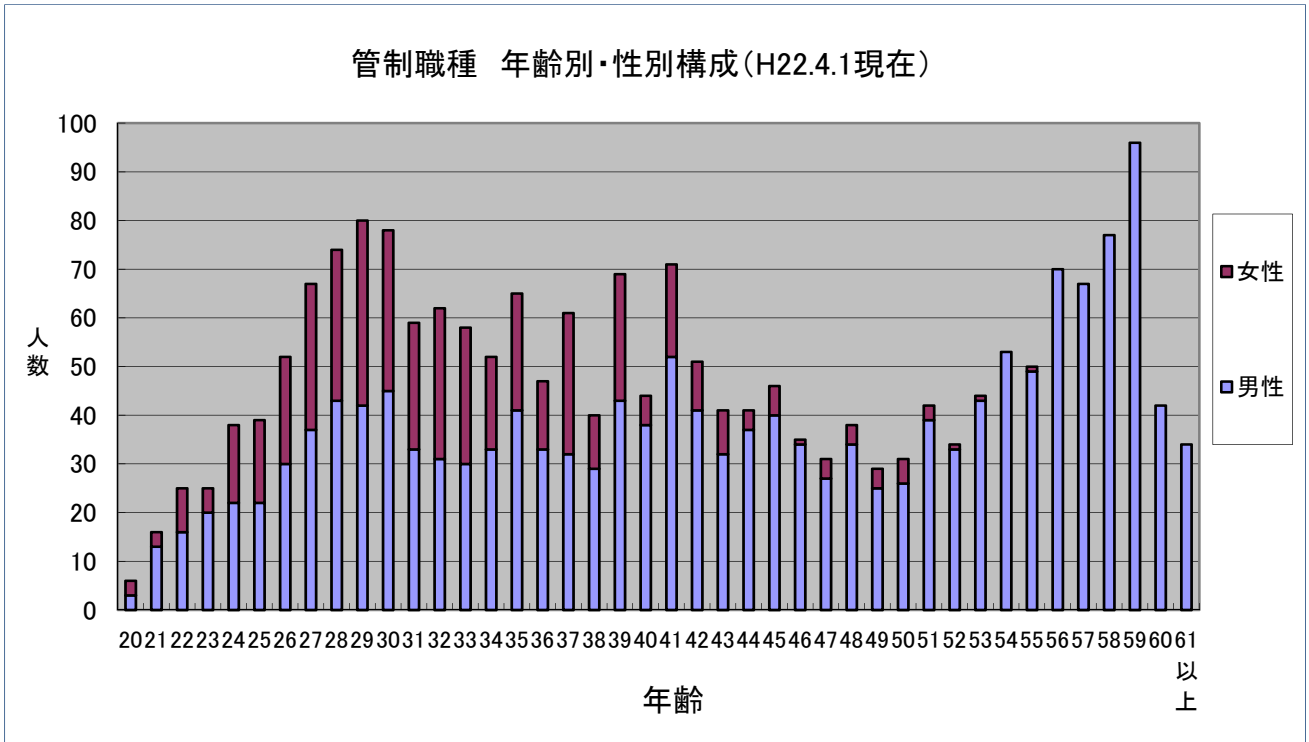


第 1 回検討委員会時指摘事項に係る追加資料

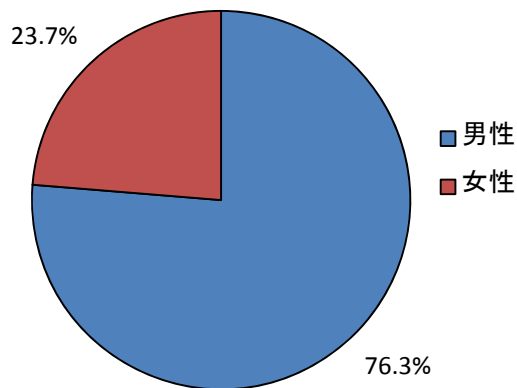
- 航空管制官の男女構成について【別添 1】
- 航空管制官の長期病休者の状況について【別添 2】
- 航空管制官の定員増減の例【別添 3】
- 航空管制官の年齢と業務遂行能力との関係について【別添 4】
- 航空管制官の適性の確認について【別添 5】
- 航空管制官の技量の確認について【別添 6】
- 防衛省管制官に対する試験等の実施について【別添 7】
- 現場への通達の数について【別添 8】
- 管制現場における内部通報の状況について【別添 9】
- 管制施設見学の意義について【別添 10】
- 重大インシデントの発生頻度について【別添 11】
- 関係者のコンプライアンス関連研修等受講状況【別添 12】
- 安全・危機管理監察について【別添 13】

航空管制官の男女構成について

別添1



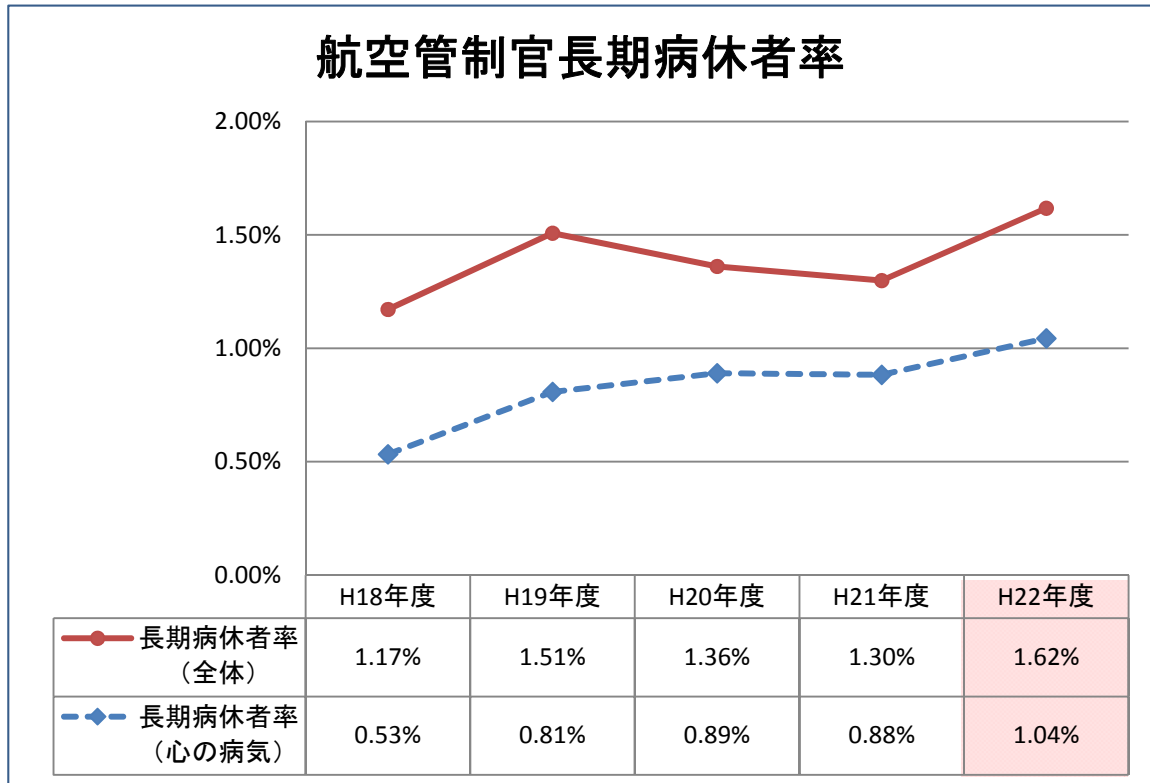
管制職種男女比



- 航空管制官は昭和55年度から女性の採用を開始した。
- 管制職種とは、航空管制官の異動の一環として、本省、地方局や教育機関などに配置されているものを含む。

航空管制官の長期病休者の状況について

別添2



○過去5年間の各年度において、病気により職場を離れた航空管制官延べ人数の、航空管制官全体に対する割合を表したもの。

○長期病休者とは連続して1ヶ月以上病気休暇あるいは病気休職によって、勤務をしていない者。

○平成18年度国家公務員長期病休者実態調査(人事院)における、長期病休者の国家公務員全体に対する割合は2.04%であり、そのうち心の病気による者は全体の1.28%である。

