

技術規制の見直しによる主な効果

背景

航空技術の進歩

新たなビジネスモデル
の登場(LCC等)

環境の変化
(人材の確保・育成
の必要性の高まり)

手続きの合理化、簡素化
の要請

対応

技術の進歩を踏まえた見直し(P.53)

(具体例)

- 実技試験のシミュレータ化(No.52)
副操縦士昇格のための実技試験について、シミュレータ使用を認める方向で対応。
- 簡易型チャイルドシートの承認(No.13)
米国において承認されている簡易なチャイルドシートの承認を検討。
- 給油中の無線設備等使用禁止の緩和(No.41)
給油中であっても、火花を起す恐れのない無線設備については使用可能とすることを検討。

新たなビジネスモデルに対応するための見直し(P.54)

- 旅客在機中給油の実施(No.40)
旅客在機中に給油を行うことが可能であることを明確化。
- 打刻方法の見直し(No.85)
打刻について、打刻位置の拡大と航空機本体に「直接」打刻する以外の実施方法(プレート貼付など)の明確化を検討。
- 英文による運航規程の提出(No.105)
全ての職員が英文マニュアルを十分に理解し、遵守することを前提に、運航に係るマニュアルを英文で作成し、承認を受けることを可能とすることを検討。

人材の確保・育成のための見直し(P.55)

- 指定養成施設への入所要件の緩和(No.61)
航空会社の有する、パイロット等の養成施設(指定養成施設)については、入所者が限定されているが、これを緩和。
- 60歳以上のパイロットの同時乗務を可能に(No.46)
航空会社におけるパイロットの健康管理体制を充実させた上で、60歳以上のパイロットの同時乗務を可能に。

手続きの合理化、簡素化のための見直し(P.55)

- シミュレータの認定検査合格後、即日使用可能に(No.53)
- 特別航行の機番追加申請の簡素化(No.75)
- 配布マニュアルの電子化(No.107)

効果

利用者利便の向上

業務運営の効率化

人材の確保・育成

コストの削減

技術規制の見直しによる主な効果～技術の進歩を踏まえた見直し～

航空技術の進歩



シミュレータの機能の高度化

(内部)



簡易型チャイルドシートの導入



対応

○ 実技試験のシミュレータ化(No.52)

[現 状]

副操縦士に昇格する者に対する実技試験は、実機で行っている。

[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する。

[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。

○ 簡易型チャイルドシートの承認(No.13)

[現 状]

簡易型チャイルドシートの使用は認めていない。

[対 応]

安全性への影響などを評価の上、安全上問題がないことを確認した場合には、使用を認める。

[効 果]

従来より小型で軽量のチャイルドシートが使用できるようになり、旅客の利便性が向上する。

○ 給油中の無線設備等使用禁止の緩和(No.41)

[現 状]

給排油中の航空機の無線設備又は電気設備の操作を禁止している。

[対 応]

火花放電等を起こすおそれのない無線設備の使用を可能とする。

[効 果]

無線設備を使用しながら効率的に給排油作業を行うことができるようになる。

技術規制の見直しによる主な効果～新たなビジネスモデルに対応するための見直し～

新たなビジネスモデルの登場(LCC等)



我が国LCCの参入

LCCのビジネスモデルの特徴

主として以下のような取り組みにより、低コスト、低運賃サービスの提供を実現。

- ① 短距離かつ直行便を主体とする運航形態
- ② 空港滞在時間の短縮や機材回転率の向上
- ③ 主要空港の周辺空港の利用
- ④ 販売コストの削減・サービスの簡素化



給油時間の短縮により
機材の稼働率を高めたいというニーズ

打刻方法の変化



部材への打刻から
プレートの貼付へ



対応

○ 旅客在機中給油の実施(No.40)

[現 状]

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い。

[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する。

[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(No.85)

[現 状]

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い。

[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する。

[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。

○ 英文による運航規程の提出(No.105)

[現 状]

運航に係るマニュアルを英文で作成し、承認を受けることはできない。

[対 応]

全ての職員が英文マニュアルを十分に理解し、遵守することを前提に、運航に係るマニュアルを英文で作成し、承認を受けることを可能とする。

[効 果]

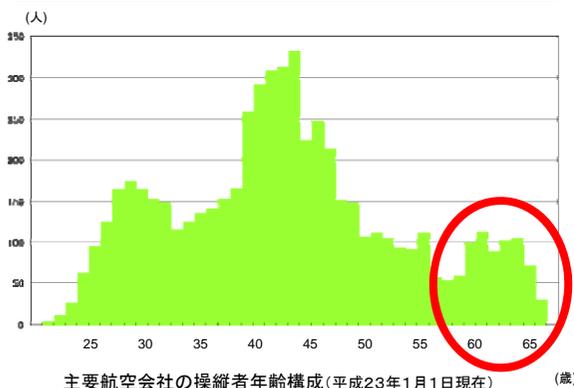
外国人パイロットの増加などにより、マニュアルを和訳する必要性が低下する中で、外国の航空機メーカー等のマニュアルを和訳する手間を省き、申請にかかる時間を短縮できる。

技術規制の見直しによる主な効果～人材の確保・育成のための見直し

／手続きの合理化、簡素化のための見直し～

人材の確保・育成の必要性

60歳以上の健康なパイロットの増加



航空需要の拡大

航空需要の拡大により、世界的なパイロット不足が発生

例) アジア/太平洋



対応

○ 60歳以上のパイロットの同時乗務を可能に(No.46)

[現状]
60歳以上のパイロットが同時に乗務することを禁止している。

[対応]
航空会社におけるパイロットの健康管理体制を充実させた上で、60歳以上のパイロットが同時に乗務することを可能とする。

[効果]
ベテランパイロットをはじめとするパイロットの有効的活用が可能となる。

○ 指定養成施設への入所要件の緩和(No.61)

[現状]
航空会社の有する指定養成施設には、グループ会社以外の要員は入所できない。

[対応]
航空会社がカリキュラム変更等を行えば、グループ会社以外の要員の入所を認める。

[効果]
効率的な人員の訓練が可能となり、今後の就航数の増加に対応した人員育成が見込まれる。

手続きの合理化、簡素化のための見直し

○ シミュレータの認定検査合格後、即日使用可能に(No.53)

[現状]
シミュレータについては、国土交通大臣の認定を受ける必要があり、認定検査終了後、数週間使用することができない。

[対応]
シミュレータの認定検査において、合格した場合には、即日使用できるようにする。

○ 特別航行の機番追加申請の簡素化(No.75)

[現状]
高精度航法(RNAV)等の特別な方式の航行を行う場合、航空機が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・国の許可を受ける必要があるが、同一の装置を装備した同一型式の複数機を順次導入するような場合においても、一機毎に個別に申請している。

[対応]
同一の装置を装備している同一型式の航空機グループについて、まとめて申請することを可とする。

○ 配布マニュアルの電子化(No.107)

[現状]
航空運送事業者は、運航に係る業務上必要な部分(マニュアル)について、国に紙媒体で配布している。

[対応]
タブレット端末等の電子媒体にて運航関連のマニュアルを配布することを可とする。