

平成 30 年度事業計画

1. 航空輸送における運航技術の改善に関する調査・研究

1-1 新たな進入・出発方式 (GLS, RNP AR, AWO) 導入に向けた調査・研究 (H19 年度から継続・自主事業)

本調査は H19、20 年度に実施した「GBAS 運航に関する調査・研究」を進展させ、H21 年度からは、枠組みを「新たな進入方式」と位置付け、GBAS に関する調査に加えて Autoland や HUD など機上装置を活用した全天候運航方式の見直しに関する海外動向の調査を行い、航空当局、研究機関、メーカー、空港会社および航空会社などの関係者間で情報の共有を図るとともに、各方式の実施に向けた検討を継続して実施している。H25 年度からは調査・研究の名称を「新たな進入・出発方式」に修正し、RNP AR 出発方式も含めて調査対象とし、H29 年度は更に、将来、準天頂衛星みちびきによるサービスが見込まれる、SBAS による LPV Approach も対象に加え調査活動を実施した。

H30 年度は、ICAO Annex6 の改訂に伴う、Performance Based All Weather Operation (PBAWO) および、Low Visibility Takeoff (LVTO) の調査も考慮し、引き続き GLS および、RNP AR などの PBN に関する海外動向を調査し、関係者間で情報共有を図るとともに、国内における各方式の円滑な導入に向けて諸課題に関する検討を行う。

(補足) GLS:	GBAS Landing System (GBAS を利用した着陸システム)
GBAS:	Ground Based Augmentation System (地上ベースの GNSS 補強システム)
RNP AR:	Required Navigation Performance Authorization Required (航法精度要件が指定された計器進入方式)
AWO:	All Weather Operation (全天候運航方式)
HUD:	Head-Up Display
SBAS:	Satellite Based Augmentation System (衛星ベースの GNSS 補強システム)
LPV:	Localizer Performance with Vertical Guidance
PRM:	Precision Runway Monitor
PBN:	Performance Based Navigation

1-2 運航関連制度に関する意見交換会 (H22 年度から継続・自主事業)

航空運送事業者が、今後の事業活動を円滑に行っていくために必要な制度のあり方、行政として重点を置いて取り組むべき課題の整理、我が国航空界が世界に対して競争力を維持・向上していくための戦略、今後あるべき航空安全を確保するための制度等について、中長期的に検討するための基礎的な認識を得ることを目的として、航空局と航空運送事業者の運航部門による意見交換会を、H22 年度より実施している。

H30 年度も継続して開催する。

1-3 諸外国における航空機追跡に係る ICAO Annex 6 第 1 部規定への対応・検討に関する調査・研究

(H29 年度から継続・自主事業)

マレーシア航空機の行方不明事案を踏まえ、H27 年 11 月、ICAO Annex 6 第 1 部の改正が行われ、航空運送事業者に対し、H30 年 11 月 8 日を適用日として、自らの運航機について、通常監視として原則、常時 15 分毎に位置把握を行うことが義務付けられ、H28 年春以降は、遭難時の航空機追跡として、2021 年 1 月 1 日以降の新造機について、遭難時には原則として 1 分毎の位置把握が必要となることとなった。ICAO は通常時の航空機追跡については既存技術で対応可能、遭難時の航空機追跡には性能準拠型の新しい技術をもって対応していくことを説明している。

これを受け、本調査は H29 年度より活動を開始し、当該規定の導入に関し、諸外国航空当局の規定改正の動向や海外運航者の導入に係る準備状況等について調査を行うことを目的とし関連 Circular の内容精査および、先行して監視の義務化を実施しているシンガポール当局およびエアラインへの調査を実施した。

通常監視については今年が運用義務化の開始となるため、年度内に通常監視の基準運航規定審査要領改定が実施される。H30 年度は引き続き、海外の導入状況および運用方法や遭難時の監視が可能なシステムの調査等の調査を継続するとともに、新たな規定を我が国に導入する際の課題を整理するとともに、規定の策定の検討に繋げる。

