

平成26年度
航空安全プログラム実施計画

平成26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、今後、①定期的に(毎年度1回)、国の安全目標値を設定、②目標を達成するための具体的な施策を、航空運送・交通管制・空港の各分野において整合性を持って統一的に実施、③期間終了時に目標の達成状況を確認・評価することとする。

本実施計画は、この年度毎の安全目標及び具体的な実施施策等を整理したものである。

目 次

第 1 章 平成26年度の方針及び目標

1. 安全方針
2. 安全指標及び安全目標値

第 2 章 平成26年度の取組

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. 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) 情報管理システムの構築
 - (4) 内部評価

第 3 章 本計画の実施状況の確認及び見直しについて

別添 1 安全目標値の算出方法

別添 2 義務報告制度（報告根拠、報告項目、報告先）

別添 3 SSP委員会設置要綱

（参考）航空局安全部が平成26年度に実施するその他の安全施策

第 1 章 平成26年度の方針及び目標

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
- ・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. 安全指標及び安全目標値

（1）安全指標及び安全目標値の設定に関する基本的な考え方

SSP導入当初は、重大な結果に関連する指標を設定することとし、目標値を設定する国の安全指標は航空事故発生率及び重大インシデント発生率とする。

今後、比較的軽微な結果に関連する指標（滑走路誤進入発生率、制限区域内事故発生率、飛行中の発動機停止発生率、地上機器・施設障害発生率、飛行高度の逸脱発生率）についても、SSPの成熟度に合わせて、目標値を設定することについて検討する。

航空事故発生率及び重大インシデント発生率については、安全上の懸念のある分野が特定可能であること、客観的に数値として計れるものであること、及び国際的統計と比較できることの観点から、下記のとおり細分化して設定することとする。

また、安全目標値は、過去の実績、国が定める他の計画、実現可能性等も考慮した上で設定することとする。

（2）平成 26 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、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。

○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 | 1.28 | 件/100万時間 |
| | 2.40 | 件/100万回 |
| 重大インシデント発生率 | 3.26 | 件/100万時間 |
| | 6.11 | 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 | 24.88 | 件/100万時間 |
|---------|-------|----------|

| | | |
|-------------|-------|----------|
| | 19.94 | 件/100万回 |
| 重大インシデント発生率 | 17.77 | 件/100万時間 |
| | 14.25 | 件/100万回 |

○その他（国、地方自治体、個人）（滑空機、超軽量動力機を含まない。）

| | | |
|-------------|-------|----------|
| 航空事故発生率 | 38.07 | 件/100万時間 |
| | 45.54 | 件/100万回 |
| 重大インシデント発生率 | 13.60 | 件/100万時間 |
| | 16.27 | 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 | 1.96 | 件/100万回 |
| 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 |

安全目標値は、交通安全基本計画（注1）及び国土交通省が実施している政策評価（注2）を考慮して、過去5年間の実績の平均値から7%減として設定（別添1参照）。

（注1）第9次交通安全基本計画（平成23年～27年）において、「昭和61年以降継続している特定本邦航空運送事業者における乗客の死亡事故ゼロの記録を継続する。」と目標を設定している。

（注2）政策評価において、国内航空における航空事故発生件数（平成25～29年の5カ年平均値）を、現況値（平成20～24年の5カ年の平均値）の約1割減とすることを目標値としている。

第2章 平成26年度の取組

平成26年度の目標を達成するための取組は以下のとおり。平成26年度に実施するその他の安全施策は（参考）に記載している。

1. 業務提供者におけるSMSの強化

航空運送、交通管制、空港の各分野において、既にSMSは導入済みであるが、平成26年4月の航空安全プログラムの導入に合わせて、業務提供者に対し安全指標及び安全目標値の設定を求めるなど、各分野のSMS要件規程を改正しているところ。平成26年度においては、業務提供者において安全指標及び安全目標値の設定など新たな要件が的確に実施されるよう、指導、監督、助言等を行っていく。

また、業務提供者によるSMSの確立を支援するため、航空安全プログラムの中で、業務提供者が違反を行った場合の特例等を含む法執行方針を明確にしていることから、新たな法執行方針の運用を通じ、業務提供者におけるSMSの更なる確立を支援していく。

2. 安全に関する航空法規等の策定・見直し等

航空安全当局は、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。

本年度の取組の具体例としては、以下のとおり。

【航空法規等の策定・見直し】

- 医療技術及び化学工業の発展等に伴う、放射性物質を含む危険物の航空輸送の増加及び多様化等に対応するため、I C A O及び国際原子力機関(I A E A : International Atomic Energy Agency)における国際的な危険物輸送に関する安全基準の整備に基づき、所要の国内基準の整備を図る。
- 航空機乗組員の医学適性や身体検査基準の在り方について、国際標準との整合性を図りながら、新たな医学的知見を取り入れ、より合理的な制度を確立していく。
- 大型飛行機に対する安全基準の見直しが欧米において進められているところ、我が国においても、大型飛行機の更なる安全確保を図るため、まずは電気配線システムの安全確保のために必要な点検の設定及び実施等を設計者及び運航者に求める基準を設定する。
- 航空機の運航の更なる安全性向上のため、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等に係る国内基準について検討を行い、当該基準の整備を図る。

