

# 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3年3月

## 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)

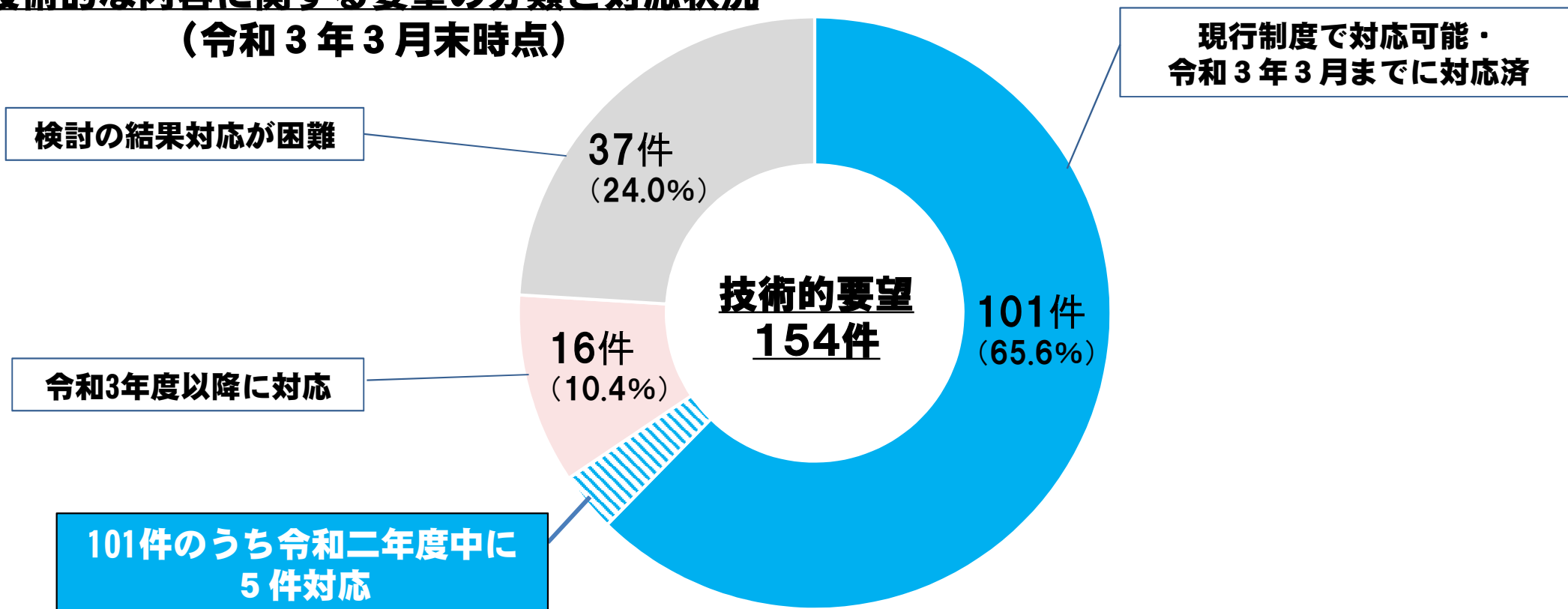
## これまでの経緯

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）
平成30年	
3月29日	第11回技術・安全部会（報告書のフォローアップ）
平成31年	
3月29日	第12回技術・安全部会（報告書のフォローアップ）
令和2年	
5月22日	第13回技術・安全部会（報告書のフォローアップ）

# 要望についての対応状況①

- 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以上である117件について対応済又は対応を行うこととした。
- 昨年のフォローアップまでに96件について対応済。さらに令和二年度に5件対応し、現時点で合計で101件に対応済。また、16件について引き続き検討中となっている。（令和3年3月末時点）。
- 次年度で報告書の取りまとめから5年となることを受け、検討中となっている16件について、要望事項や取組状況について、令和3年度中に精査することとする。

## 技術的な内容に関する要望の分類と対応状況 (令和3年3月末時点)



## 要望についての対応状況②

### 令和2年度に対応した要望(5件)

- ①航空安全情報管理・提供システム (ASIMS) について
- ②外国製特定救急用具の検査
- ③国土交通大臣が指定する範囲内の機長について
- ④社内機長初回認定を行う指定本邦航空運送事業者の取扱い
- ⑤社内機長初回認定を行う査察操縦士の取扱い