(別添2 参考)

東京航空交通管制部外部カウンセラーの活用状況

平成23年8月18日現在

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
平成16年度					3	6	5	6	4	5	6	4	39
平成17年度	6	6	5	3	3	3	3	3	3	3	1	2	41
平成18年度	4	5	4	2	6	5	2	4	2	2	4	4	44
平成19年度	4	6	5	4	6	4	6	6	6	6	6	6	65
平成20年度	4	4	6	5	4	4	6	4	6	4	5	5	57
平成21年度	5	3	4	3	4	4	5	6	6	6	6	6	58
平成22年度	8	7	8	8	8	6	9	8	9	12	12	12	107
平成23年度	15	13	12	17	9								66

(8月1回目のみ)

これまでに、延べ477人が相談

※21年度までは月2回、1日3コマ。22年度から1日4コマに増

※23年1月から1日6コマに増(1コマを分割して複数名となる場合あり)

平成16年8月26日 制度スタート

メンタルヘルスに関する講演会開催	タイトル
平成16年12月9日 第1回講演会	
平成17年8月25日 第2回講演会	
平成18年10月12日 第3回講演会	
平成19年4月12日 第4回講演会	こころの健康を護る
平成19年11月8日 第5回講演会	こころの健康を保つために
平成20年4月10日 第6回講演会	こころの健康づくり
平成20年10月9日 第7回講演会	こころの健康づくり
平成21年4月9日 第8回講演会	こころの健康づくり
平成21年10月22日 第9回講演会	メンタルヘルスの正しい理解
平成22年4月22日 第10回講演会	ストレスに強い身体づくりのメンタルヘルス研修
平成22年11月11日 第11回講演会	不調者への気づきから職場復帰支援(幹部職員対象)
平成23年4月4日 第12回講演会	自己理解とリラクゼーション

航空管制官の定員増減の例

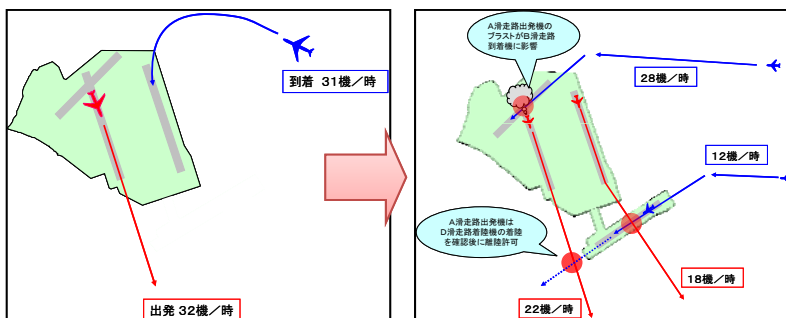
別添3

- 航空管制官は航空交通量の増加に対応することを求められるとともに、国家公務員全体としての合理化政策にも応える必要がある。
- 定員の増員を伴う新規の業務に対応しつつ、システム整備による支援機能の拡充や、実施体制の見直しによって定員の削減も実現。

増員の例

羽田空港再拡張

羽田飛行場管制所要員25名増



羽田空港の滑走路は再拡張後、3本から4本となり、世界的にも類を見ない4本同時「井桁運用」を行うことで交通量の増加に対応

嘉手納ラプコンの移管

那覇ターミナル管制所要員54名増



沖縄本島周辺の管制業務を行っていた米軍嘉手納ラプコンは、平成22年3月31日に日側に移管され、航空局の航空管制官によるターミナル・レーダー管制業務の提供を開始

削減の例

管制部新卓導入効果

新卓導入効果 現在約40名減(最終的には約80名減)

旧航空路管制卓

レーダー対空席
レーダー調整席
地区席
データ計算席

レーダー表示装置

電子運航票等

管制情報処理システムの機能向上などにより、1セクター4席構成から、1セクター2~3席構成に効率化

新航空路管制卓 (IECS)

レーダー対空席
レーダー調整席
データ計算席

紙印刷運航票の電子化や、航空機の順位情報や推奨進路などを示す管制官への支援機能を導入し、より多くの交通量であっても管制官への負担を軽減するシステムを実現した。

航空管制官の年齢と業務遂行能力との関係について

1. キャリアを積むことによる能力の向上等について

- ・航空管制官に必要な能力、例えば判断力、空間認識力、コミュニケーション能力等については、航空管制官の採用試験及び採用後の航空保安大学校での基礎研修過程において、適性の有無を確認している。ただし、これらの能力について、キャリアを重ねることによりどのように高まっていくのか等についての具体的データはとりまとめていない。
- ・また、逆に年齢を重ねることによる能力の低下の可能性が考えられる。海外における研究によれば、低下があるという研究結果と低下は見られないとする研究結果の双方が出されており、また、個々の管制官による個人差も大きいことから一概に結論づけることは困難と考えられる。

2. 判断力、瞬発力等の能力評価について

- ・管制官については、定期審査制度を設けており、年に1回以上定期審査を実施することとなっている。その中で管制業務に関する知識及び技量の確認を行っているが、それらは管制業務に関する総合的な評価であり、判断力や瞬発力等について個別に評価しているわけではなく、また、組織管理能力等に係る適性を量るものでもない。（定期審査制度については、別途資料参照）
- ・組織管理能力等に係る適性、例えば管理職としての適性があるかどうか等については、チーム内でのリーダーシップや協調性、管制業務以外の事務的な作業時における働きぶりなどから判断を行っている。

<参考>

1. 航空管制官の年齢と業務遂行上の問題との関係に関する研究等

以前より、海外特に米国においては航空管制官を対象とした年齢と業務遂行上の問題との関係に関する研究等が行われている。しかしながら、それらにおいては、加齢により業務遂行能力が落ちることを示すものと落ちないことを示すものの双方があり、それらをもって有意性を見いだすことは難しい。

(1) 加齢により業務遂行能力が落ちることを示す例

・U.S. House of Representatives, 1971

<加齢によりストレス、シフト勤務による疲れの蓄積、加齢による認知能力の変化が安全リスクをもたらす。>

- ・これは米下院で行われた公聴会での関係者の証言記録である。これを根拠として、FAAの管制官の定年年齢が56歳に定められたようである。
- ・その他に、いくつか加齢による業務遂行能力が落ちることを示す研究例があるが、比較的古いものが多い。

