

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

令和4年3月

1. 技術規制の見直しの背景と経緯
2. 昨年度まで及び今年度の取り組み
3. 要望に関する精査の結果

1. 技術規制の見直しの背景と経緯

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)
以後、毎年、技術安全部会において、報告書のフォローアップ	

2. 昨年度まで及び今年度の取り組み

<令和2年度末までの対応>

- 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以上の117件は対応を行うこととした。
- (対応する117件のうち)令和2年度末までに対応済となったものは101件。残る16件の対応について検討を継続していた。

<令和3年度の対応>

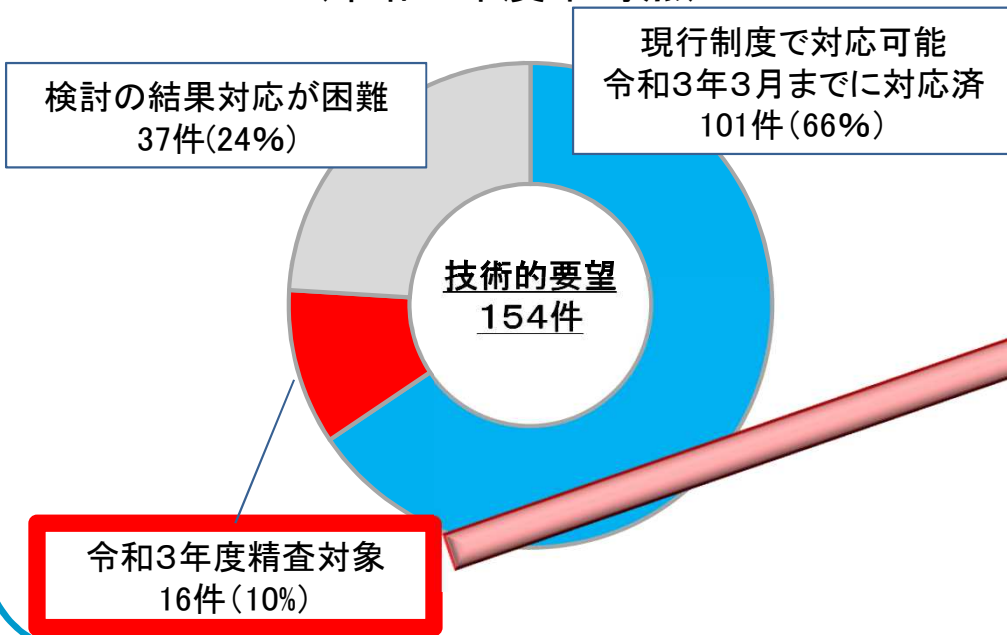
- 令和3年度は、平成29年の報告書のとりまとめから5年となることを受け、検討中となっている16件の要望事項や取り組み状況について精査を行った。

- ◆ 令和3年度には16件のうち、4件対応した。これにより平成29年の報告書とりまとめ以来の対応件数は累計105件となった。
- ◆ 今後の対応方針が確定している7件の要望は引き続き対応を行うとともに、残りの5件は要望当時の社会背景と現状の差異が発生しており方向性が定められない項目であることから、今後の状況変化に応じて検討を再開するものとする。

