

航空保安システム整備部会の審議対象外である要望事項に対する回答

関係団体からの要望事項に対する回答

(凡例 定：定期航空協会、事：全日本航空機事業連合会、操：日本航空機操縦士協会、労：全日本交通運輸産業労働組合協議会)

要望・意見等	回答
(1) 操縦士の安全報告制度に免責制度を導入すべきである。 (操)	<p>大手航空会社間において運用されている安全報告制度である「航空安全情報ネットワーク」においては、情報源の秘匿性を確保すること、航空局が当該ネットワークに直接関与しないこと等により、<u>情報提供者が情報を提供したことによって不利益を受けないように考慮されている。</u></p>
(2) 機材の管理体制を見直すべきである。(操)	<p>機材の管理については、所有者において責任をもって管理すべきと考えるが、米国における同時多発テロ事件発生直後に、事業者等に対し、航空保安対策基準のフェーズE実施の指示と併せ、<u>管理する区域の警備等について徹底の指示を出している。</u></p> <p>また、小型航空機等を使用したテロ行為の防止のため、機体の管理について、<u>小型航空機等保有事業者及び個人所有者に対し、徹底するよう指導している。</u></p>
(3) 航空従事者技能証明書資格者を把握すべきである。(操)	<p>航空従事者技能証明の有資格者の知識・能力については、技能証明を行う段階で確認しており、その後についても、航空事業者などに対する立ち入り検査時、また操縦者等については航空身体検査の実施状況等から把握しているところである。一方、航空従事者技能証明有資格者がどのような会社や組織に属しているか等の情報の把握については、個人のプライバシーに係る要素が大きく、国としてどこまで管理を行うべきか、慎重に検討していく必要がある。</p>
(4) 耐空検査員制度の小型航空機への適用、認定工場基準の	<p>耐空検査員制度：平成 8 年の航空法改正により、小型航空機の耐空証</p>

<p>緩和、検査書類の簡素化を実施すべきである。(操)</p>	<p>明検査についても認定事業場制度を導入したところである。 <u>事業場認定基準</u>：現在の認定基準については、安全性を確保するため必要最低限の基準となっており、また、中小規模の事業者であっても十分適合しうる基準になっていると考えている。認定の取得を希望する事業者に対して<u>適切な助言・指導を行う等の取り組みにより認定事業場の数を増加させる努力を引き続き行うこととしている。</u> <u>検査書類の簡素化</u>：現在検査時に提出・提示を求めている書類は、必要最低限の内容となっており、<u>受検者にとって過大な負担となるものとは考えていない。</u></p>
<p>(5) 機上装置無線機器の無線検査を改善すべきである。(操)</p>	<p>無線機器の検査については、二重行政にならないよう、<u>総務省(旧郵政省)</u>と調整をしてきているところである。</p>
<p>(6) 各地の飛行場に小型機の利用できる飛行場やエプロンを更に増設すべきである。(操)</p>	<p>(空港整備部会に対応)</p>
<p>(7) 成田空港の整備を促進すべきである。(操)</p>	<p>(空港整備部会に対応)</p>
<p>(8) 航空保安法(仮称)を制定すべきである。(労)</p>	<p>1. ハイジャック防止対策をはじめとする航空保安対策については、一義的には事業として旅客を運送する航空会社が旅客を安全に輸送する責務の一環として責任を負うべきものと考えているが、国においても、保安対策が的確に実施されるよう、国際標準等を踏まえて実施基準を定め、航空会社等を指導しているところである。 2. このような枠組みの下で、航空会社等によりの確に航空保安対策が実施されているものと考えており、現在のところ、<u>特段、法制化を行う必要はないのではないかと考えている。</u></p>

パブリックコメントに対する回答

要望・意見等	回答
(1) 神戸空港の整備は凍結すべきである。(大学教員)	(空港整備部会に対応)
(2) 飛行場設置許可の審査において、空域管制も対象とすべきである。(大学教員)	管制空域については、航空交通の安全性が確保できるよう国土交通省の責任において設定するため、国土交通省が行う飛行場の設置許可の基準要件に自ら設定する管制空域を審査する必要はないものと認識している。