2. 航空輸送における整備技術の改善に関する調査・研究

2-1 整備関連制度に関する意見交換会

(H16 年度から継続・自主事業)

航空運送事業者が今後の事業活動を安全かつ円滑に行って行くために必要な制度のあり方、行政として重点を置いて取り組むべき課題の整理、民間・国共々我が国航空界が世界に対して競争力を維持・向上していくための戦略等について、中長期的に検討するための基礎的な認識を得ることを目的として、航空局と航空運送事業者の整備部門による意見交換会を、H16 年度より実施している。H29 年度は重要装備品制度や予備品証明制度、新技術の活用、整備人材の安定的な確保に関する課題、また資格や養成に関わる制度などについて意見交換をおこなった。

H30 年度も継続して開催する。

2-2 航空機整備における新技術の活用に関する調査・研究

(H29 年度から名称変更して継続・自主事業)

H29 年度は画像認識技術と目視精度の同等性に関する調査・研究として、画像を用いた目視検査を代替する検査方法の調査とそれらの実用化のためのプロセスについての調査を行った。調査を通じて、目視検査の代替として画像を活用するにあたり、現状では代替方法が一般的目視検査と同等であることを証明すべき明確な基準は本邦・諸外国含めて存在しておらず、画像の活用においては使用領域を明確に定義し、実証試験を通して目視と画像の同等性を証明するプロセスが必要となることが明らかとなった。一方で、現時点では今回調査

した技術は活用できる場面が限定的であり、そのプロセスを経て実用化が急がれる状況でもないことが確認された。目視検査の代替方法に限らず、新技術を活用した整備手法は加速度的に開発されている状況であることを鑑み、それらの動向を把握しておくことは重要と考えられる。

したがって、H30 年度は、新技術全般を対象に航空機整備分野への適用の可能性のある技術について、将来の整備技術開発と承認取得のための準備と位置づけ、最新動向に関する継続的な調査を行う。

3. 航空輸送における運航の安全性及び耐空性の維持・向上に係わる仕組みに関する調査・研究

3-1 安全マネジメントシステムの調査・研究

(H18 年度から継続・自主事業)

航空運送に関わる事業者での効果的な安全報告とその分析および共有は、安全マネジメントの基礎をなすものであり、H21 年度からは、ICAO Annex13 の改正に対応して、我が国の自発的安全報告制度のあり方や報告を促す環境整備について調査・研究を自主または受託事業として実施してきた。H26 年度からは、航空安全プログラム(SSP)が開始され官民共に新たな各種取組が行われることとなり、航空会社、航空局関係者、及び全航連代表者の出席を得て懇談会を開催し情報共有や意見交換を行っている。

H30 年度も継続して懇談会を設置し、情報共有および意見交換を行う。

3-2 客室安全に関する連絡会

(H23 年度から継続・自主事業)

H22 年度に航空局と主要航空会社の客室部門との間で安全などに関する情報・意見交換を目的とした連絡会が開始され、H23 年度からは ATEC 事業として実施している。

H29 年度は、運送事業者 22 社、および航空局から担当者が参加し、客室安全情報の分析と対策、航空安全情報自発報告制度(VOICES)への積極的な関与について、客室訓練の最新動向に関する ATEC 調査の報告といった情報共有を行った。また、最近外国において発生した緊急脱出事例と、客室安全に影響するお客さまの行動を対象に、参加者間での相互ディスカッションを行った。

H30 年度も継続して連絡会の開催を計画する。

3-3 BASA(航空安全相互承認協定)に関する意見交換会

(H24 年度から継続・自主事業)

航空のグローバル化に伴い、航空安全の国際的な調和や認証の相互承認の拡大が強く求められているため、航空安全に関する相互承認と実施取極めの現状、および今後の方向性等について情報交換することを目的として、航空局と関係する賛助会員事業者による意見交換会を、H24 年度より実施している。H29 年度は航空安全に関する相互承認の現状として、主にカナダとの整備施設に係る相互承認についてサーキュラー案をもとに航空局より今後の具体的な方向性について説明が行われ、その後、事業者との意見交換を行い情報の共有を行った。H30 年度も継続して開催を計画する。

