

航空局説明資料

平成 28 年 9 月 5 日
国土交通省航空局

1. 航空行政に関する昨今の動きについて

新たな目標値について

「明日の日本を支える観光ビジョン」 -世界が訪れたいくなる日本へ-
(平成28年3月30日策定)

安倍内閣3年間の成果

戦略的なビザ緩和、免税制度の拡充、出入国管理体制の充実、航空ネットワーク拡大など、**大胆な「改革」**を断行。

- 訪日外国人旅行者数は、**2倍増の約2000万人**に
(2012年) 836万人 ⇒ (2015年) 1974万人
- 訪日外国人旅行消費額は、**3倍増の約3.5兆円**に
1兆846億円 ⇒ 3兆4771億円

新たな目標への挑戦！

訪日外国人旅行者数

2020年： **4,000万人**
(2015年の約2倍)

2030年： **6,000万人**
(2015年の約3倍)

訪日外国人旅行消費額

2020年： **8兆円**
(2015年の2倍超)

2030年： **15兆円**
(2015年の4倍超)

地方部での外国人延べ宿泊者数

2020年： **7,000万人泊**
(2015年の3倍弱)

2030年： **1億3,000万人泊**
(2015年の5倍超)

外国人リピーター数

2020年： **2,400万人**
(2015年の約2倍)

2030年： **3,600万人**
(2015年の約3倍)

日本人国内旅行消費額

2020年： **21兆円**
(最近5年間の平均から約5%増)

2030年： **22兆円**
(最近5年間の平均から約10%増)

《空港の機能強化関係》

1. 首都圏空港の機能強化

- ・羽田の飛行経路見直し等(2020年までに成田と併せ、約8万回の容量増)
- ・成田の滑走路増設・延長や夜間飛行制限の緩和に向けて、関係自治体等との協議を加速

2. 関西、中部、新千歳、福岡、那覇空港の機能強化

- ・関西 : 新たなLCC専用ターミナルの整備(2016年度供用開始)、
CIQ施設の能力増強(入国審査ブースの倍増:40台→80台など)
- ・中部 : 新たなLCC専用ターミナルの整備(2019年度上期までの供用開始)
- ・新千歳: 1時間当たりの発着枠拡大(2017年3月～)、
国際線エプロンの拡張、誘導路の新設、CIQ施設の拡張等
- ・福岡 : 2本目の滑走路増設(2025年3月供用開始)、
国内線ターミナル地域の誘導路二重化、国内線エプロンの拡張等(2018年度完成)
- ・那覇 : 2本目の滑走路増設(2020年3月供用開始)、
国際線エプロンの拡張、CIQ施設の拡張等

3. 地方空港のゲートウェイ機能強化(海外LCC等の就航促進)

- ・国際線着陸料の引下げ(自治体管理空港の着陸料引下げ補助の創設をH29予算要求)
- ・CIQ機能強化(地方空港のCIQ施設整備費用の補助制度の創設をH29予算要求)
- ・グランドハンドリング体制の強化(複数空港間での機動的な要員配置等を可能とする規制緩和)

4. 複数空港の一体運営(コンセッション等)の推進

- ・仙台の運営委託開始のほか、高松は実施方針を公表(H28.7)、福岡は民間投資意向調査を開始(H28.7) 4
- 北海道内空港については複数空港の一体的な運営について検討中

《管制容量の拡大関係》

5. 国内管制空域の抜本的再編による管制処理能力の向上

- ・管制処理の効率性向上のため、国内管制空域の抜本的再編を段階的に推進
(現行の最大処理能力:180万機 → 2022年4月:190万機 → 2025年4月:200万機)
- ・空域再編をスムーズに行うための専門的かつ高度な技量を習得した管制官の配置

《ネットワークの拡大関係》

6. 国際航空ネットワークの拡大

- ・我が国航空ネットワークの拡大に向け、羽田4万回増枠分を含めた戦略的な交渉方針を検討・策定。

7. 訪日外国人の地方への誘導

- ・低廉かつ持続可能な地方航空ネットワークの構築のため、航空機燃料税の軽減措置の延長(本則:26,000円/kl→18,000円/kl)を税制要望(※空港整備財源たる同税は本邦社のみ課税)

8. 規制の見直し

- ・交通政策審議会技術・安全部会のもとに、「小委員会」を今夏中に設置し、LCCの本格参入等の市場環境の変化等を踏まえた技術・安全規制の見直しを実施検討。

9. 操縦士不足への対応

- ・若手操縦士の供給拡大に向け、航空会社における自社養成の促進、奨学金制度の創設等による私立大学等民間養成機関の供給能力の拡充、(独)航空大学校の定員増

《その他》

10. 保安検査機器の導入

- ・2016年度にボディスキャナーの整備補助制度※を創設。全国主要空港へ導入
※従来の航空会社負担はすべて国が支弁。これにより、羽田など国管理空港において、100%国負担で整備。

