

国家航空安全計画(仮称)(NASP) 策定に向けた作業状況について

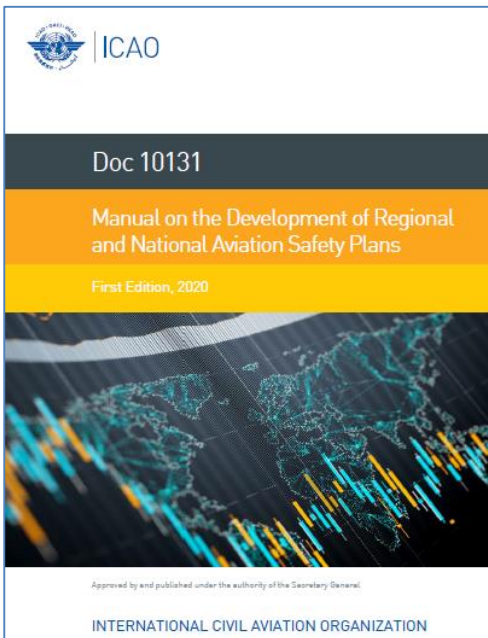
国土交通省 航空局
安全企画室
令和5年10月20日

■世界航空安全計画(GASP: Global Aviation Safety Plan)とは

- ICAO加盟国の航空分野における安全性等の向上を目的とした計画。
- 具体的には**地域及び国の航空安全計画の策定・実施**を通じ、死亡事故及び死亡事故のリスクを継続的に減少させることを目指している。
- GASPは3年毎に改定されており、直近の**2023-2025版では、2030年以降に民間航空機の死亡事故をゼロにする**という意欲的な安全目標を達成・維持するというビジョンを掲げている。
このビジョンを実現するため、国、地域、産業界での協力的な枠組みによる取組の実施を促進すべく、国際的な航空安全のパフォーマンス向上のためのGoal、Target、Indicator及び安全強化イニシアチブ(SEI: Safety Enhancement Initiative)を示している。
- GASPのビジョンを実現するため、**地域ごとの航空安全計画としてRASP(Regional Aviation Safety Plan)が策定**されており、また、**各国においてNASP(National Aviation Safety Plan: 国家航空安全計画)の策定が求められている**。

■国家航空安全計画(NASP: National Aviation Safety Plan)とは

- 航空安全マネジメントに関する国の戦略的方向性を含む基本計画文書。
- 策定にあたっては、**国家の安全上の問題をリストアップ**し、**GoalとTargetを設定**するとともに、特定された安全上の問題に対処し、GoalとTargetを達成するための**安全強化イニシアチブ(SEI: Safety Enhancement Initiative)を提示**することが求められている。
- ICAOは各国に対し、2024年までの策定を求めている。



ICAO Doc 10131 Manual on the Development of Regional and National Aviation Safety Plans

NASPの作成のプロセスとひな形が示されている。
NASPテンプレートは以下のように章立てされている。

① イントロダクション

国が抱える航空安全上の課題と実施している施策に対して**責任者がコミットする形(宣言文)**で記載。その他、**航空安全プログラム(SSP)との関係性**や**関係機関の役割等**についても記載されている。

② NASPの目的

NASPの計画期間や**国の安全上の課題とその解決のためのSEI**、**他の国内の計画との関係等**について書かれている。

③ 戦略的アプローチ

Goal, Target, Indicator, SEIをどのように定めたのかについて書かれている。

④ 運用上のリスク

運用上のリスクについて、**近年の事故等の実績や、要因分析等**について記載されている。

⑤ その他の安全上の課題

組織上のリスクなど、④で挙げた**以外のリスク**について、USOAP(監査)の結果等を基に分析の結果が書かれている。

⑥ モニタリングの実施

Goal, Targetの達成状況の確認や**SEIの実施状況の確認**を行っていくことについて記載されている。

(参考)

