

平成30年 月 日 制定（国空安企第 号）

平成30年度  
航空安全プログラム実施計画  
（案）

平成 30 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30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29年度の実績・評価

#### (1) 平成29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29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29年に発生した航空事故及び重大インシデント

平成29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：1件

- ・平成29年10月22日 春秋航空日本機（ボーイング式737-800型）は、成田国際空港を離陸し、降下中、熊本空港の東北東約40km付近において機体が動揺し、客室乗務員1名が負傷した。

##### ○重大インシデント：3件

- ・平成29年1月19日 ANAウイングス機（ボンバルディア式DHC-8-402型）は、秋田空港を離陸し、新千歳空港B滑走路に着陸し、同滑走路を走行した後、滑走路端を超えて、滑走路北側の草地に入って停止した。

- ・平成29年9月5日 日本航空機（ボーイング式777-300ER型）は、東京国際空港C滑走路を離陸滑走中、第1（左側）エンジンに不具合が発生したことを示す計器表示があったため、離陸後、当該エンジンを停止し、航空交通管制上の優先権を要請のうえ引き返し、同空港A滑走路に着陸した。
- ・平成29年10月12日 日本貨物航空機（ボーイング式747-8F型）は、ロサンゼルス空港の駐機場からプッシュバック中、補助動力装置に火災が発生したことを示す計器表示があり、消火装置が自動で作動し、消火した。

## ②航空運送事業許可及び／又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：5件

- ・平成29年3月14日 学校法人ヒラタ学園機（ユーロコプター式AS350B3型）は、神戸空港を離陸し、訓練飛行中、同空港敷地内の草地において横転した。
- ・平成29年3月24日 株式会社せとうちSEAPLANES機（クエスト式Kodiak 100型）は、大分県別府市沖を離水しようとしたが、波の影響で中止し、栈橋へ引き返した。栈橋到着後の機体点検において、フロートと胴体を結合する支柱の折損及び胴体の損傷等が発見された。
- ・平成29年6月3日 新中央航空機（セプテック式172P型）は、富山空港を離陸し飛行中、富山県中新川郡立山町芦峯寺付近において墜落した。
- ・平成29年6月29日 学校法人君が淵学園機（ビーチクラフト式58型）は、熊本空港を離陸し、長崎空港において連続離着陸訓練を実施した後、同空港に着陸した際、滑走路路上にかく座した。
- ・平成29年11月8日 東邦航空機（エアロスペース式AS332L型）は、山梨県南巨摩郡早川町内場外離着陸場を離陸し、飛行中、群馬県多野郡上野村大字乙母付近の道路に墜落し、大破した。

### ○重大インシデント：5件

- ・平成29年4月27日 中日本航空機（エアロスペース式AS350B1型）は、北海道川上郡内場外離着陸場を離陸し、牧場で肥料を散布後、川上郡弟子屈町付近上空において、空のバケツ（高さ約1.2m×直径約1.3m、重さ約130kg）が落下した。
- ・平成29年8月3日 朝日航洋機（ユーロコプター式AS350B3型）は、富山県黒部市宇奈月町内場外離着陸場を離陸し、機外に物資（内容物：工具類、総重量約700kg）をつり下げて飛行中、黒部市付近上空において当該物資が落下した。
- ・平成29年8月27日 匠航空機（ピジョン式R44型）は、富山県小矢部市内場外離着陸場を離陸し、飛行中に残燃料が少ないことを示すライトが点灯したため、目的地を京都市内伏見区小栗栖丸山内にある学校のグラウンドに変更し着陸した。
- ・平成29年9月23日 中日本航空機（エアロスペース式AS332L型）は、高知県安芸郡北川村内場外離着陸場を離陸し、物資輸送中、安芸郡北川村付近上空において、石材（直径5cm～25cm程度の石、総重量約2.7t）が落下した。
- ・平成29年11月11日 個人機（ピジョン式R44Ⅱ型）は、兵庫県明石市魚住町上空を高度約330mで水平飛行中、学校法人ヒラタ学園機（ユーロコプター式EC135P2+型）と水平距離約30mから60m、高度差約30mから60mで交差した。

### ③その他（国、地方自治体、個人）

#### ○航空事故：7件

- ・ 平成29年2月11日 個人機（ビーチクラフト式35-C33A型）は、大島空港での着陸滑走中に脚が引き込まれ、機体を損傷した。
- ・ 平成29年3月5日 長野県消防防災航空センター機（ハル式412EP型）は、松本空港を離陸し、飛行中、長野県鉢伏山付近に墜落した。搭乗者が9名死亡した。
- ・ 平成29年3月18日 個人機（ピソン式R44型）は、新潟県糸魚川市内場外離着陸場を離陸し、糸魚川市大平付近において着陸した際、横転した。
- ・ 平成29年4月15日 個人機（セプテック式T206H型）は、鳥取空港へ向けて宍道湖から離水滑走中に、波と衝突して機体を損傷した。
- ・ 平成29年5月14日 山梨県警航空隊機（ハル式412EP型）は、山梨県警察ヘリポートを離陸し、山梨県北都留郡丹波山村において、救助活動を行っていたところ樹木等が救助対象者に接触した。救助対象者が1名死亡した。
- ・ 平成29年8月14日 個人機（ソキア式TBM700型）は、八尾空港を離陸し、飛行中に同空港へ引き返す旨通報した後、奈良県山辺郡山添村付近の山中に墜落し、大破した。
- ・ 平成29年10月8日 個人機（ビーチクラフト式E33型）は、宮城県栗原市内場外離着陸場から離陸を試みたが、離陸に失敗し、滑走路をオーバーランした。

#### ○重大インシデント：8件

- ・ 平成29年4月6日 個人機（ビーチクラフト式B200型）は、岐阜飛行場から高松空港に向けて飛行中、機内に焦げるような臭い及び煙が発生した。その後、右席ウィンドシールド全体に亀裂が生じたため引き返し、岐阜飛行場に着陸した。
- ・ 平成29年6月27日 個人機（パイパー式PA-46-310P型）は、ホンダエアポートを離陸し、福島空港に着陸した際、滑走路路上にかく座した。
- ・ 平成29年7月1日 宇宙航空研究開発機構機（川崎式BK117C-2型）は、青森県下北郡東通村内場外離着陸場を離陸し、つり下げた物件（供試体）の投下試験を実施するため投下場所に向け飛行中、下北郡東通村付近において、当該供試体（大きさ：約30cm×約51cm×約30cm、重さ：約3kg）を落下させた。
- ・ 平成29年8月13日 個人機（セプテック式172Hラム型）が茨城県筑西市内場外離着陸場の離着陸帯北端において離陸準備中、個人機（坂本式SS-9型）が同離着陸帯に北側から着陸した。【2件としてカウント】
- ・ 平成29年10月6日 個人機（セプテック式172K型）は、札幌飛行場を離陸し、飛行中、発動機の出力が低下したため、石狩湾の海岸の砂浜に不時着した。
- ・ 平成29年10月15日 個人機（ビーチクラフト式A36型）は、新潟空港を離陸し、飛行中、福井空港周経路付近に於いて発動機の出力が低下したため、九頭竜川（福井県福井市三宅町付近）に不時着した。
- ・ 平成29年11月11日 個人機（ピソン式R44Ⅱ型）は、兵庫県明石市魚住町上空を高度約330mで水平飛行中、学校法人ヒラタ学園機（ユーロコプター式EC135P2+型）と水平距離約30mから60m、高度差約30mから60mで交差した。

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 29 年 2 月 14 日 管制官より B 滑走路の手前で待機するよう指示されていたタイ・エアアジア X 機（エアバス式 A330-343X 型）が、成田国際空港 B 滑走路手前の停止位置を越え同滑走路に進入した可能性があったため、着陸許可を受けていた中華航空機（エアバス式 A330-302 型）が管制官の指示により着陸復行した。

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 29 年度の達成状況

平成 29 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	0.96	0.48	達成 (50%)
	件/100 万回	1.95	1.00	達成 (51%)
重大インシデント発生率	件/100 万時間	2.30	1.43	達成 (62%)
	件/100 万回	4.69	2.99	達成 (64%)

○航空運送事業許可及び／又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	16.20	46.22	未達成 (285%)
	件/100 万回	11.66	31.95	未達成 (274%)
重大インシデント発生率	件/100 万時間	12.45	46.22	未達成 (371%)
	件/100 万回	9.52	31.95	未達成 (336%)

○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	62.68	未達成 (145%)
	件/100万回	48.77	70.34	未達成 (144%)
重大インシデント発生率	件/100万時間	12.82	71.64	未達成 (559%)
	件/100万回	14.45	80.39	未達成 (556%)

○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	1.76	1.00	達成 (57%)

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)	1.08	0.48	達成 (44%)

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)	23.44	26.43	未達成 (113%)

(4) 平成29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 29 年度の状況についての評価

平成 29 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、航空機の墜落が 2 件、航空機の損傷（大修理）が 3 件発生し、年間で 5 件となった。
- ・5 件のうちの 1 件については運輸安全委員会による調査結果が公表され、それ以外の 4 件については運輸安全委員会が調査中であるが、航空安全当局としては、いずれの事案についても各事業者に対して要因分析及び再発防止策の策定を指示するとともに、再発防止策の実施状況等を安全監査等により確認している。
- ・なお、航空事故を発生させた東邦航空に対しては、整備規程によらない整備や航空日誌への必要事項の未記載が繰り返し行われたこと、安全管理システムが十分に機能していないことが認められたため、事業改善命令を行い、安全意識の再徹底及びコンプライアンス教育の実施、安全管理及び整備体制の再構築並びに航空日誌の記載に係る規程類の見直しを指示した。

○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 3 件、燃料が欠乏した事案が 1 件、機長が他の航空機との衝突または接触するおそれがあったと認めた事案が 1 件発生し、年間で 5 件発生した。
- ・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が、航空安全当局としては、各事業者に対して要因分析及び再発防止策の策定を指示するとともに、再発防止策の実施状況等を安全監査等により確認している。
- ・また、航空安全当局では、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について他のつり下げを実施する事業者に対して情報共有、注意喚起等を行い同種事案の未然防止を図るとともに、平成 29 年 4 月 1 日より新たに適用となった回転翼航空機の吊り下げ輸送に係る実施方法及び教育訓練について、航空会社の実施体制を確認している。

○その他（国、地方自治体、個人）の航空事故発生率

- ・目標達成には航空事故件数が 4 件以下とならなければならなかったが、航空事故が年間 7 件発生した。
- ・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、小型航空機の安全対策については、従来から操縦士に対する定期的な技能審査制度の構築や、全国主要空港における安全講習会の開催、小型航空機の整備士を対象とした講習会を新たに開催、自家用機の航空保険加入の促進などの対策を講じてきた。

- ・また、平成 29 年 7 月には調布墜落事故の事故調査報告書が公表され国土交通省に対する勧告が発出されたことを受け、同勧告内容を踏まえた安全啓発リーフレットを作成・配布し、定期的な技能審査を通じて操縦士の理解を確認するなどの取組みを進めた。
- ・さらに、平成 28 年 12 月から定期的で開催している「小型航空機等に係る安全推進委員会」を通じて、有識者や関係団体等の意見を踏まえながら、小型航空機の総合的な安全対策を一層推進しており、平成 30 年度からは小型航空機向け簡易的飛行記録装置を用いた実証実験を実施するなど、先進的な技術の活用、安全啓発のあり方等についても検討を進めて行く。

#### ○その他（国、地方自治体、個人）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 件以下とならなければならなかったが、重大インシデントが年間で 8 件発生した。
- ・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、小型航空機の安全対策については、従来から操縦士に対する定期的な技能審査制度の構築や、全国主要空港における安全講習会の開催、小型航空機の整備士を対象とした講習会を新たに開催、自家用機の航空保険加入の促進などの対策を講じてきた。
- ・また、平成 29 年 7 月には調布墜落事故の事故調査報告書が公表され国土交通省に対する勧告が発出されたことを受け、同勧告内容を踏まえた安全啓発リーフレットを作成・配布し、定期的な技能審査を通じて操縦士の理解を確認するなどの取組みを進めた。
- ・さらに、平成 28 年 12 月から定期的で開催している「小型航空機等に係る安全推進委員会」を通じて、有識者や関係団体等の意見を踏まえながら、小型航空機の総合的な安全対策を一層推進しており、平成 30 年度からは小型航空機向け簡易的飛行記録装置を用いた実証実験を実施するなど、先進的な技術の活用、安全啓発のあり方等についても検討を進めて行く。

#### ○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

- ・目標達成のためには、制限区域内における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は、年間 30 件以下とならなければならなかったが、人の死傷事案が 13 件、航空機の損傷事案が 20 件、合計で 33 件となった。
- ・事案の発生件数の多い大規模空港（新千歳、成田国際、東京国際、中部国際、関西国際、大阪国際、福岡、那覇）に対し、管理者や事業者が行う安全教育について、発生原因に関連した講義内容の追加や業務経験年数に応じた特別研修の実施を依頼した。
- ・また、昨年事案発生が無かった地方管理空港においても本年は、5 件発生したことから、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空港以外の空港管理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 30 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

##### ①現行ルール（平成 30 年度まで）

本年度より新規ルールにより目標値を設定するが、現行ルールは平成 26 年度からの 5 年目標であるため、平成 30 年度も平成 29 年度に引き続き現行ルールにより目標を設定する。分野ごとの安全対策の効果を把握・評価するため、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 29 年度の目標値よりも低い水準になる場合には、平成 29 年度の目標値を維持することとする。

②新規ルール（平成 30 年度より）

平成 30 年度に、各安全指標に対して、平成 30 年度の、現行の計算による目標値を起点として、15 年間で 50%減とする安全目標を設定する。各年度の安全目標値は、平成 30 年度の起点から、15 年後の安全目標値に引いた直線と各年度との交点とする。

各指標について 5 年ごとに結果を評価し、安全目標設定の適切性のレビューを行う。実績値がゼロで推移している指標は、ゼロを保持することを目標とすることとする。第 10 次交通安全基本計画の評価は、2020 年度末に現行の設定で評価することとする。

