

航空安全行政の中期的方向性について

航 空 局

I. 中期的方向性策定の意義

航空安全当局は、民間航空の安全のために自らが講ずべき対策等について定めた航空安全プログラム（SSP）に基づき、国の安全目標値、航空安全当局の取組等を年度ごとに航空安全プログラム実施計画として策定し、その達成状況を評価のうえ次年度の計画を策定している。SSPは、いわば恒常的・普遍的な航空安全当局の行動規範であるが、これに加えて5年程度の中期的な視点から、航空安全行政を取り巻く状況や取り組むべき課題、方向性を示した上で、さらにこれを毎年度の計画に反映させていくことが、以下の観点から有効と考えられる。

- 例えば規則遵守の励行といった、施策の内容が明確であり効果が定量的に把握可能なものについては、目標設定と毎年度の評価を通じ、施策の効果を高めることが期待できる。一方、人材の育成や安全に関する意識の向上など、施策の効果が即座に現れないものや、効果を数量的に把握することが困難なものについては、中期的な視点から政策の方向性を示すとともに、取組を評価することで、施策の進捗や方向の妥当性を確認することが可能となるとともに、毎年度実施すべき施策を策定するに当たってのガイドラインとして活用することもできる。
- 施策の効果が即座に数量的に把握できる施策についても、中期的な目標達成に向けた進捗を管理し、政策の方向性を確認することで、より効率的に政策目的を達成することが期待できる。
- 政策の中期的方向性を業務提供者とも共有して、取組を促すことにより、レギュレータとプロバイダが認識を一つにして、航空安全のための連携の促進が期待できる。

航空安全行政の中期的方向性の検討にあたっては、航空の安全を取り巻く環境や航空の安全の現状について把握をするとともに、航空安全当局として中期的に目指すべきと考える航空安全行政の姿や、業務提供者等から要請されている施策をもとに、航空安全当局としての目標や果たすべき役割、解決すべき課題を整理した。その一環として、安全指標や目標値、取り組むべき施策等について業務提供者から意見を聴取した。

なお、ここで策定する中期的方向性については、期間を概ね5年とする。これは、政府で定めている交通安全基本計画始め、多くの中期計画が5年を期間としていること、前提となる技術の進展や経済社会の変革の予見可能な範囲を勘案すれば、5年程度までが妥当であると考えられることによる。今般の中期的方向性は、平成27年度の年度途中で策定することから、同年度を初年度として、平成32年度までを期間とする。

Ⅱ. 中期的方向性の検討にあたっての考え方

1. 航空の安全を取り巻く現状

- 我が国は、平成 20 年をピークに人口減少の局面に入っており、国内航空需要は横ばい傾向と見込まれる一方、アジアをはじめ世界の成長を取り込むため、国際航空を中心に極めて重要な役割を果たすことが期待されている。このため、今後近隣アジア諸国を中心にネットワークの拡充と外国航空会社の就航が見込まれるほか、格安航空会社（LCC：Low Cost Carrier）が本格的に参入を始めるなど、航空安全行政も、従来よりも多様な業務提供者に対して展開していくことが求められている。
- また、オリンピック・パラリンピック東京大会が開催される予定の 2020 年に、訪日外国人旅行者数 2000 万人の高みを政府として目指しており、これに対応して、首都圏空港の更なる機能強化、管制処理能力を向上させるための国内空域の抜本的再編も検討されている。したがって、航空安全行政は、今後も航空交通量が引き続き増加が予想される中、事故や重大インシデントを着実に削減していくことが求められている。
- これに対し、定期便以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者、並びに国、地方公共団体及び個人については、事故、重大インシデントの発生率が相対的に高く、近年においても、小型航空機・回転翼航空機を中心に死亡事故も発生している状況であり、小型航空機対策を様々な視点からきめ細かく進めていく必要がある。
- 一方で、我が国特定本邦航空運送事業者における乗客の死亡事故は、昭和 60 年（1985 年）の日本航空機墜落事故以降、約 30 年間発生していない。このことは、航空運送事業の安全確保にかかるあらゆる関係者の不断の努力の賜物であるが、この「死亡事故ゼロ」を今後も続けていくため、航空安全当局はじめ関係者は、たゆまぬ努力を続けて行かねばならない。
- この他、乱気流に起因する機体の動揺により乗客が負傷するなど、死亡には至らないその他航空事故は、概ね発生率が減少傾向にあるとはいうものの、依然として発生している。
- 国際民間航空機関（ICAO）においては、国際的取組としてGASP（Global Aviation Safety Plan）において、5年ごとのスパンに区切られた安全監督体制の構築に関する広範な目標や、滑走路安全等の世界的に改善に取り組むべき優先事項を挙げている。優先事項への対応については、現在ICAOの各地域事務所が主体となって対策立案の検討を進めているところ、我が国としては、アジア太平洋地域航空安全グループ会合等への参加を通じて貢献するとともに、国際的な動向と歩調を合わせ、取り組みを進めている。
- このほか、我が国初の国産ジェット旅客機であるMRJ（三菱リージョナルジェット）の開発が国家プロジェクトとして進められていること、無人航空機の