### 令和3年度以降も引き続き検討する要望(16件)

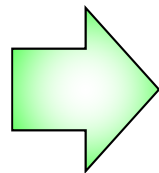
- ①**ビジネスジェットのオンデマンドチャーターに係る運航管理者配置基準の見直し**
- ②義務報告の項目の削除、統合的分析体制の構築
- ③安全管理の講習会について
- ④外国の航空運送事業者からのウェットリース要件の緩和
- ⑤制限区域内における車両の自動運転化について
- ⑥ライトスポーツ航空機の飛行範囲の拡大
- ⑦修理品への予備品証明のみなしについて
- ⑧海外での整備委託先の要件について
- ⑨海外認定事業場の手続
- ⑩耐空類別がN類 (最大離陸重量5700kg以下の普通の飛行に適する飛行機) の機体における定期運送用操縦士の実地試験について
- ⑪指定養成施設の教育
- ⑫航空従事者養成施設の指定の基準について
- ⑬海外の模擬飛行装置の認定
- ⑭自家用操縦士の航空身体検査証明について
- ⑮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
- ⑯型式限定変更時の試験科目等の省略

※全件の個票等詳細は参考資料を参照

## これまで

- 航空運送事業の航空機の運航管理は、国土交通大臣の行う運航管理者技能検定に合格した者（以下「技能検定合格運航管理者」）が実施することが必要。
- 一方、本基準は、定期的に運航を行う大型機を念頭においたものであるため、比較的小型で一定の運航形態にあてはまるビジネスジェットにとっては緩和の余地がある。

一律の配置  
基準見直し

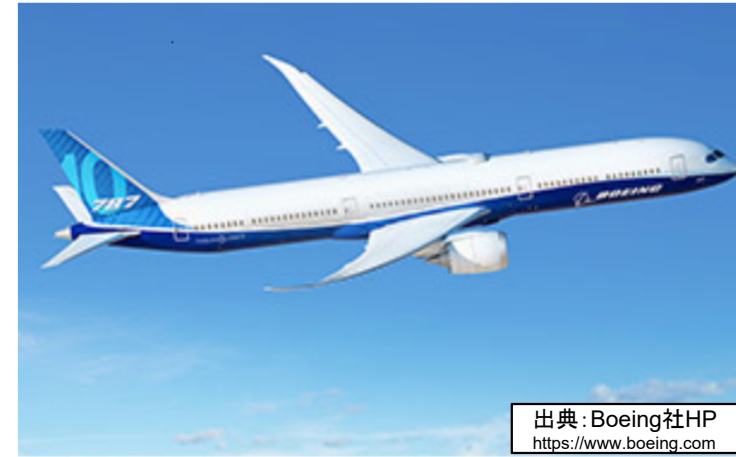


要件を緩和

## 対応の概要(4月頃公布・施行予定)

- 不定期なオンデマンドチャーター運航を行う比較的小型のビジネスジェットを、技能検定合格運航管理者が必要な航空機から除外。【航空法施行規則第166条の6の改正】
- 上記航空機の運航管理については、国に認可された各社の運航規程に基づき、自社内で必要な知識及び技能を有するよう教育・訓練した者が行うことができることを規定。【運航規程審査要領等の改正】

## 事業規模・形態に応じた柔軟な人材の育成・任用が可能に



技能検定合格運航管理者が不要となるビジネスジェット※の例

※ 客席数30以下、最大有償搭載量3400kg以下のタービン機で、一定の運航形態をとるもの。省令において規定。

(参考) 引き続き技能検定合格運航管理者の配置が必要な航空機の例

## 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] A：現行制度で対応可能／B 1：平成29年6月末までに対応済／B 2：平成29年度内に対応／B 3：平成30年度以降に対応／C：検討の結果対応が困難

番号	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)	要望者
120	型式限定変更時の試験科目等の省略	<p><b>【現状】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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)</li> <li>●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。</li> </ul> <p><b>【要望内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>	B2	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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、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。</li> <li>●類似型式間の型式移行訓練・審査の効率化については、令和2年度に実施している操縦士訓練要件の評価・審査手法に関する調査結果も踏まえ、引き続き検討を進める。</li> </ul>	全日本空輸

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] A：現行制度で対応可能／B 1：平成29年6月末までに対応済／B 2：平成29年度内に対応／B 3：平成30年度以降に対応／C：検討の結果対応が困難