(2) 加齢により業務遂行能力が落ちないことを示す例

・Experience-Based Mitigation of Age-Related Performance Declines: Evidence From Air Traffic Control (Nunes & Kramer, University of Illinois at Urbana, 2009)

<年配の航空管制官は、加齢による個々の要素のパフォーマンス低下を経験が補い、業務遂行能力の低下の度合を軽減している。特に実際のATCの状況を模擬した環境でのパフォーマンスについては非常に高いパフォーマンスを示す結果が得られている。>

- ・1971年の公聴会の内容は科学的根拠が希薄だとしている。最近の研究では加齢により業務遂行能力は落ちないという研究が多い。

航空管制官の適性の確認について

航空管制官としての適性を確認する方法として、採用試験時の適性検査、航空保安大学校の研修期間中の判定会議で実施されている。その適性の確認方法は下記のようにそれぞれ異なる。

1. 採用試験

適性検査として以下の二つが実施されている。配点比率は学科の中で25%程度を占める。

(1) 記憶についての検査（問題数15題、検査時間20分）

- ・紙面に示された図や記号などを記憶するもの。
- ・多数の航空機の位置、方向、高度等を同時に把握しながら業務を行う必要があることから検査を実施している。

(2) 空間把握についての検査（問題数45題、検査時間25分）

- ・紙面に示された図形を頭の中で立体的なものとして正確にとらえ、回転等を加えた後の状態等を判断するもの。
- ・2次元のレーダー画面から3次元の空間を頭の中に構築する必要があることから検査を実施している。

* 受験倍率

平成22年度 応募者数1,708名（受験者数866名）合格者63名
倍率27.1倍（実質倍率13.7倍）

2. 航空保安大学校

1年間の基礎研修の中で、初期、中間、最終と3回の判定を実施している。これらの判定は、研修生の学科成績及び実習成績を基に、航空保安大学校の管制科教官全員が参加する判定会議で行われるものである。

これら3回の判定に合格しなければ、卒業は出来ず、現場への赴任は行われぬ。毎年、約1割の研修生が卒業出来ず、自主退職している。

航空管制官の技量の確認について

航空管制官として資格を取得した後は、定期的な知識及び技量の確認を行うため、定期審査が実施されている。定期審査には、技能証明に対する定期審査、資格未取得者の実地訓練を監督するものに対する訓練監督者定期審査の2つが実施されている。また管制業務に従事するために必要な航空管制等英語能力証明を更新するための試験も実施されている。

1. 定期審査

現場官署において、1年度に1回以上の審査が義務づけられている。審査は技能証明取得のための試験に準じ、学科審査及び実地審査からなる。

学科試験は、4者択一又は〇×方式によって実施され、70%以上の成績で合格となる。実地試験は、通常の業務を後方から観察することで判定される。

学科及び実地試験のどちらかに不合格の場合は、改めて審査を受け合格となるまで管制席への着席の停止または着席できる管制席の限定が行われる。

改めて審査を受ける場合には、研修が実施され、技量等が回復されたと認められたあとでなければ、再審査は実施出来ない。

* 定期審査を不合格となった総計

平成20年度～22年度の集計では全官署で3名であった。

2. 訓練監督者定期審査

現場官署において、1年度に1回以上の審査が義務づけられている。審査は訓練監督状況を観察することにより、その手法について行われる。不適切な訓練監督を実施していると認められた場合は解任される。

* 訓練監督者定期審査を不合格となった総計

平成22年度から開始されており、不合格者はいない。

3. 航空管制等英語能力証明試験（レベル4試験）

国際民間航空機構（ICAO）では、航空交通管制業務に必要な英語能力水準を定めており、我が国では、管制官に対しこの能力の判定のための航空管制等英語能力証明試験を実施している。この試験は、リスニング試験と対話試験からなり、試験に合格すると証明書が交付される。証明書の有効期限は3年間であり、更新するには、期限到来前に同様の試験を受けて合格する必要があるが、各自の自己研鑽等によって概ね更新期限までにはすべての者が合格に至っている。こうした試験制度により、管制官の英語能力の水準が維持される

* 平成20年度～22年度の集計では、3年の更新期限到来までには全員が合格している。（初回の試験合格率は平均92パーセントであり、不合格者には再試験がある）

防衛省管制官に対する試験等の実施について

1. 防衛省管制官による管制業務の実施について

・航空法第137条第3項の規定により、自衛隊飛行場等における管制業務については防衛大臣に委任している。

・委任している管制業務 …… 飛行場管制業務、進入管制業務
ターミナル・レーダー管制業務
着陸誘導管制業務

2. 防衛省管制官に対する試験等の実施について

・航空法第137条第4項の規定により、国土交通大臣は防衛大臣に委任した業務の運営に関する事項を統制するものとされており、防衛省管制官の試験等については、その一部を国土交通省が実施している。

事項		防衛省管制官に対する試験等の実施者	
		国土交通省	防衛省
基礎試験			
	学科試験の実施	○	
	実技試験の実施		○
	基礎試験合格証明書の交付	○	
身体検査			
	身体検査の実施		○
	身体検査合格書の交付		○
技能試験			
	技能試験の実施	○	
	技能証明の交付	○	
	限定変更試験の実施		○
	管制機関認定		○
英語能力証明試験			
	リスニング試験の実施		○
	対話試験の実施		○
	英語能力証明書の交付	○	
定期審査の実施			○
訓練監督者の任免			○

<参考:航空法>

(職権の委任)

第百三十七条

この法律の規定により国土交通大臣の権限に属する事項は、国土交通省令で定めるところにより、地方航空局長又は航空交通管制部長に行わせることができる。

2 地方航空局長又は航空交通管制部長は、国土交通省令で定めるところにより、前項の規定によりその権限に属させられた事項の一部を地方航空局の事務所の長に行わせることができる。

3 この法律の規定により国土交通大臣の権限に属する事項で次に掲げるものは、政令で定めるところにより、防衛大臣に委任するものとする。

一 第九十四条ただし書、第九十四条の二第一項ただし書、第九十五条ただし書、第九十六条第一項及び第三項並びに第九十七条第一項に規定する事項であつて、政令で定める空港等の航空交通管制圏並びに当該航空交通管制圏及び政令で定める空港等の航空交通情報圏に接続する政令で定める進入管制区に係るもの

二 第九十六条第二項に規定する事項であつて、政令で定める空港等に係るもの

三 第九十七条第二項に規定する事項であつて、政令で定める空港等から出発する航空機に係るもの

四 第九十八条に規定する事項であつて、政令で定める空港等に到着した航空機に係るもの

4 国土交通大臣は、前項の規定による委任により防衛大臣が行う業務の運営に関する事項を統制するものとする。

<参照条文>

(計器気象状態における飛行)

第九十四条

航空機は、計器気象状態においては、航空交通管制区、航空交通管制圏又は航空交通情報圏にあつては計器飛行方式により飛行しなければならないが、その他の空域にあつては飛行してはならない。ただし、予測することができない急激な天候の悪化その他のやむを得ない事由がある場合又は国土交通大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。

(計器飛行方式による飛行)

第九十四条の二

航空機は、航空交通管制区若しくは航空交通管制圏のうち国土交通大臣が告示で指定する空域（以下「特別管制空域」という。）又は国土交通省令で定める高さ以上の空域においては、計器飛行方式によらなければ飛行してはならない。ただし、国土交通大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。