急速な利用拡大に伴い安全面における対策が必要とされていること等、新技術や産業の発展に伴う新たな安全行政の展開が必要となってくる。航空安全当局は、これらの情勢に応じた適切な措置を講じていく必要がある。

2. 中期的に目指す航空安全行政のあり方

(1) 航空安全当局の果たすべき役割、解決すべき課題

(A) 継続的に実施すべきものとして確立している基本的役割

航空安全当局は、民間航空の安全の向上のための安全監督として以下をSSPに規定しており、これらは今後も引き続き航空安全当局の基本的な役割であると考えられる。

- ①シカゴ条約の規定並びに同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続に準拠して、航空法等に基づき、民間航空の安全に係る基準等を策定し、これらに基づく処分等、報告徴収及び検査その他の安全監督を実施すること。
- ②民間航空の安全の傾向を把握し、必要に応じ、安全に係るリスクに応じた安全監査その他の安全に係るリスクを低減するための措置を実施すること。
- ③航空安全当局及び業務提供者双方の安全指標及び安全目標値を通じて、我が国における民間航空の安全達成度の測定及び監視を継続的に実施すること。また、安全達成度その他の民間航空の安全に関する数値化情報等を活用して民間航空の安全の傾向を把握すること。
- ④民間航空の安全上の問題に対処するため、航空活動関係者と協調、協議に努め、継続的に安全性の向上に努めること。
- ⑤自ら安全に係るリスクを管理するという考え方の下、航空安全当局及び航空活動関係者双方の積極的な組織内の安全文化の醸成を促進すること。
- ⑥民間航空の安全に関する情報は安全性の向上を主たる目的として利用するという前提の下、航空活動関係者に対し、当該情報の収集、分析及び関係者との共有を奨励すること。
- ⑦安全監督に関して、十分な予算、定員等の確保に努めること。
- ⑧職員が自らの職責を果たすことができるよう、必要となる教育訓練を実施すること。

しかしながら、現状においては、国際標準の国内基準化に時間を要していることや、航空活動関係者への指導監督が不十分といった課題とともに、航空安全当局内部においても業務の効率化のための改善活動がまだ十分に機能していないという課題も存在する。加えて、安全監督を確実に実施するためには、法制度の改善も含め検討を進めていく必要がある。

(B) 中期的課題に対応するために求められる役割

基本的役割を着実に果たした上で、ICAOがGASPにおいて2027年までに

各締結国における目標として掲げている予知的な安全管理を含む先進的な安全管理体制の構築に中長期的に取り組んでいく。

さらに、我が国の航空の安全を取り巻く状況の変化を踏まえると、航空の安全の更なる向上のためには、今後中期的に以下を特に推進することが必要であると考えられる。

- 航空需要の増大、業務提供者の多様化への対応。
- 死亡事故ゼロの継続と大型機における乱気流等の事故削減。
- リスクベースの安全監督を推進し、安全性を確保した上での効率的な監査、検査等を実施すること。
- 様々な視点から、きめ細かい小型航空機安全対策の策定と推進。
- ICAOにおける重点的な取組である滑走路安全、予期せぬ地表への衝突、飛行中のコントロール喪失に対する取組を推進すること。
- 国際機関等によるガイダンス資料の積極的な導入及び普及を進めること。
- 設計製造国として、国産ジェット旅客機の設計が安全・環境基準に適合することの証明（型式証明）や、製造される航空機が当該設計に一致することを保証する責任を果たすこと。また、運航開始後も、その安全性が維持・継続されるよう、安全運航に必要な情報を関係者に通知するとともに、運航開始後のトラブル発生等に的確に対応すること。
- 無人航空機の急速な普及に伴い、航空機の航行や地上の人・物の安全を確保するための課題に対する的確に対処すること。
- 航空行政当局における、規制部門と空港、交通管制に関する業務提供部門の組織的分離と機能集約を図ること。

（２）対応していくべき業務提供者等からの要請事項

業務提供者からのヒアリングを通じ把握した、航空安全行政についての要請事項は以下のとおり。

- 業務提供者の取り組むSMSへの支援
 - ・安全監査、講習会等の場を活用した指導の充実
 - ・安全文化の定着や安全意識の徹底に向け、トップインタビューの活用を含め、航空安全当局として果たしうる役割の検討
- 予防的安全対策の高度化
 - ・リスク傾向に基づく監査の重点化等
 - ・国内外の航空関係者との情報共有推進等
 - ・航空運送、空港、交通管制の3分野のうちの複数分野にまたがる事案への対応
- 個別のリスク分野への対応