安全指標のうち、「国・地方公共団体・個人」の類型は、「国・地方公共団体」と「個人」に分離することとする。

(2) 平成 30 年度の安全指標及び安全目標値の具体的な設定

①現行ルール（平成 30 年度まで）

(1) ①の考え方に従って、平成 30 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	0.67	件/100 万時間
	1.33	件/100 万回
重大インシデント発生率	2.01	件/100 万時間
	3.99	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	36.34	件/100万時間
	25.25	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	1.14	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	0.85	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 (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4年間の実績から算出

(注2) 着陸回数については、平成28年管理状況報告の数値を使用

## ②新規ルール（平成30年度より）

(1) ②の考え方によると、平成30年度の安全指標及び安全目標値は、「国・地方公共団体・個人」を除き、現行ルールの安全指標及び安全目標値と同じである。

(国・地方公共団体) と (個人) の安全目標値は以下のとおり。

その他（国、地方自治体）（滑空機、超軽量動力機を含まない。）

航空事故発生率	16.45	件/100万時間
	19.73	件/100万回
重大インシデント発生率	4.70	件/100万時間
	5.64	件/100万回

その他（個人）（滑空機、超軽量動力機を含まない。）

航空事故発生率	152.04	件/100万時間
	146.39	件/100万回
重大インシデント発生率	67.57	件/100万時間
	65.06	件/100万回

## 【安全指標】

平成30年度から、航空事故、重大インシデントに加えて、ICAOが全世界の航空事故統計から導いた優先事項（High Risk Categories）及び、安全文化の浸透度合いを測定する安全指標を設定し、傾向を分析する。

### ①ICAOの優先事項に係る安全指標

カテゴリ	安全指標	平成28年	平成29年
滑走路安全(RS)	航空機の滑走路・誘導路誤進入	7	4
	車両又は人の滑走路・誘導路無許可進入	17	23
飛行中の制御不能(LOC-I)	異常姿勢からの回復操作	1	3
	失速からの回復操作	0	0
地表との衝突(CFIT)	対地接近警報装置(GPWS)の警報に基づく回避操作	64	51

### ②航空に係る各組織における安全文化の浸透度合い（自発報告制度の報告件数）

カテゴリ	平成28年	平成29年
操縦士（大型）	195	249
操縦士（小型）	46	103
運航管理者	1	2
航空管制・運航情報	12	6

空港管理	0	1
客室乗務	9	46
整備業務	22	23
地上取扱業務	11	14
製造技術	0	0
総 計	296	444

### 3. 業務提供者の安全指標及び安全目標値

#### (1) 平成29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29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28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28社（特定本邦4社・東京局管轄13社・大阪局管轄11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29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77社（うち航空運送事業者は33社）から届出がなされた。多くの認定事業場では平成28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44社のうち17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29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。また、航空大学校からも提出があった。

平成29年度は全ての養成施設で「航空事故・重大インシデント発生件数ゼロ件」を安全指標・目標値に設定している。他に設定されている安全指標・目標値は平成28年度の指標を踏襲しており、養成施設の規模や取得ライセンスの種類により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から、平成 29 年度の安全指標及び安全目標値の届出があった。平成 28 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、過去の実績を踏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している。なお、「航空交通管制情報処理システムの障害発生率」については、システム障害からの復旧取組状況に重点をおいた指標・目標値とした見直しを行っている。

また、航空交通管制部、空港事務所及び航空衛星センターにおける機械業務は、平成 29 年度の組織再編に伴い航空保安業務として届出があった。

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。

### (ロ) 国土交通大臣以外が設置する航空灯火（予備電源設備を含む。以下同じ。）

航空灯火を設置する地方管理空港、会社管理空港及び国管理空港運営権者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) 国土交通大臣以外が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管理空港及び会社管理空港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。

## ③空港分野

平成29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4（運営権者含む）、国管理空港27（共用空港及び運営権者含む）、地方管理空港64（運営権者含む）、公共用ヘリポート19 計114空港）から届出があった。各空港とも昨年度の安全情報等を基に検討した安全目標値が設定されていた。主な遅行指標として、「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・訓練の実施」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29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30年度の妥当性の確認

平成30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29年度実績・評価及び平成30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30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29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30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29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。

- ・航空機の騒音基準の改正

航空機からの騒音の低減に関する技術の進展を踏まえてシカゴ条約第16附属書が改正され、ターボジェット又はターボファン発動機を装備する飛行機及びプロペラ飛行機の騒音基準値等が見直されたことから、これに合わせて所要の省令及び通達を改正した。

- ・飛行記録装置等の装備要件の変更

航空機の運航の状況を記録するための装置の装備要件に関する国際標準の改正を受けて、当該装置義務付けている省令において、国際標準に準拠して、新たに小型の航空運送事業機にも装備を義務化するなどの所要の改正を実施した。

- ・航空機乗組員についての疲労リスク管理制度の導入

「安全管理システムの構築に係る一般指針」を改正し、航空会社において航空機乗組員の疲労をハザードの1つとして位置づけ、自社の安全管理体制の中で、関係者への教育及び疲労情報の収集・分析を行う体系の構築等を義務付けた。

- ・性能準拠型通信監視の導入

データリンクにより管制通信を行う洋上空域において、通常の管制間隔よりも短い運航を行う場合の一層の安全確保のため、国際標準等に基づき、管制機関と操縦士とのデータリンクによる通信と監視について、その間のステークホルダーである管制施設、通信プロバイダー、航空機の装置、操縦士それぞれが満たすべき処理・反応速度などの性能、運航者に求められる操縦士の訓練や機体の要件等を設定した運航基準を各機関と調整の上策定した。

- ・GPSを計器飛行方式に使用する運航の実施基準の改正

近年、欧米にて導入が進んでいるGPSとGPS信号を補強する地上施設（GBAS）を用いた精密進入（GLS）が我が国でも可能となるよう当該進入方式に必要な機体・運航の要件を設定した。

- ・航法装置の装備要件の変更

NDBが国際的に縮退が進んでいる状況を踏まえ、米国を参考に、我が国でもNDB経路を飛行する場合に、高い精度が期待でき、また既に多くの航空機に装備されているGPSを用いた航法装置（衛星航法装置）により、方向探知機の代替を可能とする等、規制の合理化に向けた所要の省令及び通達を改正した。

- ・救急箱等の装備要件の変更

航空機に装備する救急箱等に係る国際基準が改正されたことを踏まえ、従来は1つとしていた救急箱について、非常事態が発生した場合でも搭乗する旅客に適切に対応できるよう、救急箱を客席数に応じた数の搭載を求めるとともに、感染症発症者が搭乗していた際に客室乗務員が適切に対応できるよう新たに感染症防護用具の装備を義務化するよう、所要の省令及び通達を改正した。

- ・救急の用に供する医薬品及び医療用具の装備要件の変更

救急の用に供する医薬品及び医療用具（救急用医薬品等）の装備要件については「救急の用に供する医薬品及び医療用具について」に定めているところ、国際基準が改正されたことを受け、

欧米における同様の制度の状況や国内での使用実績等を踏まえ、医師等の有識者からの意見を参考に、搭載すべき医薬品についてとりまとめ、当該通達の改正案のパブリックコメントを開始した。

- ・危険物の輸送に係る技術指針等の改正

近年の、発火リスクの高いリチウム電池を使用した機器の普及状況を踏まえ、リチウム電池を内蔵した携帯型電子機器を受託手荷物として航空輸送する場合、緩衝材等により損傷の防止を図ること及び完全に電源を切ることを義務づけるよう、国際標準にあわせて安全基準を整備した。

- ・航空の安全に係る不利益処分等の実施要領の策定

航空安全プログラムを更に具体化し、明確な基準に基づく公平かつ透明な航空安全行政の一層の推進を図るため、航空運送事業者及び航空機使用事業者に対する不利益処分等の発動要件等を具体的に定める実施要領を策定した。

- ・航空管制官の疲労管理の導入検討

平成 32 年度の航空管制官の疲労管理の導入を目指し、疲労管理導入に向けた基準のあり方や疲労管理に係る指針等の検討を行った。

- ・無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査基準の見直し

平成 29 年 11 月 4 日に岐阜県大垣市におけるイベントでの飛行中に、機体がバランスを崩して落下し観客 3 名を負傷させる事故が発生したことを受け、催し場所上空での飛行に関する審査基準について、機体要件の明確化とともに飛行経路周辺の第三者立入禁止区域を飛行高度に応じ具体的数値により明確化する改正を行った。

- ・無人航空機を目視外及び第三者上空等で飛行する場合の要件の検討

「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」に則り、平成 30 年に離島や山間部での無人航空機による荷物配送を実現するための環境を整備するため、平成 29 年 9 月に「無人航空機を目視外及び第三者上空等で飛行に関する検討会」を立ち上げ、無人航空機を目視外飛行を補助者なしで行うための機体の性能、飛行させる者及び安全を確保するための体制に係る要件をとりまとめた。

- ・航空に係る技術的な規制の見直し

航空需要の増大、航空産業の多様化等、航空を取り巻く状況が変化していることから、平成 29 年 8 月に開催した交通政策審議会航空分科会技術・安全部会において、航空関係の事業者・団体から募集した要望を踏まえ、航空に係る技術的な規制の見直しについて報告書を取りまとめた。

#### <中期的課題への対応>

○国際標準・欧米の基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い、平成 29 年 12 月にカナダとの間で、整備分野について相互承認協定を締結した。

○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。これに伴い、以下の通り制度設計の見直しを進めた。

○無人航空機相互間の安全確保と調和に向けた検討会の中間取りまとめを踏まえ、航空機と無人航空機の衝突回避ルールを無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領に反映させる改正を行った。

#### 【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5回耐空性パネル会議に参画し、整備組織の認定、設計製造国の責務、大型機の経年機対策等について国際標準やガイダンスマニュアルの改正に向けた検討を行った。

○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CO<sub>2</sub>排出基準、CO<sub>2</sub>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4回パネル会合に参加し、低視程時の性能準拠型の運航基準、RNAV(広域航法)の運航基準、危険物輸送時の運航者のリスク評価に係る基準、回転翼航空機の運航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)

2017 ワーキンググループ及び第26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。

○コンピテンシー訓練評価に係るタスクフォース会議(CBTA-T/F)

ICAOにおいて、パイロットや管制官等が業務を確実に遂行するために必要な能力、技量及び態度を身につけることを目的として設立されたコンピテンシー訓練評価に係るタスクフォースにおける管制技術官(ATSEP)検討グループへ参加し、航空業務方式訓練編及び関連する附属書やマニュアル等の改訂に係る議論を行った。

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

平成29年度は、東京において日本-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やリスクベース安全監督への移行等について、各国の対応状況を共有するとともに国際的協調の可能性について検討した。

また、3か国課長級会議の継続的な開催のための覚書を平成29年5月に締結した。

○Flight Operation Symposium

航空機の型式間の類似性を考慮した訓練・審査のあり方や、複数型式の同時乗務に関する検討を行うとともに航空機メーカーが主催するフライトオペレーションシンポジウムに参画した。

B) 平成30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。

○航空機からの落下物の防止対策は、航空機の乗客のみならず、その経路下の住民等のために必要不

可欠なものであり、徹底した対策が求められる。平成 30 年 3 月、「落下物防止等に係る総合対策推進会議」において取りまとめた「落下物防止対策基準案」についても、適用状況等を十分に検証しながら更なる対応の強化を目指し、関係者が一丸となって対応していく必要がある。このため、今後も引き続き「落下物防止等に係る総合対策推進会議」を開催し、継続的に落下物等の状況の情報共有・分析、落下物対策の実施状況の共有、更なる対策検討等を行う。

#### <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締結又は範囲拡大に向けて、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について、所要の改正を行う。
- 航空機乗組員及び航空管制官の疲労に係るリスク管理制度の導入に向け、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。

#### 【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、空港計画・運用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 29 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 29 年（4～12 月） 実績（件）	<参考> 平成 28 年度 実績（件）
耐空証明	航空法第 10 条	1,021	1,387
試験飛行等許可	航空法第 11 条	612	895
型式証明	航空法第 12 条	3	2
型式設計変更承認	航空法第 13 条	64	56
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	21	52
修理改造検査	航空法第 16 条	70	151
予備品証明	航空法第 17 条	6,732	11,176
事業場認定	航空法第 20 条	53	70
従事者技能証明	航空法第 28 条、第 78 条	2,737	3,391
航空従事者養成施設の指定	航空法第 29 条	1	3
航空身体検査証明	航空法第 31 条	858	1,033
指定航空身体検査医の指定	航空法第 31 条	46	66
航空英語能力証明	航空法第 33 条	1,151	2,181
計器飛行証明	航空法第 34 条	224	254
操縦教育証明	航空法第 34 条	28	37
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	3	16
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	2	11
航空運送の用に供する機長の認定 審査	航空法第 72 条	492	659
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	1,677	2,564
飛行禁止区域における飛行の許可	航空法第 80 条	1	16
最低安全高度以下の飛行の許可	航空法第 81 条	5,098	7,402
特別な方法による航行の許可	航空法第 83 条の 2	55	58
曲技飛行等の許可	航空法第 91 条	191	251
操縦練習飛行等の許可	航空法第 92 条	888	1,193
運航管理施設等の検査	航空法第 102 条	48	79
運航規程及び整備規程の認可	航空法第 104 条	1,195	1,433

無人航空機の飛行の許可・承認	航空法第 132 条 53、 第 132 条の 2	12,928	9,778
----------------	------------------------------	--------	-------

<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（MR J：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 29 年度は F A A による設計審査の知識を付与する研修及び運航開始後の航空機の耐空性維持活動（Continued Operational Safety）に関する研修、また、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、昨年度の飛行試験 1 号機の初飛行と同様に、飛行試験 1 号機から 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 245 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 94 件の監査を実施した。

(ロ) 認定事業場に対して 218 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 22 件の検査を実施した。

※ 上記 (イ) ～ (ニ) における実績値は、平成 29 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>

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、交通管制分野の業務提供者に対し、業務が適切に実施されていることを確保するため、以下の監査を実施した。

(イ) 航空保安業務の提供者に対し 28 回の監査を実施した。

(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 10 回の監査を実施した。

(ハ) 国土交通大臣以外の航空灯火の設置者及び国管理空港運営権者に対し 88 回の監査を実施した。

※ 上記 (イ) ～ (ハ) における実績値は、平成 29 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 53 件（空港 37 件、ヘリポート 16 件）の定期検査・臨時検査を実施した。

### B) 平成 30 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

MR J 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 F A A ・欧州 E A S A）との情報共有・協力を図る。

