

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4年3月

1. 技術規制の見直しの背景と経緯
2. 昨年度まで及び今年度の取り組み
3. 要望に関する精査の結果

3. 要望に関する精査の結果

平成29年度以降継続して検討してきた要望(精査対象)(16件)

- ①統合的分析体制の構築
- ②安全管理の講習会について
- ③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
- ④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
- 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型式限定変更時の試験科目等の省略
- ⑫指定養成施設の教育
- ⑬航空従事者養成施設の指定の基準について
- ⑭海外の模擬飛行装置の認定
- ⑮自家用操縦士の航空身体検査証明について
- ⑯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

I : 令和3年度中に措置済

- ④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
- 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
- ⑫指定養成施設の教育
- ⑭海外の模擬飛行装置の認定

II : 対応方針確定済(措置未了)

- ①統合的分析体制の構築
- ②安全管理の講習会について
- ⑤制限区域内における車両の自動運転化について
- 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
- ⑮自家用操縦士の航空身体検査証明について

III : 方向性未定(引き続き検討・適時検討再開)

- ③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
- ⑥ライトスポーツ航空機の飛行範囲の拡大
- ⑪型式限定変更時の試験科目等の省略
- ⑬航空従事者養成施設の指定の基準について
- ⑯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

3. 要望に関する精査の結果

Ⅱ：対応方針確定済(措置未了)

2/2

⑧ 海外での整備委託先の要件について

要望概要

本邦航空会社が海外就航先で運航整備を委託できる者は我が国の認定を有している必要があるが、FAAやEASAの認定を有している者を認める等対象を拡大して欲しいという要望

→ 就航先国との間で整備分野のBASAを締結することにより、当該国の認定を保有する整備事業者が簡便に我が国の航空機整備改造認定を取得できるようになり、就航先での運航整備委託先の選択肢拡大が期待される。欧州については、令和3年6月に本体協定を締結。米国との締結協議は、Covid-19の影響により延期中だが、引き続き外務省とも連携して取り組んでいく。

⑨ 海外認定事業場の手続

要望概要

認定事業場の新規認定手続や更新手続において発生する手数料につき、電子納付を可能として欲しいという要望

→ 安全部の申請手続をオンライン化するため、オンライン申請システムを令和4年度に整備することを考えており、当該システムにおいて、認定事業場の新規及び更新に関する手数料納付のオンライン化を可能とするよう、検討を進めている。

⑩ 自家用操縦士の航空身体検査証明について

要望概要

准定期運送用操縦士の資格取得の課程では、先ず訓練生に自家用操縦士の資格を取得させた後、実機訓練を行っているが、自家用操縦士についても第一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依頼する要望

→ 欧米では、自家用操縦士が通常(第二種)より厳しい基準が適用される第一種の航空身体検査証明書を取得することも可能な制度となっており、こうした諸外国の制度をふまえ、准定期運送用操縦士の養成動向も注視しつつ、我が国でも同様の取扱いを可能とする方向で検討を進める。

なお、実現にあたっては、身体検査証明書等の様式変更に伴う申請システム等の改修、指定医への周知等を要する可能性があることから、令和5年度までの改正を目指す。

14	海外の模擬飛行装置の認定	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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もよい、又は書類審査等だけで比較的簡単に承認して欲しい。 ●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。 	I	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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、これまでの米国との当局間会合では、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。 ●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。 ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●令和4年1月17日付けで模擬飛行装置等認定要領及び同細則の改正を行った。 ●海外を含めた模擬飛行装置等については、従前の通達において、提出書類の大部分を占める認定検査ガイドについて、使用する言語に英語でも受け入れ可能であることを記載しておらず、既に海外当局で承認を受けた英語で記載されている認定検査ガイドについて和訳する作業が申請者側の負担となっていた。令和4年1月17日付けで模擬飛行装置等認定要領及び同細則の改正において、認定検査ガイド等については英語での提出を可能とすることを規定し、書類作成についての緩和措置を行った。また、定期検査を毎年度実施しているところ、品質管理規程に基づき適切な管理が行われていることを前提として、3年度毎に実施するものとする合理化を行った。 	日本航空 日本ビジネス航空協会 ピーチ・アビエーション
15	自家用操縦士の航空身体検査証明について	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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) <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 	II	<ul style="list-style-type: none"> ●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)に対応したものとされており、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。 ●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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●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た。 ●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。 	日本航空
16	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見地に基づき68歳未満から70歳未満に引き上げ	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 <p>【要望内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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。 	III	<ul style="list-style-type: none"> ●加齢乗員の年齢上限の引上げについては、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。 ●本件年齢上限の引上げは、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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●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、また国際標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。 	<ul style="list-style-type: none"> ●国際基準を上回る68歳未満への年齢上限引き上げから7年経過しているが、国際基準における更なる年齢上限の引き上げの議論が無いこと、及び我が国の65歳以上の加齢乗員が全乗員に占める割合はまだ限定的で実績が十分でないことから、技術安全部会における本件についての対応は一旦終了することとする。 ●なお、2030年頃から見込まれる操縦士の大量退職時代において本邦航空ネットワークの維持に寄与する方策になりうることから、次年度以降も、加齢乗員の活動状況に係る調査等を継続し、調査の結果に応じて年齢上限の引き上げに向けた検討を開始する。 	日本航空