- ・ヒューマンファクター
- ・空港経営改革等に伴う新たな業務提供者への指導・監督
- ・空港の制限区域内における地上取扱業務に対する規制のあり方の検討

3. 中期的な安全指標及び目標値の考え方

SSPにおいて掲げている安全指標及び目標値については、一定期間を通じて連続的に比較可能な形で設定される必要がある。

このことから、毎年度設定している安全指標及び目標値とも整合性を確保しつつ、5年程度の中期的期間を通じた安全指標及び目標値を設定し、当該期間における達成状況の把握・評価を行うこととする。

(1) 中期的な安全指標のあり方について

- 現在SSPにおいて指標としている、航空事故及び重大インシデントの発生率については、平成26年度の安全目標達成状況の評価に際しては、航空安全当局の取組が機能しているかどうかの評価の役割は果たしていると評価されている。
- SSPにおける新たな指標の導入に関しては、データの十分な収集が出来た時点で導入を検討するとされている。特に、平成26年度の安全目標達成状況の評価に際しては、空港分野に関する安全指標の導入を平成28年度にも実施すべく検討するとされた。
- このほか、安全指標の設定に関して、業務提供者からは以下のような意見があった。
 - ・事故や重大インシデントの前兆事象に関する指標を導入できないか。
 - ・予防的対策の実施状況を測る先行指標を導入できないか。
 - ・安全文化の浸透度合いを測定する指標を導入できないか。
 - ・運航体制等が全く異なる「国・地方自治体」と「個人」を同じ類型とすることの是非。
- 中期的な安全指標については、現在SSPにおいて掲げている16の指標をそのまま活用することとするが、SSPにおいて安全指標の追加導入が図られる際には、上記の意見を踏まえ、これに整合させて柔軟に見直し、業務提供者のニーズにも応えていくこととする。

(2) 中期的な安全指標及び目標値の考え方

- 平成26年度の安全目標達成状況の評価に際しては、各安全指標について年率7%減とすることについて、現実的で達成に向け関係者の取組を促すものとなっていると評価されている。また、業務提供者からも中期的目標値としても妥当な水準であるとの声が多かった。

- なお、SSPの取組において目標値を年間7%減とした考え方は、平成29年度を目標年度とし、5年間の計画期間で過去5年間の平均値について10%減を目標としている国土交通省政策評価実施計画を踏まえたものであり、中期的な視点との整合性は内包されていると言える。
- このことから、中期的な安全指標の目標値については、SSPにおける目標値の考え方を踏襲し、期間中において安全指標の年間7%の削減を続けていくこととする。なお、後述する通り期間中に点検・評価を行うこととする。

(3) 安全指標及び目標値の検証について

- 平成26年度の安全目標達成状況の評価に際しては、「具体的目標値設定にあたり参考とした政策評価基本計画においては、平成29年度までを対象期間としており、特段の状況の変化がない限り、基本的には平成29年度まではこの考え方を継続することが適当」としており、平成29年度の段階で、安全指標及び目標値に関する考え方について、検証・評価することを想定していた。
- また、SSP導入の際にも、データを十分に収集できた時点で、比較的軽微な結果に関連する指標についても目標値の設定を検討するとしている。
- 業務提供者からは、今後における新たな指標導入へのニーズも聞かれた。
- これらのことから、中期的な安全指標及び目標値についても、平成29年度の実施状況の評価する時点で、SSPにおける安全指標及び目標値との整合も考慮しながら、それまでの取組を検証・評価することとする。

4. 各施策の分析、評価及び今後の方向性についての考え方

今後5年程度の中期的期間に実施すべき具体的な施策の検討にあたっての考え方は、航空安全当局の考え方及び業務提供者からの要請、意見を踏まえ、以下のとおり整理した。

(1) 業務提供者におけるSMSの強化

- 航空運送、空港、交通管制の3分野それぞれにおける業務提供者が、安全指標及び目標値を的確に設定するよう指導を業務提供者と密に連携しながら行う。さらに、業務の内容や安全面における問題点の改善に照らし、より適切な指標及び目標の設定に向け、助言、安全教育の充実等を行う。

(2) 安全に関する航空法規等の策定・見直し等

【航空法規等の策定・見直し】

- いわずもがな国際標準との整合を図りながら、安全監査、運航基準、航空機の安全性等に係る基準の改正、策定を進める。加えて、国際機関等によるガイダンス資料が、航空安全当局及び航空活動関係者によって十分に活用され