3-4 航空安全プログラム下の自発的報告制度(VOICES)の運営 (H26 年度から継続・受託希望)

H26 年度より実施された国の航空安全プログラム(SSP)に基づく航空安全情報自発報告制度(VOICES)が H26 年 7 月から開始されたが、その運営については第三者機関として ATEC が業務の受託をしている。H30 年度も、引き続き VOICES 制度運営を受託すべく計画する。なお、受託できた場合には、これまでと同様、航空運送事業、航空交通管制、空港運営等の各種分野の報告を取り扱うこととなるため、各分野の専門家/組織の協力を得て、分野間の連携を図りつつ分析体制を構築して、円滑な制度運営を行う。

3-5 国内空港への低層風情報提供システムの整備に関する調査 (H28 年度から継続・受託継続)

JAXA(国立研究開発法人 宇宙航空研究開発機構)では、空港周辺の離着陸経路付近のウインドシヤーや乱気流の情報を航空機に伝達することにより運航の安全性や効率性の向上に寄与する低層風情報提供システムの研究開発を進めている。本システムは現行の同様なシステムより低コストで整備可能であり、地方空港などへの導入が期待されている。本調査は JAXA からの委託を受け、国内エアラインの意見を反映した国内空港への低層風情報提供システムの整備に向けた取り組みとして、低層風による航空機運航への影響、低層風情報提供システムの国内外の研究開発および整備・利用動向、低層風情報提供システムに利用可能な気象観測機器を使用し、運用評価を行い国内エアライン、学識経験者、気象観測機器メーカー、関係省庁等からなる委員会を構成し調査を行うものである。

本調査は H28 年度～H29 年度より 2 年間調査及び大分空港における運用評価を実施した。H30 年度も引き続き他空港での運用評価を含め委員会形式での調査を継続する。

3-6 紛争地域上空通過に係る安全対策に関する調査研究 (新規・自主事業)

2014 年に発生したマレーシア航空 17 便の撃墜事案を受け、紛争地域上空を飛行する際の安全対策に係る改正(2020 年 11 月適用予定)が行われており、運航者に対して、飛行空域で安全運航可能と確かめられなければ飛行を開始してはならないこと、また、紛争地域上空・近辺を飛行する場合、安全でセキュアな飛行が保証されるようリスク評価とリスク軽減策を行うことを求める ICAO 標準の改正案が検討されている。諸外国の航空会社で実施され、または計画されている紛争地域及びその周辺上空を飛行する際の安全対策について調査するとともに、本件に係る ICAO Document(2018Q1 発行予定)の内容を精査して、必要な基準改正案、導入時期(準備期間)等に関する情報を整理する。また、基準の適用を見据えて、課題、実施可能な対応等を検討する。

3-7 自発報告を含む安全情報の有効な利用に関する調査・研究 (H29 年度から継続・自主事業)

本邦における安全情報は、事故・重大インシデント報告、義務報告、自発報告、安全監査報告等のインプットが存在するが、現時点では、分析は個々の報告についてそれぞれ行い一部を共有するにとどまっている。

また、安全情報については将来的にこれらの報告に加え、飛行データ等も対象とした総合的な分析とハザードの特定が必要になるものと考えられる。米国における ATSAP、ASAP、ASRS 等の先進事例の調査は、本邦における報告事項、報告対象、膨大なデータ分析手法等、将来の本邦での枠組みを検討するために有効と考えられる。H29 年度は、本調査では米国の制度を中心に調査を行い、想定される諸課題の抽出と整理を行った。

H30 年度は、情報共有の促進のためには、報告数の増大および報告の質の向上が前提になることから、その一つとして FAA が取り組んでいる「Compliance Philosophy*」という制度について調査を行い、情報共有の入り口部分(情報提供の促進策)について焦点を当てて調査を行い、我が国における安全情報の収集・共有・活用のあり方を策定する。

*:Enforcement Policy における非懲罰を強化し、さらなる報告(義務、自発を含む)の促進と共有を行うことで、システムレベルの安全を実現する活動。

3-8 義務報告で収集される HE に係る安全情報の活用促進 (H29 年度から継続・自主事業)

