

# 要望内容と対応の方向性(案)について

---

**直ちに対応するもの、早期に実現が可能なもの**  
**※平成28年度中対応（分類A）**

---

(分類A:直ちに対応するもの)

## 現状(制度の概要等)

- 我が国の操縦士学科試験については、過去に実施した航空会社等へのニーズ調査を踏まえて、定期運送用操縦士:年4回、准定期運送用操縦士:年4回、事業用操縦士:年6回、自家用操縦士:年3回と設定し行っている。
- 米国の自家用操縦士のライセンスを有している者が日本の自家用操縦士のライセンスを取得する場合、通常の学科試験のうち国内法規のみを受験することで認めている。

## 問題が生じている点・要望内容

- 操縦士養成課程において、米国で取得した自家用操縦士のライセンスを日本のライセンスへ書き換えるケースが年間6回発生しているため、自家用操縦士の学科試験を受ける機会を増やしてほしい。

## その他参考情報

- 米国では、学科試験をコンピュータ化し、米国内に試験センターを複数設置することにより、随時受験が可能となっている。

## 対応の方向性

担当:運航安全課

- 平成28年度中に操縦士学科試験の種別毎に試験機会のニーズを再整理し、来年度の学科試験回数に反映するなど、引き続き受験機会の増加にあたって取り組みを進める。

# 型式限定変更時の試験科目等の省略

(分類A:直ちに対応するもの)

## 現状(制度の概要等)

- 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。
- 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、変更する航空機型式に応じた試験項目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、実施する試験項目が省略できる。

## 問題が生じている点・要望内容

- 新型式の機材導入(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。

## その他参考情報

- 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。

## 対応の方向性

担当:運航安全課

- 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。

(分類A:直ちに対応するもの)

## 現状(制度の概要等)

- 操縦者に対する技量維持を図るため、操縦士は国が認めた操縦技能審査員により2年毎に技量等についての審査を受け合格するとともに、その結果を技能証明書に記載させることでその実効性を担保している。(特定操縦技能審査制度)
- 航空会社においては、通常の運航規程に定める定期審査等によって当該審査を受けなくてもよいこととされており、その結果を技能証明書に記載することが必要。(技能証明書の審査結果の記入欄は5行)

## 問題が生じている点・要望内容

- 航空会社の場合は、操縦士に対する審査の回数が多く(半年に1回等)、特定操縦技能審査に係る技能証明書の審査結果の記載欄がすぐに埋まってしまう、技能証明書の更新が必要となるので対策を講じてほしい。

## 対応の方向性

担当:運航安全課

- 例えば技能証明書の審査結果欄を現行の5行から増やすなど、平成28年度中に技能証明書の記載に関する手続き負担を軽減するための検討を進める。

# 業務規程の認可対象の見直し

(分類A: 早期に実現が可能なもの)

## 現状(制度の概要等)

- 認定事業場の確認主任者の名簿については、業務規程に記載することが求められている。
- なお、航空機整備改造認定事業場においては、運航整備を担当する確認主任者のように人事異動に伴う選任・解任が頻繁かつ大量の人員に対して行われる場合には、確認主任者の名簿の業務規程への記載は不要であり、選任・解任の度に遅滞なく最新のリストを管轄の航空機検査官室に提出することが求められている。  
(通達「事業場認定に関する一般方針」)

## 問題が生じている点・要望内容

- 確認主任者の登録削除が発生する度に業務規程の改訂が必要となっており、手続きが煩雑である。
- 航空機整備改造認定事業場の運航整備と同様に、**装備品製造認定事業場においても確認主任者の名簿を業務規程に記載不要としてほしい。**

## その他参考情報

- 米国FAAでは、業務規程(RSM)において、確認主任者の一覧(Roster)の管理方法を定めることを求めているが、一覧自体の記載は求めている。(FAR § 145.209、AC 145-9)
- 欧州EASAでは、業務規程(MOE)において、確認主任者の名簿は必ずしも業務規程に記載しなくてもよいが、その場合でも確認主任者名簿の承認を受ける必要がある。ただし、この変更は認定事業場の品質保証部門が当局に代わって承認できる。(EASA Part 145.A.70、UG.CAO.00024-004)

