

航空安全技術規制に関する目安箱について

国土交通省 航空局
令和7年10月

航空安全技術規制に関する目安箱について

概要

安全に関する技術規制について、制度や運用の見直しを有効なものとするため、「航空安全技術規制に関する目安箱」が平成24年に設置されたところ、平成29年8月にとりまとめられた「航空に係る技術的な規制の見直しについて(報告書)」を踏まえ、積極的な活用を図るために運用を改善し、事業者等からの要望を収集し、その対応について回答。

投稿方法

専用のフォーマットを用意し、専用メールアドレス宛に電子メールにて提出。

運用

- ・要望内容と対応は原則公表。
- ・回答期限は、要望受付日より起算して原則30日以内とする(調査等に時間を要するものについては、その旨、回答期限を明示して回答する)。
- ・要望事項については、技術・安全部会の開催にあわせて要望件数、要望及び対応について報告し、公表。

運用状況(令和7年9月末時点)

- ・令和7年9月末時点で継続対応中のものはない。
- ・令和7年度において新たに1通(要望2件含む)のご意見が寄せられ、要望1件(航空機へのADS-B発信装置の装備の促進)は検討の結果対応が困難とし、もう1件(修理改造検査の修理区分見直し)は現行制度にて対応としている。(詳細は参考資料参照)

皆様の「声」をお聞かせ下さい。

航空の技術的な規制・運用でお困りのことはございませんか？

航空局へお気軽にご相談下さい。

ここ数年の間で、航空需要の増大、航空産業の多様化など、航空を取り巻く状況は大きく変化しています。

このため航空局では、航空の技術的な規制・運用に対するご意見を集める「航空安全技術規制に関する目安箱」を設置しております。

提出方法

専用フォーマットに必要事項をご記載頂き、投稿アドレスまでご投稿下さい。

専用フォーマットを掲載したURL:

http://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk1_000059.html

投稿アドレス: hqt-koku-meyasubako@edb.mlit.go.jp

回答

要望受付日より原則、30日以内に回答いたします。

公表

要望内容と対応は原則、国土交通省の審議会(交通政策審議会)

航空分科会技術・安全部会)へ報告し、審議会HPにて公表いたします。

審議会HPのURL: http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s303_gibutuanzen01.html

国土交通省航空局安全部安全企画課

(参考)航空に係る技術的な規制の見直しについて(報告書)

<http://www.mlit.go.jp/common/001197060.pdf>



参考資料

航空安全技術規制に関する目安箱 対応状況等

〔対応分類〕 A：現行制度で対応可能／B 1：目安箱に投稿のあった年度内に対応／B 2：目安箱に投稿のあった翌年度以降に対応／C：検討の結果対応が困難

番号	要望年度	要望事項	投稿内容	諸外国の制度等参考情報	分類	投稿への回答と対応状況等	対応状況(令和4年3月末時点)	対応状況(令和7年8月末時点)	要望者
1	令和3年度	新サーキュラー1-023 変更審査表の様式番号変更 新サーキュラー1-024機体の改造、装備品等の変更等の記録の管理(変更審査表の取扱い)のFORM番号変更	現在、変更審査表の様式番号はTCF-1-201Aであるが、2022.6から発効する新サーキュラーでは様式が若干、変更されている。 ③変更事項の中に“名称”が追記されている。様式が同じ番号では、新旧どちらの様式を使うべきか不明確となる。 ③変更事項に“名称”が必要であれば、新サーキュラーでは様式番号はTCF-1-201Bとすべきであり、不要であれば、新サーキュラーの様式に戻すべきである。		B2	●いただいたご意見を踏まえ、改正航空法の施行(2022年6月)までに、様式番号の改正等も含めて検討いたします。	●様式番号の改正や廃止について現在検討中であり、改正航空法の施行(2022年6月)までに対応する予定である。	●令和4年6月10日にサーキュラー管理番号No. 1-023「機体の改造、装備品等の変更等の記録の管理(変更審査表の取扱い)」を改正し、当該様式の変更を行った。	川崎重工業
2	令和7年度	小型航空機における、航空機衝突防止のための要望	県営名古屋飛行場での運航の経験から、小型機運航者の目線で以下のとおり提案させていただきます。 ①今後発生することが予想される南海トラフ災害救難活動や、羽田空港での航空機衝突事故のような事故の再発を防ぐためにも、一人で操縦するパイロットにCRM訓練を義務づけるよりも、航空機へのADS-B発信装置の装備を促進し、航空機同士で互いの位置情報を把握できるようにすべきではないか。 ②小型機の安全性向上のために、古いアビオニクスから米国で使用実績のあるTSO規格品へ換装しようとする場合に、国の修理改造検査を受けるには莫大な費用が掛かるため、「小修理」扱いとして、安価に機体を改修できるようにしてほしい。	(①について) ● 国際民間航空機関の定める国際標準では、航空機へのADS-Bの装備は義務化されていない。 ● 欧米等の一部の諸外国において、航空機へのADS-B発信装置の装備を義務付けているところがある。これは、当該国の管制機関が、レーダーの監視範囲等を補完するため、航空機にその位置情報等を発信する機能を有するADS-Bの搭載を義務付けている。 ● 一方で、我が国においては、必要十分なレーダー配備により、航空機の位置等を把握することできることから、現時点ではADS-B発信装置の装備を義務付けていない。 (②について) ● 欧米等の規則において、その装備安全性について、必要な安全認証を受けていないアビオニクスを航空機に装備する場合には、安全認証を受ける必要がある。	①C ②A	(①について) ● ADS-Bにより発信された位置等の情報を他の航空機で表示するためには受信機が必要となりますが、受信機の装備は一般的に普及していないものと承知している。 ● また、受信機が装備されていた場合であっても、現時点では滑走路上で発信された情報の精度に課題があることや、着陸の際パイロットは姿勢、高度等の計器を確認しつつ滑走路を視認することが安全上最も重要であり、他機の位置を別の計器で確認するといった動作がかえって安全を阻害するおそれもある。 ● 現時点ではこういった技術的課題があるが、諸外国において、ADS-Bを活用して滑走路上の航空機をパイロットに安全に認識させる新たな技術などを開発中であるところ、引き続き、その開発状況や利用状況などを注視していく。 (②について) ● 航空機のアビオニクスを換装する場合には、当該アビオニクス自体の基準適合性のみならず、当該アビオニクスを取り付けた航空機全体の安全性を確認する必要がある。 ● 一般的に、小型機については、換装する新たなアビオニクスを取り付けた際の安全性が証明されていないことが多いことから、修理改造検査により、個別に安全性を確認する必要がある。 ● ただし、現行制度においても、我が国又は設計国当局の承認を受けた設計であって、運用限界の指定事項の変更を伴わない作業である等の一定の条件を満たす場合には、その作業区分を「小修理」として、修理改造検査を受けなくてもよいこととしている。 ● 航空局としては、設計承認の取得を促進し、個々の機体毎に修理改造検査を実施しなくてもよいこととする中で、小型機のアビオニクスの換装に係る運航者の負担を軽減しつつ、安全性向上を図っていく。			個人