ているとはいえない現状を踏まえ、これらの積極的な導入及び普及を進め、国際的に確立された手法を効率的に取り入れることにより、航空活動関係者による安全活動の向上を促していく必要がある。

- 乱気流に係る事案については、これまでも着席時にシートベルト着用の徹底など安全対策を講じているが、対策について引き続き検討する必要がある。
- 制限区域内における地上取扱業務中の事故等が多発していることから分野横断による規制を含めた再発防止策の検討が必要である。
- 無人航空機の飛行に関し、航空機の航行や地上の人・物の安全を確保するため、無人航空機の飛行の禁止空域及び無人航空機の飛行の方法を定める等の措置を講じる。さらに、技術の進捗や利用の多様化の状況等を踏まえ、関係者との十分な調整の上で、無人航空機の機体の機能や操縦士の技量の確保、無人航空機を使用する事業の健全な発展等を図るために必要な措置を講じる。

【国際的な取組への参画】

- ICAOにおいては、航空の安全に関する国際基準を策定しているほか、安全性向上のための国際的協調のもと行われる取組を主導している。これらの取組に参画し、国際基準を取り込む。
- 我が国は、航空における重要な立場にある国の1つであり、また国際的にも高く評価される安全レベルを達成している。このことから、ICAOにおける検討に貢献していくことも重要である。ICAOの枠組みの外においても、国際ルールを検討する取組へ積極的に参画し、国際的な役割を果たすとともに、諸外国の当局との意見交換の場を通じて最新の情報を把握することが必要である。

(3) 各種証明、許認可、監査、検査等

【各種証明、許認可等】

- 業務提供者が基準に適合しているか適切に審査・検査を行い、適合すると認められた場合には、証明・許認可等を着実に実行しており、今後も継続する。
- 特に、我が国初の国産ジェット旅客機であるMRJの設計の安全審査については、開発の円滑な推進と機体の安全の確保、米国等の外国当局との協力を進めていく必要がある。

【業務提供者に対する監査・検査等】

- 安全情報の分析で得られたリスクの傾向に応じ、安全監査の重点事項を設定する。また、必要に応じ随時実施する監査、検査等について、安全に係るリスクを反映させる検討を進める必要がある。また、監査等において、個人に

よる航空活動の把握、業務提供者における不適切な事案の把握及び事案発生
の未然防止に対応が十分でない場合があり、さらなる改善の必要がある。

- 小型航空機等の運航者に対し、特定操縦技能審査制度等を通じ、小型航空機
の運航等に係る指導・監督の強化も行うとともに、様々な観点から小型航空
機の利用実態を把握し、幅広い運航形態に応じたきめ細かい安全対策の充実
が必要である。
- 空港経営改革を通じ、空港分野では業務提供者が重層化し、多様な組織形態
と役割分担が生じることが想定されており、これに対応した監査を的確に実
施する必要がある。

(4) 安全情報の収集

【義務報告制度】

- 航空運送、空港、交通管制の各分野の業務提供者に対し義務づけている安全
情報報告制度については、関係者との共有、再発防止及び予防的対策の実施
のため、今後とも不断の改善と同制度の着実な運用が必要である。
- 情報の収集や分析・共有について、分野横断的な対応が再発防止及び予防的
対策を講ずる上で不可欠である場合があったことから、分野横断による有効
な収集・分析・共有を行うための体制の検討が必要である。

【自発報告制度】

- 義務報告で捕捉しにくい、航空の安全上の支障を及ぼす可能性があったと思
われる事象等について、第三者機関によって幅広く収集、安全情報の秘匿化
も含めた適切な分析がなされ、航空活動関係者向けの刊行物の発行、航空局
への提言等の形で成果が共有されている。しかし、平成 26 年度は報告の大
半が航空運送分野からのものであり、特に交通管制分野及び空港分野からよ
り多くの安全情報を収集するため、航空安全当局による安全文化の醸成等の
取組を、同制度の運用の改善のために実施していくことが必要である。
- 自発報告制度運営事務局からの提言について、制度的に受け止め、航空安全
行政の改善のため有効に活用していくためのプロセスについて、確立する必
要がある。

【その他安全情報の収集】

- 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、その活用を行っていくことが必要である。

(5) 安全情報の分析等

- 把握した安全情報等は、航空運送、空港、交通管制の分野別に安全部会及び有識者・学識経験者を含む安全情報分析委員会において分析し、今後の安全性向上のため必要な対策を審議・検討をしている。しかし、分野横断的な事象の検討の実施や、把握した安全情報等に係るハザードの安全に係るリスクの評価を行っていく必要がある。

(6) 更なる安全性向上のための取組

【教育訓練】

- 航空安全当局は、業務提供者等に対する監査・検査等を実施する職員に対し、必要な知識・技量の習得及び維持を目的とした研修等を行っているが、リスク傾向に基づいた監査の実施にむけて、さらなる安全監査員等の知識・技能向上を図る。