【国際会議等への参画】

- I C A Oの安全管理パネルにおいて国際標準の改正やガイドラインの充実のための議論が進められているところ、これらの議論に貢献するため我が国の取組等について各国に紹介等を行うとともに、我が国の取組の参考となるような各国の取組に関する情報を入手する。

3. 監査、検査等

航空安全当局は、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。

(1) 航空運送分野

①概要

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、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、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。

②平成 26 年度の計画

(イ) 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、不安全事故等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、頻度を増やし重点的に監査を実施する。

(ロ) 認定事業場に対しては、2年ごとの事業場の認定更新時の検査に加え、国内における航空機に係る認定事業場については、認定期間中の2年間に1回の間接検査を実施している。本検査において、認定にかかる技術上の基準への適合性等を確認する。

また、SMSについては、整備分野においては平成23年4月以降、設計・製造分野においては平成23年11月以降、認定更新のタイミングで順次導入を進めていたところであるが、昨年までに全ての認定事業場でSMSの導入を完了したことから、今年度は、認定事業場におけるSMSの運用状況を確認するため、監督及び指導を行っていく。

(ハ) 指定航空従事者養成施設に対しては、指定基準への適合性が維持されているかの確認を行うため、特定本邦運送事業者の指定航空従事者養成施設は1年に1回、特定本邦運送事業者以外の指定航空従事者養成施設は2年に1回の検査を実施する。

平成26年度は、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の検査を8カ所実施する。

(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医師（指定航空身体検査医）及び医療機関等に対する立入検査の強化等により、更なる能力水準の向上・平準化を図るとともに、航空会社の健康管理体制への立入検査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

①概要

(イ) 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、航空保安業務の提供者に対し、監査を実施する。監査対象ごとに、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、空港事務所等の地方事務所等に対して2年に1回の頻度で監査を実施し、各規程等の管理状況、基準・規程に基づく各業務等の適切性を確認する。

(ロ) 地方航空局保安部管制技術課は、国土交通大臣以外の航空保安無線施設の設置者に対し、監査を実施する。監査対象ごとに、1年に1回の頻度で監査を実施し、航空保安無線施設安全管理ガイドラインにより適切に施設が管理されていることを確認する。

(ハ) 地方航空局航空灯火・電気技術課は、国土交通大臣以外の航空灯火の設置者に対し、検査を実施する。検査対象ごとに、陸上空港等及び公共用ヘリポートの飛行場灯火に対して1年に1回、非公共用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回の頻度で検査を実施し、空港保安管理規程又は航空灯火施設管理要領により適切に施設が管理されていることを確認する。

②平成 26 年度の計画

(イ) 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、航空保安業務の提供者に対し、平成 26 年度は、文書管理の状況、震災等緊急事態に備えた取組及び訓練の実施状況、並びに管制事務の適正化の実施状況を共通重点事項として、定期監査を年間 40 回実施する。

(ロ) 地方航空局保安部管制技術課は、国土交通大臣以外の航空保安無線施設の設置者に対し、定期監査を年間 5 回実施する。

(ハ) 地方航空局保安部航空灯火・電気技術課は、国土交通大臣以外の航空灯火の設置者に対し、定期検査を年間 102 回実施する。

(3) 空港分野

①概要

航空局安全部空港安全・保安対策課及び地方航空局空港部空港安全監督課は、空港の設置管理者(国管理空港については空港事務所長)に対し、空港施設・運用業務の安全かつ適切な実施を確保するために、空港保安管理規程を常に最新の状態に保持するよう求め、制定又は改定の届出があった場合は、空港の安全に係る基準等との適合を審査する。

その上で、3年に1回(大規模空港は3年に2回)の頻度で検査を実施し、空港保安管理規程に沿って、空港施設・運用業務が実施されていることを確認するとともに、報告徴収により、安全に係るリスクの管理状況を継続的に監視し、評価する。

また、非公共用飛行場については、6年に1回の頻度で検査を実施し、航空法施行規則に定める保安上の基準に沿って、当該施設が適切に管理されていることを確認する。

②平成 26 年度の計画

平成 26 年度は、空港に対し 41 箇所(うち公共用ヘリポート：7 箇所)、非公共用飛行場に対し 15 箇所の検査を実施する。

(4) その他

①概要

航空局安全部空港安全・保安対策課は、航空保安業務の用に供する機械業務の提供者である、航空交通管制部及び地方航空局空港事務所に対して2年に1回の頻度で監査を実施し、各規程等の管理状況、基準・規程に基づく各業務等の適切性を確認する。

②平成 26 年度の計画

航空局安全部空港安全・保安対策課は、航空保安業務の用に供する機械業務の提供者に対し、定期監査を年間14回実施する。

各分野ともに定期的に実施する監査・検査等の他、航空事故、重大インシデント、安全上の支障を及ぼす事態の発生又はその恐れがある場合並びに不適切・不安全な事象が発生した場合等、航空安全当局が必要と判断した場合は随時監査・検査等を実施する。

監査・検査等を実施する要員については、要員の資格要件に係る航空安全当局の内部規程に基づき、必要な業務経験及び研修等の必要な教育・訓練を受け各資格要件に適合することが求められる。