## 対応の方向性

担当: 航空機安全課

- 航空機整備改造認定事業場の運航整備で認めている確認主任者の名簿の管理方式を、全ての認定事業場において認める方向で検討する(平成28年度内に対応)。

# 現行制度で対応可能なもの（分類D）

---

## 現状(制度の概要等)

- 操縦技能審査員は、航空運送事業者に所属しない操縦士の特定技能審査を実施した場合、10日以内に所管する地方航空局にその結果を記載した報告書を送付しなければならない。

## 問題が生じている点・要望内容

- 報告書を電子メールでも受け付けていただきたい。

## 対応の方向性

担当:運航安全課

- 現行制度においても電子メールでの受付は可能である。



(分類D:現行制度で対応可能)

## 現状(制度の概要等)

- 通達「航空機衝突防止装置の回避指示への対応等について(平成19年11月)」において、回避指示(RA)に対応した操縦実技の訓練について、CRM又はLOFTによる教育訓練を行うことが求められている。
- 上記通達の「別紙2:航空機衝突防止装置の操縦士に対する教育訓練の指針」において、初期訓練の回避等の操作訓練において設定したシナリオを複数回の定期訓練で網羅することが求められている。

(補足)

CRM訓練・・・安全で効率的な運航を達成するために、すべての利用可能な人的リソース(航空機乗組員、客室乗務員等)、機器及び情報を効果的に活用するための訓練。

LOFT訓練・・・模擬飛行装置を使用して路線運航における通常状態や緊急状態等の模擬を行い、CRMを実施する能力の向上を目的とした訓練。

## 要望の概要

- 通達に基づき、定期訓練においてTCAS RAのシナリオを入れざるを得ず、他のシナリオを設定しづらい。
- 訓練を受ける運航乗務員にとっては既知のシナリオとなるため、LOFTの訓練効果が損なわれている。
- このため、以下の見直しを検討していただきたい。
  - ①「CRM又はLOFT」と限定する項目の削除または要件の緩和
  - ②「複数回の定期訓練」で実施しなければならない旨の項目の削除または緩和
  - ③TCASに関する定期訓練要件を36ヶ月に1回とする

## その他参考情報

- IATAにおける航空会社の監査プログラム(IOSA)では、TCASに関する定期訓練は36ヶ月に1回と定められている。
- ICAO Doc 9995 Manual of Evidence Based Trainingでは、Generation 4(777、787など)やGeneration 3(767、737-800など)の運航乗務員に対する定期訓練項目として、TCASは3年に1回の頻度として設定されている。

## 対応の方向性

担当:航空事業安全室

- 通達において、TCASに関する訓練をLOFTで毎回実施することを求めているのではなく、定期的実施することを求めているものである。(一部の会社は、TCASに関する訓練をLOFTで毎回実施していない。)
- 現行の基準においても柔軟に対応することは可能であるため、シナリオ変更の際に、ご相談頂きたい。

(分類D:現行制度で対応可能)

## 現状(制度の概要等)

- 通達「運航規程審査要領(平成12年1月)」において、燃料補給業務は地上取扱業務の一つとして位置づけられており、当該業務の実施方法等を運航規程に定め、国土交通大臣の認可を受けることが求められている。
- 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、航空機の運航に係る業務を委託する場合には、業務の受託者の要件として、受託業務責任者を配置することが求められている。

## 要望の概要

- 燃料補給業務(給油パネル操作を除く)は、航空会社と石油元売り会社との間で航空機燃料売買契約が行われ、石油元売り会社から給油会社への業務委託契約により実施されている。
- 航空会社と給油会社との間に業務の受委託契約はないため、給油会社に「受託業務責任者」という名称の者を配置することについて給油会社の理解を得られていない。
- 燃料売買契約に基づく燃料補給業務は、業務委託ではないと整理し、「石油元売り会社の責任のもと給油会社に業務責任者を配置すること」としていただきたい。

