

[検討項目]

<1. 運航の安全性の確保>

- 航空機の装備要件
- 機長認定・審査
- 航空事故等の報告制度
- 運航基準関係
- その他運航関係

<2. 航空機の安全性の確保>

- 認定事業場関係
- 予備品証明関係
- 発動機関係
- その他整備関係

<3. 航空従事者の技量維持>

- 航空従事者の証明制度
- シミュレータ関係

<4. その他の要望>

1. 運航の安全性の確保

非常信号灯の装備義務について(分類C:平成24年度以降対応)

現状(制度の概要等)

- ・航空機には、非常信号灯を1つ装備していなければならない。(航空法第62条、航空法施行規則第150条)

要望の概要

提案者: 全日本空輸、スカイネットアジア航空、Peach Aviation、フジドリームエアラインズ

- ・非常信号灯の装備義務を廃止してほしい。

諸外国の状況

- ・国際標準、欧米の基準では、長距離洋上飛行等一定の飛行について、非常信号灯の装備を義務付けている。

Annex 6 Part I Para 6.5.3.1: 長距離洋上飛行時に限り装備が必要。

FAR § 121.339(a)(3): 長距離洋上飛行時のみ各ライフラフトに装備が必要。

FAR § 121.353(a): 無人のエリア上空を飛行する場合に装備が必要。

EU-OPS 1.835(a): 搜索救難が困難な地域を飛行する場合に装備が必要。

対応案

- ・非常信号灯の装備について、長距離洋上飛行を行う場合に限定するなど、当該装置の装備義務を緩和する方向で対応する。

現状(制度の概要等)

- ・ 5.7t超の航空運送事業の用に供する飛行機の機長は、国土交通大臣の認定を受ける必要がある。
- ・ 上記の認定を受けるためには、運航審査官が行う技能審査及び路線審査に合格する必要がある。
- ・ 審査の受験の申請は、受験希望日の前月中旬までに行う必要がある。

要望の概要

提案者:全日本空輸

- ・ 技能審査合格後、路線審査までの待ち時間を短縮するため、技能審査合格前に路線審査の申請を認めてほしい。

対応案

- ・ 技能審査に合格していない者についても、路線審査の申請を可能としている。

現状(制度の概要等)

- ・ 5.7t超の航空運送事業の用に供する飛行機の機長は、国土交通大臣の認定を受ける必要がある。
- ・ 上記の認定を受けるためには、運航審査官が行う技能審査及び路線審査に合格する必要がある。
- ・ 新規航空会社の増加に伴って、審査の受験希望者が増加し、航空会社の希望どおりの日時に審査が困難な場合がある。

要望の概要

提案者:スターフライヤー

- ・ 希望の日時に審査を実施してほしい。

対応案

- ・ 希望に添えるよう、運航審査官の増員に努めていく。

現状(制度の概要等)

- ・ 5.7t超の航空運送事業の用に供する飛行機の機長は、国土交通大臣の認定を受ける必要がある。
- ・ 上記の認定を受けるためには、運航審査官が行う技能審査及び路線審査に合格する必要がある。
- ・ 上記の審査に不合格となった機長については、再訓練計画を策定し、運航審査官の確認を受ける必要がある。

要望の概要

提案者:スターフライヤー

- ・ 再訓練計画の内容の平準化を図るとともに、確認に要する時間を短縮してほしい。

対応案

- ・ 平成21年に再訓練計画書に記載すべき事項を明確化し、内容の平準化を図ったところ。
- ・ 再訓練計画の確認に要する時間については、引き続き、短縮に努めたい。

現状(制度の概要等)

- ・各モード個別で安全情報を収集する制度(航空法第111条の4に基づく航空運送事業者に対する義務報告制度等)は存在するが、航空機運航、航空管制、空港等のサービスプロバイダ横断的に情報収集及び分析をする制度はない。

要望の概要

提案者:全日本空輸

- ・運航者だけではなく、各モード横断的な安全情報収集・分析を行う体制を作してほしい。
- ・国家安全プログラムを導入し、航空全体のリスクマネジメントへと移行してほしい。

諸外国の状況

- ・ICAO標準では、2010年11月発効の附属書改正により、締約国は国家安全プログラムを導入することとされている。
- ・英国等の諸外国において段階的に国家安全プログラムが導入されている。

対応案

- ・国家安全プログラムとは、航空管制等サービスプロバイダと規制機能(レギュレータ)を分離するとともに、安全目標を定めること等を行い、航空分野全体の安全性の向上を図ろうとするものである。
- ・現在、国家安全プログラムの導入(平成25年度～)に向けた作業中であり、国家安全プログラムにおいては、非懲罰制度を含む自発的報告のあり方やサービスプロバイダ横断的な情報収集・分析体制の構築に向けて検討を行う予定。
- ・また、サービスプロバイダ横断的な航空安全情報について議論する場として、航空局安全推進委員会⁷を定期的開催している。