4. 安全情報の収集

航空安全当局は、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

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、航空安全当局は、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

航空安全当局は、義務報告制度では捕捉しにくい、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、自発報告制度を確立する。今年度の当該制度の概要は以下のとおり。

① 制度運営者（報告の受付先）

（公財）航空輸送技術研究センター

・住所：東京都港区三田1丁目3番39号

・電話番号：0800-8057-482

② 報告者

報告者は、航空活動に自ら直接携わる個人又は当該個人が所属する組織とする。

③ 報告事項

報告事項は、航空活動を行う中で、自らが、当事者であるか否かにかかわらず、その五感により直接確認した（他人からの伝聞によるものは含まない）、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とする。

④ 報告手段

電子メール、FAX、電話、郵送、航空安全情報自発報告サイト（自発サイト）により、自発報告を受け付けることとする。

⑤ 報告の取扱い

(公財) 航空輸送技術研究センターは、報告された内容について、当該センターの担当者による専門チーム並びに有識者等を含めた分析検討ワーキンググループ及び自発報告制度分析委員会において、分析等を行う。

(イ) 当該センターの担当者によって構成される専門チーム

当該センターの担当者によって構成される専門チームは、個人、会社名等が特定されないための情報の秘匿化、自発サイトへの登録、報告者連絡先の抹消、分析検討ワーキンググループで分析を行うための情報の整理（同種事例の照合及び安全に係るリスク評価）を行う。

(ロ) 分析検討ワーキンググループ

各分野の専門家によって構成される分析検討ワーキンググループは、安全に係るリスク評価の結果の確認、事象の要因・原因の分析、改善策の提言案、注意喚起案、関係情報の提供案、自発報告者へのフィードバック案の検討・立案を行う。

(ハ) 自発報告制度分析委員会

学識経験者等で構成される自発報告制度分析委員会は、分析検討ワーキンググループにおいて分析された結果及び改善策の提言案等について、妥当性を確認、必要な修正・整理をした上で、取り纏める。

なお、航空安全当局は、(公財) 航空輸送技術研究センターに対し、個人、会社名等が特定される情報の提供を求めないこととする。また、仮に航空安全当局が当該情報において違反があったことを知ったとしても、当該情報を不利益処分等の根拠として使用しないものとする。

⑥ 当該制度の周知・広報活動

(公財) 航空輸送技術研究センターは、当該制度に係るポスター及びインフォメーションカードの作成・配布、業務提供者への説明会等の開催、その他制度の概要や報告方法の周知及び運用状況の情報の発信等、当該制度の周知・広報活動を行う。

なお、航空安全当局は、プレス発表、国交省ホームページにおける公表、業務提供者及び航空関係団体等に対する周知、業務提供者、航空関係団体等が発行する機関誌等に掲載依頼、並びに国土交通省内部機関誌等による周知等、当該制度の周知・広報活動を行う。

(3) その他の報告制度

① 国土交通省ホットラインステーション

航空の安全に係るものを含む国土交通行政について、意見・感想等がある場合、国土交通省のHP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HP ホットラインステーション

<http://www.mlit.go.jp/hotline/hotline.html>

② 公益通報者保護法に基づく公益通報

国土交通省においては、事業者、行政機関等の内部の労働者が、組織内部の国民の生命、財産等にかかわる法令違反行為を通報したことで、解雇等の不利益取扱いを受けることのないよう、公益通報者に対する解雇の無効、不利益取扱いの禁止等を規定した公益通報者保護制度の手続き等を定

めており、公益通報を行うことができる。

(参考) 国土交通省における公益通報手続

<https://www.mlit.go.jp/appli/file000017.html>

5. 安全情報の分析等

(1) SSP委員会及び各分野における部会の取組

① SSP委員会の取組

航空安全当局は、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、複数の分野に係る国の安全指標・安全目標値の評価・設定、安全情報の分析結果に係る複数の分野の各業務提供者との共有、自発報告制度運営事務局からの複数の分野に係る提言への評価を行う。なお、同委員会の詳細は別添3のとおり。

②各分野の部会の取組

航空安全当局は、SSP委員会のもとに、航空運送、交通管制及び空港分野の各分野の部会を設け、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

航空運送分野においては、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て、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。

交通管制分野においては、有識者・学識経験者を含む交通管制安全情報分析委員会(仮称)を新たに設置し、1年ごとに安全情報の評価・分析を行い、分析後、当該情報を整理し、公表する。

空港分野においては、有識者・学識経験者を含む空港安全情報分析委員会(仮称)を新たに設置し、1年ごとに安全情報の評価・分析を行い、分析後、当該情報を整理し、公表する。

6. 更なる安全性の向上のための取組

(1) 教育訓練

航空安全当局は、業務提供者等に対する監査・検査等を実施する要員に対し、航空安全当局が設定する資格要件に係る内部規程に基づき、必要な知識・技量の習得及び維持を目的とした教育・訓練を各分野において実施する。

① 航空運送分野

航空事業安全室は、安全監査員、運航審査官及び整備審査官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量を維持するため、監査員定期訓練を平成26年度中に計画している。

