

平成29年 月 日 制定 (国空安企第 号)

平成29年度
航空安全プログラム実施計画
(案)

平成 29 年 4 月 国土交通省航空局

まえがき

国土交通省航空局は、国際民間航空条約第19附属書に従い、平成25年10月に「航空安全プログラム (State' s civil aviation Safety Programme for Japan)」(以下「SSP」という。)を策定した。

このSSPを実効あるものとしていくため、平成27年10月に策定した「航空安全行政の中期的方向性」のもと、①定期的に(毎年度1回)、国の安全目標値を設定、②目標を達成するための具体的な施策を、航空運送・交通管制・空港の各分野において整合性を持って統一的に実施、③期間終了時に目標の達成状況を確認・評価することとする。

本実施計画は、この年度毎の安全目標及び具体的な実施施策等を整理したものである。

目 次

第1章 安全に係る方針及び目標

1. 安全方針
2. 国の安全指標及び安全目標値
3. 業務提供者の安全指標及び安全目標値

第2章 航空安全当局の取組

1. 業務提供者におけるSMSの強化
2. 安全に関する航空法規等の策定・見直し等
3. 各種証明、許認可、監査、検査等
4. 安全情報の収集
 - (1) 義務報告制度
 - (2) 自発報告制度
 - (3) その他報告制度
5. 安全情報の分析等
 - (1) SSP委員会及び各分野の部会の取組
 - (2) 安全情報分析委員会の取組
6. 更なる安全性の向上のための取組
 - (1) 教育訓練
 - (2) 航空活動関係者との情報共有等
 - (3) 小型航空機の安全性向上のための総合的取組
 - (4) 情報管理システムの構築
 - (5) 内部評価
 - (6) 業務推進体制のあり方の検討

第3章 本計画の実施状況の確認及び見直しについて

別添1 安全目標値の算出方法

別添2 義務報告制度（報告根拠、報告項目、報告先）

別添3 SSP委員会設置要綱

（参考）航空局安全部が平成29年度に実施するその他の安全施策

第1章 安全に係る方針及び目標

1. 安全方針

航空安全当局は、下記の事項を実施することを通じて、我が国民間航空の安全性の向上に努める。

また、SSP委員会における航空安全当局の取組内容の検討等を通じて、その有効性を評価する取組を循環的かつ継続的に実施する。

- ・業務提供者における安全管理システム（SMS：Safety Management System）の強化
- ・安全に関する航空法規等の策定、見直し等
- ・各種証明、許認可、監査、検査等
- ・義務報告制度、自発報告制度等を通じた安全情報の収集
- ・SSP委員会等を通じた安全情報の分析等
- ・教育訓練、航空活動関係者との情報共有等、更なる安全性の向上のための取組

2. 国の安全指標及び安全目標値

A) 平成28年度の実績・評価

(1) 平成28年度の国の安全指標及び安全目標値の設定に関する考え方

平成28年度は、前年度に引き続き重大な結果に関連する安全指標及び安全目標値を国として設定することとし、具体的には航空事故発生率及び重大インシデント発生率とした。このうち、生命の重さ及び重大な事故が起こった際の社会に対する影響を勘案し、本邦航空運送事業者の定期便について、死亡事故発生率及び全損事故発生率をゼロにするという安全指標及び安全目標値を「最重要目標」として設定した。また、航空運送分野及び交通管制分野に加えて、空港分野について、関連する又は関連するおそれのある航空事故発生率及び重大インシデント発生率などを安全指標及び安全目標値として設定した。

設定した国の安全指標及び安全目標値については、交通政策審議会航空分科会技術・安全部会において審議し、妥当性を確認した。

(2) 平成28年に発生した航空事故及び重大インシデント

平成28年に発生した航空事故及び重大インシデントの概要は以下のとおりであり、これらの事案を安全目標値の達成状況の確認についての対象とした。

①定期便を運航する本邦航空運送事業者

○航空事故：2件

- ・平成28年2月23日、日本航空機（ボーイング®式737-800型）は、新千歳空港を離陸のための地上滑走中、機内に煙が発生したため、誘導路上にて脱出用スライドを使用して搭乗者を脱出させた。
（乗客1名重傷、2名軽傷）

- ・平成28年11月10日、日本航空機（ボーイング®式767-300型）は、鹿児島空港を離陸し、上昇中、機体が動揺し、客室乗務員1名が負傷した。

○重大インシデント：4件

- ・平成28年4月17日、アイベックスエアラインズ機（ボンバルディア式CL-600-2C10型）は、福岡空港を離陸し、目的地の悪天候のため同空港へ引き返し中、島根県松江市付近上空においてエンジンの抽気系統に不具合が発生し、機内の与圧が低下したことを示す計器表示があったため、航空交通管制上の優先権を要請し、同空港に着陸した。
- ・平成28年5月27日 全日本空輸機（ボーイング式737-800型）は、東京国際空港を離陸し、上昇中、東京国際空港の南西約50km付近において機内与圧の低下を示す計器表示があったため引き返し、同空港に着陸した。
- ・平成28年7月9日 ジェットスター・ジャパン機（エアバス式A320-232型）は、福岡空港を離陸し、飛行中、中部国際空港の南南東約130km付近において機長席及び副操縦士席の速度計の指示が一時的に不安定になったが、その後回復したため飛行を継続し、成田国際空港に着陸した。
- ・平成28年12月22日 ピーチ・アビエーション機（エアバス式A320-214型）が、台北（桃園）を離陸し、東京国際空港に着陸する際、管制官から指示された滑走路ではなく、閉鎖中の滑走路に着陸を試みた。その後当該機は、着陸復行し、同空港に着陸した。

②航空運送事業許可及び／または航空機使用事業許可を受けている事業者

○航空事故：1件

- ・平成28年8月8日 朝日航洋機（川崎式BK117C-2型）は、神奈川県秦野市内場外離着陸場に着陸した際に強めの接地となり、機体後部のテールブームが折損した。

○重大インシデント：4件

- ・平成28年3月1日 朝日航洋機（エアロスペース式AS332L1型）は、福井県三方郡美浜町内場外離着陸場を離陸し、物資をつり下げて飛行中、同町内の山中に物資の一部が落下した。
- ・平成28年8月5日 朝日航洋機（エアロスペース式AS332L1型）は、奈良県五條市大塔町内場外離着陸場を離陸し、物資をつり下げて飛行中、奈良県吉野郡十津川村付近山中に物資が落下した。
- ・平成28年10月7日 東北エアサービス機（川崎式BK117B-2型）は、新潟県三条市内場外離着陸場を離陸し、物資をつり下げて飛行中、同市内の山中に物資の一部が落下した。
- ・平成28年10月27日 アカギヘリコプター機（富士ベル式204B-2型）は、長野県下水内郡栄村内場外離着陸場を離陸し、物資をつり下げて飛行中、同村内の山中に物資が落下した。

③その他（国、地方自治体、個人）

○航空事故：4件

- ・平成28年3月26日 個人機（ムーニ式M20C型）は、神戸空港を離陸し、八尾空港に着陸する際に、空港内に墜落した。搭乗者4名が死亡した。
- ・平成28年5月6日 個人機（ソカ式TB10型）は、静岡県静岡市内場外離着陸場に着陸した際、滑走路上で停止させることができずオーバーランし、機体が損傷した。
- ・平成28年8月9日 海上保安庁機（アグスタ式AW139型）は、仙台空港を離陸し、救助活動のため宮城県宮城郡七ヶ浜町内海水浴場の砂浜に着陸した際、胴体下部を損傷した。
- ・平成28年8月25日 航空大学機（ビーチクラフト式G58型）は、仙台空港を離陸し、同空港において離着陸訓練中、B滑走路に着陸した際、胴体着陸となり、同滑走路上で停止した。

○重大インシデント：1件

- ・平成28年3月21日 個人機（シラス式SR22T型）は、鹿児島空港に着陸した際、前脚が損傷し、滑走路上で停止した。

④交通管制分野に関連する又は関連するおそれがある航空事故等

○航空事故：0件

○重大インシデント：1件

- ・平成28年12月22日 ピーチ・アビエーション機（エアバス式A320-214型）が、台北（桃園）を離陸し、東京国際空港に着陸する際、管制官から指示された滑走路ではなく、閉鎖中の滑走路に着陸を試みた。その後当該機は、着陸復行し、同空港に着陸した。

⑤空港分野に関連する又は関連するおそれがある航空事故等

○航空事故：0件

○重大インシデント：0件

（3）平成28年度の達成状況

平成28年度に設定した安全指標及び安全目標値及び実績値は以下のとおり。全20指標のうち、未達成のものが3指標あった。

【最重要目標】

○本邦航空運送事業者が運航する定期便

指標		目標値	実績値	達成度 (%)
死亡事故発生率	件/100万回	0.00	0.00	達成(-%)
全損事故発生率	件/100万回	0.00	0.00	達成(-%)

【その他安全目標】

①運航者に着目した安全指標及び安全目標値

○定期便を運航する本邦航空運送事業者（定期便以外の運航を含む）

指標		目標値	実績値	達成度 (%)
航空事故発生率	件/100万時間	1.15	0.87	達成 (76%)
	件/100万回	2.23	2.02	達成 (91%)
重大インシデント発生率	件/100万時間	2.80	1.74	達成 (62%)
	件/100万回	5.28	4.05	達成 (77%)

○航空運送事業許可及び／または航空機使用事業許可を受けている事業者（定期便を含まない。）

指標		目標値	実績値	達成度 (%)
航空事故発生率	件/100万時間	19.56	9.48	達成 (48%)

	件/100 万回	14.96	6.74	達成 (45%)
重大インシデント発生率	件/100 万時間	12.45	37.94	未達成 (305%)
	件/100 万回	9.52	26.97	未達成 (283%)

○その他（国、地方自治体、個人）（滑空機、超軽量動力機を含まない。）

指標		目標値	実績値	達成度 (%)
航空事故発生率	件/100 万時間	43.28	36.13	達成 (83%)
	件/100 万回	48.77	40.31	達成 (83%)
重大インシデント発生率	件/100 万時間	12.82	9.03	達成 (70%)
	件/100 万回	14.45	10.08	達成 (70%)

○本邦航空運送事業者が運航する定期便

指標		目標値	実績値	達成度 (%)
航空事故発生率	件/100 万回	1.83	2.03	未達成 (110%)

②交通管制分野に着目した安全指標及び安全目標値

指標		目標値	実績値	達成度 (%)
交通管制分野に関連する 又は関連するおそれがある 航空事故発生率	件/100 万機 (管制取扱機 数)	0.00	0.00	達成 (-%)
交通管制分野に関連する 又は関連するおそれがある 重大インシデント発生 率	件/100 万機 (管制取扱機 数)	1.28	0.49	達成 (38%)

③空港分野に着目した安全指標及び安全目標値

指標		目標値	実績値	達成度 (%)
空港の設置管理者が管理 する施設若しくは運用に 起因する又は起因して発 生したおそれのある航空 事故発生率	件/100 万回 (着陸回数)	0.00	0.00	達成 (-%)
空港の設置管理者が管理 する施設若しくは運用に 起因する又は起因して発 生したおそれのある重大 インシデント発生率	件/100 万回 (着陸回数)	0.00	0.00	達成 (-%)

制限区域内において、地上での作業又は地上の施設若しくは物件に起因する人の死傷、又は航空機が損傷した事態の発生率	件/100万回 (着陸回数)	26.33	19.01	達成 (72%)
---	-------------------	-------	-------	----------

(4) 平成 28 年度の国の安全指標及び安全目標値の結果の検証

①平成 28 年度の状況についての評価

平成 28 年度において掲げた指標については、安全の状況を適切に反映するものであったと思われるが、設定した目標については、3 指標が未達成となっており、航空安全当局の取組の改善について検討する必要がある

②未達成の指標についての検証

○本邦航空運送事業者が運航する定期便の航空事故発生率

- ・目標達成には航空事故件数が 1 件以下とならなければならなかったが、機体の動揺による客室乗務員の負傷事案が 1 件、非常脱出時の乗客の負傷事案が 1 件発生し年間で 2 件となった。
- ・いずれの事案についても運輸安全委員会が調査中であるため、詳細な発生原因は同委員会の調査結果を待つ必要があるが、機体の動揺による客室乗務員の負傷事案については、航空運送事業者がベルトサイン点灯中に幼児をしっかりホールドする注意喚起のアナウンスやパンフレット及びホームページへの掲載を実施しており、航空安全当局はエンルート監査等でその実施状況を確認している。
- ・非常脱出時の乗客の負傷事案については、航空運送事業者が、脱出や脱出援助の方法を見直すとともに社員教育を実施している。航空安全当局では、当該教育の実施状況を安全監査で確認している。また、スライド脱出訓練については、平成 29 年度の監査重点項目としており、監査において改善を確認していく。
- ・また、航空安全当局では、いずれの事案についても当該事案を発生させた航空運送事業者以外の航空運送事業者とも情報共有を行い、必要な予防措置が図られるよう指導・監督を行っている。