現状(制度の概要等)

- ・ エンジンが二基装備された航空機による長距離進出運航(「ETOPS運航」:エンジンが一基不作動となった場合に着陸可能地点からの飛行時間が60分を超える経路を通る運航)について、飛行機とエンジンの組み合わせによる最大飛行時間の承認を路線毎に取得する必要がある。
- ・ ETOPS運航の承認を申請するためには、原則として申請に係る航空機の型式とエンジンの組合せにより、12ヶ月以上の運航経験が必要であるが、運航経験がなくても申請できる制度あり。
(双発機による長距離進出運航実施承認審査基準7.(2))

要望の概要

提案者: Peach Aviation

- ・ 効率的な事業展開を行うために、ETOPS運航の承認を受けるに当たって、運航経験を不要としてほしい。

対応案

- ・ 申請に係る航空機の型式とエンジンの組合せによる12ヶ月の運航経験がなくてもETOPS承認が可能な仕組みは構築されているところ。
- ・ なお、運航経験がまったくない航空機の型式とエンジンの組合せにより行うETOPS運航を承認した例もある。

現状(制度の概要等)

- ・ エンジンが二基装備された航空機による長距離進出運航(「ETOPS運航」:エンジンが一基不作動となった場合に着陸可能地点からの飛行時間が60分を超える経路を通る運航)について、飛行機とエンジンの組み合わせによる最大飛行時間の承認を**路線毎**に取得する必要がある。

(双発機による長距離進出運航実施承認審査基準)

要望の概要

提案者: 日本航空、全日本空輸、Peach Aviation

- ・ チャーター便の運航や、新規の路線開設を容易にするため、**路線別の申請・承認を不要**としてほしい。

諸外国の状況

- ・ 米国の制度では、240分以下のETOPS運航については、機番追加及び変更、航空機/発動機の組み合わせについて当局の承認が必要であるが、路線については承認の対象となっていない。(FAR Part 121 Appendix P)
- ・ ICAO附属書6においても、路線毎の承認は求められていない。(ICAO Annex 6 Part I 4.7)

対応案

- ・ 路線毎の申請・承認を不要とするよう、関連通達を改正することとしたい。

カテゴリーI航行の規制緩和について(分類D:対応不可)

現状(制度の概要等)

- ・カテゴリー I 航行(一定の低視程の気象状態下において計器着陸装置を利用して進入及び着陸を行う航行)を行う航空運送事業者は、機上装置、航空機乗組員の教育、訓練及び審査、運航方式等が「カテゴリー I 航行の承認基準及び審査要領」に定められた基準に適合しているかどうかについて、審査・承認を受ける必要がある。

要望の概要

提案者:フジドリームエアラインズ

- ・カテゴリー I 航行の承認基準及び審査要領に基づき、申請を行っているが、カテゴリーI運航については、DHが60m以上、視程が800m以上、RVRが550m以上と既に通常の運航の範疇と考えられるため、カテゴリーI運航の承認基準及び審査要領の通達を廃止願いたい。

諸外国の状況

- ・米国において、カテゴリー I 航行の定義は我が国と同様であり、また、カテゴリー I 航行を行う航空運送事業者は、機上装置、航空機乗組員の教育、訓練及び審査、運航方式等に関する基準(AC 120-29A)に適合しているかどうかについて、FAAの審査・承認を受けている。

対応案

- ・米国においても、カテゴリー I 航行を行う航空運送事業者は、所定の基準への適合性について当局の審査・承認を受けていることから、我が国においても、引き続き「カテゴリー I 航行の承認基準及び審査要領」に基づく承認は必要である。

特別航行の機番追加申請の簡略化について (分類A:年内目途で対応又は措置済み等)

現状(制度の概要等)

- 航空機は、必要な性能及び装置を有すること等の基準に適合しているかどうかの審査を受け、国土交通大臣の許可を受けなければ、特別な方式の航行(RVSM、RNAVなど)を行ってはならない。
(航空法第83条の2)
- ※RVSM : 他の航空機との垂直方向の間隔を縮小する方式による飛行
RNAV : 無線施設からの電波の受信又は慣性航法装置の利用により、任意の経路を飛行する方式による飛行

要望の概要

提案者:全日本空輸

- 同一の装置を装備した同一機種 of 複数機を一定の期間にわたって順次導入させるような場合において、特別航行の許可については1機毎に個別に申請を行うのではなく、複数機分をまとめて申請できるよう手続を簡略化してほしい。