航空機安全課は、監査・検査等の業務を行う職員を新たに配置する場合には、座学研修及び実技研修(現場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。

運航安全課は、監査・検査を実施する者に対し、座学研修及び実技研修を実施する。また、知識及び技倆を維持するための定期的な研修の実施を予定している。

② 交通管制分野

航空交通管制安全室は、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、ISO9000に係る外部研修等を実施するとともに、監査員の安全に対する意識向上を目的とするため、日本航空安全啓発センターにおいて研修を実施する。

管制技術課は、航空保安無線施設の安全監査員候補者に対し、座学研修及び実技研修を実施する。

交通管制企画課航空灯火・電気技術室は、地方航空局航空灯火・電気技術課の職員のうち、航空灯火の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。

③ 空港分野

空港安全・保安対策課は、安全監査員に必要な業務経験等を有する職員に対し、安全監査の手法や安全管理システム、監査対象業務に係る座学研修及び実技研修（現場OJT）を実施する。また、安全監査員としての力量の維持及び向上を目的に、ISO9000に係る外部研修等の受講を求めていることとしている。

④ その他

空港安全・保安対策課は、航空保安業務の用に供する機械業務に係る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力量の維持及び向上を目的に各種研修に参加する。

(2) 航空活動関係者との情報共有等

①航空運送分野

(イ) 航空事業安全推進フォーラム

航空事業安全室は、「航空事業安全推進フォーラム」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と情報の交換や共有などを行い、更なる安全性の向上に努める。

(ロ) 認定事業場講習会

航空機安全課は、SSP体制の導入に伴って改訂されたSMS要件規程「事業場認定に関する一般方針」の定着を図るべく、平成25年9月の説明会に引き続き「認定事業場講習会」を本年5月に開催した。当局から、SSPの概要、SMS要件規程の改訂趣旨並びに安全指標及び安全目標値の設定に関する考え方等の説明を行うとともに、義務報告の提出の徹底や適切な認定業務の実施を指導した。

(ハ) 危険物輸送に関する講習会

運航安全課は、危険物の安全輸送に関する講習会等を通じて知識の普及を図るとともに、航空運送事業者等に対し、危険物輸送の教育訓練及び適切な取扱いの徹底を指導する。

(ニ) 医師及び医療機関等に対する講習会

運航安全課は、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（指定医）及び医療機関等に対する講習会の内容の充実により、更なる能力水準の向上・平準化を図る。

（ホ）小型航空機等に係る安全対策に関する講習会

運航安全課は、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、教育訓練の徹底、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。さらに、平成 24 年度から操縦者に対して操縦等を行う日前の 2 年間のうちに、離着陸時の操縦や非常時の操縦等の操縦技能及び知識が維持されているかどうかの審査を義務付ける特定操縦技能の審査制度が開始されており、平成 26 年 4 月から本格的な施行がなされることから、当該制度の確実な運用を図っていく。また、近年普及してきたレジャー航空については、関係団体を通じ事故防止の指導を行う。

②交通管制分野

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（業務提供者主催）において、安全情報等の共有等を実施する。また、安全管理関係者のための会議体や研修等においても、積極的に安全情報等の共有等の推進を図っていく。

③空港分野

（イ）空港の安全推進に関する懇談会

空港安全・保安対策課は「空港の安全推進に関する懇談会」を開催し、空港の設置管理者との安全情報の共有等を積極的に推進する。

（ロ）空港管理者研修・空港安全管理研修

空港安全・保安対策課は、空港施設・運用業務やSMSに係る知識の付与を目的とした研修の実施により、安全情報の共有等に加え、空港管理組織における安全文化の醸成を促進する。

（3）情報管理システムの構築

①航空安全監視システム

航空安全当局は、交通管制及び空港分野の安全情報を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、リスク評価等を行うため、「航空安全監視システム」を構築した。

当該システムを活用して、安全指標等、航空保安に関わる規程類、及び監査等の情報等を効率的に管理・提供するとともに、現航空保安監査等のデータベースを発展的に本システムへ組み入れていく。

②航空安全情報管理・提供システム

航空安全当局は、航空運送事業者及び航空機使用事業者の安全情報を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、リスク評価等を行うため、航空安全情報管理・提供システム（以下「ASIMSシステム」という。）を運用している。ま

た、ASIMSシステムによって、航空情報サーキュラーや耐空性改善通報の公表、航空運送事業者及び航空機使用事業者に対し安全情報の共有、局内で監査情報や航空機検査報告書等の管理等を行っている。

今後は、航空安全当局、航空運送事業者、航空機使用事業者、認定事業場、航空保安業務関係者及び空港の設置管理者の間で安全情報の効率的な収集及び共有を図るため、平成26年度中にASIMSシステムソフトウェアを航空安全監視システムハードウェアへ統合する。

(4) 内部評価

航空安全当局は、自らが実施する安全監督等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上で、改善が必要な事項については改善措置を講じ、当該措置の有効性について評価する。

内部評価の種類は、定期内部評価及び特別内部評価とし、定期内部評価は、原則として年1回、特別内部評価は、定期内部評価によって指摘された「改善を要する事項」について、改善がなされていない場合などに行うものとする。