○航空運送事業許可及び／または航空機使用事業許可を受けている事業者（定期便を含まない）の重大インシデント発生率

- ・目標達成には重大インシデント件数が 1 以下とならなければならなかったが、つり下げている物件が意図せず航空機から落下した事案が年間で 4 件発生した。
- ・安全輸送の確保の観点から、「吊り下げ輸送」を運航規程等に位置づけ、吊り下げ輸送のトラブルの主要因である操縦士・地上作業員等への教育体制や輸送の具体的な作業の実施方法について、航空安全当局が事前にその妥当性を確認するとともに、実施状況を定期・随時安全監査を通じて、厳に確認する。
- ・また、航空安全当局では、いずれの事案についても当該事案を発生させた航空運送事業者以外の航空運送事業者とも情報共有を行い、必要な予防措置が図られるよう指導・監督を行っている。

B) 平成 29 年度の取組

(1) 安全指標及び安全目標値の設定に関する考え方

分野ごとの安全対策の効果を把握・評価するため、平成 28 年度に引き続き平成 29 年度は、航空運送分野、交通管制分野及び空港分野に関連する目標値を設定する。

これらの指標について、航空安全行政の中期的方向性にに基づき、最重要目標については安全目標値を 0、その他の安全目標についてはデータの取得性も考慮しつつ基本的に過去 5 年間の実績の平均値から 7%減として設定する。ただし、この方法で設定した値が平成 28 年度の目標値よりも低い水準になる場合には、平成 28 年度の目標値を維持することとする。なお、本目標値は国土交通省政策評価実施計画において過去 5 年間の平均値について 10%減とされていることを踏まえたものであるが、上記の考え方から前年度の目標値を維持することとなっても、同政策評価実施計画の目標については、引き続き達成に向けて取り組むこととする。

(2) 平成 29 年度の安全指標及び安全目標値の具体的な設定

(1) の考え方に従って、平成 28 年度の安全指標及び安全目標値を以下のとおり設定することとする。

【最重要目標】

○本邦航空運送事業者が運航する定期便

死亡事故発生率	0.00	件/100 万回
全損事故発生率	0.00	件/100 万回

【その他安全目標】

①運航者に着目した安全指標及び安全目標値

○定期便を運航する本邦航空運送事業者（定期便以外の運航を含む）

航空事故発生率	0.96	件/100 万時間
	1.95	件/100 万回
重大インシデント発生率	2.30	件/100 万時間
	4.69	件/100 万回

○航空運送事業許可及び／または航空機使用事業許可を受けている事業者（定期便を含まない。）

航空事故発生率	16.20	件/100 万時間
	11.66	件/100 万回
重大インシデント発生率	12.45	件/100 万時間
	9.52	件/100 万回

○その他（国、地方自治体、個人）（滑空機、超軽量動力機を含まない。）

航空事故発生率	43.28	件/100 万時間
	48.77	件/100 万回
重大インシデント発生率	12.82	件/100 万時間

	14.45	件/100万回
--	-------	---------

○本邦航空運送事業者が運航する定期便

航空事故発生率	1.76	件/100万回
---------	------	---------

②交通管制分野に着目した安全指標及び安全目標値

交通管制分野に関連する又は関連するおそれがある航空事故発生率	0.00	件/100万機 (管制取扱機数)
交通管制分野に関連する又は関連するおそれがある重大インシデント発生率	1.08	件/100万機 (管制取扱機数)

③空港分野に着目した安全指標及び安全目標値

空港の設置管理者が管理する施設若しくは運用に起因する又は起因して発生したおそれのある航空事故発生率	0.00	件/100万回 (着陸回数)
空港の設置管理者が管理する施設若しくは運用に起因する又は起因して発生したおそれのある重大インシデント発生率	0.00	件/100万回 (着陸回数)
制限区域内において、地上での作業又は地上の施設若しくは物件に起因する人の死傷、又は航空機が損傷した事態の発生率	23.44	件/100万回 件/100万回 (着陸回数)

(注1) 制限区域内事故については旅客単独の事故を除く。また、データの取得の関係から直近3年間の実績から算出

(注2) 平成28年管理状況報告公表後に分母としていた数値を更新

3. 業務提供者の安全指標及び安全目標値

(1) 平成28年度の妥当性の確認

①航空運送分野

(イ) 航空運送事業者

平成 28 年度の航空運送事業者における安全指標・目標値については、全ての事業者（特定本邦航空運送事業者 15 社、地方航空局管轄の航空運送事業者 54 社、計 69 社）から届出がなされた。

多くの事業者では平成 27 年度の安全指標を踏襲し、同年度の取組みの総括を踏まえて設定しており、新たな指標を設定したのは 35 社（特定本邦 3 社・東京局管轄 13 社・大阪局管轄 19 社）であった。

また、多くの事業者が「航空事故・重大インシデント発生件数ゼロ」を安全指標としており、航空事故・重大インシデントを発生させない取り組みとして「ヒューマンエラーの発生件数（又は発生率）」の低減等を設定している。

各事業者から届出のあった安全指標・目標値については、航空運送安全部会において妥当性を確認した。

（ロ）認定事業場

平成 28 年度の認定事業場における安全指標・目標値については、全ての国内認定事業場 75 社（うち航空運送事業者は 32 社）から届出がなされた。多くの認定事業場では平成 27 年度の安全指標を踏襲し、同年度の取組みの総括を踏まえて目標値を設定している。なお、取組みの総括を踏まえて新たな安全指標を設定したのは、航空運送事業者を除く国内認定事業場 43 社のうち 12 社であった。

認定事業場では、「出荷後の早期棚卸し件数」、「不具合による返品件数」等、作業品質に関する取組みを指標とする事業者が多く、また、「ヒヤリハット報告件数」、「改善提案の件数」など安全に関する取組みを指標とする事業者も多かった。

各認定事業場から届出のあった安全指標・目標値は、航空運送安全部会において、全ての安全指標・目標値が妥当であることを確認した。

（ハ）指定航空従事者養成施設

平成 28 年度の指定航空従事者養成施設における安全指標・目標値については、全ての養成施設 13 施設（うち航空運送事業者は 3 施設）から届出がなされた。多くの養成施設では「航空事故・重大インシデント発生件数」を安全指標としているが、養成施設の規模や取得ライセンスの種類により、指標・目標値も多種多様な傾向にある。

各養成施設から届出のあった安全指標・目標値については、航空運送安全部会において、妥当性を確認した。

②交通管制分野

（イ）航空保安業務

業務提供者である航空局交通管制部より、平成 28 年度の安全指標及び安全目標値の届出があった。平成 27 年度の安全指標において目標値が達成出来なかったものについては、過去の実績をふまえた上での継続的な改善の観点から見直しを行った目標値とされており、安全指標及び安全目標値については、交通管制安全部会において、全て妥当であることを確認した

（ロ）国土交通大臣以外の設置する航空灯火（予備電源設備を含む。以下同じ。）

航空灯火を設置する地方自治体及び株式会社から安全指標及び安全目標値の届出があり、過去の実績等をもとにした安全目標値が設定されていた。

当該安全指標及び安全目標値については、交通管制安全部会において、全て妥当であることを確認した。

(ハ) 国土交通大臣以外の設置する航空保安無線施設（予備自家発電装置を含む。以下同じ。）

航空保安無線施設を設置する地方自治体及び株式会社から安全指標及び安全目標値の届出があり、過去の実績等をもとにした安全目標値が設定されていた。

当該安全指標及び安全目標値については、交通管制安全部会において、全て妥当であることを確認した。

(二) 機械業務

業務提供者である航空交通管制部、空港事務所及び航空衛星センターより安全指標及び安全目標値の届出があり、平成27年度の目標値達成状況を踏まえて安全指標を設定するとともに、過去の実績等をもとにした安全目標値が設定されていた。

当該安全指標及び安全目標値については、交通管制安全部会において全て妥当であることを確認した。

③空港分野

平成28年度の空港管理者における安全指標・目標値については、全ての空港管理者（会社管理空港（運営権者含む）4、国管理空港（共用空港及び運営権者含む）27、地方管理空港（運営権者含む）64、公共用ヘリポート20 計115空港）から届出がなされた。ほとんどの空港において平成27年度の目標値達成状況を踏まえ、引き続き同じ安全指標を設定していた。主な運行指標として、「空港施設運用に起因する航空事故発生率及び重大インシデント発生率」に加え、「制限区域内事故発生率」や「突発的な不具合による滑走路、誘導路の閉鎖発生率」を設定していた。

さらに、主な先行指標として「空港安全にかかる会議体の開催」、「ランプパトロールの実施」、「安全教育の実施」を設定していた。

各空港管理者から届出のあった安全指標・目標値については、空港安全部会において妥当性を確認した。

(2) 業務提供者の安全目標値の達成状況

平成28年度の業務提供者の安全目標値の達成状況については、確認次第別途記載する。

(3) 平成29年度の妥当性の確認

平成29年度の業務提供者の安全指標及び安全目標値の妥当性については、確認次第別途記載する。

第2章 航空安全当局の取組

平成28年度実績・評価及び平成29年度の目標を達成するための取組は以下のとおり。なお、施策は「航空安全行政の中期的方向性」における整理に従い、「継続的に実施すべき取組」と「中期的課題への取組」に分けて記載することとする。また、平成29年度に実施するその他の安全施策は（参考）に記載

している。

1. 業務提供者におけるSMSの強化

A) 平成28年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

前年度に引き続き、業務提供者において過去の実績を踏まえた安全指標及び安全目標値の設定などが的確に実施されるよう、適切に指導、監督、助言等を行った。

B) 平成29年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

業務提供者に対して安全の向上のための取組に直結した安全指標及び安全目標値の設定を促進し、SMSの質の向上を図るよう指導する。特に、新たに運送事業者となった者や民活法に基づき新たに空港運営者になった者等、SMSの取組の実績が浅い業務提供者に対しては、安全指標及び安全目標値の設定などが的確に実施されるよう、連携を密にして指導、監督、助言等を行っていく。

2. 安全に関する航空法規等の策定・見直し等

把握した安全情報、国際標準の動向及び技術開発の状況等を踏まえ、民間航空の安全性の向上を目指し、必要となる民間航空の安全に係る基準等の策定又は改正について検討する。また、基準の改正等を検討する国際会議等に積極的に参画する。

A) 平成28年度の実績・評価

【航空法規等の策定・見直し】

<継続的に実施すべき取組>

○把握した安全情報、国際標準の動向、技術開発の状況等を踏まえて、国内法令等の反映について適時適切に対応した。具体的には、以下の通り。

- ・航空機への最低搭載燃料量の変更

運航の安全の観点から発動機や与圧機能が損なわれた場合でも安全に運航し着陸できる燃料の量であるかの評価に基づき燃料を搭載すること及び、燃料管理の効率化を図る観点から不測の事態を考慮した燃料搭載量に航空機に携行しなければならない燃料の量を変更することについて、所要の省令、告示及び通達を改正した。

- ・航空機乗組員についての疲労リスク管理制度の導入

航空機乗組員の疲労をSMSの中で管理する等の制度改正を行うとともに、今後、疲労を踏まえた乗務制限等の改正の検討を進める旨を示したパブリックコメントを実施した。

- ・航空会社における空港の消火救難体制の確認を義務化

航空会社が使用する空港を選定する場合に、当該空港が、運航する航空機の大きさに応じて必要な消火救難体制（RFFSカテゴリー）を有しているかの確認を行うことについて、所要の通達を改正した。

- ・RVSM運航についての地上監視機関によるモニタリングの義務化

RVSM航行を行う航空機の高度維持性能の経年劣化等を防ぐために地域モニタリング機関による高度維持性能の監視を運航者は定期的に受けること等の要件を定めることとし、所要の通達を改正した。

- ・危険物の輸送に係る技術指針等の改正

危険物の航空安全輸送に関する技術指針の改正及びリチウムイオン電池の輸送規制強化等に関し、ICAOにおける国際的な危険物輸送に関する安全基準の整備に基づき、国内基準の整備を行った。

- ・搭載義務化されているTCASのバージョンアップに係る猶予期間の設定

平成26年1月1日以前に最初の耐空証明がなされた航空機のうち、省令で義務付けられるVer7.1のTCASの装備が間に合わない機体に猶予期間を設けるため、各機体の改修内容、改修計画、退役計画等を考慮し、猶予期間を定める告示の改正を実施した。

- ・航空機乗組員の訓練審査方法へCBTA（Competency-Based Training and Assessment）の導入

乗員政策等検討合同小委員会の取りまとめ等を踏まえ、指定航空従事者養成施設及び指定本邦航空運送事業者において柔軟な航空機乗組員の教育、訓練及び審査を可能とする制度を定めることについて所要の省令及び通達を改正した。

- ・旅客の安全性を確保するため、航空機が駐機場から移動を開始する前までに旅客の着席及びシートベルト着用の徹底を図るべく、関連通達の改正を行い、平成29年3月14日から適用した。