【航空関係活動者との情報共有等】

- 航空安全当局は、航空活動関係者に対して、安全監査、講習会、セミナー等を通じた知識の普及や積極的な安全情報の共有、意見の交換等の活動を引き続き行うほか、旅客への周知啓蒙も必要である。
- 乗員養成者への知識等の付与、乗員の健康面の指導監督等が充実していないという課題への対応が必要である。
- 国際的に情報共有を進め、より多くの安全情報を得ることは予防的安全対策の推進のために非常に有効であるため、国内外の関係者間で情報共有を行う制度の導入に向けた検討を進めていくことが必要である。

【情報管理システムの構築】

- 各分野における安全情報を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、リスク評価を行うためのシステムを構築しており、業務提供者との間の安全情報の効率的な収集及び共有を行っている。今後もユーザーからの意見・要望を踏まえて、システムの機能向上を図り、情報管理システムの高度化を図っていく必要がある。

【内部評価】

- 内部評価の導入初年度である平成26年度は、要領の策定等により、プロセスを具体化し、対象となる本省・地方局の各機関に対し、内部評価を実施した。今年度の内部評価では、評価プロセスの確認に重点を置き、各業務で処理されている個別課題について、進捗状況など、個々に評価するまでには至っていない。また、内部評価員の能力の維持・向上も引き続き必要である。

Ⅲ. 航空安全行政の中期的方向性

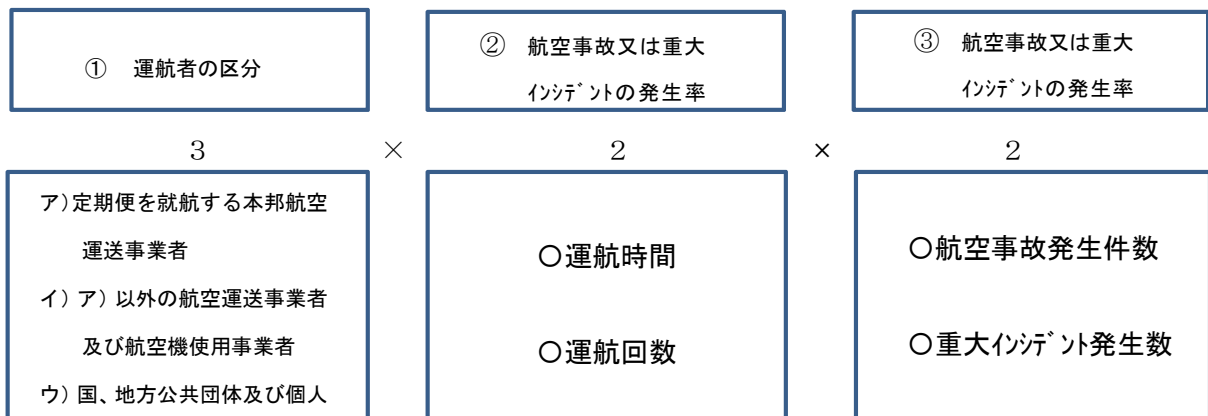
以上の検討を踏まえた、航空安全行政の中期的な方向性の内容は以下のとおり。

1. 中期的な安全指標、目標値

- ・本邦航空運送事業者が運航する定期便について、死亡事故発生率及び全損事故発生率をゼロにする。
- ・中期的な安全指標として、SSPにおける14の指標について、毎年過去5年間の平均から年率7%の削減を期間内において継続する。

(航空運送分野)

- ① (ア) 定期便を運航する本邦航空運送事業者
(イ) (ア) 以外の航空運送事業許可又は航空機使用事業許可を受けている事業者
(ウ) 国、地方公共団体及び個人
の3区分の運航者について、それぞれ
- ② 運航時間及び運航回数に対する、
- ③ 航空事故発生率及び重大インシデント発生率 (計12指標) を設定する。



(交通管制分野)

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及び重大インシデント発生率 (管制取扱機数あたり) (2指標)

- ・空港分野に関する安全指標の導入を平成28年度にも実施すべく検討するほか、平成29年度末に実績評価を行う時点で、それまでの実施状況を点検し、新たな指標の設定や、目標設定の考え方について検討する。その際は、以下のような論点も併せて検討する。

- －事故や重大インシデントに至る前の前兆事象に関する指標の導入
- －予防的対策の実施状況を測る先行指標の導入
- －安全文化の国レベルでの浸透度合いを測定する指標の導入

