

平成 29 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化を図るとともに、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ている。

H29 年度は、SBAS による LPV Approach、サンフランシスコ空港にて試験的に導入されている RNAV (GPS) PRM 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。

H29 年度も継続して開催する。

1-3 ペーパーレス運航の普及を前提としたポータブル型 EFB の機器承認基準に関する調査・研究

(H26 年度から事業名称を変更して継続・自主事業)

ポータブル型 EFB の機能や使用態様は進展を続けており更なる有効活用が可能な状況である。H27 年度からは、ポータブル型 EFB の拡張機能として AMM (Airport Moving Map) の利用や Wi-Fi 等通信を利用した運航情報の送受信等に関して、海外の動向及び技術的課題等の調査・研究を行った。航空機メーカーでは、既に Paperless Cockpit を前提とした航空機の製造を宣言しており、近い将来において標準的な運航スタイルとなることが予想される。現行の通達基準では、ペーパーレス化に当たり事前評価が求められるが、ペーパーレス化を前提とした航空機では申請対応が非常に困難となっている。また、ポータブル型 EFB 自体の更新頻度は約 3~4 年程度と短く、その都度端末の評価・申請が必要となっており、効率的な審査が期待されている。

このような状況を踏まえ、本邦においても EFB 運航の審査要領の改正が計画されていることから、H29 年度は、ポータブル型 EFB 自体の更新および新型式航空機導入時のポータブル型 EFB によるペーパーレス運航の承認について、諸外国の動向及び海外基準等の調査を行い、我が国における通達改正に向けての基礎資料とする。

1-4 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

(新規・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、2018 年 11 月 8 日を適用日として、自らの運航機について、原則として常時 15 分毎に位置把握を行うことが義務付けられることとなった。

次いで H28 年春、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。

本調査では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により、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、規定の策定や導入時期等の検討に繋げる。

1-5 極低温下の進入着陸における高度補正に関する調査・研究

(H27 年度から継続・自主事業)

低温下における空港への着陸進入において気圧高度計を利用する場合は、外気温が低ければ低いほど対地真高度が計画より低くなることにより、地表面との間隔が相対的に狭まっている。B787-9 では米国 FAA 認可の飛行規程で、ある一定の低温条件下では温度による高度補正を行わない限り特定の計器進入を禁止する旨の運用限界が設定された。また、北米大陸の一部の空港では、空港ごとに指定された温度以下では高度補正を要求する NOTAM も発行されている。

H27年度およびH28年度は、当該高度補正の運用を実施している海外(米国、欧州)への訪問調査および、運用方法について調査を実施した。

H29年度は、我が国空港における対応とその課題・対応等について調査・研究を行い、国内での円滑な運用の導入に備える。

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年度も継続して開催する。

2-2 電子署名、電子記録の活用のための基準整備に関する調査・研究

(H28年度から事業名称を変更して継続・自主事業)

航空機整備の分野において作物品質の向上や作業効率の向上、管理コストの低減、文書の機密性保持等の観点から整備記録等の電磁的保存が進められている一方で、記録の完全性、関連ソフトの信頼性、整備実務への影響、サイバーテロの防止など、リスクについても慎重に検討する必要があることが認識されている。米国においては電子署名や電子記録に関する要件が AC120-78 に定められている。現在、我が国においては航空日誌は電子化できないこととなっているほか、整備記録などその他の記録についても電子化のための要件が明確となっていないため、電子化が進んでいない。このため、米国や欧州を中心とした諸外国における基準やその改正動向、運用実態等について調査を行い、我が国で運用する場合に備えて課題等の整理を行う。

H28年度は航空以外の分野も対象に一般的な文書の電子署名・電子記録に係る要件調査を行うとともに、航空機整備分野での電子署名・電子記録に係る諸外国における基準化の動向や運用の実態等について調査を行い、我が国で運用するにあたっての要件の整理とともに課題等の抽出・整理を行った。

H29年度は整備記録だけでなく、航空日誌の電子化も視野に電子署名・電子記録に係る要件整理を進めるとともに、諸外国において先行導入している事業者等が抱える基準以外の技術的課題や運用上の課題等についても調査を行い、我が国での将来的な基準化に向けた基礎資料とする。

2-3 画像認識技術と目視精度の同等性に関する調査・研究

(新規・自主事業)

航空機整備分野において、画像認識技術を活用した生産性および検査精度の向上に向けた取組みが進ん

ている。具体例としては欧州エアラインにおける無人航空機を活用した機体上部の検査、あるいは海外エンジンメーカーにおける最終組み立て検査等への適用が挙げられる。本邦においては、現状航空機の検査は目視検査を基本としており、画像認識技術を十分には活用出来ていない。

諸外国における画像認識技術の活用事例の調査とともに基準化の動向調査等を行い、我が国における画像を用いた目視検査代替方法の技術的要件の整理・策定に繋げる。

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。

H29 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。

H28 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、航空行政の動向、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)の現状や、機内で発生する安全阻害行為、お客さまのケガや手荷物に関するトラブルをテーマとして、不安全事象の再発防止への取組み等について情報共有・意見交換が行われた。

