

2. 成田・羽田の一体的運用による首都圏の国際航空需要への対応

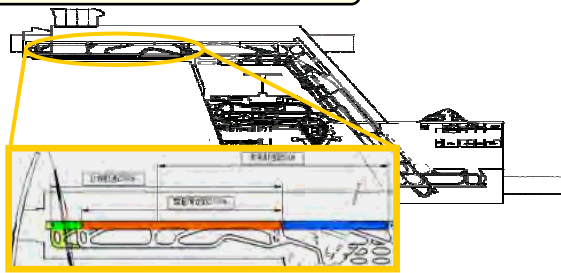
首都圏における旺盛な国際航空需要に対応し、我が国及び首都圏の国際競争力を維持・強化していくため、2010年10月以降、国際線の基幹空港である成田空港と、近距離国際線についてこれを補完する羽田空港とを一体的に運用

現 状

首都圏に対する旺盛な国際航空需要にもかかわらず、空港制約の問題から、特に近年急速に需要が拡大するアジア諸国とのネットワーク拡大の要請に応えることが困難

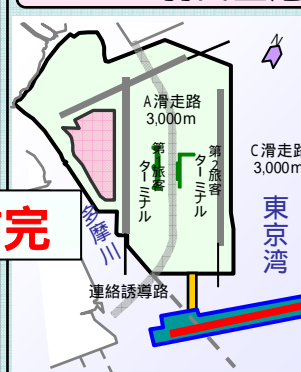
2010年10月以降

成田空港B滑走路の北伸



北伸による平行滑走路の2,500m化の推進により、発着回数が2万回増加(20万回 → 22万回)

羽田空港の再拡張事業



新滑走路の整備により、年間発着能力が29.6万回から40.7万回に増加

このうち、将来の国内航空需要への発着枠を確保した上で、年間約3万回の近距離国際線(羽田からの国内線の最長距離を一つの目安として、羽田にふさわしい路線を今後の航空交渉によって確定)を就航。深夜早朝時間帯において、国際定期便を就航。

補完

我が国及び首都圏の国際競争力を維持・強化していくため、2010年10月以降、

・首都圏において新たに提供される約5万回の国際線発着枠を一体的にとらえ、貴重な資源として、**戦略的に活用**

・「成田は国際線の、羽田は国内線の基幹空港である」との基本的考え方は維持しつつ、**首都圏における拠点空港として密接不可分な両空港を車の両輪として一体的に運用**

3 . オープンスカイ政策について

- オープンスカイ政策とは、二国間の航空の路線、便数及び企業数について、相互に自由化し、無制限に認めること。オープンスカイ政策を標榜する国は、相手国に対して自由化を要求するのと引き替えに、自国の側も、相手国の航空会社による乗り入れを自由化。
- 日本については、首都圏の空港容量に制約があるため、相手国の航空会社による自由な乗り入れを認めることは物理的に不可能。首都圏への乗り入れを制限したままで、オープンスカイ政策を標榜して相手国の自由化を要求しても、中国をはじめとするアジア各国から反発をまねくだけ。
- このため、首都圏については、成田空港の北伸、羽田空港の再拡張の整備を急いだ上で、増加する発着枠を戦略的に活用。空港容量に制約のない関西空港、中部空港及び地方空港については、航空会社が需要に応じて路線や便数を柔軟に設定できる枠組みの構築に努め、アジア各国とのオープンな航空ネットワークを構築していく。

法令における試験の免除に係る規定

航空法施行規則 昭和二十七年運輸省 令第五十六号（抄）

（試験の免除）

第五十条 国土交通大臣は、国際民間航空条約の締約国たる外国の政府が授与した航空業務の技能に係る資格証書を有する者については、申請により、学科試験（別表第三に掲げる国内航空法規に係るものを除く。）及び実地試験の全部又は一部を行わないで技能証明、技能証明の限定の変更、航空英語能力証明又は計器飛行証明を行うことができる。

2 国土交通大臣は、国際民間航空条約の締約国たる外国の政府であつて、第四十六条の規定による試験と同等又はそれ以上の試験を行うと国土交通大臣が認めるものが授与した航空業務の技能に係る資格証書を有する者については、申請により、試験の全部を行わないで技能証明、技能証明の限定の変更、航空英語能力証明又は計器飛行証明を行うことができる。