一運航体制等異なる「国・地方自治体」と「個人」を同じ類型とすることの是非についての検討

2. 期間中における航空安全当局の具体的施策

前章における考え方に従い、必要な予算や組織体制の確保も進めつつ、以下のとおり各施策を推進していく。

(1) 業務提供者におけるSMSの強化

<継続的に実施すべき取組>

- 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、業務提供者と連携を密にして指導、監督、助言等を行っていく。
- その際、これまでは業務提供者においてまずは安全指標と目標値を導入することに重点を置いてきたが、安全の向上のための取組により直結した指標と目標値を設定し、SMSの質の向上を図るよう指導する。

(2) 安全に関する航空法規等の策定・見直し等

【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>

- 現時点で認識されている以下の課題について、制度導入等に取り組む。
 - ・ 乗員の新たな養成手段であるAQP (Advanced Qualification Program※1) やUPRT (Upset Prevention and Recovery Training※2) の導入
 - ※1 航空会社が個人の技能取得状況に応じて柔軟に訓練・審査プログラムを策定することができる制度
 - ※2 航空機の異常姿勢の予防・回復訓練
 - ・ 疲労リスク管理システムの導入
 - ・ 国との連携調整を行う組織を強化する等認定事業場の安全性向上に係る基準の見直し
 - ・ 危険物の荷主に対する指導等の安全監督に必要な、航空法第134条に関連する基準等の検討
 - ・ 経年大型飛行機の安全性を維持するための、電気配線の劣化に対応した点検内容の設定等を求める基準の策定
 - ・ 特定操縦技能の審査制度における口述審査の内容等について、最近あった

事例等に関して適宜改正を実施。

- 安全活動の向上を促すため、国際機関等が作成した、リスクベースの意思決定等に係るガイダンス資料等を翻訳・配布すること等により、国内の航空活動関係者の活用を促す。
- 乱気流に係る事案については、引き続き航空運送事業者と共に発生要因の分析及び更なる再発防止策の検討を進めるなどの取り組みを継続する。
- ICAOにおける重点的な取組である滑走路安全については、関係者による新たな体制の構築・活動を促す。
- 空港の制限区域内における地上取扱業務中の事故の再発を防止するため、航空運送部門と空港部門が連携を図る体制を構築する。
- 無人航空機について、関係府省庁と連携して安全な運航の確保に向けたルール及び健全な利活用に向けた制度構築に取り組む。また、無人航空機に関する制度の運用と定着に努めるとともに、実態を踏まえて柔軟に見直しを進める。さらに、国際的に検討されている無人航空機等の国際基準検討に参画し、国内ルール化を進める。

【国際的な取組への参画】

＜継続的に実施すべき取組＞

- ICAOにおいては、安全管理、耐空性、環境適合性、運航、危険物輸送、遠隔操縦航空機等に関する各国からの専門家からなるパネル等の議論に参画し、国際基準の整備に我が国の意見が反映されるよう積極的な提議を行う。
- 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。
- ICAOの枠組みの外においても、安全管理に係るSMICG、危険物輸送に関する国際原子力機関（IAEA）や無人航空機に係るJARUSといった、基準やマニュアル作成に関する自主的な取組へ積極的に参画する。
- 交通管制分野における安全監督のあり方や監査手法についてのFAA及び韓国(KOCA)との意見交換等を通じた情報収集に努める。

(3) 各種証明、許認可、監査、検査等

【各種証明、許認可等】

＜継続的に実施すべき取組＞

- 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については、我が国は設計製造国政府として安全・環境基準に適合することの証明（型式証明）を行う責任を有している。このため、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、研修等による審査職員の各専門分野の技術的知見の向上、地上における各種試験や日本国内及び米国における飛行試験を行い、安全性審査を的確に実施する。
- 国産ジェット旅客機の円滑な開発・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。
- 運航開始後、設計・製造者の指導、監督を行うとともに、運航者の運航実績やトラブル発生状況等の把握に努め、安全運航に必要な情報を運航者や外国当局等に的確に通知し、十分な連携を行っていく。

【業務提供者に対する監査、検査等】

＜継続的に実施すべき取組＞

- 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、定期的及び必要に応じ随時に監査、検査等を実施する。
- 業務提供者において発生する不適切な事案等に対しては、再発防止策が確実に実施されるよう厳格な指導監督を行うとともに、有識者会議等においても改善状況のフォローアップを図っていく。
- 危険物輸送の航空輸送に携わる航空運送事業者等には、職員への教育訓練及び輸送管理に関する指導を徹底する。
- 航空機乗組員の航空身体検査を行う航空身体検査指定機関等への検査を強化し、指定医の更なる能力水準の向上・平準化を図る。また、航空会社の健康管理体制に対する監査・指導を強化することにより、航空機乗組員の健康管理等の向上を図る。
- 認定事業場に対しては、引き続き認定にかかる技術上の基準への適合性等を確認する。
- 本邦航空運送事業者の事業規模拡大等、環境の変化を十分考慮し、本社、運航、整備の基地、訓練施設及び運航便に立ち入り、監査を実施する。