現在、米国における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 2020 年（平成 32 年）半ばとされている。

##### ○国産ジェット旅客機の運航開始後の耐空性維持活動

MR J 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・周知するための耐空性維持活動に必要な制度・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・重大インシデント・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、交通管制分野の業務提供者に対し、業務が適切に実施されていることを確保するため、以下の監査を実施する。

(イ) 航空保安業務の提供者について、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30年度は、定期監査を36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、1年に2回以内の頻度で監査を実施する。平成30年度は、定期監査を9回実施する。

(ハ) 国土交通大臣以外の航空灯火の設置者及び国管理空港運営権者に対し、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30年度は、定期監査を101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30年度は51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については、臨時検査を、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29年度の実績・評価

#### <継続的に実施すべき取組>

平成29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4件、重大インシデント7件及び安全上の支障を及ぼす事態955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73件の報告がなされた。

#### 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、航空灯火を設置する地方管理空港及び会社管理空港から、それぞれ報告がなされた。

#### ③空港分野

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、国が設置・管理する空港の管理者から、及び、航空法第47条第1項、第47条の2第2項の規定に基づき、会社管理空港、地方管理空港等の空港管理者から、重大インシデント0件、安全上の支障を及ぼす事態80件の事案について報告がなされた。

### B) 平成30年度の取組

#### <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29年度の実績・評価

#### <継続的に実施すべき取組>

平成29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29年12月現在、444件の報告があった。

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28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：類似コールサインについて、アカラコリドーなど、海外の航空会社も含めた対策を、短期及び中長期について検討すること。

対応：

我が国は、管制官が類似コールサインを検知した場合に、対象となる航空会社に、類似コールサインへの対処検討を要請することとしている。また、同一周波数のもとで同時に存在する類似コールサインにサフィックスを付加又は数字の普通読み等により、間違いを防止しているところ。また、管制情報処理システムが類似コールサインのリストを保持しており、レーダー画面上に類似コールサインのペアが存在する場合は、リスト表示により管制官に注意喚起している。パイロット向けには、「管制指示等の復唱について」という指針を発行し、管制官についても同様の通達を行っている。

今回、2017年9月の1か月間に、我が国に提出された飛行計画等を、「便名の数字部分が2桁または3桁で共通する（例：JAL432とANA232）」という条件で抽出した結果、3,730ペアとなった。そのうち、国内線のペアは1,788であった。中国と日本間のフライトでは、243ペアが抽出された。これは国際線全体のペア（1912ペア）の12%となる。国内線のペアは、就航都市間や時間帯を考慮すると、対処が必要と考えられるペアの数は大幅に減少するが、それでも一定数存在する。

そこで、短期的対応として、国際線及び国内線に関する類似コールサインへの対処検討要請を促進する。そして、管制情報処理システムにおける類似コールサインのリストについて、リストの追加等を管制官がその場でできるようにする。これは、平成30年10月から順次管制部に導入される。また、国際動向については、調査等を実施することにより継続して把握することとする。

中長期的対応としては、陸域データリンクを含む管制通信のデータリンク化が考えられる。

現在の国際動向としては、米国は類似コールサインの報告、リードバック・ヒアバックの徹底など、主として運用上の対処を行っている。欧州は、Callsign Similarity Service (CSS) を2010年から実施しており、参加を表明した航空会社を対象として、システム的な類似コールサイン対策を段階的に行っている。その他、UAE、香港、インド等が、類似コールサインに関するAdvisory Circularを発行している。

## B) 平成30年度の取組

### <継続的に実施すべき取組>

平成29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) S S P委員会及び各分野における部会の取組

① S S P委員会の取組

A) 平成 29 年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

平成 29 年度における S S P 委員会の開催実績は以下のとおり。平成 29 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 29 年 10 月 19 日 第 23 回 S S P 委員会開催

平成 30 年 3 月 28 日 第 24 回 S S P 委員会開催

B) 平成 30 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 29 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 29 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 6 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 29 年度における部会の開催実績は以下のとおり。

平成 29 年 4 月 25 日	第 42 回航空運送安全部会開催
平成 29 年 5 月 22 日	第 43 回航空運送安全部会開催
平成 29 年 7 月 3 日	第 44 回航空運送安全部会開催
平成 29 年 7 月 27 日	第 45 回航空運送安全部会開催
平成 29 年 8 月 30 日	第 46 回航空運送安全部会開催
平成 29 年 9 月 22 日	第 47 回航空運送安全部会開催
平成 29 年 10 月 30 日	第 48 回航空運送安全部会開催
平成 29 年 11 月 29 日	第 49 回航空運送安全部会開催
平成 29 年 12 月 26 日	第 50 回航空運送安全部会開催
平成 30 年 1 月 29 日	第 51 回航空運送安全部会開催
平成 30 年 2 月 27 日	第 52 回航空運送安全部会開催
平成 30 年 3 月 28 日	第 53 回航空運送安全部会開催

##### (ロ) 交通管制安全部会

平成 29 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 6 月に発生した那覇空港での離陸中止を行った航空機が離脱する前の滑走路への着陸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 29 年度における部会の開催実績は以下のとおり。

平成 29 年 4 月 27 日	第 43 回交通管制安全部会開催
平成 29 年 5 月 29 日	第 44 回交通管制安全部会開催
平成 29 年 6 月 28 日	第 45 回交通管制安全部会開催
平成 29 年 7 月 26 日	第 46 回交通管制安全部会開催
平成 29 年 8 月 23 日	第 47 回交通管制安全部会開催

平成 29 年 9 月 21 日	第 48 回交通管制安全部会開催
平成 29 年 10 月 31 日	第 49 回交通管制安全部会開催
平成 29 年 11 月 27 日	第 50 回交通管制安全部会開催
平成 29 年 12 月 25 日	第 51 回交通管制安全部会開催
平成 30 年 1 月 30 日	第 52 回交通管制安全部会開催
平成 30 年 2 月 28 日	第 53 回交通管制安全部会開催
平成 30 年 3 月 27 日	第 54 回交通管制安全部会開催

#### (ハ) 空港安全部会

平成 29 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 29 年度における部会の開催実績は以下のとおり。

平成 29 年 4 月 28 日	第 43 回空港安全部会開催
平成 29 年 5 月 30 日	第 44 回空港安全部会開催
平成 29 年 6 月 29 日	第 45 回空港安全部会開催
平成 29 年 7 月 25 日	第 46 回空港安全部会開催
平成 29 年 8 月 28 日	第 47 回空港安全部会開催
平成 29 年 9 月 25 日	第 48 回空港安全部会開催
平成 29 年 10 月 27 日	第 49 回空港安全部会開催
平成 29 年 11 月 28 日	第 50 回空港安全部会開催
平成 29 年 12 月 22 日	第 51 回空港安全部会開催
平成 30 年 1 月 25 日	第 52 回空港安全部会開催
平成 30 年 2 月 26 日	第 53 回空港安全部会開催
平成 30 年 3 月 22 日	第 54 回空港安全部会開催

#### B) 平成 30 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 29 年度の実績・評価

##### <継続的に実施すべき取組>

平成 29 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 29 年 6 月 30 日	第 21 回航空安全情報分析委員会
平成 29 年 12 月 21 日	第 22 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](http://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000188.html)

#### B) 平成 30 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 29 年度の実績・評価

##### <継続的に実施すべき取組>

平成 29 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 28 年 4 月から平成 29 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 29 年 6 月 23 日 第 4 回交通管制安全情報分析委員会

#### B) 平成 30 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 30 年度は 6 月に第 5 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 29 年度の実績・評価

##### <継続的に実施すべき取組>

平成 29 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 28 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 29 年 6 月 15 日 第 4 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](http://www.mlit.go.jp/koku/koku_fr9_000016.html)

## B) 平成 30 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 29 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 30 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 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、必要に応じ能力向上のための研修を実施した。

## B) 平成 30 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 30 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 O J T）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 29 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 O J T）を 21 回実施するとともに、

統合管制情報処理システムに係る研修を行った。また、I S O 9000内部監査員コース受講及び航空会社の安全教育センター見学などの外部研修を行った。

#### B) 平成30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、転入者に対し、安全監督の知識を習得するために必要な安全教育・訓練を実施する。また、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O J T）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、I S O 9000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29年度の実績・評価

##### <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、平成 29 年 4・7・10 月及び平成 30 年 1 月の転入者に対し、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O J T（必要な基礎研修）を実施した。また、安全監査員に対し、外部研修としてI S O 9001 内部監査員の技能向上などのセミナー受講や内部研修として定期検査時にクロストレーニングを実施した。

#### B) 平成30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、平成 29 年度までの研修カリキュラムに加え、安全監査員の力量の維持と向上を目的に外部研修を積極的に活用し、受講者に波及研修を行わせることで本人の理解度の向上と他の安全監査員への啓発や波及効果を高める。更に、本省、東京及び大阪航空局における各定期検査等において、安全監査員を相互にクロストレーニングなどで交流させることで力量の平準化と向上を図る。

## (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 29 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 29 年 9 月及び平成 30 年 3 月に「航空事業安全推進フォーラム」を開催するとともに、平成 29 年 7 月から平成 30 年 2 月の間に各航空会社の安全統括管理者、運航・整備・空港・客室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 29 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 30 年 3 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 29 年 7 月及び平成 30 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 30 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・客室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、荷主、貨物利用運送事業者及び航空会社に対して、引き続き講習会等を実施する。

## (二) 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 29 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、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（航空局交通管制部主催）において、安全情報の共有等を実施した。また、国土交通大臣以外の航空保安施設の設置者に対し、適宜安全情報を送付し情報共有を行い、安全性向上の推進を図った。

更に、安全管理担当者特別研修や航空局交通管制部主催の各種セミナー及び航空活動関係者が開催する安全管理啓発セミナー等への講師派遣、航空事業者の会議体における安全情報の分析結果から得られた情報の提供、並びに安全情報誌の発行を通じて、積極的に安全情報の共有等の推進を図った。

### B) 平成 30 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（航空局交通管制部主催）において、安全情報の共有等を実施する。また、国土交通大臣以外の航空保安施設の設置者に対し、必要に応じて安全情報を送付し、情報共有を図る。

更に、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、積極的に安全情報の共有等の推進を図る。

## ③空港分野

### A) 平成 29 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

航空局安全部安全企画課空港安全室は、会社管理空港が主体となり更なる安全性の向上を目指した意見交換を行う場として「空港の安全推進に関する懇談会（平成 29 年 9 月）」を開催し、国の取り組みやICAOの動向等の報告に加え、大規模空港における空港の安全確保に係る新たな取り組み（Runway Safety Team など）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・評価内容の共有等、各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

航空局安全部安全企画課空港安全室は、平成 29 年 6 月に空港管理者等を対象とした外部機関による空港施設・運用に係る基礎知識の取得を目的とした研修に講師を派遣した。

平成 29 年 7 月に地方管理空港を対象とした「空港管理者研修」を、同年 9 月に国管理空港を対象とした「空港安全管理研修」を実施し、空港施設・運用業務や SMS に係るスキル向上を目的とした研修を実施した。

また、空港を管理する空港会社、地方自治体からの要請により、空港管理者が主催する研修等に講師を派遣し、最近の定期検査における不適切事項や安全情報の共有等を行うなど安全文化の醸成に協力した。

B) 平成 30 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、会社管理空港が国管理空港に先駆け、様々な独自の取り組みを行うなどレベルの高い空港 SMS が醸成してきていることから、大規模空港(新千歳、羽田、福岡、那覇、成田、中部関空、大阪)による「空港の安全推進に関する懇談会」について、会社管理空港を主体とした活発な意見交換を定期的に行う場として引き続き活用し、事前予防の促進を図る。

(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実施、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及び空港管理者が主催する定期的安全教育への講師派遣要請に積極的に応じることで、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・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 29 年度の実績・評価

○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 29 年 10 月から 11 月にかけて全国 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 月より開催している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についても平成 29 年 12 月から平成 30 年 2 月にかけて 5 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。

○小型航空機等に係る安全推進委員会

新たな安全対策の構築に向けた調査、検討や安全啓発活動等の取り組みを進めるため、平成 28 年 12 月に立ち上げた「小型航空機等に係る安全推進委員会」について、平成 29 年度は 9 月と平成 30 年 3 月の 2 回開催し、安全啓発のための情報発信の強化、指導監督の強化、簡易型飛行記録装置の

実証実験等の新技術の活用等について取り組みを進めることとなった。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 30 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及び特定操縦技能審査等

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。また、特定操縦技能審査制度については、より効果的で審査にバラツキのない審査の標準化を目指し、引き続き審査の実態調査や諸外国の取り組み等を踏まえながら検討を行う。

##### (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・アドバイザリ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。

- ・安全情報の定期的な発信

安全情報発信による安全啓発及び注意喚起は、事故の再発防止・未然防止に非常に効果的であるため、操縦士の電子メールアドレスを収集して安全啓発メールマガジンを定期的に発行すること、ホームページにおいて小型航空機の安全情報に迷わずにたどり着けるようホームページの改善を図ること、安全啓発動画を広く発信するため、MLITチャンネルにて動画を配信するとともに、関係団体における安全講習会においても広く活用を図る。

## (4) 情報管理システムの構築

### A) 平成29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。

航空活動関係者へ安全情報を適切かつ効率的に提供するため、平成30年3月末に航空安全情報ポータルを開設した。

#### B) 平成30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29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30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29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30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31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。