ICAO Circular 358 Regional and National Aviation Safety Plan Checklists

上記①～⑥毎に、ICAOが求める事項が列挙されており、NASPがそれに沿ったものになっているかを確認出来るチェックリストとなっている。



主な海外のNASPの内容は、基本的に大きく3つのタイプがある。

①GASP・ICAOマニュアルに忠実	②独自色が強い	③①と②の中間
<p>(例)オーストラリア、ネパール、バンダラデシュ</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ オードックスな内容でICAOマニュアルにも沿っている。 ➤ オーストラリアについては、NASPの章構成が上位文書であるGASPと同じ。 <p><u>章構成(オーストラリアのNASP)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • イントロダクション(目的含む) • 役割と責任 • 課題(challenge)と優先事項 • Goal、Target and Indicator • セーフティパフォーマンス測定(measurement) • ロードマップ 	<p>(例)シンガポール、スイス、米国</p> <p>【シンガポール】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 本文の記載は、一部背景が割愛されているなど、必要最小限に留められている。 ➤ <u>GoalがICAOマニュアルと異なる方法で設定されている。</u> <p>【スイス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 明確なGoalの設定が無い。 ➤ 明確なSEIの記載が無いが、<u>特定したリスク毎にActionを設定。</u> <p>【米国】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 数多くのホームページのリンクが掲載されており、<u>基本構成はマニュアルに従っているが、内容は自国の問題意識と現状の課題を色濃く反映したものとなっている。</u> 	<p>(例)ベルギー、オランダ</p> <p>【ベルギー】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 概ねICAOマニュアルと同じ章構成となっている。 ➤ <u>他国には見られない環境保全の章が有り、欧州航空安全機関(EASA)の環境ラベルプログラムの推進や持続可能な燃料の促進について記載。</u> ➤ Actionの記載はあるが、<u>SEIの記載が無い。</u> <p>【オランダ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ カテゴリー毎にリスクと新しい安全上の問題を記載。 ➤ 数多くのSEIを記載しているが、<u>Actionの記載が無い。</u>

○ICAOの要件に明確に合致させる観点からは、①は作成にあたって参考にしやすい形になっている。②は、我が国にとっては参考にしづらい。

→ 初めてNASPを作成する我が国としては①のタイプ、特に同じアジア太平洋(APAC)地域で、①のタイプで策定されているオーストラリアのNASPを参考にし、NASPの記載内容を検討していくこととしたい。

さらに可能な範囲で、我が国の独自色を出せる部分があるかについて検討したい。

○序文

我が国の航空安全を取り巻く状況及びNASPの概要と果たす役割を説明。

第1章 NASPの紹介

NASP策定の目的、SSPとの関係性、ICAO文書との関係性、国内の文書や計画との関係性を記載。

第2章 役割と責任

NASPの策定と運用に関係していく機関(ステークホルダー)とその役割を記載。

第3章 安全上の課題とリスク

近年発生した事故及び重大インシデントの概要、世界的な安全上の課題、我が国航空の安全上の課題と主要なリスクを記載。

第4章 Goal、Target及びIndicator

Goal、Target及びそれらを測るIndicatorを記載。

第5章 セーフティパフォーマンスの測定(measurement)

Goal、Target及びSEIの履行状況の監視、監査の実施、安全情報の収集と分析について記載。

第6章 ロードマップ(SEIとAction)

特定されたリスクを軽減しGoalを達成するために必要なSEIとActionをリスト化して掲載。

※下線部の章は作成にあたり多くの作業が発生

- 第3章では、我が国が対応すべき安全上の課題及びリスクについて記載する。
- 安全上の課題とリスクは、マニュアルにおいて提案されている以下の項目毎に検討したうえで、特定していくこととなっている。

◆ 主な安全上の課題とリスク

a. 国の運用上のHRC (High Risk Category)

➤ GASP・AP-RASPの全て(6つ)の運用上のHRC

- ①滑走路進入(RI) ②滑走路逸脱(RE) ③空中衝突(MAC)
- ④飛行中の制御不能(LOC-I) ⑤地表との衝突(CFIT) ⑥異常な滑走路への接触(ARC)

➤ GASP・AP-RASPに含まれない国独自のHRC

b. 特定されたa.以外の運用上のリスク

➤ データ駆動型のアプローチ

(例: フォローアップ・アクション(FA)の対象となった国の安全指標)

- 国の分析の結果(例: 安全部会、安全情報分析委員会等での検討結果等)
- その他、運用上のリスク

c. その他の安全上の課題

➤ ICAO USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme: 国際航空安全監視監査プログラム)の結果から選定(点数が低いもの等)

➤ GASPロードマップ※(組織上の課題)から分析のうえ選定

※ 組織上の課題及び運用上のリスクの一覧と、それぞれに対応する対策が列挙されている。

a. 国の運用上のHRC (High Risk Category)

➤ GASPの全て(5つ)の運用上のHRC

(滑走路進入(RI)、滑走路逸脱(RE)、空中衝突(MAC)、飛行中の制御不能(LOC-I)、地表との衝突(CFIT))

- HRCを特定している全てのAPAC地域で安全上の課題とリスクとして採用されていることから、我が国においてはいずれも発生件数が少ないという状況ではあるが、全て採用することとしたい。