対応案

- 同一の装置を装備している同一型式の航空機のグループについて、まとめて申請できる制度を構築することとしたい。

旅客在機中の給油の実施について (分類A:年内目途で対応又は措置済み等)

現状(制度の概要等)

- ・旅客在機中の給油については、航空機からの避難を直ちに指示することができるよう適切に要員が配置され、かつ、燃料補給作業を監督する者と機内の責任者との間で適切な方法により相互の連絡が確保されている場合には、給油作業を行う場所を管理する者の定める規則に従って実施が可能である。(運航規程審査要領細則)

要望の概要

提案者:スカイマーク、スターフライヤー、Peach Aviation

- ・規程(OPERATIONS MANUAL)上の在機中給油に関する「原則禁止」の文言を削除し、安全及び連絡体制を確保する前提で、航空会社の任意で、通常運航において在機中の給油を可能としてほしい。

諸外国の状況

- ・ICAOの基準では、旅客の避難誘導員の配置及び当該者への連絡手段の確保を行うことにより旅客の在機中の給油が可能。(ICAO Annex 6 Part I 4.3.7)

対応案

- ・運航規程等に必要な事項を定めれば、給油を行う場所を管理する者の定める規則に従って、旅客在機中に給油することは可能である。
- ・運航規程等に必要事項を定め、旅客在機中の給油が可能となっている航空会社もある。

現状(制度の概要等)

- ・ 航空運送事業者は、運航管理者を配置し、航空機の安全な運航に必要な情報を分析し、飛行計画を承認するとともに、機長にこれらの情報を提供しなければならない。
- ・ 航空運送事業者は、運航管理者を補佐するために、運航管理者が承認した飛行計画及び航空機の安全な運航に必要な情報を機長に提供する業務等(以下「運航支援業務」という。)を行う運航管理補助者を置くことができる。

(運航規程審査要領細則)

要望の概要

提案者: スターフライヤー

- ・ 海外基地において、運航管理補助者以外の者が本国で作成された情報の伝達業務やデリバリー業務を行うことを認めてほしい。

対応案

- ・ 機長へのブリーフィングを伴わない単なる情報の伝達及びデリバリーは運航支援業務ではなく、運航管理補助者以外の者に行わせることが可能である。

ヘリコプターの着陸申請について(分類A:年内目途で対応又は措置済み等)

現状(制度の概要等)

- ・空港等以外の場所において、航空機が離発着する場合には、国土交通大臣の許可を受けなければならない。(航空法第79条ただし書き)
- ・申請者より、離陸・着陸する日時及び場所、事故を防止するための措置、飛行計画の概要等に関する申請を受け、離着陸地帯等の要件(進入区域及び進入表面、転移表面)、安全対策の要件(標識の設置、離着陸地帯における人の立入禁止、多数機による同一離着陸場を使用する場合の運用方法等)への適合性について審査を行っている。

要望の概要

提案者: エクセル航空・森ビルシティエアサービス

- ・法第79条ただし書の許可申請をする場合、原則2週間の申請許可期間がかかっている。
- ・届出制や審査期間の短縮をしてほしい。

対応案

- ・設置基準(制限表面に係る物件等)との適合性、安全性、周辺住民からの了解状況等について審査しており、届出制とすることは難しい。申請件数が多く、処理に時間がかかっている状況であるが、引き続き処理期間の短縮に努めてまいりたい。
- ・また、これまでも緊急を要するような案件については優先的に処理する等、柔軟な対応を行っており、今後とも、申請者の予定を考慮するなど柔軟な対応を行ってまいりたい。
- ・なお、申請を行う際には、不要不急な申請は行わないなど、申請の合理化にご協力をお願いしたい。

機長の飛行地域要件及び空港要件に係る規定の見直しについて (分類A:年内目途で対応又は措置済み等)

現状(制度の概要等)

- ・ 航空会社は、飛行の区間等に応じて、当該飛行区間等を運航する航空機乗組員に必要な知識を付与する方法を定めなければならない。
- ・ 路線ごとに必要な知識及び経験の付与は航空会社が自ら担保する制度となっており、社内規定で機長として乗務する場合は空港要件及び飛行地域要件を充足しなければならないとしている。

(運航規程審査要領細則)

要望の概要

提案者:日本貨物航空

- ・ 社内規定により詳細な要件を定めているが、国の基準に準拠して規定の整理を行いたい。

対応案

- ・ 当局の基準の範囲内で規定を整理することは可能である。不明な点があれば、個別に相談されたい。

2. 航空機の安全性の確保

現状(制度の概要等)

- ・整備等の能力について事業場の認定を受けるためには、施設・設備、組織・人員、作業の実施方法、品質管理体制等が適切であることについて国の検査を受けることが必要であり、認定後も2年ごとに実地等により更新検査を受けることが必要。