2 国土交通大臣は、特別管制空域ごとに、前項の規定による規制が適用される時間を告示で指定することができる。

(航空交通管制圏における飛行)

第九十五条

航空機は、航空交通管制圏においては、次に掲げる飛行以外の飛行を行ってはならない。ただし、国土交通大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。

一 当該航空交通管制圏に係る空港等からの離陸及びこれに引き続く飛行（当該航空交通管制圏外に出た後再び当該航空交通管制圏において行う飛行を除く。）

二 当該航空交通管制圏に係る空港等への着陸及びその着陸のための飛行

(航空交通の指示)

第九十六条

航空機は、航空交通管制区又は航空交通管制圏においては、国土交通大臣が安全かつ円滑な航空交通の確保を考慮して、離陸若しくは着陸の順序、時機若しくは方法又は飛行の方法について与える指示に従って航行しなければならない。

2 第二条第十三項の国土交通大臣が指定する空港等の業務に従事する者（国土交通省令で定める空港等の工事に関する業務に従事する者を含む。）は、その業務に関し、国土交通大臣が当該空港等における航空交通の安全のために与える指示に従わなければならない。

3 航空機は、次に掲げる航行を行う場合は、第一項の規定による国土交通大臣の指示を受けるため、国土交通省令で定めるところにより国土交通大臣に連絡した上、これらの航行を行わなければならない。

一 航空交通管制圏に係る空港等からの離陸及び当該航空交通管制圏におけるこれに引き続く上昇飛行

二 航空交通管制圏に係る空港等への着陸及び当該航空交通管制圏におけるその着陸のための降下飛行

三 前二号に掲げる航行以外の航空交通管制圏における航行

四 第一号に掲げる飛行に引き続く上昇飛行又は二号に掲げる飛行に先行する降下飛行が行われる航空交通管制区のうち国土交通大臣が告示で指定する空域（以下「進入管制区」という。）における計器飛行方式による飛行

五 前号に掲げる飛行以外の航空交通管制区における計器飛行方式による飛行

六 航空交通管制区内の特別管制空域又は第九十四条の二第一項の国土交通省令で定める高さ以上の空域における同項ただし書の許可を受けてする計器飛行方式によらない飛行（国土交通省令で定める飛行を除く。）

4 航空機は、前項各号に掲げる航行を行つている間は、第一項の規定による指示を聴取しなければならない。

5 国土交通大臣は、航空交通管制圏ごとに、前二項の規定による規制が適用される時間を告示で指定することができる。

6 前項の規定により指定された時間以外の時間のうち国土交通大臣が告示で指定する時間において第三項第一号から第三号までに掲げる航行を行う場合については、次条第一項及び第二項（第一号に係る部分に限る。）の規定を準用する。

（飛行計画及びその承認）

第九十七条

航空機は、計器飛行方式により、航空交通管制圏若しくは航空交通情報圏に係る空港等から出発し、又は航空交通管制区、航空交通管制圏若しくは航空交通情報圏を飛行しようとするときは、国土交通省令で定めるところにより国土交通大臣に飛行計画を通報し、その承認を受けなければならない。承認を受けた飛行計画を変更しようとするときも、同様とする。

2 航空機は、前項の場合を除き、飛行しようとするとき（国土交通省令で定める場合を除く。）は、国土交通省令で定めるところにより国土交通大臣に飛行計画を通報しなければならない。ただし、あらかじめ飛行計画を通報することが困難な場合として国土交通省令で定める場合には、飛行を開始した後でも、国土交通省令で定めるところにより国土交通大臣に飛行計画を通報することができる。

3 第一項又は前項の規定により、飛行計画の承認を受け、又は飛行計画を通報した航空機は、第九十六条第一項の国土交通大臣の指示に従うほか、飛行計画に従つて航行しなければならない。ただし、通信機の故障があつた場合において国土交通省令で定める方法に従つて航行するときは、この限りでない。

4 第一項又は第二項の規定により、飛行計画の承認を受け、又は飛行計画を通報した航空機は、航空交通管制区、航空交通管制圏又は航空交通情報圏において航行している間は、国土交通大臣に当該航空機の位置、飛行状態その他国土交通省令で定める事項を通報しなければならない。

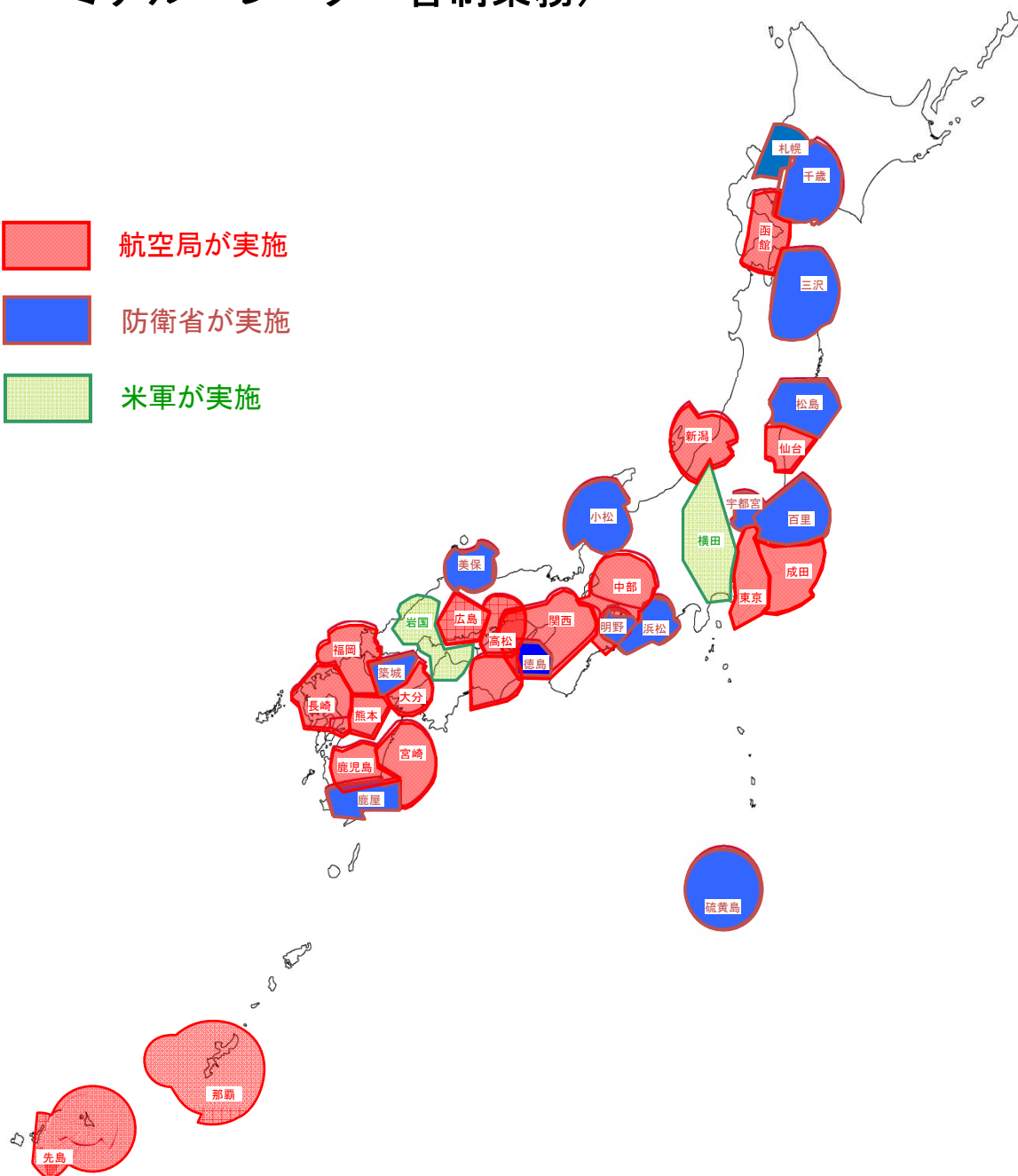
（到着の通知）

第九十八条

前条の規定により、飛行計画の承認を受け、又は飛行計画を通報した航空機の機長は、当該航空機が飛行計画で定めた飛行を終つたときは、遅滞なく国土交通大臣にその旨を通知しなければならない。