番号	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)	要望者
2	義務報告の項目の削除、統合的分析体制の構築	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●しかしながら、以下の点について検討すべき事項がある。 <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> </li> </ul> <p>【要望内容】</p> <p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自発報告が十分に行われていないため、安全推進活動がヒヤリハット情報等を活用した未然防止対策ではなく、実際に発生した事故等の再発防止中心となっている。そのため、義務報告の項目を、事故や重大インシデントに直結する事態に留め、それ以外の事態に関しては自発報告としてVOICESに投稿する仕組みとする。</li> </ul> <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自発報告に関しては、ヒューマンエラーに関する事態も秘匿化されるため、エラーした個人への教育等に至ることがなく、報告することにインセンティブが働くこと期待される。VOICESに投稿されたデータに関しては匿名化されているため、参加する航空事業者が自由に閲覧、分析を行える体制とし、個社の傾向をベンチマークすることにより、有効な未然防止や予測対策に活用する。</li> </ul> <p>③</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>		<p>①A ②A ③B3</p>	<p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●義務報告制度は、航空事故等その他の航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態に関する情報を適切に分析し、また関係者と共有することにより、再発防止及び予防的対策の実施に役立てるため、国によるリスク管理に必須な情報を収集している。現行制度において義務報告の対象としている事項をその対象から外すことは、安全の観点から望ましいことではないと考える。なお、リスク評価の結果、必要でない認識された事項については義務報告の対象から外すなどの対応をしていることから、対象事項に関して周知を行い、関係者の理解を深めていきたい。</li> </ul> <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●VOICESへの報告は、匿名化されたものが「FEEDBACK」という刊行物によって公開されており、関係者が自由に閲覧可能である。</li> </ul> <p>③</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>	<p>①</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●義務報告制度は、航空事故等その他の航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態に関する情報を適切に分析し、また関係者と共有することにより、再発防止及び予防的対策の実施に役立てるため、国によるリスク管理に必須な情報を収集している。現行制度において義務報告の対象としている事項をその対象から外すことは、安全の観点から望ましいことではないと考える。なお、リスク評価の結果、必要でない認識された事項については義務報告の対象から外すなどの対応をしていることから、対象事項に関して周知を行い、関係者の理解を深めていきたい。</li> </ul> <p>②</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●VOICESへの報告は、匿名化されたものが「FEEDBACK」という刊行物によって公開されており、関係者が自由に閲覧可能である。</li> </ul> <p>③</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>	全日本空輸

12 航空安全情報管理・提供システム (ASIMS)について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●安全上の支障を及ぼす事態が発生した場合には、その旨を国土交通大臣に報告しなければならない。</li> <li>●ASIMSシステムによる報告を行う場合は、当該システムに接続した際のウェブ画面上の報告様式に従って記載することとなっている。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●耐空性改善通報(TCD)の確認、必要事項の入力作業、不具合の発生等により、システムが使いつらい。</li> <li>●想定する対応策としては以下のとおりである。 <ul style="list-style-type: none"> <li>- ASIMSシステムの更新、新構築</li> <li>- 情報検索機能の強化</li> <li>- システム情報の共有および有効活用化</li> <li>- サーバーサービスレベルの改善</li> <li>- 公開情報範囲の拡大</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●FAA: AVIATION SAFETY INFORMATION ANALYSIS AND SHARING (ASIAS)により報告</li> <li>●EASA: Website Aviation Safety Report により報告</li> </ul>	B3	<ul style="list-style-type: none"> <li>●ASIMSのシステム改修・更新については予算確保等も必要なことから、早急な対応は困難なもの、今後検討していく予定である。</li> <li>●改修・更新を行う際には利用者の意見を聴取する予定である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●意見等も参考の上、各種の制約から段階的ではあるものの次期システム (ASICSS) の改修を行い、次期システムの利用を令和3年3月末から開始した。(措置済み)</li> </ul>	ピーチ・アビエーション
14 安全管理の講習会について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>		B3	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>	三菱重工航空エンジン
21 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> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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おうとする場合には、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)</li> <li>●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。</li> <li>●「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。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>		B3	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●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。 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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」を考慮する必要はあるか。</li> <li>- 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立するか。(セーフティデモ、安全のしおりを含む。)</li> <li>- 航空政策の課題(路線権益等)</li> </ul> </li> <li>●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。</li> </ul>	ジェットスター・ジャパン



29	<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して行う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。</p> <p>【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。</p> <p>●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)</p> <p>●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>	B3	<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>	日本ビジネス航空協会
----	---	--	---	----	---	--	------------