(航空法第20条、航空法施行規則第35条、37条)

要望の概要

提案者:日本貨物航空

- ・航空会社が委託している海外の認定事業場の更新検査時に、エアラインスタッフが同行する慣例があるが、この運用を改善して欲しい。

対応案

- ・航空運送事業者が委託管理のための有益な情報収集等ができることから認定事業場の更新検査へ同行することはあるが、国が求めているものではなく、実際に同行していない事例が多い。
(平成22年度の海外の認定事業場の更新検査のうち、同行しなかった事例は約2/3)
- ・関係事業者に対しその旨十分周知していく。

現状(制度の概要等)

- ・整備等の能力について事業場の認定を受けるためには、施設・設備、組織・人員、作業の実施方法、品質管理体制等が適切であることについて国の検査を受けることが必要。

(航空法第20条、航空法施行規則第35条)

要望の概要

提案者:全日本空輸、Peach Aviation

- ・認定事業場において、メーカーが求める全ての設備を自ら保有することを指導されたことから、当該要件を緩和してほしい。

諸外国の状況

- ・米国においては、整備認定事業場が業務に必要な設備を保有していない場合は、業務規程に設備の借用方法を規定することとなっている。(FAA ORDER 8900.1 2-1297 B.3)

対応案

- ・現行基準においても、借用の手順等が明確になっていれば認定業務に必要な設備は必ずしも自ら保有しなくてよい旨規定されており、全ての設備の保有を求めている。
- ・関係事業者に対しその旨十分周知していく。
- ・なお、要望で指摘されているような指導を行った事実は確認できなかった。

現状(制度の概要等)

- ・エンジン等の重要な装備品については、オーバーホール又は国の指定を受けた整備方式により整備を行うことを義務づけ。
- ・ただし、航空運送事業者にあつては、当該装備品の整備方式を整備規程に定めている場合には、当該装備品の整備方式について国の指定は不要。

(航空法第18条、航空法施行規則第31条)

要望の概要

提案者: Peach Aviation

- ・オーバーホールを前提としていない大型機のエンジンの整備方式については、国の指定を受ける必要があり、このための手続き等が負担であることから当該制度を廃止してほしい。

諸外国の状況

- ・米国においては、全ての航空機は製造者が指定又は当局が承認した整備方式による整備を義務づけ。
(FAR Part 91.403)
- ・欧州においては、全ての航空機は当局が承認した整備プログラムに従った整備を義務づけ。
(EASA MA302)

対応案

- ・航空運送事業者については、当該装備品の整備方式を整備規程に定める場合には、国の指定は不要としており、負担の軽減を既に図っているところ。
- ・なお、当該制度は、自家用機を含む航空機の安全確保のために重要な規制であることから、廃止する¹⁹ことは不相当。

現状(制度の概要等)

- ・認定事業場は、装備品の修理を実施し基準適合性を確認した場合には、装備品基準適合証が発行でき、この場合には、予備品証明検査を受けた場合と同様、当該装備品交換時の国の検査が不要となる。
(航空法第17条)

要望の概要

提案者:全日本空輸

- ・ エンジンの修理実施後、当該エンジンを航空機に装着して機能試験を実施することにより基準適合証を発行できるようにしてほしい。

対応案

- ・製造者が指定した方法に基づき整備後のエンジンを機体装着して機能試験を実施する場合には、基準適合証を発行できることを既に認めているところであるが、その旨明確化していく。

現状(制度の概要等)

- ・耐空性改善通報(TCD)は、航空機の安全を確保するために整備、改修等が必要な場合、その実施を国が航空機所有者に指示するもの。輸入機の場合には、原則、その設計国当局が発行した耐空性改善命令を受け耐空性改善通報を発行。
- ・航空機使用者は、耐空性改善通報を受領した場合には、当該通報の発効から原則1週間以内に当該通報の該当/非該当を含む実施状況の報告が必要。

(「耐空性改善通報の取扱いについて」)

要望の概要

提案者:全日本空輸

- ・耐空性改善通報が連休等の前に発出された場合にも実施状況の報告にあたっての負担が軽減されるよう報告期限を設定してほしい。

対応案

- ・耐空性改善通報の実施状況の報告期限については、当該通報の発効から原則1週間としていたところ、原則7営業日とし、負担軽減を図る。

耐空性改善通報に関する届出の簡略化(分類D:対応不可)

現状(制度の概要等)

- ・耐空性改善通報(TCD)は、航空機の安全を確保するために整備、改修等が必要な場合、その実施を国が航空機所有者に指示するもの。輸入機の場合には、原則、その設計国当局が発行した耐空性改善命令を受け耐空性改善通報を発行。
- ・耐空性改善通報の指示内容と異なる方法等で対応する場合には、原則として事前承認を求め、当該方法が安全確保上同等以上であることを確認。ただし、航空機の設計国当局が当該方法を承認している場合には、届出でよいこととしている。