平成26年度は、平成27年2月頃に実施することとする。

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、平成27年度の航空安全計画を策定することとする。

安全目標値の算出方法

[表 1] 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。

| 過去5年（平成21年～25年） | | | |
|-----------------|----------------------|-------------|-------|
| 暦年 | 運航時間 | 報告対象 事故数 | 事故発生率 |
| 平成21年 | 1,552,378 | 3 | 1.93 |
| 平成22年 | 1,502,143 | 0 | 0.00 |
| 平成23年 | 1,507,184 | 3 | 1.99 |
| 平成24年 | 1,647,740 | 4 | 2.43 |
| 平成25年 | 1,769,214 | 1 | 0.57 |
| 5年合計 | 7,978,659 | 11.00 | 1.38 |
| 5年平均 | 1,595,732 | 2.20 | |
| 安全目標値 | 5年平均の7%減（件/100万運航時間） | | 1.28 |

[表 2] 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。

| 過去5年（平成21年～25年） | | | |
|-----------------|----------------------|-------------|-------|
| 暦年 | 運航回数 | 報告対象 事故数 | 事故発生率 |
| 平成21年 | 826,596 | 3 | 3.63 |
| 平成22年 | 814,116 | 0 | 0.00 |
| 平成23年 | 811,812 | 3 | 3.70 |
| 平成24年 | 875,043 | 4 | 4.57 |
| 平成25年 | 935,478 | 1 | 1.07 |
| 5年合計 | 4,263,045 | 11.00 | 2.58 |
| 5年平均 | 852,609 | 2.20 | |
| 安全目標値 | 5年平均の7%減（件/100万運航回数） | | 2.40 |

[表3] 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。

| 過去5年（平成21年～25年） | | | |
|--------------------------|-----------|---------------|-------------|
| 暦年 | 運航回数 | 報告対象重大インシデント数 | 重大インシデント発生率 |
| 平成21年 | 1,552,378 | 8 | 5.15 |
| 平成22年 | 1,502,143 | 3 | 2.00 |
| 平成23年 | 1,507,184 | 7 | 4.64 |
| 平成24年 | 1,647,740 | 6 | 3.64 |
| 平成25年 | 1,769,214 | 4 | 2.26 |
| 5年合計 | 7,978,659 | 28.00 | 3.51 |
| 5年平均 | 1,595,732 | 5.60 | |
| 安全目標値 5年平均の7%減（件/100万時間） | | | 3.26 |

[表4] 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。

| 過去5年（平成21年～25年） | | | |
|----------------------------|-----------|---------------|-------------|
| 暦年 | 運航回数 | 報告対象重大インシデント数 | 重大インシデント発生率 |
| 平成21年 | 826,596 | 8 | 9.68 |
| 平成22年 | 814,116 | 3 | 3.68 |
| 平成23年 | 811,812 | 7 | 8.62 |
| 平成24年 | 875,043 | 6 | 6.86 |
| 平成25年 | 935,478 | 4 | 4.28 |
| 5年合計 | 4,263,045 | 28.00 | 6.57 |
| 5年平均 | 852,609 | 5.60 | |
| 安全目標値 5年平均の7%減（件/100万運航回数） | | | 6.11 |

[表5] 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。

| 過去5年（平成21年～25年） | | | |
|----------------------------|---------|-------------|-------|
| 暦年 | 運航時間 | 報告対象 事故数 | 事故発生率 |
| 平成21年 | 104,865 | 3 | 28.61 |
| 平成22年 | 101,828 | 2 | 19.64 |
| 平成23年 | 103,296 | 4 | 38.72 |
| 平成24年 | 104,276 | 4 | 38.36 |
| 平成25年 | 109,040 | 1 | 9.17 |
| 5年合計 | 523,305 | 14.00 | 26.75 |
| 5年平均 | 104,661 | 2.80 | |
| 安全目標値 5年平均の7%減（件／100万運航時間） | | | 24.88 |

[表6] 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。

| 過去5年（平成21年～25年） | | | |
|----------------------------|---------|-------------|-------|
| 暦年 | 運航回数 | 報告対象 事故数 | 事故発生率 |
| 平成21年 | 115,789 | 3 | 25.91 |
| 平成22年 | 122,248 | 2 | 16.36 |
| 平成23年 | 129,087 | 4 | 30.99 |
| 平成24年 | 139,736 | 4 | 28.63 |
| 平成25年 | 145,992 | 1 | 6.85 |
| 5年合計 | 652,852 | 14.00 | 21.44 |
| 5年平均 | 130,570 | 2.80 | |
| 安全目標値 5年平均の7%減（件／100万運航回数） | | | 19.94 |

[表 7] 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。

| 過去 5 年（平成 21 年～25 年） | | | |
|-------------------------------|---------|---------------|-------------|
| 暦年 | 運航時間 | 報告対象重大インシデント数 | 重大インシデント発生率 |
| 平成 21 年 | 104,865 | 4 | 38.14 |
| 平成 22 年 | 101,828 | 1 | 9.82 |
| 平成 23 年 | 103,296 | 0 | 0.00 |
| 平成 24 年 | 104,276 | 3 | 28.77 |
| 平成 25 年 | 109,040 | 2 | 18.34 |
| 5 年合計 | 523,305 | 10.00 | 19.11 |
| 5 年平均 | 104,661 | 2.00 | |
| 安全目標値 5 年平均の 7%減（件／100 万運航時間） | | | 17.77 |

