

答弁書第二四六号

内閣参質一八〇第二四六号

平成二十四年九月十四日

内閣総理大臣 野田佳彦

参議院議長 平田健二殿

参議院議員横山信一君提出メデイカルウイングの普及促進に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

参議院議員横山信一君提出メデイカルウイングの普及促進に関する質問に対する答弁書

一について

お尋ねの「北海道におけるメデイカルウイングの研究運航」は、現在、北海道航空医療ネットワーク研究会が実施していると承知しているが、固定翼の航空機については、回転翼のものと比較して、気象条件等によって飛行の可否が左右されることが少ないこと等の利点がある一方、離着陸場の確保が困難であること、機体の格納場所の確保や整備に要する費用が高いこと等の課題があると認識している。

今後の対応については、当該研究運航の実績や関係者の意見等を踏まえ、検討してまいりたい。

二について

お尋ねの「小型ビジネスジェット機によるチャーター事業に係る参入基準及び運航・整備基準」については、国際民間航空条約（昭和二十八年条約第二十一号）附属書に定められた国際標準への適合を前提とし、輸送の安全を確保した上で、小型航空機を用いた航空運送事業者に係る運航、整備等の基準を定めた米国の連邦航空規則パート百三十五（以下「米国基準」という。）を参考とした包括的な基準を平成二十四年秋頃に導入することとしており、現在、必要着陸滑走路長の基準も含め、関係者との調整を行いつつ、

具体的な基準の検討を行っているところである。

三について

御指摘の「現行の大型飛行機を用いた我が国の航空運送事業に関する技術規制との整合性」については、例えば、航空運送事業者の飛行訓練に係る教官に関し、米国基準では航空当局の検査官等による審査を二年ごとに受けることが要件として定められている一方、我が国の基準では当該要件が定められていないことから、小型航空機についてのみ当該要件を定めることが適当か否かを検討する必要がある。

また、御指摘の「米国の技術規制の導入による規制の強化につながる場合の取扱い」については、例えば、米国基準では、航空運送事業の用に供するターボファン発動機等を装備する航空機を機長として操縦するためには、我が国における定期運送用操縦士に相当する資格が必要とされている一方、我が国においては、航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第二十八条の規定により、当該航空機のうち構造上一人で操縦することができるものについては、機長は事業用操縦士の資格を有することとされており、米国基準を一律に導入した場合、結果的に現行の規制が強化される可能性があることから、個々の項目ごとに、米国基準の導入の是非を慎重に検討する必要がある。