＜中期的課題への取組＞

- 業務提供者に対する監査、検査等にあたり、安全情報の分析で得られた定量的なリスク傾向に応じた監査の重点事項の設定や随時監査の実施等の取組みを行う。
- 小型航空機等の運航者に対し、特定操縦技能審査制度等を通じ、操縦者の技量維持、整備点検の確実な実施について、指導・監督の強化を図る。また、

事故及び重大インシデント等が発生した際には必要に応じた指導を実施する。

- 小型航空機安全対策チームを設置し、航空運送事業からレジャーまで幅広い小型航空機の運航形態を把握の上、これに応じたきめ細かい対策の検討を行う。
- 空港の規模に応じた教育や研修及びSMS体制の構築支援を通じ、きめ細かい安全対策の充実を図るとともに、空港経営改革等に対応した監査を、必要に応じ規程を見直しつつ的確に実施する。

(4) 安全情報の収集

【義務報告制度】

<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、業務提供者への指導・助言や、FAQの見直し等により義務報告制度による着実な報告を求める。

<中期的課題への取組>

- 本制度の実施状況についてモニターを行い、必要に応じて規程等を改正するとともに、情報の収集や分析・共有において、再発防止及び予防的対策を講ずる上で、分野横断的な対応が不可欠である場合があることから、分野横断による有効な収集・分析・共有を行うための体制の見直しを図る。

【自発報告制度】

<継続的に実施すべき取組>

- 航空安全当局は、第三者機関を通じて民間航空の安全に関する情報を幅広く収集し、予防的対策に活用するため、現状の制度を基本としつつ、運用する。当該制度の周知・広報活動について、現状における取組みに加えあらゆる場面を活用して業務提供者や航空活動に従事する者に働きかける等の取組を行う。

<中期的課題への取組>

- 航空安全当局は自発報告制度運営事務局からの提言について、有効に活用していくためのプロセス検討を行い、同制度の運用改善を進める。

【その他安全情報の収集】

<中期的課題への取組>

- 以下を情報源として、民間航空の安全に関する情報を幅広く収集するととも

に、分析の上活用を図っていく。

- ・安全監査で得られた良好事例や改善を要する事項の分析結果
- ・国土交通省HPのホットラインステーション
- ・公益通報者保護制度による公益通報

(5) 安全情報の分析等

<継続的に実施すべき取組>

- 把握した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を、航空運送、空港、交通管制の分野別に、安全部会及び安全情報分析委員会において、分析や対策、安全情報の公表内容について審議する。分析結果は各業務提供者と適切に共有をする。
- 安全情報の分析結果の公表に関し、業務提供者が報告をしやすい環境づくり等も含め検討を進めるとともに、航空安全について国民の正確な理解を深めるため、情報発信に努める。

<中期的課題への取組>

- 安全に係るリスクに応じた対策を可能とするよう、当該リスクの存在する分野を把握することを含めて統計的評価・分析手法について検討を進める。また、世界的な動向を踏まえて、安全上の支障を及ぼす事態の区分の傾向や特徴に応じてきめ細かく情報を共有し、対策に反映させる。

(6) 更なる安全性向上のための取組

【教育訓練】

<継続的に実施すべき取組>

- 航空安全当局は、業務提供者等に対する監査・検査等を実施する職員に対し、座学研修及び実技研修等、能力向上のための研修を受講するなど必要な知識・技量の習得及び維持を目的とした取組を各分野において実施していく。

【航空活動関係者との情報共有等】

<継続的に実施すべき取組>

- 航空安全当局は、航空活動関係者に対して、安全監査、講習会、セミナー等を通じた知識の普及や安全情報の共有、意見の交換等の活動として以下の取組を行うほか、旅客手荷物内の危険物に関する国民への周知・啓蒙を積極的に行い、安全文化の醸成を促進する。
 - ・安全監査の場を通じた指導等の実施。
 - ・危険物輸送に関する講習会等の開催。

- ・ 医師及び医療機関等に対する講習会の開催。
 - ・ 小型航空機等に係る安全対策に係る講習会の開催。
 - ・ 認定事業場に対する講習会の開催。
 - ・ 空港の安全推進に関する懇談会の拡充。
 - ・ 航空事業安全推進フォーラム等の開催。
 - ・ 定期刊行物を利用した他官署の良好事例の水平展開。
- アジア太平洋地域の航空安全当局及び業務提供者間で航空安全情報を共有するシステムの導入に係る制度設計のワークショップや、国内の関係者との検討の枠組みに参画する。