## その他参考情報

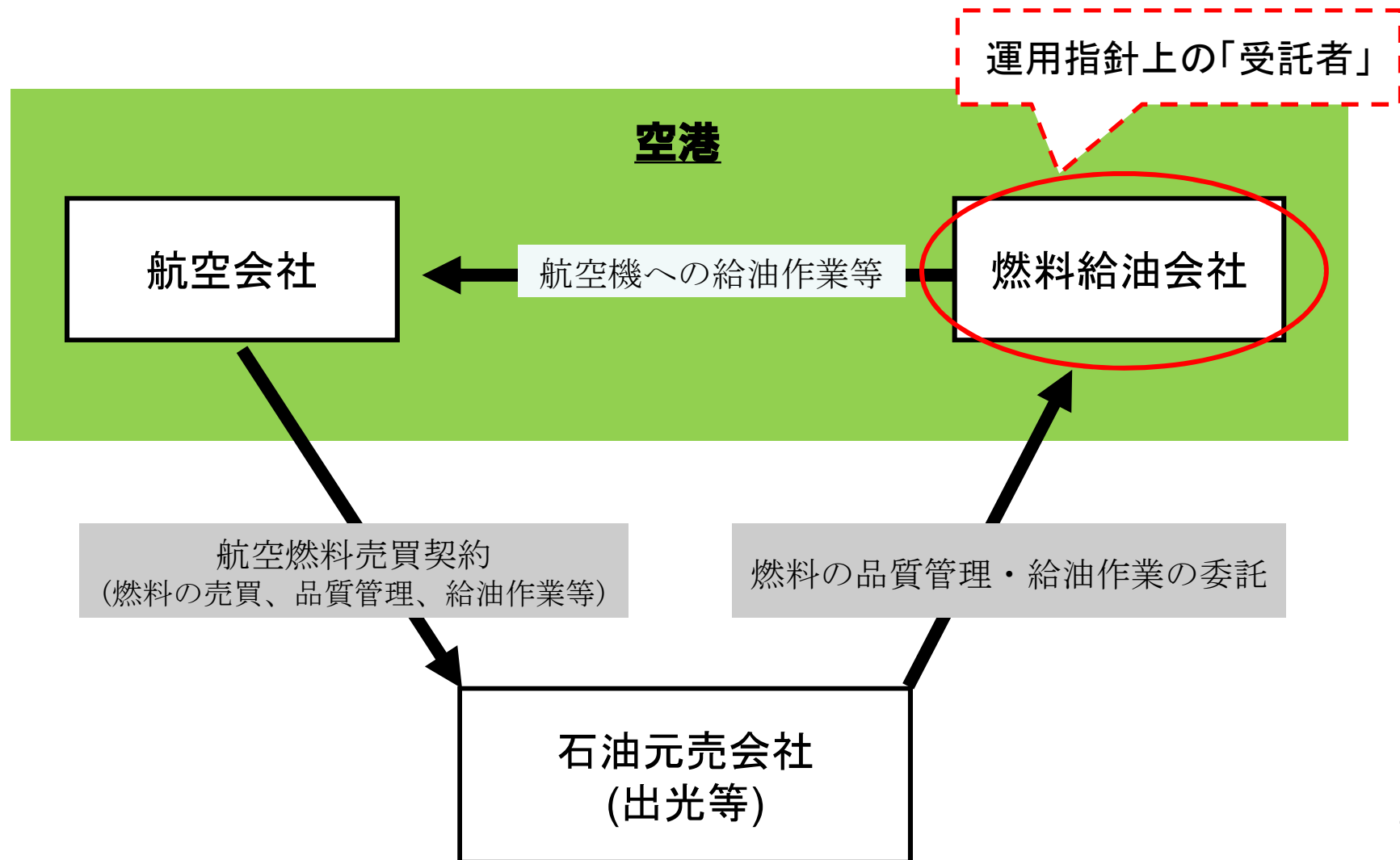
- 給油会社が実施する燃料補給業務(給油パネル操作を除く)は、航空会社から直接委託されているのではなく、石油元売り会社を通じた2次委託として実施されている。