管制業務の実施主体について (ターミナル・レーダー管制業務)

- 航空局が実施
- 防衛省が実施
- 米軍が実施



- ・航空路管制業務については、航空局が実施。
- ・飛行場及びその周辺空域の進入管制業務及びターミナル・レーダー管制業務については、航空局、防衛省、米軍が実施(上記図)。
- ・それ以外に、防衛省は主に自衛隊の設置管理する飛行場の飛行場管制業務及び着陸誘導管制業務を実施。

現場への通達の数について

別添8

東京航空交通管制部

調査期間 7/1~8/9

	総務課長		課長補佐		庶務係長		人事係長		厚生係長		本省からの文書による通達等件数	本省からの通達等総件数
	メール受信総数	本省からのメールによる通達等件数	メール受信総数	本省からのメールによる通達等件数	メール受信総数	本省からのメールによる通達等件数	メール受信総数	本省からのメールによる通達等件数	メール受信総数	本省からのメールによる通達等件数		
合計 (27日間)	265	35	289	22	249	19	157	65	133	56	17	191
一日平均	9.8	1.3	10.7	0.8	9.2	0.7	5.8	2.4	4.9	2.1	0.6	7.1

福岡航空交通管制部

調査期間 7/1~8/9

	総務課長		課長補佐		専門官		庶務係長		人事係長		厚生係長		本省からの文書による通達等件数	本省からの通達等総件数
	メール受信総数	本省からのメールによる通達等件数	メール受信総数	本省からのメールによる通達等件数	メール受信総数	本省からのメールによる通達等件数	メール受信総数	本省からのメールによる通達等件数	メール受信総数	本省からのメールによる通達等件数	メール受信総数	本省からのメールによる通達等件数		
合計 (27日間)	222	28	322	19	159	22	413	63	293	81	335	84	9	277
一日平均	8.2	1.0	11.9	0.7	5.9	0.8	15.3	2.3	10.9	3.0	12.4	3.1	0.3	10.3

東京空港事務所(羽田)

調査期間 7/1~8/9

	総務課長		課長補佐		庶務係長		人事係長		厚生係長		局からの文書による通達等件数	局からの通達等総件数
	メール受信総数	局からのメールによる通達等件数	メール受信総数	局からのメールによる通達等件数	メール受信総数	局からのメールによる通達等件数	メール受信総数	局からのメールによる通達等件数	メール受信総数	局からのメールによる通達等件数		
合計 (27日間)	332	23	297	7	316	16	197	7	243	1	4	43
一日平均	12.3	0.9	11.0	0.3	11.7	0.6	7.3	0.3	9.0	0.0	0.1	1.6

管制現場における内部通報の状況について

1. 公益通報者保護法に基づく内部からの通報

公益通報者保護法（平成16年法律122号）に基づく公益通報については、国土交通省では本省内に通報の受付窓口が設置されており、当該窓口にて公益通報をしようとする内部の者から情報が寄せられたものは、平成18年度～22年度の間合計45件あった。そのうち公益通報に該当するものとして受理されたものが1件、行政相談として対応したものが16件だった。行政相談として対応した16件のうち1件は航空関係であったが、管制に関する内容ではなかった。

公益通報者保護法について

公益通報をしたことを理由とする公益通報者の解雇の無効等並びに公益通報に関し事業者及び行政機関がとるべき措置を定めることにより、公益通報者の保護等を図るもの。

公益通報とは、労働者（公務員を含む。）が、不正の目的でなく、労務提供先等について通報対象事実*¹が生じ又は生じようとする旨を通報先*²に通報することである。

* 1 通報対象事実

国民の生命、身体、財産その他の利益の保護にかかわる法令に規定する罪の犯罪行為の事実等

* 2 通報先

事業者内部（内部通報）、通報対象事実について処分又は勧告等をする権限を有する行政機関等

2. 安全上の問題に係る報告

航空局において定めている「航空保安業務安全管理規程」に基づき航空局の各官署では、職員自ら経験したヒヤリ・ハット、当事者しか知り得ない不安全事故、職員が気付いたハザードなど、インシデントには至っていないが安全上問題があると職員が感じた情報については「安全情報報告書」として、各官署ごとに任命される安全管理担当者に対し、職員が自発的報告を行うことにより、組織全体で安全情報の収集を行っている。また「安全情報報告書」の他、安全管理担当者に対する口頭等での情報提供も行われている。

○「安全情報報告書」による報告件数について（全官署）

安全情報報告書による自発的報告が行われた官署は下記のとおりである。
なお下記の外、口頭での報告等もなされている。

官署	自発的報告の件数	
	H22.4～H23.3	H23.4～
東京管制部	13	2
福岡管制部	2	0
那覇管制部	3	2
東京空港	1	0
中部空港	2	0
関西空港	5	0
高知空港	3	0
福岡空港	1	0
宮崎空港	6	1
鹿児島空港	2	0
那覇空港	1	0
富山空港	1	1
石垣空港	1	0
総計	41	6

*安全管理担当者に報告される内容の具体例

バードストライク、無線機等の軽微な不具合、無線が聞き取りにくいエリアがある等

(参照条文)

公益通報者保護法（平成十六年法律百二十二号）（抄）

(定義)

第二条 この法律において「公益通報」とは、労働者（労働基準法（昭和二十二年法律第四十九号）第九条に規定する労働者をいう。以下同じ。）が、不正の利益を得る目的、他人に損害を加える目的その他の不正の目的でなく、その労務提供先（次のいずれかに掲げる事業者（法人その他の団体及び事業を行う個人をいう。以下同じ。）をいう。以下同じ。）又は当該労務提供先の事業に従事する場合におけるその役員、従業員、代理人その他の者について通報対象事実が生じ、又はまさに生じようとしている旨を、当該労務提供先若しくは当該労務提供先があらかじめ定めた者（以下「労務提供先等」という。）、当該通報対象事実について処分（命令、取消しその他公権力の行使に当たる行為をいう。以下同じ。）若しくは勧告等（勧告その他処分に当たらない行為をいう。以下同じ。）をする権限を有する行政機関又はその者に対し当該通報対象事実を通報することがその発生若しくはこれによる被害の拡大を防止するために必要であると認められる者（当該通報対象事実により被害を受け又は受けるおそれがある者を含み、当該労務提供先の競争上の地位その他正当な利益を害するおそれがある者を除く。次条第三号において同じ。）に通報することをいう。