<中期的課題への取組>

- 特定操縦技能審査制度等を通じて、小型航空機等運航者に対する指導・監督を強化し、また、様々な観点から小型航空機の利用実態を把握の上、幅広い運航形態に応じたきめ細かい安全対策の充実を図る。

【小型航空機の安全性向上のための総合的取組】

<中期的課題への取組>

- 航空安全当局は、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、以下について全国レベル・空港ごとのきめ細かい安全対策を進める。
- ・ 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
 - ・ 整備士に対する確実な整備の励行等についての講習会
 - ・ 自家用機の保険加入
 - ・ 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
 - ・ 航空機使用事業の許可取得に向けた情報提供の充実
 - ・ 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

【情報管理システムの構築】

<継続的に実施すべき取組>

- 業務提供者との間の安全情報の効率的な収集及び共有を推進するため、システム機能向上の改修を行うとともに、蓄積された安全情報について、データマイニング手法を使用した安全情報の分析及び対策の立案を行えるよう、機能向上を行う。

【内部評価】

<継続的に実施すべき取組>

- 以下の点を中心に改善を行いつつ、航空安全当局は自らの業務について評価

を行い、内部評価の結果は毎年度分をとりまとめて公表をする。

- ・評価項目や標語の見直しと評価基準の明確化を図り、評価深度を深める。
- ・内部評価員教官、内部評価員に対する研修等を通じ、内部評価員の能力を向上させる。

【業務推進体制のあり方の検討】

＜中期的課題への取組＞

- 地方航空局における規制当局と業務提供者の分離の徹底、規制当局の機能の一元化等、組織のあり方についての見直しを含め、航空安全当局における業務推進体制について見直しを進め、一層効率的な業務推進体制に向け検討を行う。

【SSPの枠組みに加えて取り組む施策】

＜継続的に実施すべき取組＞

- SSPの枠組みの中での施策のほか、安全部においては（参考）に列挙されているような課題にも取り組んでおり、あわせて着実に推進する。

IV. 今後の取組について

- 平成 32 年度までの期間における航空安全行政の取組状況について、本方向性に基づき評価・検証し、これをもとに、次の 5 年程度の期間に係る航空安全行政の中期的方向性を策定することとする。策定に当たっては、今後の航空に関する技術の高度化や環境の変化に伴うリスクの多様化の動向を把握し、対策に反映させる。また、交通安全基本計画の策定スケジュールも勘案し、中期的方向性の内容を適切に反映させることで、両者の整合性を図ることとする。
- また、上述の通り、SSPにおいて空港分野に関する安全指標を平成 28 年度から導入することについて検討するとしており、この結果を踏まえ、本方向性における中期的な安全指標についても、見直しを検討することとする。
- さらに、SSPにおいて平成 29 年度の時点で安全指標及び安全目標を検証・評価することとしており、この結果を踏まえ、本方向性における中期的な安全指標及び目標値についても、見直しを検討することとする。
- このほか、予期しない事案の発生や、航空安全行政の大きな変更等があった場合に対応した本方向性を見直しや業務推進体制の効率化に係る検討も適宜実施する。

航空局安全部が実施するその他の安全施策

平成 27 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

○ I C A O 安全監査継続的監視アプローチ (CMA) への対応

締約国自らが安全監督能力を評価し、WEB上で I C A O に報告する方式を基本とする CMA に的確に対応し、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会社の運航する機体に対する立入検査（ランディングインスペクション）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 (B A S A) 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 B A S A 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。

○ 航空の安全に関する海外協力

世界的な潮流として、航空行政の中心が安全監督となってきており、J I C A においても同業務にかかる取組が増してきている。我が国からは、要請により義務報告制度の確立や、交通管制分野の安全監督の指導等の国際協力を行っている。今後においても、技術支援や研修・講習会の講師派遣等、世界標準の底上げに寄与する取組を継続していく。

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

安全を確保しつつ、航空輸送の発展等を図るためには、十分な技能を有する操縦士等の安定的な供給を確保する必要がある。このため、乗員政策等検討合同小委員会とりまとめ（平成 26 年 7 月）に基づき、操縦士等の技量向上等を含めた養

成・確保に向けた取組を推進する。

○災害に強い体制・施設の構築

航空輸送上重要な空港(13 空港)等において、基本施設等並びに管制施設等の耐震対策を推進するとともに、南海トラフ地震等広域的災害を想定した空港施設の災害対策のあり方のとりまとめに基づく対策を推進する。

また、津波リスクの高い空港について、引き続き津波早期復旧計画の策定作業を進める。

○空港施設の維持管理・更新の推進

滑走路、誘導路等の機能を確実に確保するため、空港毎に策定した維持管理・更新計画に基づき定期的な点検、診断を行い、必要に応じて策定された計画の見直しを行うことで戦略的に維持管理・更新を実施する。