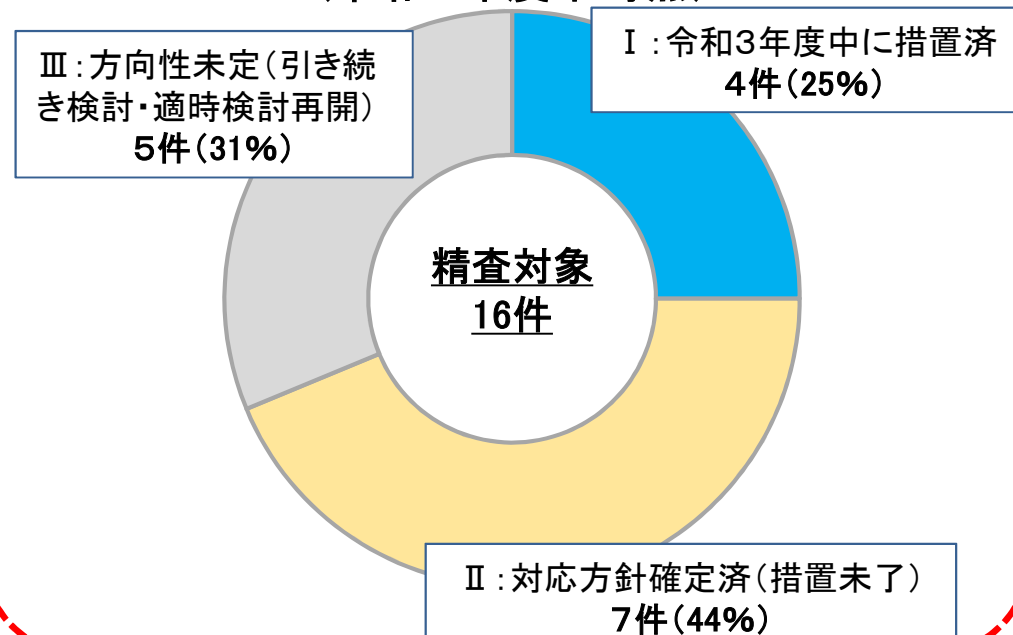
<今後の対応>

- H29年度にとりまとめた要望については上記の通りの整理を示させて頂きつつ、新たな時代背景を踏まえた要望への対応状況の確認にご注力頂く。

技術的な内容に関する要望の分類と対応状況 (令和2年度末時点)



精査対象16件の対応状況 (令和3年度末時点)



3. 要望に関する精査の結果

平成29年度以降継続して検討してきた要望(精査対象)(16件)

- ①統合的分析体制の構築
- ②安全管理の講習会について
- ③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
- ④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
- ⑤制限区域内における車両の自動運転化について
- ⑥ライトスポーツ航空機の飛行範囲の拡大
- ⑦修理品への予備品証明のみなしについて
- ⑧海外での整備委託先の要件について
- ⑨海外認定事業場の手続
- ⑩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
- ⑪型式限定変更時の試験科目等の省略
- ⑫指定養成施設の教育
- ⑬航空従事者養成施設の指定の基準について
- ⑭海外の模擬飛行装置の認定
- ⑮自家用操縦士の航空身体検査証明について
- ⑯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

I : 令和3年度中に措置済

- ④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
- ⑩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
- ⑫指定養成施設の教育
- ⑭海外の模擬飛行装置の認定

II : 対応方針確定済(措置未了)

- ①統合的分析体制の構築
- ②安全管理の講習会について
- ⑤制限区域内における車両の自動運転化について
- ⑦修理品への予備品証明のみなしについて
- ⑧海外での整備委託先の要件について
- ⑨海外認定事業場の手続
- ⑮自家用操縦士の航空身体検査証明について

III : 方向性未定(引き続き検討・適時検討再開)

- ③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
- ⑥ライトスポーツ航空機の飛行範囲の拡大
- ⑪型式限定変更時の試験科目等の省略
- ⑬航空従事者養成施設の指定の基準について
- ⑯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

3. 要望に関する精査の結果

I : 令和3年度中に措置済

④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

要望概要

一時的な需要に柔軟に対応できるよう、航空機の運航に係る運航管理者の承認を受ける規定の緩和

- 航空法施行規則の一部を改正する省令(令和3年国土交通省令第37号)において第166条の6第3号を新設し、ビジネスジェットを、運航管理者の承認が必要な航空機から除外するとともに、運航規程審査要領を改正し対応が完了(令和3年5月19日公布・施行)

⑩耐空類別がN類の飛行機における定期運送用操縦士の実地試験について

要望概要

操縦のために二人を要する耐空類別N類の飛行機でも定期運送用操縦士取得のための実地試験を行うための、操縦士実地試験実施細則の改正

- 実技試験に使用する航空機に、操縦に2人を要する飛行機であって耐空類別普通Nであるものを追加する改正を行った。(令和3年10月1日施行)