➤ GASPのHRCに含まれないAP-RASPのHRC

(異常な滑走路への接触(ARC))

- APAC地域である、シンガポール及びオーストラリア等では運用上のハイリスクとして特定していない。(ARCを運用上のHRCとしている国は3か国(インド、スリランカ、ネパール)。)
- 我が国では、ARCを他のHRCと同様にハイリスクと認める程の状況では無いと考えられるため、今回は採用しないこととしたい。

ARC (Abnormal Runway Contact)

Events such as hard/heavy landings, long/fast landings, off center landings, crabbed landings, nose wheel first touchdown, tail strikes, and wingtip/nacelle strikes are included in this category.

a. 国の運用上のHRC (High Risk Category)

➤ GASP・AP-RASPに含まれない国独自のHRC

- APAC地域ではWILD (Collision Wildlife)、GCOL (Ground Collision)、RAMP (Ground handling) 等をHRCとして設定している国が多く見られるほか、その他地域等でも独自のHRCを設定している。
- 我が国においてもHRCとして追加が必要なものについて今後検討したい。

- WILD 9か国 (フィリピン、インド、タイ、スリランカ、バングラデシュ、ネパール、ブータン 等)
- GCOL/RAMP 5か国 (シンガポール、スリランカ、バングラデシュ 等)

WILD (Collision Wildlife)

Collision with, risk of collision, or evasive action taken by an aircraft to avoid wildlife on a runway or on a helipad/helideck in use.

GCOL (Ground Collision)

Collision while taxiing to or from a runway in use.

RAMP (Ground handling)

Occurrences during (or as a result of) ground handling operations.

<その他地域等の運用上のHRC (例) >

- System/component failure-non-powerplants (南米RASP)
- Turbulence (南米RASP)
- Fire (フィンランド、英国)

SCF (System/component failure or malfunction)

Failure or malfunction of an aircraft system or component.

Fire (Fire/smoke)

Fire or smoke in or on the aircraft, in flight or on the ground

b. 特定されたa.以外の運用上のリスク

➤ データ駆動型のアプローチ及び国の分析の結果

【例】

- ✓ 飛行中の機体の動揺※(客室乗務員や乗客の負傷)
- ✓ 航空機からの落下物
- ✓ 機内持ち込み制限品に係る航空機利用者の知識不足 等

※ 令和4年に定期便に係る航空事故(乗客又は客室乗務員の骨折案件)が8件発生しており、数値変動の度合いが2σを超えたことからフォローアップ・アクションを行っている

➤ その他、運用上のリスク

【例】

- ✓ 小型航空機に携わる運航者等の知識・技量不足(高い事故率)
- ✓ 操縦士、整備士等の不足(我が国では2030年問題)
- ✓ 空飛ぶクルマに係る安全性の確保 等

<上記以外の諸外国における運用上のリスク>

- | | |
|---|-----------------------|
| ❑ Inappropriate handling of Dangerous goods | 3か国(パキスタン、ベルギー、ポーランド) |
| ❑ Disruptive passengers | 2か国(オランダ、ベルギー) |
| ❑ Deficient Maintenance | 2か国(インド、パキスタン) |
| ❑ RPAS Operations | 1か国(ポーランド) |
| ❑ Aircraft significant system failure | 1か国(スリランカ) |
| ❑ System component failure | 1か国(シンガポール) |

c. その他の安全上の課題

- ICAO USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme: 国際航空安全監視監査プログラム)の結果から特定(点数が低いもの等)
- GASPロードマップ(組織上の課題)から分析のうえ選定

○その他の安全上の課題の特定について

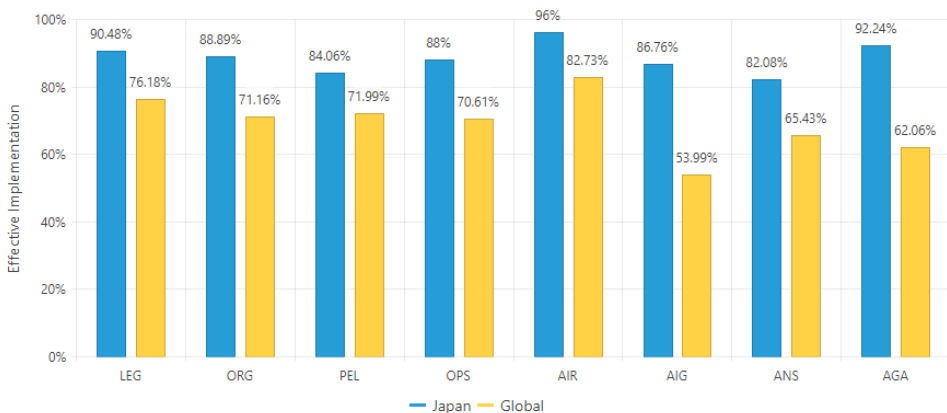
我が国のUSOAPにおける点数は、各項目とも全て世界平均を上回っており、かつ各項目の点数に大きな差異はない状況であるため、この手段で課題は特定しづらい。

