

番号	項目			提出された御意見	御意見に対する考え方
	頁	章	項目		
1				<p>航空機内では、乗客による電子機器の使用が禁じられることが多いように思います。これは、航空の安全性を確保するための措置であると思われます。</p> <p>しかし、このような措置は、乗客の利便性を低めるものであると思います。そして、安全性のみに目を奪われて利便性を全く無視し、利便性を高める努力を怠るのは、妥当でないと思います。</p> <p>また、航空機と競合する輸送手段として新幹線がありますが、新幹線においては、乗客は、自由に電子機器を使えます。このため、航空機における乗客の電子機器の使用の禁止は、航空機の競争力を不当に阻害するおそれがあると思います。</p> <p>したがって、航空機に搭載する無線局の検査の在り方を見直し、安全性を確保しつつ、航空機内で乗客が電子機器を使用できるようにする技術的・法的制度の整備をするべきだと思います。</p> <p style="text-align: right;">【個人】</p>	本報告(案)は航空機に搭載する無線局(航空機局)の検査制度を対象としたものですので、頂いた御意見は、本件意見募集の趣旨とは直接には関係ないものではございますが、御意見として承ります。
2	13	6. 将来の航空機局の検査の在り方	(1)検査制度	<p>「国際基準との整合性及び安全性の確保等を踏まえ、航空機に搭載する無線設備の製造番号登録制度について、国内の航空運送事業者の国際競争力強化に向け、制度の在り方も含めた見直しの検討を行い、結論を得る」と方針がありますが、航空運送事業者以外の事業者にとって、検査の手法としては、測定器(RAMP CHECKER)を機体に持ち込みTAB DATAを測定する「ON SHIP」の手法が良いと考えています。ベンチチェックは、機器単体だけになりSYSTEM(機器のインターフェース・ケーブル・アンテナ)を含んだ測定は無く総合試験での確認のみになります。航空機から取り卸さず所定の規定(ON SHIPでのDATA)を活用して実施する方法がベストです。エアラインは予備装置が多いため別として、コスト削減及び時間短縮に繋がりますのでエアライン以外の多くのオペレーターの方に賛同して頂けると幸いです。</p> <p style="text-align: right;">【ユーロコプタージャパン株式会社】</p>	頂いた御意見は、今後の電波行政を推進する上で参考とされるものと考えます。
3				<p>1. 総務省総合通信局と国土交通省航空局の二重行政になっている事項があれば、改善していただきたいと思えます。</p> <p>2. 航空無線以外の無線機を修理改造検査にて、航空機に搭載する場合、「技適」等の適合を受けた無線機器に対しては製造番号の限定解除を考慮していただきたいと思えます。</p> <p>3. 警察無線機を航空機に搭載する際の修理改造検査において、無線機自体の機密性が高いため、機器の適合性を証明することが難しいことがあります。</p> <p>4. 航空無線以外の無線機に対しては、FAA TSO等の基準がないため、機器の適合性を証明することが難しいことがあります。</p> <p style="text-align: right;">【ユーロコプタージャパン株式会社】</p>	頂いた御意見のうち1については、今後の電波行政を推進する上で参考とされるものと考えます。また、2、3及び4については本件意見募集の趣旨とは直接には関係ないものではございますが、御意見として承ります。
4	6 8	2. 航空事業者の提案に対する考察  3. 航空機局の検査制度及び安全性の評価	(2)無線設備の不具合による事故等の事例	<p>【原案】しかしながら、「3. 航空機局の検査制度及び安全性の評価」に述べるように、無線設備の異常によって発生したトルコ航空の事故事例等もあり、(中略) 我が国においても、電波法に基づく「航空機局」の監理を完全に放棄するというようなことは適切な選択ではないということが明確となった。</p> <p>【意見】p7. 「3. 航空機局の検査制度及び安全性の評価 (1)電波法および航空法の検査について」にて電波法と航空法は目的が異なり、電波法は電波の公平且つ能率的な利用を確保することを主たる目的にしており、航空機の航行の安全等については航空法の主たる目的であることが明確にされている。上記原案にあるトルコ航空の事故事例は、これに照らせば航空法により監理されるべきものであって、電波法に基づく航空機局の監理が必要という上記原案の文章は、法の目的の整理と不整合があると思われ、電波法があたかも航空機の航行の安全の確保も目的としているかのような誤解を生むのではないかと。