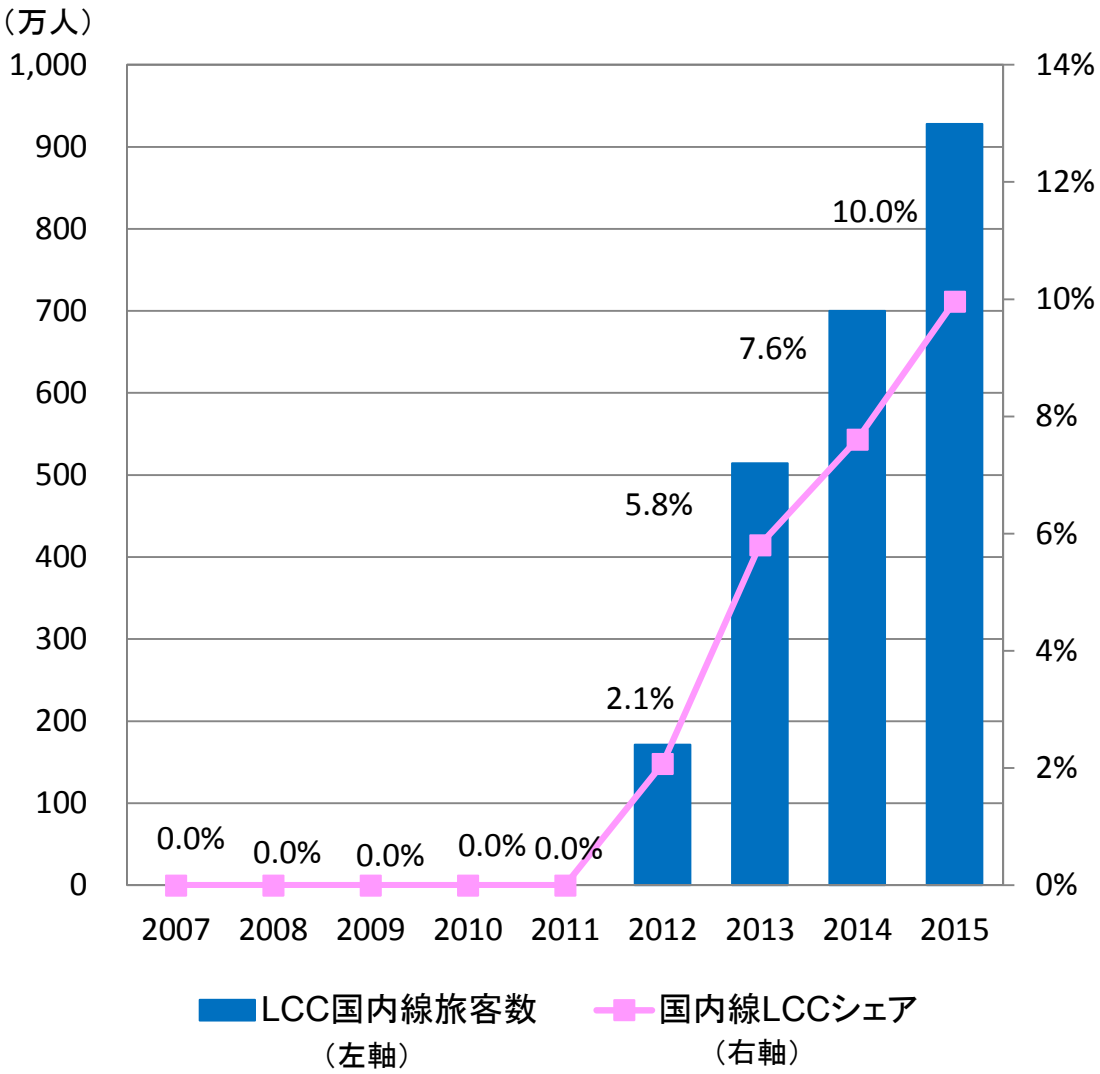
11. 首都圏におけるビジネスジェットの入受環境の改善

- ・羽田のビジネスジェット用発着枠の倍増(8回/日→16回/日)(2016年4月～)

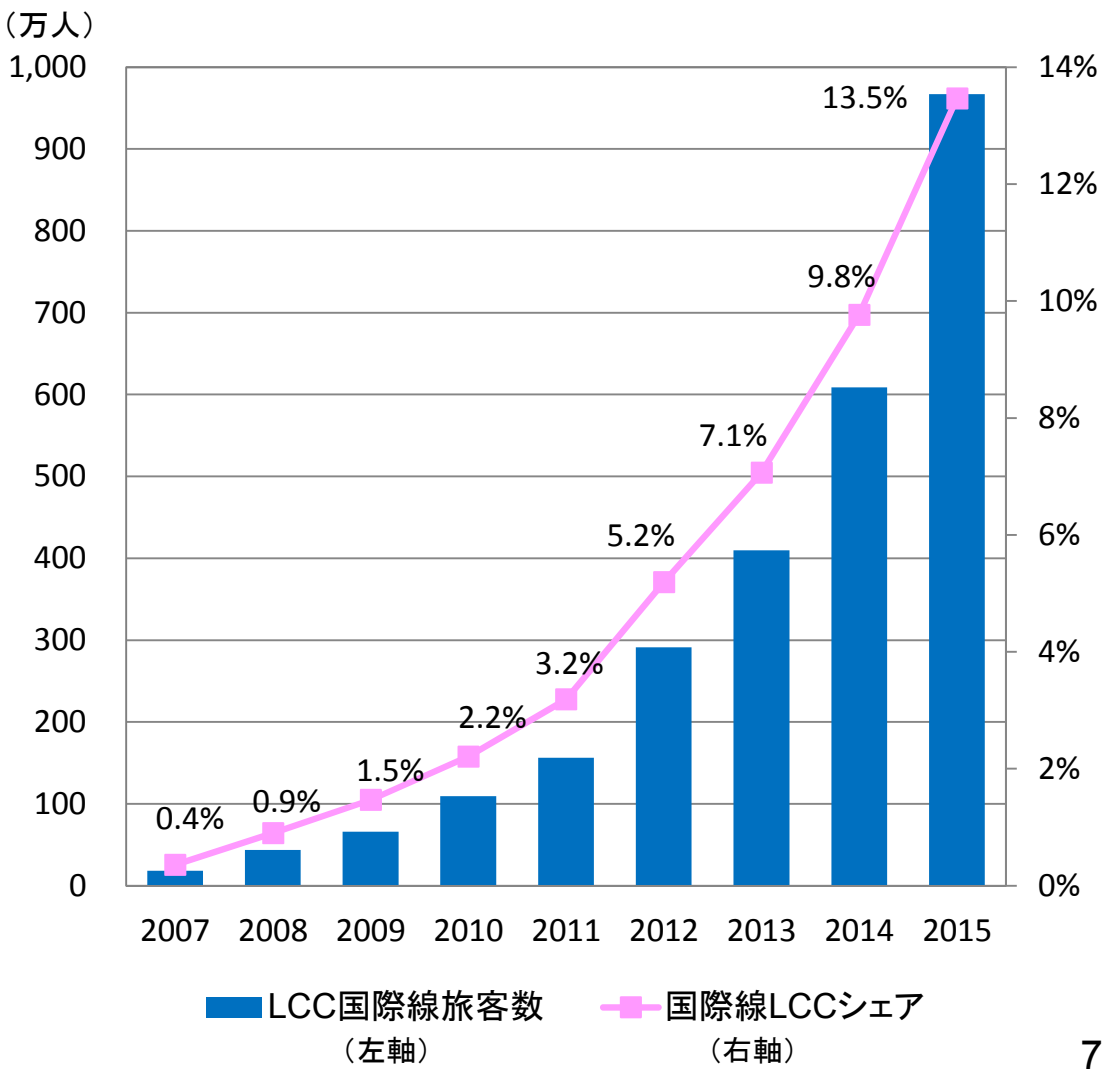
我が国のLCC旅客数の推移

2015年のLCC旅客数シェアは、国内線で10.0%、国際線は13.5%

国内線LCC旅客数推移



国際線LCC旅客数推移



出典:国土交通省航空局作成

施策

国

【オープンスカイ推進】

- ・ 平成22年10月以降各国と首都圏空港を含むオープンスカイに合意
- ・ 地点、便数、指定航空会社要件の緩和

【コンセッション推進】

- ・ 平成28年7月1日より仙台空港の運営を民間に委託
- ・ 高松空港、福岡空港、北海道内の国管理空港で必要な手続き中

【空港】

- ・ 地方空港における受入体制の整備
那覇空港および福岡空港における滑走路増設等

【着陸料の引き下げ】

- ・ 100t以下の機材の着陸料引下げ
平成25年4月開始
- ・ 地方空港のインバウンド拡大に向けた着陸料軽減 平成28年4月開始

【規制の見直し】

- ・ 旅客在機中給油の実施
- ・ 機体登録記号の打刻方法の見直し

【操縦士等】

- ・ 即戦力となる操縦士の確保(短期的方策)
- ・ 若手操縦士の供給確保(中・長期的方策)

空港会社

【ターミナル整備】

- ・ 成田空港: 第3ターミナル 平成27年4月供用開始
- ・ 関西空港: 第2ターミナル 平成24年10月供用開始
新たなLCC専用ターミナル 平成28年度供用開始予定
- ・ 中部空港: エプロン拡張整備 平成28年度供用開始予定
(平成27年12月エプロンの一部供用開始)
新ターミナル(LCC対応)整備 平成31年度供用開始予定