よって、受査結果は参考にしつつ、組織上の課題が例示されているGASPロードマップから、我が国で対応できていないものを確認し、対応の必要性を検討したうえで、課題として特定するとともに、独自の課題があれば追加していくこととしたい。

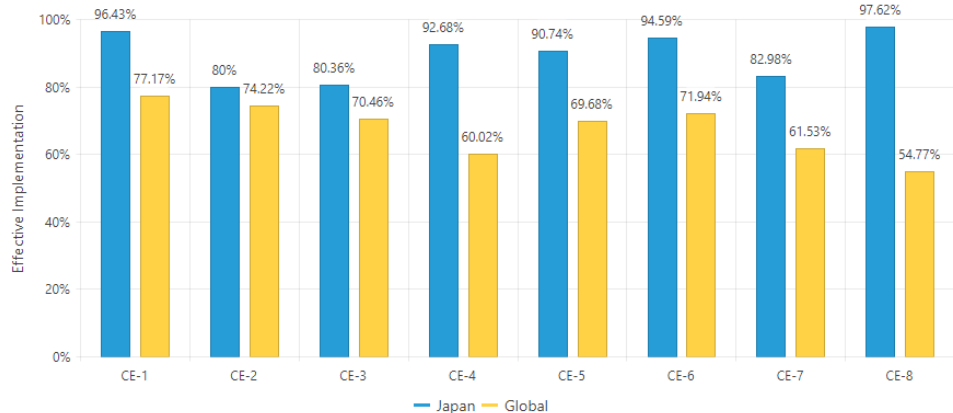
(参考)日本におけるUSOAPの状況

青: 日本
橙: 世界平均

El by Audit Area



El by Critical Element (CE)



【その他の安全上の課題例】

◆:ロードマップ上の例示 □:我が国の組織上の課題例

人材育成系	<ul style="list-style-type: none"> ◆ プロバイダーを監督する者に対する技術ガイダンス等の有効的な周知 □ プロバイダーの監督や基準を策定する職員に対するガイダンス等の訓練ツールの拡充 ◆ プロバイダーを監督する優秀な人材の確保 □ 人材確保及び効率的な人材育成スキームの構築
のり強化系	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 主要な航空関係者との協力及びSSPの継続的な改善 □ SSPを更に発展させるための航空関係者との体制強化 ◆ 特定されたハザードに関連する安全リスクの評価のためのプロセス確立 □ ハザード及びリスクに係る評価プロセスの統一化
システム系	<ul style="list-style-type: none"> ◆ SDCPS (Safety Data Collection and Processing System: 安全情報収集・処理システム)の構築 ◆ 航空の安全情報に係る共有、交換の仕組み構築 □ ICAOから求められるSDCPSの基準への対応 (SDCPSによる分析、ダッシュボード化)
文化醸成系	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 安全情報の報告を促進する安全文化の醸成 ◆ プロバイダーのSMSの一部としての自発報告の奨励 □ プロバイダーとの安全情報に係る実行性のある情報共有、交換の促進 等

<GASP ロードマップから抜粋したもの>

Safety enhancement initiative	SEI-2 – Development of a comprehensive regulatory oversight framework
Stakeholder	States
Actions	<ul style="list-style-type: none"> □ 2A – Establish and maintain an independent regulatory oversight authority, which includes separation of oversight functions from service provision functions where these exist within the authority (CE-3) □ 2B – Develop an effective system to promulgate technical guidance and tools, and provide safety-critical information needed for technical personnel to effectively perform their safety oversight functions (CE-5) □ 2C – Establish an effective system to attract, recruit, train and retain qualified and sufficient technical personnel to support regulatory oversight (see SEI-5) (CE-3 and CE-4)