(「耐空性改善通報の取扱いについて」)

要望の概要

提案者:北海道国際航空、全日本空輸

- ・航空機の設計国当局が承認した方法に基づき対応する場合には、届出を不要としてほしい。

諸外国の状況

- ・欧米においても、耐空性改善命令で指示されている内容と異なる方法で行う場合には、事前に当局の承認が必要。(FAA AC 39-7C, EASA Doc C.P006-01)

対応案

- ・耐空性改善通報とは異なる方法で対応する場合には、航空機の設計国当局が承認する方法に基づき対応する場合であっても、諸外国において事前承認しているように、当該航空機の安全運航に責任を有する運航国当局として確認するために少なくとも届出は必要。
- ・なお、航空機使用者が設計国当局の承認を得ている場合には、事後の届出でよいこととし、手続きの簡素化を既に図っているところ。

現状(制度の概要等)

- ・平成23年3月8日、セキュリティー確保の観点から、化粧室内にある酸素発生装置を不作為とすることを求める耐空性改善通報を発行。

(耐空性改善通報 TCD-7825-2011)

要望の概要

提案者:スターフライヤー

- ・新規製造機を輸入する場合におけるフェリー飛行時には当該耐空性改善通報の適用を除外してほしい。

諸外国の状況

- ・米国等においても日本と同様の内容の耐空性改善命令を発行。(FAA AD2011-04-09)

対応案

- ・新規製造機を輸入する場合のフェリー飛行時は、身元が明らかな者のみが搭乗することが担保されていれば、適用しないよう、当該耐空性改善通報の改訂を実施。

外国の安全性証明のコピーの活用(分類D:対応不可)

現状(制度の概要等)

- ・耐空性に関する相互承認協定(BASA)を締結している米国等において、新規製造品について安全性証明がなされている場合には、我が国の安全性証明を受けたものとみなしている。
- ・この場合の安全性証明は原本であることが原則だが、原本証明(True Copy)がなされたコピーでも受入可能としている。

(航空法第17条、航空法施行規則第30条の2、「航空機及び装備品等の検査に関する一般方針」)

要望の概要

提案者:スカイマーク

- ・外国の製造会社が、安全性証明の原本や原本証明がなされたコピーを発行することに難色を示すケースがあることから、単なるコピーでの受入れを可能としてほしい。

諸外国の状況

- ・米国の制度では、装備品のトレーサビリティを確保するため、製造会社等は、安全性証明の原本又は原本証明がなされたコピーを発行し当該装備品に添付することが求められている。(FAA ORDER 8130.21G 2-7)
- ・欧州においては、装備品について安全性証明の原本添付が求められている。(EASA 21A.307)

対応案

- ・当該外国において、不正部品の使用を防止する観点から原本証明のない安全性証明のコピーのみを添付した装備品の流通は認められていないことから、我が国においても当該コピーのみを添付された装備品の使用は認められない。

現状(制度の概要等)

- ・更新耐空証明検査においては、航空機製造者が設定した検査手順書(Production Flight Test Procedure(PFTP)等)を踏まえ必要な項目について実施。

(「地上機能検査及び飛行検査項目(耐空証明[定期]検査用)」)

要望の概要

提案者:スカイネットアジア航空

- ・NDB地上局の数が少なくなっている状況にもかかわらず、更新耐空証明検査の方向探知機(ADF)の検査項目において当該地上局上の通過が求められており、コストが増大することから、当該項目を削除してほしい。

対応案

- ・更新耐空証明検査の検査項目を定めるにあたっては、方向探知機(ADF)の試験における地上局上通過は求めていない。
- ・関係事業者に対しその旨十分周知していく。

現状(制度の概要等)

- ・航空機設計者以外の者が当該航空機の設計変更を行う場合には、国は当該設計変更について追加型式設計承認(STC)を行う。(航空法第13条の2)
- ・相互承認協定を締結した米国等でSTCが承認された場合であっても、当該協定において、最終的な確認はそれぞれの登録国で行うこととなっている。
(「航空の安全の増進に関する日本国政府とアメリカ合衆国政府との間の協定」)

要望の概要

提案者: 日本航空、Peach Aviation、スカイネットアジア航空

- ・米国でSTCが承認された場合には、STC保有者が日本のSTCを速やかに取得できる仕組みを構築してほしい。

対応案

- ・米国がSTCを承認している場合、相互承認協定に基づき、米国の証明内容を活用し、日本における検査を簡略化し審査に要する時間・負担の軽減を既に図っているところ。
- ・今後、米国STCを活用した審査の時間・負担の軽減が適確に図られるよう、STC変更時の手続きの簡略化など、当該審査手続きの更なる明確化を行うこととする。