⑫指定養成施設の教育

要望概要

オンライン教育等を実施する場合、現在の規定がオンライン教育を想定した内容になっていないことを改善する要望

- 指定航空従事者養成施設において、教育施設等に関する基準を改正し、遠隔教育に対応したことから対応が完了(令和3年6月10日施行)

⑭海外の模擬飛行装置の認定

要望概要

外国機関の認定を受けた海外製のフライトシュミレーターに係る、国土交通大臣の認定省略等の規制緩和

- 模擬飛行装置等認定要領及び同細則を改正し、外国当局で承認を受けた英語で記載されている認定検査ガイド等を、英語で提出することを可能とする等の合理化を行った。(令和4年1月17日改正)

3. 要望に関する精査の結果

Ⅱ：対応方針確定済(措置未了)

1/2

① 統合的分析体制の構築

要望概要

自発報告に寄せられた事案を分析した結果、分野横断的な事象(航空事業者、管制機関、空港等)については横串の検討が出来る体制となっていないことから、統合的分析体制の構築を求めるもの

→ 令和4年度中に、VOICES情報分析委員会へ分野横断的な検討ができるよう働きかけを行う。

② 安全管理の講習会について

要望概要

航空分野における安全管理の考え方について官民の意思疎通の場を設ける観点から、定期的な講習会等の実施を求めるもの

→ 令和4年度中の開催を目途として、Annex19改定の機会を捉え、調査を踏まえた改訂内容の報告等、安全管理に係る情報の共有の場を積極的に設けることとしたい。

⑤ 制限区域内における車両の自動運転化について

要望概要

現行において制限区域内における自動運転車両の規定がないところ、自動運転車両を走行させることを可能にするよう環境整備をする要望

→ 令和2年度において制限区域内におけるレベル3相当の自動運転車両の使用を承認する際の条件等を整理し規則等を制定。今後、政府の成長戦略の一環として2025年までに空港の制限区域内でレベル4自動運転(無人運転)を導入する方針をうけ、2024年までに羽田・成田空港等において技術的な検証を行い、運用ルールに係る指針・ガイダンス等の改正を行う予定

⑦ 修理品への予備品証明のみなしについて

要望概要

現行(要望提出時の平成29年)において、修理品は予備品証明のみなし対象となっていないことから、予備品証明検査を受ける必要があるため、みなし対象として欲しいという要望

→ 令和元年の改正航空法により、予備品証明制度は令和4年6月に廃止され、修理品についての国による予備品証明検査については、国が認定した民間事業者による検査で代替することを可能としたことで、民間事業者においてより柔軟な対応が可能となる。

3. 要望に関する精査の結果

Ⅱ：対応方針確定済(措置未了)

2/2

⑧ 海外での整備委託先の要件について

要望概要

本邦航空会社が海外就航先で運航整備を委託できる者は我が国の認定を有している必要があるが、FAAやEASAの認定を有している者を認める等対象を拡大して欲しいという要望

→ 就航先国との間で整備分野のBASAを締結することにより、当該国の認定を保有する整備事業者が簡便に我が国の航空機整備改造認定を取得できるようになり、就航先での運航整備委託先の選択肢拡大が期待される。欧州については、令和3年6月に本体協定を締結。米国との締結協議は、Covid-19の影響により延期中だが、引き続き外務省とも連携して取り組んでいく。

⑨ 海外認定事業場の手続

要望概要

認定事業場の新規認定手続や更新手続において発生する手数料につき、電子納付を可能として欲しいという要望

→ 安全部の申請手続をオンライン化するため、オンライン申請システムを令和4年度に整備することを考えており、当該システムにおいて、認定事業場の新規及び更新に関する手数料納付のオンライン化を可能とするよう、検討を進めている。

