

令和 3 年 7 月 2 6 日 制定（国空安企第 1 1 8 号）

令和 3 年度  
航空安全プログラム実施計画

令和 3 年 7 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、定期的に(毎年度1回)国の安全目標値を設定、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、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) 滑走路誤進入防止のための分野横断的な取組
  - (5) 情報管理システムの構築
  - (6) 内部評価
  - (7) 業務推進体制のあり方の検討
  - (8) SSPの更なる推進

## 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）航空局安全部が令和3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) 令和2年度の実績・評価

#### (1) 令和2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

令和2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、交通管制分野及び空港分野の各区分について、航空事故発生率及び重大インシデント発生率などについて、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) 令和2年に発生した航空事故及び重大インシデント

令和2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。

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：3件

- ・令和2年4月12日 ANAウイングス機（ボーイング 式737-800型）は、福岡空港を離陸し、飛行中、機体が動揺した際、客室乗務員1名が負傷した。当該機は飛行を継続し、20時09分大阪国際空港に着陸した。
- ・令和2年8月29日 スカイマーク機（ボーイング 式737-800型）は、東京国際空港を離陸し、上昇中、鳥と衝突し、機体の外板等を損傷した。
- ・令和2年10月23日 オリエンタルエアブリッジ機（ボンバルディア式DHC-8-402型）は、福岡空港を離陸し、福江空港に着陸した際、機体の胴体後部下面を滑走路へ接触させ、機体を損傷した。

#### 重大インシデント：2件

- ・ 令和2年1月8日 日本エアコミューター機（ATR式42-500型）は、喜界空港を離陸し、10時01分奄美空港に着陸した際、滑走路を左側へ逸脱し、同滑走路西側の緑地帯に停止した。
- ・ 令和2年12月4日 日本航空機（ボーイング式777-200型）は、那覇空港を離陸し、上昇中、第1（左側）エンジンから異音及び振動が発生したため、当該エンジンを停止させ、緊急事態を宣言の上、引き返し、同空港B滑走路に着陸し、同滑走路上で停止した。

#### 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：1件

- ・ 令和2年6月29日 中日本航空機（富士ベル式204B-2型）は、奈良県ヘリポートを離陸し、9時30分兵庫県神崎郡福崎町内場外離着陸場に着陸した際、強めの接地となった。

##### 重大インシデント：2件

- ・ 令和2年8月28日 東北エアサービス機（ユーロコpter式AS332L1型）は、新潟県長岡市内場外離着陸場を離陸し、物資（古い鉄塔の部材、重量：輸送用のモッコと合わせて約790キログラム）をつり下げて輸送中、荷下ろし場である同場外離着陸場付近の草地に、当該物資が落下した。
- ・ 令和2年12月4日 東邦航空機（エア・ヘリコプターズ式AS350B3型）は、宮城県東松島市内場外離着陸場を離陸し、物資（枯れ木、重量約380キログラム）をつり下げて輸送中、田んぼに、当該物資の一部（重量約30キログラム）が落下した。

#### 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：1件

- ・ 令和2年2月1日 福島県警察航空隊機（アグスタ式AW139型）は、移植用臓器の搬送のため、福島県会津若松市の会津若松中央病院場外離着陸場から福島空港へ飛行中、福島県郡山市三穂田町の上空において、メインローター・ブレードとテール・ドライブシャフトが接触し、操縦が困難となり不時着して横転した。機体は大破したが、火災は発生しなかった。

##### 重大インシデント：2件

- ・ 令和2年2月16日 札幌市消防局航空隊機（アグスタ式AW139型）は、石狩場外離着陸場を離陸し、救助訓練のため同場外西側から進入中、つり下げ装置（ホイスト装置）に取り付けたおもりを国有林に落下させた。
- ・ 令和2年4月17日 航空大学機（シラス式SR22型）は、帯広空港を離陸し、同空港に着陸した際、前脚を損傷し、滑走路上に停止した。

#### その他（個人）（滑空機、超軽量動力機を含まない。）

##### 航空事故：2件

- ・ 令和2年7月19日 個人機（セプテック式172N 5型）は、札幌飛行場を離陸し、飛行中、北海道空知郡南富良野町付近の山に衝突した。
- ・ 令和2年12月30日 個人機（ピコニック式R66型）は、津市伊勢湾ヘリポートを離陸し、飛行中、静岡県島田市大代付近において墜落した。

##### 重大インシデント：0件

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：0件

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) 令和2年度の達成状況

令和2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24指標のうち、未達成のものが6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】

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	0.62	2.30	未達成(371%)
	件/100万回	1.24	3.93	未達成(317%)
重大インシデント発生率	件/100万時間	1.87	1.53	達成(82%)
	件/100万回	3.71	2.62	達成(71%)

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	15.04	9.86	達成(66%)
	件/100万回	10.83	7.06	達成(65%)
重大インシデント発生率	件/100万時間	33.74	19.73	達成(58%)
	件/100万回	23.45	14.13	達成(60%)

その他(国、地方自治体)(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	15.28	13.23	達成(87%)
	件/100万回	18.32	15.97	達成(87%)
重大インシデント発生率	件/100万時間	4.36	26.45	未達成(607%)
	件/100万回	5.24	31.93	未達成(609%)

その他(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	141.18	80.50	達成(57%)
	件/100万回	135.93	68.69	達成(51%)
重大インシデント発生率	件/100万時間	62.74	0.00	達成(-%)
	件/100万回	60.41	0.00	達成(-%)

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	1.06	3.94	未達成(372%)

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)	0.00	0.00	達成(-%)

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)*	21.77	25.67	未達成(118%)
---	--------------------	-------	-------	-----------

\*令和2年着陸回数の速報値を使用

#### (4) 令和2年度の国の安全指標及び安全目標値の結果の検証

令和2年度の状況についての評価

令和2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、6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

未達成の指標についての検証

定期便を運航する本邦航空運送事業者の航空事故発生率

- ・目標達成には航空事故件数が1件以下とならなければならなかったが、機体の動揺等による客室乗務員の負傷事案が1件、航空機の損傷(大修理を要するもの)が2件発生し、年間で3件となった。
- ・上記事案3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、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。

その他(国、地方自治体)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0件とならなければならなかったが、機体の外につり下げた物件が意図せず落下した事態が1件、着陸時に前脚が損傷し航行が継続できなくなった事態が1件発生し、年間で2件発生した。
- ・着陸時に前脚が損傷し航行が継続できなくなった事態の詳細な発生原因は運輸安全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、国や地方自治体の航空機を含め、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、小型航空機の操縦士向けの安全セミナー等の開催、小型航空機の整備士を対象とした講習会の開催などにより対策を講じてきた。
- ・また、平成28年12月から定期的に行っている「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、引き続き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

- ・目標達成には、人の死傷又は航空機が損傷した事態の件数が18件以下とならなければならなかったが、22件発生した。(内訳;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が10件、航空機が損傷した事態が12件発生)
- ・各事案については、空港管理者等に対し原因及び再発防止策を速やかに報告するよう指導するとともに、これらの情報を、空港安全部に報告後、各空港管理者へ水平展開し共有した。また、

同様の事案が全国的に連続して発生した際は、当該事案の概要、原因、再発防止策等の情報を随時、全国の空港管理者等へ水平展開し共有を行うとともに、空港内の関係事業者向けの注意喚起等の対応について通知する等、再発防止及び未然防止へ向けた取組を行った。

B) 令和3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

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した。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。なお、目標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。

各指標については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。

(2) 令和3年度の安全指標及び安全目標値の具体的な設定

(1)の考え方に従って、令和3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】

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	0.60	件/100万時間
	1.19	件/100万回
重大インシデント発生率	1.79	件/100万時間
	3.56	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	14.46	件/100万時間
	10.41	件/100万回
重大インシデント発生率	32.45	件/100万時間
	22.54	件/100万回

○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	14.69	件/100万時間
	17.62	件/100万回
重大インシデント発生率	4.20	件/100万時間
	5.04	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	135.75	件/100万時間
	130.71	件/100万回
重大インシデント発生率	60.33	件/100万時間
	58.09	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	1.02	件/100万回
---------	------	---------

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	0.76	件/100万機 (管制取扱機数)

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	20.93	件/100万回 (着陸回数)

【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。

## ICAOの優先事項に係る安全指標

カテゴリ	安全指標	令和元年	令和2年
滑走路安全(RS)	航空機の滑走路・誘導路誤進入	18	8
	車両又は人の滑走路・誘導路無許可進入	21	15
滑走路逸脱(RE)	滑走路逸脱(事故及び重大インシデントの場合に限る)	3	1
空中衝突	TCAS RA 通報の受領	184	106
飛行中の制御不能(LOC-I)	異常姿勢からの回復操作	0	0
	失速からの回復操作	1	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	53	30

## 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	令和元年	令和2年
操縦士(大型)	256	178
操縦士(小型)	103	55
運航管理者	5	5
航空管制・運航情報	7	2
空港管理	0	2
客室乗務	51	24
整備業務	142	235
地上取扱業務	128	186
製造技術	0	0
その他	113	63
総計	805	750

その他は、グライダーに関する報告

なお、平成30年から新たに設定された指標のうち、ICAO優先事項については、ICAO世界航空安全計画(GASP)の2020~2022年版で追加、細分化されたICAO優先事項を含めることとし、複数年の傾向を把握、分析し、目標値の設定について検討を進めていくこととする。

## 3. 業務提供者の安全指標及び安全目標値

### (1) 令和2年度の妥当性の確認

#### 航空運送分野

#### (イ) 航空運送事業者

令和2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55社、計70社)から届出がなされた。多くの事業者では令和元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22社(特定本邦8社・東京局管轄9社・大阪局管轄5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

令和2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74社（うち航空運送事業者は31社）から届出がなされた。多くの認定事業場では令和2年度の安全指標を踏襲し、同年度の取り組みの総括を踏まえて目標値を設定している。なお、取り組みの総括を踏まえて新たな安全指標を設定したのは、航空運送事業者を除く国内認定事業場43社のうち9社であった。

認定事業場では、「納入後不具合件数」、「社内不具合件数」等、作業品質に関する取り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り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。

#### （ハ）指定航空従事者養成施設

令和2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。

令和2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・目標値は令和元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。

### 交通管制分野

#### （イ）航空保安業務

令和2年度の航空保安業務における安全指標・目標値については、業務提供者である航空局交通管制部から届出がなされた。令和元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。

航空局交通管制部から届出のあった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妥当性を確認した。

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

令和2年度の航空灯火電気施設における安全指標・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4（運営権者含む）地方管理空港63（運営権者含む）公共用ヘリポート6計77空港）から届出がなされた。全ての空港において令和元年度の安全指標を踏襲し、同年度の取り組みの総括を踏まえて目標値を設定している。主な先行指標として「緊急時対応訓練」、「安全教育の実施」、「安全パトロールの実施」を設定している。

各空港管理者等から届出のあった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妥当性を確認した。

(八) 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。)

令和2年度の航空保安無線施設における安全指標・目標値については、全ての空港管理者(会社管理空港2、地方管理空港3計5空港)から届出がなされた。全ての空港において令和元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。主な先行指標として「緊急時対応訓練」、「安全教育の実施」を設定している。

各空港管理者から届出のあった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妥当性を確認した。

### 空港分野

令和2年度は、全ての空港(計108空港)の空港施設及び運用業務の提供者(以下「空港管理者等」<sup>注</sup>)から、それぞれ安全指標・安全目標値が届出された。多くの空港で、前年度の安全指標が引き続き設定されるとともに、前年度の安全指標に係る取組結果を踏まえて安全目標値が設定された。

各空港とも、安全指標については、安全管理活動の成果や効率性を評価するために結果として発生した安全に関する事象を事後的に示す「遅行指標」と、将来を見据え安全管理活動を積極的に推進していることを示す「先行指標」に分けて設定しており、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」、「制限区域内事故発生率」、「突発的な不具合による滑走路、誘導路の閉鎖発生率」などが、主な先行指標として「空港安全に係る会議体の開催」、「ランプパトロールの実施」、「安全教育の実施」などが設定された。

各空港管理者等から届出された安全指標・目標値については、第81回空港安全部会(6月開催)において妥当性が確認された。

(参考)届出された空港の内訳(計108空港)

会社管理空港4(運営権者含む)、国管理空港(共用空港及び運営権者含む)27、地方管理空港64(運営権者含む)、公共用ヘリポート13。

(注)空港分野における業務提供者(「空港管理者等」)...空港の設置管理者、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(民活法)に基づく国管理空港特定運営事業・地方管理空港特定運営事業の運営権者(空港運営者)、関西国際空港及び大阪国際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。

### (2) 業務提供者の安全目標値の達成状況

令和2年度における業務提供者から届出された安全目標値の達成状況について今後確認する。

### (3) 令和3年度の妥当性の確認

令和3年度における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、今後届出されたものの内容を確認する。

## 第2章 航空安全当局の取組

令和2年度実績・評価及び令和3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、令和3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。

なお令和3年度の取組について、新型コロナウイルス感染症対策で変更の必要が生じた際は、柔軟な対応を行うこととする。

### 1. 業務提供者におけるSMSの強化

#### A) 令和2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) 令和3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に指導する。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) 令和2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。

##### ・ 航空機検査制度の改正

平成31年1月に行われた「航空機検査制度等検討小委員会」の最終とりまとめを踏まえ、以下の内容を盛り込んだ航空法改正が令和元年6月に成立した。

- (1) 国際民間航空条約上の設計国としての責務を果たすため、本邦に所在する型式証明保有者等に対して不具合情報の収集・報告を義務付けるとともに、航空機の修理設計を承認する制度を創設

(2) 欧米基準との整合を図りつつ、近年の航空機関連技術の高度化を踏まえ合理的に航空機の安全を確保するため、国の予備品証明検査を廃止し原則全ての装備品について認定事業場による作業・確認を義務付ける制度を創設

上記(2)に関する法律の規定に基づき、予備品証明の手続等に係る規定の廃止、型式の承認を受けた装備品等を製造した際の国の検査制度の廃止、耐空証明のある航空機の使用者が装備品基準適合証の添付された装備品等以外で当該航空機に装備可能な装備品等の要件(国際民間航空条約の締約国たる外国が耐空性について証明したのものや日本産業規格その他の標準化された規格に適合するもの等)の制定、装備品等の修理改造設計の承認制度の制定等を内容とする改正航空法施行規則を令和3年2月に公布した。

・航空機の騒音基準及び発動機の排出物基準の改正

回転翼航空機に係る騒音値の単位の統一を行うとともに、単位定格推力当たりの不揮発性粒子状物質の重量及び粒子数の規制値を令和5年1月1日以後に製造される亜音速機の発動機(ターボジェット又はターボファン発動機で定格推力が26.7kNを超えるもの)に新たに適用するほか、当該規制の例外規定及び煤煙規制の適用除外規定を設ける航空法施行規則の改正を令和2年11月に公布した。