3. 航空従事者の技量維持

現状(制度の概要等)

- ・国際民間航空条約附属書に創設された操縦士資格である「准定期運送用操縦士」を導入し、2人操縦機(エアライン機)の操縦に関する訓練を重点的に実施することにより、安全性の更なる向上を図りつつ、エアライン機の副操縦士を効率的に養成し、操縦者の安定的な確保を図る。
- ・平成24年4月1日施行に向けて、現在、関連通達を制定しているところ。

要望の概要

提案者:全日本空輸

- ・現在、改正中のMPL関連の省令・通達に関し、今後とも、航空会社と議論、調整させていただきたい。

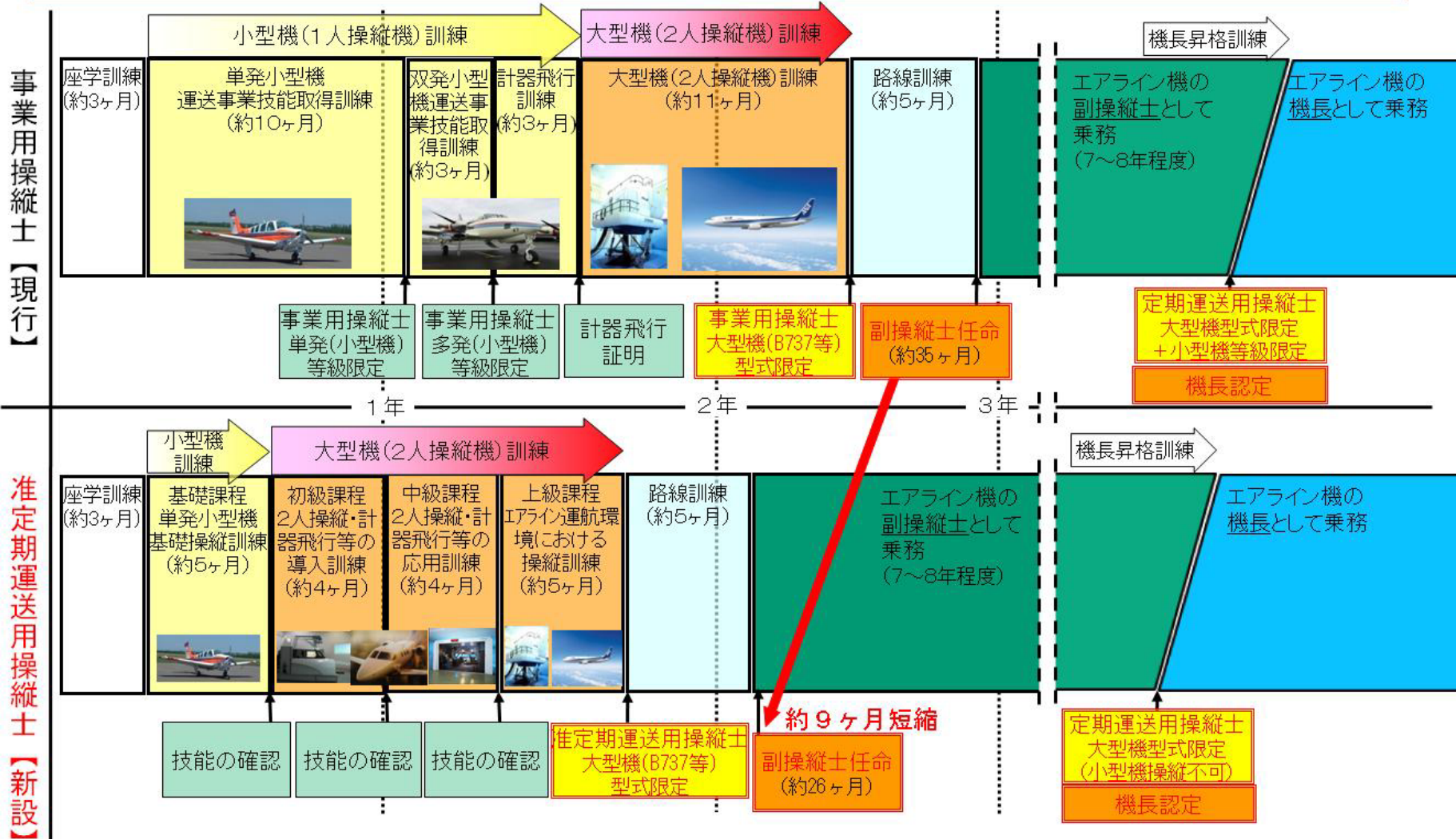
諸外国の状況

- ・EASA, TCCA 等でMPL関連規則を制定している。

対応案

- ・引き続き調整させていただきたい。

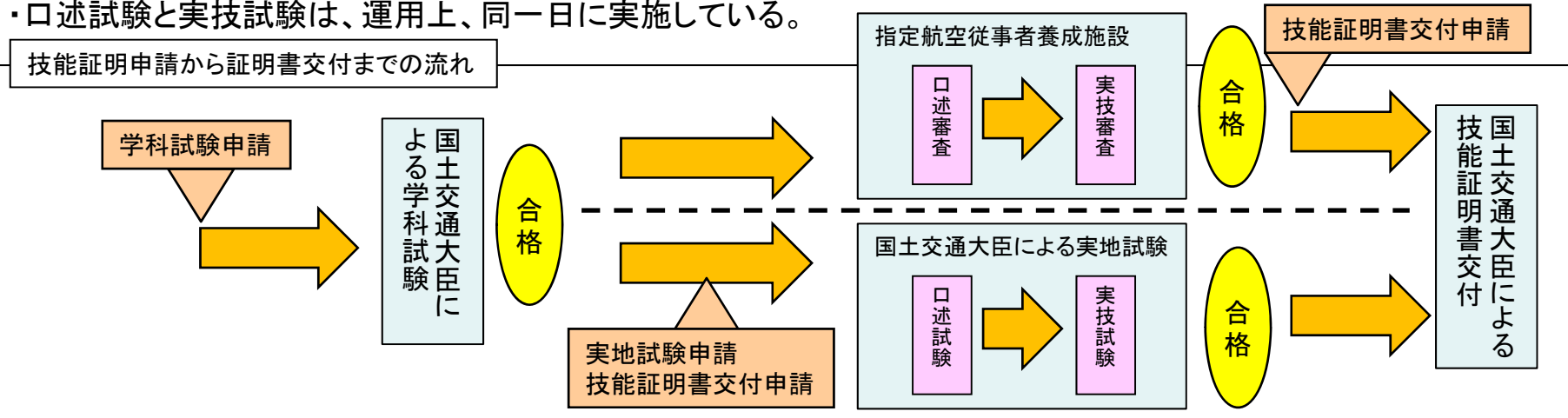
エアライン操縦士になるための流れ(新制度と現行制度の比較)



現状(制度の概要等)

- ・技能証明のための実地試験として、口述試験と実技試験を実施している。
- ・口述試験と実技試験は、運用上、同一日に実施している。

技能証明申請から証明書交付までの流れ



要望の概要

提案者: 全日本空輸

- ・口述試験を学科訓練終了時点で実施可能としてほしい。
(学科訓練終了時点で口述試験を実施できれば、実技試験により集中して取り組むことができる。)

諸外国の状況

- ・欧米では、学科訓練終了時に口述試験を含む学科試験が実施されている。

対応案

- ・指定航空従事者養成施設において、口述審査と実技審査を同一日に実施する必要はなく、審査日を別日程とするとは可能である。