- ・航空機乗組員に対する健康管理基準の変更

航空会社の健康管理体制について、航空会社の健康管理部門に乗員健康管理医及び健康管理担当者を配置し、航空機操縦士の日常の健康状態の把握及び航空機操縦士に対する定期的な教育を行う等を定めた基準を制定し、平成29年1月1日から適用した。

- ・つり下げ輸送に係る安全基準の設定、付随する手続の緩和

近年つり下げ輸送の際のトラブルが頻繁に発生していることを踏まえ、つり下げ輸送の具体的な実施手順や作業員への教育体制等といった安全対策を運航規程に記載することとし、所要の通達を改正した。さらに、これまで負担となっていたつり下げに付随する飛行許可手続（航空法第79条、第81条関連）を合理化した。

- ・無人航空機の民間団体による技能認証制度の活用

無人航空機の操縦技能の底上げを図るため、一定の要件を満たした団体等をホームページに掲載し、当該団体等の講習会の受講を奨励するとともに、技能証明等の写しを審査に活用することで、手続の短縮化にもつなげるため、所要の通達を制定及び改正した。

<中期的課題への対応>

- 国際標準との整合性を図りながら、航空機の搭載装備品、運航規程、特別な方式による航行等に係る国内基準について検討を行い、当該基準の整備を大幅に進めた。
- 航空の安全に関する相互承認協定の範囲拡大に向けて、諸外国の規則との整合を図るため、我が国の認定事業場に関する基準や運用の細則を定めた通達の構成の見直し及び基準の明確化の検討を行った。
- 関係府省庁や利用者等から構成される「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」で、平成28年7月に「小型無人機の更なる安全確保に向けた制度設計の方向性」がとりまとめられた。
- 航空を取り巻く状況の変化を踏まえ、航空業界内の業務提供者から提出された要望について、交通政策審議会航空分科会技術・安全部会の下に「技術規制検討小委員会」を設置し、検討を行った。

【国際会議等への参画】

<継続的に実施すべき取組>

○安全管理パネル(SMP)

国際標準の改正やガイドラインの充実のための議論に際し、安全管理パネル及び作業部会に参加し適宜意見を述べたほか、我が国の取組等についての紹介や各国の取組に関する情報の入手を行った。

○耐空性パネル(AIRP)

第4回耐空性パネル会議に参画し、整備認定事業場の認定と国際的な認証、型式証明の移転等に関する国際標準の改正やガイダンスマニュアルの改正に関する議論を行った。

○航空環境保全委員会(CAEP)

ステアリンググループ会合や各ワーキンググループ会合等に参画し、騒音基準やCO₂排出基準、CO₂排出削減のための経済的手法及び代替燃料等に関する国際標準の改正やガイダンスマニュアルの改正に関する議論を行った。

○運航パネル(FLTOPSP)

第3回ワーキンググループ及び第3回パネル会合に参加し、RNAV(広域航法)や低視程時の運航に係る基準、航空機衝突防止装置の新たな機能に対応した運航方式、回転翼機等の小型機の運航に係る基準等に関する国際標準の改正やガイダンスマテリアルの制定・改正に向けた検討を行った。

○危険物パネル(DGP)

第16回ワーキンググループ及び第25回危険物パネル会議に参画し、航空危険物の輸送基準及び新たな危険物教育訓練における能力要件の国際標準の策定及び改正に向けた検討を行った。

○遠隔操縦航空機システムパネル(RPAS P)

国際的にIFRで運航する遠隔操縦航空機システムの運航を実現させるために、シカゴ条約関連附属書の改正に関する議論を行った。

○空港設計運用パネル(ADOP)

ADOP傘下のワーキンググループ会合等に参画し、空港設計や飛行場運用業務、救難及び消防に係る国際標準の改正について議論を行った。

○世界航空安全計画ロードマップグループ(GASPRG)

世界航空安全計画(GASP)の2017-2019年版におけるロードマップの作成会合(電話会議)において議論を行った。

○アジア太平洋地域航空安全グループ(RASG-APAC)

アジア太平洋地域における安全施策立案に関する議論を行った。また、当該会議の下部に設置された専門家会合であるアジア太平洋地域航空安全チーム(APRAST)においても、施策の実施に関して専門的見地から意見を述べ、議論を行った。

○安全管理の国際調和に関する主要国航空当局間会議(SMICG)

SSP導入先進国として当該会議に参加し、SSPやSMSに関するガイドラインの作成に参画した。

○無人機システムの規則に関する航空当局間会議(JARUS)

ICAOで検討対象外のものも含め、無人機システムに関する国際的規則策定を推進するため、当該会議に参画した。

○日本—米国—韓国 航空局3か国課長級会議(JCAB-FAA-KOCA Meeting)

平成28年度は、前年度に引き続き日本—米国—韓国 航空局3か国課長級会議を開催し、航空管制官の疲労に係る管理システムの導入に向けた対応状況、特異な状況におけるTCAS-R A発生に対する取組及び3か国課長級会議の継続的な開催のための覚書締結に向けた調整を中心として、安全監督や国際的協調の可能性について検討した。

B) 平成29年度の取組

【航空法規等の策定・見直し】

<継続的に実施すべき取組>

○把握した安全情報、国際標準の動向、技術開発の状況等を踏まえて、国内法令等への反映について適時適切に対応する。

<中期的課題への取組>

○航空の安全に関する相互承認協定の範囲拡大に向けて、諸外国の規則との整合を図るため、我が国の認定事業場に関する基準や運用の細則を定めた通達の構成の見直し及び基準の明確化等の改正を行う。

○航空機乗組員及び航空管制官の疲労に係るリスク管理システムの導入検討を行う。

- 小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会でとりまとめられた制度設計の方向性に基づき、小型無人機に係る制度の検討を行うとともに、安全な利活用に向け、官民一体となって取り組む。
- 国際標準との整合性を図りながら、航空機の搭載装備品、運航規程、特別な方式による航行、危険物輸送等に係る国内基準について検討を行い、当該基準の整備を図る。
- 航空を取り巻く状況の変化を踏まえ、航空業界内の業務提供者から提出された要望について、交通政策審議会航空分科会技術・安全部会の下に設置された「技術規制検討小委員会」において、引き続き検討を行う。

【国際会議等への参画】

＜継続的に実施すべき取組＞

- I C A Oにおいては、安全管理、耐空性、環境適合性、運航、危険物輸送、遠隔操縦機等に関する各国からの専門家からなるパネル等において、我が国における取組により得た知見を踏まえ、国際標準の改正やガイドラインの充実のための議論に参画するとともに、各国の取組に関する情報を入手する。
- I C A Oの枠組みの外においても、安全管理に係る S M I C G、危険物輸送に関する国際原子力機関（ I A E A）や、無人航空機に係る J A R U S といった、基準やマニュアル作成に関する国際的な取組へ積極的に参画する。

3. 各種証明、許認可、監査、検査等

各種申請等があったときは、当該申請等が基準に適合しているかどうかについて審査・検査等を行い、適合すると認めるときは各種証明・許認可等を行うほか、業務提供者等に対し、航空活動に伴う各業務が適切に実施されていることを確保するために監査、検査等を実施する。

A) 平成 28 年度の実績・評価

【各種証明、許認可等】

＜継続的に実施すべき取組＞

航空局安全部航空事業安全室、航空機安全課及び運航安全課並びに地方航空局保安部運用課、運航審査官、航空機検査官及び整備審査官は、航空運送事業者、事業場、指定航空従事者養成施設等からの各種申請等に対し、以下のとおり証明・許認可等を行った。

証明・許認可等	根拠法令	平成 28 年（4～12 月） 実績（件）	＜参考＞ 平成 27 年度 実績（件）
耐空証明	航空法第 10 条	1,036	1,356
試験飛行等許可	航空法第 11 条	636	919

型式証明	航空法第 12 条	2	6
型式設計変更承認	航空法第 13 条	57	45
型式証明を受けた型式の航空機の当該型式証明を受けた者以外の者による設計の一部変更の承認	航空法第 13 条の 2	45	101
修理改造検査	航空法第 16 条	91	191
予備品証明	航空法第 17 条	7,935	10,090
事業場認定	航空法第 20 条	57	82
従事者技能証明	航空法第 28 条、第 78 条	3,094	3,344
航空従事者養成施設の指定	航空法第 29 条	1	2
航空身体検査証明	航空法第 31 条	791	920
指定航空身体検査医の指定	航空法第 31 条	66	63
航空英語能力証明	航空法第 33 条	1,936	2,317
計器飛行証明	航空法第 34 条	208	227
操縦教育証明	航空法第 34 条	32	42
航空機の安全を確保するための装置の装備義務免除	航空法第 60 条	23	30
航空機の航行の状況を記録するための装置の装備義務免除	航空法第 61 条	11	24
航空運送の用に供する機長の認定審査	航空法第 72 条	502	594
本邦航空運送事業者の指定	航空法第 72 条	0	0
場外離着陸の許可	航空法第 79 条	2,006	2,124
飛行禁止区域における飛行の許可	航空法第 80 条	16	1
最低安全高度以下の飛行の許可	航空法第 81 条	6,032	5,955
特別な方法による航行の許可	航空法第 83 条の 2	91	119
曲技飛行等の許可	航空法第 91 条	198	174
操縦練習飛行等の許可	航空法第 92 条	875	846
運航管理施設等の検査	航空法第 102 条	39	42
運航規程及び整備規程の認可	航空法第 104 条	952	1547
無人航空機の飛行の許可・承認	航空法第 132 条、第 132 条の 2	7875	2777

< 中期的課題への取組 >

○国産ジェット旅客機の安全性審査

三菱航空機株式会社は、我が国初の国産ジェット旅客機として、三菱リージョナルジェット（MRJ）

Mitsubishi Regional Jet) の開発を進めている。同プロジェクトは国家的なプロジェクトとして計画されており、我が国は設計製造国政府としての確実な安全性審査が求められている。このため、平成 28 年度は新規性のある航空機のパイロット支援機能 (Head Up Display 等) の評価手法の調査を行い、安全性審査手法の充実を図ったほか、F A A の設計審査の知識を付与する研修、MR J のフライトテストを実施するパイロットの技量維持訓練等の研修を実施し、各専門分野の審査職員の能力向上を図った。また、三菱航空機 (株) より、一昨年の飛行試験 1 号機の初飛行と同様に、飛行試験 2 号機、3 号機及び 4 号機に対する試験飛行の実施のために必要な航空法上の許可の申請があったため、同申請に対し航空安全当局において所要の審査を行い、許可を行った。

【業務提供者に対する監査、検査等】

(1) 航空運送分野

航空局安全部航空事業安全室、航空機安全課及び運航安全課並びに地方航空局保安部航空事業安全監督官及び航空機検査官は、航空運送事業者、認定事業場及び指定航空従事者養成施設の業務提供者等に対し、業務が適切に実施されていることを確保するため、以下の監査及び検査を実施した。

<継続的に実施すべき取組>

(イ) 特定本邦航空運送事業者に対して 231 件、特定本邦航空運送事業者以外の定期便を運航する本邦航空運送事業者に対して 108 件の監査を実施した。

(ロ) 認定事業場に対して 155 件の検査を実施した。

(ハ) 指定航空従事者養成施設に対して 5 カ所の検査を実施した。

(ニ) 指定航空身体検査医及び航空身体検査機関に対して 32 件の検査を実施した。

※ 上記 (イ) ~ (ニ) における実績値は、平成 28 年 4 月~12 月のものである。

(2) 交通管制分野

<継続的に実施すべき取組>

(イ) 航空局安全部航空交通管制安全室及び地方航空局保安部交通管制安全監督課は、各文書・規定等の管理状況、航空保安業務処理規程第 1 総則に規定する基本的手順等の遵守状況及び自然災害に対する緊急時対応の実効性を共通重点事項として、航空保安業務の提供者に対し 27 回の監査を実施した。

(ロ) 地方航空局保安部管制技術課は、国土交通大臣以外の航空保安無線施設の設置者に対し 5 件の監査を実施した。

(ハ) 地方航空局保安部航空灯火・電気技術課は、国土交通大臣以外の航空灯火の設置者に対し 104 件の監査を実施した。

(ニ) 航空局安全部空港安全・保安対策課及び地方航空局空港部機械課は、文書・規程等の管理状況、

航空保安業務処理規程第1総則に規定する基本的手順等の遵守状況、自然災害における緊急時対応の実効性及び請負業務に係る安全管理の実施状況を重点事項として、航空保安業務の用に供する機械施設に関する工事及び保守に係る業務の提供者に対し12件の監査を実施した。

※ 上記(イ)～(二)における実績値は、平成28年4月～12月のものである。

(3) 空港分野

<継続的に実施すべき取組>

航空局安全部空港安全・保安対策課及び地方航空局空港部空港安全監督課は、空港施設及び運用業務の提供者に対し39件(空港33件、ヘリポート6件)の定期検査等を実施した。