義務報告として、ヒューマンエラー(HE)に起因する事案が報告されているが、これらの報告を安全性向上のために有効に活用するためには、1件毎、要因分析及び再発防止策を確実に講じていくだけでなく、事案の内容を同様の運航を行う者で共有し、業界全体で同様事案の発生の未然防止に役立てると共に、HE の発生状況・傾向を分析し、HE の発生を低減するための取組を検討することが必要と考えられる。

このため、報告件数の比較的多い、運航乗務員、整備従事者、地上取扱業務の3分野について、それぞれ WG を設置し、会社・グループの枠を超え、類似の運航を行う他社を含めて、HE に係る安全情報(義務報告関連)を相互に共有し、参加メンバーで必要な意見交換・議論を行う。H29 年度は、10 月に各 WG を設置し情報共有のための議論を開始した。H30 年度も活動を継続し、情報共有の仕組み定着化を図る。

3-9 外国における旅客運送事業によるウェットリースの実態調査 (新規・自主事業)

本邦航空会社より、外国の航空運送事業者からの旅客運送事業によるウェットリース認可に関する要望が航空局に挙げられた。現行制度においては、外国の航空運送事業者からのウェットリースは貨物運送事業に限定されていることから、今後、本邦航空会社の事業計画に柔軟に対応していくため、米国、欧州、豪州等における旅客運送事業に係るウェットリースの各種基準及び外国航空会社で実際に行っている運用状況についての調査を行い、必要な許可要件の検討を行う。

3-10 航空機搭乗員の疲労管理 (H29年度から継続・受託希望)

国際民間航空機関(以下「ICAO」という。)は、航空機乗組員の疲労(睡眠不足や生体リズム等の影響で判断力や注意力が欠如した状態)に由来する操縦ミスが航空事故に繋がっている事態を踏まえ、航空運送事業者において航空機乗組員の疲労リスクを適切に管理するよう、平成 23 年に国際民間航空条約附属書第 6(以下「附属

書 6」)を改正した。これらを踏まえ本邦においても、疲労管理制度導入の第 1 弾として、平成 29 年 10 月より、安全管理システムの中で航空機乗組員の疲労を適切に管理すると共に、疲労により乗務に支障がある場合に乗務をさせないよう関連基準の改正を行った。H29 年度では、航空会社において疲労管理に関する教育を行うための教材の作成を行った。

さらに附属書 6 では、航空機乗組員の乗務時間、乗務に係る勤務時間の制限、必要な休息時間等を定めることとされている。本邦における疲労管理制度導入の第 2 弾として、これらの内容等に係る制度改正にむけて検討が H29 年度末から開始され、受託事業として、疲労に関する国際動向、諸外国の規定内容および設定根拠の調査を行い、2 回の「疲労管理基準に関する勉強会」を開催した。

H30 年度は、引き続き当該勉強会が継続されることを見込まれており、第 1 弾の疲労リスクの管理状況、本邦での規定改定に向けての時間制定等に関する検証等を行うとともに、有識者の意見等をまとめることで、当該制度改正に必要な基礎資料を作成することを目的とした事業を受託すべく計画する。

3-11 整備従事者の疲労リスク管理に関する調査

(新規・自主事業)

操縦士に係る疲労リスク管理と同様に航空機の安全性に直接携わる整備従事者についても、疲労に係るリスクの管理の必要性について考察する必要がある。米国において整備従事者向けの疲労リスク管理に関する AC は出ているが、ルール策定というよりは考え方の整理であり、今後、我が国における整備従事者の疲労リスク管理の取り扱いを検討するためにも、外国の主たる航空会社における疲労管理についてのヒアリングや現地訪問等により、諸外国における疲労リスク管理に対する対応状況の調査を行う。

4. 航空機及び装備品等の安全性の維持・向上及び効率的整備に関する調査・研究

4-1 諸外国の航空機耐空性技術基準改正案に関する調査・研究

(H3 年度から継続・自主事業)