- ・国の試験官が行う実地試験についても、口述試験と実技試験を同一日に実施する必要はないが、試験日を別日程 30
にしようとする場合、試験官の稼働状況・旅費等に応じて対応を検討することになる。

現状(制度の概要等)

- ・航空従事者の効率的かつ安定的な育成を目的として、民間養成機関を活用した制度。
- ・航空従事者として航空業務に従事するためには、当該業務に必要な知識及び能力を有するかどうかを判定するため、学科試験及び実地試験を受ける必要があるが、国土交通大臣が指定した指定養成施設の教育課程を修了した者については、実地試験の全部又は一部を免除することができる。(航空法第29条第4項)
- ・指定養成施設に関する基準として、養成施設の課程に係る学科教育、実技教育の科目、これらの科目毎の教育時間数が適切なものであるかについての審査を行っている。(施行規則第50条の4第7号)

要望の概要

提案者:全日本空輸、Peach Aviation

- ・事業者が保有する指定養成施設においては、航空従事者に係る国の試験の一部または全てを代行することができるが、当局指導により共同事業者(ANAグループ)の要員にしか適用できない。
- ・共同事業者(ANAグループ)以外の要員にも適用できるようにすることにより、柔軟な養成計画の策定が可能となる。

諸外国の状況

- ・主要国では、CAE等の訓練会社がEASA・FAAなど主要組織の制度に合致する訓練を提供し、各国の資格者養成を受託している。

対応案

- ・指定養成施設に係る審査基準上は、入所要件としてグループ会社の要員のみ制限するよう求める規定はない。
- ・現在、グループ会社の要員に限定して入所を認めている指定養成施設については、グループ会社以外の要員の入所を認めるにあたり、カリキュラム変更等が必要になると考えられるため、こうした対応がなされれば認める。