【空港】

- ・ 成田空港の機能強化
高速離脱誘導路の整備 平成29年度供用開始予定
時間値の向上 平成30年度末予定

航空会社

【LCC会社】

- ・ 更なるコスト削減等、経営基盤の安定化に向けた取り組み

施策内容

国際線

- 羽田以外の国管理空港について、国際定期便の着陸料を7/10に軽減。
- 羽田以外の国管理空港について、国際チャーター便の着陸料を1/2に軽減。

国内線

- 主に地方路線やLCCに使われる機材(100t以下)に着目した着陸料の引き下げにより、首都圏空港等に来訪した外国人旅行客の国内線乗り継ぎも推進。

【地方路線に係る着陸料軽減】
出発空港及び到着空港に応じて着陸料の軽減を実施。

【小型機に係る着陸料軽減】
平成25年度より小型機の1tあたりの単価を軽減。

※那覇・離島路線を除く		到着空港		
		羽田	福岡、新千歳	その他の国管理・共用空港
出発空港	羽田、伊丹、福岡、新千歳	本則		1/2
	関空、広島、高松、松山、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、小松	3/4		
	釧路、函館、高知、米子(美保)、岩国、徳島	1/2		
	旭川、帯広、秋田、山口宇部、女満別、青森、庄内、富山、神戸、鳥取、出雲、岡山、佐賀	2/5		
	稚内、紋別、中標津、三沢、大館能代、山形、能登、南紀白浜、石見、その他	1/5		

	H24年度	H25年度	H26年度※～
～25t	950円	850円	750円 (▲20%)
25t～100t	1,380円	1,330円	1,150円 (▲20%)
100t～200t	1,650円	1,650円	1,490円 (▲10%)
200t～	1,800円	1,800円	1,610円 (▲10%)

例)ボーイング737-500 (53t)
H24:51,714円→H26:42,235円

※H26年度より着陸料の一部を旅客数に比例して徴収する制度に移行していることから、単価を一律に下げている。

※H26年度の軽減率は対H24年度比。

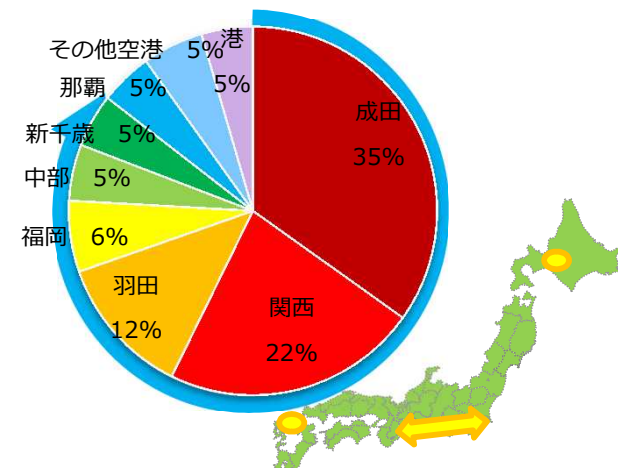
インバウンド新時代に向けた地方空港への誘客施策

- 全国の各地方に外国人旅行者を直接呼び込み、交流人口の増大・旅行消費の拡大を通じて、**地域経済の活性化・地方創生**を図る
- **広域観光周遊ルート**の形成促進等、外国人旅行者の受入環境改善に積極的な地域に存する空港への**国際旅客便の就航**を促進

広域観光周遊ルートの形成促進

- 「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」（平成27年6月観光立国推進閣僚会議決定）に基づき、外国人旅行者の地方への誘客を図るため、7つの周遊ルートを国土交通大臣が認定し、関係自治体等の取組を支援

観光政策・地域の取組みと連携 エリア内の空港間の連携等に関する提案



訪日外国人の85%がゴールデンルートを含む特定の空港に集中

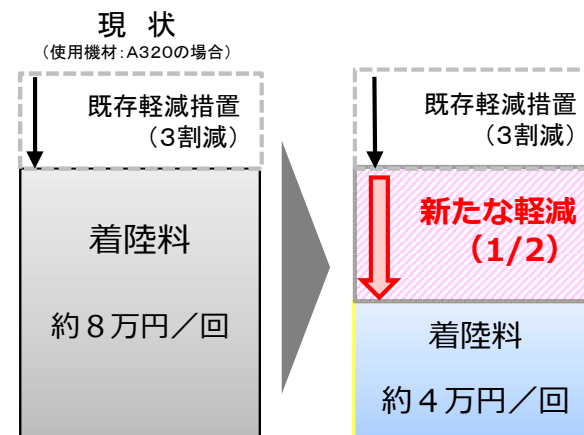
地方空港におけるインバウンド拡大に向けた着陸料軽減措置（28年度より実施）

【対象空港】 羽田、新千歳、福岡を除く国管理空港・共用空港（全国25空港）

【対象便】 国際旅客定期便の新規就航・増便、国際旅客チャーター便の増加分

→地域が実施する誘致策と協調して、着陸料を軽減

【軽減率】 1/2



地方空港発着の国際線を充実させ、地方イン・地方アウトの流れを作る

「観光ビジョン」の策定を踏まえ、国管理・地方管理を問わず、全国の地方空港のゲートウェイ機能を強化し、多様な観光周遊ルート形成に資する、LCC等の国際定期便等の地方空港就航を強力に推進する。

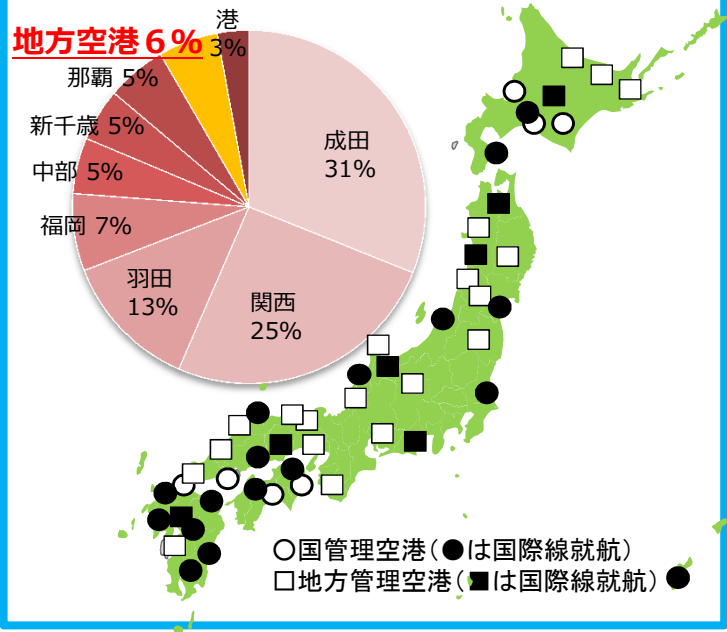
(参考)「明日の日本を支える観光ビジョン」(平成28年3月)における新たな目標

訪日外国人旅行者数 2020年:4000万人、2030年:6000万人 地方部(三大都市圏以外)での外国人宿泊者数:2020年:7000万人泊、2030年:1.3億人泊

現状・課題

・訪日外国人の90%が成田、羽田、関空等の主要空港に集中し、地方空港の受入シェアはわずか6%。

・地方空港は、国管理、地方管理がおおよそ半々であるが、複数空港を活用した周遊観光が進展するなか、管理形態を問わず、LCC等の就航促進を図ることが必要。



支援・促進策

地域による意欲的な誘客目標・計画

(エアポートセールス、海外PR、旅行会社助成、受入体制整備など)

「訪日誘客支援空港(仮称)」の認定

国管理空港
「インバウンド割」の拡充
(最大10/10、3年間)

地方管理空港
国際線着陸料の
引下げ補助
(本則の1/2、1年間)

国管理・地方管理
CIQ施設整備
への補助

《観光庁との連携》

[受入環境の整備]