[表 8] 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。

| 過去 5 年（平成 21 年～25 年） | | | |
|-------------------------------|---------|---------------|-------------|
| 暦年 | 運航回数 | 報告対象重大インシデント数 | 重大インシデント発生率 |
| 平成 21 年 | 115,789 | 4 | 34.55 |
| 平成 22 年 | 122,248 | 1 | 8.18 |
| 平成 23 年 | 129,087 | 0 | 0.00 |
| 平成 24 年 | 139,736 | 3 | 21.47 |
| 平成 25 年 | 145,992 | 2 | 13.70 |
| 5 年合計 | 652,852 | 10.00 | 15.32 |
| 5 年平均 | 130,570 | 2.00 | |
| 安全目標値 5 年平均の 7%減（件／100 万運航回数） | | | 14.25 |

[表 9] 国、地方自治体、または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。

| 過去 5 年（平成 21 年～25 年） | | | |
|----------------------|-------------------------|-------------|-------|
| 暦年 | 運航時間 | 報告対象 事故数 | 事故発生率 |
| 平成 21 年 | 142,478 | 6 | 42.11 |
| 平成 22 年 | 142,439 | 6 | 42.12 |
| 平成 23 年 | 129,941 | 6 | 46.17 |
| 平成 24 年 | 131,705 | 4 | 30.37 |
| 平成 25 年 | 137,408 | 6 | 43.67 |
| 5 年合計 | 683,971 | 28.00 | 40.94 |
| 5 年平均 | 136,794 | 5.60 | |
| 安全目標値 | 5 年平均の 7%減（件/100 万運航時間） | | 38.07 |

[表 10] 国、地方自治体、または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。

| 過去 5 年（平成 21 年～25 年） | | | |
|----------------------|-------------------------|-------------|-------|
| 暦年 | 運航回数 | 報告対象 事故数 | 事故発生率 |
| 平成 21 年 | 120,600 | 6 | 49.75 |
| 平成 22 年 | 118,366 | 6 | 50.69 |
| 平成 23 年 | 109,507 | 6 | 54.79 |
| 平成 24 年 | 110,991 | 4 | 36.04 |
| 平成 25 年 | 112,299 | 6 | 53.43 |
| 5 年合計 | 571,763 | 28.00 | 48.97 |
| 5 年平均 | 114,353 | 5.60 | |
| 安全目標値 | 5 年平均の 7%減（件/100 万運航回数） | | 45.54 |

[表 11] 国、地方自治体、または個人に係る**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。

| 過去5年（平成21年～25年） | | | |
|-----------------|----------------------|---------------|-------------|
| 暦年 | 運航時間 | 報告対象重大インシデント数 | 重大インシデント発生率 |
| 平成21年 | 142,478 | 3 | 21.06 |
| 平成22年 | 142,439 | 1 | 7.02 |
| 平成23年 | 129,941 | 0 | 0.00 |
| 平成24年 | 131,705 | 3 | 22.78 |
| 平成25年 | 137,408 | 3 | 21.83 |
| 5年合計 | 683,971 | 10.00 | 14.62 |
| 5年平均 | 136,794 | 2.00 | |
| 安全目標値 | 5年平均の7%減（件/100万運航時間） | | 13.60 |

[表 12] 国、地方自治体、または個人に係る**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。

| 過去5年（平成21年～25年） | | | |
|-----------------|----------------------|---------------|-------------|
| 暦年 | 運航回数 | 報告対象重大インシデント数 | 重大インシデント発生率 |
| 平成21年 | 120,600 | 3 | 24.88 |
| 平成22年 | 118,366 | 1 | 8.45 |
| 平成23年 | 109,507 | 0 | 0.00 |
| 平成24年 | 110,991 | 3 | 27.03 |
| 平成25年 | 112,299 | 3 | 26.71 |
| 5年合計 | 571,763 | 10.00 | 17.49 |
| 5年平均 | 114,353 | 2.00 | |
| 安全目標値 | 5年平均の7%減（件/100万運航回数） | | 16.27 |

[表13] 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）

| 過去5年（平成21年～25年） | | | |
|----------------------------|-----------|-------------|-------|
| 暦年 | 運航回数 | 報告対象 事故数 | 事故発生率 |
| 平成21年 | 826,596 | 2 | 2.42 |
| 平成22年 | 814,116 | 0 | 0.00 |
| 平成23年 | 811,812 | 2 | 2.46 |
| 平成24年 | 875,043 | 4 | 4.57 |
| 平成25年 | 935,478 | 1 | 1.07 |
| 5年合計 | 4,263,045 | 9.00 | 2.11 |
| 5年平均 | 852,609 | 1.80 | |
| 安全目標値 5年平均の7%減（件／100万運航回数） | | | 1.96 |

