

検査制度

(1) 電波法及び航空法について

・電波法・航空法の目的

電波法：良好な電波環境の維持と管理が主な目的であり、航空機の航行に不可欠である通信インフラ、無線航行局等の電波環境を整備

航空法：航空機の航行の安全が主な目的であり、航空機には無線電話等の航空機の航行の安全を確保するための装置の設置を規定

・電波法・航空法における航空機搭載無線機器の検査、整備

- * 航空法における整備：耐空証明取得または維持のため、メンテナンスマニュアルに従い、航空機搭載品としての無線機器を含む整備を実施
- * 電波法における検査：電波の有効利用や他の無線局への有害な混信防止のため、無線設備の性能維持だけでなく、無線設備や無線従事者の運用状況等についても検査を行うことで、総体として良好な電波環境の維持を図る

→ 電波法・航空法は、法の目的や無線設備に対する管理要件等が異なり、どちらか一方で無線設備の管理が行えるわけではない

(2) 耐空検査及び無線局検査について

- ・検査方法：無線局検査では登録検査等事業者制度を導入しており、耐空検査や整備時期にあわせて検査実施するなど柔軟に対応しており、検査、整備等のコスト削減にも適応している
- ・検査周期：無線局検査(1年に1回(条件により2年に1回)実施)とメンテナンスマニュアルに基づく検査(主にオンコンディション)とにおいて、ベンチチェックの実施周期に差異がある
- ・検査項目：ベンチチェック項目では、電波法の規定(無線設備規則)及びメンテナンスマニュアルで、ICAOの国際標準を基に規定しており、ほぼ同様の内容となっているが、管理目的に応じた測定方法、スペック等に若干の差異がある

(3) 無線設備の機器の信頼性(品質)

- ・当検討会に提出された故障率等のサンプルデータからは、機器の信頼性は概ね高いことが推定されるが、過去の信頼性と比較することができる十分な分析に至っていない
- ・なお、無線局定期検査において登録検査等事業者から提出される点検結果報告書では、無線局の修理等が施された結果のみが報告されるため、調整不備、故障等による施術がどの程度あるかは把握できていない

(4) 諸外国の状況

- ・諸外国においても検査を全く行っていないわけではなく、各国の地理的、電波環境の状況、条件、電波管理の制度等の違いにより異なる
- ・なお、我が国の検査制度を諸外国と同じにするのは、国の組織体制が異なるため非常に困難



現状の無線局検査制度の目的等を理解したうえで、無線局検査の項目、実施方法、検査周期について見直しを検討

論点の整理(2)

製造番号管理(共通予備制度)

- (1) 諸外国では、航空機装備品の製造番号管理行っておらず、登録された予備品は自由に使える
→ 航空機部品は製造番号で管理されており、一般的な工業製品においてもISO、JIS等で規格化されている
- (2) 日本では個々の装置の管理が必要となり煩雑
→ 諸外国においても、製造番号の管理は行われており予備品証明等を必要とすることは、各国とも同様
- (3) 日本において、共通予備装置として利用するための手続きが、煩雑、時間を要する
→ 無線設備を共通予備装置として利用するためには、現状では事前に無線局変更許可、検査が必要
- (4) 他社と装置の相互利用ができず、自社で予備品を準備しなければならないためコストがかさむ
→ 他社と装置の相互利用は制度上可能となっているが、上記と同様に事前の許可が必要



共通予備制度の手続きを簡素化するよう制度の見直しを検討する (特に(3),(4)について)