Safety enhancement initiative	SEI-21 – Advancement of safety risk management at the national level
Stakeholder	States
Actions	<ul style="list-style-type: none"> □ 21A – Establish data sharing connectivity and integration among the aviation safety databases of the State, including the mandatory occurrences reporting system, voluntary safety reporting systems, safety audit reports and aviation system statistics (traffic volume, weather information, EI scores, etc.) □ 21B – Develop risk modelling capabilities to support monitoring system safety issues and accident/incident prevention □ 21C – Encourage information-sharing with industry

- ❑ 第4章では、国のGoal、Target及びそれらの達成状況を測るIndicatorについて記載する。
- ❑ 各締約国はGASPのGoal、Target及びIndicatorに沿って、NASPを策定すべきとされている。

●GASP、AP-RASPのGoalの関係性

GASP		AP-RASP	
Goal 1	Achieve a continuous reduction of operational safety Risks 運用上の安全リスクの継続的減	Goal 1	Reduction in Operational Risks 運用上のリスクの低減
Goal 2	Strengthen States' safety oversight Capabilities 国家の安全監督能力の強化	Goal 2	Improvements in Safety Oversight and Compliance 安全監督とコンプライアンスの改善
Goal 3	Implement effective State safety programmes (SSPs) 効果的なSSPの実施	Goal 3	Consistent and effective safety management system(SMS) and SSP 効果的なSMSとSSP
		Goal 4	Data-driven regulatory oversight データ駆動型の規制監督

●GASP、AP-RASPのGoalの関係性（つづき）

GASP		AP-RASP	
Goal 4	Increase collaboration at the regional level 地域レベルでの連携強化		
Goal 5	Expand the use of industry programmes and safety information sharing networks by service providers 産業界プログラムと安全情報共有ネットワークの利用拡大		
Goal 6	Ensure the appropriate infrastructure is available to support safe operations 安全な運用をサポートするための適切なインフラの確保	Goal 5	Enhanced aviation infrastructure (physical and institutional) 航空インフラの強化(物理的・制度的)

- AP-RASPはGASPの一部のGoalに関連して設定していないが、他はGASPに沿っている。

●GASPとAPAC地域各国のGoal

※NASP上でGoalを確認できた14か国が対象

GASP		各国の状況(要約)
Goal 1	Achieve a continuous reduction of operational safety Risks 運用上の安全リスクの継続的削減	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>安全上のリスクの継続的削減(8か国)</u> ・安全性の向上(4か国) ・Goal1に該当する設定が無い(2か国)
Goal 2	Strengthen States' safety oversight Capabilities 国家の安全監督能力の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>安全監督能力の強化(11か国)</u> ・効果的な安全監督能力の確保(2か国) ・Goal2に該当する設定が無い(1か国)
Goal 3	Implement effective State safety programmes (SSPs) 効果的なSSPの実施	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>効果的なSSPの実施(11か国)</u> ・SSPの実施(1か国) ・ハザードの特定、リスクの評価、削減(1か国) ・Goal3に該当する設定が無い(1か国)
Goal 4	Increase collaboration at the regional level 地域レベルでの連携強化	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>地域レベルでの協力体制の強化(6か国)</u> ・世界の航空安全の支援(3か国) ・Goal4に該当する設定が無い(5か国)

●GASPとAPAC地域各国のGoal

※NASP上でGoalを確認できた14か国が対象

GASP		各国の状況(要約)
Goal 5	<p>Expand the use of industry programmes and safety information sharing networks by service providers</p> <p>産業界プログラムと安全情報共有ネットワークの利用拡大</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・産業界プログラムと安全情報共有ネットワークの利用拡大(2か国) ・<u>産業界プログラムの利用拡大(5か国)</u> ・安全文化、Just Cultureの醸成(2か国) ・Goal5に該当する設定が無い(5か国)
Goal 6	<p>Ensure the appropriate infrastructure is available to support safe operations</p> <p>安全な運用をサポートするための適切なインフラの確保</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>適切なインフラの確保(9か国)</u> ・Goal6に該当する設定が無い(5か国)

- ・ 表現の違いはあるものの各国ともGASP(AP-RASP)に沿った形でGoalを設定している。
- ・ 我が国はAPAC地域に所属するが、AP-RASPに取り入れられなかったGoalに対応することも重要であると考えていることから、GASPの6つのGoalに沿った方向で検討したい。

■ Goal1のTargetの方向性

※NASP上でGASP Goal1に相当するTargetを確認できたAPAC地域の12か国が対象
 1か国で一つのGoalに複数のTargetを設定している例もあることから、合計は延べ数。