上記の電波法の目的を踏まえれば、電波法に基づく航空機局の監理の必要性を述べる論拠から上記のような事故事例は外すべきと思料する。</p> <p>【原案】(前略) 2009年2月25日に(中略)トルコ航空1951便が墜落し、乗客・乗員計9名が死亡したという事故が発生した事例</p> <p>【意見】上記の事例は、参考資料5に記載されている詳細内容を見れば、電波高度計が異常な値を示し、警報が鳴ったにもかかわらず、そのまま降下を続けたという、飛行機の運航上の問題と、この機体が事故発生25時間以内に同じトラブルを2度発生していたことに対する整備体制の問題が想定されるが、本検討会で議論している電波法が監理すべき事象とは異なるものと思われる。従って、電波法に基づく航空機局の監理の必要性を述べる本報告書から上記のような事故事例は外すべきと思料する。</p> <p style="text-align: right;">【エアアジア・ジャパン株式会社】</p>	トルコ航空1951便墜落事故の事故原因は現時点では不明ですが、無線局を構成する無線設備の一つである電波高度計に係る事故であることから、電波の公平且つ能率的な利用を確保することによって、公共の福祉を増進することを目的とする電波法の監理と関係するものです。
5	8	3. 航空機局の検査制度及び安全性の評価	(2)無線設備の不具合による事故等の事例	<p>【原案】(前略) 過去10年間に100件超の無線設備不具合によるトラブルが発生していることがわかった。</p> <p>【意見】p4、1.経緯の中に記載されるように、本検討会の主題は、電波法が規定する航空機無線設備の検査項目や定期検査についての見直しの検討であり、無線設備不具合によるトラブル事例に関しても電波法が監理することに関わる事例に絞らなければ、電波法があたかも航空機の航行の安全の確保も目的としているかのような誤解を生むのではないかと。上記原案の100件超の不具合の具体的な事例は参考資料5に記載されているが、電波法で監理する事象ではないのではないものも含まれていると思われ、本検討会の主題に寄与する資料としては、電波法の目的に照らして、電波法に基づき監理すべき事象に絞り込むべきであると思料する。</p> <p style="text-align: right;">【エアアジア・ジャパン株式会社】</p>	本報告(案)に記載の事故及びトラブル事例等は無線局に関係する事例であることから、電波の公平且つ能率的な利用を確保することによって、公共の福祉を増進することを目的とする電波法の監理と関係するものです。
6	11	4. 日本と諸外国の制度の比較	(3)日本と諸外国との比較	<p>【原案】②航空機に搭載する無線局の検査制度について(前略)しかしながら、米国及び欧州においては、無線機器に対する監理よりも、それを管理する人や組織に対する監理をより厳しく行っており、この点に関しては日本よりも厳しく規定されている模様である。</p> <p>【意見】上記の米国及び欧州において日本よりも厳しく規定されていることが客観的に分かる具体的な証拠が分からないので、具体的に示して欲しい。</p> <p style="text-align: right;">【エアアジア・ジャパン株式会社】</p>	本報告(案)に記載のとおり、米国等においては、日本の電波法では規定のない無線設備の修理、点検を行う者の教育等について監理している例もあります。なお、詳細は、参考資料3-1、参考資料3-2及び参考資料3-3を御覧ください。

7	13	6. 将来の航空機局の検査の在り方	(1)検査制度	<p>【原案】①検査項目、内容 (ア)航空機局の無線局検査項目及び内容(中略)は、いずれも無線局監理上、検査が不可欠であることから、変更せずに従来通りとする。</p> <p>【意見】p11、4章(3)②に、米国及び欧州においては概ねオンコンディション(不具合が確認された場合のみ取り卸して点検)で実施されているとあることから考えて、無線機器を機体から取り卸して行う航空機局の無線局の定期的なベンチチェックが不可欠という結論に至る論拠が不明確であり、ベンチチェックにより電波法の目的とする電波の公平且つ能率的な利用を阻害するような不具合が防止できたという事例など必要性を立証する論拠を明確に示してほしい。</p> <p style="text-align: right;">【エアアジア・ジャパン株式会社】</p>	ベンチチェックは電波法により実施することが求められる検査の一部であり、無線設備が電波法の定める技術的条件等へ適合していることを確認するためのものです。本報告(案)は、ベンチチェックの必要性を認めた上で、実効的に同様な管理ができ、より合理的なチェックを試験的に導入する方策を検討し、結果をまとめたものです。検討会の詳細については、総務省ホームページを御覧ください。