- ・WIFI、多言語化の補助
- ・空港アクセス支援(P) 等

[海外プロモーション]

- ・JNTOによる優先PR
- ・専門相談の受付 等

《法務省等との連携》

- ・CIQ要員の増員
- ・審査端末増設 等

※地方空港(羽田、新千歳、福岡以外の国及び地方管理、コンセッション空港)のうち、地元(自治体、協議会等)が一定水準以上の訪日誘客目標・計画をもつ空港を認定。

＋規制緩和等による環境整備

- ・グランドハンドリング要員の柔軟配置を可能とする規制緩和等(車両運転免許の要件緩和、臨時パスの導入等ランプパスの見直しなど)
- ・地方空港チャーターの規制緩和
- ・コンセッションの推進
- ・ボディースキャナーの地方空港への導入 等

2015年 : 入国外国人数 約100万人 (発着回数約2.5万回)
2020年目標 : 入国外国人数 300万人 (発着回数約6.0万回)

2. 規制の要望に関する検討の進め方について

意見募集の方法と提出状況①

1. の状況を含め、空港経営改革を通じた空港管理の多様化、航空機整備事業の規模の拡大が進展しているなど、航空を取り巻く状況に大きな変化が生じている状況を踏まえ、新規参入者を含め、航空業界内の業務提供者に対し、幅広くアンケート用紙を送付し、現行制度において問題が生じている点等について意見募集を実施した。

意見募集方法に対する第6回技術・安全部会での指摘事項

- 日本に乗り入れている外国航空会社についても、意見募集対象とすることを検討して頂きたい。
⇒ 外国航空会社も対象に含めて意見募集を実施。

○第1次募集

期間：平成28年4月～5月

対象：航空運送事業者、航空機使用事業者、空港管理者、ヘリポート設置管理者、空港ターミナルビル、製造事業者、修理事業者等、航空従事者養成施設、操縦士関係団体

内容：安全に係る技術規制に関するもの

方法：電子メールによりアンケート用紙を配布、要望内容について電話等も活用し要望の詳細を聴取

意見募集の方法と提出状況②

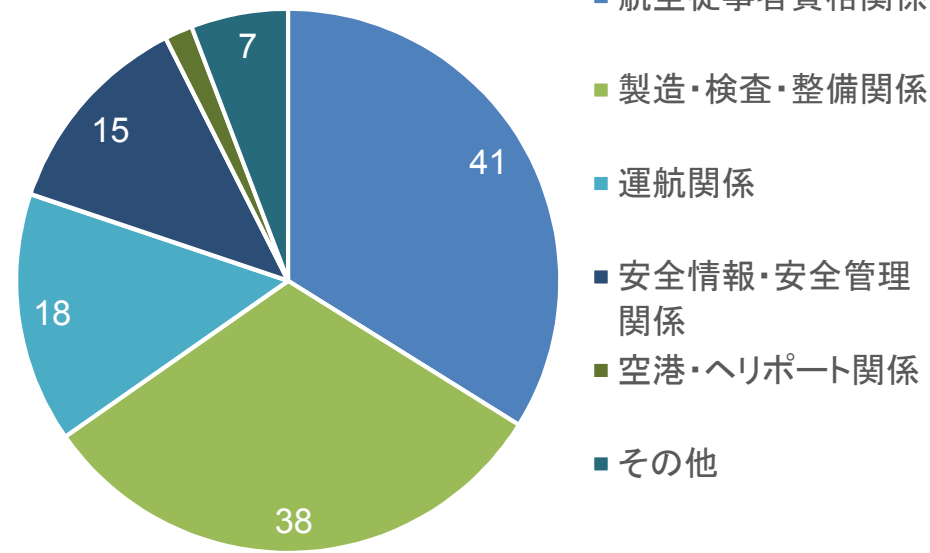
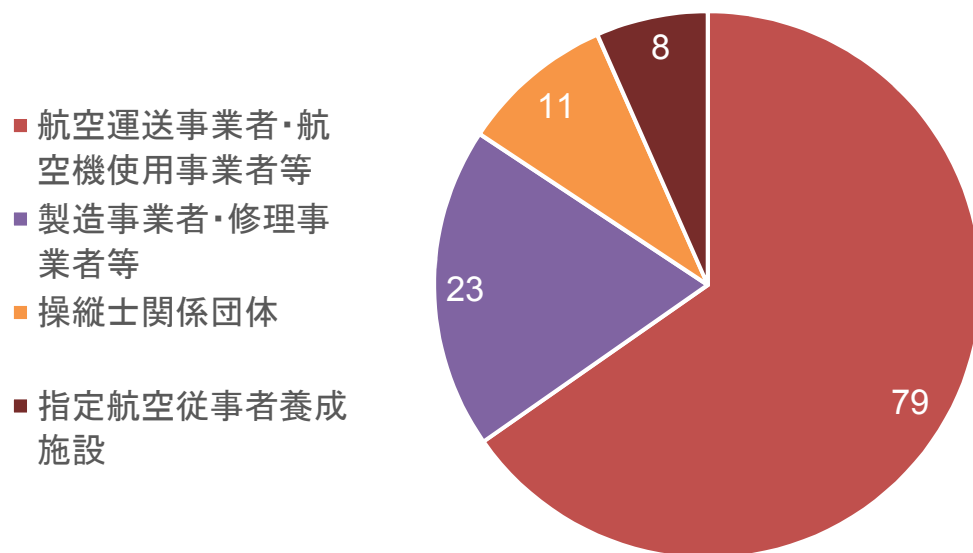
1次募集を行った結果は下記のとおり。

航空運送事業者・航空機使用事業者や、製造事業者・修理事業者等からの提案が多い一方で、空港関係者や養成施設等からの提出件数は少なかった。

意見提出件数

合計121件

意見の類型



※要望内容を精査する過程で件数が変化する可能性があります。

1次募集の結果を踏まえた第7回技術・安全部会での指摘事項

- 空港関係者からの提出が少なかったようだが、空港関係の安全も重要であり、これを含め、**もっと丁寧に幅広く意見募集すべき**ではないか。

⇒ 改めて意見募集を実施。

意見募集の方法と提出状況③

○第2次募集 技術・安全部会での指摘事項を踏まえ、再度の提出期間を設定

期間:平成28年8月～9月

対象:1次募集を行った各事業者

内容:経営等の観点から航空全般に係る要望を聴取

方法:電子メールによりアンケート用紙を配布、要望内容について電話等も活用し要望の詳細を聴取

その他の第7回技術・安全部会での指摘事項と対応方針

- 得られた意見のうち、省庁横断的な要望についても検討すべき。
⇒ 幅広く検討の機会を設けるため、関係部局に要望内容の伝達等を行う。
- 要望があったものだけでなく、他にも改善すべきものも合わせて検討すべき。
⇒ 提出された意見を踏まえ、ある程度テーマを絞って深く検討を行う。
- 簡単な案件を先に処理して困難な案件を後回しにすることがないようにすべき。
⇒ 困難度が高く時間を要する案件についても、道筋を明確化し、積極的に処理を行う。
- 規制緩和後、安全上の問題が生じないことをチェックする仕組みを検討すべき。
⇒ 安全がないがしろになることがないように、関係者等との議論の内容、プロセスを重視しつつ、道筋を明確化する。