## 対応の方向性

担当:航空事業安全室

- 燃料補給業務は運航の安全に影響を及ぼす業務であり、航空会社以外の者(給油会社等)が実施する場合には業務の委託になる。
- 航空会社は、運航の安全を確保する観点から業務の委託にあたっては、委託先が実施する業務体制等を適切に管理する責任がある。
- 航空会社は、委託先の責任者を受託業務責任者として指名して業務体制等を適切に管理する必要があるが、石油元売り会社又は給油会社に置く場合は要件を満足し、役割が明確になっていれば、その所属・名称については問うていない。

## 「運航に係る業務の委託の運用指針」における「受託者」のイメージ



## 現状(制度の概要等)

- サーキュラーNo.4-012「航空局と本邦航空運送事業者との間の定例会議について」において、航空運送事業者と航空事業安全室との間に定期的に会議を開催することが定められている。

## 要望の概要

- 国土交通本省にて定例会議が開催されている。
- 東京近郊に事業所を有していないため、本社からの出張に伴う負荷や費用軽減のため、羽田空港の航空局施設や大阪航空局での開催を認めてほしい。

## 対応の方向性

担当: 航空事業安全室

- 過去には、東京近郊に事業所を有していない航空会社との会議を、地方で実施したケースもある。
- 会議室や旅費の確保が必要となるため本省で開催せざるを得ない場合も想定されるが、これまでも行われていた通り、予め調整を行うことで一定程度の対応が可能である。

# 長期間使用しなくなった設備の校正

(分類D:現行制度で対応可能)

## 現状(制度の概要等)

- 認定事業場の施設の維持・管理を行う方法として、設備、工具等の点検・校正の種類、間隔等を業務規程に記載することが求められている。(航空法施行規則第35条第6号、通達「事業場認定に関する一般方針」)

## 問題が生じている点・要望内容

- 設備(計測器/治具等)の点検間隔を業務規程に記載しているが、使用しなくなった設備についても校正が必要となっている。
- 作業がない場合は、認定事業場内で校正の要否を判断できるようにしてほしい。

## その他参考情報

- 米国FAAでは、業務規程(QCM)について、設備の点検間隔を定めるよう求めている。(FAR § 145.211)
- 欧州EASAでは、業務規程(MOE)について、設備の点検間隔を定めるよう求めている。(EASA Part 145.A.70、UG.CAO.00024-004)

## 対応の方向性

担当:航空機安全課

- 現行の運用でも、長期間使用しない機器については、使用不可の表示を行った上で、作業前に校正を実施することを許容している。
- 解釈の明確化のため、通達を改正する。

## 現状(制度の概要等)

- 航空局が実施している航空安全プログラムの一環として、毎年度、航空運送事業者や認定事業者等のサービスプロバイダーに対し、安全指標及び安全目標値を設定し、提出することを求めている。
- 航空法第20条の規定に基づく認定事業場については、安全指標及び安全目標値を年度毎に設定し、別途指定する時期までに国に届け出ることとされている。(通達「事業場認定に関する一般方針」)
- 例年、2月上旬に、本省が担当地方航空局を介して事業者に、安全指標・目標値の提出期限を通知し、2月下旬までに、事業者が担当地方航空局に安全指標・目標値を届け出ている。
- 昨年度は、一部の担当地方航空局において、本省からの通知後すぐに事業者へ通知せず、また、事業者から地方航空局への届け出の期限を2月中旬に前倒して通知する例があった。

## 問題が生じている点・要望内容

- 昨年度(平成27年度)は、安全指標及び安全目標値の提出依頼があつてから提出の締切までの期間が短く、十分な分析や検討が実施できなかった。
  - ① このため、提出までの十分な検討期間を設けてほしい。
  - ② 例年、1～2月頃に安全指標・目標値を提出することが求められているが、次年度の活動計画は3月～4月にかけて社内で決定することとなっているため、安全指標と安全目標値の国への提出時期を配慮してほしい。

## 対応の方向性

担当: 航空機安全課

- ① 今年度より、事業者への通知にあたっては、本省と地方航空局との間の連絡・調整に要する期間も考慮して、これまでより早い時期に通知することとする。
- ② これまで、個社の事情により通知した提出期限まで届け出ることが困難な場合には、あらかじめ相談のうえ、提出時期の変更を認めており、対応可能である。