

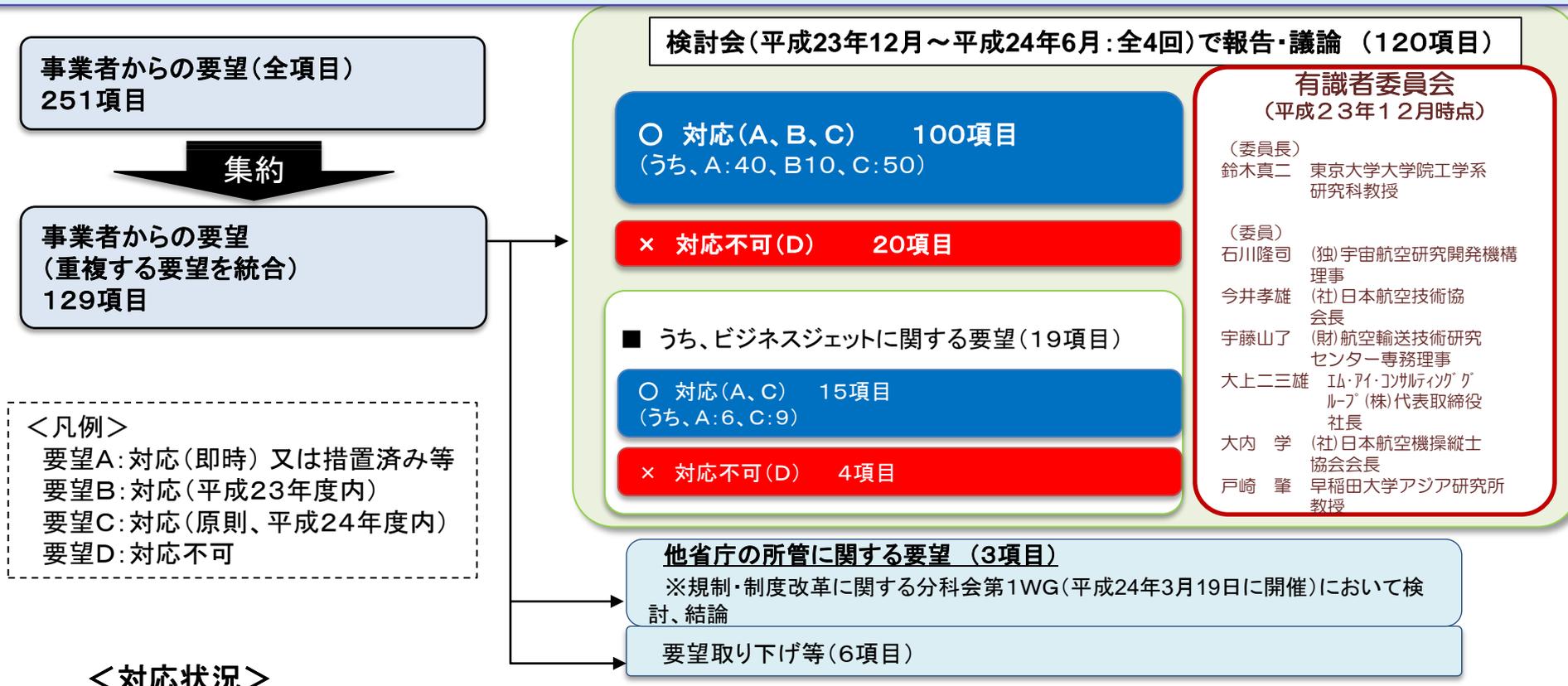
「安全に関する技術規制のあり方検討会」 のフォローアップについて

国土交通省 航空局

平成26年3月13日

安全に関する技術規制のあり方検討会

- 国土交通省成長戦略（平成22年5月）を踏まえ、航空技術の進歩への対応や利用者ニーズを踏まえた新たな事業運営形態への対応等の観点から、航空の安全に関する技術規制（法令・通達・運用）のあり方を見直す。
- 安全の確保を大前提とした上で、国際標準等の範囲内において、安全性の検証を行いつつ、実施。



<対応状況>

- ・平成25年5月末時点(第1回技術・安全部会で報告した時点)で、120項目中62項目について対応済み。(対応不可は22項目)
- ・平成26年2月末時点で、120項目中83項目について対応済み。(対応不可は22項目)
- ・現在、残り15項目について検討中。

平成25年度で見直しされた主な事例

NHF(Normally Hidden Function)飛行試験

[現 状]

地上における整備や通常運航では確認できない機能(例:非常時の酸素マスク落下機能)の信頼性を確認するため、NHF飛行試験を行っている。

[対 応]

地上における整備や通常運航によって、システムの構成要素全ての信頼性を確認できる場合については、飛行試験を実施しなくてもよいこととする。

[効 果]

飛行試験のための燃料費・人件費等のコスト削減となる。



機長認定

[当 時]

初回の機長認定の審査、社内審査における不合格者の再審査は国の運航審査官が実施していた。

[対 応]

国が指定する航空会社においては、初回の機長認定の審査、社内定期審査における不合格者の再審査等を実施できることとした。

[効 果]

航空会社における訓練・審査のスケジュールの効率化が図られる。



受験機会の増加(操縦士・整備士)

[当 時]

操縦士・整備士の学科試験の受験機会が限られており、特に操縦士試験(定期運送用操縦士)は年に3回、整備士試験(一等航空整備士)は年に2回であった。

[対 応]

現状の予算に制約があるなか、試験日程の工夫などにより操縦士試験は年に4回へ、整備士試験は年に3回へ増やすこととした。

[効 果]

受験機会が増加することにより、効率的な操縦士・整備士の人材の確保につながる。



現在見直しを検討中である主な事例

整備士資格制度

[現 状]

整備士資格の取得又はその限定の変更をするためには、主に国の試験官による実地試験が行われており、民間力を利用した指定養成の更なる活用が必要である。

[対 応]

上級整備士資格への円滑な移行を可能とする基本技術科目の位置づけの見直し等について、乗員政策等検討合同小委員会及び整備士資格制度を検討する委員会において検討しているところ。

[効 果]

効率的な整備士の資格取得・養成が可能。



航空機登録証明書の原本搭載義務

[現 状]

航空機には、航空機登録証明書、耐空証明書を搭載することが義務化されており、写しでは代用できず、外国で製造された航空機を日本に運ぶためには、航空会社の社員が、日本で発行されたこれらの証明書を外国に持ち運び、搭載している。

[対 応]

在外公館職員が確認し、その旨を署名した書類と一体となった写しについて、原本と同様の効力を有することとし、当該書類を在外公館から受領できるよう検討中。

[効 果]

原本持参に要する時間・コスト等の削減に加え、営業機会損失の回避が可能。