43	制限区域内における車両の自動運転化について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●車両の自動運転に係る規定は定めていない。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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、自動走行車専用レーンの設置、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</li> <li>●規制を緩和頂き、現在有人によるトーイングタグ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。</li> </ul>		B3	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●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。</li> <li>●令和2年度においては、前年度に引き続きトーイングトラック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。</li> <li>●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。</li> <li>●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策等の検討を行う。</li> </ul>	全日本空輸 日本航空
50	ライトスポーツ航空機の飛行範囲の拡大	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●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。</li> </ul>	B3	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●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く。</li> </ul>	エクスペリメンタル航空機連盟
54	修理品への予備品証明のみなしについて	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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)</li> <li>●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。)であって、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)</li> <li>●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。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●修理品も、予備品証明のみなしの対象としてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●欧米では、修理された装備品に対しても、国が能力を認定した者による検査・証明が行われ、証明書が発行されていなければ、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)</li> </ul>	B3	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●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。</li> <li>●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。</li> <li>●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。</li> </ul>	川崎重工 工業 スカイマーク

74	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"> <li>●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)</li> <li>●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耐空性の確認は、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)</li> </ul> <p>【要望内容①】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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、先方にその意思がなければ、就航を断念せざるを得なかったりする場合がある。</li> <li>●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。</li> </ul> <p>【要望内容②】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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耐空性確認は、(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保しなければならず負担である。</li> <li>●整備の実施及び整備実施後の航空機の耐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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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を締結した後に整備施設を相互認定するのが一般的である。</li> </ul>	<p>B3</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●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。</li> <li>●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不要な場合には、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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>	日本ビジネス航空協会 パニエア
80	海外認定事業場の手続	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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は、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。</li> <li>●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。</li> </ul>		<p>B3</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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ていたが、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節減等のため、同申請を停止した経緯がある。</li> <li>●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關する法律に基づき、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。</li> <li>●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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●関係部局と連携し、当課の各種手続について「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。</li> </ul>	日本航空 ピーチ アビ エーション

<p>102 外国製特定救急用具の検査</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●航空法規則第150条により、航空機には救急用具の装備が義務づけられており、そのうち、非常信号灯や救命胴衣、救命ボート等の特定救急用具については、航空法規則第152条により、国土交通大臣の検査に合格したものでなければならないこととされている。</li> <li>●ただし、航空法規則第152条ただし書きの規定により、特定救急用具の型式承認を得たものにあつては、この限りではないとされている。(航空法規則第150条、第152条)</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●外国製の特定救急用具について、航空機の型式証明の中で耐空性が確認され、機体の部品番号一覧( Illustrated Parts Catalogue )等の中で指定されているものについては、検査を不要としてほしい。</li> </ul>		<p>B3</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●現行の制度でも、外国製特定救急用具の型式承認では、製造国の証明等を示す文書の提出を以て型式承認の検査やその提出書類の多くを省略することにより、申請者の負担の軽減を図っている。(通達「装備品等型式及び使用承認に係る一般方針」)</li> <li>●ただし、国及び申請者双方の負担軽減のため、更なる手続の緩和について、航空法施行規則の改正も含めて引き続き検討する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●No.53(予備品証明制度の見直しについて)に記載のとおり、令和元年6月19日に公布された「航空法及び運輸安全委員会設置法の一部を改正する法律」により、特定救急用具を含む全ての装備品等は、国が認定した事業場(BASA締結国が認定した事業場を含む。)が製造、修理又は改造をし、その耐空性を確認したものでなければならないこととした。</li> <li>これを受け、令和3年2月15日に公布された「航空法施行規則及び民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律施行規則の一部を改正する省令」により、国による特定救急用具承認制度(航空法施行規則第152条)を廃止した(施行日は改正法の施行日と同日(令和4年6月18日))。</li> <li>(措置済み)</li> </ul>	<p>ピーチ・エアビエーション</p>
<p>116 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>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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て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。</li> <li>●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"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> </li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●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。</li> <li>●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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>	<p>B3</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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にしつつ、要望事項の制度化について検討し、平成30年度中に所要の通達改正を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●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通達改正作業を進めているところ</li> <li>●来年度第1四半期の改正を予定。</li> </ul>	<p>日本ビジネス航空協会</p>

127	指定養成施設の教育	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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)」)</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●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。</li> <li>●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。</li> </ul>		<p>B3</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●来年度第1四半期の改正を予定。</li> </ul>	全日本 空輸
128	航空従事者養成施設の指定の基準について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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など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。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●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。</li> </ul>	B3	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●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。</li> <li>●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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>	本田航 空