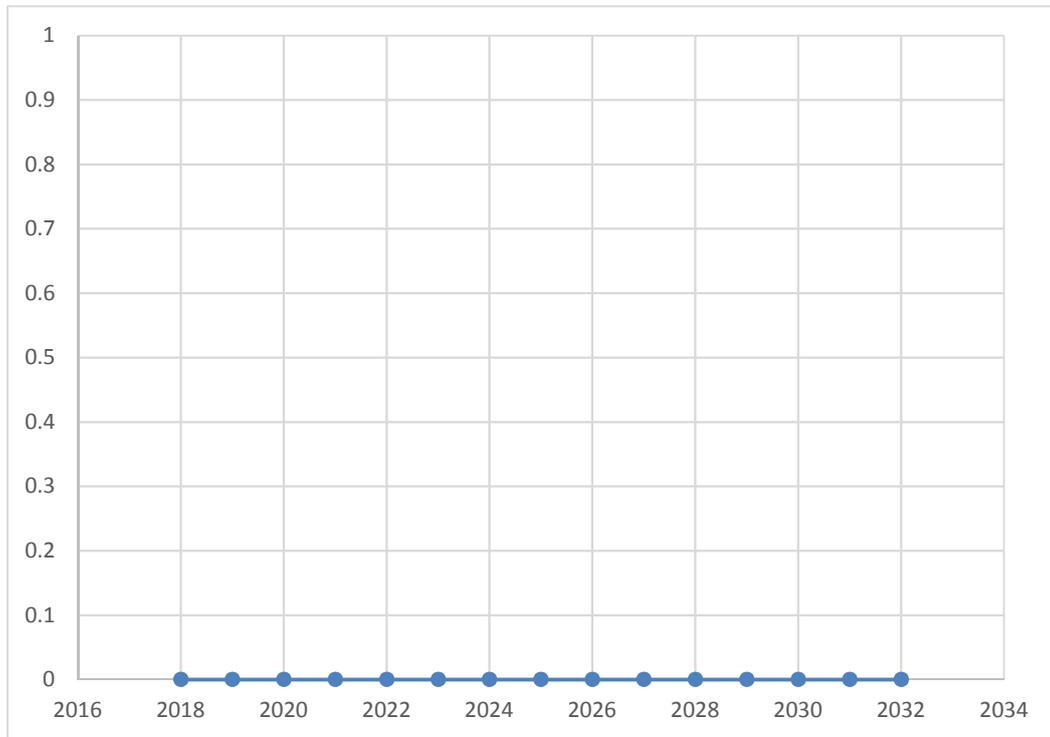
## 安全目標値の算出方法

[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）

【現行】

過去5年（平成25年～29年）			
暦年	運航回数	報告対象 事故数	事故発生率
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
平成29年	1,000,683	0	0.00
5年合計	4,881,910	0.00	0.00
5年平均	976,382	0.00	
平成25～29年平均の7%減			0.00
平成29年度安全目標値			0.00
平成30年度安全目標値			0.00

【新規】



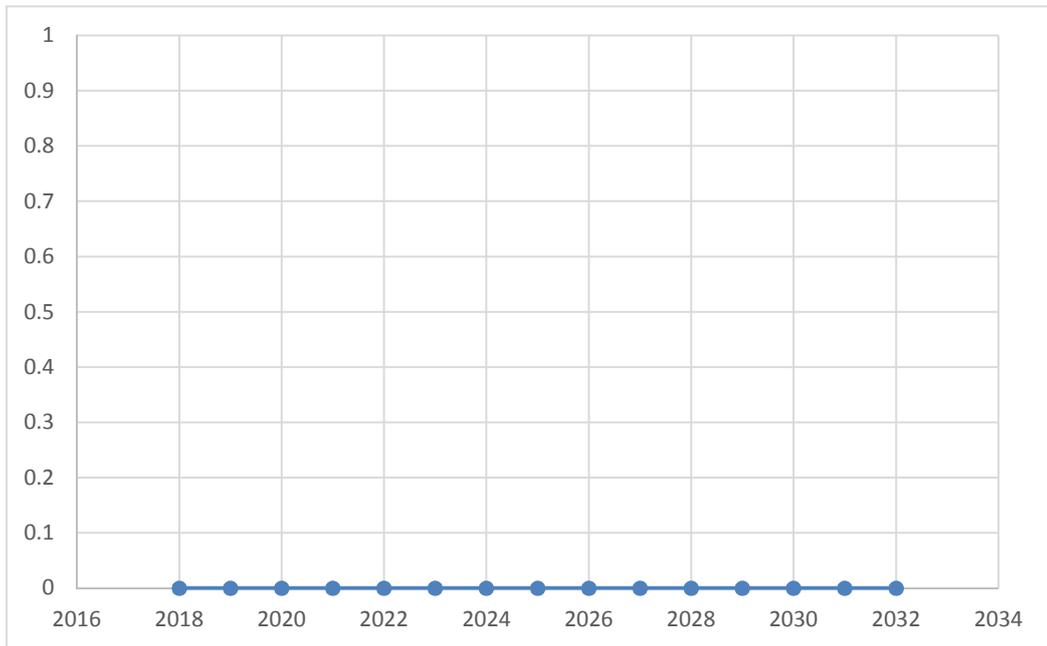
平成30年度安全目標値	0.00
-------------	------

[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）

【現行】

過去5年（平成25年～29年）			
暦年	運航回数	報告対象 事故数	事故発生率
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
平成29年	1,000,683	0	0.00
5年合計	4,881,910	0.00	0.00
5年平均	976,382	0.00	
平成25～29年平均の7%減			0.00
平成29年度安全目標値			0.00
平成30年度安全目標値			0.00

【新規】



平成30年度安全目標値	0.00
-------------	------

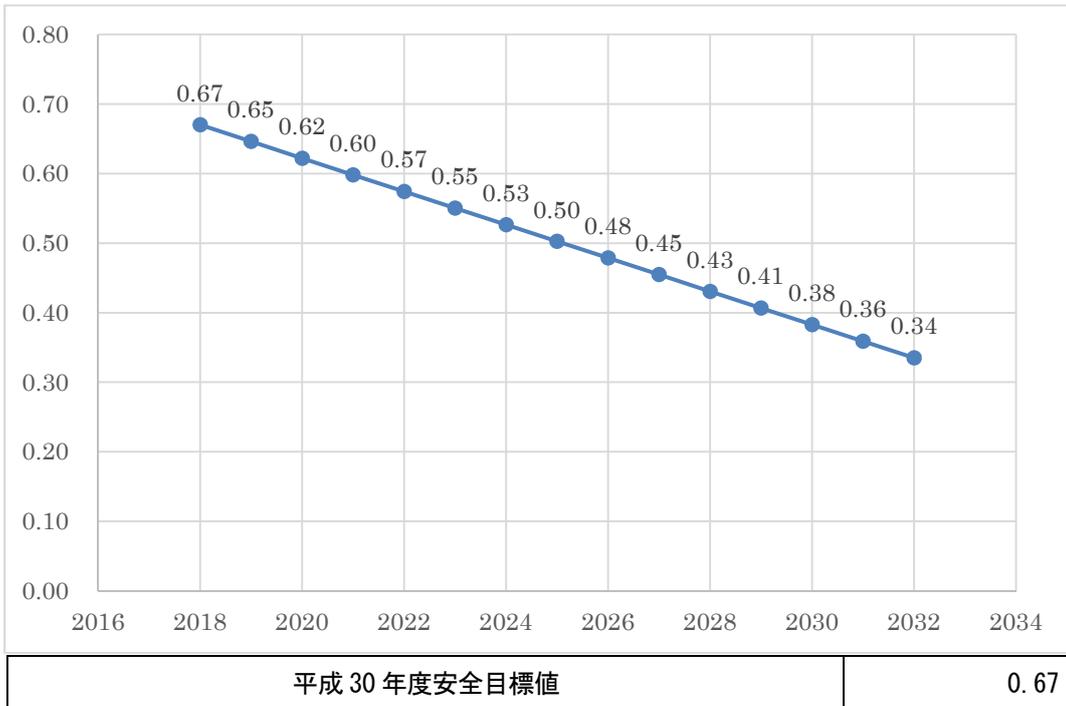
[表 3] 定期便を運航する本邦航空運送事業者に係る航空事故発生率（100万運航時間あたり）

※ 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。

【現行】

過去5年（平成25年～29年）			
暦年	運航時間	報告対象 事故数	事故発生率
平成25年	1,769,214	1	0.57
平成26年	1,882,561	3	1.59
平成27年	1,950,113	0	0.00
平成28年	2,036,600	2	0.98
平成29年	2,099,982	1	0.48
5年合計	9,738,470	7.00	0.72
5年平均	1,947,694	1.40	
平成25～29年平均の7%減			0.67
平成29年度安全目標値			0.96
平成30年度安全目標値			0.67

【新規】



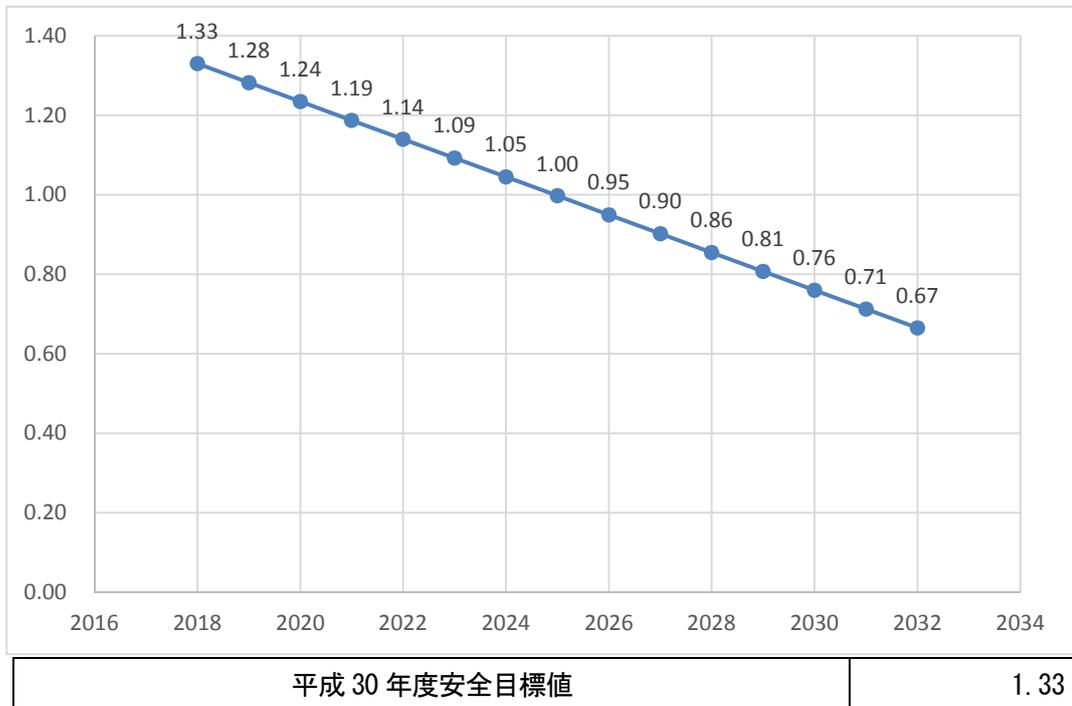
[表4] 定期便を運航する本邦航空運送事業者に係る航空事故発生率（100万運航回数あたり）

※ 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。

【現行】

過去5年（平成25～29年）			
暦年	運航回数	報告対象 事故数	事故発生率
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
平成29年	1,002,175	1	1.00
5年合計	4,888,923	7.00	1.43
5年平均	977,785	1.40	
平成25～29年平均の7%減			1.33
平成29年度安全目標値			1.95
平成30年度安全目標値			1.33

【新規】

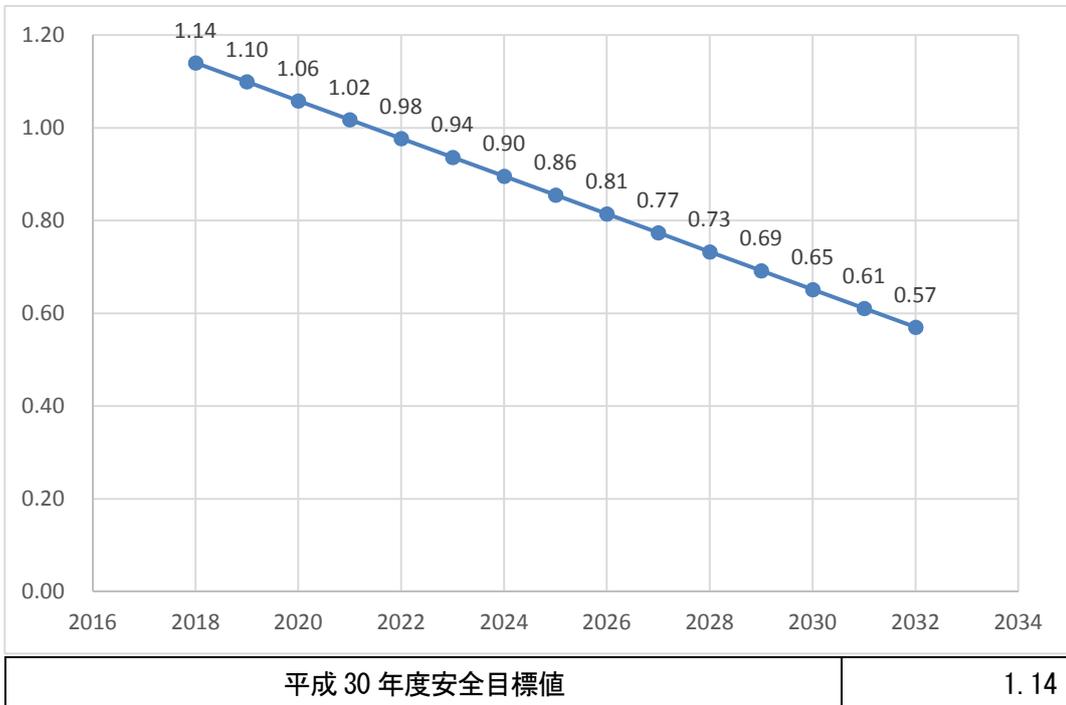


[表5] 本邦航空運送事業者が運航する定期便に係る航空事故発生率（100万運航回数あたり）

【現行】

過去5年（平成25年～29年）			
暦年	運航回数	報告対象 事故数	事故発生率
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
平成29年	1,000,683	1	1.00
5年合計	4,881,910	6.00	1.23
5年平均	976,382	1.20	
平成25～29年平均の7%減			1.14
平成29年度安全目標値			1.76
平成30年度安全目標値			1.14

