

議論事項及び今後の方針性(案)の整理

議論事項①

○航空会社の60歳以上の操縦士に対する付加検査

- ・国際標準を踏まえ、また、我が国における60歳以上の操縦士に対する検査結果等を踏まえながら、付加検査が対象となる年齢について見直しを行ってはどうか。
- ・その際、操縦士の健康維持において若年時からの日常的な健康管理の有効性も踏まえながら、検討を行ってはどうか。

区分		現行	今後の方向性(案)	
複数乗務	大型機 * ₁	年齢上限は68歳未満	付加検査	健康管理
		60歳以上の操縦士に付加検査	付加検査対象年齢の見直し <ul style="list-style-type: none"> 60～64歳：対象から除外 65～67歳：現行制度を維持 ※60歳時の付加検査の代替として実施していた、スクリーニング検査も廃止	操縦士の健康維持方策を充実 <ul style="list-style-type: none"> 動脈硬化に関するリスク管理 若年層における健康管理 操縦士への動機付け
複数乗務	小型機 * ₂	年齢上限は68歳未満	付加検査対象年齢の見直し <ul style="list-style-type: none"> 62～64歳：対象から除外 65～67歳：現行制度を維持 ※62歳時の付加検査の代替として実施していた、スクリーニング検査も廃止	

*¹大型機：客席数60超又は最大離陸重量25,000kg超の航空機

*²小型機：客席数60以下かつ最大離陸重量25,000kg以下の航空機



「付加検査対象年齢の見直し」と「健康維持方策の充実」を合わせて実施することにより、安全性を確保したうえで、より多くのシニア人材が医学適性を維持することが可能になるのではないか。

議論事項②

○新たな形態の航空機(空飛ぶクルマ)を使用する航空運送事業に乗務する60歳以上の操縦士

- 今後の利用拡大を見据え、操縦士の健康状態を適切に確保するため、乗務する60歳以上の操縦士に対し付加検査を行う等の方策を講じることについて検討してはどうか。

区分	現行	今後の方針性(案)	
		付加検査	健康管理
一人乗務	<p>路線を定めて航空運送事業を行う場合、60歳以上の操縦士による一人乗務不可 ⇒結果として、操縦装置が一式のみである空飛ぶクルマ等においては60歳以上の操縦士は乗務不可</p>	<p>最小乗組員数が一人である航空機について、<u>付加検査に合格した60歳以上の操縦士による一人乗務を認め</u>る</p> <p>・60～67歳： <u>付加検査を求める。</u> 検査項目については、現行の検査項目をベースとして、適切な検査項目を設定。</p> <p><u>※年齢上限は複数乗務の場合の上限と同様に68歳未満とする。</u></p>	<p>操縦士の健康維持方策を充実</p> <ul style="list-style-type: none"> 動脈硬化に関するリスク管理 若年層における健康管理 操縦士への動機付け



「付加検査による医学適性のチェック」と「健康維持方策の充実」を合わせて実施することにより、空飛ぶクルマ等の一人乗務機についても、安全性を確保したうえで、シニア人材の活用が可能になるのではないか。

議論事項③

○指定検査機関及び指定検査医の確保

- ・ 指定取得の際に必要となる講習会の充実など、指定を受けやすい方策について、検討を行ってはどうか。
- ・ また、指定検査医等の能力の維持・向上も重要。

区分	現行	今後の方向性(案)	
		指定医等の確保	能力の維持・向上
指定検査機関／医	<ul style="list-style-type: none"> ○指定検査機関数は漸減傾向 ○指定検査医数は横ばい傾向 ○検査資料※の不足・不備により、航空身体検査証明審査会において、審査保留となるケースも発生 	<p>指定検査機関／指定検査医の確保のため<u>以下の方策に取り組む</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・指定取得の円滑化 ・講習会等の充実 ・広報活動の推進 	<p>指定検査機関／指定検査医の能力の維持・向上のため<u>以下の方策に取り組む</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・業務標準化 ・講習会等の充実 ・随時立入検査の頻度拡大

※検査資料：国では、基準不適合者を適合とみなせるか国土交通大臣判定を行うために、外部有識者により構成される航空身体検査証明審査会を毎月1回開催している。審査は、指定検査医から提出される検査資料の書面審査により行われる。



指定検査機関及び指定検査医の確保及び能力の維持・向上が必要であり、講習会等の充実、業務標準化等に取り組んではどうか。

議論事項④

○操縦士及び客室乗務員に対するアルコール検査

- 一律に行っている乗務後検査については、原則廃止することとしてはどうか。
- 飛行間の検査(便間検査)については、便間の時間(2時間)に基づいて一律に検査を行うのではなく、便間における勤務管理方法等、飲酒の可能性の有無を踏まえた、より合理的な基準に改正してはどうか。

区分	現行	今後の方向性(案)	
		検査等	教育訓練の拡充等
乗務前	アルコール検知器による検査	アルコール検知器による検査	<u>教育内容の拡充・健康管理の充実</u> (「乗務員の日常的な健康管理・自己管理の徹底」、「依存症の早期発見・対処に関する取組」及び「乗務員間での常時相互確認の徹底」に係る教育及び取組)
便間	アルコール検知器による検査 (飛行間の間隔が2時間以内である場合を除く)	アルコール検知器による検査 <u>(便間を通じて事業者の管理下にある場合を除く)</u>	
乗務後	アルコール検知器による検査	<u>業務中の乗務員間での常時の相互確認</u> ただし、事業者の行う飲酒防止対策が有効に機能していない場合には、アルコール検知器による全数検査	



- 「便間検査の合理化」については、飲酒する機会の有無などを踏まえた合理的な基準に見直しても良いのではないか。
- 「一律的な乗務後検査の原則廃止」については、「教育訓練・健康管理の充実」が前提となるのではないか。他の交通モードの取扱いも確認すべきでないか。