⑩ 自家用操縦士の航空身体検査証明について

要望概要

准定期運送用操縦士の資格取得の課程では、先ず訓練生に自家用操縦士の資格を取得させた後、実機訓練を行っているが、自家用操縦士についても第一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依頼する要望

→ 欧米では、自家用操縦士が通常(第二種)より厳しい基準が適用される第一種の航空身体検査証明書を取得することも可能な制度となっており、こうした諸外国の制度をふまえ、准定期運送用操縦士の養成動向も注視しつつ、我が国でも同様の取扱いを可能とする方向で検討を進める。

なお、実現にあたっては、身体検査証明書等の様式変更に伴う申請システム等の改修、指定医への周知等を要する可能性があることから、令和5年度までの改正を目指す。

3. 要望に関する精査の結果

Ⅲ：方向性未定

→引き続き検討・適時検討再開

③ 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

要望概要

ウェットリースの許可については貨物運送事業に限定されている状況であることから、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欲しい要望

- 新型コロナウイルスの影響による航空需要減により、他社に貸し出す余力もないことから、要望者からの要望取り下げ依頼があった。今後の需要回復等、状況変化に応じて検討を再開する。

⑥ ライトスポーツ航空機の飛行範囲の拡大

要望概要

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欲しいという要望

- 諸外国の制度やライトスポーツ航空機の専門家からのご意見等を踏まえ、飛行範囲の拡大等を含めた我が国の制度のあり方について検討を進めていく予定

⑪ 型式限定変更時の試験科目等の省略

要望概要

A320からA380に型式限定変更をする場合における、実地試験科目の省略要望

- 欧州でも(A320からA380の型式移行では)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は、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。
今後も新型式の機材導入にあたっては、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、必要に応じ試験科目の省略についての検討を行う。

⑬ 航空従事者養成施設の指定の基準について

要望概要

指定航空従事者養成施設の指定を受けるにあたり、教育実績を確認する際に必要となる書類が不明瞭なため、明確化して欲しいという要望

- 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、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行っている。
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り、具体的な提出書類等を明記していない。現時点で、テストコースの実施以外の方法で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、検討を再開する。

⑯ 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

要望概要

加齢乗員の上限が68歳とされていることについて70歳未満に上限を緩和して欲しいという要望

- 国際基準を上回る68歳未満への年齢上限引き上げから7年経過しているが国際基準において上限を更に上げる議論が無いこと、及び65歳以上の加齢乗員が全乗員に占める割合は限定的で実績が十分でないことから、技術安全部会の活動における本件についての対応は一旦終了することとする。
なお、2030年頃から見込まれる操縦士の大量退職時代において本邦航空ネットワークの維持に寄与する方策になりうることから、次年度以降も、加齢乗員の活動状況に係る調査等を継続し、調査の結果に応じて年齢上限の引き上げに向けた検討を開始する。