シミュレーターの認定検査について(分類B:年度内目途で対応)

現状(制度の概要等)

- ・航空機乗組員の訓練、試験、審査等に使用する模擬飛行装置については、国土交通大臣の認定を受けなければならない(航空法施行規則第238条の2)
- ・模擬飛行装置の認定については、当該装置に関する書類審査及び実地検査を行い、検査合格後に認定書の交付をしている。

要望の概要

提案者:日本航空

- ・シミュレーターの新規認定検査及び臨時検査時、検査後の認定書発行までに2~4週間掛かっており、この期間はシミュレーターを使用することができない。
- ・シミュレーターの認定検査の終了後、認定書の発行を待たず即日使用できるようにしてほしい。

諸外国の状況

- ・米国においては、検査官が検査終了後に認定書にサインをすることでその日から使用することができる。

対応案

- ・シミュレーターを即日使用できるようにするため、検査合格後に認定書を現地交付できるようにする。

4. その他の要望

現状(制度の概要等)

- ・ 定例会議は、航空局と本邦運送事業者との間の情報交換、当局からの必要な指導等に資するため、毎月1回を目安として開催している。

要望の概要

提案者:スターフライヤー

- ・ 東京に支社のない事業者にとっては、霞が関において開催される会議に出席するのは負担が大きいため、定例会議の実施方法を改善してほしい。

対応案

- ・ 定例会議の日時、場所等については、事前に航空会社と調整を図った上で会議を開催しているところであり、今後も航空会社の要望を踏まえ柔軟に対応することとしていきたい。
- ※要望のあった航空会社とは、今後、羽田地区において定例会議を開催することで調整済み。

現状(制度の概要等)

- ・ 現在、審査要領等についてはインターネット等により公開するとともに、要望があれば閲覧を認めるとの方針のもと対応してきているところであり、また、あわせて、改正時には関係者にその旨通知しているところである。

要望の概要

提案者: スターフライヤー

- ・ 審査要領等を公開してほしい。

対応案

- ・ インターネットに掲載されていない審査要領等があるか否か速やかに精査し、インターネット上への掲載等により公開する。

現状(制度の概要等)

- ・ 行政手続法によれば、届出は届出書の記載事項に不備がないこと、届出書に必要な書類が添付されていることその他の届出の形式上の要件に適合している場合は、当該届出が届出先に到達したときに、当該届出をすべき手続上の義務が履行されたものと取り扱うこととされている。

要望の概要

提案者: 全日本空輸、Peach Aviation、フジドリームエアラインズ

- ・ 規程類の変更に係る届出についても新旧対照表を作成の上担当官に説明し、了解を得た後に受理されるという、実質的に承認と同じ手間がかかっているが、改訂ページを届け出るだけの扱いとしてほしい。

対応案

- ・ 届出については、行政手続法に基づく処理を行うよう徹底するが、届出内容に不明な点や不適切な点が認められた場合等には、事後に問い合わせや指導を行うことがある。
なお、新旧の対象の明示等により、届出に係る改正の内容がわかるようにして頂きたい。

現状(制度の概要等)

- ・通達の検討にあたっては、国において関係団体の協力を得ながら、海外の基準や文献の翻訳等を行っており、さらに、通達制定の手続きにおいては、原則として法令上求められている30日以上のパブリックコメントを実施してきている。

要望の概要

提案者:全日本空輸

- ・通達の検討過程において、一部のエアラインのみが負担する訳ではない、公平な競争環境を整備してほしい。
- ・十分なパブリックコメント期間をとるとともに適切な対応を行ってほしい。

対応案

- ・通達の検討体制を引き続き整備するように努めるとともに、今後とも、パブリックコメント期間を遵守する方針のもと、通達の策定の迅速性や関係者の理解の重要性等の観点から、パブリックコメントで寄せられたコメントに対し、適切に対応するよう努める。

現状(制度の概要等)

- ・申請に対する承認の手続を円滑に進めるために、担当官において、申請内容について説明を聴取している。

要望の概要

提案者:全日本空輸、Peach Aviation、スターフライヤー

- ・規程類の承認手続において、担当係長と審査官の両方への説明が求められるものがあるが、スケジュール等の都合で時間がとれなかったりする等、説明・修正・申請・承認までのプロセスに時間を要するため、所々の手続を簡素化してほしい。
- ・運航者側で判断が可能な程度に、基準が詳細に定められていない。

対応案

- ・担当官のスケジュールを可能な限り調整し、プロセスに時間を要しないよう対応していく。
- ・基準のあり方については、随時見直しをしていく。