Goal1	Target(GASP)	Target(AP-RASP)	各国の状況(要約)
Achieve a continuous reduction of operational safety Risks	Maintain a decreasing trend of global accident rate	Maintain a 3-year moving average decreasing trend of fatal accidents per million departures	<ul style="list-style-type: none"> ・maintain decreasing trend 6か国 ・No fatal accidents 4か国 ・5~50% reduction 4か国

: 我が国で設定するTarget

- AP-RASP及び各国とも事故率の減少傾向を維持する内容となっており、我が国としても同様に減少傾向の維持を目指すこととする。

■ Goal2のTargetの方向性

※NASP上でGASP Goal2に相当するTargetを確認できたAPAC地域の9か国が対象

Goal2	Target(GASP)	Target(AP-RASP)	各国の状況(要約)
Strengthen States' safety oversight Capabilities	All States to improve their score for the effective implementation (EI) of the critical elements (CEs) of the State's safety oversight system (with focus on priority PQs) as follows: a) by 2024 – 75 per cent EI score b) by 2026 – 85 per cent EI score c) by 2030 – 95 per cent EI Score	States to progressively enhance safety oversight capability to achieve at least 75% EI in USOAP CMA, and to achieve an APAC average overall USOAP EI score higher or equal to the global average [by 2024]	・Target(GASP)で示された期限、EI scoreを達成するように設定 8か国 ・Target(GASP)で示された期限、EI score以下の設定 1か国

 : 我が国で設定するTarget

USOAP(ICAOの国際航空安全監視監査プログラム)では、PQ(Protocol Question)を使用して各締約国に対して監査を行い、国の安全監督能力を測る指標としてEffective Implementation(EI)を点数付けする。

- AP-RASP及び1か国を除き各国ともGASPを踏まえた内容となっており、我が国としても同様に設定する。
- 我が国のEIスコアは90.26%であり、GASP Targetのa) b)及びAP-RASPのTargetはクリアしている。
- よって、GASP Targetのc)である95%以上に向上させるTargetを設定する。

■ Goal3のTargetの方向性

※NASP上でGASP Goal3に相当するTargetを確認できたAPAC地域の9か国が対象

Goal3	Target①(GASP)	Target (AP-RASP)	各国の状況(要約)
Implement effective State safety programmes (SSPs)	By 2023, all States to implement the foundation of an SSP	設定なし	—

- 我が国ではSSPの基礎は構築済みであり、本Targetは採用しない。

Goal3	Target②(GASP)	Target (AP-RASP)	各国の状況(要約)
〃	By 2024, all States to publish a national aviation safety plan	States should publish national aviation safety plans (NASP) [by 2024]	—

- NASPで定めるTargetではないことから、本Targetは採用しない。

Goal3	Target③(GASP)	Target (AP-RASP)	各国の状況(要約)
〃	All States to work towards an effective SSP as follows: a) by 2025 – Present* b) by 2028 – Present and Effective	States should implement an SSP that is present [by 2025]	<ul style="list-style-type: none"> Target (GASP) 通りに記載 1か国 to implement effective SSP 6か国 その他 2か国

 : 我が国で設定するTarget

※ “Present”及び“Present and Effective”という用語は、ICAOのSSP Implementation Assessment (SSPIA)で使用される、SSPの成熟度を表すもの。成熟度は「Not Present and Not Planned」「Not Present but Being Worked On」「Present」「Present and Effective」の4段階。

- 各国を確認すると「to implement effective SSP」の記載が多いが、これはGASPの前の版(2020-2022)での書き方であり、最新版では「Present」等の書き方に置き換えられている。よって、現在のGASPの記載を基に設定する。

■ Goal4のTargetの方向性

Goal4	Target①(GASP)	Target (AP-RASP)	各国の状況(要約)
Increase collaboration at the regional level	By 2023, States that do not expect to meet GASP Goals 2 and 3 to seek assistance to strengthen their safety oversight capabilities or facilitate SSP implementation	設定なし	—

- GASPのGoal2及びGoal3について達成済み又は達成を目指していく予定であり、本Targetは採用しない。

Goal4	Target②(GASP)	Target (AP-RASP)	各国の状況(要約)
〃	By 2023, all regions to publish an updated regional aviation safety plan (RASP), in line with the 2023–2025 edition of GASP.	設定なし	—

- ICAO Regional Officeが目指すべき内容であり、本Targetは採用しない。

■ Goal4のTargetの方向性(つづき)

※NASP上でGASP Goal4に相当するTargetを確認できたAPAC地域の6か国が対象

Goal4	Target③(GASP)	Target (AP-RASP)	各国の状況(要約)
"	By 2025, all States to contribute information on operational safety risks, including SSP safety performance indicators (SPIs), and emerging issues, to their respective regional aviation safety group (RASG).	設定なし	<ul style="list-style-type: none"> Target (GASP)通りに記載 5か国 representation at ICAO meetings, panels and working groups 1か国