B) 平成29年度の取組

【各種証明、許認可等】

<継続的に実施すべき取組>

航空局安全部航空事業安全室、航空機安全課及び運航安全課並びに地方航空局保安部運用課、運航審査官、航空機検査官及び整備審査官は、航空運送事業者、事業場、指定航空従事者養成施設等からの各種申請等に対し、必要な基準に適合しているか審査・検査を行い、適合すると認める場合にはA)の表に掲げる証明・許認可等を行う。

<中期的課題への取組>

○国産ジェット旅客機の安全性審査

MRJについて、我が国は引き続き安全性の向上に資する技術に関する調査の充実を図ることや、研修等により審査職員の各専門分野の技術的知見を向上させること等により、安全性審査を適確に実施する。

また、円滑な開発・輸出につなげていくため、同時に審査を進めている外国当局(米国FAA・欧州EASA)との情報共有・協力を図る。

現在、国内での飛行試験に加え、米国においても飛行試験が開始されており、今後開発スケジュールに沿って必要な審査を適切に実施していく。なお、初号機の納入時期は平成30年半ばから平成32年半ばに変更された。

○国産ジェット旅客機の運航開始後の安全性維持

MRJの運航開始後、設計・製造者や運航者等から報告される機材不具合情報等を評価・分析し、是正措置・対策を検討した上で、これらを運航者や海外の運航国当局に、的確に指示・周知するため、安全性維持に必要な制度・体制の構築を進める。

【業務提供者に対する監査、検査等】

(1) 航空運送分野

航空局安全部航空事業安全室、航空機安全課及び運航安全課並びに地方航空局保安部航空事業安全監督官及び航空機検査官は、航空運送事業者、認定事業場及び指定航空従事者養成施設の業務提供者等

に対し、業務が適切に実施されていることを確保するため、以下の監査、検査等を実施する。

<継続的に実施すべき取組>

(イ) 不安全事故が発生した場合には機動的に監査を実施するとともに、新規参入航空運送事業者及び新機種を導入する航空運送事業者に対しては監査頻度を増加させるといったこれまでの重点的な監査に加え、個社毎に、最近の事故・安全上のトラブル・行政処分・監査の状況や、今後予定されている運航環境の変化等を総合的に勘案し、重点的に監査すべき事項を設定するとともに、優先的に監査すべき会社を選定するなど、今まで以上に、各社の特徴にあった効果的な安全監査を実施し、ヒューマンエラー等による事故・トラブルを未然に防止する。

基本的には、特定本邦航空運送事業者に対しては、監査の対象ごとに、本社に対しては3カ月に1回、主基地及び基幹基地に対しては6カ月に1回、地方基地に対しては6カ月に1回から4年に1回、実運航便（実運航便の操縦室又は客室に搭乗して実施）に対しては乗務員数及び運航機材数に応じて監査を実施する。

また、特定本邦航空運送事業者以外の定期便を運航する本邦航空運送事業者に対しては、本社及び主基地に対しては6カ月に1回、地方基地に対しては1年に1回から6年に1回、実運航便に対しては乗務員数及び運航機材数に応じて監査を実施する。また、定期便を運航する航空運送事業者以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者に対しては、本社及び主基地に対しては1年に1回、地方基地に対しては6年に1回の頻度で監査を実施する。

加えて、指定本邦航空運送事業者に対しては訓練及び審査の体制について、原則1年に1回監査を実施する。

(ロ) 認定事業場に対しては、2年ごとの認定更新時の検査に加え、航空機に係る国内の認定事業場については、認定期間中の2年間に1回の間接検査を実施している。本検査において、認定にかかる技術上の基準への適合性等を確認する。

また、SMSについては、既に全ての認定事業場で導入を完了しており、その運用状況についても、監督及び指導を行っていく。

(ハ) 指定航空従事者養成施設に対しては、指定基準への適合性が維持されているかの確認を行うため、特定本邦運送事業者の指定航空従事者養成施設は1年に1回、特定本邦運送事業者以外の指定航空従事者養成施設は2年に1回の検査を実施する。

(ニ) 航空機の安全運航を確保するためには航空機乗組員の心身の状態が健全であることが極めて重要であり、また、近年、乗員の流動化及び加齢乗員の増加により、航空会社及び乗員自身の日常管理が今まで以上に重要となっている。このため、航空機乗組員の身体検査を行う指定航空身体検査医及び航空身体検査指定機関に対する立入検査の強化等により、更なる能力水準の向上・平準化を図るとともに、航空会社の健康管理体制への監査・指導の強化等により航空会社の健康管理体制の強化を図る。

(2) 交通管制分野

<継続的に実施すべき取組>

航空局安全部航空交通管制安全室及び地方航空局保安部交通管制安全監督課は、航空保安業務の提供者及び国土交通大臣以外の航空保安施設の設置者に対し、以下の監査を実施する。

(イ) 航空保安業務の提供者に対し、業務が適切に実施されていることを確認するため、航空局交通管制部及び地方航空局保安部の関係組織に対して1年に1回、監査を実施する。また、航空交通管制部及び空港事務所等に対して2年に1回の頻度で監査を実施する。平成29年度は、定期監査を34回実施する。

(ロ) 国土交通大臣以外の航空保安無線施設の設置者に対し、施設が適切に管理されていることを確認するため、1年に2回監査を実施する。平成29年度は、定期監査を10回実施する。

(ハ) 国土交通大臣以外の航空灯火の設置者に対し、施設が適切に管理されていることを確認するため、陸上空港等の飛行場灯火に対して1年に1回、ヘリポートの飛行場灯火及び航空灯台に対して2年に1回、監査を実施する。平成29年度は、定期監査を100回実施する。

<中期的課題への取組>

安全情報の分析結果から得られた潜在的なリスクについては、個別重点事項として優先的に監査において確認する。

(3) 空港分野

<継続的に実施すべき取組>

航空局安全部安全企画課空港安全室及び地方航空局空港部空港安全監督課は、空港施設及び運用業務の提供者（空港の設置管理者並びに民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律に基づく国管理空港特定運営事業及び地方管理空港特定運営事業の運営権者及び関西国際空港及び大阪空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律に基づく特定空港運営事業の運営権者（以下「特定運営事業」という。））に対し、3年に1回の頻度で定期検査を実施し、航空法に定める保安上の基準に従って、施設の管理が適切に実施されていることを確認する。なお、大規模空港についてはSMS監査を加え3年に2回の頻度で検査を実施する。平成29年度は35件の定期検査等を実施する。

また、特定運営事業が開始された空港及び不適切事項が多い空港については、安全情報や不適切事項の改善状況に応じて特別検査を実施する。

各分野ともに定期的に実施する監査・検査等の他、航空事故、重大インシデント、安全上の支障を及ぼす事態の発生又はその恐れがある場合並びに不適切・不安全な事象が発生した場合等、航空安全当局が必要と判断した場合は随時監査・検査等を実施する。

監査・検査等を実施する要員については、要員の資格要件に係る航空安全当局の内部規程に基づき、必要な業務経験及び研修等の必要な教育・訓練を受け各資格要件に適合することが求められる。

4. 安全情報の収集

以下の報告制度により収集された安全情報を航空安全の確保のために活用するとともに、同報告制度

が有効に機能するよう取り組む。

(1) 義務報告制度

A) 平成28年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

平成28年4月から12月の間において、各業務提供者から以下のとおり報告がなされた。

①航空運送分野

(イ) 本邦航空運送事業者及び航空機使用事業者から、航空法第111条の4及び第124条に基づき、航空事故2件、重大インシデント6件及び安全上の支障を及ぼす事態838件の事案について報告がなされた。

(ロ) 認定事業場から、航空法第134条第1項の規定に基づき、不安全事故54件の事案について報告がなされた。

②交通管制分野

安全情報に関する事案について、国家行政組織法第14条第2項に基づき、交通管制分野に係る国の機関から、航空法第47条第1項及び航空法施行規則第108条第5号の規定に基づき、国土交通大臣以外の航空保安無線施設の設置者から、航空法第47条第1項、第47条の2第2項及び航空法施行規則第126条第5号の規定に基づき、国土交通大臣以外の航空灯火の設置者から、それぞれ報告がなされた。

③空港分野

航空法第134条に基づき、空港管理者から、重大インシデント0件、安全上の支障を及ぼす事態67件の事案について報告がなされた。

B) 平成29年度を取組

<継続的に実施すべき取組>

航空事故等その他の航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態に関する情報を適切に分析し、また関係者と共有することにより、再発防止及び予防的対策の実施に役立てるため、業務提供者に対し、義務報告制度による着実な報告を求める。

同制度の詳細は別添2のとおり。

(2) 自発報告制度

A) 平成28年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

平成28年度は、前年度に引き続き、制度運営者が航空安全情報自発報告制度（VOICES）を運営した。制度運営者は、自発報告の受領、匿名化、分析等を行い、航空安全当局に対して、分析・検討結果としての提言の発行を行った。

VOICESに対して、平成28年12月現在、243件の報告があった。報告者ごとにみた内訳は、航空運送分野は233件、交通管制分野は10件、空港分野は0件であった。

制度運営者による専門家チームが分析を行った報告事象の一部は、刊行物（FEEDBACK）として、3回

発行され、航空関係者に共有された。VOICESの広報は、制度運営者がポスター配布や各種研修会等における周知等を実施したが、それに加えて、航空安全当局においても、報告件数が少ない交通管制分野と空港分野について、会議や研修会等の機会を利用して、広報を行った。

また、航空安全当局は、平成27年度にVOICES に寄せられた航空安全情報について制度運営者が分析・検討した結果として、航空安全当局に対してなされた以下の2件の提言を評価し、対応が必要であると判断して関係者に通知するとともに、必要な対応を行った。

提言への対応状況は以下のとおり：

提言1：成田空港および羽田空港到着機への管制指示において、使用する Runway および Approach 経路の変更は安全上やむを得ない場合に限定し関係者間で改善に向けた対応について検討すること

航空局安全部、交通管制部、航空会社及び定期航空協会の関係者をメンバーとするワーキンググループを設置して、運航乗務員のワークロード及び管制官の運用状況について調査し、加えて、平成29年2月に東京空港事務所で開催された平成28年度関東ブロック合同管制技術交流会において、「進入開始後の滑走路変更について」のテーマで、運航乗務員と管制官によるパネルディスカッションを実施した。

その結果、進入開始後の滑走路変更は、安全かつ整然とした交通流確保のため行うことがあるが、さらなる安全確保のため、運航乗務員と管制官の意思疎通と相互の業務をより認識することとし、上記パネルディスカッションの内容等を、管制や航空会社の安全誌等で、運航乗務員及び管制官に対して広く周知することとした。

提言2：羽田空港において運航乗務員による Taxi 指示の誤認が多く発生している。現行の Taxi 指示方法や Taxiway 呼称の適切性について適宜見直しを行い、改善が必要と判断されるものについては関係者間で、改善に向けた具体的な対応について検討されたい。

提言2について、東京空港事務所から、地上走行にかかる運用方式や誘導路名称について改善が必要と判断する場合には、関係者も交えて具体的な対応を検討していくこととしたいという回答があった。

なお、提言の中で指摘のあった3つの具体例については、以下のとおり（具体例の詳細は、航空安全情報自発報告制度（VOICES）ウェブサイトの2015年度提言参照 <http://www.jihatsu.jp/>）。

誘導路P7のデザインに起因する指示誤認については、事務所においても同様の事例が報告されたため、平成28年9月にP7誘導路の一部をP9への名称の変更を行った。

管制指示における、誘導路名称の一部省略による指示誤認については、明らかに通らなければならない誘導路を走行する場合、その誘導路名称は省略できる規程があり、航空会社とも相互理解が得られている。したがって、引き続き、航空会社とは意見交換会等を通じ、相互理解を深めていくこととする。

誘導路D3B（デルタ・スリー・ブランチ）について、ブランチをブラボーと管制官が発音することがある件については、外国航空会社には即座に伝わらない場合もあるため、敢えて「ブランチ」ではなく「ブラボー」と呼ぶ場合もある。なお、2020年オリンピック・パラリンピック関連施設整備に伴い、ブランチ呼称を使用しない誘導路名称への変更を検討している。

B) 平成29年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

平成28年度と同様の制度によって、引き続き航空安全情報自発報告制度を運用する。当該制度の周知・広報活動については、空港分野を含む、航空運送分野以外の分野について報告数の増加を図るため、安全に係る情報共有の重要性の再認識を図るなど、報告文化のさらなる醸成に重点を置いて、関係者への働きかけを行っていく。

<中期的課題への取組>

前年度の経験を踏まえ、航空安全当局は、提言をより有効かつ迅速に活用するためのプロセスの改良を進める。

(3) その他の報告制度

<継続的に実施すべき取組>

①国土交通省ホットラインステーション

航空の安全に係るものを含む国土交通行政について、意見・感想等がある場合、国土交通省のウェブサイトにある指定のフォーマットに従い、提出することができる。

(参考) 国土交通省ホットラインステーション

<http://www.mlit.go.jp/hotline/hotline.html>

②公益通報者保護法に基づく公益通報

国土交通省においては、事業者、行政機関等の内部の労働者が、組織内部の国民の生命、財産等にかかわる法令違反行為を通報したことで、解雇等の不利益取扱いを受けることのないよう、公益通報者に対する解雇の無効、不利益取扱いの禁止等を規定した公益通報者保護制度の手続き等を定めており、公益通報を行うことができる。