8	14	6. 将来の航空機局の検査の在り方	(1)検査制度	<p>【原案】②</p> <p>(オ) 検査周期については、現状では適当なベンチチェックの実施周期を示す根拠に乏しいことから、現に免許されている無線局の無線機器の不具合、故障等発生状況、ベンチチェックデータの収集を今後6年間程度行い、それらのデータからどの程度の周期や条件で検査することが適当か検討する。(検証期間を設ける。)</p> <p>(カ) 検証期間中のベンチチェック実施周期は、代表的な機器の平均故障間隔(MTBF)等から3年に1回程度とし、6年間行うことで全数2回ずつベンチチェックデータを収集する。(検証データの収集状況により、検証を前倒し中間検証を行う)</p> <p>【意見】今後6年間データ収集ということであるが、中間検証をするにしても議論が3年先になってしまうように見受けられるが、過去6年間のデータを収集して直ちに検証を行い、改善に向けた議論を前倒しで行うべきと史料する。</p> <p style="text-align: right;">【エアアジア・ジャパン株式会社】</p>	本報告(案)では、原則として1年毎に実施しなければならないベンチチェックを、一定の条件を満足していれば3年毎にすることが可能とし、毎年度検証を実施することを妨げるものではありません。頂いた御意見は、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
9	13~	6. 将来の航空機局の検査の在り方	(1)検査制度 ②検査周期(頻度)(イ)第三の二(電気的特性)	<p>【原案】</p> <p>CBM導入の可能性を検討するために、無線設備の機器の信頼性の状況基準データを、6年間程度、全ての航空機を対象に、機器故障、不具合の発生状況等の報告を求める。それらのデータを基に改めてベンチチェック周期、条件等について検証をおこなうこととする。...</p> <p>【意見】</p> <p>ベンチチェックの制度を検討するために、下記の通り①無線機の整備体制、②無線機の蓄積データの報告を求め、それらの報告を基に改めてベンチチェックについての検査周期等についての検証を行うこととする。</p> <p>なお、提起されているCBMについては、電波法に基づく検査(フライトチェック、ベンチチェック)との相関性について技術的側面を含め詳細に亘り調査・検討することとする。</p> <p>記</p> <p>①個人を含む団体・事業者毎の無線機の整備体制 ②各無線機の個別のデータとしての機器の障害状況などの信頼性状況基準データを6年間程度全ての航空機局の無線機を対象に取得</p> <p>注:(ウ)~まとめ迄の関連項目についても内容の整理を提案します。</p> <p style="text-align: right;">【アイコム株式会社】</p>	頂いた御意見は、今後の電波行政を推進する上で参考とされるものと考えます。
10	13~	6. 将来の航空機局の検査の在り方	(1)②(イ)(a)	<p>【原案】</p> <p>適用対象は航空法第14条ただし書きにより連続式対空証明書を受けている航空機の航空機局</p> <p>【意見】</p> <p>適用対象は航空法第14条ただし書きにより連続式対空証明書を受けている航空機の航空機局の無線機であって、無線機の整備体制が確立している場合</p> <p style="text-align: right;">【アイコム株式会社】</p>	本報告(案)に対する賛同意見として承ります。御意見については本報告(案)の6(1)②(イ)(b)に記載しております。
11	15	7. まとめ		<p>【意見】</p> <p>航空機の安全運航を確保するためには、通信手段は絶対的な要件であり、もう一つの柱である機体整備と併せて重要性は非常に高いもので有る旨を「まとめ」の中で明示することを提案します。</p> <p style="text-align: right;">【アイコム株式会社】</p>	本報告(案)に対する賛同意見として承ります。御意見については本報告(案)に記載のとおりです。