小委員会における検討の進め方(案) ①

本小委員会では次の①～④のとおり審議を進めるものとする。

①提出された要望について

- 各事業者、業務提供者等より提出された要望に、航空局において対応の方向性を作成し、対応時期によって以下の4つのカテゴリーに分類する。本小委員会においては、各要望の対応の方向性、対応時期の妥当性について審議する。

カテゴリーA [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

- 運用改善で実現可能なものや、検証に要する時間が短くて良いもの等早期に対応が可能なもの。

カテゴリーB [検討にやや時間を要するもの] ※平成29年度以降対応

- 要望の実現には実証実験が必要である等により、検討に時間を要するもの。

カテゴリーC [検討の結果対応が困難なもの] ※対応時期未定

- 国際標準との関係や、技術的な問題があるもの等現時点で対応が困難なもの。

カテゴリーD [現行制度で対応可能なもの] ※対応不要

- 事実誤認や現状のままで実現可能なもの。

小委員会における検討の進め方(案)②

②今後の社会的変化等を見据えて重点的に検討すべき課題について

- 提案のあった要望内容等を勘案して、重点的に検討すべき規制分野を抽出し、課題の深掘りを行う。
- 課題の深掘りに当たって、当該規制分野の業務提供者からヒアリングを実施するものとする。
- ヒアリングに当たっては、委員会における質疑が円滑に進むよう、各委員より事前に主要な質問事項を送付しておくものとする。

③主な検討の観点、切り口

- ICAO標準に準拠し、かつ、米国基準、欧州基準と整合を図りつつ、安全規制に取り組んできた結果、我が国における航空事故は減少しており、世界的にみても航空事故発生率は低い。
- 一方、LCCの本格参入が始まるとともに、空港経営改革を通じた空港管理の多様化、我が国初の国産ジェット機(MRJ)の開発、航空機整備事業の規模の拡大が進展している等、航空業界を取り巻く環境は大きく変化しており、我が国航空会社やメーカーなどが世界で戦っていく環境整備が必要。
- これらを踏まえ、安全規制について、課題等を改めて検証し、安全性の確保、国際競争力の強化及び利用者利便の向上の観点から規制及びその運用のあり方を検討する。
- なお、各々の規制について、恒久的に変わらないような性質のものであるか、環境変化等により柔軟に変化することが求められるものであるかに留意することとする。

具体的には...

- 国際的な基準や動向等に即しているか、整合性はとれているか、過重な規制となっていないか。
- 今後の事業環境の変化に、柔軟に対応可能な規制の内容、運用となっているか。
- 規制自体が、恒久的な性質のものか、事情に応じて随時見直しが行われるべきものか。 等

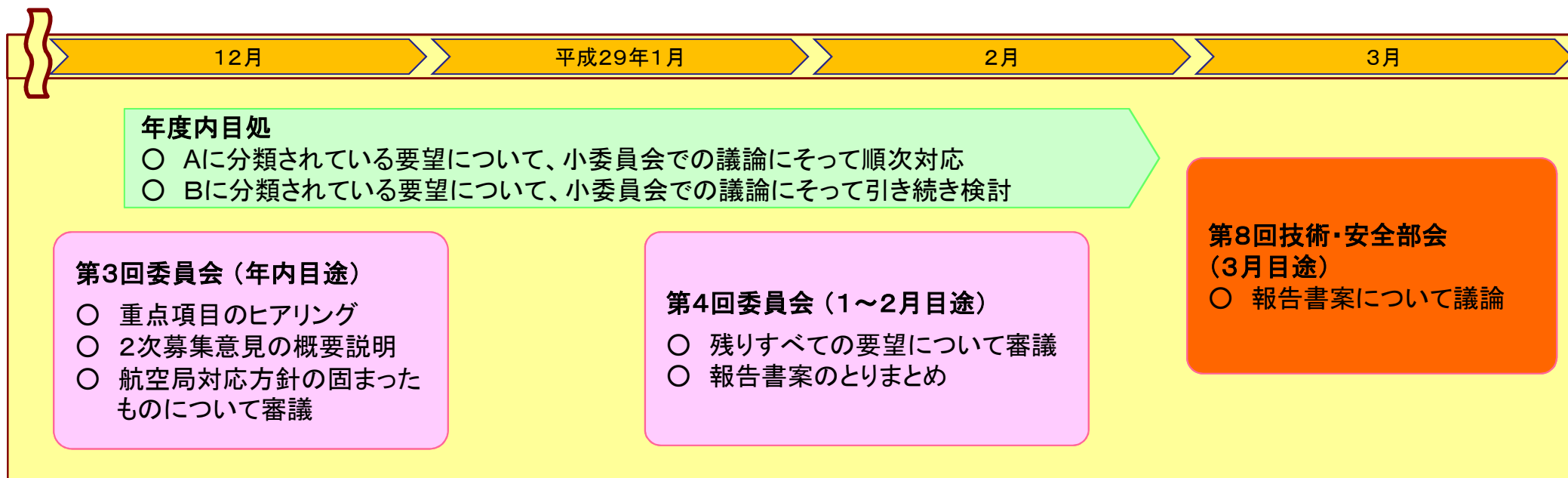
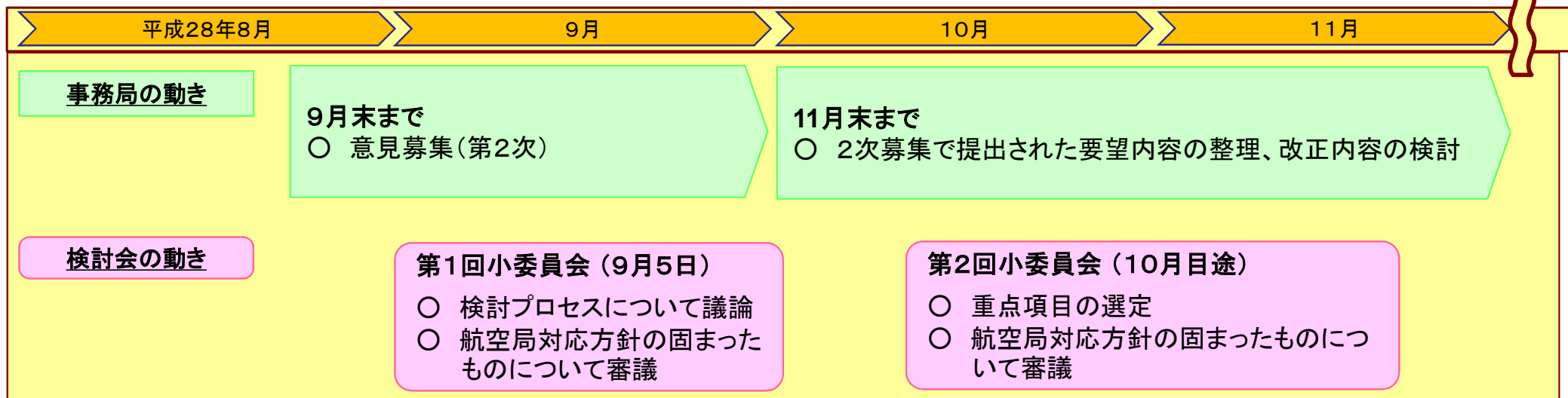
小委員会における検討の進め方(案)③

④検討スケジュール

※ 要望の分類（改正の緊急性及び難易度により分類）

- 要望A : 直ちに対応するもの
- 要望B : 検討にやや時間を要するもの
- 要望C : 検討の結果対応が困難なもの
- 要望D : 事実誤認等現状で対応可能なもの

