

第2節 講じようとする施策

1 航空交通環境の整備

(1) 交通安全施設等の整備

空港の整備、管制施設・保安施設等の航空保安システムの整備等については、第6次空港整備五箇年計画に基づき総合的かつ計画的に推進する。

ア 航空保安システムの整備

三大空港プロジェクト（新東京国際空港の整備、東京国際空港の沖合展開及び関西国際空港の整備）の進ちよく、小型機に係る交通量の増加等今後の航空交通をめぐる環境の変化を的確に把握した上で、これまでに進められてきた航空保安システムの近代化整備を引き続き進めることとし、安全性のより一層の向上、空域の有効利用方策の充実、新技術の開発導入の促進等の観点を重視しつつ、航空保安システムの整備を推進することとする。

(ア) 管制施設の整備

- a 航空路上の航空機の位置を探知するための航空路監視レーダー（ARSR）網の整備の進ちよくにより、主要航空路の二重覆域化がおおむね初期の目的を達成しており、今後は、その性能の向上等を図るほか、レーダー覆域の不足する洋上空域について、洋上航空路監視レーダー（ORSR）の

整備の推進及び既設 A R S R の二次レーダー（S S R）の覆域拡大を図る。

- b 航空交通量の増大に対応して安全性の向上を図るため、空港周辺にある航空機の位置を探知するための空港監視レーダー（A S R）の性能向上等を図る。
- c 飛行計画に関する情報の処理及び管制機関等への配信並びに航空路監視レーダー情報の処理及びレーダースコープ上への便名・高度・速度等の表示を行うための管制情報処理システム（F D P, R D P）については、所要の性能向上を図る。

また、空港監視レーダー情報の処理及びレーダースコープ上への便名・高度・速度等の表示を行うためのターミナルレーダー情報処理システム（A R T S）の性能向上を図る。

- d 三大空港プロジェクトの進捗等による航空交通量の増大に対処するため、全国の航空交通流を一元的に制御するとともに、管制情報処理システムの開発評価及び災害等による管制機関の機能喪失時における危機管理機能を有する「航空交通システムセンター」（仮称）について、着実に整備を進め、平成5年度を目途に運用開始を図る。

- e 空域の有効利用と管制処理能力の向上を図るため、ター

ミナル管制業務を一元的に実施する関西広域ターミナル管制所計画について、着実に整備を進め、関西国際空港の開港に合わせ運用開始を図る。

- f 航空機の高性能化及びハイテク化に対応し、航空通信の高度化等を図るため、VHFデータリンク（VHF帯の周波数を利用した空地データリンク）を整備する。

(イ) 保安施設の整備

- a 航空路及び空港周辺を航行する航空機の安全かつ効率的な運航を確保するため、航空路の複線化等の必要に応じ、所要の地に航空路用方位・距離測定装置（VOR/DME）等を整備する。
- b 空港に離着陸する航空機の安全性の向上を図るため、計器着陸装置（ILS）、空港用VOR/DME、精密進入用灯火等を整備するほか、就航率や定時性の改善による利便性等の向上を図るため、ILS及び航空灯火の高カテゴリー化を図る。

(ウ) 通信施設の整備

- a 航空交通情報等の伝達・処理を行うための航空交通情報システム（DTAX, AFTAX, IDP）、通信網及び国際対空通信施設の性能向上を図る。
- b 飛行場の安全かつ効率的な運用を図るため、飛行場運用

管理施設（エプロン管理施設，滑走路面情報管理施設等）の整備を推進するほか，搜索救難調整施設の性能の向上を図る。

(エ) 新しい航空保安システム

a 航空衛星システム

洋上における管制間隔の飛躍的な短縮等管制通信システムの抜本的な改善効果が期待できる静止衛星を用いた航空衛星システムについては，国際民間航空機関（ICAO）における検討状況に応じ，開発を進めるとともに，本システム導入についての近隣諸国との調整等を踏まえ，整備を図る。

b 可変洋上経路発生システム（DOTS）

洋上における最適飛行航路設定のため，可変洋上経路発生システム（DOTS）の開発を推進する。

c 改良型二次監視レーダー（SSRモードS）

交通の高密度空域における航空機の監視機能の強化等のため，改良型二次監視レーダー（SSRモードS）の開発を推進する。

d ウィンドシア検出装置

低層ウィンドシアによる航空機事故を未然に防止するため，ウィンドシア検出装置を開発，整備する。

e マイクロ波着陸システム (MLS)