(参考) 国土交通省における公益通報手続

<https://www.mlit.go.jp/appli/file000017.html>

<中期的課題への取組>

予防的安全対策の充実のため、義務報告制度及び自発報告制度を通じた安全情報の収集に加え、民間航空の安全に関する情報を可能な手段により幅広く収集し、その活用を図っていく。

5. 安全情報の分析等

(1) SSP委員会及び各分野における部会の取組

①SSP委員会の取組

A) 平成28年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

平成28年度におけるSSP委員会の開催実績は以下のとおり。平成28年度航空安全プログラム実施計画の策定や内部評価制度の確立等、航空安全当局の取組を推進するために必要な事項の決定

が適切に実施され、的確な運営がなされた。

平成 28 年 4 月 13 日	第 18 回 S S P 委員会開催
平成 28 年 9 月 20 日	第 19 回 S S P 委員会開催
平成 28 年 11 月 30 日	第 20 回 S S P 委員会開催
平成 29 年 3 月 21 日	第 21 回 S S P 委員会開催
平成 29 年 3 月 29 日	第 22 回 S S P 委員会開催

B) 平成 29 年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

各業務提供者が設定した安全指標及び安全目標値の把握・分析、複数の分野に係る国の安全指標及び安全目標値の評価・設定、安全情報の分析結果に係る複数の分野の各業務提供者との共有、自発報告制度運営事務局からの複数の分野に係る提言への評価を行う。なお、同委員会の詳細は別添 3 のとおり。

②各分野の部会の取組

A) 平成 28 年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

(イ) 航空運送安全部会

平成 28 年度には、本部会において義務報告等安全情報及び個々の再発防止策等について適時に把握・分析し必要に応じ追加措置を講じた。加えて、運輸安全委員会から本邦運送事業者及び航空機使用事業者に係る航空事故 3 件及び重大インシデント 9 件の調査報告書が公表されたことを受け、事業者において必要な再発防止策等が適切に講じられていることを確認した。

また、平成 28 年度における部会の開催実績は以下のとおり。

平成 28 年 4 月 19 日	第 30 回航空運送安全部会開催
平成 28 年 5 月 24 日	第 31 回航空運送安全部会開催
平成 28 年 6 月 29 日	第 32 回航空運送安全部会開催
平成 28 年 7 月 28 日	第 33 回航空運送安全部会開催
平成 28 年 8 月 30 日	第 34 回航空運送安全部会開催
平成 28 年 9 月 20 日	第 35 回航空運送安全部会開催
平成 28 年 10 月 27 日	第 36 回航空運送安全部会開催
平成 28 年 11 月 29 日	第 37 回航空運送安全部会開催
平成 28 年 12 月 20 日	第 38 回航空運送安全部会開催
平成 29 年 1 月 31 日	第 39 回航空運送安全部会開催
平成 29 年 2 月 22 日	第 40 回航空運送安全部会開催
平成 29 年 3 月 24 日	第 41 回航空運送安全部会開催

(ロ) 交通管制安全部会

平成 28 年度には、本部会において義務報告等安全情報及び個々の再発防止策等について適時に把握・分析し必要に応じ追加措置を講じた。加えて、平成 27 年 10 月に発生した鹿児島空港での異常接近事案

に係る重大インシデントに関する調査報告書が運輸安全委員会から公表されたことを受け、事案発生以降に管制機関等が実施していた措置の妥当性を検証し、追加の措置が不要であることを確認した。

また、平成 28 年度における部会の開催実績は以下のとおり。

平成 28 年 4 月 28 日	第 31 回交通管制安全部会開催
平成 28 年 5 月 31 日	第 32 回交通管制安全部会開催
平成 28 年 6 月 30 日	第 33 回交通管制安全部会開催
平成 28 年 7 月 26 日	第 34 回交通管制安全部会開催
平成 28 年 8 月 31 日	第 35 回交通管制安全部会開催
平成 28 年 9 月 23 日	第 36 回交通管制安全部会開催
平成 28 年 10 月 31 日	第 37 回交通管制安全部会開催
平成 28 年 11 月 28 日	第 38 回交通管制安全部会開催
平成 28 年 12 月 19 日	第 39 回交通管制安全部会開催
平成 29 年 1 月 25 日	第 40 回交通管制安全部会開催
平成 29 年 2 月 22 日	第 41 回交通管制安全部会開催
平成 29 年 3 月 22 日	第 42 回交通管制安全部会開催

(ハ) 空港安全部会

平成 28 年度には、本部会において義務報告等安全情報及び個々の再発防止策等について適時に把握・分析し必要に応じ追加措置を講じた。加えて、運輸安全委員会から公表された調査報告書に記載された事案の発生原因等に空港分野に係るものが無いことを確認した。

また、平成 28 年度における部会の開催実績は以下のとおり。

平成 28 年 4 月 20 日	第 31 回空港安全部会開催
平成 28 年 5 月 23 日	第 32 回空港安全部会開催
平成 28 年 6 月 27 日	第 33 回空港安全部会開催
平成 28 年 7 月 29 日	第 34 回空港安全部会開催
平成 28 年 8 月 26 日	第 35 回空港安全部会開催
平成 28 年 9 月 21 日	第 36 回空港安全部会開催
平成 28 年 10 月 21 日	第 37 回空港安全部会開催
平成 28 年 12 月 2 日	第 38 回空港安全部会開催
平成 28 年 12 月 16 日	第 39 回空港安全部会開催
平成 29 年 1 月 24 日	第 40 回空港安全部会開催
平成 29 年 2 月 21 日	第 41 回空港安全部会開催
平成 29 年 3 月 23 日	第 42 回空港安全部会開催

B) 平成 29 年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

航空運送、交通管制及び空港分野の各分野の部会において、業務提供者における安全情報、再発防止策及び安全指標等の把握・分析、及び分析結果の各業務提供者との共有等を引き続き行う。各部会は、原則として毎月開催し、前々月に発生した事案の安全情報の分析等を行う。なお、同部会の詳細は別添

3のとおり。

(2) 安全情報分析委員会の取組

①航空運送分野

A) 平成 28 年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

平成 28 年度における航空運送安全情報分析委員会の開催実績は以下のとおり。

平成 28 年 6 月 8 日 第 19 回航空安全情報分析委員会

平成 28 年 12 月 15 日 第 20 回航空安全情報分析委員会

なお、航空輸送の安全にかかわる情報は国土交通省ウェブサイトにおいて公表している。

(参考) 航空輸送の安全にかかわる情報

http://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000188.html

B) 平成 29 年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

6 ヶ月ごとに有識者・学識経験者を含む航空安全情報分析委員会を開催し安全情報の評価・分析を行い、分析後、輸送の安全にかかわる情報を整理し公表する。

<中期的課題への対応>

機材不具合への対応、ヒューマンエラー防止への取組、TCAS RA、GPWSによる回避操作に係る情報共有を進めるとともに、統計的評価・分析手法によりリスク把握を行うことについて検討する。

②交通管制分野

A) 平成 28 年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

平成 28 年度における交通管制安全情報分析委員会の開催実績は以下のとおり。

交通管制分野の安全情報（平成 27 年 4 月から平成 28 年 3 月分）の分析・評価と今後の対応について審議した。

平成 28 年 6 月 28 日 第 3 回交通管制安全情報分析委員会

B) 平成 29 年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

安全情報について審議するため、1 年ごとに有識者・学識経験者を含む交通管制安全情報分析委員会を開催する。平成 29 年度は 6 月に第 4 回交通管制安全情報分析委員会を開催し、安全情報の評価・分析を行った上で整理し、議事概要を公表する。

③空港分野

A) 平成 28 年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

平成 28 年度における空港安全情報分析委員会の開催実績は以下のとおり。

本委員会において空港分野の安全情報（平成 27 年度）の分析・評価と今後の対応について審議し、空港分野の安全にかかわる情報を公表した。

平成 28 年 6 月 14 日 第 3 回空港安全情報分析委員会

（参考）空港の安全にかかわる情報

http://www.mlit.go.jp/koku/koku_fr9_000016.html

B) 平成 29 年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

1 年ごとに有識者・学識経験者を含む空港安全情報分析委員会を開催し安全情報の評価・分析を行い、分析後、当該情報を整理し公表する。

6. 更なる安全性の向上のための取組

(1) 教育訓練

業務提供者等に対する監査・検査等を実施する要員に対し、航空安全当局が設定する資格要件に係る内部規程に基づき、必要な知識・技量の習得及び維持を目的とした教育・訓練を各分野において実施する。

① 航空運送分野

A) 平成 28 年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

航空局安全部運航安全課及び航空事業安全室、並びに地方航空局保安部航空事業安全監督官、運用課、運航審査官及び整備審査官は、安全監査、運航規程及び整備規程の審査、運航管理施設等の検査、機長の認定等の業務に新たに従事する職員に対し、必要な座学研修及び実技研修（現場 O J T）を実施した。また、平成 29 年 1 月に安全監査員等に対し知識及び技倆の向上を目的に監査員定期訓練を実施した。

航空局安全部航空機安全課は、監査・検査等の業務を行う職員を新たに配置するために、座学研修及び実技研修（現場 O J T）を実施した。また、航空機及び装備品の整備及び改造を行う認定事業場に対する検査及び審査手法に係る知識を付与する研修、F A A の設計審査の知識を付与する研修及び M R J のフライトテストを実施するパイロットの技量維持訓練等、必要に応じ能力向上のための研修を実施した。

B) 平成 29 年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

航空局安全部運航安全課及び航空事業安全室、並びに地方航空局保安部運用課、運航審査官及び整備審査官は、安全監査、運航規程及び整備規程の審査、運航管理施設等の検査、機長の認定等の業務に必要な業務経験等を有する職員に対し、座学研修及び実技研修を実施する。また、安全監査員の知

識及び技倆を維持するため、監査員定期訓練を平成29年度中に計画している。

航空局安全部航空機安全課は、監査・検査等の業務を行う職員を新たに配置する場合には、座学研修及び実技研修（現場OJT）を実施する。また、必要に応じ能力向上のための研修を実施する。

② 交通管制分野

A) 平成28年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

航空局安全部航空交通管制安全室及び地方航空局保安部交通管制安全監督課は、転入者に対し安全監査員の資格取得に必要な座学研修を2回、実技研修（現場OJT）を14回実施するとともに、ISO9000内部監査員コース受講等の外部研修を行った。また、ICAOが開催したSSP・SMS訓練を実施するインストラクター養成訓練：SMT P (Safety Management Training Programme)を受講した。

航空局交通管制部管制技術課は、航空保安無線施設の安全監査員候補者に対し、座学研修及び実技研修を実施した。

航空局交通管制部交通管制企画課航空灯火・電気技術室は、地方航空局保安部航空灯火・電気技術課の職員のうち、航空灯火の安全監査員に必要な業務経験等を有する職員に対し、座学研修及び実技研修（現場OJT）を実施した。

航空局安全部空港安全・保安対策課は、航空保安業務の用に供する機械施設に関する工事及び保守業務に係る安全監査員に必要な業務経験等を有する職員に対し、座学研修及び実技研修（現場OJT）を2回実施した。また、安全監査員の力量の維持及び向上を目的に、ISO9000に係る外部研修などを行った。

B) 平成29年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

航空局安全部航空交通管制安全室及び地方航空局保安部交通管制安全監督課は、安全監査員に必要な業務経験等を有する職員に対し、座学研修及び実技研修（現場OJT）を実施する。その他、安全監査員としての知識・技量の維持及び向上を目的に、ISO9000に係る外部研修等を実施するとともに、監査員の安全に対する意識向上を目的とするため、異業種の安全推進機関等において研修を実施する。

③ 空港分野

A) 平成28年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

航空局安全部空港安全・保安対策課は、転入者に対し、安全監査員の資格取得に必要な座学研修及び実技研修（現場OJT）を実施した。また、安全監査員に対し、ISO9000セミナー受講等の外部研修やリスクマネジメント等に関する内部研修を実施した。

B) 平成29年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

航空局安全部安全企画課空港安全室は、安全監査員に必要な業務経験等を有する職員に対し、安全監査の手法や安全管理システム、監査対象業務に係る座学研修及び実技研修（現場OJT）を

施する。また、安全監査員としての力量の維持及び向上を目的に、ISO9000に係る外部研修等に参加する。更に、本省と地方航空局の検査において監査員を相互に交流させることで力量の向上を図る。

