p> <p>②小改造可能な基地が限られていることから、派遣方式による小改造を認めてほしい。</p> <p>③航空運送事業者が新規路線追加や機種追加を行う際に、サテライト認定(就航地等、主たる基地以外の整備基地の認定)を取得するまでの間、派遣方式による対応を認めてほしい。</p>	令和3年6月頃	<p>①輸出耐空証明書の発行に係る手続きの柔軟化について、対応策を検討中。</p> <p>②これまで派遣方式は緊急時における対応との整理のもと修理又は保守に限定していたが、諸外国の制度を参考に、派遣方式による小改造について作業内容を特定した上で一部の作業を認めるべく、関連通達の改正に向けて作業中。</p> <p>③現行制度下において、定常的に整備作業が発生しない寄航地等については派遣方式の対応を認めているところ。サテライト認定を取得するまでの一時的な期間における派遣方式の柔軟な運用が可能となるよう要件等について検討する。</p>
5	事業計画変更の審査等手続きの見直し	航空運送事業者が新規路線追加や整備基地における機種追加を行う際に、事業計画の変更認可や運航管理施設の検査などの手続きが必要となるが、機動的な対応が可能となるように手続きの見直しをお願いしたい。	令和3年6月頃(一部は4月頃対応予定)	<ul style="list-style-type: none"> ・運航管理施設等の検査の申請については検査希望日の10日前までの提出を求めているが、航空法施行規則を改正し提出期限の緩和を図る。(4月頃措置予定) ・新規路線追加等に必要手続きや検査については、現行においても航空運送事業者の希望を踏まえ柔軟に運用しているが、一連の手続きや検査に係る関連通達についても見直すべく作業・調整中。

	項目名	要望概要	対応時期	対応状況
6	航空整備士資格取得のための試験の合理化	航空従事者学科試験の合格有効期限は2年間とされているが、指定養成施設での一等航空整備士の養成にあたって、海外採用スタッフを中心に、学科試験合格後に指定養成施設に入所する場合、この期限内に必要な教育・訓練を全て終えることは難しい場合もある。期限の延長や実地試験の方法、指定養成施設での教育内容の見直しを通じて、解消を図ってほしい。	令和3年度内	<p>具体的対策(以下の組合せ)を令和3年度に検討していくことについて調整したところ。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①学科試験の合格有効期間の有効活用を目的とした、指定養成施設入所後に学科試験を受験する方式をとる場合に指定養成施設に求められる要件の見直し ②学科試験の有効期間の延長 ③実地試験が全免除となる教育訓練時間の見直し
7	航空整備士学科試験の見直し	技能証明の学科試験は年3回、1回あたり数か所での開催に限られているため、試験機会の増加を図ってほしい。	令和2年度内(短期策)	短期策として、令和4年度より一撃飛行機タービンの試験を9月に追加実施する方針を決定。学科試験のCBT(コンピュータ受験)化等による根本的な解決策についても継続して検討する。

ポストコロナを見据えた規制見直し 各項目の概要及び対応(運航・乗員その1)

	項目名	要望概要	対応時期	対応状況
1	技能証明の早期発給	指定養成施設の教育課程を修了した者の技能証明書の発給までの期間に乗務できない状況を解消してほしい。	令和2年度内(一部)	技能証明発行までのプロセスの洗い出しを行い、航空局内における手順の見直しについては令和3年度から反映する。その後も登録免許税納付関係等の合理化による更なる早期発給について検討する。
2	操縦士技能証明取得要件の見直し	スムーズな乗員養成のため、飛行経歴に認められる模擬飛行装置での訓練時間の拡大を図ってほしい。	令和3年4月	事業用操縦士(飛行機)に関して算入可能な模擬飛行時間を10時間から20時間(改訂されたICAO標準に準拠)に改正する航空法施行規則の改正について改正手続き中。その後も更なる見直しについて検討する。
3	技能証明筆記試験回数増加	技能証明の学科試験の回数、実施場所が限られているため、試験機会の増加を図ってほしい。	令和3年度内	学科試験のCBT(コンピュータ受験)化等による根本的な解決策について検討を進める。
4	特定操縦技能審査の省略	航空運送事業者の乗員について、運航規程に基づく技能審査の日の技能証明書への記入を不要としてほしい。	令和3年3月(対応済)	合理化案(エアライン所属の旨の一律記載+個別の審査結果は希望者のみの記載)に関する通達改正を実施した。
5	外国ライセンス書き換えの効率化	海外の優秀な人材を確保するため、外国ライセンスを日本の技能証明に書き換える要件を簡略化してほしい。	令和3年度内(一部)	一定条件のもとで実地試験を模擬飛行装置のみで実施可能とする範囲を拡大する方向で、令和3年度内に通達の改正を実施する。その後も諸外国の動向を踏まえ更なる簡素化について検討する。
6	指定航空従事者養成施設に係る要件の見直し	指定養成施設に関する施設要件(e-learning)、教官要件等の時代に合わせた見直しを図ってほしい。	令和3年度第1四半期(一部)	指定養成施設での遠隔教育に係る規定の導入、テストコースの審査基準の明確化等を行う第1弾についてパブコメ中。その他については令和3年度以降に検討・対応。
7	MPL技能証明制度の見直し	MPL導入から数年経過したことを受け、訓練データ収集の終了や型式移行訓練・実地試験の見直しを図ってほしい。	令和3年度第1四半期(一部)	