- 年度内に対応
- H29年度以降に対応



3. 参考資料

国際民間航空条約(シカゴ条約)

締約国は自国の規則をこの条約に一致させ、自国領域内の航空機に従わせ、かつ、所在にかかわらず、自国の国籍記号を掲げる航空機にその領域に施行される規則に従わせることを約束する。(航空規則)

条約附属書(1~19)

国際標準

国際航空のため統一した運用が望ましいと認められた基準で、原則として締約国が遵守しなければならないもの。これと異なる規則や方式を採用する国は、理事会に相違通報を行う義務がある。

米国と欧州の基準

米国航空連邦規則(FAR)

Part21 航空機・装備品の安全性証明
手続き

Part 25 飛行機の耐空性

Part 61 操縦士の技能証明

Part 121 航空機の運航

Part 145 認定事業場 等



欧州航空規則

Part21 航空機・装備品の安全性証明
手続き

CS-25 飛行機の耐空性

Air Crew 操縦士の技能証明

Air Operations 航空機の運航

Part 145 認定事業場 等



航空法

・シカゴ条約及び同附属書に準拠し、安全規制の基本的枠組みを策定

省令・サーキュラー等

・シカゴ条約附属書に準拠しつつ、米国基準、欧州基準と整合を図り、安全性確保のために必要となる詳細な基準を策定

運航の安全性の確保

事業許可、運航・整備に関するマニュアルの認可、安全監査など

航空機の安全性の確保

機体の安全性に関する証明(耐空証明)、整備場の認定など

航空従事者(パイロット等)の技量維持

操縦士・整備士技能証明、機長認定、機長定期審査など

準拠

シカゴ条約

準拠

シカゴ条約附属書

準拠

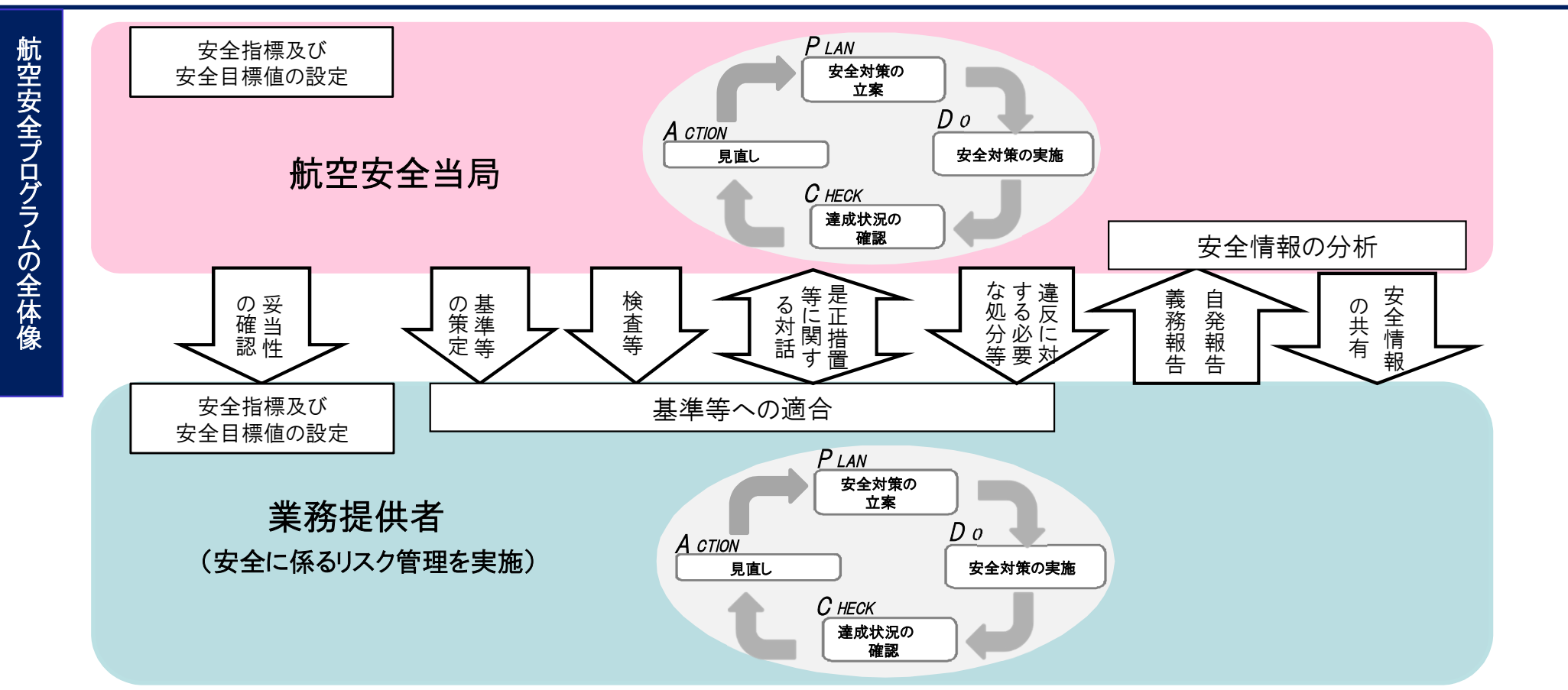
米国航空連邦規則
(FAR)

整合

欧州航空規則

航空安全プログラムの概要

- 国土交通省航空局(航空安全当局)は、国際民間航空条約第19附属書に従い、「航空安全プログラム」を策定し、平成26年度より実施。
- 航空安全当局は、国の安全指標及び安全目標値の設定、航空の安全に係る基準等の策定、検査等、違反に対し必要な処分等を行うとともに、業務提供者に対し、安全指標及び安全目標値の設定など安全に係るリスクの管理を求める。
- また、航空事故等の再発を防止するとともに予防的対策の実施に役立てるため、航空の安全に関する情報を収集し、分析し、及び関係者と共有する。



今後の課題等

- 現行の指標設定の考え方について検証(29年度)
- 自発報告制度における報告数の増大と提言の活用
- 定量的なリスク傾向に応じた監査の実施
- 内部評価制度の改善(評価の深化、評価員の能力向上)

【最重要目標】

	平成23~27年平均値の7%減	平成27年度目標値	平成28年度目標値
① 定期便を運航する本邦航空運送事業者の死亡事故発生率(回数あたり)	0	0	0
② 定期便を運航する本邦航空運送事業者の全損事故発生率(回数あたり)	0	0	0

【その他安全目標】

業務提供者の区分		安全指標	平成23~27年平均値の7%減	平成27年度目標値	平成28年度目標値
航空運送分野	(1)定期便を運航する本邦航空運送事業者	① 航空事故発生率 (時間あたり)	<u>1.15</u>	1.23	1.15
		②-1 " (回数あたり)	<u>2.23</u>	2.32	2.23
		②-2 " (回数あたり) (定期便に限る) (②-1の内数)	<u>1.83</u>	1.90	1.83
		③ 重大インシデント発生率 (時間あたり)	2.81	<u>2.80</u>	2.80
	④ " (回数あたり)	5.48	<u>5.28</u>	5.28	
	(2)(1)以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者	⑤ 航空事故発生率 (時間あたり)	21.69※	<u>19.56</u>	19.56
		⑥ " (回数あたり)	15.97※	<u>14.96</u>	14.96
		⑦ 重大インシデント発生率 (時間あたり)	16.27※	<u>12.45</u>	12.45
⑧ " (回数あたり)		11.98※	<u>9.52</u>	9.52	