・模擬飛行装置等認定要領細則の改正

昨今の航空機の事故原因の要因の一つである飛行中の航空機の制御喪失への対策として、国際民間航空条約第1附属書及び第6附属書が改正され、異常姿勢の予防及び回復に関する操縦士の訓練の要件を追加されたこと、またこれらの新たに追加した訓練の要件に対応できるよう、模擬飛行装置等の要件を記載したガイダンス・マテリアルであるDoc.9625が第4版に改正されたことを受け、模擬飛行装置等認定要領細則について、飛行機を模擬する模擬飛行装置レベルA～Dの各種要件(基本要件・性能要件・機能要件)を一部改正するとともに、飛行機を模擬する飛行訓練装置についてレベル7を追加する改正を行った。

・最近の飛行の経験に係る要件の特例措置

航空法施行規則第158条に航空運送事業の用に供する航空機の運航に従事する操縦者が運航に従事する日までに有すべき経験(以下「最近の飛行の経験」という。)について、今般、世界的に流行している新型コロナウイルス感染症の影響により航空機の運航が大幅に減少し、操縦者が最近の飛行の経験に係る要件を満たすことが困難な状況にあること、国際民間航空機関において、世界的な新型コロナウイルス感染症のまん延を受けた最近の飛行の経験に係る要件の緩和を認められたことを踏まえ、天災その他やむを得ない事由により最近の飛行の経験を有することが困難と認められる場合にも、国土交通大臣が定める航空機の航行の安全のための措置を講じている場合に限り、運航に従事することができる旨規定する航空法施行規則の改正を行った。

・機長認定に係る諸制度の改正

航空法第72条において、航空運送事業の用に供する航空機に乗り組む機長は、機長として必要な知識及び能力を有することについて国土交通大臣等の認定(以下、「機長認定」という。)を受けなければならないこと等が規定されており、当該規定の細目的事項が関連通達において規定されているところ、機長認定に係る諸制度について、交通政策審議会航空分科会技術・安全部会技

術規制検討小委員会により策定された「航空に係る技術的な規制の見直しについて（報告書）」において、要件緩和の方針が示されたことを踏まえて、範囲内機長の見直しや初回機長認定に係る要件の見直し等の機長認定に係る関連通達について改正を行った。

- ・重大インシデントに該当する事態の改正

国際民間航空条約第 13 附属書における重大インシデントの例示に新たな事態が追加されたことを踏まえるとともに、航空法施行規則第 166 条の 4 の規定する事態の明確化を図るため、以下の 2 点を重大インシデントに該当する事態として追加・明記した。

着陸時において発動機覆い、翼端その他の航空機の脚以外の部分が地表面に接触した事態

車両等が使用中の滑走路、指示された滑走路と異なる滑走路、誘導路等における離着陸又はその中止若しくは試み

- ・航空運送事業者に「災害の防止対策」を義務付ける改正

近年の自然災害の頻発化、激甚化に対応し、本邦航空運送事業者が安全管理規程に記載すべき内容に「災害の防止対策の検討及び実施に関する事項」を追加することを規定する航空法施行規則の改正を令和 3 年 2 月 1 日に施行するとともに、同日、本邦航空運送事業者が安全管理システムを構築するに当たっての指針等を示す通達「安全管理システムの構築に係る一般指針」を改正した。

- ・無人航空機の登録制度の創設

近年、無人航空機は利活用が進む一方で、航空法違反事案や事故が頻発している中、所有者が分からず原因究明や安全確保のための措置を講じさせることができない場合があること等が課題となっていることを踏まえ、令和 2 年 6 月に公布された航空法等の一部改正法により、所有者情報等の登録義務、登録記号の表示等の義務、安全が損なわれるおそれがある無人航空機の登録の拒否等を内容とする無人航空機の登録制度を創設した。

- ・無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領における目視外飛行及び物件投下を伴う飛行に関する改正

航空法施行規則第 236 条で規定された空域において、高構造物の点検のために飛行するものであって高構造物周辺に限定するなどした目視外飛行又は立入管理区画の設定を行うなどして低高度からの物件投下を伴う飛行の場合には、補助者の配置が不要であることを明確化する通達改正を行った。これに加え、補助者を配置しない目視外飛行について飛行経路周辺を事前に現場確認すること及び立ち入り管理区画の設定等を求めているところ、災害等により人が立ち入れないなど飛行経路の直下及びその周辺に第三者が立ち入る可能性が極めて低い場合であって現場確認等が難しい場合には、それらが不要であることを明確化する通達改正を行った。

- ・無人航空機の有人地帯における目視外飛行（レベル 4）の実現に向けた制度の検討

無人航空機の有人地帯における目視外飛行（レベル 4）の実現に向けて、「小型無人航空機の有人地帯での目視外飛行実現に向けた制度設計の基本方針」（令和 2 年 3 月 31 日小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会決定）に沿った取組みとして、必要な制度について、交通政策審議会 航空分科会 技術・安全部会の下に検討小委員会を設置し検討を重ねた。レベル 4 の実現に必要な無人航空機の機体の認証制度、操縦者の技能に関する証明制度、無人航空機に係る事故の防止等のための

運航管理のルールに関する方向性について、中間とりまとめを行った。

・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」において取りまとめられた「空の産業革命に向けたロードマップ 2019～小型無人機の安全な利活用のための技術開発と環境整備～」に沿って、2022年度の有人地帯での目視外飛行（レベル4）の実現のための基本方針の策定に向け、令和元年11月に中間とりまとめを実施した。2020年度中に基本方針を策定し、引き続き基本方針に基づいた必要な環境整備等を進めた。

・FDR/CVRの適用範囲の変更（省令）

国際民間航空条約附属書第6第44次改正（令和2年11月5日適用）において、航空機の運航の状況を記録するための装置を装備しなければならない航空機の種別等が変更されたことに伴い、航空機の種別や重量、用途等による区分毎に以下の装置の装備を義務付ける航空法施行規則第149条の改正を行った。

- （1）条約附属書第6に規定する82パラメータ（飛行機）又は53パラメータ（回転翼航空機）を取得可能な飛行記録装置
- （2）最新の25時間以上の音声を記録することができる操縦室音声記録装置
- （3）データリンク通信を行うための改造を行った場合にあっては、データリンク通信の内容を記録するための装置

・カテゴリー3航行の区分の統一（省令・告示・通達）

国際民間航空条約附属書第6第44次改正（令和2年11月5日適用）において、特別な方式による航行のカテゴリー3A航行及びカテゴリー3B航行の区分並びにその定義を一本化する変更が行われたことに伴い、同条約への整合を目的として、航空法施行規則第191条の4、特別な航行を行う航空機に装備しなければならない装置及びその数量に係る告示、カテゴリー3航行の許可基準及び審査要領の改正を行った。

・最低運航気象条件の考慮事項・GPWSの障害物データの最新性に係る基準変更（通達）

国際民間航空条約附属書第6第44次改正（令和2年11月5日適用）において、運航者が最低気象条件を設定する際の考慮事項として、飛行規程の限界事項、高カテゴリー航行の許可書に指定された条件、空港等の管理者が定めた気象条件等が追加されたこと、また、地形等の障害物に関する情報の最新のデータを更新するため、GPWSのデータベース管理を行うことを明確にする改定が行われたことに伴い、これらを義務付ける通達改正を行った。

・貨物室のリスク評価の義務化（通達）

国際民間航空条約附属書第6第44次改正（令和2年11月5日適用）において、飛行機を対象とした「貨物室安全（cargo compartment safety）」に係る基準が新たに追加され、貨物室輸送のために必要な方針及び手順等が定められていること、貨物室の防火能力を考慮しこれを超えない範囲で搭載するための方針及び手順等が定められていること等が規定化されたことに伴い、これらを義務化する貨物室輸送の安全確保に関する通達改正を行った。

- ・危険物 CBTA 導入（航空会社の導入訓練）

国際民間航空機関において、能力要件に基づく教育訓練（CBTA：Competency Based Training and Assessment）の概念の導入等の教育訓練の手法の見直しがなされ、これに係る I C A O - T I の改正及び C B T A のガイダンス発行がされたことに伴い、教育訓練の目的、教育訓練の対象者、教育訓練の項目、教育訓練の評価、教育訓練に携わる教官等、これらに係る訓練通達について所要の改正を行った。

- ・危険物、放射性物質輸送に係る各告示、通達の改正

国際民間航空機関の理事会において承認された I C A O - T I の改正（緊急的なものを含む）に伴い、「航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示」について、病ウイルスを移しやすい物質を収納した容器及び包装の要件について、医療廃棄物には当該要件を適用しない旨明記する、微量輸送許容物件について、第 8 号様式によるラベルの表示に関する要件を追加する、害虫及び害獣防除のための散布を目的とした危険物の除外規定を追加する、輸送許容物件の品名を追加、旅客が携行できる物件の改正、病ウイルスを移しやすい物質を収納した容器及び包装の表示の仕様変更、リチウム電池マークの仕様変更、容器及び包装の表示に関する仕様変更等、所要の改正を行った。

- ・回転翼が水上を飛行する場合における救命胴衣着用の義務化（通達）

運輸安全委員会の勧告を受け、単発のヘリコプターがオートローテーション距離を超えて水上を飛行する場合及びヘリコプターにより Offshore Operation（海上の施設又は船舶上のヘリポートを使用する運航をいう。）を行う場合にあっては、搭乗者全員が救命胴衣を着用することとし、多発のヘリコプターが水上を飛行する場合には、救命胴衣を搭乗者全員が着用するか否かについて、運航形態に応じたリスク対策を行うことを義務化した。

- ・酸素マスクの着用高度変更（通達）

本邦航空運送事業者が行う航空運送事業に使用される大型飛行機について、フライトレベル 250（7,600 メートル）を超える飛行高度において操縦士のうちいずれか一人が操縦席を離れる場合には、その他の操縦士は酸素マスクを装着しこれを使用しなければならないとしているところ、飛行高度の引き上げについて検討した結果、国際的にもこれより高いフライトレベル 410（12,500 メートル）を超える高度において操縦士のうちいずれか一人が操縦席を離れる場合に酸素マスクの装着義務を規定していること等に鑑み、関係通達について米国等の基準に合わせる改正を行った。

- ・技能証明に付された限定と同一の種類及び等級であって、操縦経験のない型式の航空機を操縦しようとする場合等の教育訓練に関するガイドライン

令和元年 7 月に奈良県山辺郡における航空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、同一の種類及び等級の航空機であっても、当該型式機を適切に運航するための知識や技術が相違するもの等があることから、操縦士が操縦経験を有しない型式の航空機を操縦する場合や、経験を有しない発航方法により操縦する場合に必要な教育訓練のガイドラインを定めた。

- ・押印・署名廃止に係る省令・通達改正

「経済財政運営と改革の基本方針 2020」（令和 2 年 7 月 17 日閣議決定）及び「規制改革実施計画」（令

和2年7月17日閣議決定)の政府方針に基づき、行政手続のデジタル化を推進するため、運航安全課の所掌事務に係る省令・通達について、押印等が必要な様式等の改正、書面等による手続きを求めている規定の改正を行った。

- ・模擬飛行装置等認定要領等の改正

国際民間航空機関が、新たに追加された操縦士訓練の要件に対応させるため、模擬飛行装置の実機に対する再現性が向上するよう、模擬飛行装置等の要件を記載したガイダンスの改正を行った。また、欧米においても、模擬飛行装置等の認定基準について、上記のガイダンスを基にした改正を行っていること等をふまえ、模擬飛行装置等認定要領の技術的要件を規定した通達の改正を行った。

- ・特定操縦技能審査に関する事項の技能証明書への記載の一部省略(通達)

我が国では、本邦航空運送事業者について、運航規程に基づく技能審査を行うことによりその操縦士の特定操縦技能の確認を行った場合においても、特定操縦技能審査としての結果を各操縦士が保有する技能証明書に一律に記載することとしている。今般、本邦航空運送事業者について、各操縦士の事情に応じて柔軟にこの記載ができることとし、規定の合理化を図った。

- ・航空法改正に伴う空港分野に関連する基準・規程類の改正

令和2年6月改正航空法の公布に伴い、空港等の設置者等がその施設の管理のために従わなければならない「保安上の基準」がより一般的な空港等の管理の作用としての「空港等及び航空保安施設の機能の確保に関する基準(機能確保基準)」に改められたとともに、空港の設置者が定め国土交通大臣に届け出ることとしている「空港保安管理規程」が「空港機能管理規程」に改められた。

これに伴い、航空安全当局に係る基準・規程である「空港等の安全監督実施方針」、「安全監督実施要領」、「空港機能管理規程(セイフティ編)策定基準等改定要領」等を、業務提供者(空港管理者等)に係る基準・規程である「空港機能管理規程(セイフティ編)策定基準」、「空港における安全管理システムの整備基準」等を改正した。

- ・空港運用業務指針の改正

空港制限区域内への自動運転車両の導入を見据え、令和2年9月、「空港運用業務指針」を一部改正し、新たに自動運転車両の走行に関する承認条件等に係る規定を盛り込んだ(この他、新型コロナウイルスの世界的な感染拡大に伴う滑走路面状態の新たな評価方式の適用日の変更等に係る事項を含む)。

#### < 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画し議論を行ったほか、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)

新型コロナウイルス感染拡大の影響により、第8回耐空性パネル会議は2021年以降に延期となったが、引き続き客室仕様変更に係る設計変更審査、貨物室の火災抑制に係る耐空性要件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議論状況をフォローした。

#### 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、騒音基準や排出物基準、国際航空のCO<sub>2</sub>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。また、国際航空のCO<sub>2</sub>削減に係る長期目標の検討において、我が国は検討グループの議長として議論を牽引した。

#### 運航パネル(FLTOPSP)

第6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)

2019ワーキンググループ及び第27回パネル会合に参画し、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(RPASP)

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、飛行場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。

飛行場設計ワーキンググループでは、飛行場基準コードについて航空機進入速度や航空機設計区分に基づいたコード区分の変更について議論したが、参加国間の意見がまとまらず継続して議論することとなった。

また、飛行場運用業務ワーキンググループでは、航空航法業務方式(PANS-飛行場)の今後の改正において考慮すべき項目を議論するとともに、個々の作業計画の更新及び追加を行った。

#### 世界航空安全計画スタディグループ(GASP SG)

世界航空安全計画(GASP)の2023-2025年版や関連するガイダンスの策定について議論を行った。

#### 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。

#### 米国連邦航空局及びアジア・太平洋地域航空当局との耐空性調整会議(FAA-APAC)

新型コロナウイルス感染拡大の影響により会議は来年度に延期されたが、オンライン形式で行われたワーキンググループ等に参加し、FAA及びAPAC航空当局間で、BASA締結の加速化を目的とした調整や耐空性分野等のテーマを対象とした議論を行った。

