

事前評価票

<p>施策等名</p>	<p>航空法の一部改正</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>航空局管制保安部 保安企画課 技術部 運航課 航空機安全課 乗員課 (保安企画課長 蒲生 猛) (運航課長 宮下 徹) (航空機安全課長 高岡 信) (乗員課長 高橋 和弘)</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>改正の概要 航空法の一部を改正し、以下の施策を実施する。</p> <p>(1) 一定高度以上の空域における航空機の垂直管制間隔を短縮するため、当該空域における有視界飛行方式による飛行の禁止、及び特別な方式による航行を実施するための航空機に係る許可制度を創設する。</p> <p>(2) 航空交通情報圏及び民間訓練試験空域の安全対策を強化するため、これらの空域において航行を行う場合、航空機に対し、他の航空機の航行に関する情報を入手することを義務づける。</p> <p>(3) 今後の航空機の検査の量的拡大及び質的高度化に対応可能な体制を構築するため、民間能力の活用による航空機検査制度の合理化を図る。</p> <p>(4) 操縦士と管制機関のコミュニケーション能力不足による事故を防止するため、国際航行を行う操縦士に対する英語能力証明制度を導入する。</p> <p>(5) その他、航空交通の管理の実施、事後監督規定の強化 等</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>増加が続く航空需要とこれに伴う航空交通量の増大に対応し、空域の安全かつ効率的な利用並びに航空機及びその航行の安全の一層の向上を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>9) 交通安全の確保 17) 広域的モビリティの確保</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>-</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>-</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>(1) 航空機の垂直間隔の短縮</p> <p>目標と現状の間の問題点 航空機は、飛行高度が高くなるにつれて空気抵抗が小さくなることから、通常長距離を飛行する場合は29000 f t以上の高さでの飛行を計画し、燃料効率の向上を図っている。しかしながら、実際には航空機が希望する高度で飛行することができないケースも多い。</p> <p>原因分析 航空機の巡航高度は、国際標準として、29000 f t以下の高さにおいては垂直方向に1000 f tの間隔を空けて設定されているが、29000 f t以上の高さにおいては2000 f tの間隔を空けて設定されている。これは、飛行高度が高くなるにつれて航空機の高度測定装置の精度が低下するための安全措置であるが、このため29000 f t以上の高度で飛行する場合は選択できる巡航高度が限られることとなる。さらには、近年の航空交通量の増大により、空域が混雑し、航空機の希望高度が競合するケースが多くなっている。</p>		

現状を改善するための課題

上記の状況を改善するためには、国際的に順次導入されている 29000 f t 以上の高さの垂直方向の間隔の 1000 f t への短縮（以下「RVSM」という。）を我が国でも導入する必要がある、その導入に際して国際標準として規定されている要件を確保するための法的整備を行う必要がある。

導入する施策の具体的内容

航空機の垂直間隔の短縮を実施に際し、上記の要件を満たすため、以下の措置を講ずる。

- ・ 29000 f t 以上の高さにおける有視界飛行方式による飛行を禁止する。
- ・ RVSMにより飛行する航空機の許可制度を創設する。

（ 2 ） 航空交通情報圏及び民間訓練試験空域の安全対策

目標と現状の間の問題点

主に地方空港や離島の空港周辺の空域においては、交通量が比較的多くないことから航空交通管制が行われていないが、近年、これら空港周辺の空域において航空機が接近する事例が増加している。また、平成 13 年には、桑名市上空の民間訓練試験空域において訓練機同士の衝突事故が起こっており、これらの空域の安全確保が喫緊の課題となっている。

原因分析

このような空域では、空港からの離陸後の上昇飛行若しくは空港への着陸のための降下飛行又は訓練飛行など特別な飛行が行われており、パイロットの目視だけでは安全を確保することが困難である。このような特性に加え、近年の航空交通量の増加や小型航空機の高速化など航空機の性能向上がこれらの空域における航空機の接近事例の増加等の一因となっている。

現状を改善するための課題

このような空域を航行する航空機には、他の航空機の位置に関する情報を確実に入手させるとともに、民間訓練試験空域においては同一の時間帯に複数の航空機が同じ空域で訓練飛行等を実施しないように空域の利用調整を実施する必要がある。