※ 「時間あたり」は100万飛行時間あたりを、「回数あたり」は100万飛行回数あたりを示す。

※ 計算に使用している時間、回数のデータは、現時点で統計データの抽出機能不具合解消までの暫定値である。(H28.4頃まで)

【その他安全目標】(つづき)

業務提供者の区分		各安全指標	平成23~27年 平均値の7%減	平成27年度 目標値	平成28年度 目標値
航空運送分野	国、地方公共団体、個人	⑨ 航空事故発生率 (時間あたり)	52.56	43.28	43.28
		⑩ " (回数あたり)	58.90	48.77	48.77
		⑪ 重大インシデント発生率 (時間あたり)	13.14	12.82	12.82
		⑫ " (回数あたり)	14.73	14.45	14.45
交通管制分野	航空保安業務等提供者	⑬ 交通管制分野に関連する又は関連するおそれのある航空事故発生率(管制取扱機数あたり)	0.11	0.00	0.00
		⑭ 交通管制分野に関連する又は関連するおそれのある重大インシデント発生率(管制取扱機数あたり)	1.28	1.28	1.28
空港分野	(新)空港管理業務等提供者	⑮ 空港の設置管理者が管理する施設若しくは運用に起因する又は起因して発生したおそれのある航空事故発生率(着陸回数あたり)	0	—	0
		⑯ 空港の設置管理者が管理する施設若しくは運用に起因する又は起因して発生したおそれのある重大インシデント発生率(着陸回数あたり)	0	—	0
		⑰ 制限区域内において、地上での作業又は地上の施設若しくは物件に起因する人の死傷、又は航空機が損傷した事態の発生率(着陸回数あたり)	26.54	—	26.54

※ 「時間あたり」は100万飛行時間あたりを、「回数あたり」は100万飛行回数あたりを示す。

※ 計算に使用している時間、回数のデータは、現時点で統計データの抽出機能不具合解消までの暫定値である。(H28.4頃まで)

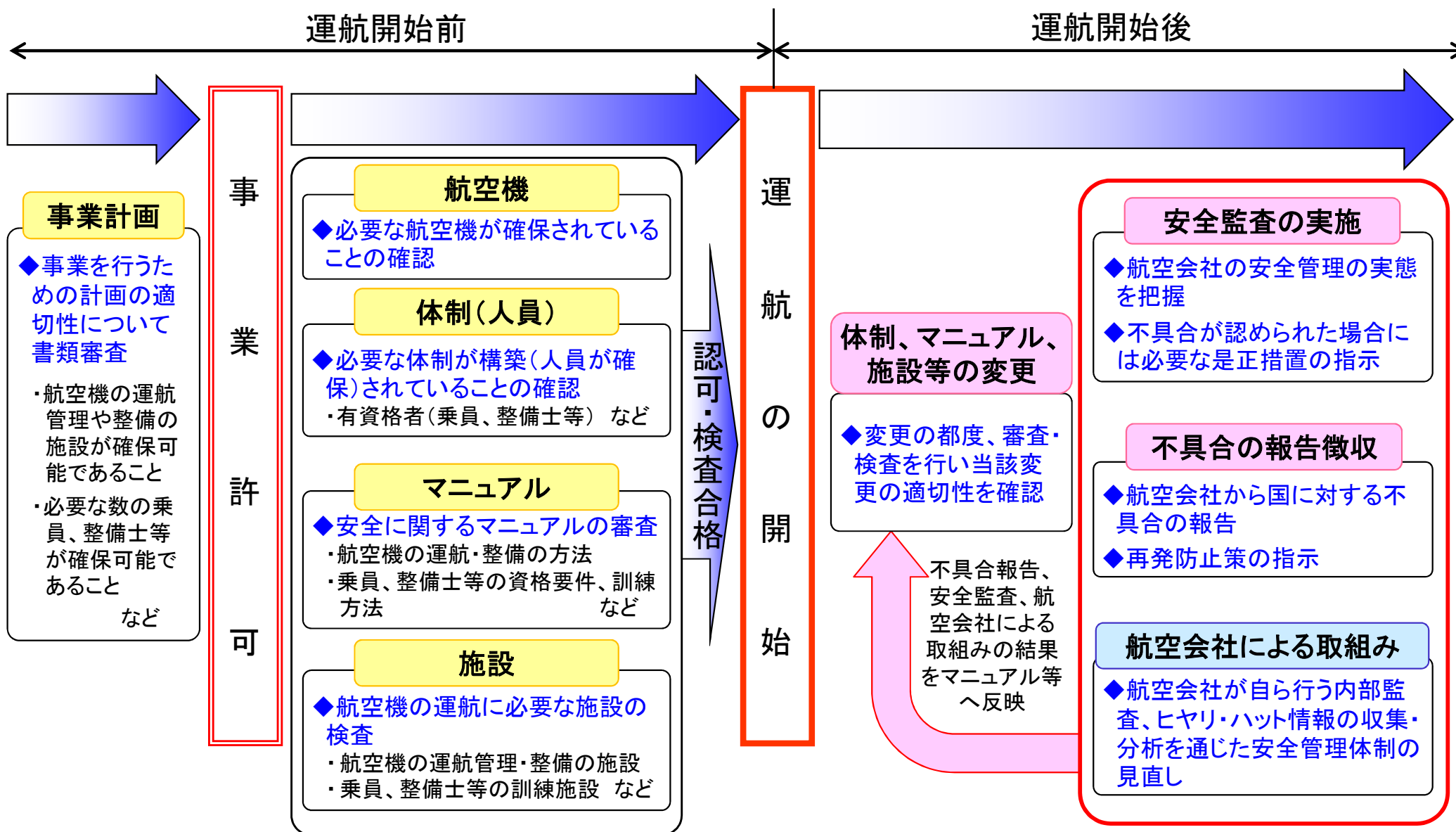
※ 「管制取扱機数あたり」は、管制取扱機数100万機あたりを示す。「着陸回数あたり」は、100万着陸回数あたりを示す。

※ 管制取扱機数＝福岡FIR内の全IFR飛行計画数＋(VFR離陸機数＋VFR着陸機数)/2。なお、VFR離陸・着陸機数は管制・レディオ・RAG空港での総和とする。

※ 航空保安業務等提供者は、航空灯火又は航空保安無線施設を管理する国以外の者を含む。

我が国安全規制の仕組み(運航の安全性の確保)