#### 米国連邦航空局及びアジア・太平洋地域航空当局とのUASの機体認証制度ワーキンググループ(FAA-APAC UCWG)

FAA及びAPAC航空当局間で、UASの機体認証制度の基本方針に関する各航空当局の制度の調和を目的として、制度のアップデートの報告及びUASの評価手法や適用基準等について議論を行った。

#### 人材訓練・資格制度パネル(PTLP)

ICAOにおいて、操縦士や管制官等の訓練や資格について議論するパネルが設置され、令和3年2月に実施された第1回会合に参加し、コンピテンシーベースの訓練手法や模擬訓練装置の認定基準等、検討事項の整理や作業の進め方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)

令和2年度は、日本において当該会議を開催する予定だったが、世界的なコロナ禍により延期とした。延期の代替として両国からの要請もあり、コロナ禍での監督活動等のテーマで各国の対応状況について、情報を交換した。

## B) 令和3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については、「部品等脱落防止措置に関する技術基準」及び「部品等脱落防止措置に関する技術基準細則」を平成30年9月に公布し、本邦航空運送事業者及び航空機使用事業者については平成31年1月15日、外国人国際航空運送事業者については平成31年3月15日より施行されており、適用状況等を十分に検証しながら落下物防止に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。

整備士に関する指定養成施設での教育訓練時間の合理化について、実地試験が全免除となる教育訓練時間の見直しを含め具体的対策を検討する。

国際標準が改正されたことに伴い、飛行機についての事業用操縦士の技能証明を受けようとする場合の飛行経歴その他の経歴において、総飛行時間に算入できる模擬飛行時間の上限を改正する作

業を行う。

外国ライセンス書き換えの効率化について、一定条件のもとで実地試験を模擬飛行装置のみで実施可能とする範囲を拡大する方向で、通達の改正を行う。

指定養成施設での遠隔教育に係る規定の導入、テストコースの審査基準の明確化等を行い、通達の改正を行う。

身体検査基準について、インシュリン等の医薬品使用の拡大をはじめとする見直しについて検討する。

操縦士の実地試験手順や実施方法の合理化に向けて、通達の改正を行う。

救急医療用ヘリコプター操縦士の乗務要件、訓練要件等に関する通達の改正を行う。

#### < 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。

コロナ禍・ポストコロナにおける規制内容や審査手続き等のあり方の検討を行う。

航空機乗組員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。

令和2年6月に公布された航空法等の一部改正法により創設された無人航空機の登録制度が、令和3年12月までに受付を開始し、令和4年6月までに登録が義務化されることを踏まえ、登録制度の詳細を定めるための航空法施行規則の改正、通達の制定等を行う。

無人航空機の制度整備及び事故、重大インシデントの対象範囲の検討を行う。

空飛ぶクルマの安全確保の環境整備に係る検討を進める。

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。

ビジネスジェット(BJ)のオンデマンドチャーターに係る運航管理者の配置要件の緩和要望を受け、BJを運航管理者の承認が必要な航空機から除外する省令改正を行う。

災害時等における身体検査証明・英語能力証明の有効期間を一律に延長できる措置を講ずることとし、航空身体検査証明等の有効期間の伸長規定(省令)の導入を行う。

技能証明書及び身体検査証明書について、紙媒体ではなく電子データでの発給を可能とする要望を考慮し、技能証明等の電子化について検討を行う。

#### 【国際会議等への参画】

##### < 継続的に実施すべき取組 >

I C A Oにおいては、安全管理、耐空性、環境適合性、運航、危険物輸送、遠隔操縦機、空港設計・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やF A A - A P A C U C W G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) 令和2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	令和2年4月～ 令和2年12月 実績（件）	<参考> 令和元年度 実績（件）
耐空証明	航空法第10条	1,174	1,129
試験飛行等許可	航空法第11条	610	987
型式証明	航空法第12条	0	3
型式設計変更承認	航空法第13条	66	85
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	83	50
修理改造検査	航空法第17条	81	100
耐空証明を受けた型式の航空機の修理又は改造のための設計の一部変更の承認	航空法第17条の2	0	-
予備品証明	航空法第18条	5,682	8,560
事業場認定	航空法第20条	73	103
従事者技能証明	航空法第28条、第78条	2,340	2,385
航空従事者養成施設の指定	航空法第29条	9	9
航空身体検査証明	航空法第31条	903	1,236
指定航空身体検査医の指定	航空法第31条	57	56
航空英語能力証明	航空法第33条	1,169	2,323
計器飛行証明	航空法第34条	227	229

操縦教育証明	航空法第 34 条	40	30
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	11	80
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	10	71
航空運送の用に供する機長の認定審査	航空法第 72 条	222	508
本邦航空運送事業者の指定	航空法第 72 条	1	0
場外離着陸の許可	航空法第 79 条	928	1,526
飛行禁止区域における飛行の許可	航空法第 80 条	0	57
最低安全高度以下の飛行の許可	航空法第 81 条	3,044	4,222
特別な方法による航行の許可	航空法第 83 条の 2	65	167
曲技飛行等の許可	航空法第 91 条	129	235
操縦練習飛行等の許可	航空法第 92 条	805	999
運航管理施設等の検査	航空法第 102 条	40	89
運航規程及び整備規程の認可	航空法第 104 条	728	1,819
無人航空機の飛行の許可・承認	航空法第 132 条、第 132 条の 2	32,484	36,073

#### < 中期的課題への取組 >

##### 国産航空機の安全性審査

国産航空機について、その安全性を確保するため、設計・製造国政府としての役割・責任を確実に果たすため、型式証明の審査等を的確に進め、輸入国当局である欧米当局との必要な調整を実施するとともに、運航開始後の安全性の維持・継続を目的とした改正航空法に基づき、関連通達の整備を行った。

国産航空機の安全性審査に際しては、原則オンラインでの調整とするとともに、試験への立ち会いや検査に際しては、十分な感染症対策を講じた上で必要最小限の人数に絞って実施した。また、試験への立ち会いや検査では、実地確認のかわりにリモートによる確認を可能とする仕組みを構築した。

#### 【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 174 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 50 件の監査を実施した。

なお、令和2年度においては、新型コロナウイルス感染症の影響に伴い安全監査の継続実施が課題となっていたところ、この期間を利用して記録類の確認について『電子ファイルによる在局監査』のトライアルを特定本邦航空運送事業者に対して実施した。その上で、当該トライアルを通じて得られた結果に対する十分な精査を行い、利点及び課題を整理した上で、『電子ファイルによる在局監査』の活用も含めた実効性を確保した効果的な安全監査の運用について検討を行った。

(ロ) 認定事業場に対して 149 件の検査を実施した。

なお、令和2年度においては、新型コロナウイルス感染症対策として、書類検査・報告聴取による代替、写真確認、オンライン確認等を実施した。

(ハ) 指定航空従事者養成施設に対して 11 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 5 件の検査を実施した。

上記(イ)～(ニ)における実績値は、令和2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・検査を実施した。

また、新型コロナウイルス感染症の影響により当初の監査・検査計画に多数の変更が生じたが、対象機関の

状況を勘案し柔軟な対応を図りつつ、立入の際には感染症防止に細心の注意を払い実施した。

(イ) 航空保安業務の提供者に対し 21 回(内随時監査 3 回含む)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 8 回の検査を実施した。

(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 85 回の検査を実施した。

上記(イ)～(ハ)における実績値は、令和2年4月～令和2年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安全統括室空港安全監督課は、空港管理者等に対し、計 40 件(空港 25 件、ヘリポート 15 件)の定期検査・臨時検査・SMS 監査を実施した(令和2年4月～令和2年12月実績)。

新型コロナウイルスの全国的な感染状況を踏まえ、監査の実施にあたっては、空港管理者等受検側との間で、監査側・受検側双方とも必要最少人数による体制とすること、監査中はマスクの着用・消毒液による殺菌・手洗い・うがいを徹底すること、検査会場は三密を避けるためソーシャルディスタンスを確保できる広さで定期的な換気が可能なスペースとすること、万一監査側・受検側の対応者に高熱等新型コロナウイルス感染が疑われる症状が見られる場合は中止または延期とすること等を申し合わせるなど感染防止を徹底した。

## B) 令和3年度 of 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 >

国産航空機の安全性審査

国産航空機について、その安全性を確保するため、設計・製造国政府として、型式証明の審査等を着実に実施していく。

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との緊密な情報共有・協力を図る。

【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。なお、令和2年度に試行的に実施した『電子ファイルによる在局監査』について、有効性が確認されたことを踏まえ、令和3年度も活用することとし、監査の一部を電子監査により実施する。

(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おいて技術上の基準への適合性を確認するとともに立ち入り検査を実施することにより、監視・監督強化を図る。

(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講習会の内容の充実、立入検査の強化等により、能力水準の更なる向上・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・検査を実施する。

(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一律2年の周期を廃止し、令和3年度は、監査を20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回以内の頻度で検査を実施する。令和3年度は、定期検査を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、検査を実施する。令和3年度は、定期検査を109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安全統括室空港安全監督課は、空港管理者等に対し、航空法で定める空港等の機能確保基準に従って施設管理が適切に実施されていることを確認す

るため、3年に1回の頻度で定期検査を実施する（大規模空港については、SMS監査を加え3年に2回の頻度で検査等を実施する）。

令和3年度は、70件（空港46件、ヘリポート24件）の定期検査等を実施する（このうち12件は、令和2年度に実施予定であったが新型コロナウイルス感染拡大及び二度の緊急事態宣言発令により延期せざるを得なかった監査であり、令和3年度のできるだけ早期に実施する方針）。また、特定運営事業が開始された空港に対し臨時検査を実施する。

引き続き、新型コロナウイルスの感染状況を踏まえ、監査の実施にあたっては、感染防止対策を徹底することに加え、事前に書面・メール・電話等を通じて資料・質問事項等のやりとりを行うことにより対面でのヒアリング等を必要最小限に抑える等の工夫を講じる。

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) 令和2年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

令和2年4月から令和2年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。

#### 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（同法第124条において準用する場合を含む）に基づき、航空事故4件、重大インシデント3件及び安全上の支障を及ぼす事態713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34件の報告がなされた。

#### 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。

#### 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、安全上の支障を及ぼす事態の事案（計54件）について報告がなされた。

## B) 令和3年度 of 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) 令和2年度の実績・評価

< 継続的に実施すべき取組 >

令和2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、令和2年暦年で750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、令和元年度に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：【1】羽田空港、成田空港の地上走行におけるヒヤリハット事例に対応した提言

1. 羽田空港 Spot1～5 からの出発機と H-TWY 上を走行する航空機との間の状況認識の改善
2. 成田空港 S6、S7 GWY 付近における TWY 誤認対策の更なる改善（操縦席から実際の見え方を検証する等の対応を含んだ改善）

【2】離陸滑走や離陸におけるインシデント防止のための提案

- ・ 出発準備完了、地上走行開始直前または地上走行中に発生する離陸性能に影響を与える ATC クリアランス変更への操縦士の確実な対応

【3】化粧室での電子たばこ使用事案に対する提言

- ・ ガイドライン改正を踏まえた、業界団体との連携による更なる周知の徹底

対応（概要）：

- 【1】1. 羽田空港において事例研究を行い、航空局主催のプロバイダー会議に報告及び意見交換を行い、相互理解を深めた。
2. 空港管理者において、当該区域での誘導路再編を進め、その線形に対応した位置にマーキング及びサインボード（誘導路案内灯）を配置し、視認性は向上されたものと認識しているが、引き続き、視認性向上については、空港管理者、空港事務所、就航航空会社等で構

成する成田国際空港 RunwaySafetyTeam にて議論していく。

【2】 航空運送事業者における運航規程に基づく任用 / 定期訓練の内容については、認可及び安全監査等の機会を通じて、この提言の内容をフィードバックし注意喚起していく。また、指定養成施設における訓練についても、随時検査等の機会を通じて対応していく。

【3】 電子たばこ等の取り扱いをより明確化するため、航空機内における安全阻害行為等の防止のための運用等を定めたガイドラインの改正を行った。内容を広く周知するため業界団体と連携してポスターを作成し、業界各社のホームページに掲示するとともに、空港においても掲示を行っている。また航空局でも新たにホームページを作成している。

## B) 令和3年度の取組

### < 継続的に実施すべき取組 >

令和2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、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り、当該制度において収集した情報を不利益処分等の根拠として使用しないことを機関誌等を通して再周知するなど、報告文化や公正な文化を含む安全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 >

#### 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>

#### 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

#### S S P 委員会の取組

##### A) 令和 2 年度の実績・評価

###### < 継続的に実施すべき取組 >

令和 2 年度における S S P 委員会の開催実績は以下のとおり。令和 2 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。

令和 2 年 7 月 1 日 第 28 回 S S P 委員会開催

##### B) 令和 3 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、複数の分野に関係す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関係す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。

#### 各分野の部会の取組

##### A) 令和 2 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

令和 2 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 5 件及び重大インシデント 8 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。なお、令和 2 年度における部会の開催実績は以下のとおり。

令和 2 年 4 月	第 78 回航空運送安全部会開催 ( * )
令和 2 年 5 月	第 79 回航空運送安全部会開催 ( * )
令和 2 年 6 月 22 日	第 80 回航空運送安全部会開催
令和 2 年 7 月	第 81 回航空運送安全部会開催 ( * )
令和 2 年 9 月 1 日	第 82 回航空運送安全部会開催
令和 2 年 9 月 30 日	第 83 回航空運送安全部会開催
令和 2 年 10 月 30 日	第 84 回航空運送安全部会開催
令和 2 年 11 月 25 日	第 85 回航空運送安全部会開催
令和 2 年 12 月 24 日	第 86 回航空運送安全部会開催
令和 3 年 2 月 5 日	第 87 回航空運送安全部会開催 ( Web 開催 )
令和 3 年 3 月 8 日	第 88 回航空運送安全部会開催 ( Web 開催 )
令和 3 年 3 月 29 日	第 89 回航空運送安全部会開催 ( Web 開催 )

\* 新型コロナウイルス感染症の感染拡大予防のため、会議形式ではなく書面開催

#### (ロ) 交通管制安全部会

令和2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。なお、令和2年度における部会の開催実績は以下のとおり。

令和2年4月	第79回交通管制安全部会開催（＊）
令和2年5月	第80回交通管制安全部会開催（＊）
令和2年6月23日	第81回交通管制安全部会開催
令和2年7月	第82回交通管制安全部会開催（＊）
令和2年9月4日	第83回交通管制安全部会開催
令和2年9月29日	第84回交通管制安全部会開催
令和2年10月29日	第85回交通管制安全部会開催
令和2年11月24日	第86回交通管制安全部会開催
令和2年12月24日	第87回交通管制安全部会開催
令和3年2月5日	第88回交通管制安全部会開催（Web開催）
令和3年3月9日	第89回交通管制安全部会開催（Web開催）
令和3年3月26日	第90回交通管制安全部会開催（Web開催）