米国連邦航空規則(FAR)及び欧州航空規則(EU Regulations、EASA Implementing Rules/IR 及び Certification Specifications/CS を含む)における耐空性基準の制定・改正等、航空機の技術基準に係わる国際的な動向を迅速且つ的確に把握し、我が国の航空機に係わる技術基準の円滑な維持・改善に資するため、関係各方面からなる委員会を設置し、関連する FAR、EASA CS 等の制定・改正案及び関連ガイダンス(AC、AMC 等)の内容並びにそれらへの対応について必要に応じて検討を行うとともに、改正案に対して我が国として意見を発信する必要がある項目については、タイムリーにコメントをまとめる活動を行ってきた。

H30 年度も新たな課題に対応するため継続する。

4-2 国産旅客機の運航開始に向けた諸課題への対応に係る調査・研究

(H27 年度から事業名称を変更して継続・自主事業)

新形式航空機の運航開始に当たっては、当該航空機の安全性確認のための型式証明や耐空証明の他にも、乗員養成、整備計画や不具合対応、運航承認など、様々な分野であらかじめ必要な準備を進め完了することが求められる。国産旅客機については、製造国として、航空機の耐空性を確認するだけでなく、当該航空機の使用を計画する航空会社において円滑な運航開始を可能とするよう、このような準備のために必要な制度や手続きの確認、事前に用意すべき情報の取得など、適切に対応していくことが必要である。このため国産旅客機の運航開始に向けた諸課題への対応について、それぞれの分野で知見と責任を有する航空会社、製造会社、及び航空当局が連携して調査・研究を行う。

H29 年度は、航空機、乗員、運航など関連する全ての分野について包括的に残された問題点を明らかにするため、運航開始までに航空当局の承認が必要な項目、また社内承認として航空機メーカーからのデータ提供が必要な項目を一覧にまとめた。今後、関係者による委員会を開催し内容の確認を行い、必要に応じて課題解決に向けた検討を行う。

4-3 航空の安全に関する相互承認協定に関する調査・研究

(H27 年度から継続・自主事業)

航空の安全に関する相互承認協定 BASA の締結状態として、米加伯との間で耐空性分野における BASA を締結済みである。一方、欧州との間では実施取り決めに締結しているが、BASA は未締結である。

現状、米加との間では整備分野への BASA 拡大に向けた協議を、欧州との間では BASA 締結に向けた協議を進めているところであるが、その実現のためには、相手国の規則との調和を図る必要があることから、国内の法令や手続きについても必要に応じ改正する必要がある。このような状況を踏まえ、BASA 協議の進捗状況について、事業者との意見交換(事業 3-3)を行うとともに、BASA の動向および課題と対応についての調査・研究を行っている。

H30 年度も継続して調査・研究を行う。

4-4 FDR/CVR の整備要件の検討

(新規・自主事業)

FDR/CVR の整備方法については、サーキュラーNo.4-004 において航空機製造者が定める技術資料、整備間隔、整備要目に従って整備することが求められている。一方、ICAO Annex 6 Part I Appendix 8 では、Flight Recorder System の健全性確認に関する記述が盛り込まれているが、その具体的な実施方法については明記されていない。2017 年 10 月の航空法施行規則改正時に本 Appendix8 の取扱いについて検討が行われたものの、現行サーキュラーの要件以上の整備要件を定める必要がないとされている。

このような状況のもと、事業者においては、今後の国際的な監査等にも対応するため本 Appendix への適合性を確保することが必要となっており、諸外国のエアラインでの対応状況や、その具体的な手順等について調査を行う。

4-5 航空機検査制度等の見直しに向けた調査・研究

(新規・自主事業)

航空機の安全性は、航空機や装備品の製造者や航空事業者・整備事業者、国などがそれぞれの役割を果たすことによって確保されている。近年、航空機システムも高度化等の技術進歩が進むなか、民間事業者の能力向上や国際的な基準調和・相互承認協定 BASA が進展するなど、航空機の検査制度を取り巻く内外の情勢が変化している。