	項目名	要望概要	対応時期	対応状況
8	高齢化に対応した身体検査証明制度の見直し	運航乗務員の高齢化に対応して、審査会制度の運用、身体検査基準、60歳以上の付加的規制の見直し等を図ってほしい。	一部対応済 令和3年度以降継続対応	高齢化に伴う審査対象者の増加に対応した、申請者の負担軽減策(提出資料の電子化)及び審査会の運営効率化(継続案件等で審査会での審議の前に各委員が事前に内容を審査する事前審査制度)については導入済み。身体検査基準の見直しは既に着手しており令和3年度内に完了予定、その後の見直し間隔も3年程度に短縮。その他の項目は令和2年度内に見直しの内容を検討し、令和3年度以降に順次改正を行う。
9	操縦士技能証明取得のための試験科目見直し	実地試験が現在の運航環境に即したようになるよう科目の見直しや一部科目合格の導入等を図ってほしい。	令和3年度第1四半期(一部)	令和2年度内に通達改正の是非を検討し、現行は認められていない実地試験中に再操作を一定の場合に限り認める等の一部項目について令和3年度に対応予定。その他についても順次対応を行う。
10	各種申請手続、試験等の電子化	業務の効率化や新たな働き方への対応のため、技能証明の申請手続や航空局に提出する書類の電子化等を図ってほしい。	一部対応済 令和3年度以降継続対応	身体検査証明審査会の提出書類の電子化、養成施設指定申請等の様式の電子化は対応済み。技能証明発行申請の電子化は、令和2年度に基本設計、令和3年度以降にシステムの整備を実施する。その他についても諸外国の調査のうえ対応を行う。
11	今後の官民一体となった体制づくり	今後の航空業界の環境変化に対応するため、基準の改正等において官民の連携を強化していきたい。(ICAOパネルの対応、航空英語能力証明制度等)	令和3年度以降継続対応	この要望への対応にあたっての現在の航空局と航空会社の連携体制を継続しつつ、民間能力のさらなる活用、官民双方での国際動向への対応強化等の観点から、官民連携の強化に向けて必要な検討を行う。