\* 新型コロナウイルス感染症の感染拡大予防のため、会議形式ではなく書面開催

#### (ハ) 空港安全部会

令和2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。なお、令和2年度における部会の開催実績は以下のとおり。

令和2年4月	第79回空港安全部会開催（＊）
令和2年5月	第80回空港安全部会開催（＊）
令和2年6月24日	第81回空港安全部会開催
令和2年7月	第82回空港安全部会開催（＊）
令和2年9月1日	第83回空港安全部会開催
令和2年9月29日	第84回空港安全部会開催
令和2年10月28日	第85回空港安全部会開催
令和2年12月2日	第86回空港安全部会開催
令和2年12月21日	第87回空港安全部会開催
令和3年2月4日	第88回空港安全部会開催（Web開催）
令和3年3月9日	第89回空港安全部会開催（Web開催）
令和3年3月26日	第90回空港安全部会開催（Web開催）

\* 新型コロナウイルス感染症の感染拡大予防のため、会議形式ではなく書面開催

#### B) 令和3年度 of 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

航空運送分野

A) 令和2年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

令和2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2年6月 第27回航空安全情報分析委員会( )

平成2年12月23日 第28回航空安全情報分析委員会

新型コロナウイルス感染症の感染拡大予防のため、会議形式ではなく書面開催

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) 令和3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。

交通管制分野

A) 令和2年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

令和2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31年4月から令和2年3月分)の分析・評価と今後の対応について審議し、交通管制に関する安全の向上のための取組として、国土交通省ウェブサイトに公表している。

令和2年7月30日 第7回交通管制安全情報分析委員会

新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のため、会議形式ではなく書面開催

(参考) 交通管制に関する安全の向上のための取り組み

[http://www.mlit.go.jp/koku/koku\\_fr2\\_000012.html](http://www.mlit.go.jp/koku/koku_fr2_000012.html)

B) 令和3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。

#### 空港分野

##### A) 令和2年度の実績・評価

###### <継続的に実施すべき取組>

令和2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31年4月から令和2年3月分）の分析・評価と今後の対応について審議し、空港分野の安全に関わる情報を公表した。

令和2年9月11日 第7回空港安全情報分析委員会

###### (参考) 空港の安全に関わる情報

[http://www.mlit.go.jp/koku/koku\\_fr9\\_000016.html](http://www.mlit.go.jp/koku/koku_fr9_000016.html)

##### B) 令和3年度の取組

###### <継続的に実施すべき取組>

1年ごとに、有識者等で構成する空港安全情報分析委員会を開催し、安全情報の評価・分析と今後の対応について審議した上、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。

#### 航空運送分野

##### A) 令和2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OJT）を実施した。また、令和2年12月及び令和3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、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OJT）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、航空機及び装備品の設計審査の知識を付与する研修及び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) 令和3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、監査員定期訓練を令和3年度中に計画している。

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

## 交通管制分野

### A) 令和2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4回、実技研修（現場OJT）を15回実施した。

### B) 令和3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OJT）を実施する。その他、安全監査員としての知識・技量の維持及び向上を目的に、ISO9001に係る外部研修等を受講するほか、監査員の安全に対する意識向上を目的とするための研修を実施する。

## 空港分野

### A) 令和2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、4月、7月及び10月の転入者に対し、必要な座学研修及び実技研修・安全監査員試験を実施し安全監査員資格を付与した。また、定期検査時において、本省及び地方航空局の安全監査員を相互に派遣しクロストレーニングにより力量の平準化及び向上を行った。

### B) 令和3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、転入者に対し、随時、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、安全監査員資格を付与する必要がある転入者に対して、速やかに、必要な座学研修及び実技研修・安全監査員試験を実施し資格を付与する。この他、安全監査員としての知識・技量の維持及び向上を目的にISO9001に係る外部研修、運輸安全マネジメント評価研修等を受講させることに加え、安全監査員の安全に対する意識向上を目的とした波及研修を実施する。

更に、本省、東京及び大阪航空局における定期検査等において、安全監査員を相互に派遣しクロス

トレーニング等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

航空運送分野

A) 令和2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、新型コロナウイルスの感染拡大に鑑み、「航空事業安全推進フォーラム」の開催を延期し、しかるべき時期に開催することとした。

(ロ) 認定事業場講習会

航空局航空機安全課は、令和2年3月に「認定事業場講習会」を開催する予定であったところ、新型コロナウイルスの感染拡大に鑑み Web による講習会とし、令和2年7月に開催した。

(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・意見交換を随時オンライン等で実施した。

(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令和2年7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) 令和3年度を取組

<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」等の開催を通じ、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。

#### (八) 運航基準連絡会等

航空局安全部運航安全課は、国内の航空会社、関係事業者及び業界団体に対して、連絡会等を通じ、運航に関する国際標準の動向や国内基準の変更等の情報共有・意見交換を実施する。

#### (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、能力水準の更なる向上・平準化を図る。

### 交通管制分野

#### A) 令和2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、計6官署に対してATS安全講座を開催したほか、安全管理担当者特別研修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) 令和3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、ATS安全講座の開催、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。

### 空港分野

#### A) 令和2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我が国の大規模空港の更なる

安全性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」を令和3年3月開催（新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のため Web 開催）し、各大規模空港における特徴的な取組、空港安全情報分析委員会（航空局主催）の内容等の情報交換、大規模空港の管理者間等で意見交換を行い、空港施設・運用業務の安全性向上の推進を図った。

（ロ）空港安全管理研修・空港管理者研修

航空局安全部安全企画課空港安全室は、国管理空港の管理者を対象とした「空港安全管理研修」を11月開催（新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のため Web 開催）し、また、地方管理空港等管理者の空港施設・運用業務及びSMSに係るスキル向上を目的とした「空港管理者研修」を12月開催（新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のため書面形式）した。

これら研修の主催に加え、当室職員を、要望のあった空港管理者等が主催する安全教育の場へ講師として派遣し、空港SMSに係る説明等を行い安全文化の醸成の促進に努めた。

B) 令和3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、福岡空港及び新千歳空港について運営権者による管理・運用が開始されて間もないこと等を踏まえ、「空港の安全推進に関する懇談会」を開催し、引き続き我が国の大規模空港の更なる安全性向上を図る。

（ロ）空港管理者研修・空港安全管理研修

航空局安全部安全企画課空港安全室は、大規模空港以外の空港管理者等の空港施設・運用業務やSMSに係る知識の更なる習得を目的とした研修を実施するほか、空港管理者等を対象とした外部研修や空港管理者が主催する安全教育へ当室職員を講師として派遣し、安全情報の共有等に加え、空港管理者等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) 令和2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

前令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のため、小型航空機の事故防止を目的とし例年実施している小型航空機の運航者を対象とした安全運航セミナーとして、令和3年1月に全国8空港官署から小型航空機の運航者へ安全対策にかかる思料の配布を実施するとともに、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、令和2年度においては新型コロナウイルスの感染拡大に鑑み、空港官署での実施を中止し、Webによる講習会を3月に2回実施することとし、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組を進めるため、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、令和 2 年度は 4 月に開催し、安全啓発のための情報発信の強化、操縦士の指導監督の強化、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引き続き取組を進めることとなった。

#### < 中期的課題への取組 >

重大事件事案を受け、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) 令和 3 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。

#### 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。

#### 交通管制分野

- ・航空機に対する既存の情報提供サービスの更なる活用の促進

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

#### 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ほか、安全啓発動画を作成し、インターネットにて広く発信するとともに、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) 滑走路誤進入防止のための分野横断的な取組

##### A) 令和2年度の実績・評価

令和2年度は、各分野の滑走路誤進入に関する情報を共通のデータベースで共有し、各分野における分析、評価、対応等を分野間で共有して、滑走路誤進入対策の参考とした。

また、WG 検討会議を3回開催し、ICAOの滑走路安全マニュアル等を参考として、分析、評価方法、効果的な対策へのフィードバック等を検討した。さらに、ICAOで設置を推奨されている、滑走路安全チームについては、既に設置されている羽田、成田、伊丹空港の活動状況を共有するとともに、他の大規模空港への設置に向けた支援について検討を実施した。

##### B) 令和3年度の取組

##### < 中期的課題への取組 >

ICAOのアジア太平洋地域事務所主催の会議において、各締結国は国際運航を行う空港に対して

滑走路安全チームの設立を促すことが決議されたこともあり、令和2年度の検討を踏まえ各分野連携した効果的な対策へのフィードバックや大規模空港への滑走路安全チーム設置に向けた支援について、WGとしては更に具体的な取組を進める。

#### (5) 情報管理システムの構築

##### A) 令和2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管理者等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。

さらに、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の機能向上を令和2年度から令和3年度にかけて行っている。

##### B) 令和3年度 of 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を行う。

#### (6) 内部評価

##### A) 令和2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) 令和3年度 of 取組

###### <継続的に実施すべき取組>

航空安全当局は、令和3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。

( 7 ) 業務推進体制のあり方の検討

A) 令和 2 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、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った。

B) 令和 3 年度を取組

< 中期的課題への取組 >

引き続き、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。

( 8 ) SSP の更なる推進

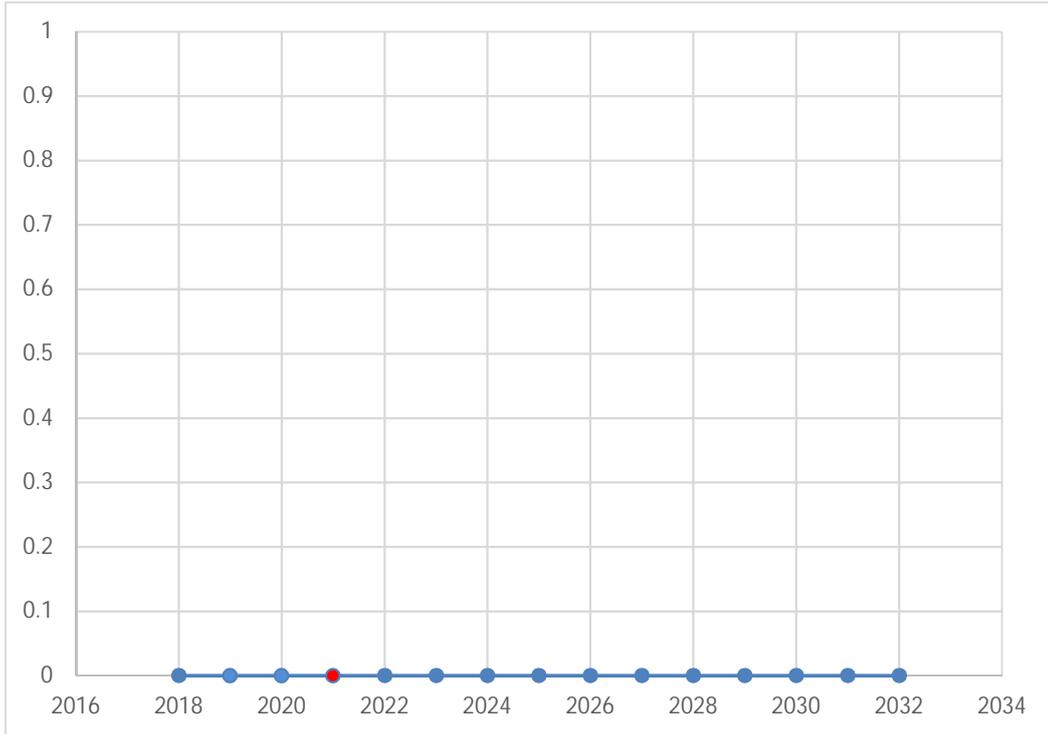
SSP による安全指標に関連付けた安全に係る施策の評価スキームの構築の検討、及び安全情報の収集・分析等の結果を活用した安全に係る施策の検討及び施策の評価スキームの構築の検討を進める。

### 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、次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。

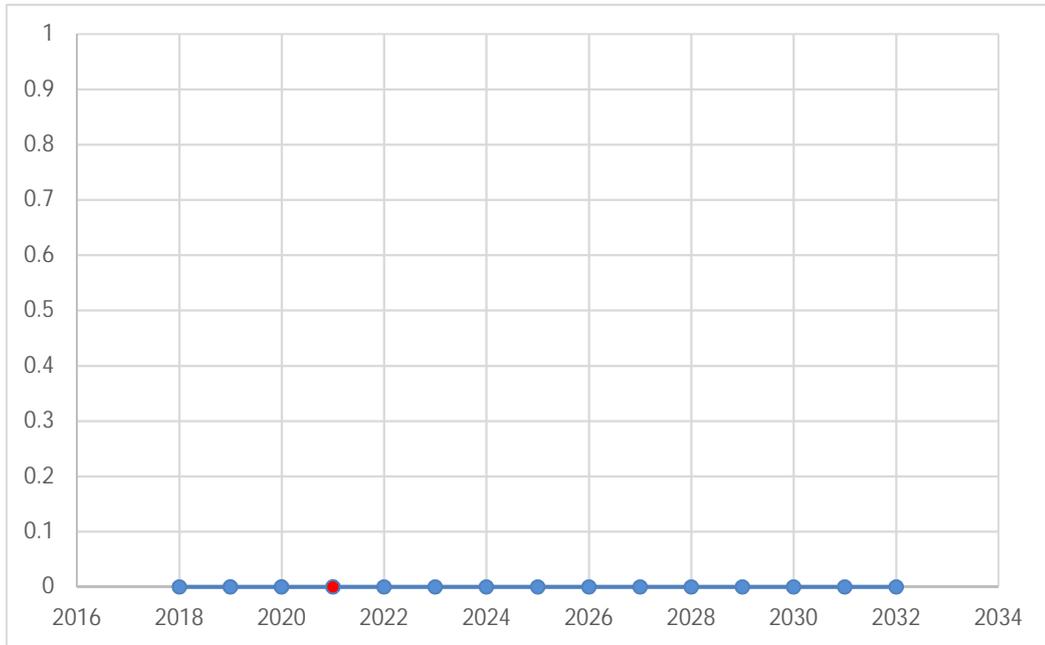
## 安全目標値の算出方法

[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)