[表14] 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）

| 過去5年（平成21年～25年） | | | |
|----------------------------|-----------|-------------|-------|
| 暦年 | 運航回数 | 報告対象 事故数 | 事故発生率 |
| 平成21年 | 826,596 | 0 | 0.00 |
| 平成22年 | 814,116 | 0 | 0.00 |
| 平成23年 | 811,812 | 0 | 0.00 |
| 平成24年 | 875,043 | 0 | 0.00 |
| 平成25年 | 935,478 | 0 | 0.00 |
| 5年合計 | 4,263,045 | 0.00 | 0.00 |
| 5年平均 | 852,609 | 0.00 | |
| 安全目標値 5年平均の7%減（件／100万運航回数） | | | 0.00 |

[表 15] 本邦航空運送事業者が運航する定期便による全損事故発生率（100万運航回数あたり）

| 過去5年（平成21年～25年） | | | |
|----------------------------|-----------|-------------|-------|
| 暦年 | 運航回数 | 報告対象 事故数 | 事故発生率 |
| 平成21年 | 826,596 | 0 | 0.00 |
| 平成22年 | 814,116 | 0 | 0.00 |
| 平成23年 | 811,812 | 0 | 0.00 |
| 平成24年 | 875,043 | 0 | 0.00 |
| 平成25年 | 935,478 | 0 | 0.00 |
| 5年合計 | 4,263,045 | 0.00 | 0.00 |
| 5年平均 | 852,609 | 0.00 | |
| 安全目標値 5年平均の7%減（件／100万運航回数） | | | 0.00 |

(※) 安全目標値の設定にあたり、過去の実績データとして、国土交通省総合政策局情報政策課交通統計室が公表する航空輸送統計、及び飛行計画に基づく運航記録データ等を使用。

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) | 航空局が運営する航空保安業務の用に供する機械業務に係る機関 |
|------|---|---|---|---|--|--|--|---|
| | 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 | 国管理以外の航空保安施設 | | | |
| | | | | | 無線施設 | 飛行場灯火 | | |
| 報告根拠 | 航空法 111条の4 124条 | 航空法134条1項 | 航空法134条1項 | 国家行政組織法 14条1項、2項 | 航空法47条1項 規108条五号 | 航空法47条1項 47条の2 2項 134条1項 | 国家行政組織法14条1項、2項 | |
| 報告項目 | <ul style="list-style-type: none"> ○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) <ul style="list-style-type: none"> ・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) <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ○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) <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ○航空事故 ○異常接近及び重大インシデント ○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) <ul style="list-style-type: none"> ・地上機器・施設障害 ・航空機の正常運航に影響を及ぼす事態 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) | <ul style="list-style-type: none"> ○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) <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ○安全上支障を及ぼす事態(機械施設の障害に限定) ○航空保安業務の用に供する機械業務に係る事故及び重大な支障をきたす事態 例) <ul style="list-style-type: none"> ・地上機器・施設の障害 ・機械施設の損傷、人の負傷又は業務に重大な支障をきたす事態 等 |
| 報告先 | <ul style="list-style-type: none"> ○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 | <ul style="list-style-type: none"> ○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) | <ul style="list-style-type: none"> ○国土交通省航空局安全部運航安全課 | <ul style="list-style-type: none"> ○国土交通省航空局安全部航空交通管制安全室 | <ul style="list-style-type: none"> ○国土交通省航空局交通管制部管制技術課(地方航空局保安部管制技術課経由) | <ul style="list-style-type: none"> ○国土交通省航空局安全部空港安全・保安対策課空港安全監督室(地方航空局空港部空港安全監督課経由) | <ul style="list-style-type: none"> ○国土交通省航空局安全部空港安全・保安対策課 | |

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）

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する提言への評価

（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
大臣官房参事官(航空安全)
空港安全・保安対策課長
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
航空灯火・電気技術室長※
管制技術課長※

※航空安全当局としてのみ参加

- 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

- ①目的：航空運送事業等の安全情報、再発防止策及び安全指標等の把握・分析、安全基準の改訂、並びに分析結果の各航空運送事業者等との共有等を行うために設置するもの
- ②事務：a) 航空運送事業等の業務に起因する事故・重大インシデント等の安全情報に係る原因、及び各航空運送事業者等が策定した再発防止策等の把握・分析、不適切事項に係る対応の検討
b) 安全情報分析に基づく航空運送事業者等に対する監査方針の策定
c) 安全情報分析に基づく航空運送事業等に係る安全基準の改訂等に係る企画・立案
d) 安全情報の分析結果の各航空運送事業者等との共有
e) 各航空運送事業者等が設定した安全指標・安全目標値の妥当性の確認
f) 航空運送事業等に係る国の安全指標・安全目標値の設定・評価
g) 自発報告制度運営事務局からの航空運送事業等に係る提言への評価
- ③頻度：毎月
- ④構成：安全部長、安全企画課長、大臣官房参事官(航空安全)、空港安全・保安対策課長、運航安全課長、大臣官房参事官(航空事業安全)、航空機安全課長
- ⑤庶務：安全部関係各課室の協力を得て安全部安全企画課において処理