H29 年度も継続して連絡会の開催を計画する。

3-3 BASA 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。H28 年度は航空安全に関する相互承認の現状と今後の方向性について航空局より説明が行われ、その後、事業者との意見交換を行い情報の共有を行っている。

H29 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。H29 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および新しい空港気象関連設備の導入の流れ等について、国内エアライン、学識経験者、気象観測機器メーカ、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 年度の 2 年間で調査期間としており、H29 年度も引き続き委員会形式での調査を継続する。

3-6 疲労リスク管理における基礎的知識付与を目的とした初期教材の作成

(新規・自主事業)

世界的に疲労管理が注目されてきており、FAA,EASA における新制度開始を含め、各国で疲労管理に関する法令等が整備されつつあり、この動向は本邦においても同様である。本邦における疲労リスク管理の導入に際しては、まずは各航空会社において、乗員やスケジューラー等の関係者に基礎的知識を付与することが必要となるが、各社がそれぞれの知見で教材を作成するよりも、最低限必要な項目や内容については、本邦内の統一教材を共有した方が有用であると考えられる。当財団では過去に「疲労に係るリスク管理に関する調査・研究」を行ったことにより疲労リスク管理についての知見を有していることから、国内航空各社の協力を得て共通の初期教材を作成する。

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

(新規・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ことどまっている。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 AT SAP、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。

本調査では米国の制度を中心に調査を行い、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とともに想定される諸課題の抽出と整理を行う。

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。

H29 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)

航空会社において新形式航空機の運航を開始するに当たっては、当該航空機の調達・導入の他にも、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、我が国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・研究を行い、製造国当局としての各種準備の基礎資料とするとともに、国内エアラインにおける円滑な国産旅客機の導入を支援する。

H27 年度には国産旅客機の運航開始後に想定される不具合等が発生した場合について、不具合情報の報告・収集から、リスク評価、必要な対応の検討・決定までの各プロセスにおける課題の整理を行い、H28 年度にはこのうち、SB/TCD/AMOC 発行に関する具体的なプロセスの検討を含む主要課題についての検討・フォローアップを行った。

H29 年度は、残された諸課題を、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明らかとし

たうえて、その論点や解決スケジュール、担当などの整理を行うとともに、必要に応じ、優先度の高い課題について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。

H29 年度も継続して調査・研究を行う。

4-4 航空機機体装備品への RFID 導入に関する調査・研究

(新規・自主事業)

昨今、IATA において、加盟メンバーに対しペーパーレス化の取り組み及び IoT(Internet Of Things)の航空分野への活用が推進されており、RFID(Radio Frequency Identification)の活用に関心が集まっている。今後、国内で導入される A350 や 777X の部品、装備品には、標準で RFID が添付されることが予定されているのに加え、部品管理の効率化並びに省力化のために、既存機種への RFID の導入についてもエアラインで検討が開始されている。特に客室内 LIFE VEST 等の非常用装備品については、員数、有効期限の確認を定期的実施しており、エアラインでは年間多大な点検工数を費やしている。現在航空機部品に取り付ける RFID タグに関して、本邦において指針を示したものは存在しないものの、RFID タグを用いることで、工数の大幅削減が見込めると共に、個々の部品の正確なトレーサビリティを実現することが可能であると考えられている。

本調査では先行して RFID を導入している海外エアライン等の事例および基準等の設定状況等を調査し、今後の我が国における RFID の活用方策や円滑な導入のための枠組み作りの基礎資料とする。

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。

H29 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 UPRT (Upset Prevention & Recovery Training)に関する調査・研究 (H27 年度から継続・自主事業)

Airplane Upset による Loss of Control In-flight (LOC-I) 事故は、この 10 年間で発生した航空機死亡事故の 40% を占めており、国際的に再発防止へ向けての取り組みが進められている。このためこれらの取組みの国際動向の調査・研究を行うため、H25 年度から「Loss of Control (LOC) 対策に関する国際動向の調査・研究」を事業テーマとして活動を行ってきた。この間、FAA では Part 121 の改訂に LOC-I 防止のための訓練が反映されたほか、ICAO では Training Aid (Manual on Aeroplane Upset Prevention & Recovery Training (UPRT)) の発行に至るなど LOC-I 防止の有効な対策として UPRT の重要性が明らかとなっている。このため、H27 年度からは「UPRT (Upset Prevention & Recovery Training) に関する調査・研究」と名称を変更し、我が国の UPRT 導入に向けて、欧米航空会社等の具体的な訓練の実施状況や訓練機器の導入・改修状況等について調査・研究を行っている。

H28 年度は海外エアラインへの訪問調査や海外訓練施設への訪問調査など、諸外国における UPRT の運用状況の調査ならびに訓練機器の改修に係る調査を行うとともに、我が国で運用を行うにあたっての課題の抽出・整理を行った。

H29 年度は本邦エアラインでの検討状況や準備状況を把握するとともに、我が国における UPRT に関する訓練要件や訓練機器要件等について更に検討を進めることにより、我が国における UPRT の円滑な制度化に繋げる。