令和3年度安全目標値	0.00
------------	------

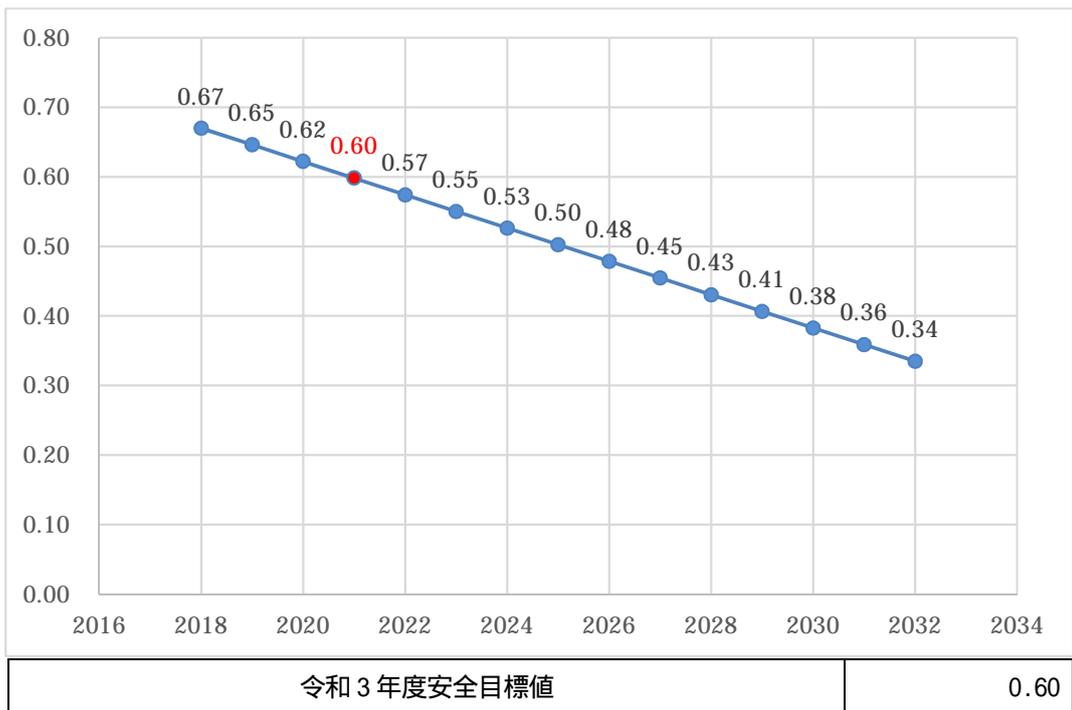
[表2] 本邦航空運送事業者が運航する定期便に係る全損事故発生率 (100万運航回数あたり)



令和3年度安全目標値	0.00
------------	------

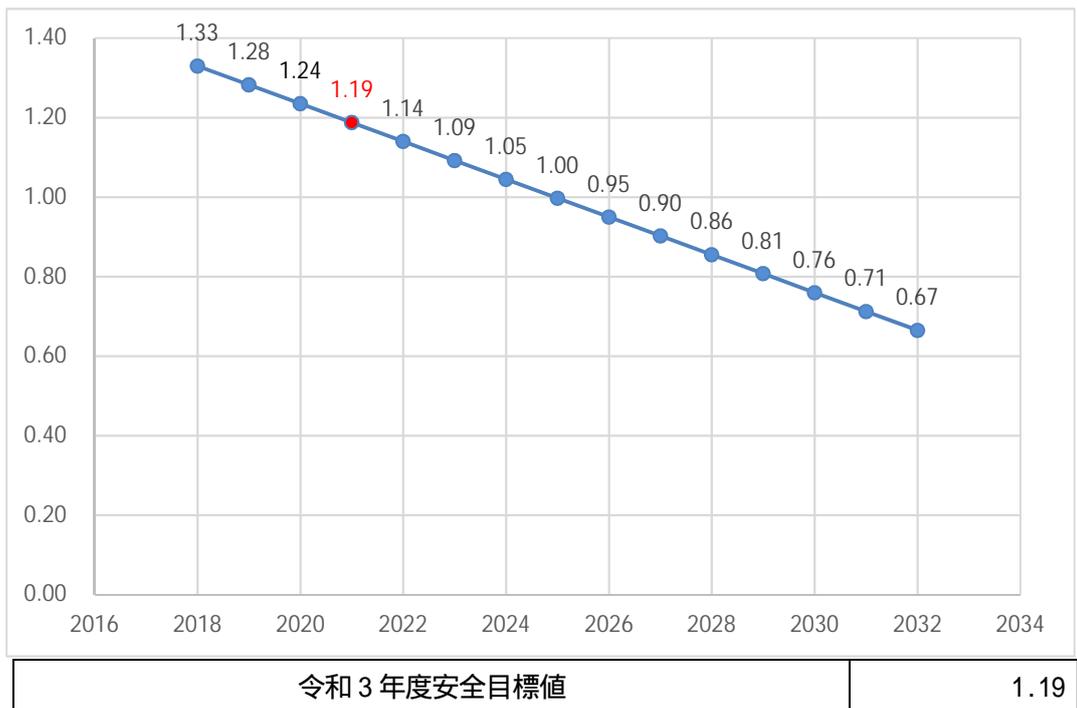
[表3] 定期便を運航する本邦航空運送事業者に係る航空事故発生率（100万運航時間あたり）

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。

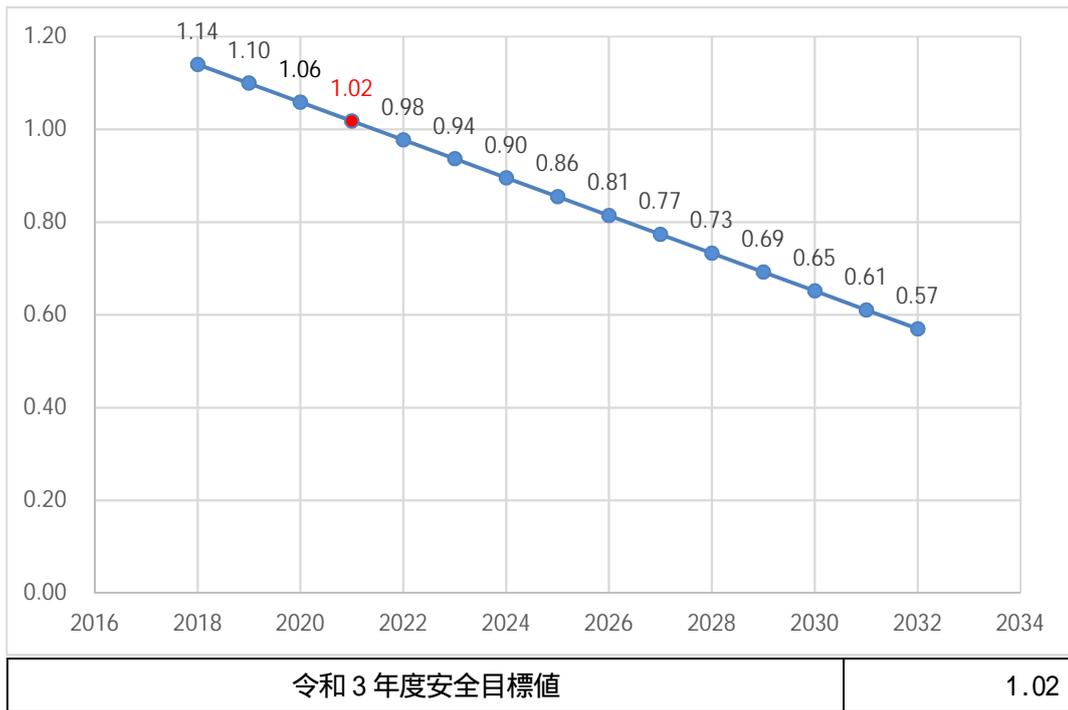


[表4] 定期便を運航する本邦航空運送事業者に係る航空事故発生率（100万運航回数あたり）

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。

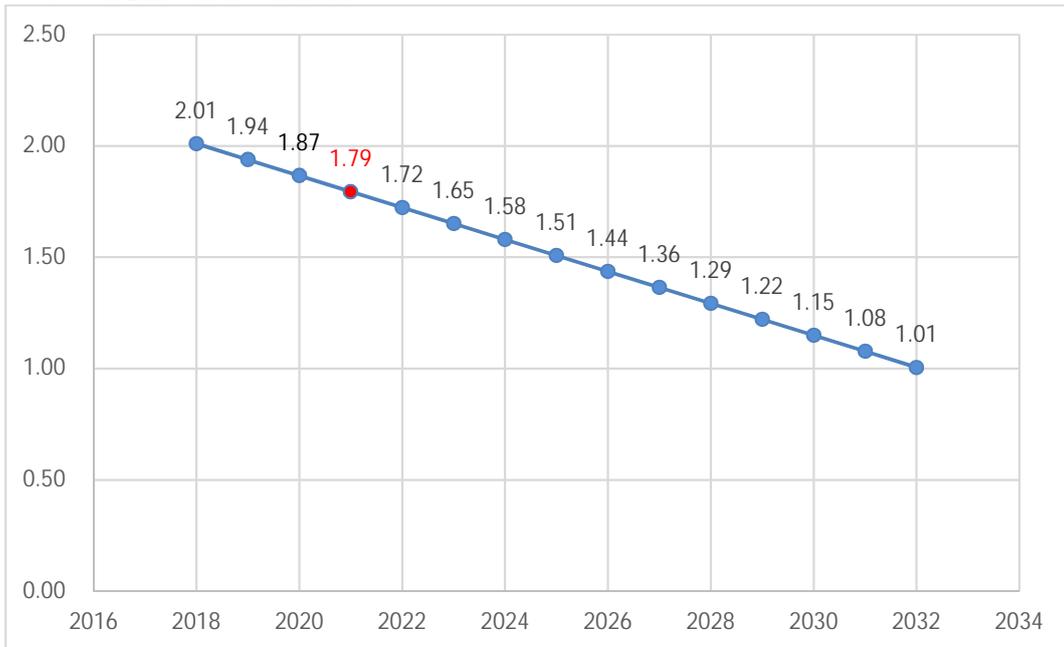


[表5] 本邦航空運送事業者が運航する定期便に係る航空事故発生率（100万運航回数あたり）



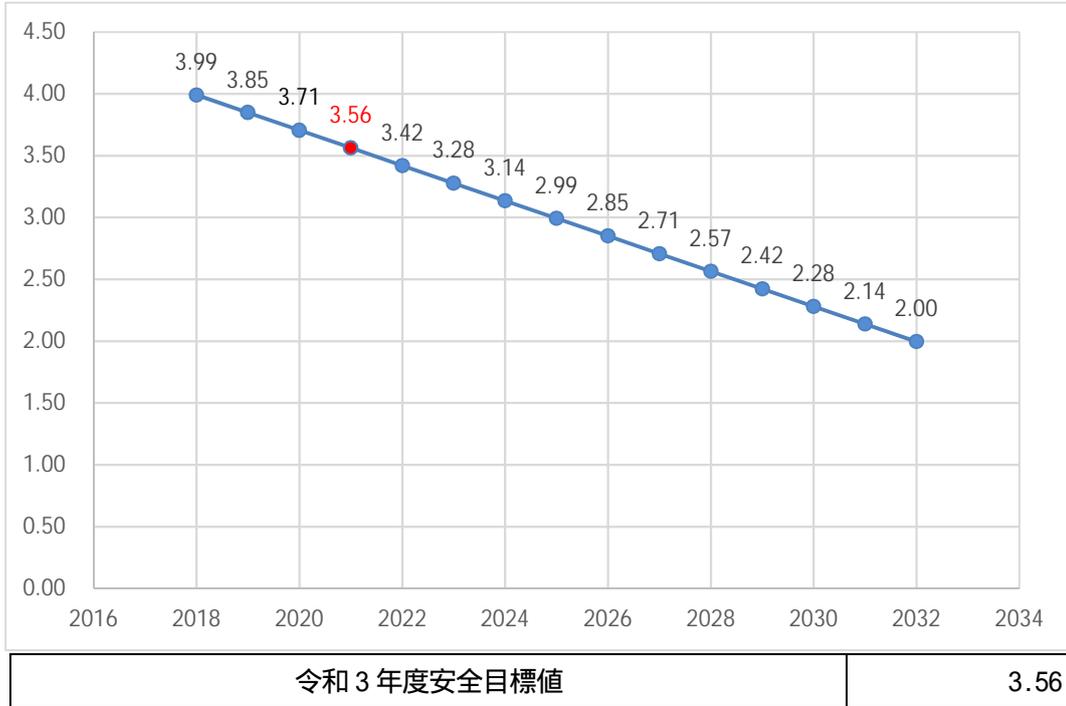
[表6] 定期便を運航する本邦航空運送事業者に係る重大インシデント発生率（100万運航時間あたり）