導入する施策の具体的内容

- ・ 航空交通情報圏及び民間訓練試験空域を航行しようとする航空機に対し、他の航空機の航行に関する情報を提供する機関への連絡を義務付ける。
- ・ 民間訓練試験空域において訓練飛行等を行う航空機に対し、訓練試験等計画の提出を義務づける。

（ 3 ） 航空機の設計検査制度の合理化

目標と現状の間の問題点

今後の航空交通量の増大、新技術を活用した特別な航行の開発・導入及び約 40 年ぶりとなる国産ジェット旅客機の開発などに伴い、航空機の検査についても量的拡大及び質的高度化が見込まれるが、現行の航空機の検査体制は、小型プロペラ機・ヘリコプターに対応したものであり、詳細かつ厳しい検査を必要とする最新のジェット旅客機の開発等に係る検査申請者の要望に、適時適切に対応するには限界がある。

原因分析

航空機の検査は基本的に国が実施するものであるが、特に航空機の設計検査については全て国が実施することとしてきていた。しかしながら、現行の体制

	<p>では、今後見込まれる新技術に係る設計の検査や、詳細かつ厳しい検査が必要となるジェット旅客機の開発の検査による航空機設計検査の量的拡大・質的高度化に対して人員が不十分であり、対応することが困難となっている。</p> <p>現状を解決するための課題 国は、航空機検査体制を強化するとともに、航空機の新技术への対応に重点を置いた検査体制を構築する必要がある。</p> <p>導入する施策の具体的内容 民間の能力を活用し、航空機の設計検査の体制を強化するため、事業場が認定を受けることのできる能力に、航空機又は装備品の設計及び設計後の検査の能力を追加する。</p> <p>(4) 国際航行を行う操縦士に対する英語能力証明制度の導入</p> <p>目標と現状の間の問題点 国際民間航空条約附属書で定める国際標準が改正され、国際航行を行う操縦士は、一定の語学能力を有していることの証明を受け、かつ、定期的に評価しなければならないこととされた。我が国においては、現在、操縦士の技能証明の過程で操縦士の管制機関とのコミュニケーション能力を確認しており、また、我が国において操縦士の英語能力が一因となった事故は生じていないが、能力判定の基準が新たに制定された国際標準に対応しておらず、また、定期的に評価する制度となっていない。</p> <p>原因分析 国際標準の改正は、1996年にインドで発生し312人の乗員乗客の命が奪われた空中衝突事故をはじめ、操縦士の英語能力が不十分であったことが一因である事故が我が国以外の航空会社で発生していることを受けたものである。</p> <p>現状を解決するための課題 平成20年3月より、国際航行を行う操縦士には、国際標準として、各締約国による語学能力の証明が求められることから、我が国においても操縦士の英語能力証明制度を導入する必要がある。</p> <p>導入する施策の具体的内容 操縦士に対し、航空に関する英語の能力を証明する制度を設けるとともに、当該証明を受けていない操縦士の国際航行を禁止する。</p>
<p>社会的ニーズ</p>	<p>(1) 航空機の垂直管制間隔の短縮 RVSMを導入することにより、燃料効率の良い高度を飛行できる航空機が増加するため、燃費を削減することが可能となることから、早期に実施することを求められている。 また、航空機が選択できる高度が増加することから、航空交通容量を拡大することが可能となる。</p> <p>(2) 航空交通情報圏及び民間訓練試験空域の安全対策 航空交通情報圏及び民間訓練試験空域において、航空機の接近事例や衝突事故が発生していることから、これらの空域における安全対策の強化を早期に実施することを求められている。</p> <p>(3) 航空機の検査制度の合理化 今後の新技术の導入や国産ジェット旅客機の開発といった、航空機の量的拡大や質的高度化が予想されることから、これに円滑に対応可能な航空機の検査体</p>