このようなことを踏まえ、我が国の現行の航空機検査制度等について、諸外国の制度等も調査のうえ、国と民間の役割分担や合理的かつ効果的な航空機検査のあり方について検討を行う。

5. 航空機及びエンジン等の環境適合性に関する調査・研究

5-1 航空機氷塊付着状況調査

(H9 年度から継続・受託希望)

成田国際空港においては、周辺地域との良好な関係を保つために種々の取り組みが行われている。その一環として、当財団は成田空港においては、H9 年度から(一財)成田国際空港振興協会より受託事業として、空港に到着する航空機のドレインバルブ、ドレインマスト、脚まわり、フラップ、サービスパネル等への氷塊付着状況の点検、調査、分析を行い、航空機からの氷塊落下事故の防止・低減に資するための資料を提供してきた。また、羽田空港においても国際線の便数増大に伴い H27 年度より(一財)空港環境整備協会より受託事業として同様の調査を実施している。

H30 年度も継続して、成田・羽田両空港での調査を受託すべく計画する。

6. 航空従事者の資格、養成及び訓練に関する調査・研究

6-1 危険物輸送に係る教育訓練手法の変更に関する調査・研究

(新規・自主事業)

危険物の航空輸送に係る安全対策強化として、ICAO Annex17(保安)が改正され、危険物輸送関係者に対する教育訓練手法が大幅に変更された。具体的には、新たに能力評価型の教育訓練方式すなわち、従業員のタスクを明らかにし、コンピテンシーベースで評価する方式が導入される予定(適用;平成31年1月(経過措置2年))となっている。

これに伴いエアラインの当該部門の教育訓練体系に大きな影響が発生する。

現在、航空会社の危険物関連の教育訓練は、現行の国際標準に基づき運航規程審査要領細則において必要な危険物輸送に関する教育訓練科目を定めているところではあるが、本改正に伴う当該審査要領細則の改正案作成のため、ICAOドキュメントの内容や欧米における対応状況等を調査整理し併せて、航空会社での教育訓練見直しの準備の進捗が図られるよう情報の整理を行う。

6-2 諸外国等における回転翼航空機における吊り下げ荷物輸送に係る教育訓練の実態調査 (新規・自主事業)

近年、回転翼航空機における吊り下げ荷物の輸送中に当該荷物を落下させる事案が頻発していることから、「運航規程審査要領細則」が改訂され、回転翼航空機が吊り下げ作業を行う際の実施方法の設定、関連従事者に対する教育訓練体制の構築が追加された。

しかしながら、その後も同様事案が発生している。発生要因は、ヒューマンエラーが大半を占めていることから、関連従事者に対する教育訓練内容が、諸外国で実施されている教育訓練と比較して適正なものかどうか評価する必要がある。諸外国で実施されている回転翼航空機製造者や運航者による吊り下げ輸送に係る教育訓練の具体的な内容を調査し、本邦事業者における教育訓練内容との比較・評価を行ったうえ、改善策を検討する。

6-3 Approved Training Organization(ATO)に関する調査・研究 (新規・自主事業)

海外では、ATOに関する施設、人材(教官や審査担当者等)、機材、教材などの基準について国際的な共通化が進んでいる。共通した基準により、ひとつのATOが各国から承認を受けることが容易になり、現在はライセンスに係る訓練・審査が、国を越えて実施されている。このことにより、操縦士養成に関わる資源が効果的かつ効率的に活用され、訓練そのものが事業化されている。

本邦においても高い水準で安定的に操縦士を養成していくこと、また、訓練・審査に関わる人材確保や教材の開発、機材の調達・維持を効率的に進めることが必要となっている。このため、海外のATOに関する基準等と、多国間の共通化の動向について調査し、本邦のATOが資源を有効に活用し諸外国のライセンスに係る訓練・審査を実施することや、諸外国のATOが本邦のライセンスに係る訓練・審査を実施するための課題や解決案を調査する。

7. 航空輸送における運航の安全性及び耐空性の維持・向上並びに運航技術及び整備技術に係わる国際機関及び諸外国航空当局の法規・基準に関する調査・研究

7-1 航空機の運航及び整備に係わる国際機関及び諸外国の基準に関する調査・研究(運航分科会)