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。

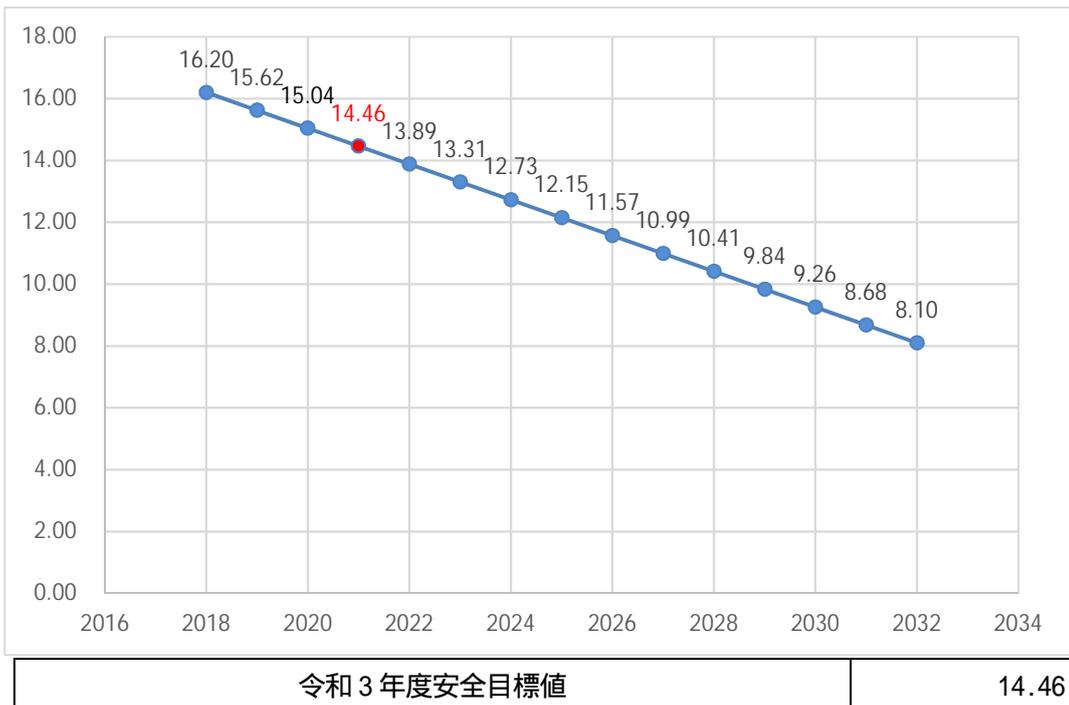


[表7] 定期便を運航する本邦航空運送事業者に係る重大インシデント発生率（100万運航回数あたり）

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。

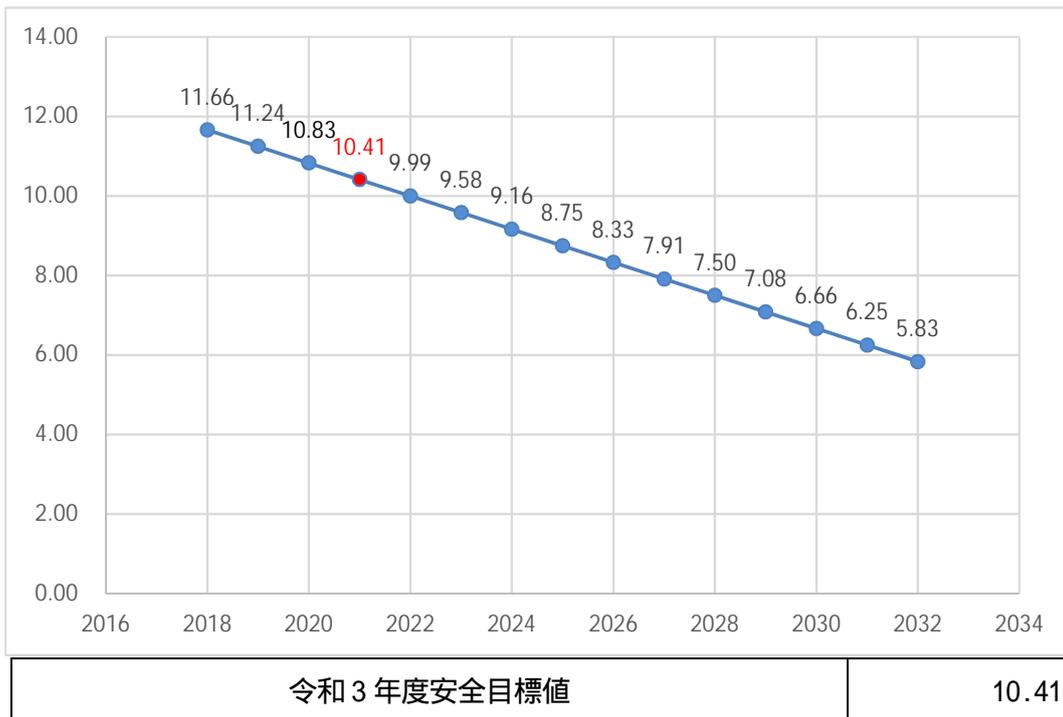


[表8] 航空運送事業許可及び/又は航空機使用事業許可を受けている事業者（定期便を運航する事業者を含まず）に係る航空事故発生率（100万運航時間あたり）  
乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。



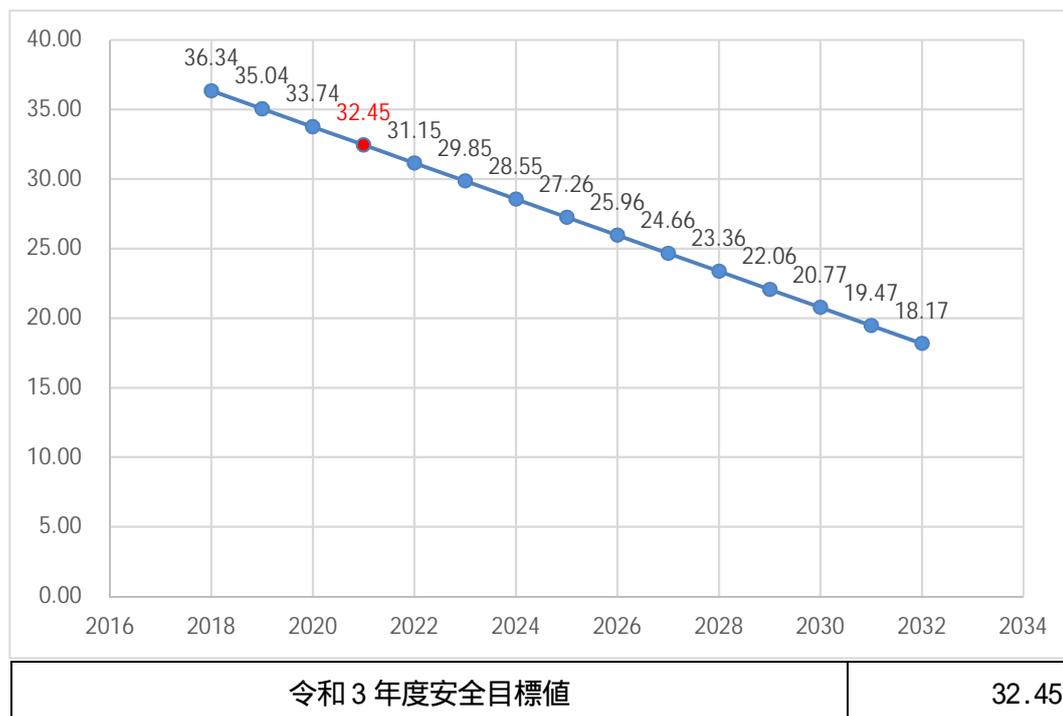
[表9] 航空運送事業許可及び／又は航空機使用事業許可を受けている事業者（定期便を運航する事業者を含まず）に係る航空事故発生率（100万運航回数あたり）

乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。

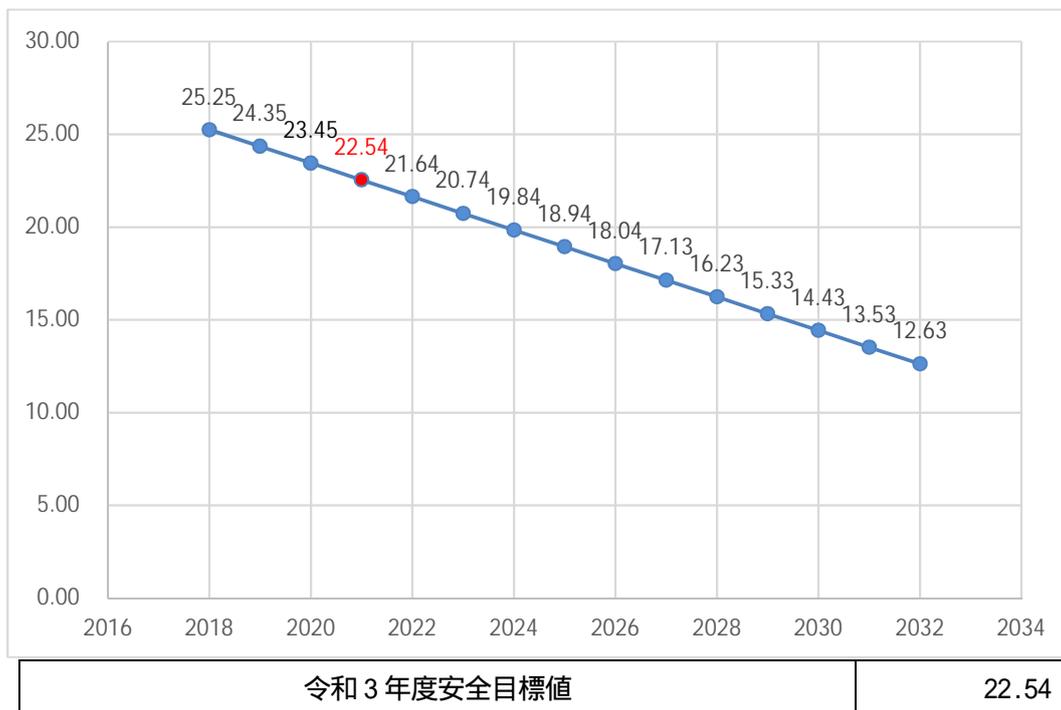


[表10] 航空運送事業許可及び／又は航空機使用事業許可を受けている事業者（定期便を運航する事業者を含まず）に係る重大インシデント発生率（100万運航時間あたり）

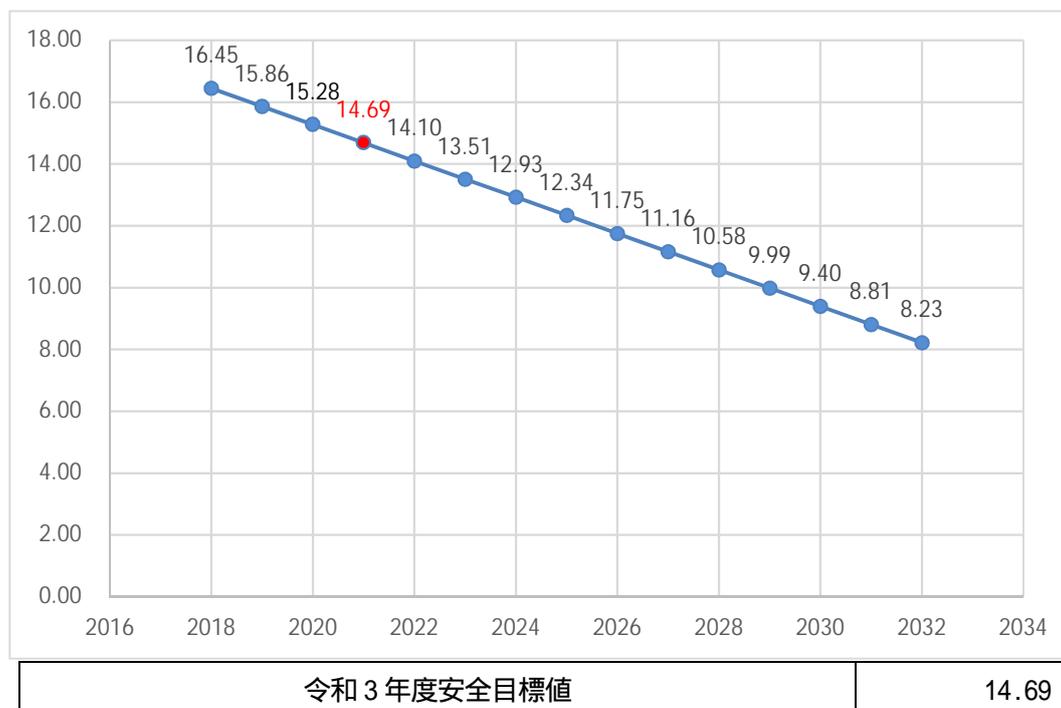
乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。



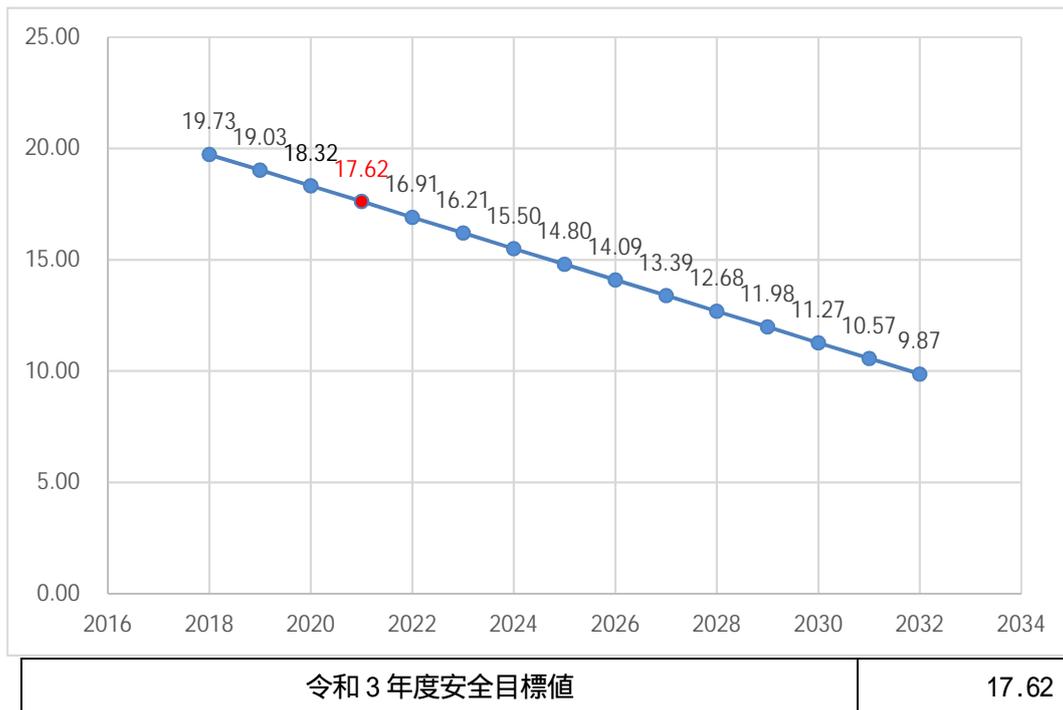
[表11] 航空運送事業許可及び/又は航空機使用事業許可を受けている事業者（定期便を運航する事業者を含まず）に係る重大インシデント発生率（100万運航回数あたり）  
乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。