【新規】



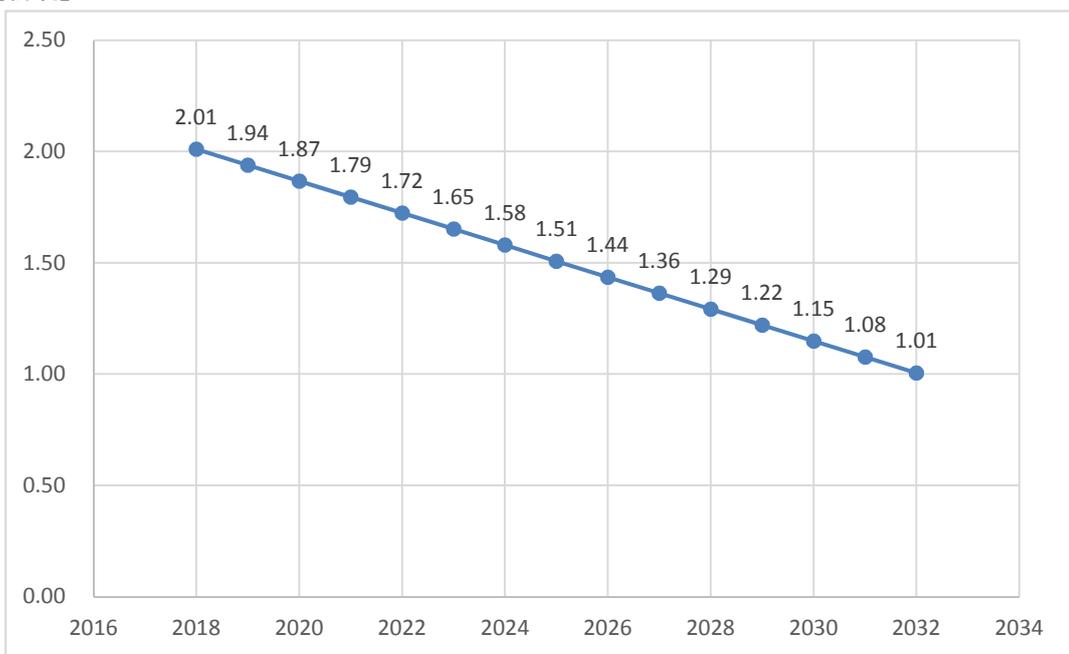
[表 6] 定期便を運航する本邦航空運送事業者に係る**重大インシデント発生率**（100万運航時間あたり）

※ 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。

【現行】

過去5年（平成25年～29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25年	1,769,214	4	2.26
平成26年	1,882,561	4	2.12
平成27年	1,950,113	6	3.08
平成28年	2,036,600	4	1.96
平成29年	2,099,982	3	1.43
5年合計	9,738,470	21.00	2.16
5年平均	1,947,694	4.20	
平成25～29年平均の7%減			2.01
平成29年度安全目標値			2.30
平成30年度安全目標値			2.01

【新規】



平成30年度安全目標値	2.01
-------------	------

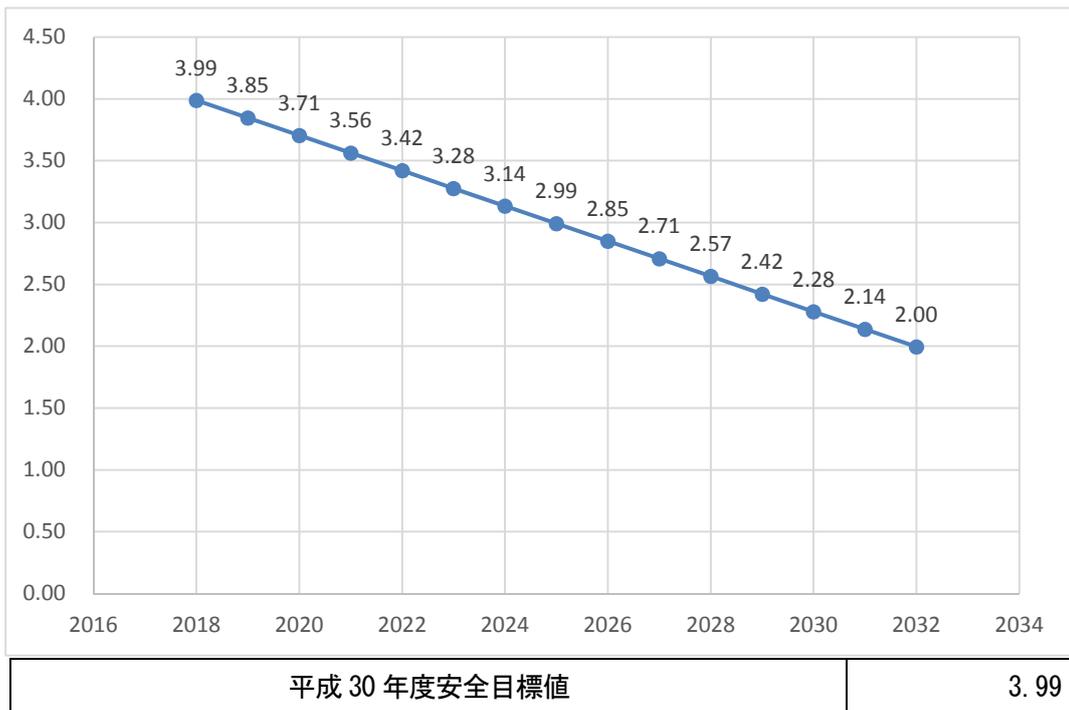
【表 7】 定期便を運航する本邦航空運送事業者に係る重大インシデント発生率（100 万運航回数あたり）

※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。

【現行】

過去 5 年（平成 25 年～29 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 25 年	936, 125	4	4. 27
平成 26 年	967, 178	4	4. 14
平成 27 年	994, 253	6	6. 03
平成 28 年	989, 192	4	4. 04
平成 29 年	1, 002, 175	3	2. 99
5 年合計	4, 888, 923	21. 00	4. 30
5 年平均	977, 785	4. 20	
平成 25～29 年平均の 7%減			3. 99
平成 29 年度安全目標値			4. 69
平成 30 年度安全目標値			3. 99

【新規】



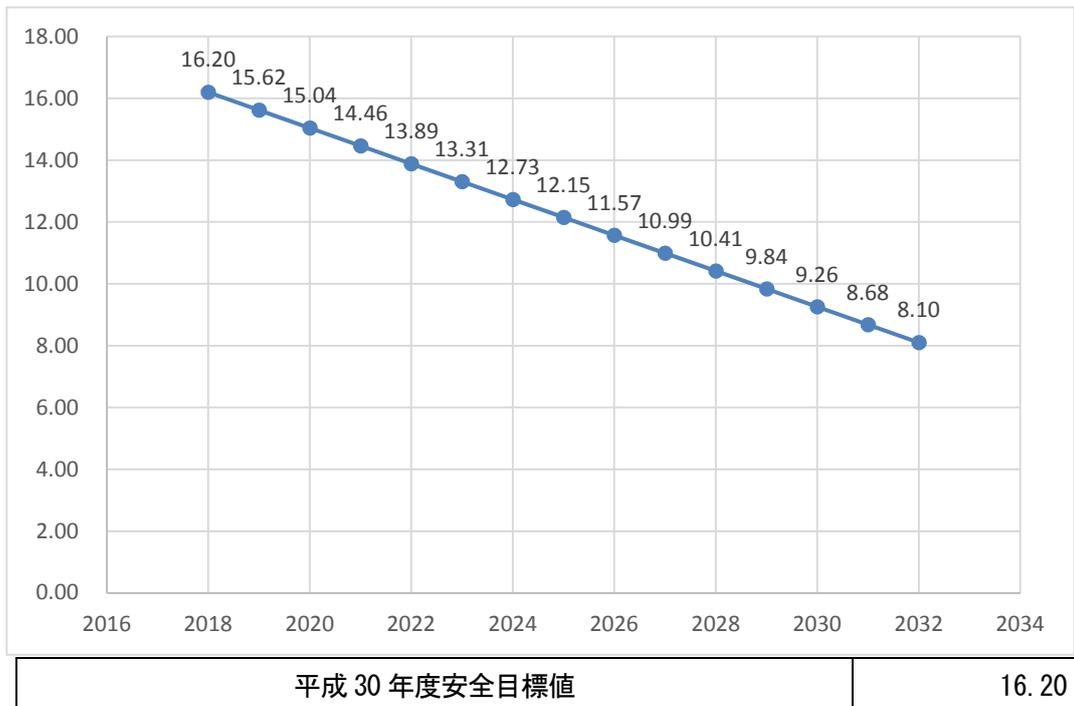
【表8】 航空運送事業許可及び／又は航空機使用事業許可を受けている事業者（定期便を運航する事業者を含まず）に係る航空事故発生率（100万運航時間あたり）

※ 乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。

【現行】

過去5年（平成25年～29年）			
暦年	運航時間	報告対象 事故数	事故発生率
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
平成29年	108,181	5	46.22
5年合計	520,619	10.00	19.21
5年平均	104,124	2.00	
平成25～29年平均の7%減			17.86
平成29年度安全目標値			16.20
平成30年度安全目標値			16.20

【新規】



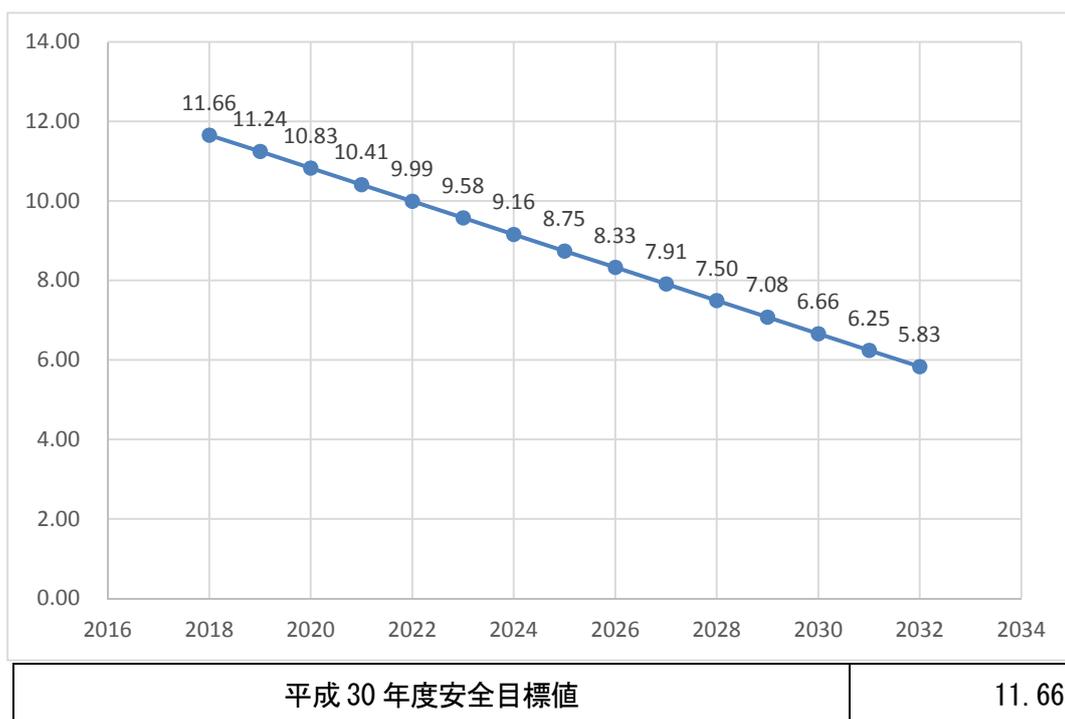
[表9] 航空運送事業許可及び／又は航空機使用事業許可を受けている事業者（定期便を運航する事業者を含まず）に係る航空事故発生率（100万運航回数あたり）

※ 乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。

【現行】

過去5年（平成25年～29年）			
暦年	運航回数	報告対象 事故数	事故発生率
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
平成29年	156,494	5	31.95
5年合計	734,743	10.00	13.61
5年平均	146,949	2.00	
平成25～29年平均の7%減			12.66
平成29年度安全目標値			11.66
平成30年度安全目標値			11.66

【新規】



[表10] 航空運送事業許可及び／又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）

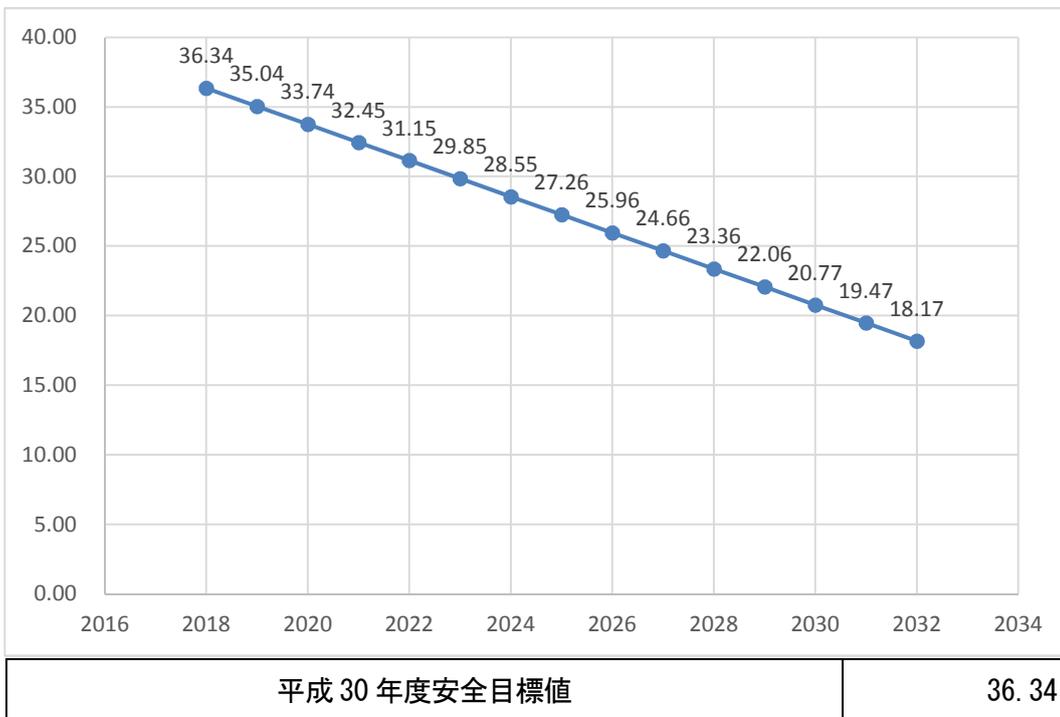
※ 乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。

【現行】

過去3年（平成27年～29年）			
暦年	運航回数	報告対象 事故数	事故発生率
平成27年	93,465	3	32.10
平成28年	105,438	4	37.94
平成29年	108,181	5	46.22
3年合計	307,084	12.00	39.08
3年平均	102,361	4.00	
平成27～29年平均の7%減			36.34
平成30年度安全目標値			36.34