: 我が国で設定するTarget

- 1か国を除き各国ともGASPを踏まえた内容となっており、我が国としても同様に設定する。

■ Goal5のTargetの方向性

※NASP上でGASP Goal5に相当するTargetを確認できたAPAC地域の6か国が対象1か国で一つのGoalに複数のTargetを設定している例もあることから、合計は延べ数。

Goal5	Target(GASP)	Target (AP-RASP)	各国の状況(要約)
Expand the use of industry programmes and safety information sharing networks by service providers	Maintain an increasing trend in industry's contribution in safety information sharing networks to States and regions to assist in the development of NASPs and RASPs.	設定なし	<ul style="list-style-type: none"> ICAOが認定する業務評価プログラムへのプロバイダー参加数 5か国 safety information sharing networksの構築 1か国

: 検討中

- 各国ともGASPの表現どおりの記載ではなく、ICAOが認定した産業界向けの評価プログラムへの参加数の増加等をTargetとしている国がある。
- 我が国も各国の設定状況を踏まえつつ設定していくこととする。

■ Goal6のTargetの方向性

※NASP上でGASP Goal6に相当するTargetを確認できたAPAC地域の8か国が対象

Goal6	Target(GASP)	Target (AP-RASP)	各国の状況(要約)
Ensure the appropriate infrastructure is available to support safe operation	By 2025, maintain an increasing trend of States with air navigation and aerodrome infrastructure that meet relevant ICAO Standards.	<ul style="list-style-type: none"> States should achieve at least 75% EI in AGA of USOAP CMA, and an APAC average USOAP EI score in AGA higher or equal to the global average [by 2025]. States should achieve at least 75% EI in AIG of USOAP CMA, and an APAC average USOAP EI score in AIG higher or equal to the global average [by 2025]. Certify all aerodromes the APAC region that are used for international operations [by 2025]. 	<ul style="list-style-type: none"> to implement the Air Navigation Plan and airport infrastructure 4か国 国際空港全ての認証 3か国 COSPAS-SARSAT satellite distress beacon system availability 1か国

：検討中

- GASP、AP-RASP及び各国とも基本的にinfrastructureについて記載している。
- 我が国としてもinfrastructureに係る記載を基本としたいが、記載できる内容の確認、調整を今後行っていく。

なお、Indicatorは、次ページ以降で説明するAction確定の作業後に、GASPにおけるIndicator例及びGASPのIndicator例の詳細を纏めたDoc 10162 (Manual on Monitoring Implementation of Regional and National Aviation Safety Plans)を参考に、自国に相応しいものを選択していくこととする。

- 設定したGoal及びTargetを踏まえ、これらを達成するために必要なSEIを設定する。
- 以下は、今回説明した我が国のGoal、Target及び我が国の安全上の課題とリスクとして抽出した内容を元にSEI案として検討している内容を関連付けたもの。
- SEI確定後は、関連するActionを確定、対応するIndicatorを選択していく。

Goal(案)	Target(案)	関連するSEI(例示)
Goal1: Achieve a continuous reduction of operational safety Risks	事故発生率の減少傾向を維持する。	<ul style="list-style-type: none"> ・我が国として特定したHRCに係る低減策 (安全上の課題とリスク) 我が国として特定した運用上のHRC ⇒ <u>(SEI案) HRC (RI, RE, MAC, LOC-I 及び CFIT等) 発生要因の低減</u> ・その他、我が国として特定した運用上のリスクに係る低減策 (運用上のリスク) 飛行中の機体の動揺 ⇒ <u>(SEI案) 飛行中の機体の動揺による負傷要因の低減</u> (運用上のリスク) 航空機からの落下物 ⇒ <u>(SEI案) 落下物発生防止に寄与する対策の推進</u> (運用上のリスク) 機内持ち込み制限品に係る航空機利用者等の知識不足 ⇒ <u>(SEI案) 制限品の機内持ち込みを防止する取組の推進</u> (運用上のリスク) 小型航空機に携わる運航者等の知識・技量不足(高い事故率) ⇒ <u>(SEI案) 小型機操縦士等への指導監督強化</u> 等