<p>132 海外の模擬飛行装置の認定</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●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)</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●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。</li> <li>●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。</li> <li>●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。</li> </ul>	<p>B3</p>	<p>FAAの認定を受けた模擬飛行装置に対する認定手続きの簡素化について、今年度を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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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、我が国の認定手続き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。</li> <li>●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。</li> </ul>	<p>日本航空 日本ビジネス航空協会 ピーチ・アビエーション</p>
-------------------------	--	--	-----------	---	--	--

138	<p>自家用操縦士の航空身体検査証明について</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●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)</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>	<p>B3</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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)に対応したものとなっており、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。</li> <li>●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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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ていた。</li> <li>●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。</li> </ul>	日本航空
140	<p>現在に加齢乗員(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</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>	<p>B3</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●加齢乗員の年齢上限の引き上げについては、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。</li> <li>●本件年齢上限の引き上げは、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き上げ(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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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、また国際基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。</li> </ul>	日本航空

<p>143 国土交通大臣が指定する範囲内の機長について</p>	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●航空法第72条に基づき、航空機の機長は、必要な知識及び能力を有することについて、国土交通大臣の認定を受け、定期的に審査を受けなければならない。</li> <li>●国土交通大臣の指定を受けた指定本邦航空運送事業者においては、国土交通大臣が定める範囲内の機長について、社内の査察操縦士が機長の認定や定期審査を行うことができる。</li> <li>●通達「指定本邦航空運送事業者の指定要領(平成12年1月)」において、国土交通大臣が指定する範囲内の機長が定められている。</li> <li>●このうち、「類似規程事業者(※1)」および「準類似規程事業者(※2)」以外から出向復帰する場合は、指定本邦航空運送事業者の指定要領に定める範囲内機長とならないため、国(運航審査官)による機長認定を受けなければならないこととされている。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●「類似規程事業者」及び「準類似規程事業者」以外から出向復帰する場合は、指定本邦航空運送事業者の指定要領に定める範囲内機長とならないため、国(運航審査官)による機長認定を受けなければならない。</li> <li>●ジェイエアから日本航空への出向復帰が年間約30件あり、運航審査官の審査実施に係る調整を行ってきているが、1人でも多くの機長認定を社内で実施できたほうがより効率的であるとの観点から、範囲内機長の範囲について次のいずれかのような検討をお願いしたい。</li> <li>●機長の範囲に、類似規程事業者および準類似規程事業者以外からの出向復帰を追加(同一型式、類似型式、類似型式以外それぞれ)し、査察操縦士による社内機長認定で対応できるようにする。</li> <li>●または、条件を限定して「過去に認定を受けていた型式への復帰」のみ、機長の範囲に追加することを検討していただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●米国や欧州では、機長は航空会社の社内資格として位置づけられており、航空会社内の有資格者が機長認定を行える体制の構築が義務づけられており、「範囲内の機長」に関する制限はない。</li> </ul> <p>※1:類似規程事業者:運航規程のうちオペレーションズマニュアルとして記載されている事項、航空機乗組員に対する訓練及び審査方法等が類似するもの</p> <p>※2:準類似規程事業者:運航規程のうちオペレーションズマニュアルとして記載されている事項のみが類似するもの</p>	<p>B3</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●国による機長の認定制度は、運航の安全の確保に対する社会的な要請に応えるために、昭和34年に制度化されたものである。</li> <li>●また、昭和46年には、機長に対する航空会社の社内審査体制の充実に伴い、範囲内の機長や定期審査を航空会社が行う制度が構築されることになったが、航空機の安全運航の確保のために重要と考えられる部分については、国による機長認定が継続されているものである。</li> <li>●指定本邦航空運送事業者における審査実績等を踏まえて、査察操縦士が審査を実施する範囲内機長の拡充を行ってきた。</li> <li>●規程類に共通性のない事業者からの機長の出向復帰については、安全運航に必要な知識・能力を有している航空機乗組員の場合でも、事業者の定める規程が異なれば、訓練・審査・実運航における運航の手順や緊急対応が異なるという観点から国で審査を実施してきたところである。</li> <li>●一方、査察操縦士が審査する範囲内機長は、現状において初回機長認定まで実施できるようになっている状況であることから、出向復帰を含め類似規程事業者等の取扱いについて検討すべきと考えることから、平成30年度末までに範囲内機長のあり方を再検討する。</li> </ul>	<p>令和2年10月23日に「指定本邦航空運送事業者の指定要領」の一部改正を行い対応済み。(措置済み)</p>	<p>日本航空</p>
----------------------------------	--	--	--	---	-------------