技術的な内容に関する要望 対応状況等

参考資料

【対応分類】Ⅰ：令和3年度中に措置済 Ⅱ：対応方針確定済（措置未了） Ⅲ：方向性未定（引き続き検討・適時検討再開）

新採番	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(令和3年3月末時点)	①令和3年3月以降で進捗があるものは対応状況 ②進捗がないものは結論(対応できない理由)	要望者
①	義務報告の項目の削除、統合的分析体制の構築	<p>【現状】</p> <p>●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。</p> <p>●しかしながら、以下の点について検討すべき事項がある。 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> <p>【要望内容】</p> <p>(1)既に対応済みのため省略 (2)既に対応済みのため省略 (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。</p>		Ⅱ	<p>(1)（報告書にて現行制度での対応を報告済）</p> <p>(2)（報告書にて現行制度での対応を報告済）</p> <p>(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。</p>	<p>(1)（報告書にて現行制度での対応を報告済）</p> <p>(2)（報告書にて現行制度での対応を報告済）</p> <p>(3) ●R2年度には、シンガポールやオーストラリアにおける自発報告報告制度を調査し、我が国において自発報告をさらに活用することの重要性について再認識した。また、来年度より自発報告を含む安全報告システムの性能向上により、自発報告の有効活用が期待されること、さらなる体制構築を引き続き検討していきたい。</p>	<p>(1)（報告書にて現行制度での対応を報告済）</p> <p>(2)（報告書にて現行制度での対応を報告済）</p> <p>(3) ●関係者が会し分野を横断した恒久対策を検討する仕組みがないことについて問題意識を持っているところであり、令和4年度中に、情報分析委員会へ分野横断的な検討ができるよう働きかけを行う。</p>	全日本空輸
②	安全管理の講習会について	<p>【現状】</p> <p>●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> <p>【要望内容】</p> <p>●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>		Ⅱ	<p>●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>	<p>●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>	<p>●ご要望の講習会等については、事業者殿とのコミュニケーションの場を設けることは重要と考えており、令和4年度中の開催を目標として、Annex19改定の機会を捕え、調査を踏まえた改訂内容の報告等、安全管理に係る情報の共有の場を積極的に設けることとしたい。</p>	三菱重工航空エンジン
③	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>【現状】</p> <p>●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うおとす場合には、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)</p> <p>●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。</p> <p>●「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> <p>【要望内容】</p> <p>●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>		Ⅲ	<p>●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。</p> <p>●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。</p>	<p>●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、ICAO及び諸外国のウェットリースの基準及び実際に自国以外の航空運送事業者に旅客輸送を委託(ウェットリース)している事業者の調査を行った。</p> <p>●調査・研究において、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実現するためには以下について更なる検討が必要との結論に至った。 ・外国籍の航空運送事業者からウェットリースする場合の安全性審査において「外国人国際航空運送事業等の許可等の審査(安全関係)及び安全監視等に係る実施要領」を考慮する必要があるか。 ・母国言語が異なることによる客室乗務員と旅客間のコミュニケーションをどのように確保するか。(セーフティデモ、安全のしおりを含む。) ・航空政策の課題(路線権益等)</p> <p>●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が、上記事項について更なる検討を行うこととする。</p>	<p>●新型コロナウイルスの影響により旅客需要が回復しないことから、要望者に今後の検討の方向性について確認したところ、以下の理由により要望の取り下げ依頼があったため検討を終了する。 ・事業規模を縮小しており、海外のグループ会社からウェットリースするほどの需要がない。 ・仮に旅客需要が回復したとしても、海外のグループ会社も同様に回復することが予想され、他国のグループ会社に貸し出す余裕がない可能性が大きい。 ・現時点で、ウェットリースを活用した事業計画の可能性がほぼない。</p> <p>●今後、旅客需要が回復し、旅客運送事業に係るウェットリースの再要望があった場合は技術的な検討の再開に加え、航空政策の課題について航空ネットワーク部と調整するなど検討を実施することとする。</p>	ジェットスター・ジャパン