(H6 年度から継続・自主事業)

航空機の運航に関する国際的な基準の動向を的確に把握し、我が国の航空機に係わる運航技術基準の維持・向上に資するため、運航分科会を設置し、米国連邦航空規則(FAR)、欧州航空規則(EASA Implementing Rules/IR 等)、ICAO 国際標準等の制改定内容及びその対応について必要に応じて調査・研究を行う。また、ICAO 運航パネルなどを通じて得られた改定案に対して我が国として意見を発信する必要がある項目については、タイムリーにコメントをまとめる活動を行うこととする。

H29 年度は、航空局から活動依頼がなかったが、H30 年度も引き続き本事業を継続し、必要に応じ調査・研究を行う。

7-2 航空機の運航及び整備に係わる国際機関及び諸外国の基準に関する調査・研究(整備分科会)

(H6 年度から継続・自主事業)

航空機の整備に関する国際的な基準の動向を的確に把握し、我が国の航空機に係わる整備技術基準の維持・向上に資するため、整備分科会を設置し、米国連邦航空規則(FAR)、欧州航空規則(EASA Implementing Rules/IR 等)、ICAO 国際標準等の制改定の内容及びその対応について必要に応じて調査・研究を行う。また改定案に対して我が国として意見を発信する必要がある項目については、タイムリーにコメントをまとめる活動を行うこととする。H29 年度は、JAA コース受講により EU Regulation 1321/2014 Continued Airworthiness (Part-M, -145, -66, 147)の動向調査を行う(3/5～3/9 受講予定)。

H30 年度も引き続き本事業を継続し、必要に応じ調査・研究を行う。

7-3 航空機安全に係る国際連携強化の調査

(H19～21、23 年度から継続・受託希望)

本事業は航空局が行う標題の調査の内、当財団で実施することが適切と判断されるものについて応札し、受託事業として実施している。

H29 年度は、航空局からの委託を受け、EASA がブラジルと、及びカナダと締結している BASA について、その内容を把握すべく文献調査を実施した。

H30 年度も継続して受託すべく計画する。

8. 航空輸送における運航の安全性及び耐空性の維持・向上並びに運航技術及び整備技術に関する国際交流の促進及び安全思想の普及啓蒙

8-1 航空輸送技術講演会の開催

(H2 年度から継続・自主事業)

航空関係者のみならず広く航空に関心を寄せる人々を対象として運航技術、整備技術、安全管理など当財団の事業目的に関連するテーマの最新情報を提供及び航空安全に関する知識の普及啓蒙を行うため、H2 年度から航空輸送技術講演会、セミナーまたはフォーラム等を企画、開催している。

H29 年度は「航空輸送が直面する課題とその対応」をメインテーマに 4 名の講師を招聘し、講演会を開催した。

H30 年度も航空輸送技術講演会の開催を計画する。

8-2 飛行安全財団(FSF)国際航空安全セミナーへの参加等

(H10～22、24 年度から継続・自主事業)

飛行安全財団(Flight Safety Foundation-FSF)が主催する、国際航空安全セミナー(International Air Safety Summit-IASS)に参加し、海外における航空安全向上の取り組みや最新情報を収集し ATEC の調査研究に活用

することとしているが、H29 年度は第 70 回 IASS (H29 年 10 月、ダブリンにて開催)に航空会社の安全担当者とともに参加し、航空機操縦操作における自動化の問題、安全情報の保護、安全文化と整備、無人航空機の安全等に関する国際的な動向や情報の収集を行った。

H30 年度も引き続き、同セミナー(11 月米国ワシントン州シアトルにて開催予定)への参加を計画する。

8-3 U.S./Europe International Aviation Safety Conference への参加 (H10~22、24 年度から継続・自主事業)

欧米関係国間の Harmonization の動向やその他関連する事項についての情報交換の場に参加するため、航空局安全部とともに標記の国際航空安全会議に継続して出席している。