我が国の航空従事者技能証明制度等の概要

我が国における航空従事者等に係る資格制度は、ICAO附属書第1(国際基準)に忠実に準拠して制度設計されている。

資格名	業務内容	資格要件等	根拠法令
【航空機乗組員】			
定期運送用操縦士	エアラインの運航する航空機の操縦を行う。	年齢、知識、技能、経験及び医学適性	航空法第26条、第29条、第31条及び別表
事業用操縦士	報酬を受けて無償の運航を行う航空機の操縦を行う。	年齢、知識、技能、経験及び医学適性	航空法第26条、第29条、第31条及び別表
自家用操縦士	報酬を受けずに無償の運航を行う航空機の操縦を行う。	年齢、知識、技能、経験及び医学適性	航空法第26条、第29条、第31条及び別表
一等航空士	航空機に乗り組んでその位置及び針路の測定並びに航法上の資料の算出を行う。	年齢、知識、技能、経験及び医学適性	航空法第26条、第29条、第31条及び別表
二等航空士	航空機に乗り組んで天測による以外の方法で航空機の位置及び針路の測定並びに航法上の資料の算出を行う。	年齢、知識、技能、経験及び医学適性	航空法第26条、第29条、第31条及び別表
航空機関士	航空機に乗り組んで発動機及び機体の取扱(操縦装置の操作以外)を行う。	年齢、知識、技能、経験及び医学適性	航空法第26条、第29条、第31条及び別表
航空通信士	航空機に乗り組んで無線設備の操作を行う。	年齢、知識、無線従事者免許(総務省所掌)及び医学適性	航空法第26条、第29条、第31条及び別表
【整備士】			
一等航空整備士	整備をした航空機について耐空性基準への適合を確認する。	年齢、知識、技能、経験	航空法第26条、第29条及び別表
二等航空整備士	整備をした航空機(整備に高度の知識及び能力を有するもの以外)について耐空性基準への適合を確認する。	年齢、知識、技能、経験	航空法第26条、第29条及び別表
一等航空運航整備士	保守・軽微な修理をした航空機について耐空性基準への適合を確認する。	年齢、知識、技能、経験	航空法第26条、第29条及び別表
二等航空運航整備士	保守・軽微な修理をした航空機(整備に高度の知識及び能力を有するもの以外)について耐空性基準への適合を確認する。	年齢、知識、技能、経験	航空法第26条、第29条及び別表
航空工場整備士	整備又は改造をした航空機について耐空性基準への適合を確認する。	年齢、知識、技能、経験	航空法第26条、第29条及び別表
【運航管理者】			
運航管理者	エアラインの運航する航空機の出発及び飛行計画の変更を承認する。	年齢、知識、技能、経験	航空法第77条及び第78条

上記資格要件のうち、知識及び技能については、学科試験及び実地試験によりそれぞれ確認している。

我が国における外国人航空従事者等の受け入れについて

外国ライセンスの受け入れに関するICAO附属書第1(国際基準)の規定

他の締約国が発行したライセンスを有効とする場合、同等のものとして受け入れるための適切な認可によりその有効性を確認しなければならない。(第1.2.2.1項)

我が国は...

試験の一部免除等の措置 (航空法規則第50条第1項)

相手国のライセンスで確認できる能力と重複する部分については、試験の一部免除等を行い、相手国のライセンスで確認できない能力については、試験等により航空輸送の安全を確保するために最低限必要な確認を行う。

外国人
航空従事者等

申請

我が国の技能証明等
を発行(受け入れ)

試験合格

具体的には...

確認のため実施する試験

操縦士

我が国において技能証明等を取得する際に行われる我が国の航空法規(以下「航空法規」という。)の科目に係る学科試験及び一部の実地試験(実地試験については事業用操縦士及び定期運送用操縦士の場合に限り実施する。)

整備士

航空法規の科目に係る学科試験及び一部の実地試験

運航管理者

航空法規の科目に係る学科試験及び一部の実地試験

・試験は日本語のほか、**英語でも実施**

・平成19年度は定期運送用操縦士の英語の試験の実施回数を年3回から**年6回に増加**

国際民間航空条約

国際民間航空条約（昭和二十八年十月
八日条約第二十一号）抄

第一条

（主権）

締約国は、各国がその領域上の空間において完全且つ排他的な主権を有することを承認する。

第七条

（国内営業）

各締約国は、他の締約国の航空機に対し、有償又は貸切で自国の領域内の他の地点に向けて運送される旅客、郵便物及び貨物をその領域内において積み込む許可を与えない権利を有する。各締約国は、他の国又は他の国の航空企業に対して排他的な基礎の上にそのような特権を特に与える取極をしないこと及び他の国からそのような排他的な特権を獲得しないことを約束する。