④	<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する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。 【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。 ●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1に規定される運航管理者の要件を満足することが求められている。(ICAO Annex 6 Part I Chapter.10 10.1, 10.2) ●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>	I	<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>令和3年2月10日より、航空法施行規則改正のためのパブリックコメントを開始した。 関連通達の整備も含め、令和3年4月頃の公布・施行を目標に対応を進めている。</p>	<p>航空法施行規則の一部を改正する省令(令和3年国土交通省令第37号)が令和3年5月19日をもって、公布・施行されたことに対応が完了した。 省令については、ビジネスジェットを、運航管理者の承認が必要な航空機から除外することとし、以下の除外規定を制定。 「客席数が三十以下並びに運送することができる最大の旅客及び貨物の重量が三千四百キログラム以下であり、かつ、タービン発動機を装備した飛行機であつて、次のいずれにも該当するもの。 イ 航空運送事業者又はその代理人と旅客若しくは荷主又はそれらの代理人との交渉に基づき当該航行の出発地及び到着地並びに日時を決定する方法により運航するものであること。ただし、不特定多数の旅客又は貨物を同時に運送する目的で、旅客又は貨物の募集が行われるものを除く。 ロ イに掲げる方法により行われる運航であつて、当該航行と同一の地点間において当該航空運送事業者が行う航行が三十日間に十五往復以下である運航又は三十日を超過して継続していない運航を行うものであること。」 通達については、運航管理者の配置を不要とするビジネスジェットの運航規程審査基準として、運航管理担当者の資格要件、指名方法及びその配置について規定した。</p>	日本ビジネス航空協会
⑤	<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。 【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 ●規制を緩和頂き、現在有人によるトローリングタガ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>		II	<p>●グラ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。 ●令和2年度においては、前年度に引き続きトローリングラクタの実証実験を実施し、導入に向けた課題を抽出しその解決に向けた検討を進めるとともに、制限区域内における自動運転車両の使用を承認する際の条件、自動運転車両を運転する際の規則等を制定。 ●近く、実証実験を進めてきた空港の制限区域内において、全般的な運転をシステムにより行う自動運転車両(但し、運転者が乗車)が導入される見通し。 ●今後は、各空港における自動運転車両(但し、運転者が乗車)の運用を進めていく中で、無人運転による自動運転車両の導入実現に向けて課題解決等の検討を行う。</p>	<p>●航空局では、「空港制限区域内における自動走行の実現に向けた検討委員会」において、航空会社等とともに検討を継続。 ●政府の行う成長戦略の一環として、自動運転の社会実装に向けた取組を加速するため、空港地上支援業務の更なる省力化・自動化に向け、2025年までに空港の制限区域内でレベル4自動運転を導入する方針となっている。 ●航空局では、H30年より「空港制限区域内における自動走行の実現に向けた検討委員会」において、航空会社及び自動運転装置を開発している事業者等とともに検討を実現している状況。 ●引き続き、無人運転が可能となるレベル4自動運転の実現に向け、羽田・成田空港などにおいて技術的な検証を行うとともに、必要となるインフラや運用ルールを検討する。なお、運用ルールについては2024年までに指針・ガイドランス等の改正を行う予定。</p>	<p>●諸外国の制度やライトスポーツ航空機の専門家からのご意見等を踏まえ、飛行範囲の拡大等を含めた我が国の制度のあり方について検討を進めていく予定。</p>	全日本空輸 日本航空
⑥	<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。 【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。 ●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>	III	<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。 ●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る。</p>	<p>●シンガポールについて、平成31年1月航空当局間で整備分野のBASA締結に向けた協議を開始することに合意し、令和2年3月に締結したところ。 ●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>●令和元年の改正航空法により、予備品証明制度は令和4年6月に廃止される。 ●当該廃止に伴い、法施行後に航空機に装備可能な装備品等をサーキュラーNo.1-502に定めている。 ●これに伴い、要望にある修理品についての国による予備品証明検査については、国が認定した民間事業者による検査で代替することが可能としたことで、民間事業者においてより柔軟な対応を可能とした。</p>	エクスペリメンタル航空運盟
⑦	<p>修理品への予備品証明のみなしについて</p>	<p>【現状】 ●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。)であつて、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。 【要望内容】 ●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。</p>	<p>●欧米では、修理された装備品に対して、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>	II	<p>●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。</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>●令和元年の改正航空法により、予備品証明制度は令和4年6月に廃止される。 ●当該廃止に伴い、法施行後に航空機に装備可能な装備品等をサーキュラーNo.1-502に定めている。 ●これに伴い、要望にある修理品についての国による予備品証明検査については、国が認定した民間事業者による検査で代替することが可能としたことで、民間事業者においてより柔軟な対応を可能とした。</p>	川崎重工業 スカイマーク