マイクロ波着陸システム (MLS) については、ICAOの導入計画にあわせ、順次、開発、整備することとし、さらに、いわゆる曲線進入等の実運用化に向けた開発を推進する。

イ 空港の整備

国内・国際航空需要の増大に対応するため、ネットワークが集中する二大都市圏の空港制約の解消を目指し、三大空港プロジェクトの完成を最優先課題として推進するとともに、一般空港についても滑走路の新設・延長及びこれに対応するエプロンの整備等を図る。

(2) 航空交通管制に係る空域の整備等

我が国周辺の限られた空域を安全かつ有効に利用するため、各種空域について調整を行い、再編成のための整備を進める。

また、現在進展中の三大空港プロジェクトが終了した後に予想される航空交通量の増加に対応するため、関連空域の再編成及び新たな航空路等の設定等を推進する。

(3) 飛行検査の充実

航空保安施設、航空交通管制施設、航空通信施設等の円滑な運用を確保するため、航空機を使用してこれらの施設の機能の良否を検査する飛行検査について、飛行検査情報処理システム等の検

査用機器の増強等その体制の整備を推進する。

2 航空機の安全な運航の確保

(1) 航空従事者の資格及び試験に関する制度の充実

航空機の大型化、高性能化及びハイテク化に伴い航空従事者に要求される知識・技量要件は大きく変化しつつあるので、I C A Oで採択された航空従事者の資格要件に係る新たな国際基準を勘案しつつ、適切な資格及び試験制度の実現について、引き続き検討を進める。

(2) 航空保安職員の教育の充実

航空路レーダー情報処理システム（R D P）等の航空保安施設の性能の向上、新技術の導入、整備の進展等に対応して、必要な航空保安職員を確保するための教育施設の充実を図るとともに、最新知識・技術を習得させるため、研修の強化を一層推進する。

(3) 航空従事者の技量の充実等

航空機の大型化、高性能化及びハイテク化に対応し、運航の安全確保に万全を期するため、航空機乗組員等の航空従事者の技量を的確に把握し、適切な訓練の実施により技量水準の維持向上を図るよう事業者に対する指導を徹底する。また、航空機乗組員の心身の状況が健全であることは、航空機の安全運航を確保するために極めて重要であるため、日常の健康管理等が適切に行われる

よう事業者を指導する。

さらに、航空従事者等に、安全に関する情報を周知徹底するとともに、安全意識の高揚を図るよう事業者を指導する。

(4) 小型航空機等に関する指導の強化

小型航空機の事故を防止するため、法令及び規程の遵守、操縦士等に対する教育訓練の充実、的確な気象状況の把握等について指導強化する。また、近年普及してきたレジャー航空については、関係団体を通じ事故防止の指導を行う。

(5) 航空機の運航安全システムの充実

航空機の運航回数の増加等に対応して一層の安全を図るため、航空機衝突防止装置等の新しい安全システムの実用化の推進を図る。

(6) 危険物輸送の安全基準の整備

医療技術等の発展に伴う放射性物質等の航空輸送量の増加、化学工業の発展に伴う新規危険物の出現等による危険物の航空輸送量の増加及び輸送物質の多様化に対応し、I C A O及び国際原子力機関（I A E A）において国際的にも危険物輸送に関する安全基準の整備強化が進められているところであるが、これらの動向を踏まえ所要の基準の整備を図る。

(7) 航空事故原因究明体制の強化

航空事故の原因を迅速かつ的確に調査し、同種事故の再発防止

に寄与するため、公正かつ総合的な事故調査体制の強化を図る。

(8) 航空交通に関する気象情報等の充実

航空交通の安全に関係の深い台風、乱気流、悪視程、火山噴火等について、観測データや飛行場予報、飛行場警報、空域悪天情報等の適切な発表及び関係機関への迅速な伝達に努める。

また、これらの情報内容の充実のため、静止気象衛星システム、空港気象レーダー、航空気象常時監視通報装置、航空気象情報配信装置、気象資料伝送網など、予報、観測、通信等の各業務体制の充実強化に努める。