(2) 航空活動関係者との情報共有等

①航空運送分野

A) 平成28年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

(イ) 航空事業安全推進フォーラム等

航空局安全部航空事業安全室は、平成28年9月及び平成29年3月(開催予定)に「航空事業安全推進フォーラム」を開催するとともに、平成28年12月から平成29年3月の間に各航空会社の安全統括管理者、運航・整備・空港の各部門を統括する者等を一堂に会する会議をそれぞれ開催し、特定本邦航空運送事業者等との間で意見の交換や情報の共有等を行った。

また、地方航空局保安部航空事業安全監督官は、平成28年11月に東京局及び大阪局で「航空事業安全推進連絡会議」を開催し、管轄の航空運送事業者及び航空機使用事業者と情報の交換や共有等を行った。

(ロ) 認定事業場講習会

航空局航空機安全課は、平成29年1月に「認定事業場講習会」を開催した。当講習会において、認定事業場制度の改正に関する最新状況と今後の予定を周知し、認定事業場に係る不具合事例やSMSの取組結果を紹介すると共に、マニュアルや関係法令の遵守を指導することで、品質向上への取り組みの啓蒙に努めた。

(ハ) 運航基準連絡会等

航空局安全部運航安全課は、運航に関する国際標準の動向や国内基準の変更計画・内容について、国内すべての航空会社及び関係業界団体と共有・意見交換を3か月に1回のペースで実施した。

(ニ) 危険物輸送等に関する講習会

航空局安全部運航安全課は、危険物輸送に係る法令遵守に関し、荷主、貨物利用運送事業者及び航空会社社員に対して講習会を実施した。

(ホ) 指定航空身体検査医等に対する講習会

航空局運航安全課乗員政策室は、航空機乗組員の航空身体検査証明を行う医師等に対して、統一的な運用を指導するため平成28年7月、10月及び平成29年3月に講習会を実施した。特に、航空身体検査証明を行う上で判断ミスを起こしやすい点について、講習の内容の充実化を図ることにより、医師等の能力水準の向上・平準化に努めた。

B) 平成29年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

(イ) 航空事業安全推進フォーラム等

航空局安全部航空事業安全室は、「航空事業安全推進フォーラム」、各航空会社の安全統括管理者、運航・整備・空港の部門を統括する者等を一堂に会する会議の開催を通じ、安全情報に係る評価分析の状況や対応策等について、特定本邦運送事業者等との間において意見の交換や情報の共有などを行う。

また、地方航空局保安部航空事業安全監督官は、「航空事業安全推進連絡会議」の開催を通じ、管轄の事業者との間において、情報の交換や共有などを行う。

(ロ) 認定事業場講習会

航空局安全部航空機安全課は、認定事業場に対し、講習会の開催を通じ、法令等の基準や運用事項の啓蒙を図ると共に、航空に関する技術品質情報を提供する。

(ハ) 運航基準連絡会等

航空局安全部運航安全課は、運航に関する国際標準の動向や国内基準の変更計画・内容について、引き続き国内すべての航空会社及び関係業界団体と共有・意見交換を実施する。

(ニ) 危険物輸送等に関する講習会等

航空局安全部運航安全課は、荷主、貨物利用運送事業者及び航空会社と調整のうえ、引き続き講習会等を実施する。

(ホ) 指定航空身体検査医等に対する講習会

航空局安全部運航安全課乗員政策室は、航空機の安全運航を確保するためには航空機乗組員の心身の状態が健全であることが極めて重要であるため、航空機乗組員の身体検査を行う医師及び航空運送事業者に所属する産業医等に対する講習会の内容の充実により、更なる能力水準の向上・平準化を図る。

②交通管制分野

A) 平成 28 年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

航空局安全部航空交通管制安全室は、S S P 委員会の下に設置された交通管制安全部会及び同部会と合同で開催する交通管制安全推進委員会（業務提供者主催）において、安全情報等の共有等を実施した。

また、航空局交通管制部主催の安全管理担当者特別研修及び安全管理啓発セミナーへの講師派遣、並びに安全情報誌を発行して、積極的に安全情報等の共有等の推進を図った。

航空局安全部空港安全・保安対策課は、平成 28 年 4 月に「機械業務安全管理会議」を開催し、航空保安業務の用に供する機械施設に関する工事及び保守に係る業務の提供者と安全情報等の共有等を図った。また、機械業務に関する会議体や研修等へ講師派遣を行い、積極的に安全情報等の共有等を図った。

B) 平成 29 年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

航空局安全部航空交通管制安全室は、SSP委員会の下に設置された交通管制安全部会及び同部会と合同で開催する交通管制安全推進委員会（業務提供者主催）において、安全情報等の共有等を実施する。また、前年度に引き続き、安全管理関係者のための会議体や研修等への講師派遣及び安全情報誌の発行により、積極的に安全情報等の共有等の推進を図る。

③空港分野

A) 平成 28 年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

(イ) 空港の安全推進に関する懇談会

航空局安全部空港安全・保安対策課は、平成 28 年 7 月に「空港の安全推進に関する懇談会」を開催し、ICAOの動向についての情報共有、各空港から報告された安全情報の分析・評価内容の共有、並びに「特定運営事業」が開始される安全監査の取扱い等、空港の設置管理者との意見交換を行い空港施設・運用業務の安全性向上の推進を図った。

(ロ) 空港管理者研修・空港安全管理研修

航空局安全部空港安全・保安対策課は、平成 28 年 9 月に国管理空港を対象とした「空港安全管理研修」を、同年 7 月に地方管理空港を対象とした「空港管理者研修」を実施し、空港施設・運用業務やSMSに係る知識の付与を図った。また、空港管理者等を対象に実施される外部研修への講師派遣により、安全情報の共有等に加え、空港管理組織における安全文化の醸成の促進を図った。

B) 平成 29 年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

(イ) 空港の安全推進に関する懇談会

航空局安全部安全企画課空港安全室は、監督機関と管理者が定期的に意見を交換できる場として「空港の安全推進に関する懇談会」を開催し、空港の設置管理者との安全情報の共有並びに意思疎通等を積極的に推進するとともに安全性の向上を図る。

(ロ) 空港管理者研修・空港安全管理研修

航空局安全部安全企画課空港安全室は、空港施設・運用業務やSMSに係る知識の付与を目的とした研修の実施や空港管理者等を対象に実施される外部研修への講師派遣により、安全情報の共有等に加え、空港管理組織における安全文化の醸成の促進を図る。

(3) 小型航空機の安全性向上のための総合的取組

A) 平成 28 年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

○小型航空機等に係る安全対策に関する講習会

前年度に引き続き、小型航空機の事故を防止するため、小型航空機の運航者を対象とした安全運航セミナーを平成 28 年 10 月に全国 8 空港官署にて実施するとともに、航空安全講習会等へ航空局

職員を派遣し、運航に関わる法令・手順の遵守等について安全啓蒙活動を行った。

また、平成 27 年 11 月より小型航空機を整備する整備士等を対象とした安全講習会を 11 回開催し、航空機等のマニュアル及び関連法令を遵守し適切に整備を実施することの重要性について、航空局職員より周知・啓蒙した。さらに、新たな安全対策の構築に向けた調査、検討や安全啓蒙活動等の取り組みを進めるため、「小型航空機等に係る安全推進委員会」を定期的に開催することとし、その第 1 回を平成 28 年 12 月 13 日に開催した。なお、個人所属機及び小型機に係る計 17 件の事故・重大インシデントについて、運輸安全委員会から報告書が提出され、推定される原因がそれぞれ示されているが、その殆どが乗員の訓練不足、誤認、失念等のヒューマン・ファクターに起因するものとなっている。

< 中期的課題への取組 >

重大事故事案を受け、航空当局の部課室から横断的に専門職員を徴集し、小型航空機安全対策チームを発足させ、小型航空機安全対策チーム及び関係各課は、安全基準の適用、監査・検査、情報共有等による安全対策の実効性を確保するため、空港設置管理者との連携を進め、全国レベル・空港ごとのきめ細かい安全対策を進めた。

B) 平成 29 年度の取組

< 中期的課題への取組 >

小型航空機安全対策チーム及び関係各課は、安全基準の適用、監査・検査、情報共有等による安全対策の実効性を確保するため、事故／重大インシデント発生時における報告、運輸安全委員会による航空事故／重大インシデントの調査報告書等を通じた情報収集に努めるとともに空港設置管理者との連携を進め、全国レベル・空港ごとのきめ細かい安全対策を継続し、より一層の安全推進を図る。

加えて、「小型航空機等に係る安全推進委員会」を継続して開催し操縦士との情報共有の促進等、更なる対策の検討を進める。小型航空機その他、超軽量動力機等についても、同委員会において、更なる安全対策を講ずるべく、様々な観点から検討していくこととする。

①航空運送分野

(イ) 操縦者に対する基本的知識、確実な確認の励行等のための講習会等

小型航空機安全対策チーム及び関係各課は、小型航空機の事故を防止するため、小型航空機の運航者に対し、航空法規等の遵守、教育訓練、的確な気象状況の把握等について安全講習会の開催等を通じて周知徹底を図るとともに、航空事故等が発生した際には、必要に応じ、小型航空機の運航者に指導を行う。さらに、特定操縦技能審査制度の確実な運用を図る。

(ロ) 整備士に対する確実な整備の励行等についての講習会

小型航空機安全対策チーム及び関係各課は、小型航空機を整備する整備士に対し、航空機等のマニュアル及び関連法令を遵守し、適切に整備を実施することが重要であることを、検査時や講習会等を通じて、引き続き周知・啓蒙していくとともに、航空事故等が発生した際には、必要に応じ、小型航空機の整備関係者に指導を行う。

(ハ) 小型航空機を使用する事業者に対する安全対策の実施状況の確認

小型機安全対策チーム及び関係各課は、小型航空機を使用する航空運送事業者等に対し、業務が適切に実施されていることを確保するため、以下の監査、検査等を実施する。

定期便を運航し小型航空機を使用する航空運送事業者に対しては、本社及び主基地に対しては6カ月に1回、地方基地に対しては1年に1回から6年に1回、実運航便に対しては乗務員数及び運航機材数に応じて監査を実施する。また、非定期便として小型航空機を使用する航空運送事業者及び小型航空機を使用する航空機使用事業者に対しては、本社及び主基地に対しては1年に1回、地方基地に対しては6年に1回の頻度で監査を実施する。

②航空管制分野

・航空機に対する既存の情報提供サービスの更なる活用の促進

小型航空機安全対策チーム及び関係各課は、航空機に対し、既存の情報提供サービス（ターミナル・コントロール・エリア・アドバイザー業務及び広域対空援助業務）を活用するよう講習会等を通じ促していく。

③その他

・自家用機の保険加入

平成29年1月から国が管理する空港等においては、自家用航空機を使用する際に航空保険加入の有無を確認する対策を講じるとともに、その他の空港等においても同様の措置を講じるよう要請しているところである。

また、引き続き小型航空機安全対策チーム及び関係各課は、操縦技能審査員を通じ、パイロットが特定操縦技能審査を受審する際に、適切な航空保険が付保された航空機に搭乗することを呼びかけるパンフレットを配布するなど、航空保険加入の奨励を行う。

・航空機使用事業等の許可取得に向けた情報提供の充実

小型航空機安全対策チーム及び関係各課は、無許可事業を防止するため、許可取得の必要性等について、自家用機を含めた空港利用者等に周知する等の情報提供を行う。

(4) 情報管理システムの構築

A) 平成28年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

航空安全監視システムを活用して、業務提供者からの安全指標及び安全目標値の受付、安全情報の収集、管理及び共有並びに監査等の情報の効率的な管理・提供を行った。

交通管制、空港分野、航空運送事業者及び航空機使用事業者に係る安全情報をWebベースで登録し、データベースで管理するとともに、蓄積された安全情報より傾向・要因分析、リスク評価、共有等を「航空安全監視システム」において行った。

また、航空安全当局、航空運送事業者、航空機使用事業者、認定事業場、航空保安業務関係者及び空港の設置管理者の間で安全情報の効率的な収集及び共有をすすめるとともに、航空機検査業務サーキュラーや耐空性改善通報の公表、局内における監査情報や航空機検査報告書等の管理を行った。

B) 平成29年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

システムに蓄積された安全情報の更なる効率的な管理を行うため、航空安全監視システム及び航空安全情報管理・提供システム(A S I M S)におけるデータ分類法の統一と、これを利用した検索機能の向上などによって、安全情報の分析及び対策の立案に資する機能向上について検討・推進する。

(5) 内部評価

A) 平成28年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

航空安全当局は、自らが実施する安全監督等の業務を適切かつ効果的に行うようにするため、当該業務の実施状況について自ら評価した。

これまでの評価手法に加え、前年度に導入した、「業務プロセス合理化の余地がある等、より改善が可能であるもの」及び「他の課室においても安全監督体制の構築・改善の取組として参考となると考えられるもの」を引き続き実施し、業務の継続的改善を行う文化の醸成に努めた。さらに、新規内部評価員に対する研修のほか、既存の内部評価員に対してリカレント研修を実施し、内部評価員の能力向上を行った。