○ 報告事項が増後の発生件数は平均4件（3年間）であり、当該指標の傾向をつかんだと判断し、目標値の起点を確定する。

【新規】



[表11] 航空運送事業許可及び／又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）

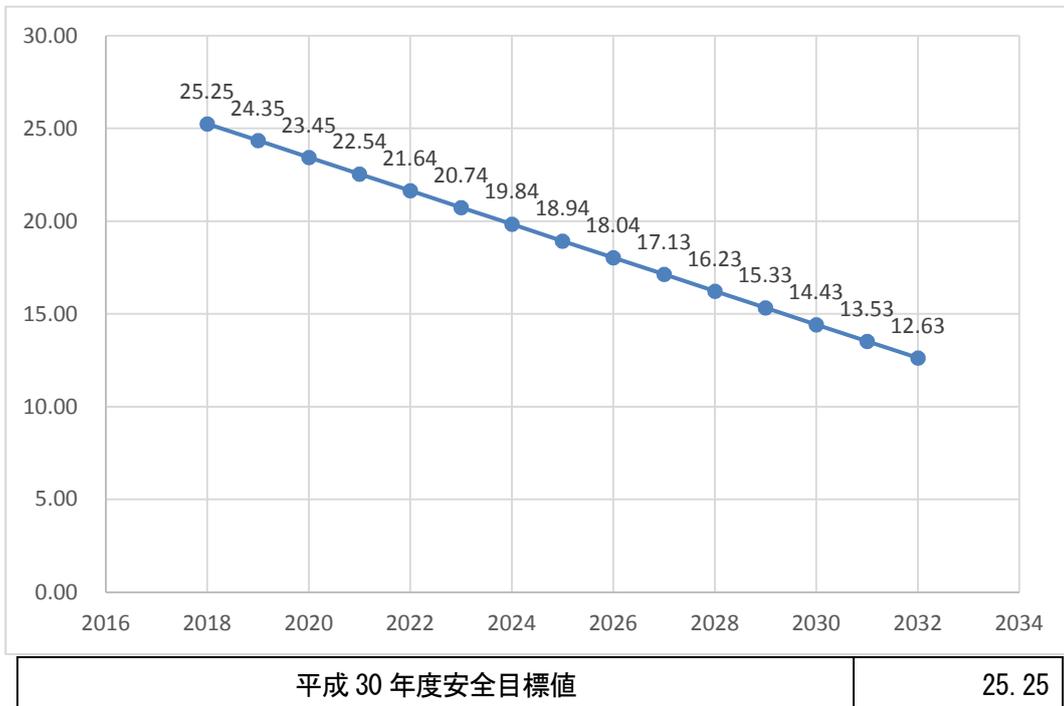
※ 乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。

【現行】

過去3年（平成27年～29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27年	137,240	3	21.86
平成28年	148,288	4	26.97
平成29年	156,494	5	31.95
3年合計	442,022	12.00	27.15
3年平均	147,341	4.00	
平成27～29年平均の7%減			25.25
平成30年度安全目標値			25.25

○ 報告事項が増後の発生件数は平均4件（3年間）であり、当該指標の傾向をつかんだと判断し、目標値の起点を確定する。

【新規】



【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。

【現行】

過去5年（平成25年～29年）			
暦年	運航時間	報告対象 事故数	事故発生率
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	5	45.16
平成29年	111,674	7	62.68
5年合計	560,875	34.00	60.62
5年平均	112,175	6.80	
平成25～29年平均の7%減			56.38
平成29年度安全目標値			43.28
平成30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。

【現行】

過去5年（平成25年～29年）			
暦年	運航時間	報告対象 事故数	事故発生率
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	5	50.39
平成29年	99,511	7	70.34
5年合計	501,546	34.00	67.79
5年平均	100,309	6.80	
平成25～29年平均の7%減			63.05
平成29年度安全目標値			48.77
平成30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。

【現行】

過去5年（平成25年～29年）			
暦年	運航時間	報告対象 事故数	事故発生率
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
平成29年	111,674	8	71.64
5年合計	560,875	14.00	24.96
5年平均	112,175	2.80	
平成25～29年平均の7%減			23.21
平成29年度安全目標値			12.82
平成30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。

【現行】

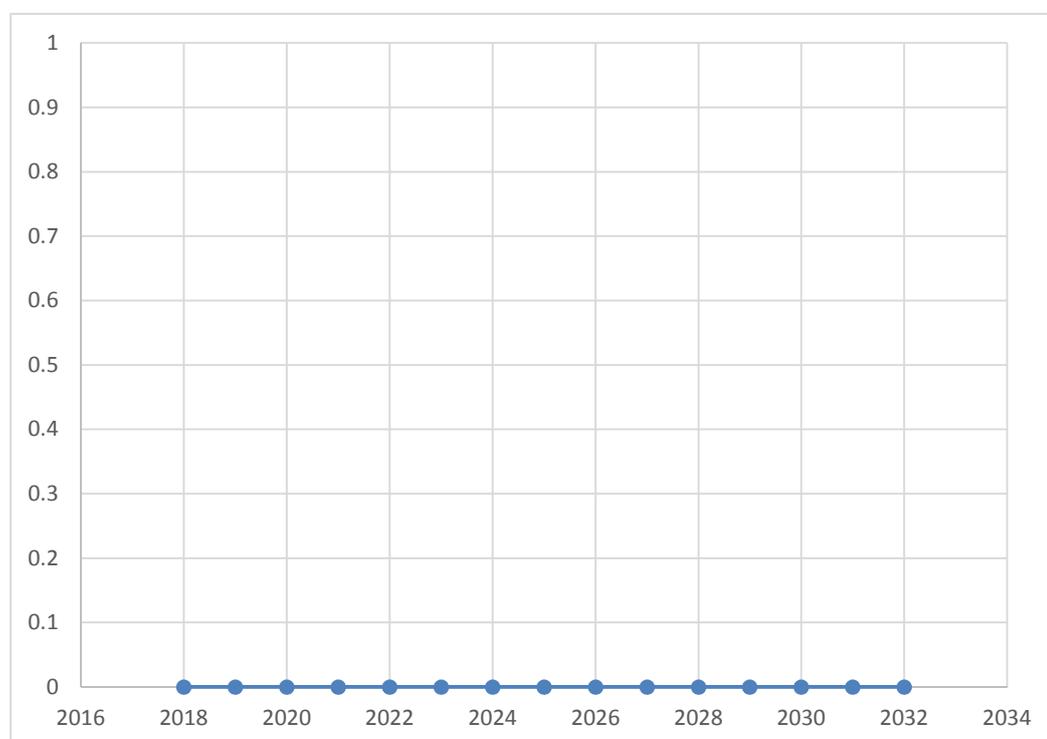
過去5年（平成25年～29年）			
暦年	運航回数	報告対象重大 インシデント数	重大インシデン ト発生率
平成25年	102,790	3	29.19
平成26年	101,771	1	9.83
平成27年	98,250	1	10.18
平成28年	99,224	1	10.08
平成29年	99,511	8	80.39
5年合計	501,546	14.00	27.91
5年平均	100,309	2.80	
平成25～29年平均の7%減			25.96
平成29年度安全目標値			14.45
平成30年度安全目標値			14.45

[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）

【現行】

過去5年（平成25年～29年）			
暦年	管制取扱機数	報告対象 事故数	事故発生率
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
平成29年	2,092,990	0	0.00
5年合計	9,792,543	1.00	0.10
5年平均	1,958,509	0.20	
平成25～29年平均の7%減			0.09
平成29年度安全目標値			0.00
平成30年度安全目標値			0.00

【新規】



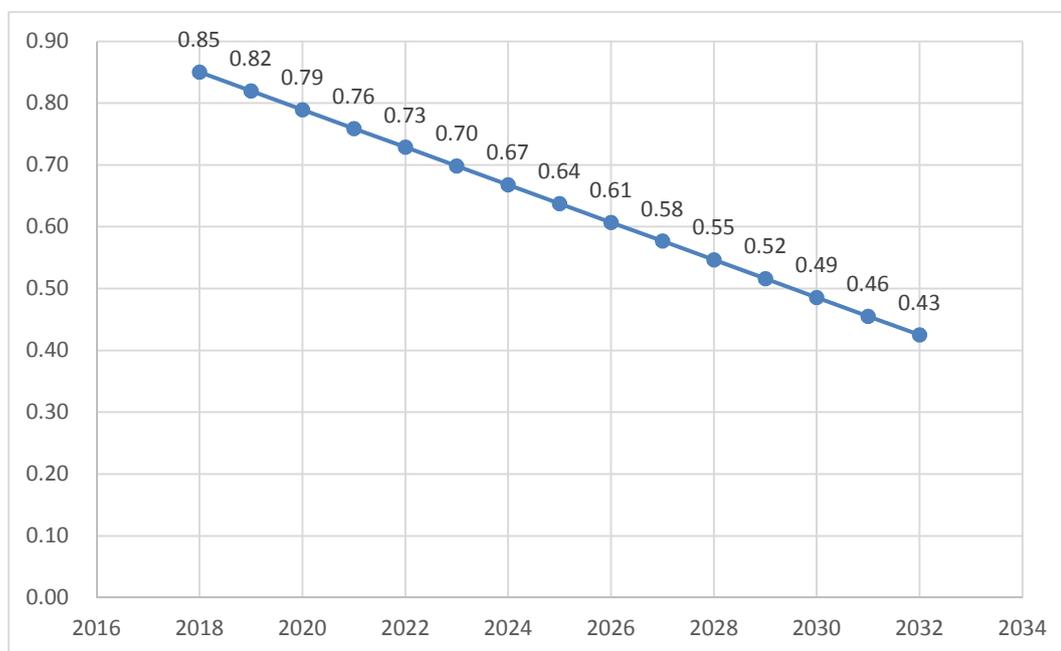
平成30年度安全目標値	0.00
-------------	------

〔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）

【現行】

過去5年（平成25年～29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
平成29年	2,092,990	1	0.48
5年合計	9,792,543	9.00	0.92
5年平均	1,958,509	1.80	
平成25～29年平均の7%減			0.85
平成29年度安全目標値			1.08
平成30年度安全目標値			0.85

【新規】



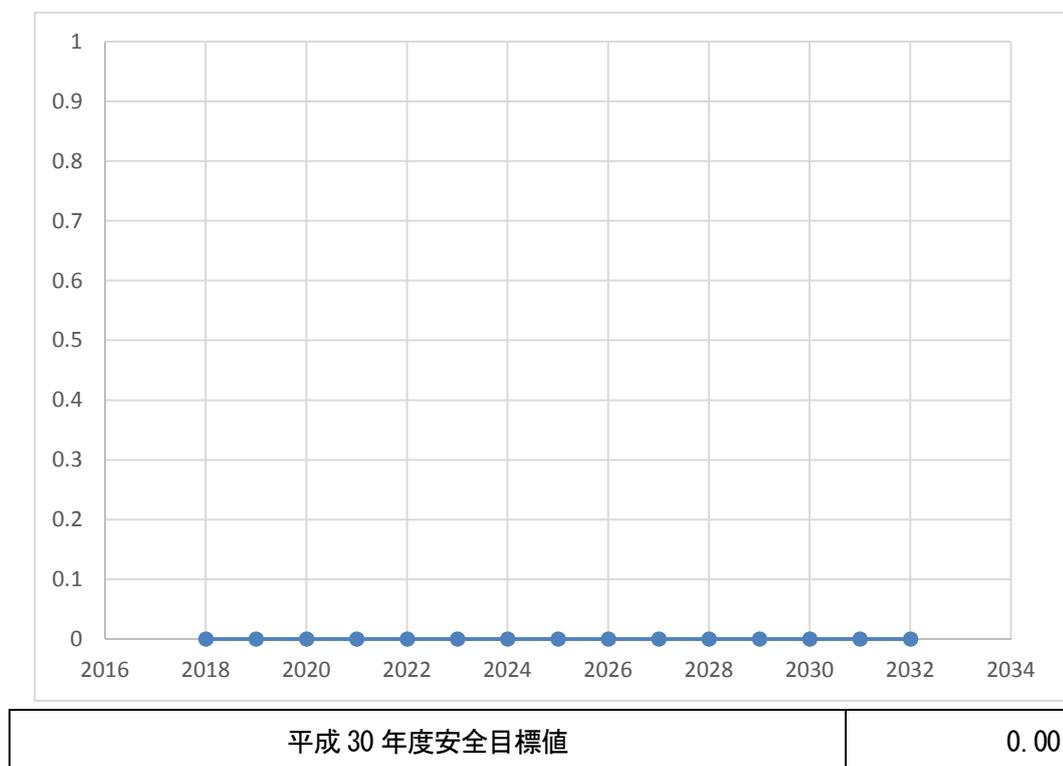
平成30年度安全目標値	0.85
-------------	------

[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）

【現行】

過去5年（平成25年～29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	1,286,255	0	0.00
平成29年	1,286,255	0	0.00
5年合計	6,283,983	0.00	0.00
5年平均	1,256,797	0.00	
平成25～29年平均の7%減			0.00
平成29年度安全目標値			0.00
平成30年度安全目標値			0.00