3 航空機の安全性の確保

(1) 航空機、装備品等の安全性を確保するための技術基準等の整備

諸外国の技術基準との整合性にも配慮しつつ、航空機技術の急速な進展を航空機、装備品等の安全性に関する技術基準等へ反映することにより、安全性の向上を図る。

(2) 航空機の安全性に係る情報の収集及び処理体制の充実

航空機の運航回数の増加等に対応して、航空機の安全性に関する情報の収集体制及び処理体制を強化し、適切な対策を事前に講ずることによって、機材故障等の発生を未然に防止する。

(3) 航空機の検査体制の充実

技術革新による新型航空機の出現並びに航空機の大型化及び高

性能化に対応して、航空機検査官の研修の充実を図り、検査体制を強化するとともに、航空機の大型化に伴う検査業務量の増加に対処するため、的確な認定基準の下に、修理改造認定等の制度の積極的活用を図る。

(4) 航空機の整備審査体制の充実

我が国の航空輸送需要の増大に伴って、航空輸送の安全性の確保は国民生活に極めて重要な事項となっている。このため、航空機の安全運航に重要な日常の点検整備について、航空機の安全性に関する技術研究の成果、我が国及び外国における運用経験、事故等の原因の解析結果、製造国からの情報等を的確に把握して、我が国での航空機の使用形態に適合した適切な整備方式を確立するよう航空会社を指導するとともに、航空機の整備に対する審査及び指導体制の充実を図る。

(5) 航空機の経年化対策の強化

航空機の経年化に伴う事故の防止及び航空機の安全性の確保が強く求められている。我が国のボーイング747型機、同767型機はその運航環境から世界でも離着陸回数が最も多い状況にあり、国産機のYS-11型機を含め適切な対策を講じる必要がある。したがって、ICAOの経年機対策検討委員会における審議状況、体系的な経年機対策が進展している米国の動向等を踏まえ、経年化対策の強化を図ることとする。

4 救助・救急体制の整備

(1) 捜索・救難体制の整備

航空機の遭難、行方不明等に際して、迅速かつ的確な捜索・救難活動を行うため、種々の緊急状態に対応した活動計画、訓練、情報の収集・処理体制等を充実することにより、関係行政機関の合議体である救難調整本部における連絡・協調体制の強化を図る。

(2) 消防体制及び救急業務実施体制の整備

空港の消防体制について、第1種及び第2種空港については、国際的な基準に準拠して、引き続き化学消防車の配備等所要の措置を講じてその充実強化を図る。

第3種空港についても、上記に準じ、消防施設等の整備に努めるよう指導する。

また、空港における救急医療体制については、年次計画に従い救急医療に必要な医療資器材の配備等を進めるとともに、救急医療活動が的確かつ円滑に実施できるよう関係医療機関等との連携の強化を図る。

さらに、空港の所在する市町村における消防・救急体制については、関係消防機関による消防施設の整備を始め、所要の措置を講ずるよう指導する。

5 損害賠償の適正化

国際線については、国際条約の動向等を勘案しつつ、損害賠償制度の一層の適正化に努める。国内線については、各社とも昭和57年4月に運送約款上の損害賠償限度額を撤廃したが、今後とも、十分な損害賠償が確保されるよう指導していくこととする。

6 科学技術の振興等

(1) 航空交通の安全に関する研究開発の推進

国立の試験研究機関においては、研究費の充実、研究設備の整備等を図り、特に、既に実用化を目指して研究開発中のマイクロ波着陸装置、衛星データリンク、改良型二次監視レーダー等の新しい航空保安システム及び航空交通管制システム等に関する研究並びに航空機衝突防止装置等新しい安全システムの調査研究を推進し、関連試験研究機関相互の連絡協調体制の強化による総合的な研究開発を推進する。また、整備、運航技術に係る研究開発を促進し、客室安全対策、航空機防除雪氷対策等の向上を図る。

なお、試験研究結果は、速やかに安全対策に反映させるとともに、その活用を促進する。

(2) 航空事故の原因究明のための総合的な研究調査の推進

航空事故の再発を防止するため、事故調査に関する研究の充実を図るとともに、必要に応じ総合的な調査研究を行い、その成果

を安全対策に反映させる。