- 一 当該労働者を自ら使用する事業者（次号に掲げる事業者を除く。）
 - 二 当該労働者が派遣労働者（労働者派遣事業の適正な運営の確保及び派遣労働者の就業条件の整備等に関する法律（昭和六十年法律第八十八号。第四条において「労働者派遣法」という。）第二条第二号に規定する派遣労働者をいう。以下同じ。）である場合において、当該派遣労働者に係る労働者派遣（同条第一号に規定する労働者派遣をいう。第五条第二項において同じ。）の役務の提供を受ける事業者
 - 三 前二号に掲げる事業者が他の事業者との請負契約その他の契約に基づいて事業を行う場合において、当該労働者が当該事業に従事するときにおける当該他の事業者
- 2 この法律において「公益通報者」とは、公益通報をした労働者をいう。
- 3 この法律において「通報対象事実」とは、次のいずれかの事実をいう。
- 一 個人の生命又は身体の保護、消費者の利益の擁護、環境の保全、公正な競争の確保その他の国民の生命、身体、財産その他の利益の保護にかかわる法律として別表に掲げるもの（これらの法律に基づく命令を含む。次号において同じ。）に規定する罪の犯罪行為の事実

- 二 別表に掲げる法律の規定に基づく処分に違反することが前号に掲げる事実となる場合における当該処分の理由とされている事実（当該処分の理由とされている事実が同表に掲げる法律の規定に基づく他の処分に違反し、又は勧告等に従わない事実である場合における当該他の処分又は勧告等の理由とされている事実を含む。）

4 （略）

（解雇の無効）

第三条 公益通報者が次の各号に掲げる場合においてそれぞれ当該各号に定める公益通報をしたことを理由として前条第一項第一号に掲げる事業者が行った解雇は、無効とする。

- 一 通報対象事実が生じ、又はまさに生じようとしていると思料する場合
当該労務提供先等に対する公益通報
 - 二 通報対象事実が生じ、又はまさに生じようとしていると信ずるに足りる相当の理由がある場合 当該通報対象事実について処分又は勧告等をする権限を有する行政機関に対する公益通報
 - 三 通報対象事実が生じ、又はまさに生じようとしていると信ずるに足りる相当の理由があり、かつ、次のいずれかに該当する場合 その者に対し当該通報対象事実を通報することがその発生又はこれによる被害の拡大を防止するために必要であると認められる者に対する公益通報
- イ～ホ （略）

（一般職の国家公務員等に対する取扱い）

第七条 第三条各号に定める公益通報をしたことを理由とする一般職の国家公務員、裁判所職員臨時措置法（昭和二十六年法律第二百九十九号）の適用を受ける裁判所職員、国会職員法（昭和二十二年法律第八十五号）の適用を受ける国会職員、自衛隊法（昭和二十九年法律第百六十五号）第二条第五項に規定する隊員及び一般職の地方公務員（以下この条において「一般職の国家公務員等」という。）に対する免職その他不利益な取扱いの禁止については、第三条から第五条までの規定にかかわらず、国家公務員法（昭和二十二年法律第二十号。裁判所職員臨時措置法において準用する場合を含む。）、国会職員法、自衛隊法及び地方公務員法（昭和二十五年法律第二百六十一号）の定めるところによる。この場合において、一般職の国家公務員等の任命権者その他の第二条第一項第一号に掲げる事業者は、第三条各号に定める公益通報をしたことを理由として一般職の国家公務員等に対して免職その他不利益な取扱いがされることのないよう、これらの法律の規定を適用しなければな

らない。

別表 （第二条関係）

- 一 刑法（明治四十年法律第四十五号）
 - 二 食品衛生法（昭和二十二年法律第二百三十三号）
 - 三 証券取引法（昭和二十三年法律第二十五号）
 - 四 農林物資の規格化及び品質表示の適正化に関する法律（昭和二十五年法律第七十五号）
 - 五 大気汚染防止法（昭和四十三年法律第九十七号）
 - 六 廃棄物の処理及び清掃に関する法律（昭和四十五年法律第三百三十七号）
 - 七 個人情報保護に関する法律（平成十五年法律第五十七号）
 - 八 前各号に掲げるもののほか、個人の生命又は身体の保護、消費者の利益の擁護、環境の保全、公正な競争の確保その他の国民の生命、身体、財産その他の利益の保護にかかわる法律として政令で定めるもの*
- * 航空法も含まれる。

管制施設見学の意義について

管制施設の見学については、全国多くの官署において従前より実施されてきた。その意義としては、国の行政の一部を国民に知ってもらうこと、航空管制業務に対する理解を得ること等が考えられる。

○組織としての意義

・地域住民

管制部では、地域住民に対して施設内部を公開することで、大規模施設に対しての不安を解消することが期待される。また空港においては、航空機の騒音等に対しての苦情の低減、空港の容量拡大による航空交通の増加に対しての理解が深まることが期待される。

・航空会社関係

航空機の運航者として管制業務を理解してもらうことにより、より一層安全で円滑な航空交通の確保に寄与することが期待される。

・防衛省、米軍

航空機の運航者及び訓練空域の使用者として、管制業務と空域調整業務を理解してもらうことにより、より一層安全で円滑な航空交通の確保及びこれらの者と管制官双方の円滑な業務調整の実現に寄与することが期待される。

・その他一般の見学者

管制運用室を実際に見学することで、航空管制業務を広く一般の人に正しく理解してもらうことが期待される。また管制業務を広く知ってもらい社会的認知度を向上させることで、管制官採用試験に対する応募者拡大も期待される。

○現場としての意義

・モチベーションの向上

自分達の業務を一般の国民に知ってもらい、正しく評価してもらうことで職務に対してのモチベーションの向上につながることを期待される。

・緊張感の醸成

外部の方々から見られているという状況の中で、現場の職員が緊張感を持つことにつながることを期待される。

・家族の理解の向上

土日祝日も関係なく夜勤を含む交替制勤務を行うこと、家族の要望する連続した休暇等の取得が難しいことなど特殊な勤務環境にある中、見学を通じて、職員の職務がいかに関国民生活の安全を担っているかを家族に知ってもらい、家族の理解を得ることが期待される。

重大インシデントの発生頻度について

別添11

管制官に起因すると思われる事案数(2006～2011年7月)

年	事案件数 (重大インシデント)	管制官に 起因すると思われ る事案
2006	4	0
2007	12	1
2008	5	0
2009	11	1
2010	12	1
2011(7月末迄)	4	1

重大インシデント集計(2006～2011年7月)