		●修理品も、予備品証明のみなしの対象としてほしい。						
⑧	海外での整備委託先の要件について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●航空運送事業の用に供する一定の航空機については、当該航空機について整備又は改造を行う場合には、航空機整備改造認定事業場による確認を受けなければ、航空の用に供してはならないこととされている。(航空法第19条第1項) ●航空運送事業機以外の航空機の場合、整備実施後の航空機の航空性の確認は、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>【要望内容①】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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、先方による意思がなければ、就航を断念せざるを得なかったりする場合がある。 ●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>【要望内容②】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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航空性確認は、(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。 ●整備の実施及び整備実施後の航空機の航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。 	●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を締結した後には整備施設を相互認定するのが一般的である。	II	<ul style="list-style-type: none"> ●海外での就航先における運航整備委託先について、当該国との間で整備分野におけるBASAを締結することにより、我が国の認定の取得が簡便となる。 ●現在、米国やカナダとの間で整備施設分野へのBASA拡大に係る協議を、また、欧州とも整備施設も含めたBASAの締結に向けた協議をそれぞれ実施しており、交渉成立に向けて引き続き取り組む。 ●なお、就航予定地に我が国の航空機整備改造認定事業場がない場合でも、就航先において整備士による定例整備が必要な場合には、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。 	●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。	<ul style="list-style-type: none"> ●就航先国との間で整備分野のBASAを締結することにより、当該国の認定を保有する整備事業者が簡便に我が国の航空機整備改造認定を取得できるようになり、就航先での運航整備委託先選定の選択肢が拡大されることが期待される。 ●米国との整備分野の相互承認については、Covid-19の影響により、双方整備施設への監査へ立会う合同評価を延期中である。 ●今後、日米往来が実現可能になったところで、合同評価を実施する予定。締結に向けて引き続き取り組んでいく。 ●欧州との整備分野の相互承認については、令和3年6月に国会承認を経て本体協定を締結した。整備分野の附属書及び実施取決めの締結に向けて、外務省とも連携して取り組んでいく。 	日本ビジネス航空協会 ハニラエア
⑨	海外認定事業場の手続	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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、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。 ●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。 	●電子政府の推進という政府全体の方針の下、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削減等のため、同申請を停止した経緯がある。	II	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。 	●関係部局と連携し、当該の各種手続きについて「国土交通省オンライン申請システム」を利用したオンライン化を検討しており、認定事業場の新規及び更新に関する手数料納付もオンライン化に向けて調整を進めているところ。	●安全部の申請手続きをオンライン化するため、オンライン申請システムを令和4年度に整備することを考えており、当該システムにおいて、認定事業場の新規及び更新に関する手数料納付のオンライン化を可能とするよう、検討を進めている。	日本航空 ピーチ・エア エーション
⑩	耐空類別がN類(最大離陸重量5700kg以下の普通の飛行に適する飛行機)の機体における定期運送用操縦士の実地試験について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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行う航空運送事業の機長には、定期運送用操縦士の資格を求めている。 ●定期運送用操縦士取得のための実地試験では、通達「操縦士実地試験実施細則(平成10年3月)」において、「航空運送事業の用に適する飛行機」と定義される耐空類別T類又はC類の機体で試験を行うこととし、以下のようなT類又はC類の性能を前提とした科目(離陸時の発動機故障及び上昇・V1からV2までの間で1発動機を異常状態にして離陸させる。)を設定している。 <ul style="list-style-type: none"> ・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旋回できるような高度まで上昇できること 	●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。	I	<ul style="list-style-type: none"> ●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年度中に所要の適正改正を行う。 	●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。	●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。	日本ビジネス航空協会
						●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所要の適正改正作業を進めているところ	●来年度第1四半期の改正を予定。	

