

【アメリカ】2018年連邦航空局（FAA）再授權法

専門調査員 海外立法情報調査室主任 廣瀬 淳子

* 2018年連邦航空局再授權法が、2018年10月5日、大統領の署名を経て成立した。災害対策法等を含む、包括的な法律である。論点となっていた航空管制業務への民営化の導入は、見送られた。

1 背景と経緯

連邦航空局（Federal Aviation Administration: FAA）授權法は、FAAの予算の大枠やプログラム等を授權（承認）する法律で、複数年度を対象とする法律が成立してきた。しかし、2015会計年度までの2012年FAA近代化改革法¹（以下、「2012年法」）成立以降、複数年度の法律が成立せず、1年や半年の短期間の法律が成立してきた。それも2018年9月30日で期限切れとなることから、再度授權法を成立させることが求められていた。

2018年FAA再授權法²は、FAA再授權法、2018年災害復興改革法その他、複数の法律を1本に統合した包括的な法律である。主要論点は、FAAが実施している航空管制業務への非営利法人による民営化の導入の是非であった。トランプ政権も民営化を支持していたが、民営化は見送られた。

2 FAA再授權法

FAA再授權法は、2023会計年度までの今後5年間に、総額約900億ドルの空港の施設整備、航空安全の向上等のFAAのプログラム等を授權（承認）するものである。

○FAAの認可・規制手続の簡素化及び改革

- ・米国航空産業の競争力強化のために、FAAの認可・規制手続を簡素化する。
- ・運輸長官は、安全監視認可諮問委員会（Safety Oversight and Certification Advisory Committee: SOCAC）³を設置しなければならない。

○航空安全の向上

- ・FAAの安全要員を効率的に運用し、安全訓練を改善する。
- ・航空安全行動プログラム（ASAP）というパイロットの自発的安全報告プログラムを強化する。
- ・FAAの包括的なサイバーセキュリティー対策を更新する。FAAのサイバーセキュリティーに責任を持つ、最高技術責任者（Chief Technology Officer）の職を設置する。
- ・発火事故が急増しているリチウム電池の航空機内での安全性の向上策を検討するため、国際機関等と協力し、安全基準を設定する。

○旅客サービスの改善

* 本稿におけるインターネット情報の最終アクセス日は、2018年12月5日である。

¹ Federal Aviation Administration Modernization and Reform Act of 2012, P.L.112-95. 詳細については、廣瀬淳子「【アメリカ】連邦航空局（FAA）授權法成立」『外国の立法』No.251-2, 2012.5, pp.2-3. <http://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_3491889_po_02510201.pdf?contentNo=1&alternativeNo=> 参照。

² Federal Aviation Administration Reauthorization Act of 2018, P.L.115-254. <<https://www.congress.gov/115/bills/hr302/BILLS-115hr302enr.pdf>>

³ 民間業界等の関係者を委員として、運輸長官に対してFAAの安全規制手続き等に関して助言、勧告する委員会。

- ・ FAA 局長は、民間機の客席の間隔や大きさの最低基準を定めなければならない。
- ・ 旅客機に搭乗後、オーバーブッキングにより乗客の意に反して搭乗を断ることを禁止する。運輸長官は、意に反して搭乗が拒否された場合の補償に関する規則を明確にしなければならない。
- ・ 飛行中の旅客機内での携帯電話等での通話を禁止する。
- ・ 2012 年法で設置された航空旅客保護諮問委員会（Advisory Committee for Aviation Consumer Protection）⁴を、2023 会計年度末まで延長する。

○空港施設の改善

- ・ 空港改善プログラム（Airport Improvement Program: AIP）⁵に安定的に資金を提供する。
- ・ 空港がより効率的に資金を調達できるように、旅客施設使用料（PFC）の不要な規制を撤廃する。空港が PFC を申請する場合の手続を簡素化する。
- ・ 航空管制業務の費用削減等のために、遠隔航空管制パイロットプログラムを創設する。

○空港の騒音、環境対策

- ・ FAA は、騒音による健康被害に関する調査を実施しなければならない。また、現行の離陸手順の改善の可能性を検討しなければならない。

○無人航空機システム（ドローン）の安全性等の向上

- ・ ドローン低空飛行管理システム（UTM）の運用を加速させる。
- ・ FAA に、先進的なドローンの運用の承認について、より大きな裁量を認める。
- ・ ドローンの運用の際には、プライバシーを保護しなければならない。
- ・ FAA は、小型ドローンの貨物輸送承認に関する安全基準を更新しなければならない。運輸省が、小型ドローンによる貨物輸送の既存の規制を更新することを承認する。

3 2018 年災害復興改革法

2018 年災害復興改革法は、災害対策法であるスタフォード法⁶を改正し、連邦緊急援助庁（FEMA）のプログラムを改革することにより、次のように減災や災害対策の改革を図る。

- ・ FEMA の災害援助予算の一部を減災対策に充てる。減災対策予算の対象となるものを明確化する。
- ・ FEMA のプログラムを効率化し、災害からの復興を加速する。
- ・ FEMA の援助の受給者に、連邦プログラムを明確化して、援助を迅速化、効率化する。
- ・ 被災者の住宅需要により柔軟に対応できるようにする。
- ・ 個人や地方政府等の連邦のプログラム等への申請の要件を簡素化する。
- ・ 災害援助過程の透明性と行政監視を向上させる。

参考文献

- ・ House Transportation and Infrastructure Committee, “The FAA Reauthorization Act of 2018: Summarizing Division B of H.R. 302, as amended.” <https://transportation.house.gov/uploadedfiles/faa_reauthorization_2018_packet_2018-09-24.pdf>
- ・ House Transportation and Infrastructure Committee, “Disaster Recovery Reform Act: Summarizing Division D of H.R.302 as amended.” <https://transportation.house.gov/uploadedfiles/drra_packet_hr302_92418.pdf>

⁴ 運輸長官に対して、旅客サービス改善について助言、勧告する委員会。

⁵ 商業空港の計画や開発に連邦政府の資金を提供して、長期的に空港を維持管理できるようにするプログラム。

⁶ Robert T. Stafford Disaster Relief and Emergency Assistance Act, P.L.93-288.