は管制官に起因すると思われる事案

運輸安全委員会HPより
2011/ 8/10 現在

発生年月日	発生場所	登録記号	型式	運航者	事故等種類	報告書
2011/7/8	東京都東京国際空港の北西約120キロメートル、高度約9,200メートル	JA8674	ボーイング式767-300型	全日本空輸株式会社	発動機破損	調査中
2011/6/27	大阪府大阪国際空港の南西約50キロメートル、高度約2,000メートル	JA805K	ボンバルディア式DHC-8-314型	ANAウイングス株式会社	発動機破損	調査中
2011/6/4	北海道奥尻郡奥尻町付近上空	JA03HC	サーブ式SAAB340B型	株式会社北海道エアシステム	緊急操作(地上接近)	調査中
2011/5/10	福岡県福岡空港の北西約5.6キロメートル付近(日本エアコミューター)、福岡空港滑走路上(E-2誘導路付近)(全日本)	JA844C- JA602A	ボンバルディア式DHC-8-402型(日本エアコミューター)、ボーイング式767-300型(全日本)	日本エアコミューター株式会社、全日本空輸株式会社	使用中滑走路誤進入	調査中
2010/12/26	福岡県福岡空港W-8誘導路付近(エアプサン)、福岡空港の南約5.6km付近(ジャルエクスプレス)	HL7517- JA8998	ボーイング式737-400型(エアプサン)、ボーイング式737-400型(ジャルエクスプレス)	エアプサン、株式会社ジャルエクスプレス	使用中滑走路誤進入	調査中
2010/12/11	宮城県黒川郡大郷町上空	JR1352	クイックシルバー式MX II HP-R503型	個人	発動機停止	公表
2010/11/28	愛知県中部国際空港の南西約10キロメートル、高度約1,100メートル	N482EV	ボーイング式747-200F型	エバーグリーン国際航空	発動機破損	調査中
2010/10/26	北海道旭川市の東約30キロメートル、高度約2,100メートル	JA55AN	ボーイング式737-800型	エアニッポン株式会社	緊急操作(地上接近)	進捗状況
2010/10/23	東京都横田飛行場の北西約19キロメートル、高度約2,900メートル	JA3818	セスナ式TU206G型	川崎航空株式会社	燃料欠乏	調査中

2010/8/30	大阪府関西国際空港B滑走路の北東約5キロメートル、高度約240メートル	A7BAE	ボーイング式777-300ER型	カタール航空	閉鎖中滑走路誤進入	意見照会作業中
2010/8/15	宮城県仙台空港の西約12.6キロメートル、高度約1,500メートル	JA002D	ダグラス式MD-90-30型	株式会社日本航空インターナショナル	火災発生(発動機)	調査中
2010/7/28	千葉県成田国際空港の南東60キロメートル、高度約3,800メートル	N219UA	ボーイング式777-200型	ユナイテッド航空	発動機破損	調査中
2010/6/11	千葉県成田国際空港離陸直後	JA01KZ	ボーイング式747-400F型	日本貨物航空株式会社	発動機破損	意見照会作業中
2010/5/3	愛知県田原市白浜沖海面上	JR1423	ホームビルト三河式HA-500 II-R532LS型(超軽量動力機、舵面操縦型、複座、水)	個人	離水時転覆	公表
2010/4/27	東京都板橋区熊野町付近上空	JA01AP	マクネル・ダグラス式MD900型	株式会社朝日新聞社	操縦障害	公表
2010/4/18	京都府福知山市大江町	JR1725	クイックシルバー式スポーツ2S-R582L型	個人	発動機停止	公表
2009/10/11	徳島県徳島飛行場誘導路N-2上	JA4058	ハイパー式PA-46-310P型	個人	地上走行不能	公表
2009/8/4	静岡県静岡市三保場外離着陸場	JA3930	セスナ式172Mラム型	個人	滑走路逸脱	公表
2009/7/23	大阪府大阪国際空港滑走路32R最終進入経路上、進入端から約1nmの市街地上空	JA8499- JA844C	ダグラス式DC-9-81型((株)ジャルエクスプレス)、ボンバルディア式DHC-8-402型(日本エアコミューター(株))	株式会社ジャルエクスプレス、日本エアコミューター株式会社	使用中滑走路誤進入	公表
2009/6/23	山口県光市付近上空、高度約33,000ft	HL7240	エアバス・インダストリー式A300B4-600R型	株式会社大韓航空	気圧の異常低下	公表
2009/5/26	福岡県大牟田市付近上空	JA3922	セスナ式172P型	エス・ジー・シー佐賀航空株式会社	発動機停止	公表
2009/3/28	沖縄県慶良間列島の北西約6nm(約11km)の海上	JA135E	ユーロコプター式EC135T2型	ヒラタ学園	発動機破損	経過報告
2009/3/25	長崎県長崎空港滑走路32の最終進入経路上	JA4193- JA802B	ハイパー式PA-28R-201型(エアフライトジャパン)、ボンバルディア式DHC-8-201型(オリエンタルエアブリッジ)	エアフライトジャパン株式会社、オリエンタルエアブリッジ株式会社	使用中滑走路誤進入	公表
2009/3/25	鹿児島県種子島空港の北北西約6km付近上空	JA847C	ボンバルディア式DHC-8-402型	日本エアコミューター株式会社	発動機破損	公表
2009/3/20	大阪府大阪国際空港の滑走路32Lの最終進入経路上	JA8969- JA8294	ボーイング式777-200型(全日本空輸)、ダグラス式DC-9-81型(ジャルエクスプレス)	全日本空輸株式会社、株式会社ジャルエクスプレス	使用中滑走路誤進入	公表
2009/2/17	鹿児島県鹿屋市(かのやし)鹿屋飛行場から北北東約8nmの上空	JN8776- JA4061	川崎ヒューズ式OH-6D型(回転翼航空機)(海上自衛隊第211教育航空隊)、セスナ式172P型(新日本航)	海上自衛隊第211教育航空隊、新日本航空株式会社	接近	公表
2009/1/27	長崎県長崎空港滑走路36進入端の南西約2.4nmの海上上空	JA4001- JN8417	セスナ式172P型-三菱シコルスキー式SH-60K型	個人、海上自衛隊第22航空群第22航空隊	使用中滑走路誤進入	公表
2008/9/23	山口県山口宇部空港	JA4140	ハイパー式PA-46-310P型	個人	滑走路逸脱	公表
2008/9/21	千葉県成田国際空港の南約10km上空	VT-EPW	ボーイング式747-337型(コンビ型)	エアーインディア	発動機破損	公表