B) 平成29年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

航空安全当局は、平成29年度の早期に前年度の評価を行い、評価の体制や進め方、評価項目や標語の見直しと評価基準の明確化のさらなる実施などにより、引き続き、評価深度を深めることに努めることとする。

(6) 業務推進体制のあり方の検討

A) 平成28年度の実績・評価

<中期的課題への取組>

本省と地方航空局における規制当局と業務提供者の分離に関して、あり方や課題について検討を実施し、平成29年度航空局組織改正において、より厳格な安全監督体制となるよう強化を図った。

B) 平成29年度の取組

<中期的課題への取組>

新たな体制に基づき、的確に安全監督を行うとともに、内部評価等を通じて実施状況の確認を行う。

第3章 本計画の実施状況の確認及び見直しについて

航空安全当局は、本年度の終了時において、本計画の実施状況の確認及び見直しを行った上で、平成30年度の航空安全プログラム実施計画を策定することとする。

安全目標値の算出方法

[表1] 本邦航空運送事業者が運航する定期便に係る死亡事故発生率（100万運航回数あたり）

過去5年（平成24年～28年）			
暦年	運航回数	報告対象 事故数	事故発生率
平成24年	875,043	0	0.00
平成25年	935,478	0	0.00
平成26年	966,085	0	0.00
平成27年	992,845	0	0.00
平成28年	986,819	0	0.00
5年合計	4,756,270	0.00	0.00
5年平均	951,254	0.00	
平成24～28年平均の7%減			0.00
平成28年度安全目標値			0.00
平成29年度安全目標値			0.00

[表2] 本邦航空運送事業者が運航する定期便に係る全損事故発生率（100万運航回数あたり）

過去5年（平成24年～28年）			
暦年	運航回数	報告対象 事故数	事故発生率
平成24年	875,348	0	0.00
平成25年	936,125	0	0.00
平成26年	967,178	0	0.00
平成27年	994,253	0	0.00
平成28年	989,192	0	0.00
5年合計	4,762,096	0.00	0.00
5年平均	952,419	0.00	
平成24～28年平均の7%減			0.00
平成28年度安全目標値			0.00
平成29年度安全目標値			0.00

[表3] 定期便を運航する本邦航空運送事業者に係る航空事故発生率（100万運航時間あたり）

※ チャーター便、航空機使用事業における運航等の定期便以外の運航、及び乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。

過去5年（平成24年～28年）			
暦年	運航時間	報告対象 事故数	事故発生率
平成24年	1,647,740	4	2.43
平成25年	1,769,214	1	0.57
平成26年	1,882,561	3	1.59
平成27年	2,119,257	0	0.00
平成28年	2,298,912	2	0.87
5年合計	9,717,684	10.00	1.03
5年平均	1,943,537	2.00	
平成24～28年平均の7%減			0.96
平成28年度安全目標値			1.15
平成29年度安全目標値			0.96

[表4] 定期便を運航する本邦航空運送事業者に係る航空事故発生率（100万運航回数あたり）

※ チャーター便、航空機使用事業における運航等の定期便以外の運航、及び乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。

過去5年（平成24年～28年）			
暦年	運航回数	報告対象 事故数	事故発生率
平成24年	875,348	4	4.57
平成25年	936,125	1	1.07
平成26年	967,178	3	3.10
平成27年	994,253	0	0.00
平成28年	989,192	2	2.02
5年合計	4,762,096	10.00	2.10
5年平均	952,419	2.00	
平成24～28年平均の7%減			1.95
平成28年度安全目標値			2.23
平成29年度安全目標値			1.95

[表5] 本邦航空運送事業者が運航する定期便に係る航空事故発生率（100万運航回数あたり）

過去5年（平成24年～28年）			
暦年	運航回数	報告対象 事故数	事故発生率
平成24年	875,043	4	4.57
平成25年	935,478	1	1.07
平成26年	966,085	2	2.07
平成27年	992,845	0	0.00
平成28年	986,819	2	2.03
5年合計	4,756,270	9.00	1.89
5年平均	951,254	1.80	
平成24～28年平均の7%減			1.76
平成28年度安全目標値			1.83
平成29年度安全目標値			1.76

[表6] 定期便を運航する本邦航空運送事業者に係る重大インシデント発生率（100万運航時間あたり）

※ チャーター便、航空機使用事業における運航等の定期便以外の運航、及び乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。

過去5年（平成24年～28年）			
暦年	運航時間	報告対象重大 インシデント数	重大インシデン ト発生率
平成24年	1,647,740	6	3.64
平成25年	1,769,214	4	2.26
平成26年	1,882,561	4	2.12
平成27年	2,119,257	6	2.83
平成28年	2,298,912	4	1.74
5年合計	9,717,684	24.00	2.47
5年平均	1,943,537	4.80	
平成24～28年平均の7%減			2.30
平成28年度安全目標値			2.80
平成29年度安全目標値			2.30

[表 7] 定期便を運航する本邦航空運送事業者に係る**重大インシデント発生率**

(100 万運航回数あたり)

※ チャーター便、航空機使用事業における運航等の定期便以外の運航、及び乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。

過去 5 年（平成 24 年～28 年）			
暦年	運航回数	報告対象重大インシデント数	重大インシデント発生率
平成 24 年	875,043	6	6.86
平成 25 年	935,478	4	4.28
平成 26 年	966,085	4	4.14
平成 27 年	992,845	6	6.04
平成 28 年	986,819	4	4.05
5 年合計	4,756,270	24.00	5.05
5 年平均	916,254	4.80	
平成 24～28 年平均の 7%減			4.69
平成 28 年度安全目標値			5.28
平成 29 年度安全目標値			4.69

[表 8] 航空運送事業許可及び／または航空機使用事業許可を受けている事業者

(定期便を運航する事業者を含まず)に係る**航空事故発生率** (100 万運航時間あたり)

※ 乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。

過去 5 年（平成 24 年～28 年）			
暦年	運航時間	報告対象事故数	事故発生率
平成 24 年	104,276	4	38.36
平成 25 年	109,040	1	9.17
平成 26 年	104,495	0	0.00
平成 27 年	93,465	3	32.10
平成 28 年	105,438	1	9.48
5 年合計	516,713	9.00	17.42
5 年平均	103,343	1.80	
平成 24～28 年平均の 7%減			16.20
平成 28 年度安全目標値			19.56
平成 29 年度安全目標値			16.20

[表 9] 航空運送事業許可及び／または航空機使用事業許可を受けている事業者（定期便を運航する事業者を含まず）に係る航空事故発生率（100万運航回数あたり）

※ 乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。

過去5年（平成24年～28年）			
暦年	運航回数	報告対象 事故数	事故発生率
平成24年	139,736	4	28.63
平成25年	145,992	1	6.85
平成26年	146,729	0	0.00
平成27年	137,240	3	21.86
平成28年	148,288	1	6.74
5年合計	717,985	9.00	12.54
5年平均	143,597	1.80	
平成24～28年平均の7%減			11.66
平成28年度安全目標値			14.96
平成29年度安全目標値			11.66

[表 10] 航空運送事業許可及び／または航空機使用事業許可を受けている事業者（定期便を運航する事業者を含まず）に係る重大インシデント発生率（100万運航時間あたり）

※ 乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。

過去5年（平成24年～28年）			
暦年	運航時間	報告対象重大 インシデント数	重大インシデン ト発生率
平成24年	104,276	3	28.77
平成25年	109,040	2	18.34
平成26年	104,495	1	9.57
平成27年	93,465	3	32.10
平成28年	105,438	4	37.94
5年合計	516,713	13.00	25.16
5年平均	103,343	2.60	
平成24～28年平均の7%減			23.40
平成28年度安全目標値			12.45
平成29年度安全目標値			12.45

[表 11] 航空運送事業許可及び／または航空機使用事業許可を受けている事業者（定期便を運航する事業者を含まず）に係る重大インシデント発生率（100万運航回数あたり）

※ 乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。

過去5年（平成24年～28年）			
暦年	運航回数	報告対象重大インシデント数	重大インシデント発生率
平成24年	139,736	3	21.47
平成25年	145,992	2	13.70
平成26年	146,729	1	6.82
平成27年	137,240	3	21.86
平成28年	148,288	4	26.97
5年合計	717,985	13.00	18.11
5年平均	143,597	2.60	
平成24～28年平均の7%減			16.84
平成28年度安全目標値			9.52
平成29年度安全目標値			9.52

[表 12] 国、地方公共団体、個人に係る航空事故発生率（100万運航時間あたり）

※ 滑空機、超軽量動力機を含まない。

過去5年（平成24年～28年）			
暦年	運航時間	報告対象事故数	事故発生率
平成24年	113,800	4	35.15
平成25年	116,037	6	51.71
平成26年	112,810	5	44.32
平成27年	109,631	11	100.34
平成28年	110,723	4	36.13
5年合計	563,001	30.00	53.29
5年平均	112,600	6.00	
平成24～28年平均の7%減			49.56
平成28年度安全目標値			43.28
平成29年度安全目標値			43.28

[表 13] 国、地方公共団体、個人に係る航空事故発生率（100万運航回数あたり）

※ 滑空機、超軽量動力機を含まない。

過去5年（平成24年～28年）			
暦年	運航回数	報告対象 事故数	事故発生率
平成24年	101,653	4	39.35
平成25年	102,790	6	58.37
平成26年	101,771	5	49.13
平成27年	98,250	11	111.96
平成28年	99,224	4	40.31
5年合計	503,688	30.00	59.56
5年平均	100,738	6.00	
平成24～28年平均の7%減			55.39
平成28年度安全目標値			48.77
平成29年度安全目標値			48.77

[表 14] 国、地方公共団体、個人に係る重大インシデント発生率（100万運航時間あたり）

※ 滑空機、超軽量動力機を含まない。

過去5年（平成24年～28年）			
暦年	運航時間	報告対象重大 インシデント数	重大インシデン ト発生率
平成24年	113,800	3	26.36
平成25年	116,037	3	25.85
平成26年	112,810	1	8.86
平成27年	109,631	1	9.12
平成28年	110,723	1	9.03
5年合計	563,001	9.00	15.99
5年平均	112,600	1.80	
平成24～28年平均の7%減			14.87
平成28年度安全目標値			12.82
平成29年度安全目標値			12.82

[表 15] 国、地方公共団体、個人に係る**重大インシデント発生率**（100 万運航回数あたり）

※ 滑空機、超軽量動力機を含まない。

過去5年（平成24年～28年）			
暦年	運航回数	報告対象重大インシデント数	重大インシデント発生率
平成24年	101,653	3	29.51
平成25年	102,790	3	29.19
平成26年	101,771	1	9.83
平成27年	98,250	1	10.18
平成28年	99,224	1	10.08
5年合計	503,688	9.00	17.87
5年平均	100,738	1.80	
平成24～28年平均の7%減			16.62
平成28年度安全目標値			14.45
平成29年度安全目標値			14.45

[表 16] 交通管制分野に関連する又は関連するおそれのある航空事故発生率（100 万管制取扱機数あたり）

過去5年（平成24年～28年）			
暦年	管制取扱機数	報告対象事故数	事故発生率
平成24年	1,743,705	0	0.00
平成25年	1,821,587	0	0.00
平成26年	1,900,372	0	0.00
平成27年	1,943,740	1	0.51
平成28年	2,033,854	0	0.00
5年合計	9,443,258	1.00	0.11
5年平均	1,888,652	0.20	
平成24～28年平均の7%減			0.10
平成28年度安全目標値			0.00
平成29年度安全目標値			0.00

[表 17] 交通管制分野に関連する又は関連するおそれのある重大インシデント発生率（100万管制取扱機数あたり）

過去5年（平成24年～28年）			
暦年	管制取扱機数	報告対象重大インシデント数	重大インシデント発生率
平成24年	1,743,705	3	1.72
平成25年	1,821,587	2	1.10
平成26年	1,900,372	2	1.05
平成27年	1,943,740	3	1.54
平成28年	2,033,854	1	0.49
5年合計	9,443,258	11.00	1.16
5年平均	1,888,652	2.20	
平成24～28年平均の7%減			1.08
平成28年度安全目標値			1.28
平成29年度安全目標値			1.08

[表 18] 空港の設置管理者が管理する施設若しくは運用に起因する又は起因して発生したおそれのある航空事故発生率（着陸回数あたり）

過去5年（平成24年～28年）			
暦年	着陸回数	報告対象航空事故数	航空事故発生率
平成24年	1,148,296	0	0.00
平成25年	1,204,716	0	0.00
平成26年	1,244,173	0	0.00
平成27年	1,262,584	0	0.00
平成28年	1,262,584	0	0.00
5年合計	6,122,353	0.00	0.00
5年平均	1,224,471	0.00	
平成24～28年平均の7%減			0.00
平成28年度安全目標値			0.00
平成29年度安全目標値			0.00