6-2 Flight Operational Commonality に関する調査・研究 (新規・自主事業)

Airbus 社では型式間の仕様の共通化を図ることにより CTR (Common Type Rating) や CCQ (Cross Crew Qualification) を実現し、Boeing 社も一部の型式間で訓練時間の短縮がなされている。ATEC は平成 17 年度に MFF (Mixed Fleet Flying) に関する調査・研究を実施し、我が国では訓練の効率化として B777 から B787 への移行訓練の短縮化がなされている。

将来的な操縦士不足が懸念されるなか、今後更に、乗員訓練の効率化や柔軟な乗務割りなど新たな対策が求められている。このような課題に対応するために、諸外国で進められる Flight Operational Commonality に関連する様々な取り組みを調査するとともに、我が国で CBTA (Competency Based Training and Assessment) をはじめとする新しい訓練や審査の考え方により、安全を担保しつつ同様な取り組みを導入することが可能か検討する。

H29 年度は、航空機メーカーの考え方を調査・整理するとともに、諸外国における基準の設定状況や運航者における訓練や審査の実態等を調査することにより、今後の検討の基礎資料を得る。

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。

H28 年度は、調査・研究の対象となる規則の改定がなかったことから活動実績は無いが、H29 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 雪氷滑走路での離着陸性能に関する国際基準等の調査・研究

(H28 年度から継続・自主事業)

従来、雪氷滑走路での離着陸性能については国際基準となるものは設定されておらず、各航空会社が独自に設定し航空当局の承認を得て運用している。今般、TALPA ARC(Take-off and Landing Performance Assessment Aviation Rulemaking Committee)の答申に基づき、2016 年に ICAO 基準が改正され、また雪氷離着陸性能に関する FAAAC25-31 および AC25-32 が発行された。新たに発行された Advisory Circular を調査・研究するとともに、本邦航空会社が既に設定している雪氷滑走路での離着陸性能データと新基準との比較および対応要否を含め、調査・研究を行い、2020 年に発効する上記 ICAO 基準への対応として改正が計画される我が国の基準改正に合わせ、雪氷滑走路の性能に係る要件を設定するかの判断の基礎資料とする

H28 年度は、新たに発行された FAAAC25-31 および AC25-32 の和訳と内容精査、ICAO Annex の変更点、および TALPAARC の答申に基づく航空機メーカーの対応等について調査した。

H29 年度は、近い将来に想定される我が国における雪氷滑走路離着陸性能基準に関する承認基準策定に資するよう、ICAO 基準の変更点および EASA 基準の本邦規定への影響や、既存機への適用のあり方等を含め、継続して調査する。

7-4 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。

H28 年度は、航空局からの委託を受け、米国における FAR Part 23 に係る改正について、その内容を把握すべく文献調査を実施した。

H29 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。

H28 年度は「SMS のこれからについて考える」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。

H29 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、H28 年度は第 69 回 IASS (H28 年 11 月、UAE ドバイにて開催)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。

H29 年度も引き続き、同セミナー(10 月ダブリンにて開催予定)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。

H28年度は 同会議(FAA/EASA 共同開催)がワシントンで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。

H29年度も同会議(6月パリのエアショーの期間を予定)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。

H29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を通じて活動を行う。

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 飛行検査業務におけるCRM訓練強化に関する調査・研究

(H14～23、25、27 年度・受託希望)

航空局からの委託を受け、H14 年度より飛行検査業務における CRM 定期訓練教材・評価方法を開発・作成するとともに、飛行検査官を対象に CRM 導入訓練・定期訓練ファシリテーター訓練と訓練評価を実施している。

H29年度も継続して受託すべく計画する。

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。H28 年度は航空局安全部空港安全・保安対策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、誘導路最小離隔距離基準の変更に伴う影響について、運航乗務員アンケートへの実施を含めて調査を行っている。

H29 年度も継続して受託すべく計画する。

10-4 民間輸送機の開発及び運用についての技術支援

(H25 年度から継続・受託事業)

国家プロジェクトとして開発が進められている民間輸送機 MRJ に関し、三菱航空機株式会社の委託を受け、民間輸送機の開発および運用についての技術支援に関する業務を行っている。

H25～H28 年度は契約に基づき欧米における部品のプレポジション制度、修理設計承認制度及び代理承認制度について調査を行い、その結果を報告書にまとめた。

H29 年度も必要に応じ、求められる制度構築のための調査・研究を行うべく受託を計画する。

10-5 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、H26 年度は最新の航空機に採用されている新技术に係る調査及び航空法第 111 条 4 に基づき報告された安全情報データの分析を行った。

H29 年度も当財団の実施が適当な事業の受託を希望する。

10-6 成田空港 GBAS 導入要件調査に係る GLS 対応機数等の調査

(H29 年度新規・受託事業)

成田空港への GBAS 導入にあたり、これを支援するために(一財)航空保安無線システム協会が成田空港(株)より GBAS 導入に関する需要調査を受託している。本調査は(一財)航空保安無線システム協会からの委託を受け、成田空港に就航している内外航空会社の将来的な GLS 対応機種等の動向予測を含む調査である。

以上