	項目名	要望概要	対応時期	対応状況
12	装備品不作動時の運航許可手続の見直し	装備品不作動時の運航(法第60条及び61条第1項但し書き)の許可条件と法第104条に規定する運用許容基準の条件が同一であることから、法60条及び61条第1項但し書きの許可手続きを廃止してほしい。	令和3年1月 (対応済)	法第60条及び61条第1項但し書きの許可申請に対し1年間の包括許可を与えているところ、今後、本邦航空運送事業者に対する許可期間は法第104条に基づく運航規程及び整備規程が適用されている期間とした。
13	就航空港への運航規程の配布の廃止	航空機が就航する基地を管轄とする空港事務所等に運航規程を配布することが求められているが、これを廃止してほしい。	令和2年11月 (対応済)	運航規程の参照が必要となる場合は航空会社や本省に提供を求めることで対応が可能であることから、「航空機が就航する基地を管轄とする空港事務所等(空港出張所を含む。)」に運航規程の配布を求めないよう運航規程審査要領細則を改正した。
14	EFB承認手続きの簡略化	EFB(電子フライトバッグ)を操縦室内で使用するにあたっての承認手続について、 ・同一メーカーかつ同一シリーズのPortable EFBを追加 又は ・法第59条に規定する航空機に備え付ける書類を代替するアプリケーション以外のアプリケーションを追加する場合の手続は届出としてほしい。	令和3年度第1四半期	<ul style="list-style-type: none"> ・同一メーカーかつ同一シリーズのPortable EFBを追加する場合であっても、承認にあたって証明が求められる電磁適合性や急減圧に対する適合性等が以前に承認を受けたものと同様とは限らないことから申請手続は必要であるが申請書類を簡略化する方向で検討しているところである。 ・一方、承認書に記載するアプリケーションの事項について「アプリケーションの使用目的※」とし、それを実現するための製品(ソフトウェア)を追加・変更する場合は実施要領等で適切に管理することで申請手続は不要とする方向で検討しているところである。 ※ 現在は「ソフトウェアの製品名」を記載
15	管制圏内の速度制限(200kt)の緩和	出発時の管制圏内の速度制限について、CO2排出量及び燃料消費量の削減並びに騒音軽減の効果が見込まれるため、制限を緩和してほしい。	令和3年第3四半期	諸外国の事例調査及びS46年の雫石事故を契機とした本規制の背景も踏まえつつ、管制圏内の速度制限を緩和する方向で検討し、令和3年中に省令改正を実施する。

	項目名	要望概要	対応時期	対応状況
16	進入方式の見直し (羽田LDA進入)	羽田のLDA進入について、運航効率及び安全性の向上効果が見込まれるため、直線進入と定義し、VNAV機能を適用可能としてほしい。	令和3年夏頃	米国の事例も踏まえ、VNAV機能の適用を可能とする基準改正を行い、LDA進入の設計、飛行検証等も実施の上、令和3年夏頃からの適用開始を目指す。
17	低視程時の離陸に関する要件の見直し	低視程時の離着陸に適用されるSSP体制について、運航効率及び定時性の向上効果が見込まれるため、離陸に適用される体制を見直してほしい。	令和3年度第3四半期	エアラインを含めた検討会議を設置し、諸外国の事例調査、現用機器での運用体制の構築等を行い、SSP体制を抜本的に見直す方向で検討し、令和3年中に通達改正を実施する。
18	空港の消火救難体制による運航制限の見直し	運航者が出発前に確認する、就航する機材に対応した空港の消火救難体制について、ICAOのガイダンスに示されているとおり、空港の消火救難体制が低下している場合であっても出発可能なように基準を緩和してほしい。	令和3年夏頃	諸外国の規制に関する調査結果を踏まえて、ICAOのガイダンスに示されているものをベースに空港の消火救難体制が低下している場合であっても出発可能となる要件を定めるための基準改正を実施する。
19	搭載機器の取扱変更 (SATCOM使用の許可)	HF無線電話に不具合が生じた場合のバックアップ装置としてSATCOMを認めてもらったが、恒常的にHF1式＋SATCOM1式の組合せで省令第147条の無線電話の要件を満たすことを認めてほしい。	令和2年度内(国交省側対応)	「安全に関する技術規制のあり方検討会」での要望を受け、「ATC機関との連絡が常時可能な空域を航行する限りにおいて、SATCOMは省令第147条に規定する無線電話として取り扱うことができる。」とした。 今回の要望を受け、最大離陸重量が5.7tを超える航空機のうち、洋上空域を航行する航空機においては装備する無線電話のうち1式はSATCOM(又はイリジウム)を可能とするよう改めて周知する。 なお、総務省訓令である「電波法関係審査基準」では現在も2式のHF(洋上航行の場合)を求めていることから、不整合解消に向け、当該審査基準の改正について引き続き総務省と調整する。

	項目名	要望概要	対応時期	対応状況
20	コクピット2名ルールの見直し	ジャーマンウイングス機の事故を契機として設定された操縦室への乗務員等の常時2名配置を求める要件の見直しを行ってほしい。	令和3年夏頃	欧州においては既に常時2名配置ルールが見直されていること、米国においては常時2名配置ルールが設定されていないことも踏まえ、我が国において当該ルールを見直す場合に必要となる代替要件等についてさらに検討を行い、令和3年夏ごろまでに通達改正等を実施する。
21	用語の定義の追加	航空法等で定義される用語の数を増やしてほしい。	順次対応	通達改正等のタイミングで継続的に対応を実施する。