

遅延削減のための調整を実施した。

### 3 空港の整備

東京国際空港については、新たに4本目の滑走路等を整備する再拡張事業を推進しており、このうち、滑走路整備事業については、平成19年3月に本格着工し、また、PFI手法を活用した国際線地区整備事業については、平成18年に事業者との事業契約を締結したところであり、それぞれ整備が進められている。

また、既存施設の空港能力、利便性、安全性の向上を図る機能向上事業について、誘導路等の整備を行った。

関西国際空港については、平成19年8月2日の2本目滑走路(4,000m)の供用により、我が国初の

完全24時間運用可能な国際拠点空港となった。これにより、深夜時間帯の貨物便就航促進や、空港処理能力の向上によるピーク時間帯の増便等が可能となった。

一般空港等については、滑走路の延長等として、継続事業6空港の整備を行ったほか、各空港において、空港機能を保持するための整備等を行った。

### 4 空港・航空保安施設の災害対策の強化

東京国際空港の誘導路の耐震化を継続して実施するとともに、空港における今後の耐震化を効率的に実施するため、北海道石狩湾新港において実物大の空港施設に対する液状化実証実験を実施した。また、空港の安全な運用に向けて、引き続き主要空港に多機能型地震計の導入を行った。

## 第2節 航空機の安全な運航の確保

### 1 予防的安全対策の推進

事故やトラブルの発生を防止するため、事故、インシデントや機材不具合等の航空安全に係る情報を幅広く収集し、トラブル発生の傾向を把握するため統計的な分析を行うとともに、有識者会議を設置し、機材不具合、ヒューマンエラー等への対応策について審議・検討を行っている。この分析結果等も含めた航空輸送の安全にかかわる情報をとりまとめ、広く公表を行ったほか、ヒューマンエラー防止のため、航空従事者等の教育訓練方式のあり方について検討を行っている。

### 2 航空運送事業者等に対する監督体制の強化

航空会社に対する専門的・体系的な安全監査を実施するとともに、中小航空会社に対する監査担当部門を国土交通省に新設することにより、航空会社に対する監視・監督体制の強化・充実を図った。

また、「運輸安全マネジメント制度」を充実させ、国が平成18年10月から20年3月末までにのべ19社に対して評価を実施した。

### 3 外国航空機の安全の確保

我が国に乗り入れている外国航空機に対する立入検査(ランプ・インスペクション)により外国航空機の安全性を確認するとともに、事故や重大インシデント等が発生した際には、必要に応じて、外国航空会社に対する指導を行ったほか、外国当局に対して改善要請を行う等所要の措置を講じた。なお、平成19年は、32か国の56社を対象に104機のランプ・インスペクションを実施した。

### 4 航空従事者の技量の充実等

航空機操縦士の養成は、独立行政法人航空大学校のほか、国土交通大臣が指定する指定航空従事者養成施設及びその他の民間の養成機関によって行われている。

操縦士の自社養成を実施している航空運送事業者に対し、操縦士の質を確保するよう指導している。

操縦士のコミュニケーション能力向上のため航空英語能力証明制度を導入し、平成20年3月5日より適用となった。

航空機乗組員の身体検査を行う国土交通大臣の指定する医師及び医療機関等に対しては、講習会を通

じ判定基準の統一的な運用を指導するとともに、航空運送事業者等に対しては、航空機乗組員の日常の健康管理を十分行うよう指導している。また、航空運送事業者に対し、航空従事者等に安全に関する情報を周知徹底させ、安全意識の高揚を図るよう指導している。

#### 5 航空保安職員の教育の充実

航空保安大学校は、航空保安要員の研修施設として、航空保安大学校本校（東京都大田区）において新規採用職員に対する航空保安業務の基礎教育を行っている。また、岩沼研修センター（宮城県岩沼市）において既に航空保安業務に従事している職員に専門的な知識及び高度な技能を習得させるための研修を行っており、著しく変革を続ける航空技術に対応した研修内容の充実に努めている。

平成19年度は、老朽化・狭隘化している航空保安大学校の移転整備（PFI事業）を進めた。また、岩沼研修センターの研修教材について、研修効果の向上を図るための性能向上及び機器更新を進めた。

#### 6 小型航空機等の事故防止に関する指導等の強化

小型航空機の事故原因についてみると、操縦操作や判断が不適切なもの、気象状態の把握が不適切なもの、出発前の確認が不適切なもの等人為的な要因によるものが多い。このような小型航空機の事故の防止を図るため、法令及び安全関係諸規程の遵守、無理のない飛行計画による運航、的確な気象情報の把握、操縦士の社内教育訓練の充実等を内容とする事故防止の徹底を指導するとともに、小型航空機の運航者が安全運航のために留意すべき事項等をホームページに掲載している。また、小型航空機を運航することの多い自家用操縦士に対しては、操縦士団体等が開催する安全講習会への参加を呼びかけるとともに、講師の派遣等安全講習会への積極的な支援を行っている。