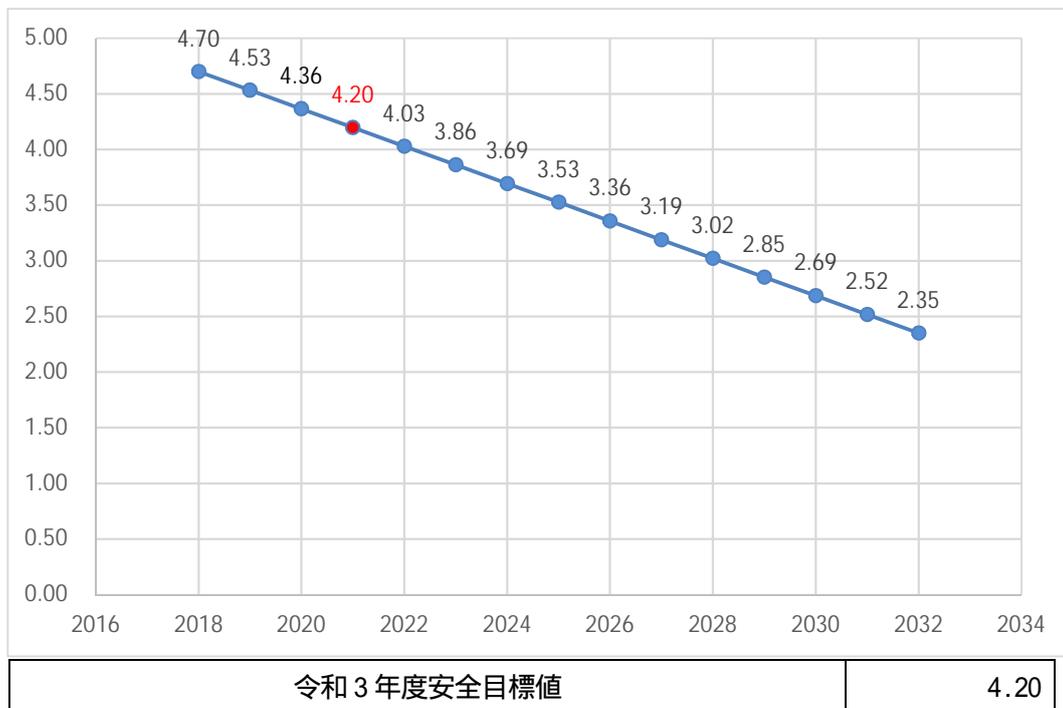
[表12] 国、地方公共団体に係る航空事故発生率（100万運航時間あたり）



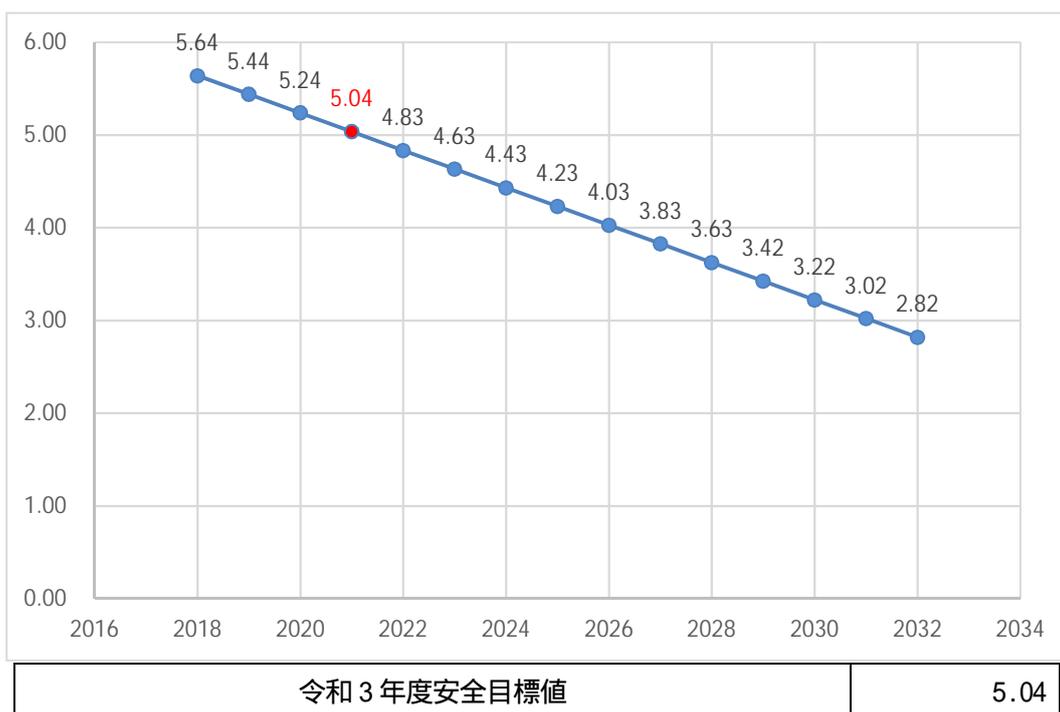
[表13] 国、地方公共団体に係る航空事故発生率（100万運航回数あたり）



[表14] 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）

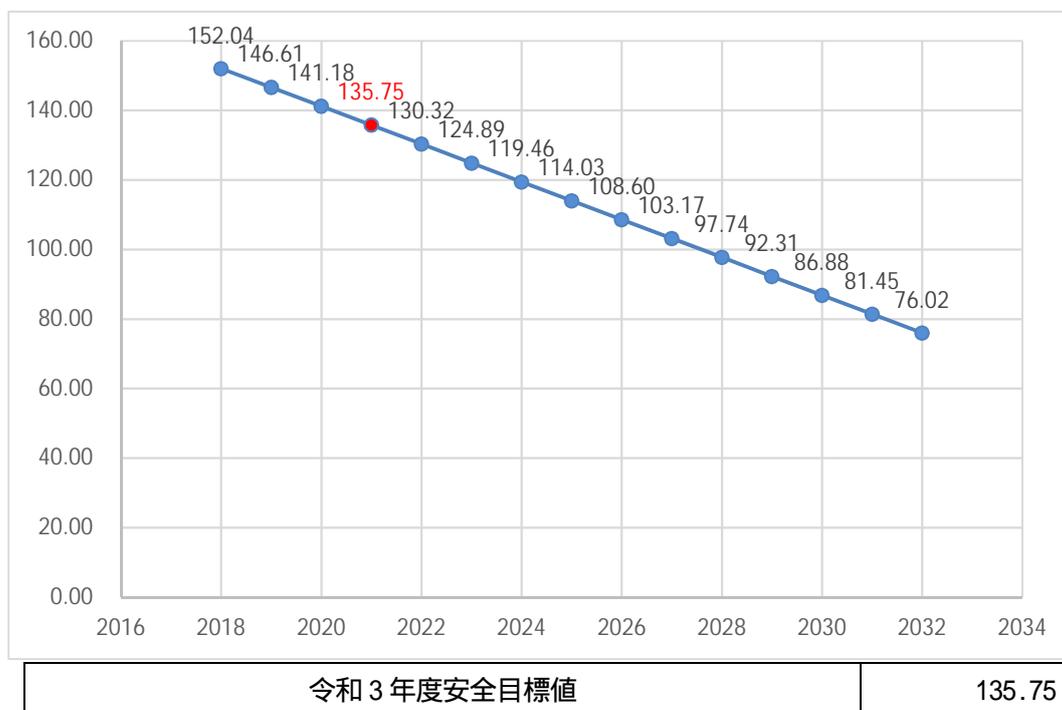


[表15] 国、地方公共団体に係る重大インシデント発生率（100万運航回数あたり）



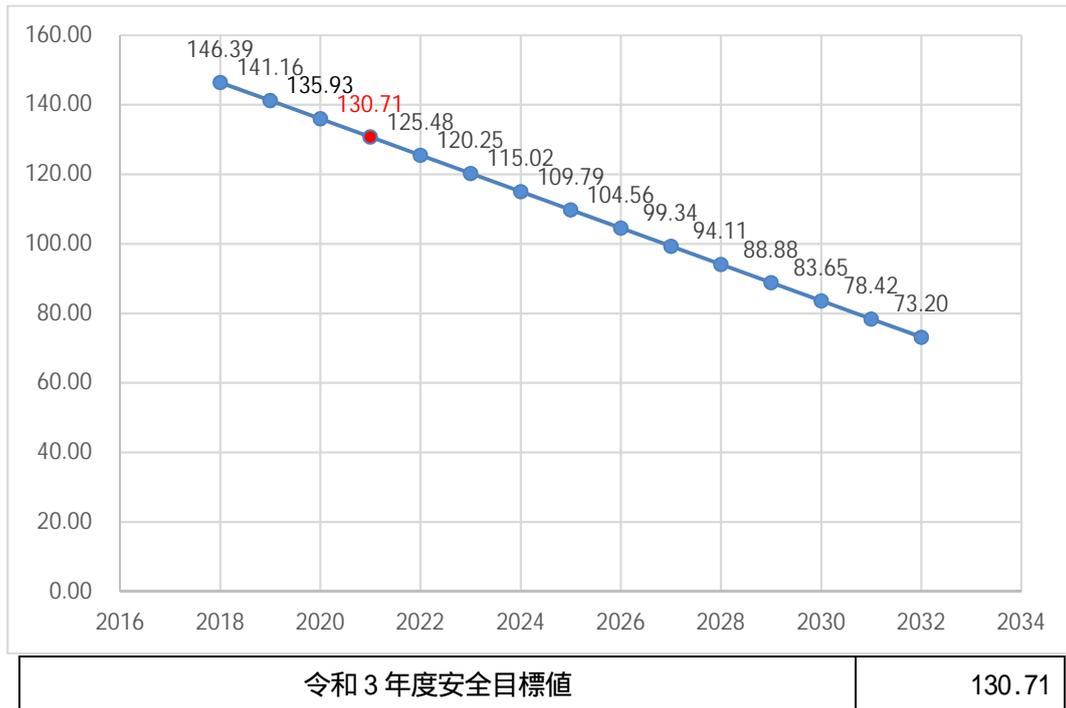
[表16] 個人に係る航空事故発生率（100万運航時間あたり）

滑空機、超軽量動力機を含まない。



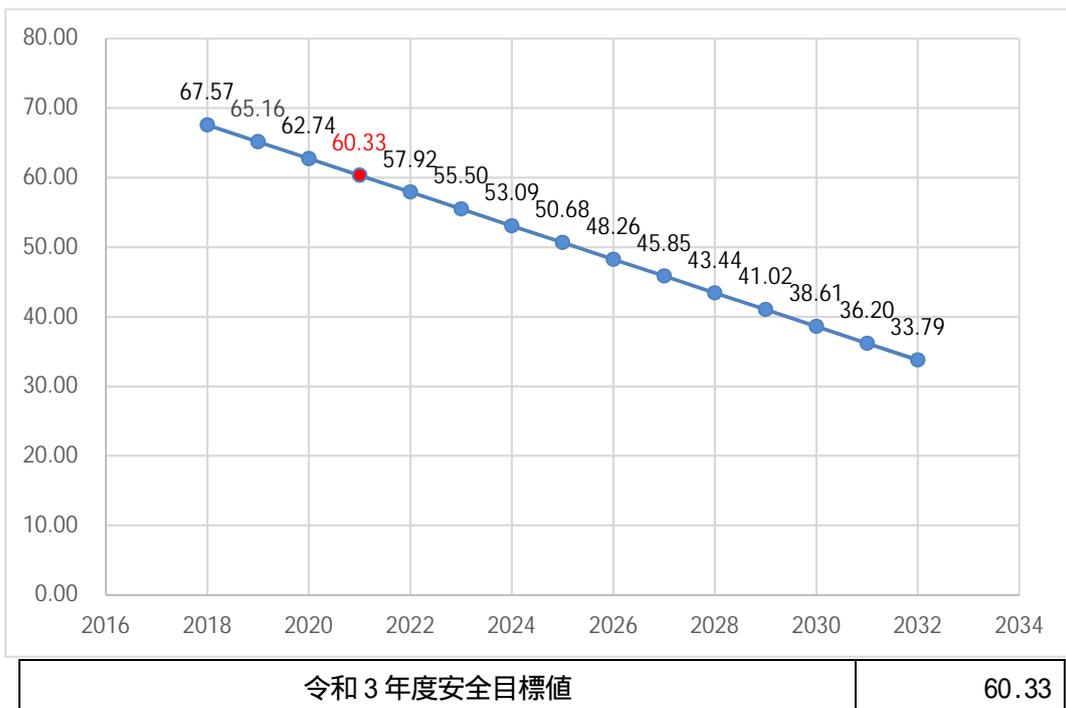
[表17] 個人に係る航空事故発生率（100万運航回数あたり）

滑空機、超軽量動力機を含まない。



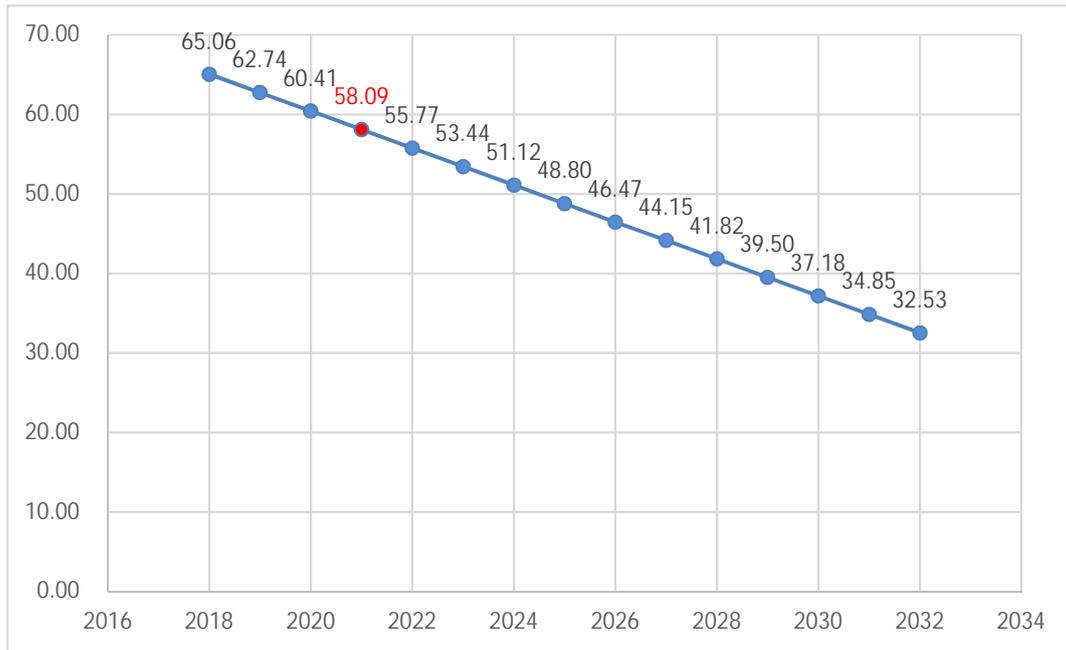
[表18] 個人に係る重大インシデント発生率（100万運航時間あたり）

滑空機、超軽量動力機を含まない。



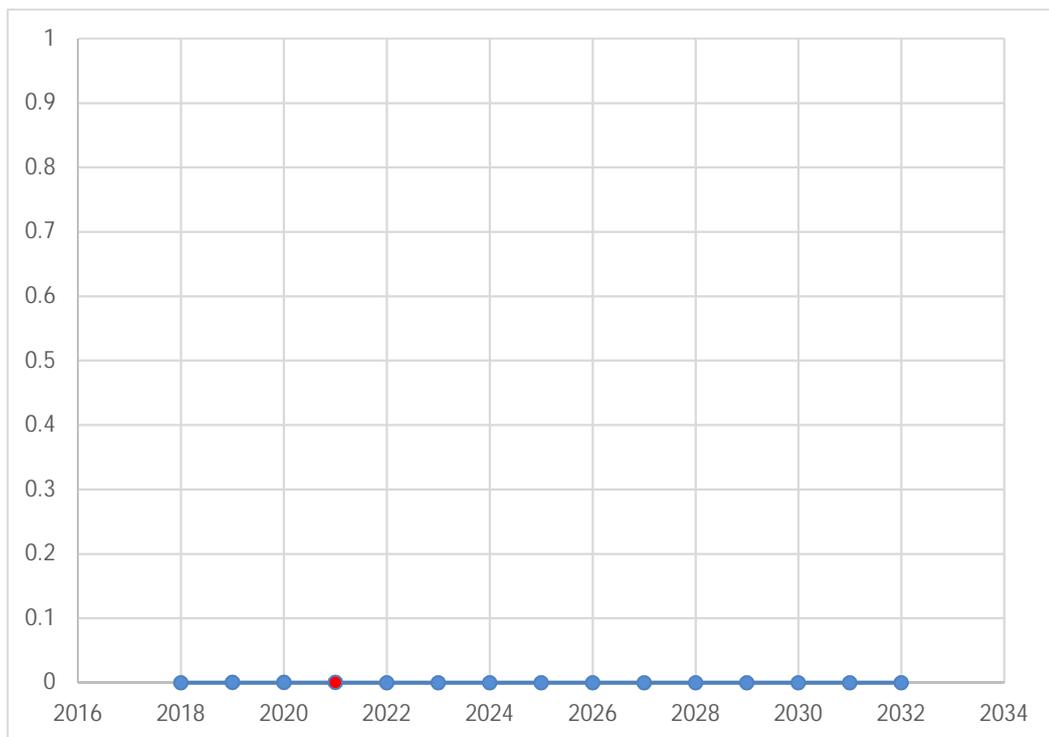
[表19] 個人に係る重大インシデント発生率（100万運航回数あたり）

滑空機、超軽量動力機を含まない。



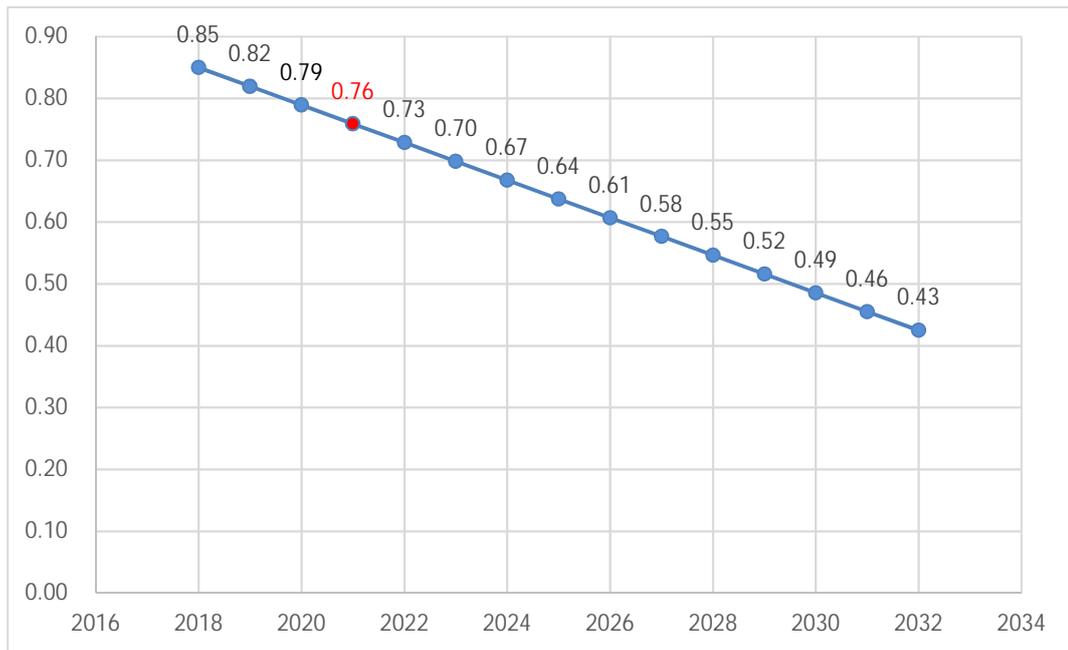
令和3年度安全目標値	58.09
------------	-------

[表20] 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）



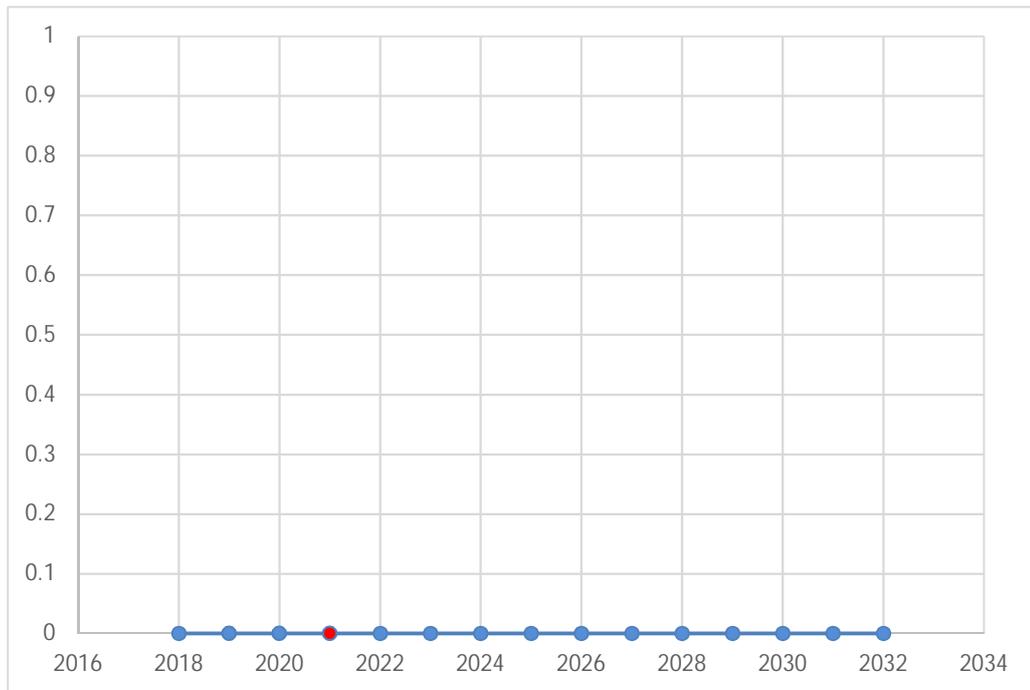
令和3年度安全目標値	0.00
------------	------

[表21] 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）



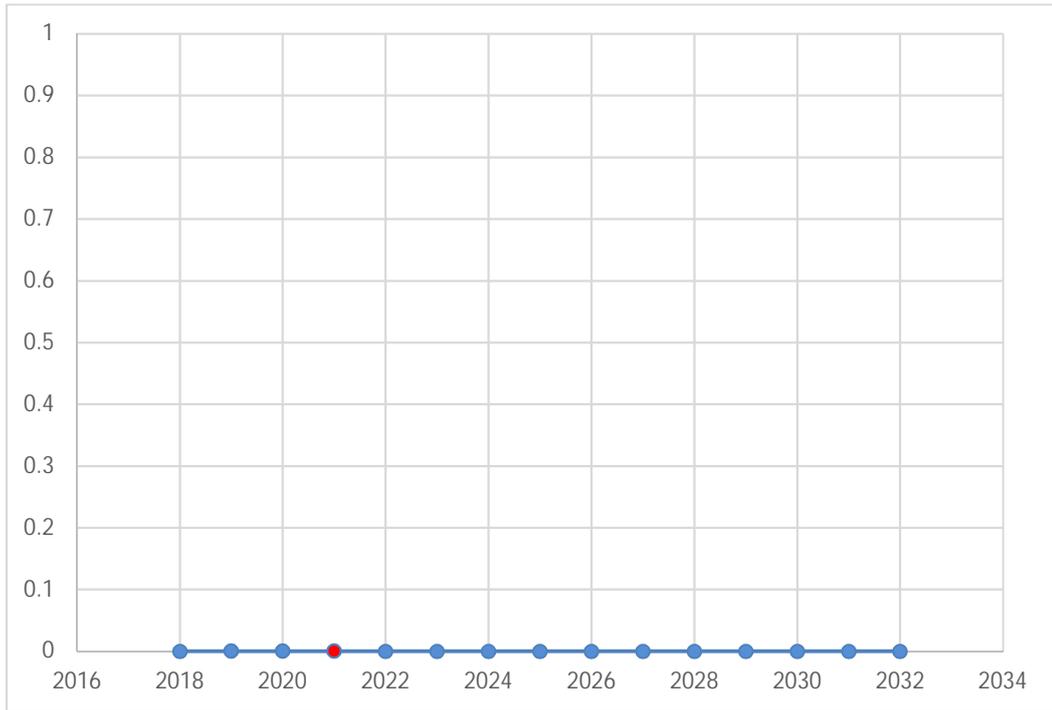
令和3年度安全目標値	0.76
------------	------

[表22] 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（100万着陸回数あたり）



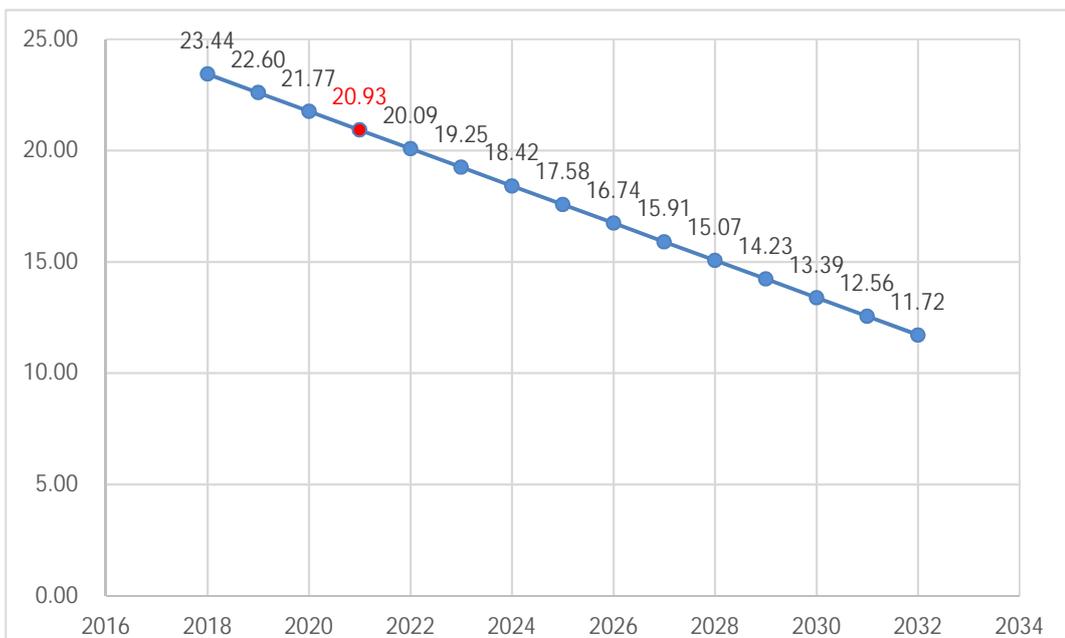
令和3年度安全目標値	0.00
------------	------

[表 23] 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（100万着陸回数あたり）



令和3年度安全目標値	0.00
------------	------

[表24] 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（100万着陸回数あたり）



令和3年度安全目標値	20.93
------------	-------

# 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 134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 規126条五号	航空法47条1項 47条の2 2項 134条1項
報告項目	航空事故 重大インシデント 安全上の支障を 及ぼす事態（航空 法施行規則 221条の2に規程 されているもの） 例） ・航空機の構造 が損傷を受けた 事態 ・航空機に装備さ れた安全上重要 なシステムが正 常に機能しない 状態となった事 態 等	認定業務におい て発見された航 空機の安全性に 大きな影響を与 える不具合事象 を列挙 例） ・システム又は装 備の不具合によ る火災 ・エンジン、機体、 装備品等に被害 を生じたエンジン 排出システムの 不具合 等	航空事故 重大インシデント 安全上の支障を 及ぼす事態（航空 法施行規則221 条の2に規程され ているもの） 例） ・航空機の構造が 損傷を受けた事態 ・航空機に装備さ れた安全上重要 なシステムが正常 に機能しない状態 となった事態 等	航空事故 重大インシデント 安全上の支障を及ぼす 事態 (航空保安業務に関連す るものに限定) 例） ・地上機器・施設障害 ・航空保安業務処理規程 から逸脱した事態 ・管制指示等からの逸脱 により発生した事態 等	交通管制と同様 (航空保安無線施設に 関連するものに限定)	空港と同様 (飛行場灯火に関連 するものに限定)	航空事故 重大インシデント 安全上の支障を 及ぼす事態(空港 の設置管理者が管 理する施設又は運 用等に関連するも のに限定) 例） ・制限区域内にお ける事故 ・空港の施設、設 備、機器等の突発 的な不具合 等