2008/8/12	大阪府大阪国際空港A滑走路	JA848C	ボンバルディア式DHC-8-402型	日本エアコミューター株式会社	発動機破損	公表
2008/7/30	千葉県成田国際空港 B誘導路上	VN-A146	ボーイング式777-200型	ベトナム航空	火災発生(発動機)	公表
2008/2/16	北海道新千歳空港B滑走路01R上	JA8904-JA8020	ボーイング式747-400D型-ダグラス式MD-90-	株式会社日本航空インターナショナル	使用中滑走路離陸中止	公表
2007/12/18	島根県出雲空港滑走路付近	JA001C	サーブ・スカニア式SAAB340B型	日本エアコミューター株式会社	滑走路逸脱	公表
2007/11/11	愛知県中部国際空港滑走路36の最終進入経路上、	B2294-JA8394	エアバス式A319型(中国南方航空有限公司、全日本航空)	中国南方航空有限公司、全日本航空	使用中滑走路誤進入	公表
2007/10/20	大阪府関西国際空港滑走路24Lの最終進入経路上	CFMWP-JA8236	ボーイング式767-300型(エアカナダ機)	エアカナダ、株式会社日本航空	使用中滑走路誤進入	公表
2007/10/14	鹿児島県肝属(きもつき)郡付(きもつき)町 肝属川河川敷場外離着陸場付近 高度約80m	JR1069	ホームビルト三河式HA500 II-R532L型(舵面操縦型超軽量動力機、複座)	個人	プロペラの破損	公表
2007/7/29	山形県西置賜(にしおきたま)郡白鷹(しらたか)町	JR1632	マーフィ式NINJA II-R618L型	個人	燃料の欠乏	公表
2007/6/27	北海道新千歳空港滑走路19R上	JA767F-JA8967	ボーイング式767-300型 ボーイング式777-200型	スカイマーク株式会社、全日本空輸株式会社	使用中滑走路誤進入	公表
2007/6/10	茨城県竜ヶ崎市半田町 竜ヶ崎飛行場	JA4063	パイパー式PA-28-161型	個人	滑走路逸脱	公表
2007/6/2	山梨県甲斐市 日本航空学園双葉滑空場	JA2423	シャイベ式SF25Cファルケ型	個人	滑走路逸脱	公表
2007/5/18	宮城県角田(かくた)市角田滑空場(場外離着陸場)	JA30HT	モール・エアー式M-7-235C型	個人	着陸装置の破損	公表
2007/3/31	鹿児島県徳之島VOR/DME(TKE)から北東約4nm	38-4578-JA37NH	三菱シコルスキー式UH-60J型 ユーロコプター式EC135T2型	航空自衛隊、オールニッポンヘリコプター株式会社	異常接近	公表
2007/1/10	高知県足摺岬の南西約30km付近の海上上空	9M-TGS	マクネル・ダグラス式MD-11F型	トランスマイル航空(マレーシア)	乗務員の疾患	公表
2007/1/6	秋田県秋田空港平行誘導	HL7724	ボーイング式737-900	大韓航空	滑走路誤認着陸	公表
2006/11/20	北海道新千歳空港	JA8596	ボーイング式737-500型	エアニッポン株式会社	補助動力装置の火災	公表
2006/11/10	愛知県名古屋飛行場滑走路	JA4159	ビーチクラフト式A36型	個人	使用中滑走路誤進入	公表
2006/7/5	和歌山県串本VORTACの南東約60nm付近海上上空	JA8419	ボーイング式737-500型	エアニッポン株式会社	気圧の異常低下	公表
2006/5/1	佐賀県佐賀空港の東約30nm付近上空	JA4127	パイパー式PA-46-350P型	個人	発電機不作動	公表

関係者のコンプライアンス関連研修等受講状況

	部長	次長	総務課長	先任管制官	監理次席	主幹管制官	主任管制官
地方部長級研修	H19	H21	—	—	—	—	—
本省課長補佐研修 【管理監督者 (本省補佐官)研修】	—	H12	—	—	—	—	—
地方課長級研修	—	—	H16	—	—	—	—
新任係長研修 【管理監督者(係長)研修】	—	S63	S63	—	—	—	—
航空行政研修	—	—	S63	—	—	—	—
人事担当課長講習会	—	—	H23	—	—	—	—
先任航空管制官会議	—	—	—	H22	—	—	—

【 】旧名称

※1 最近の研修では、明確にコンプライアンスと銘打っているが、過去の研修等では「服務規律」として履修されていると想定される。

※2 H22先任航空管制官会議においては、福岡管制部の事案等を題材に管理面等での課題を議論。

※3 国家公務員については、採用時に「服務規律」に関して講義等を受けている。

安全・危機管理監察について

安全・危機管理監察(以下「安全監察」)とは、航空局が行う航空の安全(危機管理も含む)に関する事務の運営についての、実況の監察及びこれに基づく改善事項の調査に関する事務をいい、安全・危機管理監察官が実施している。

安全監察では、管制業務、管制運航情報業務、管制技術業務等について、基準・規定類の制定・改正状況、業務の状況、職員の配置・訓練・監督状況、業務環境、使用する機器の状況等が適切であることについて、監察対象機関に立ち入り、資料の確認、業務の説明の聴取、実施状況の視察等を行うことにより確認している。

安全監察は空港事務所、空港出張所、航空交通管制部等、80官署を対象として実施している。

監察対象機関に対して原則として3年毎に監察を行っており、平成22年度は33官署に対して安全監察を実施した。

(注)安全監察が対象としている業務は、航空機への飛行経路、高度の指示、安全運航に必要な情報の提供、航空保安無線施設等の管理・運用等の航空機の航行の安全を確保するために実施される業務である。

東京航空交通管制部の直近(H22.2)の安全監察結果(管制業務関係)

所見 平成21年11月18日に、IECS(航空路管制卓システム)への移行及び平成22年1月14日に空域統合に伴う中間セクターの分割と、2大プロジェクトを適切に成し遂げており、各管制官の努力が認められるところである。更に平成22年10月の羽田D滑走路供用開始に伴う第一次空域再編においては、中間セクターの分割や北陸セクターの分割などが、これからも続くこととなっており、各管制官は更にシミュレーターによる新たな慣熟訓練が必要となるが、その訓練計画も既に策定済みであり、空域再編に係る準備は進んでいる。また空域再編に係る各種調整会議も適切に行われている。

訓練室を中心として、転入者(新人及び異動者)に対する新訓練体制の構築を積極的に進めている。例えば個人単位の詳細な着席時間(訓練時間)の把握や、訓練監督者による訓練生の訓練進捗度が的確に把握できるOJTノートの採用などにより、訓練効率の向上、訓練期間の短縮及び訓練生のモチベーションの維持を図るなど、新たな手法や訓練方法の採用等の取り組みを始めている。この新訓練体制の試行については、本省管制課長賞詞も受賞する取り組みであり、今後の展開状況が期待されている。

	指摘・指導・助言内容	改善状況報告内容
指摘	なし	—
指導	規程類の改正等について 運用要領、処理要領は、IECS移行や中間セクター導入に係る改正は適切に実施されているが、一部改正漏れや廃止が適当なものなどがあり、整理して見直しを行うこと。	優先順位について、関東空域第一次再編と同時に改正が必要なものと、直ちに実施できるものに分類し、緊急性を要するものから作業を実施する。
助言	(1)ブリーフィング方法の検討について ブリーフィング時に、最後列まで声が届きにくい内容が不明確であったり、委員会の報告が行われていたが概略をまとめた印刷物等が用意されていないため、言いつばなし聞きつばなしになっている可能性がある。さらにブリーフィングシートを活用していないクルーもあった。これらのことからブリーフィング方法を検討して、ブリーフィング内容が全員に周知出来るように改善すること。 (2)基本動作の徹底について 20年度末のインシデントが続いた後に、本省管制課から基本動作の徹底について周知されているが、航空機との初度交信時に自局の呼出符号を省略する管制官や、他管制機関との調整時に横柄な応答をする管制官が見受けられるなど、未だに基本動作が徹底されていないことから、基本動作の重要性について再周知を行うこと。	2月期次席会議にて、今後の各種委員会の報告は、レジュメを作成し全員に正しく伝わるよう指導した。また、直ちに、ブリーフィング室の席配置を改善し、ブリーフィング内容が全員に周知できるようにし、ブリーフィングシートについても活用を図るよう周知した。 2月期次席会議に、各管制官に基本動作の徹底を図るとともに基本動作の重要性について再周知を図った。また、現在前任航空管制官によるグループ毎(主幹・主任・訓練生)の面談の際に、基本動作を徹底するよう指導している。

注:改善状況報告内容は報告書作成時点(H22.3)の記述

要改善事項(指摘) : 基準・規程等に適合していない事項又は適切に処理されていない事項
 条件付適合事項(指導) : 適合していない又は適切に処理されていない事項であるが比較的軽微な事項
 推奨改善事項(助言) : 要求事項ではないが、改善が推奨される事項