H29 年度は 同会議 (FAA/EASA 共同開催) がブリュッセルで 6 月に開催され、航空局安全部と共に出席し、航空安全に関する国家間の協調的アプローチの必要性、安全監査のありかた等について情報交換を行った。

H30 年度も 6 月にワシントンで計画されている同会議への参加を計画する。

8-4 航空におけるヒューマン・ファクターの調査・研究 (H8 年度から継続・自主事業)

ヒューマン・ファクターは航空安全の上で重要な課題であり、当財団ではヒューマン・ファクターに関する活動として、日本人間工学会・航空人間工学部会の幹事組織として航空会社、研究機関と協力して講演会や見学会の開催等の部会活動の企画・運営を行っている。

また、ヒューマン・ファクターに関する国際動向を把握するため、国内会議、国際会議に参加し、諸事業への参考となるように ATEC 内で情報共有を図っている。

H30 年度も同部会が主催する例会(公開講座)および見学会等の企画・運営の支援を行うこと、ならびに国内、国際の会議への参加による動向把握を行う。

8-5 JICA 研修事業: インドネシア自主報告制度導入 (H27 年度から継続・受託希望)

インドネシア国の航空行政における航空会社の安全向上施策の一環として、JICA(独立行政法人国際協力機構)が行う「インドネシア国 自発報告制度の向上のための研修」として、技術研修員の受入れ教育を受託し、航空局、航空管制部および航空会社等の協力を得ながら、インドネシア航空局職員に対して、本邦における航空安全情報自発報告制度(VOICES)の処理フローについて研修を行っている。

H29 年度は、インドネシア航空局職員 7 名に対して、自発報告の分析法、ニューズレターの作成方法、提言、管制部見学や、航空会社における報告制度への取り組みについて、実践的な研修を行い、インドネシアにおける自発報告制度のキーマンの養成を行った。

H30 年度も継続して受託すべく計画する。

9. 航空輸送における運航技術、整備技術及び安全情報等に関するデータの収集及び提供
該当なし

10. その他

10-1 航空事故、異常運航に係わる対応に関する調査 (H11 年度から継続・自主事業)

航空事故、重大インシデントが万一発生し、それに伴って緊急かつ詳細な検討を必要とする項目が生じた場合、随時調査、検討を行う。

10-2 航空機からの落下物・部品脱落等の予防に関する調査・研究 (新規・自主事業)

これまでも航空各社では、航空機からの落下物を防止する取り組みは、これまでも航空機製造者、航空局などの関係者が協力して行われてきたが、昨今の落下物事象の発生により、社会からの関心が高まっている。2020 年の東京オリンピック・パラリンピックや、訪日外国人の増加を背景とした航空交通量の増大が見込まれる中、航空機からの部品脱落を防止する更なる取り組みが求められている。このため、航空各社の取り組みに加えて、航空機メーカーの取り組み等を全般的に調査し、業界全体で関係者の教育に使える教材を作成し、落下物等の予防を支援する。

10-3 空港施設安全化推進調査 (H17～21、24 年度から継続・受託希望)

航空局からの委託を受けて、空港施設と運航安全に関する情報交換の場として有識者、航空局および航空会社で空港施設安全化推進調査の実施ならびに空港安全技術懇談会の開催を実施してきている。H29 年度は航空局空港技術課からの委託を受け、空港安全技術懇談会の事務局として、羽田空港における NO ENTRY 標識の試行設置に関する検討や、熊本空港滑走路における凹凸状況の評価手法についての調査を行っている。H30 年度も継続して受託すべく計画する。

10-4 航空機の新技术等に関する安全に係るリスクの調査 (H29 年度・受託希望)

航空局からの委託による航空機の新技术に関する安全リスクの調査であり、H29 年度は、ICAO Annex16 Environment Protection Volume III-Aeroplane CO2 Emissions が設定されたことから、航空機の燃料効率、航空機の燃料消費性能に係る技術の調査および CO2 排出量に係る基準の導入により必要となる測定・試験方法の調査を行った。H30 年度も当財団の実施が適当な事業の受託を希望する。

以上