[表 19] 空港の設置管理者が管理する施設若しくは運用に起因する又は起因して発生したおそれのある重大インシデント発生率（着陸回数あたり）

過去5年（平成24年～28年）			
暦年	着陸回数	報告対象重大インシデント数	重大インシデント発生率
平成24年	1,148,296	0	0.00
平成25年	1,204,716	0	0.00
平成26年	1,244,173	0	0.00
平成27年	1,262,584	0	0.00
平成28年	1,262,584	0	0.00
5年合計	6,122,353	0.00	0.00
5年平均	1,224,471	0.00	
平成24～28年平均の7%減			0.00
平成28年度安全目標値			0.00
平成29年度安全目標値			0.00

[表 20] 制限区域内において、地上での作業又は地上の施設若しくは物件に起因する人の死傷、又は航空機が損傷した事態の発生率（着陸回数あたり）

過去2年（平成26年～28年）		※過去データが2年間である。	
暦年	着陸回数	報告対象事故数	事故発生率
平成24年			
平成25年			
平成26年	1,244,173	34	27.33
平成27年	1,262,584	37	29.30
平成28年	1,262,584	24	19.01
3年合計	3,769,341	95.00	25.20
3年平均	1,256,447	31.67	
平成26～28年平均の7%減			23.44
平成28年度安全目標値			26.33
平成29年度安全目標値			23.44

※ 安全目標値の設定にあたり、過去の実績データとして、国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室が公表する航空輸送統計、及び飛行計画に基づく運航記録データ等を使用。

義務報告制度について

	航空運送分野			交通管制分野			空港分野 (国・地方・会社)
	本邦航空運送事業者及び航空機使用事業者	認定事業場	指定航空従事者養成施設 (航空機の運航を伴う施設に限る)	航空局が運営する交通管制分野に係る機関	国土交通大臣以外の航空保安施設の設置者		
					航空保安無線施設	航空灯火	
報告根拠	航空法 111条の4 124条	航空法134条1項	航空法134条1項	国家行政組織法14条1項、 2項	航空法47条1項 規108条五号	航空法47条1項 47条の2 2項 134条1項	
報告項目	<ul style="list-style-type: none"> ○航空事故 ○重大インシデント ○安全上の支障を及ぼす事態（航空法施行規則221条の2に規程されているもの） 例） <ul style="list-style-type: none"> ・航空機の構造が損傷を受けた事態 ・航空機に装備された安全上重要なシステムが正常に機能しない状態となった事態等 	認定業務において発見された航空機の安全性に大きな影響を与える不具合事象を列挙 例） <ul style="list-style-type: none"> ・システム又は装備の不具合による火災 ・エンジン、機体、装備品等に被害を生じたエンジン排出システムの不具合 等	<ul style="list-style-type: none"> ○航空事故 ○重大インシデント ○安全上の支障を及ぼす事態（航空法施行規則221条の2に規程されているもの） 例） <ul style="list-style-type: none"> ・航空機の構造が損傷を受けた事態 ・航空機に装備された安全上重要なシステムが正常に機能しない状態となった事態等 	<ul style="list-style-type: none"> ○航空事故 ○重大インシデント ○安全上の支障を及ぼす事態（航空保安業務に関連するものに限定） 例） <ul style="list-style-type: none"> ・地上機器・施設障害 ・航空保安業務処理規程から逸脱した事態 ・管制指示等からの逸脱により発生した事態 等	交通管制と同様（航空保安無線施設に関連するものに限定）	空港と同様（飛行場灯火に関連するものに限定）	<ul style="list-style-type: none"> ○航空事故 ○重大インシデント ○安全上の支障を及ぼす事態（空港の設置管理者が管理する施設又は運用等に関連するものに限定） 例） <ul style="list-style-type: none"> ・制限区域内における事故 ・空港の施設、設備、機器等の突発的な不具合 等
報告先	<ul style="list-style-type: none"> ○国土交通省航空局安全部航空事業安全室 ○地方航空局保安部運用課 	<ul style="list-style-type: none"> ○地方航空局保安部航空機検査官室 ○国土交通省航空局安全部航空機安全課(外国) 	<ul style="list-style-type: none"> ○国土交通省航空局安全部運航安全課 	国土交通省航空局安全部航空交通管制安全室	国土交通省航空局安全部航空交通管制安全室 (地方航空局保安部交通管制安全監督課経由)	国土交通省航空局安全部航空交通管制安全室 (地方航空局保安部交通管制安全監督課経由)	国土交通省航空局安全部安全企画課空港安全室(地方航空局空港部空港安全監督課経由)

平成25年11月 1日制定 (第 1回 SSP 委員会承認)
平成26年 2月28日改正 (第 3回 SSP 委員会承認)
平成26年 4月16日改正 (第 5回 SSP 委員会承認)
平成28年 3月11日改正 (第17回 SSP 委員会承認)
平成29年 3月 日改正 (第 回 SSP 委員会承認)

航空安全プログラム委員会の設置について (案)

(設置)

第1条 航空安全プログラム規程 (SSP規程) 第2章2. (2) の規定に基づき、航空安全プログラム委員会 (以下「SSP委員会」という。) を置く。

(事務)

第2条 SSP委員会の事務は次のとおりとする。

- (1) 義務報告制度、自発報告制度、航空安全監視システムなど航空安全プログラム (SSP) の実施内容の検討及び決定
- (2) 航空運送事業等、航空保安業務及び国土交通大臣以外が設置した航空灯火または航空保安無線施設の管理業務 (以下「航空保安業務等」という。)、並びに空港管理業務の複数の分野の業務に起因する事故・重大インシデント等の安全情報に係る原因、及び各業務提供者が策定した再発防止策等の把握・分析
- (3) 安全情報分析に基づく複数の分野の安全基準の改訂等に係る企画・立案
- (4) 安全情報の分析結果に係る複数の分野の各業務提供者との共有
- (5) 各業務提供者が設定した安全指標・安全目標値の把握・分析
- (6) 複数の分野に関係する国の安全指標・安全目標値の設定・評価
- (7) 自発報告制度運営事務局からの複数の分野に関係する提言及び同提言を踏まえた措置の評価

(委員会の構成)

第3条 SSP委員会は、以下の委員で構成する。

安全部長 (委員長)
安全企画課長
空港安全室長
大臣官房参事官 (航空安全)
運航安全課長
大臣官房参事官 (航空事業安全)
航空機安全課長

- 2 委員長は、必要があると認めるときは、臨時に前項に掲げる者以外の者を委員会に参加させることができる。

(部会の設置)

第4条 航空運送事業等、航空保安業務等及び空港管理業務の各分野における安全情報、再発防止策及び安全指標等の把握・分析、安全基準の改訂、並びに分析結果の各業務提供者との共有等を行うため、分野毎の部会を設ける。

各部会の詳細については、別紙のとおりとする。

(庶務)

第5条 SSP委員会の庶務は、関係各課室の協力を得て安全部安全企画課において処理する。

S S P委員会における部会の設置について

「航空安全プログラム委員会の設置について」第4条に規定する、航空運送事業等、航空保安業務等及び空港管理業務の分野毎の部会の設置については、以下のとおりとする。

1. 航空運送安全部会

- ①目的：航空運送事業等の安全情報、再発防止策及び安全指標等の把握・分析、安全基準の改訂、並びに分析結果の各航空運送事業者等との共有等を行うために設置するもの
- ②事務：a) 航空運送事業等の業務に起因する事故・重大インシデント等の安全情報に係る原因、及び各航空運送事業者等が策定した再発防止策等の把握・分析、不適切事項に係る対応の検討
b) 安全情報分析に基づく航空運送事業者等に対する監査方針の策定
c) 安全情報分析に基づく航空運送事業等に係る安全基準の改訂等に係る企画・立案
d) 安全情報の分析結果の各航空運送事業者等との共有
e) 各航空運送事業者等が設定した安全指標・安全目標値の妥当性の確認
f) 航空運送事業等に係る国の安全指標・安全目標値の設定・評価
g) 自発報告制度運営事務局からの航空運送事業等に係る提言及び同提言を踏まえた措置の評価
- ③頻度：毎月
- ④構成：安全部長、安全企画課長、空港安全室長、大臣官房参事官(航空安全)、運航安全課長、大臣官房参事官(航空事業安全)、航空機安全課長
- ⑤庶務：安全部関係各課室の協力を得て安全部安全企画課において処理

2. 交通管制安全部会

- ①目的：航空保安業務等の安全情報、再発防止策及び安全指標等の把握・分析、安全基準の改訂、並びに分析結果の交通管制部及び航空灯火または航空保安無線施設の管理業務を行う国土交通大臣以外の業務提供者（以下「交通管制部等」という。）との共有等を行うために設置するもの
- ②事務：a) 航空保安業務等に起因する事故・重大インシデント等の安全情報に係る原因、及び交通管制部等が策定した再発防止策等の把握・分析、不適切事項に係る対応の検討
b) 安全情報分析に基づく交通管制部等に対する監査方針の策定
c) 安全情報分析に基づく航空保安業務に係る安全基準の改訂等に係る企画・立案
d) 安全情報の分析結果の交通管制部等との共有
e) 交通管制部等が設定した安全指標・安全目標値の妥当性の確認
f) 航空保安業務等に係る国の安全指標・安全目標値の設定・評価
g) 自発報告制度運営事務局からの航空保安業務等に係る提言及び同提言を踏まえた措置の評価
- ③頻度：毎月
- ④構成：安全部長、安全企画課長、空港安全室長、大臣官房参事官(航空安全)、運航安全課長、大臣官房参事官(航空事業安全)、航空機安全課長、
- ⑤庶務：関係各課室の協力を得て安全部安全企画課において処理

3. 空港安全部会

- ①目的：空港管理業務（国管理・会社管理・地方管理空港）の安全情報、再発防止策及び安全指標等の把握・分析、安全基準の改訂、並びに分析結果の各空港管理者との共有等を行うために設置するもの
- ②事務： a) 空港管理業務に起因する事故・重大インシデント等の安全情報に係る原因、及び各空港管理者が策定した再発防止策等の把握・分析、不適切事項に係る対応の検討
b) 安全情報分析に基づく空港管理者に対する監査方針の策定
c) 安全情報分析に基づく空港管理業務に係る安全基準の改訂等に係る企画・立案
d) 安全情報の分析結果の各空港管理者との共有
e) 各空港管理者が設定した安全指標・安全目標値の妥当性の確認
f) 空港管理業務に係る国の安全指標・安全目標値の設定・評価
g) 自発報告制度運営事務局からの空港管理業務に係る提言及び同提言を踏まえた措置の評価
- ③頻度：毎月
- ④構成：安全部長、安全企画課長、空港安全室長、大臣官房参事官(航空安全)、運航安全課長、大臣官房参事官(航空事業安全)、航空機安全課長
- ⑤庶務：安全部関係各課室の協力を得て安全部安全企画課において処理

注1：各部会の事務内容については、SSP委員会において適宜見直す予定。

注2：各部会の構成については、議題内容によっては、上記に掲げる者以外も出席できる。

航空局安全部が平成 29 年度に実施するその他の安全施策

平成 29 年度の目標を達成するための取組以外に実施する安全監督等

○ ICAO 安全監査継続的監視アプローチ (CMA) への対応

従来 ICAO が実地で実施していた締約国の安全監査について、締約国自らが安全監督能力を評価し、WEB 上で ICAO に報告する方式である CMA に移行したことから、これに的確に対応し、引き続き我が国の安全監督能力の充実を図る。

国際的な連携、国際協力・貢献等、航空安全当局の国際的な活動

○ 外国航空機の安全性の確保

我が国に乗り入れている外国航空機に対する立入検査（ランプインスペクション）の充実・強化を図るとともに、事故及び重大インシデントが発生した際には、必要に応じ、関係国の航空安全当局に対して原因の究明と再発防止を要請する。また、諸外国の航空当局との連携を図るために航空安全に係る情報交換に努める。

○ 航空の安全に関する相互承認協定 (BASA) の推進

シカゴ条約及びその附属書においては、航空機の安全性の証明、航空従事者の技能証明等は、航空機の登録国の責任となっており、外国の証明等をそのまま受け入れることはできないとされている。そこで、我が国と同等の安全制度・能力を有することを確認できた国と BASA を締結し、双方の安全性の証明等の受け入れを可能とすることで、安全性を確保しつつ、我が国航空安全当局及び航空業界の負担軽減を実現するとともに、我が国航空産業の国際競争力向上を実現する。

今年度は、米国との間で、既に締結済みの耐空性以外の分野（乗員資格、整備施設、シミュレータ）において、相互承認に向けての協議を推進する。また、カナダとの間でも、既に締結済みの耐空性以外の分野（整備施設等）において、相互承認に向けて協議を推進する。さらに、欧州との間では、相互承認の新規締結に向けた協議を推進する。

その他、航空局安全部が実施する安全施策

○ 乗員政策等の推進

平成 25 年度より開催している「乗員政策等検討合同小委員会」等において、航空安全の要である操縦士や整備士の養成・確保や操縦士の健康管理の向上等に係る乗員政策等の具体的な方策について検討を行い、適切に施策に反映する。