151	社内機長初回認定を行う指定本邦航空運送事業者の取扱い②	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 通達「指定本邦航空運送事業者の指定要領(平成12年1月)」において、社内機長初回認定の実績等を審査することにより、社内機長初回認定を受けた者が機長認定を受けた者と同等以上の知識及び能力があると認められた場合には、「国が半数以上の機長初回認定を実施する」という要件の適用が除外される。</li> <li>● 具体的に考慮される実績等は、過去3年間(審査件数が30件を満たない場合には30件)の型式毎の社内機長初回認定の実績とされている。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 「国が半数以上の機長初回認定を実施する」という要件の適用が除外されるまで、型式ごとに最低機長昇格者60人以上(事業者による機長初回認定30人+航空局による機長初回認定30人)の実績が必要となる。</li> <li>● この実績を確保するまでに相当な期間を要するため、考慮されるべき実績の要件緩和、または「型式ごとの」記載の削除を検討していただきたい。</li> </ul>		<p>B3</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 型式ごとに最低機長昇格者60人以上(事業者による機長初回認定30人+航空局による機長初回認定30人)の実績については、国と同等の審査が実施できているかどうかの妥当性を判断するために必要な人数として定められたものである。</li> <li>● 指定本邦航空運送事業者が社内で認定を行える機長(範囲内機長)や社内機長初回認定に係る要件の全体見直しを平成30年度末までに行うこととし、その中で現在の運用実績を検証し、必要な検討を行った上で、社内機長初回認定の新たな要件を策定し、平成30年度末までに関連通達の改正を行う。</li> </ul>	<p>令和2年10月23日に「指定本邦航空運送事業者の指定要領」の一部改正を行い対応済み。 (措置済み)</p>	日本航空
152	社内機長初回認定を行う査察操縦士の取扱い	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 副操縦士から初めて機長に昇格しようとする者の社内機長初回認定を行う査察操縦士は、通達「機長等認定・審査要領(平成12年1月)」により、一定の追加要件を満足する必要がある。訓練要件及び指名定期審査における成績に関する要件が求められている。一定の追加要件を満足した査察操縦士は、副操縦士から初めて機長に昇格しようとする者の社内機長初回認定を行うことができる。</li> <li>● 通達「機長等認定・審査要領(平成12年1月)」において、査察操縦士の指名の要件が定められているが、社内機長初回認定を実施する査察操縦士については追加の要件が定められている。</li> <li>● 社内機長初回認定を実施する査察操縦士に対して、「①訓練要件」、「②指名定期審査における成績」に関する要件が定められている。</li> </ul> <p>【要望内容】</p> <p>【要望①】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 指名定期審査で「成績良好」と判定されることが求められている。仮に、社内機長初回認定の実施を認められた査察操縦士が指名定期審査で「成績良好」と判定されなかった場合には、社内機長初回認定を実施する資格を失うことになる。更に、一旦資格を失うと、次回成績良好となるために1年間期間を要することになるため、乗員配置計画等に支障を及ぼすことになる。</li> <li>● したがって、指名審査に合格してその能力が確認されているため、成績良好と判定された査察操縦士のみが審査可能であるとする要件(機長等認定・審査要領第27条第6項第二号)の削除を検討していただきたい。</li> </ul> <p>【要望②】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 社内機長初回認定ができる査察操縦士の再指名について、再指名の場合も指名時と同じ条件が必要であるため、再指名に時間を要するとともに、成績良好とならなかった場合の再指名については、成績良好となったあと(1年後)、条件を具備するために更に時間を要する。</li> <li>● そのため、実地訓練や離着陸経験に関する要件の緩和又は省略規定の追加を検討していただきたい。</li> </ul>		<p>B3</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 社内機長初回認定を実施する査察操縦士は、通常の査察操縦士とは異なり、高い審査能力が必要であることから、指名定期審査で常に「成績良好」の判定を維持することを意図したものである。</li> <li>● 範囲内機長や社内機長初回認定に係る要件の全体見直しを平成30年度末までに行うことから、その中で現在の運用実績を検証した上で、社内機長初回認定を行う査察操縦士に求められる「高い審査能力」に係る要件について、平成30年度末までに見直しを行う。</li> </ul>	<p>令和2年10月23日に「機長等認定・審査要領」の一部改正を行い対応済み。 (措置済み)</p>	日本航空