報告先	国土交通省航空 局安全部航空事 業安全室 地方航空局保安 部運用課	地方航空局保 安部航空機検 査官室 国土交通省航 空局安全部航 空機安全課(外 国)	国土交通省航空 局安全部運航安 全課	国土交通省航空局安全部 航空交通管制安全室	○国土交通省航空局 安全部航空交通管制 安全室 ○地方航空局保安部 交通管制安全監督課	○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	国土交通省航空局 安全部安全企画課 空港安全室

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)  
令和 3 年 7 月 26 日改正 (第 30 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  
航空交通管制安全室長  
大臣官房参事官 (次世代航空モビリティ)  
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。

## SSP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

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

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

頻度：毎月

構成：安全部長、安全企画課長、空港安全室長、航空交通管制安全室長、大臣官房参事官(次世代航空モビリティ)、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

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

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

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

頻度：毎月

構成：安全部長、安全企画課長、空港安全室長、航空交通管制安全室長、大臣官房参事官(次世代航空モビリティ)、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、

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

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

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

頻度：毎月

構成：安全部長、安全企画課長、空港安全室長、航空交通管制安全室長、大臣官房参事官(次世代航空モビリティ)、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

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。

## 航空局安全部が令和3年度に実施するその他の安全施策

### 令和3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安全監査プログラムへの対応

ICAOが締約国の安全監督能力を評価するために行う監査に的確に対応する。

### 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）を引き続き実施するとともに、事故及び重大インシデント、落下物等が発生した際には、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、米国との間での耐空性以外の分野（整備施設）へのBASA拡大に向けた協議を引き続き推進する。欧州との間では、昨年6月に署名した日・EU BASAについて、今後、日EU双方の国内手続きを経て発効予定であるが、引き続き同BASAの整備分野等への対象の拡大に向けて取り組んでいく。また、豪州との間では、技術取決め（整備分野）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、航空需要回復の局面において、我が国の操縦士等の不足が航空輸送を確保する上でのボトルネックとならないよう、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。