【新規】

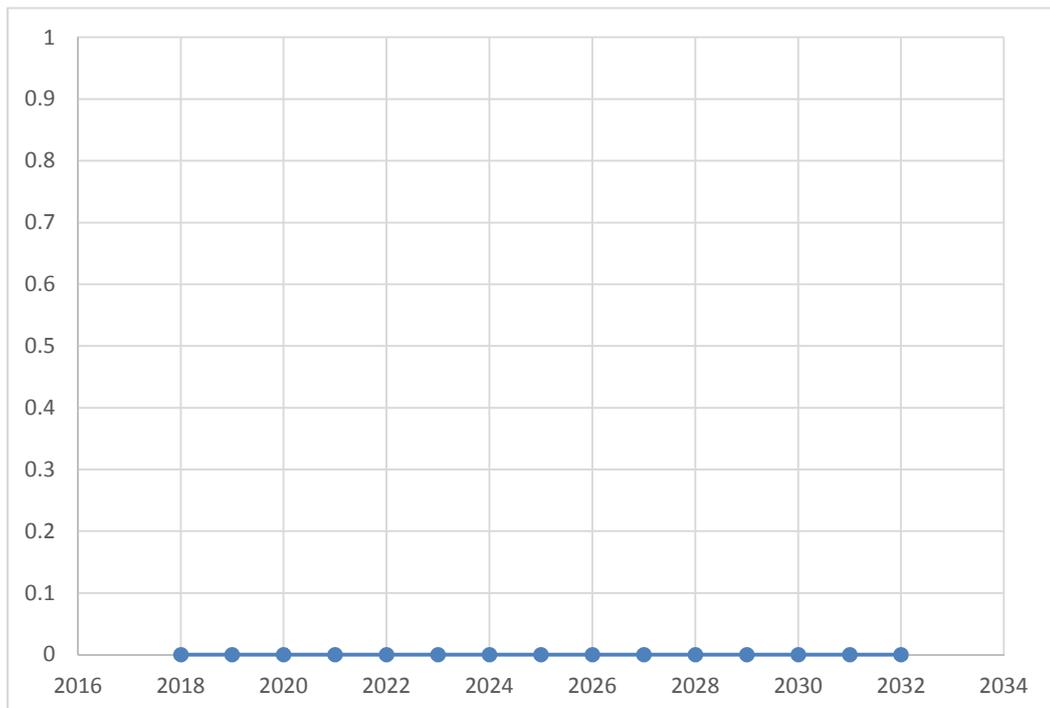


[表 19] 空港の設置管理者が管理する施設若しくは運用に起因する又は起因して発生したおそれのある重大インシデント発生率（着陸回数あたり）

【現行】

過去5年（平成25年～29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	1,286,255	0	0.00
平成29年	1,286,255	0	0.00
5年合計	6,283,983	0.00	0.00
5年平均	1,256,797	0.00	
平成25～29年平均の7%減			0.00
平成29年度安全目標値			0.00
平成30年度安全目標値			0.00

【新規】



平成30年度安全目標値	0.00
-------------	------

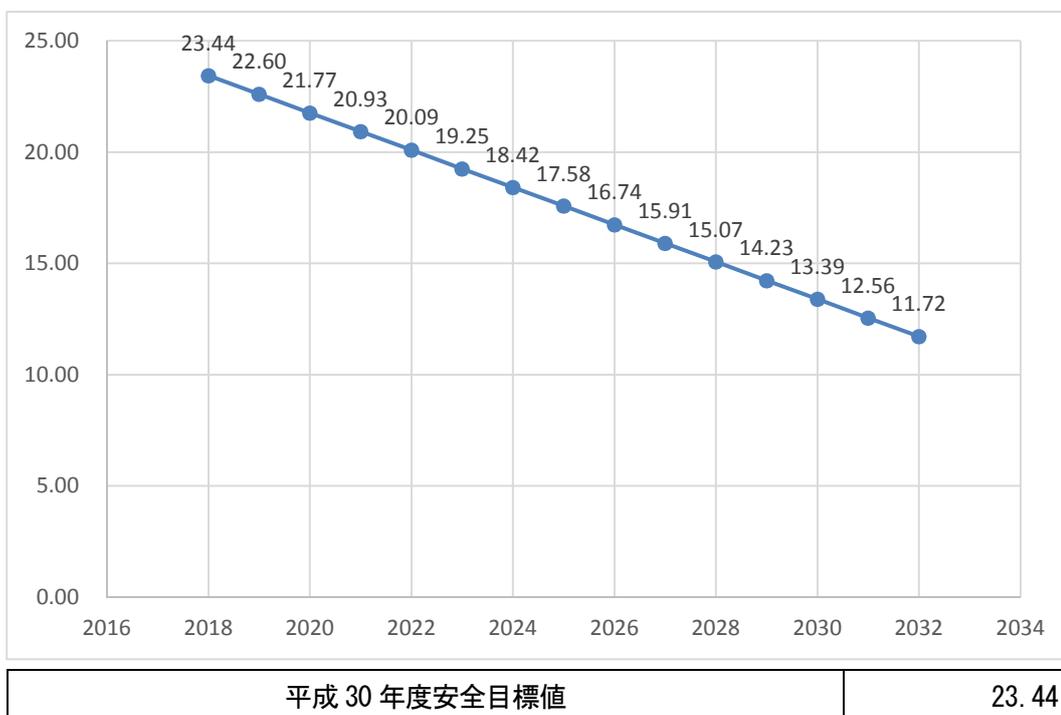
[表20] 制限区域内において、地上での作業又は地上の施設若しくは物件に起因する人の死傷、又は航空機が損傷した事態の発生率（着陸回数あたり）

【現行】

過去4年（平成26年～29年）		※過去データが4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	1,286,255	24	18.66
平成29年	1,286,255	34	26.43
4年合計	5,079,267	129.00	25.40
4年平均	1,269,817	32.25	
平成26～29年平均の7%減			23.62
平成29年度安全目標値			23.44
平成30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。

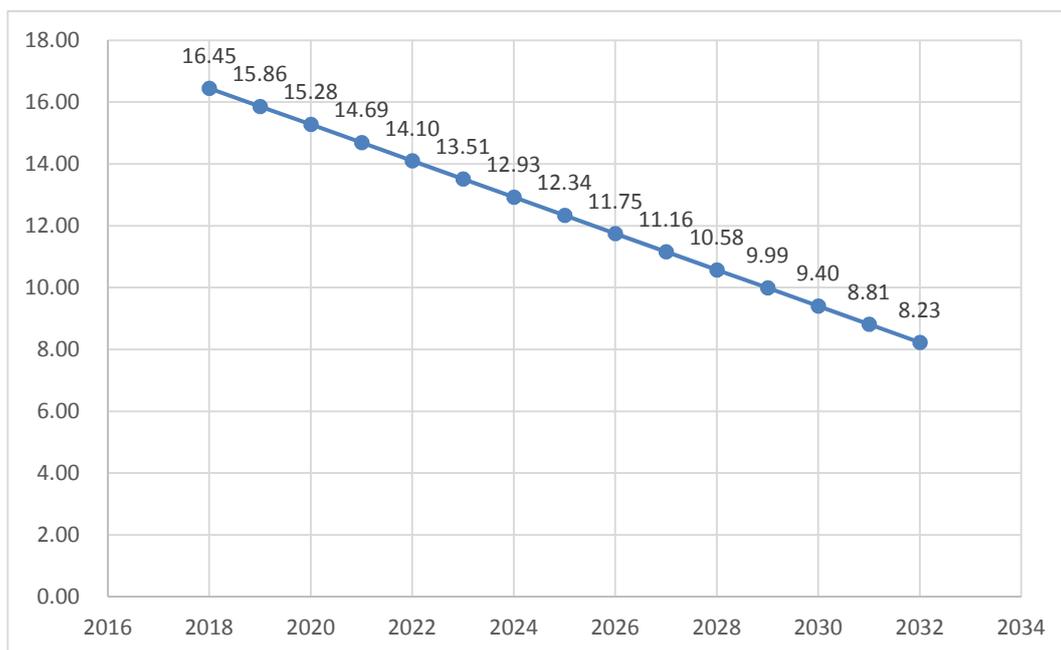
【新規】



[表21] 国、地方公共団体に係る航空事故発生率（100万運航時間あたり）

【新規】

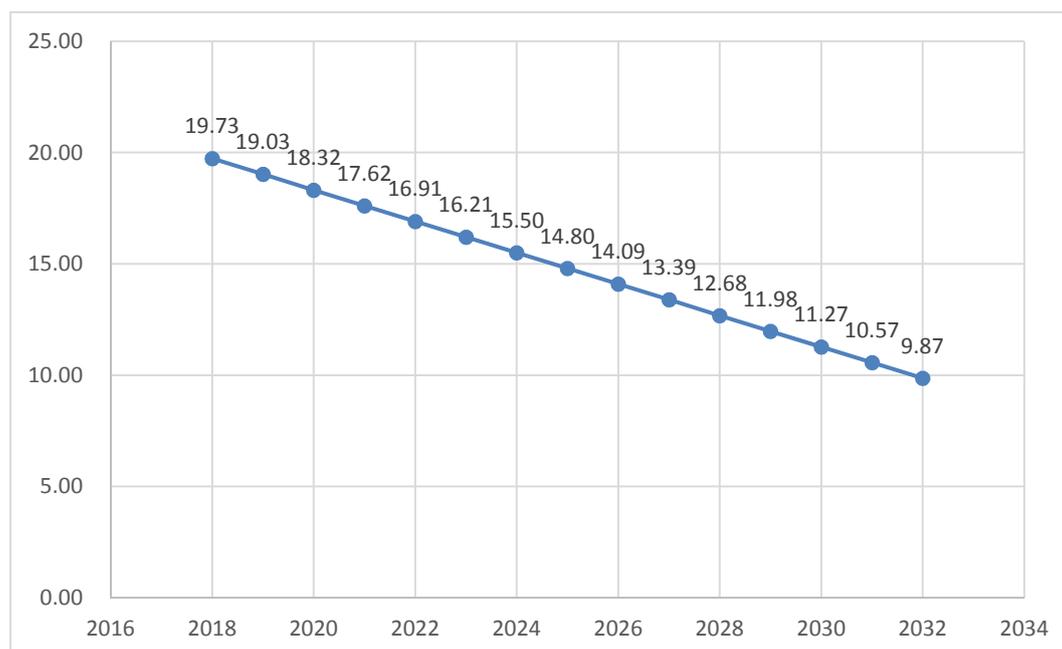
過去5年（平成25年～29年）			
暦年	運航時間	報告対象 事故数	事故発生率
平成25年	80,426	1	12.43
平成26年	77,927	0	0.00
平成27年	76,192	2	26.25
平成28年	80,104	2	24.97
平成29年	81,068	2	24.67
5年合計	395,717	7.00	17.69
5年平均	79,143	1.40	
平成25～29年平均の7%減			16.45
平成30年度安全目標値			16.45



[表22] 国、地方公共団体に係る航空事故発生率（100万運航回数あたり）

【新規】

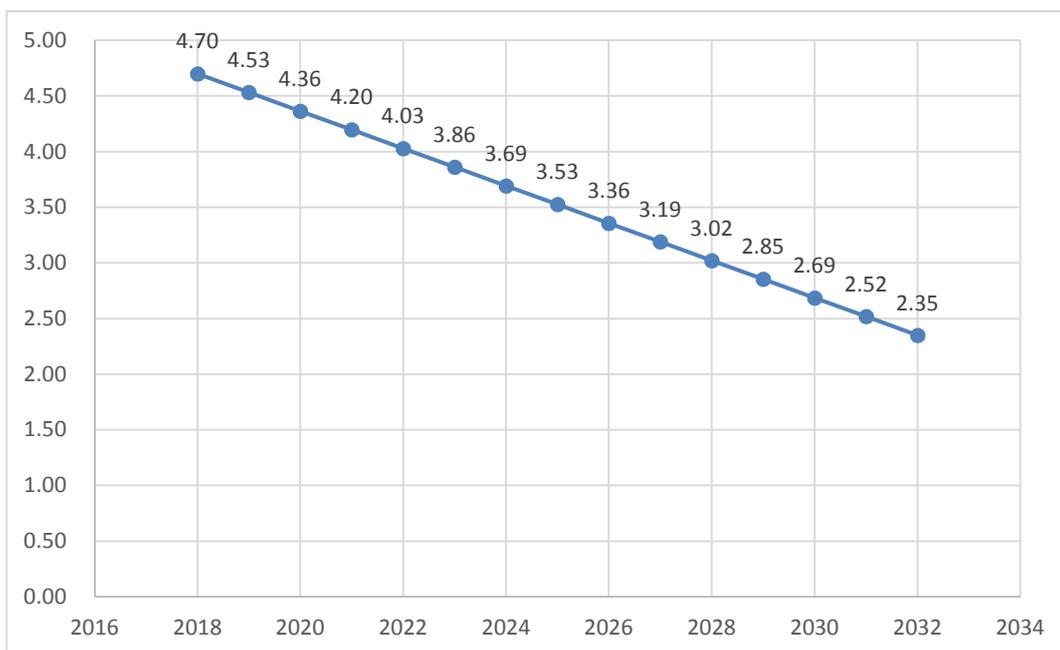
過去5年（平成25年～29年）			
暦年	運航時間	報告対象 事故数	事故発生率
平成25年	66,410	1	15.06
平成26年	65,897	0	0.00
平成27年	63,239	2	31.63
平成28年	67,225	2	29.75
平成29年	67,250	2	29.74
5年合計	330,021	7.00	21.21
5年平均	66,004	1.40	
平成25～29年平均の7%減			19.73
平成30年度安全目標値			19.73



[表23] 国、地方公共団体に係る重大インシデント発生率（100万運航時間あたり）

【新規】

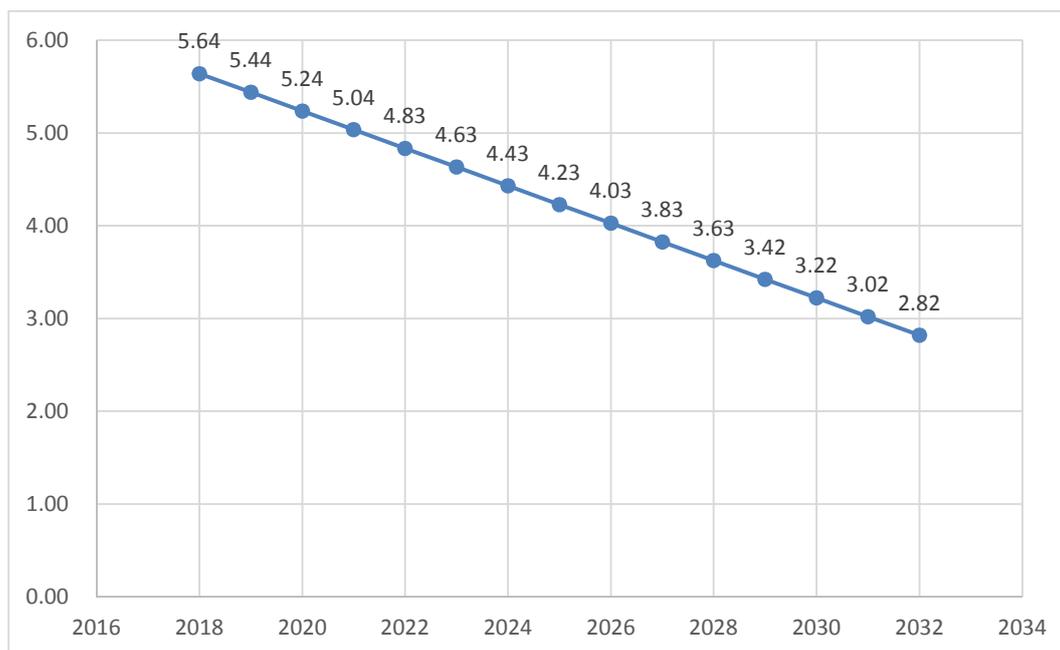
過去5年（平成25年～29年）			
暦年	運航時間	報告対象 事故数	事故発生率
平成25年	80,426	1	12.43
平成26年	77,927	0	0.00
平成27年	76,192	0	0.00
平成28年	80,104	0	0.00
平成29年	81,068	1	12.34
5年合計	395,717	2.00	5.05
5年平均	79,143	0.40	
平成25～29年平均の7%減			4.70
平成30年度安全目標値			4.70