		<p>・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】</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>	A					
⑪	型式限定変更時の試験科目等の省略	<p>【現状】</p> <p>●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)</p> <p>●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> <p>【要望内容】</p> <p>●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。</p>	●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。	III	<p>●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。</p> <p>●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は、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した。</p> <p>●類似型式間の型式移行訓練・審査の効率化については、型式限定設定に係る考え方の整理も含めた全体的検討の中で航空会社を含む関係者と調整を行う。</p>	<p>●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は、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した。</p> <p>●その後、平成31年度以降はA380への型式限定変更の申請実績がないことから、更なる試験科目省略の検討対応を終了する。</p> <p>●今後も新型式の機材導入にあたっては、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、必要に応じ試験科目の省略についての検討を行う。</p>	全日本空輸	
⑫	指定養成施設の教育	<p>【現状】</p> <p>●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> <p>【要望内容】</p> <p>●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。</p> <p>●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。</p> <p>●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>		I	<p>●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。</p> <p>●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。</p>	<p>●指定航空従事者養成施設が導入を予定している教育形態において、集合教育と同等の教育効果を担保可能かどうか等について聴取、確認中であり、「航空従事者養成施設指定申請・審査要領」へ反映し、改訂を検討中である。</p> <p>●来年度第1四半期の改正を予定。</p>	<p>●指定航空従事者養成施設において、教育施設等に関する基準を遠隔教育に対応したものとする改正を令和3年6月10日公布・施行済み。</p>	全日本空輸
⑬	航空従事者養成施設の指定の基準について	<p>【現状】</p> <p>●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> <p>【要望内容】</p> <p>●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。</p> <p>●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>		III	<p>●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。</p> <p>●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。</p> <p>●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。</p>	<p>●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>	<p>●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。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。</p> <p>●この状況を踏まえ、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があれば、対応を検討するとしていたが、</p> <p>●現時点で、そのような要請はないが、今後要請があれば、検討を再開する。</p>	本田航空

14	海外の模擬飛行装置の認定	<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もよい、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。 	I	<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、我が国の認定手続をより簡便にできる具体的な制度内容の検討をさらに進めた。 ●令和2年11月11日付けで模擬飛行装置等認定要領細則の改正を行い、FAR Part 60 Change 2と技術的要件の整合を行った。 	<ul style="list-style-type: none"> ●令和4年1月17日付けで模擬飛行装置等認定要領及び同細則の改正を行った。 ●海外を含めた模擬飛行装置等については、従前の通達において、提出書類の大部分を占める認定検査ガイドについて、使用する言語に英語でも受け入れ可能であることを記載しておらず、既に海外当局で承認を受けた英語で記載されている認定検査ガイドについて和訳する作業が申請者側の負担となっていた。令和4年1月17日付けで模擬飛行装置等認定要領及び同細則の改正において、認定検査ガイド等については英語での提出を可能とすることを規定し、書類作成についての緩和措置を行った。また、定期検査を毎年度実施しているところ、品質管理規程に基づき適切な管理が行われていることを前提として、3年度毎に実施するものとする合理化を行った。 	日本航空 日本ビジネス航空協会 ピーチ・アビエーション
15	自家用操縦士の航空身体検査証明について	<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。 	II	<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)に対応したものとされており、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"> ●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であり、一方で、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とから、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こととした。 ●令和3年3月現在においても、エアラインから更なる要望はないものの、航空業界が置かれている現下の厳しい状況等に鑑み、引き続き准定期運送用操縦士の養成動向を注視しつつ、必要な検討を進めることとする。 	日本航空
16	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見地に基づき68歳未満から70歳未満に引き上げ	<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。 	III	<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"> ●68歳未満への年齢上限引き上げから6年経過しているが、令和2年度の調査では、65歳以上の加齢乗員が所属する航空会社は23社中13社で昨年より1社減っており、全乗員に占める割合も1.3%程度と昨年度と変わらず、実績が十分でないこと、また国際標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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●国際基準を上回る68歳未満への年齢上限引き上げから7年経過しているが、国際基準における更なる年齢上限の引き上げの議論が無いこと、及び我が国の65歳以上の加齢乗員が全乗員に占める割合はまだ限定的で実績が十分でないことから、技術安全部会における本件についての対応は一旦終了することとする。 ●なお、2030年頃から見込まれる操縦士の大量退職時代において本邦航空ネットワークの維持に寄与する方策になりうることから、次年度以降も、加齢乗員の活動状況に係る調査等を継続し、調査の結果に応じて年齢上限の引き上げに向けた検討を開始する。 	日本航空