

航空連合 23-29 号  
2022 年 4 月 8 日

総 務 大 臣  
金 子 恭 之 様

航 空 連 合  
会 長 内 藤 晃

## 要 請 書

新型コロナウイルス変異株(オミクロン株)の国内における感染拡大により、航空業界は引き続き甚大な影響を受けており、未曾有の存続危機に直面し続けています。私たちは、公共交通機関の使命として、引き続き航空輸送の維持に努めるとともに、自助努力を継続しますが、産業の基盤である雇用を守り抜き、産業の存続によって社会に貢献し続けるためには、イノベーションの推進や規制の見直しなど、産業を挙げての生産性向上を実現することが急務であると考えています。

航空関連産業に働く者の立場から、利用者利便と生産性の向上に資する以下の事項を要請します。

### 1. 自動型救命無線機の試験電波発射時間に関する規制の緩和

現在、航空機には自動型救命無線機(Automatic Emergency Locator Transmitter：以下、Auto ELT)が装備されており、飛行中等に被雷した場合は、整備確認において試験電波を発射し、正常な作動を確認する必要があります。Auto ELT は、事故にあった航空機の位置特定を容易にするものであり、人命救助に直結する重要な装置です。そのため、確実に作動することを確認する必要があり、安全性の観点から発射試験は必ず実施しなければなりません。

一方で、電波法の定めにより、試験電波は毎時 00 分から 05 分の 1 時間に 1 回の 5 分間に限定されているため、他の整備作業が終了しているにも関わらず、発射試験を待つ場合があることや、申請の手続きによっては 1 時間弱、次の試験時間まで待機する場合もあり、定時性の観点では問題があります。特に、日本は年間を通じて雷が多く発生しやすい気象条件という特性も考慮する必要があります。加えて、作動試験の申請には関係省庁が多数存在し、申請方法が煩雑となっていることから、職場の負担が大きくなっています。

国際電気通信連合(ITU)では試験電波発射時間の制限が撤廃されていることもふまえ、例えば試験発射の時間を毎時 15 分間隔で設定することや、国際標準に準じて制限を撤廃するなど、試験電波の発射時間に対する規制の緩和を早期に求めます。見直しとあわせて、デジタル化を通じた申請手続きや報告先の簡略化なども検討をおこなう必要があります。

以 上