[表24] 国、地方公共団体に係る重大インシデント発生率（100万運航回数あたり）

【新規】

過去5年（平成25年～29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25年	66,410	1	15.06
平成26年	65,897	0	0.00
平成27年	63,239	0	0.00
平成28年	67,225	0	0.00
平成29年	67,250	1	14.87
5年合計	330,021	2.00	6.06
5年平均	66,004	0.40	
平成25～29年平均の7%減			5.64
平成30年度安全目標値			5.64

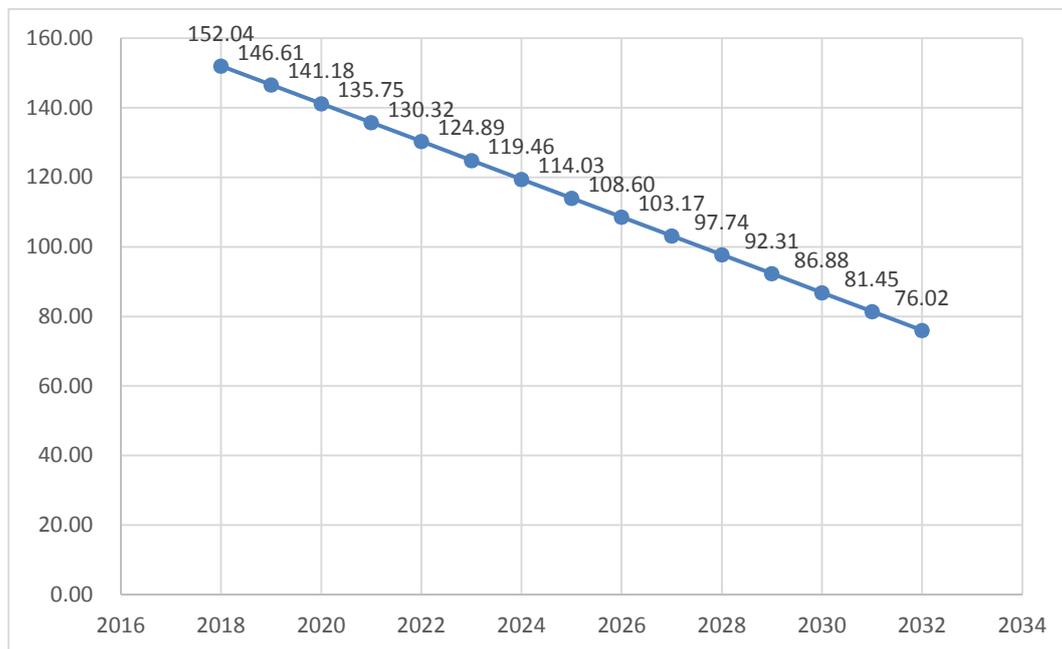


[表25] 個人に係る航空事故発生率（100万運航時間あたり）

※ 滑空機、超軽量動力機を含まない。

【新規】

過去5年（平成25年～29年）			
暦年	運航時間	報告対象 事故数	事故発生率
平成25年	35,611	5	140.41
平成26年	34,883	5	143.34
平成27年	33,439	9	269.15
平成28年	30,619	3	97.98
平成29年	30,606	5	163.37
5年合計	165,158	27.00	163.48
5年平均	33,031	5.40	
平成25～29年平均の7%減			152.04
平成30年度安全目標値			152.04

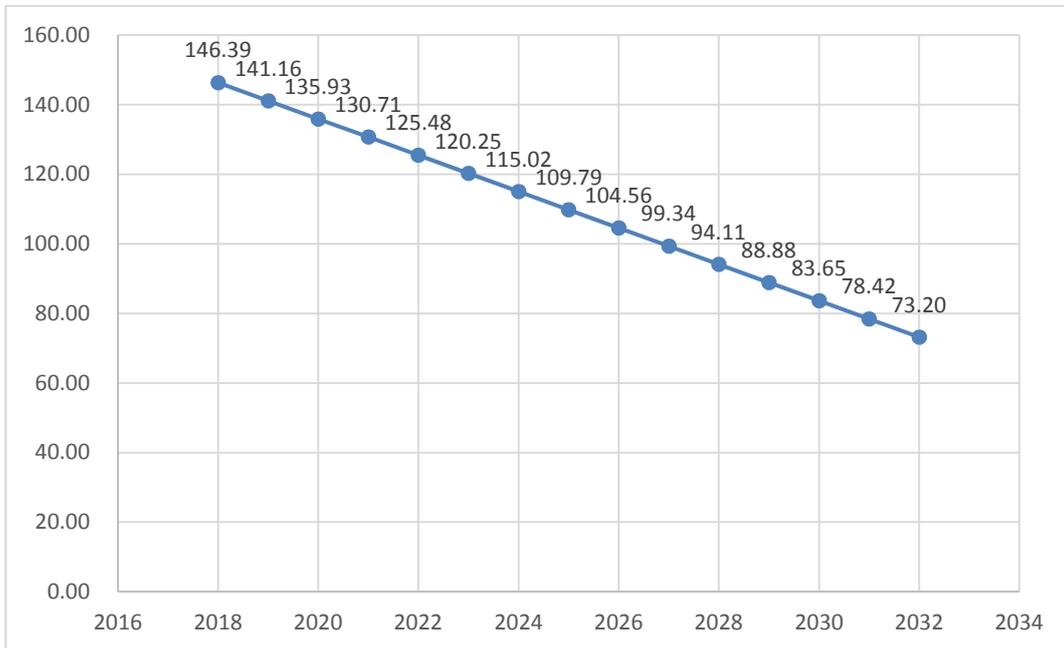


[表26] 個人に係る航空事故発生率（100万運航回数あたり）

※ 滑空機、超軽量動力機を含まない。

【新規】

過去5年（平成25年～29年）			
暦年	運航回数	報告対象 事故数	事故発生率
平成25年	36,380	5	137.44
平成26年	35,874	5	139.38
平成27年	35,011	9	257.06
平成28年	31,999	3	93.75
平成29年	32,261	5	154.99
5年合計	171,525	27.00	157.41
5年平均	34,305	5.40	
平成25～29年平均の7%減			146.39
平成30年度安全目標値			146.39

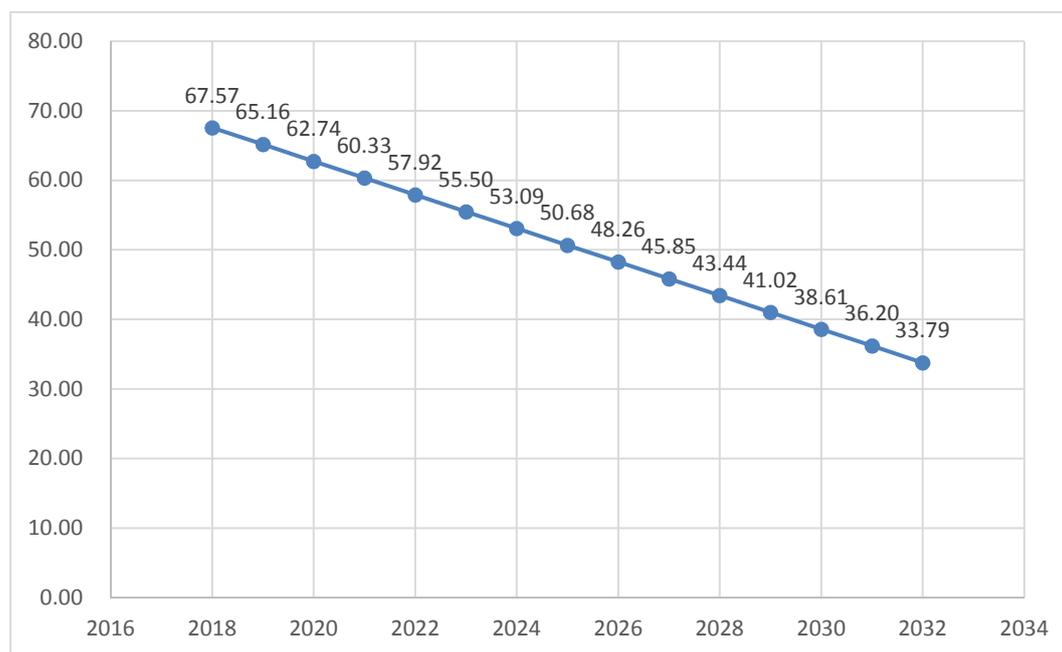


[表27] 個人に係る重大インシデント発生率（100万運航時間あたり）

※ 滑空機、超軽量動力機を含まない。

【新規】

過去5年（平成25年～29年）			
暦年	運航時間	報告対象 事故数	事故発生率
平成25年	35,611	2	56.16
平成26年	34,883	1	28.67
平成27年	33,439	1	29.91
平成28年	30,619	1	32.66
平成29年	30,606	7	228.71
5年合計	165,158	12.00	72.66
5年平均	33,031	2.40	
平成25～29年平均の7%減			67.57
平成30年度安全目標値			67.57

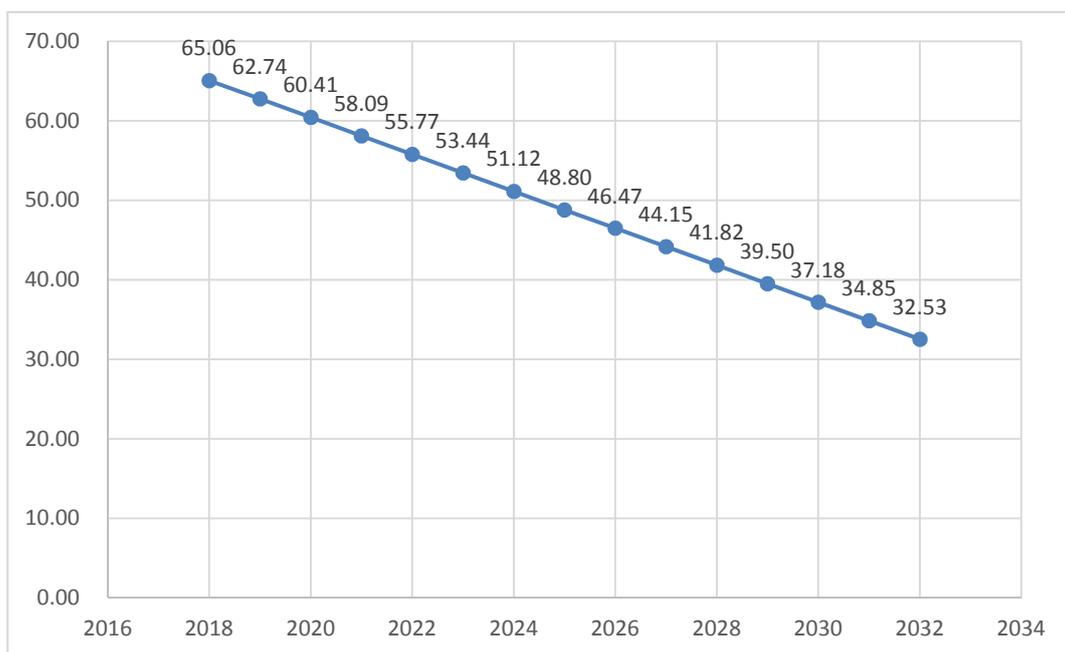


[表28] 個人に係る重大インシデント発生率（100万運航回数あたり）

※ 滑空機、超軽量動力機を含まない。

【新規】

過去5年（平成25年～29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25年	36,380	2	54.98
平成26年	35,874	1	27.88
平成27年	35,011	1	28.56
平成28年	31,999	1	31.25
平成29年	32,261	7	216.98
5年合計	171,525	12.00	69.96
5年平均	34,305	2.40	
平成25～29年平均の7%減			65.06
平成30年度安全目標値			65.06



# 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"> <li>○航空事故</li> <li>○重大インシデント</li> <li>○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）</li> </ul> 例） <ul style="list-style-type: none"> <li>・航空機の構造が損傷を受けた事態</li> <li>・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</li> </ul>	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"> <li>・システム又は装備の不具合による火災</li> <li>・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</li> </ul> 等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○航空事故</li> <li>○重大インシデント</li> <li>○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）</li> </ul> 例） <ul style="list-style-type: none"> <li>・航空機の構造が損傷を受けた事態</li> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○航空事故</li> <li>○重大インシデント</li> <li>○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）</li> </ul> 例） <ul style="list-style-type: none"> <li>・地上機器・施設障害</li> <li>・航空保安業務処理規程から逸脱した事態</li> <li>・管制指示等からの逸脱により発生した事態</li> </ul> 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"> <li>○航空事故</li> <li>○重大インシデント</li> <li>○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）</li> </ul> 例） <ul style="list-style-type: none"> <li>・制限区域内における事故</li> <li>・空港の施設、設備、機器等の突発的な不具合</li> </ul> 等
報告先	<ul style="list-style-type: none"> <li>○国土交通省航空局安全部航空事業安全室</li> <li>○地方航空局保安部運用課</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地方航空局保安部航空機検査官室</li> <li>○国土交通省航空局安全部航空機安全課(外国)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○国土交通省航空局安全部運航安全課</li> </ul>	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31日改正 (第23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

#### (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 30 年度に実施するその他の安全施策

### 平成 30 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（整備施設）において、相互承認に向けての協議を推進する。また、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。