#### 7 スカイレジャーに係る安全対策の推進

超軽量動力機、パラグライダー、スカイダイビング、滑空機、熱気球等のスカイレジャーの愛好者に

対し、日本航空協会、関係スポーツ団体等を通じた安全教育の充実、航空安全に係る情報公開、「スカイ・レジャー・ジャパン」等のイベントの機会等を活用して、スカイレジャーに係る安全対策の充実・強化を図った。

#### 8 危険物輸送の安全基準の整備

危険物の輸送量の増加及び輸送物質の多様化に対応すべく、国際民間航空機関（ICAO）及び国際原子力機関（IAEA）における危険物輸送に関する安全基準の整備強化についての検討に積極的に参加した。

また、危険物の安全輸送に関する講習会を通じて知識の普及を図るとともに、航空運送事業者等については、危険物輸送従事者に対する社内教育訓練の実施及び危険物の適切な取扱いの徹底を指導した。

#### 9 滑走路誤進入のトラブルに関する対策

滑走路誤進入事案の再発を防止するため、国土交通省航空局と運航関係者からなる「滑走路誤進入防止対策検討会議」を設置し、同会議において、管制指示に対するパイロットの復唱のルール化等管制官とパイロットのコミュニケーションの齟齬の防止や、管制官・パイロットへの視覚的な支援等のソフト・ハード両面にわたる対策を取りまとめた。

#### 徴 航空事故等原因究明及び体制の強化等

航空・鉄道事故調査委員会は、航空事故及び航空事故の兆候（重大インシデント）の原因並びにこれら事故等に伴い発生した被害の原因を究明することにより、航空事故の防止並びにこれらの事故等が発生した場合における被害の軽減に寄与することを目的としており、航空事故等が発生した場合には、飛行の状況、航空機の構造・性能、乗組員の知識・技能、気象、航空保安施設等の状況等について多角的な事実調査を行い、さらに必要な試験や研究を行い、総合的な解析を行って報告書を公表している。

また、航空事故調査官の研修、海外事故調査機関等との情報交換等を充実し、事故等調査能力の向上に資するとともに、調査研究機器の整備を行い航空

事故調査体制の充実を図っている。

### 徴 航空交通に関する気象情報等の充実

#### 気象情報等の充実

航空交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、飛行場予報・警報、空域を対象とする気象情報、航空路火山灰情報等の航空気象情報の適時・適切な発表及び関係機関への迅速な伝達に努めた。

東京国際空港においては、離着陸時に影響を及ぼ

す低層ウィンドシア(大気下層の風の急激な変化)を非降水時に検知可能な、空港気象ドップラーライダーによる観測を開始した。

#### 運航情報等の充実

空港情報(使用滑走路、進入方式、気象情報等)、飛行中の航空機から報告があった情報等を体系的に整理・蓄積したデータベース等を利用して、運航者及び関係機関に対して航空機の運航に必要な情報の提供を行っている。

## 第3節

### 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

航空機の安全性の向上を図るため、我が国の航空機の製造・運航により蓄積された経験を通じて得た知見をいかし、国際民間航空機関(ICAO)に定める標準の策定活動や国際会議等に積極的に参画して我が国の意見を反映した。また、これらの場で策定されたICAOに定める標準の制定状況、航空機技術の進展等に対応し、航空機及び装備品の安全性に関する技術基準等を強化するとともに、国産航空機の開発計画の始動にあわせて、我が国独自の技術基準を定める組織として、航空機技術基準企画室を平成20年度から設置することとした。

#### 2 航空機の安全性に係る情報の収集、処理体制の充実等

航空事故の防止に役立てるため、航空機の安全性に関する情報の電算化を推進するとともに、外国の耐空性管理当局及び航空機製造者とも情報交換を密にし、耐空性改善通報の発行等、速やかに適切な措置を講ずることができるよう体制を整えた。

また、耐空性改善通報の一覧に加え、航空安全に関する技術基準等についてホームページ上で公開するなど情報公開の一層の充実を図った。

#### 3 航空機の検査体制の充実

航空機検査官の質的向上を図るため、研修制度を拡充し、企業や外国の研修への参加など内容の強化

を図った。

#### 4 航空機の整備に係る審査体制の充実

耐空証明を受けた航空機が、その構造、強度、性能等の面で常に良好な状態を維持するためには、航空機の使用自らが日常から整備作業を適切かつ確実に実施することが必要不可欠である。特に不特定多数の乗客の安全に係る航空運送事業者においては、整備の具体的な方法を整備規程に定め、国土交通大臣の認可を受けた上で航空機の整備を行っている。

航空運送事業者の整備体制に係る審査として、整備規程の認可に係る審査のほか、新規参入や新たな基地の追加、新機種導入時等に行う運航開始前の検査、定期的又は随時の安全監査の実施、定例連絡会議の開催、航空機のイレギュラー運航・故障等に係る機材不具合情報の収集等を行っており、これらを通じて的確に指導・監督を行った。

また、事故・トラブル等の原因究明と再発防止を航空運送事業者に強く指導し、航空運送事業者に対する監視・監督の強化を図った。

#### 5 航空機の経年化対策の強化

長期間使用される航空機が増加しているため、各国政府、航空機製造者、運航者等において経年化対策が進められている。

我が国においても、従来から各航空運送事業者に対し、航空機の点検・整備の強化、改修の促進等を