Goal(案)	Target(案)	関連するSEI(例示)
Goal 2: Strengthen States' safety oversight capabilities	国の安全監督能力を測るスコアを95%以上に向上させるための対応を行う。	(安全上の課題とリスク)プロバイダーの監督や基準を策定する職員に対するガイダンス等の訓練ツールの拡充 (安全上の課題とリスク)人材確保及び効率的な人材育成スキームの構築 ⇒(SEI案)総合的な安全監督の枠組みの構築
Goal 3: Implement effective State safety programmes (SSPs)	国のSSPIに係るスコアを全体として高いスコアに達するまで、段階的に向上させる。 a) 2025年までにー Present b) 2028年までにー Present and effective	(安全上の課題とリスク)ICAOから求められるSDCPSの基準への対応 (安全上の課題とリスク)ハザード及びリスクに係る評価プロセスの統一化 ⇒(SEI案)国レベルの安全リスク管理の推進 (安全上の課題とリスク)プロバイダーとの安全情報に係る実行性のある情報共有、交換の促進 ⇒(SEI案)安全情報に係る分析高度化のための関係者との戦略的な協力
Goal 4: Increase collaboration at the regional level	2025年までにSSPのSPIや新たな問題を含む運用上の安全リスクに関する情報をRASG(Regional Aviation Safety Group)に提供する。	【他の国の例(豪・星・ネパール)】 ・Strengthen Australia's Regional (Asia Pacific) Engagement (豪) ・Support ICAO initiatives and capacity building efforts in the Asia Pacific (APAC) region (星) ・Strategic collaboration with key aviation stakeholders to enhance safety in a coordinated manner (ネパール)

Goal(案)	Target(案)	関連するSEI(例示)
<p>Goal 5: Expand the use of industry programmes and safety information sharing networks by service Providers</p>	<p>(要検討・調整)</p>	<p>【他の国の例(豪・ネパール・比)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・Encourage industry participation in defined industry programmes (豪) ・Strategic collaboration with key aviation stakeholders to support the proactive use of risk modelling capabilities (ネパール) ・Encourage industry participation in defined industry programmes (比)
<p>Goal 6: Ensure the appropriate infrastructure is available to support safe operations</p>	<p>(要検討・調整)</p>	<p>【他の国の例(豪・スリランカ・バングラデシュ)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・Ensure Australia has the appropriate Air Traffic Services and airspace infrastructure to support safe operations (豪) ・Implement the air navigation and airport core infrastructure and improve the EI percentage (スリランカ) ・Ensure Bangladesh has the appropriate other national infrastructure to support safety operations (バングラデシュ)

- Goal、Target、SEI及びActionを定め、たうえで実施期間や実施機関等を決定していく。
- これらを以下の表の形でまとめることでロードマップを作成する。

○ロードマップ(活動項目一覧)の記載例

Goal 1: 運用上の安全性リスクの継続的な低減を達成する。

関連するTarget	SEI	Action	期間	実施機関
事故率の減少傾向の維持	滑走路誤進入の要因を軽減させる	国の滑走路安全プログラムの検討、RST拡大に向けた対策	○年まで	航空局
		操縦士に対する空港の間違いやすい誘導路の名称の周知強化	○年まで	航空局
		空港のホットスポットに係るAIPへの公示	進行中	航空局
	LOC-I(飛行中の制御喪失)の要因を軽減させる	UPRT(Upset Prevention and Recovery Training)の義務化	○年まで	航空局
	

検討中

○現在の文書

航空安全プログラム(SSP)

○NASP策定後

航空安全プログラム(SSP)

航空安全行政の中期的方向性

◇第11次交通安全基本計画(2021年度～2025年度)に
合わせて5年に1回更新

- ・航空の安全を取り巻く現状と課題
- ・中期的に目指す航空安全行政のあり方
- ・中期的な安全指標及び安全目標値の考え方
- ・各施策の分析、評価及び今後の方向性についての考え方
- ・中期的な安全指標及び安全目標値
- ・期間中における航空安全当局の具体的施策
- ・今後の取組について
- ・航空局安全部が実施するその他の施策

航空安全プログラム実施計画 ◇毎年更新

- ・安全に係る方針及び目標
- ・航空安全当局の取組
- ・SSPの実施状況の確認

国家航空安全計画(NASP) ◇3年ごと更新

- ・本文
- ・ロードマップ

NASP本文
に取り込み

ロードマップ
に取り込み

今後の取組事項はロードマップに取り込み

指標毎目標の
達成状況

取組の実績
評価

年次報告書(Annual Report) ◇毎年発行

※詳細検討中

- ・指標毎目標の達成状況
- ・NASPにおけるSEI、Actionの進捗状況
- ・取組の実績・評価 等