

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8年3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8年2月末時点)

- ・令和8年2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2通のご意見が寄せられ、要望1件(外来スポットの運用や離陸滑走路長について)は検討の結果対応が困難とし、もう1件(モバイルバッテリーの発火事故防止のための要望)は目安箱に投稿のあった翌年度以降に対応としている。
(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/kaku/kaku_tk1_000059.html

投稿アドレス: hqt-kaku-meyasubako@pob.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_giyutuanzen01.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／B1：目安箱に投稿のあった年度内に対応／B2：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	分類	投稿への回答と対応状況等	要望者
1	令和7年度	<ul style="list-style-type: none"> ・外来スポット数について ・スポットの運用ルールについて ・空港供用規程における空港使用制限について ・滑走路長に関する航空法の考え方について 	<p>日本の利用可能な小型機用外来スポットは数が少なく、スペースは十分なのに理にかなっていない制限でスポット数がかかり制限されています。</p> <p>またイベント等を優先され本来の空港の機能である機体が着陸、スポットに駐機、燃料補給がなされない傾向にあり、フェリー等で移動する場合、遠距離提示で飛行できないスピードの遅い小型機はとても過酷な状況になるケースがあります。</p> <p>必要なのは、スポットと燃料です。最近燃料補給できる空港も減少しており、とても厳しい環境となっております。スペースを工夫し、確保いただきたい。</p> <p>調布飛行場は東京都が管理する共用の用に供する飛行場にもかかわらず 空港供用規程3条(空港使用の制限)には、「原則として、空港を使用する外来機の飛行目的は整備のみを認める。」とあり外来機を一切拒否しています。これでは、航空機の利便性が全く生かされていません。</p> <p>離陸に使用できる滑走路長も国からの勧告を受けたにもかかわらずほんの数メートルしか伸びていません。舗装すれば数百メートルは確保できます。着陸に使用する滑走路長は、進入表面の制限で仕方ないですが、離陸には、後ろの進入表面の突起物は関係ないのにも関わらずLDAとTODA,ASDAの距離の区別がない日本独自の規則の影響で着陸と離陸の滑走路長は等しくなっています。</p> <p>離陸に利用できるスペースを削って滑走路端安全区域(RESA)を設置するのは本末転倒のような気がします。</p> <p>ルールを見直していただき、空港法第12条(空港供用規程)第4項に基づき基本方針に反している内容を変更していただけるよう切に願う。</p> <p>悪天候で、定時制を確保できない小型機にとって必要なのは、スポットと燃料です。滑走路長に関しては別問題ですが、スポットと燃料の必要性を各空港職員に理解していただき米国の様にはいかないものの、スポット配置やルール等を改善していただければありがたいです。</p>	C	<ul style="list-style-type: none"> ●スポットの数や運用ルールについては、運航の安全と利用者利便を考慮して、各空港管理者が各空港の個別事情に応じて整備しているため、いただいたご意見に関しましては各空港管理者にお伝えさせていただきます。 ●調布飛行場の空港使用制限について、各空港管理者は適切に施設を管理するため、空港の使用条件や規制を行うなどの管理権を行使することがございます。航空機利用者の利便向上も基本方針の目的ではございますが、同じく基本方針において、周辺地域との共生も重要とされており、調布飛行場に関しては、東京都が地元自治体との合意に基づき、ご意見いただいた使用制限を行っていると同っております。 ●離陸滑走路長の最大限の利用について、国際機関及び諸外国の動向を注視しながら、今後の対応について検討してまいります。 	個人
2	令和7年度	モバイルバッテリーの発火事故防止のための要望	<p>航空機内のモバイルバッテリー発火事故が国内外で複数報道されています。</p> <p>航空機内のモバイルバッテリーを世界で持ち込み禁止にできませんか？</p> <p>USB充電器ACアダプターとケーブル、コンセント変換アダプター(国際便)の持ち込みだけにすれば発火事故は削減できると思います。</p> <p>航空機が緊急着陸したとき衝撃でモバイルバッテリーが発火した場合、避難する通路を塞ぐことも考えられます。</p> <p>刃物同様にモバイルバッテリーを全面禁止にしてほしい。</p> <p>国際航空運送協会(IATA:International Air Transport Association)になるかわかりませんが日本から提案してほしい。</p>	B2	<ul style="list-style-type: none"> ●我が国において、リチウム電池を内蔵するモバイルバッテリーは、航空法第86条及び同法施行規則第194条第1項第9号その他の有害物件に該当し、当該物品を手荷物として輸送する場合、預入手荷物に入れることの禁止、ワット時定格量が100Whを超え160Wh以下の電池は2個までとする等、国際民間航空機関(ICAO)の定める国際基準に準拠して航空機で輸送するにあたっての基準を規定しております。 ●さらに、我が国では、追加措置として本年7月より、機内での発煙・発火等を早期に発見・対応することで安全性の確保が図られるよう、本邦航空会社を通じて機内に持ち込むモバイルバッテリーを座席上の収納棚に収納しないこと、使用時は常に状態が確認できる場所に置くこと等の対応を旅客に要請しております。 ●現在、国際民間航空機関(ICAO)にて、モバイルバッテリーの輸送基準について検討が進められているところ、航空局としては、引き続き国際民間航空機関(ICAO)における検討状況を踏まえ、必要な対応を講じてまいります。 	個人