	<p>制を構築することが必要である。</p> <p>(4) 操縦士の英語能力証明制度の導入 平成20年3月より、国際航行を行う操縦士には、国際標準として、各締約国による語学能力の証明が求められる。当該標準を履行しない場合、他のシカゴ条約締約国により我が国操縦士の乗り入れを拒否される可能性があることから、我が国においても操縦士の英語能力証明制度を導入する必要がある。</p>
行政の関与	<p>(1)・(2) 航空交通の安全確保のため、国土交通大臣が航空交通管制及び情報の提供等を実施していることから、行政の関与が必要である。</p> <p>(3) 航空機の設計の検査については航空機の安全の根幹であり、国土交通大臣が実施するものであることから、民間の事業者に航空機の設計検査を行わせるにあたっては、一定の能力を有する者により行われる必要があり、その検査能力の審査及びその後の常時監視について行政の関与が必要である。</p> <p>(4) 操縦士の技能証明は、免許当局として、国土交通大臣が実施するものであることから、行政の関与が必要である。ただし、民間能力を活用する観点から、国土交通大臣が指定した航空運送事業者が英語能力について判定した者については、試験を省略することができる制度としている。</p>
国の関与	<p>(1)・(2) 航空交通の安全確保のために行われる航空交通管制や情報の提供等は、その業務の性質上一元的に実施される必要があることから、引き続き地方ではなく国が実施する必要がある。</p> <p>(3) 航空機の設計における安全の確保は航空交通の安全確保に直結するものであり、航空機の検査については基本的に国が実施していることから、民間の事業者に航空機の設計検査を行わせるにあたってはその検査能力の審査を統一的行うことが必要である。</p> <p>(4) 操縦士の技能証明は国が実施しており、航空英語能力証明についても、引き続き地方ではなく国が実施することが適切である。</p>
施策等の効率性	<p>(1) 有視界飛行方式の禁止及び特別な航行の許可制度の創設は、RVSMを導入するためにシカゴ条約に基づく国際標準に規定されている要件である。RVSMの導入により、燃料効率の良い高度を飛行できる航空機が増加し、燃料費削減等の効果がある。 一方、29000ft以上の高さの空域を有視界飛行方式で飛行する民間の航空機は実際にはほとんどなく、やむを得ず有視界飛行方式で飛行する必要がある場合は管制機関の許可を得れば飛行することが可能であることから、当該規制による社会的費用はほとんど発生しない。</p> <p>(2) 他の航空機の航行に関する情報提供は既存の施設を用いて実施するため、新たな整備費用が発生するものではなく、また、航空機は飛行場の情報提供機関等に連絡して情報を入手するのみであることから、社会的費用は必要最小限のものである。 また、民間訓練試験空域における訓練飛行等の承認についても、新たな施設整備を要するものではなく、訓練飛行等を行おうとする者が国土交通省令に規定する事項を通報するのみであり、社会的費用は必要最小限のものである。</p> <p>(3) 認定事業場が行った設計及び設計後の検査によって国の検査の一部又は</p>

	<p>全部の省略を受けることを可能にすることにより、より迅速な航空機の検査が可能となり、開発費用を削減する効果がある。</p> <p>一方、事業場の認定に際して必要となる手続きとしては、当該事業場が法律で定める要件に適合するものである旨の申請をするだけで足り、申請者に係る負担は必要最小限のものである。</p> <p>(4) 航空英語能力証明制度では、国際標準で定められた最低基準に適合していれば証明を行うこととしており、申請者の負担は必要最小限のものである。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>(1) RVSMを導入することにより、燃料効率の良い高度を飛行できる航空機が増加する。また、航空機が選択できる高度が増加することから、航空交通容量を拡大することが可能となる。</p> <p>(2) 航空交通情報圏及び民間訓練試験空域において航行する航空機は、当該空域を航行する他の航空機の情報を入手することが可能となり、航空機の接近を防止することが可能となる。また、訓練試験等計画の承認を義務づけることにより、民間訓練試験空域の利用の重複を排除することができ、当該空域における衝突事故の防止が可能となる。</p> <p>(3) 一定の能力を有する事業者の能力を活用することにより、官民あわせた国全体の検査の体制の強化及び国の検査の新技術への重点化など、航空機検査制度の合理化が図られる。</p> <p>(4) 国際航行を行う操縦士の英語能力が確保されることにより、英語でのコミュニケーション能力が一因となる航空機の事故が減少し、航空機の航行の安全性が向上する。また、国際標準に従って証明を行うことにより他のシカゴ条約締約国においても有効な証明と認められるため、乗り入れる外国におけるこれに相当する証明が不要となり、我が国操縦士の負担軽減に資する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	