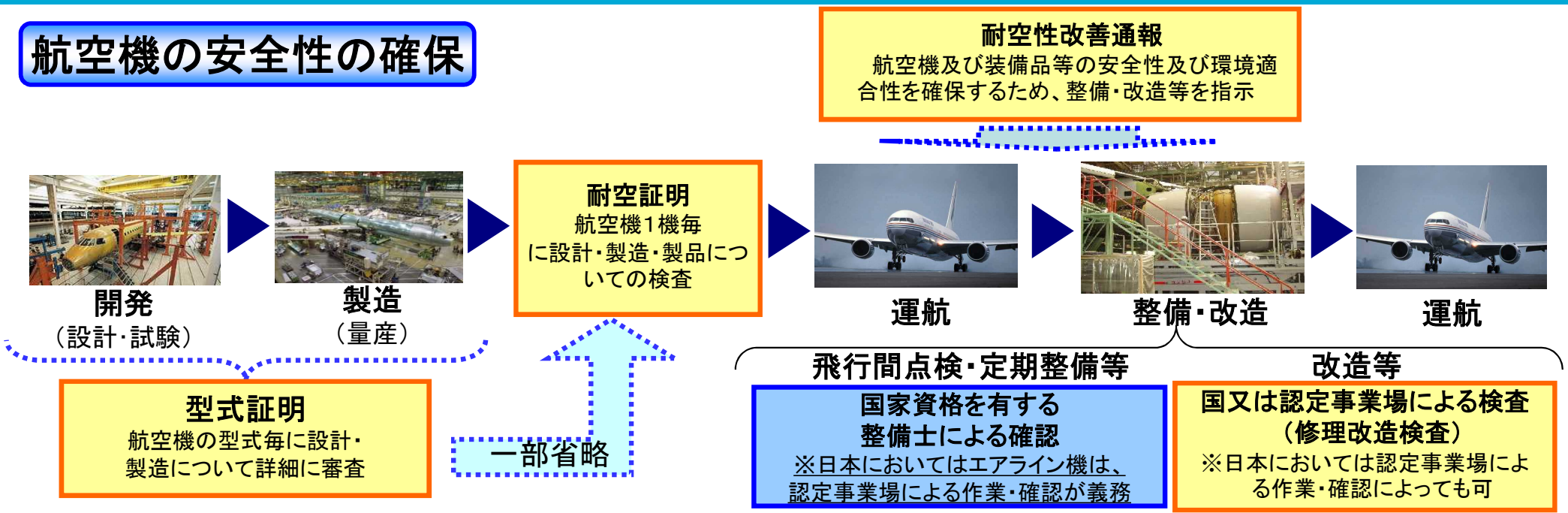
運航の安全性の確保



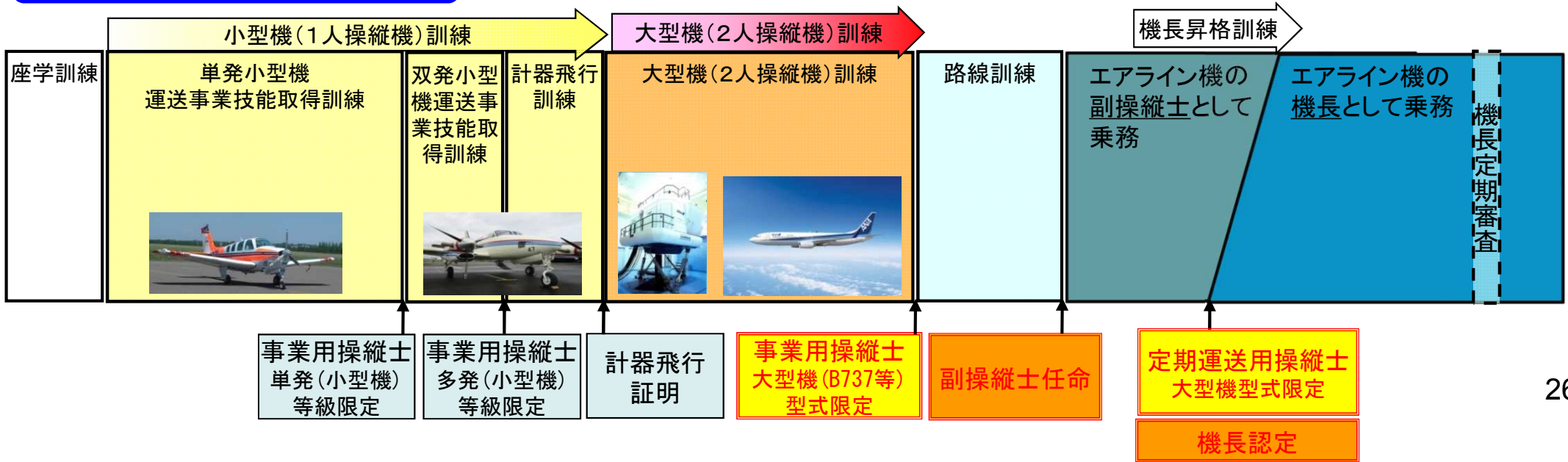
※ 事業計画を変更する場合にも、必要なマニュアルの認可、施設の検査等を実施

我が国安全規制の仕組み(航空機の安全性の確保、航空従事者の技量維持)

航空機の安全性の確保



航空従事者の技量維持



過去の取組みについて

○安全に関する技術規制のあり方検討会(平成23年12月～平成24年6月)

- 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)のあり方を見直した。
- 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。

事業者からの要望(全項目)
251項目

集約

事業者からの要望
(重複する要望を統合)
129項目

検討会(平成23年12月～平成24年6月:全4回)で報告・議論(120項目)

○ 対応(A、B、C) 100項目
(うち、A:40、B:10、C:50)

× 対応不可(D) 20項目

■ うち、ビジネスジェットに関する要望(19項目)

○ 対応(A、C) 15項目
(うち、A:6、C:9)

× 対応不可(D) 4項目

有識者委員会
(平成23年12月時点)

(委員長)
鈴木真二 東京大学大学院工学系研究科教授

(委員)
石川隆司 (独)宇宙航空研究開発機構
理事

今井孝雄 (社)日本航空技術協会
会長

宇藤山了 (財)航空輸送技術研究
センター専務理事

大上二三雄 IM・AI・コンサルティンググループ(株)
代表取締役社長

大内 学 (社)日本航空機操縦士協会会長
戸崎 肇 早稲田大学アジア研究所教授

他省庁の所管に関する要望(3項目)

※規制・制度改革に関する分科会第1WG(平成24年3月19日に開催)において検討、結論

要望取り下げ等(6項目)

<凡例>

- 要望A: 対応(即時)又は措置済み等
- 要望B: 対応(平成23年度内)
- 要望C: 対応(原則、平成24年度内)
- 要望D: 対応不可

<対応状況>

- ・平成27年3月末時点(第4回技術・安全部会で報告した時点)で、120項目中91項目について対応済み。(対応不可は23項目)
- ・平成27年度は1項目について対応。
- ・平成28年3月末時点で、120項目中92項目について対応済み。(対応不可は23項目)
- ・現在、残り5項目について検討中。

実技試験のシミュレータ化

[当時]

副操縦士に昇格する者に対する実技試験は、実機で行っていた。

[対応]

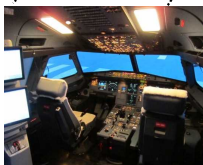
訓練の一部を実機で行う等の一定の条件のもと、実技試験はシミュレータ(パイロットの試験等に使用する模擬飛行装置)使用を認める方向で対応した。

[効果]

試験のために機材を運休させる必要がなくなるほか、燃料費等のコスト削減につながる。



(内部)



旅客在機中給油の実施

[当時]

旅客在機中に給油を行うことは、一定の条件を満たせば可能であるが、その旨が認知されていなかった。

[対応]

通達を改正し、旅客在機中に給油を行うことが可能である旨を明確化した。

[効果]

旅客在機中に給油を行うことで、ターンアラウンドタイム(着陸から離陸までの間隔)が短縮され、遅延回復などが可能となる。



打刻方法の見直し

[当時]

金属プレートの貼付による打刻は、一定の条件を満たせば可能であるが、その旨が認知されていなかった。

[対応]

省令を改正し、金属プレートの貼付による打刻が認められることを明確化した。

[効果]

リース機である場合、「直接」打刻していると、返却時に原状回復コストがかかっていたが、これを低減することが可能となる。