2. 交通管制安全部会

- ①目的：航空保安業務等の安全情報、再発防止策及び安全指標等の把握・分析、安全基準の改訂、並びに分析結果の交通管制部及び航空灯火または航空保安無線施設の管理業務を行う国土交通大臣以外の業務提供者（以下「交通管制部等」という。）との共有等を行うために設置するもの
- ②事務：a) 航空保安業務等に起因する事故・重大インシデント等の安全情報に係る原因、及び交通管制部等が策定した再発防止策等の把握・分析、不適切事項に係る対応の検討
b) 安全情報分析に基づく交通管制部等に対する監査方針の策定
c) 安全情報分析に基づく航空保安業務に係る安全基準の改訂等に係る企画・立案
d) 安全情報の分析結果の交通管制部等との共有
e) 交通管制部等が設定した安全指標・安全目標値の妥当性の確認
f) 航空保安業務等に係る国の安全指標・安全目標値の設定・評価
g) 自発報告制度運営事務局からの航空保安業務等に係る提言への評価
- ③頻度：毎月
- ④構成：安全部長、安全企画課長、大臣官房参事官(航空安全)、空港安全・保安対策課長、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、航空灯火・電気技術室長※、管制技術課長※
※航空安全当局としてのみ参加
- ⑤庶務：関係各課室の協力を得て安全部安全企画課において処理

3. 空港安全部会

- ①目的：空港管理業務（国管理・会社管理・地方管理空港）の安全情報、再発防止策及び安全指標等の把握・分析、安全基準の改訂、並びに分析結果の各空港管理者との共有等を行うために設置するもの
- ②事務：a) 空港管理業務に起因する事故・重大インシデント等の安全情報に係る原因、及び各空港管理者が策定した再発防止策等の把握・分析、不適切事項に係る対応の検討
b) 安全情報分析に基づく空港管理者に対する監査方針の策定
c) 安全情報分析に基づく空港管理業務に係る安全基準の改訂等に係る企画・立案
d) 安全情報の分析結果の各空港管理者との共有
e) 各空港管理者が設定した安全指標・安全目標値の妥当性の確認
f) 空港管理業務に係る国の安全指標・安全目標値の設定・評価
g) 自発報告制度運営事務局からの空港管理業務に係る提言への評価
- ③頻度：毎月
- ④構成：安全部長、安全企画課長、大臣官房参事官(航空安全)、空港安全・保安対策課長、運航安全課長、大臣官房参事官(航空事業安全)、航空機安全課長
- ⑤庶務：安全部関係各課室の協力を得て安全部安全企画課において処理

注1：各部会の事務内容については、SSP委員会において適宜見直す予定。

注2：各部会の構成については、議題内容によっては、上記に掲げる者以外にも出席できる。

航空局安全部が平成 26 年度に実施するその他の安全施策

平成 26 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

○ 国産ジェット旅客機の安全性審査

三菱航空機株式会社は、我が国初の国産ジェット旅客機として、三菱リージョナルジェット（MRJ : Mitsubishi Regional Jet）の開発を進めている。同プロジェクトは国家的なプロジェクトとして計画されており、設計製造国政府としての責任を果たすべく安全性審査を着実に進めるとともに、研修等により審査職員の各専門分野の技術的知見を向上させること等により、適確な審査体制を確保する。

また、円滑な開発・輸出につなげていくため、同時に審査を進めている外国当局（米国 F A A ・ 欧州 E A S A）との情報共有・協力を図る。

なお、現時点におけるMRJの開発スケジュールでは、初飛行は平成 27 年度第一四半期、初号機納入は平成 29 年度第一四半期とされている。

○ I C A O 安全監査継続的監視アプローチ（CMA）への対応

従来 I C A O が実地で実施していた締約国の安全監査について、締約国自らが安全監督能力を評価し、WEB上で I C A O に報告する方式である CMA に移行したことから、これに的確に対応し、引き続き我が国の安全監督能力の充実を図る。

国際的な連携、国際協力・貢献等、航空安全当局の国際的な活動

○ 外国航空機の安全性の確保

我が国に乗り入れている外国航空機に対する立入検査（ランプインスペクション）の充実・強化を図るとともに、事故及び重大インシデントが発生した際には、必要に応じ、関係国の航空安全当局に対して原因の究明と再発防止を要請する。また、諸外国の航空当局との連携を図るために航空安全に係る情報交換に努める。

○ 航空の安全に関する相互承認協定（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。

今年度は、米国及びカナダとの間で、既に締結済みの航空機材以外の分野（乗員資格、整備施設、シミュレータ等）において、相互承認の協議を推進する。また、欧州との間

で、相互承認の新規締結に向けた協議を推進する。

○ 交通管制分野に係る海外協力

アジア・太平洋地域における、交通管制分野に係る各国へのSSP及びそれに係る安全監査の導入の技術支援要請に対して、専門家を派遣して研修を実施するなど協力を努める。

その他、航空局安全部が実施する安全施策

○ 乗員政策等の推進

平成 25 年度より開催している「乗員政策等検討合同小委員会」等において、航空安全の要である操縦士や整備士の養成・確保や操縦士の健康管理の向上等に係る乗員政策等の具体的な方策について検討を行い、適切に施策に反映する。

○ 災害に強い体制・施設の構築

南海トラフ巨大地震や首都直下地震等による危機に備えるべく、航空輸送上重要な空港(13 空港)における基本施設等の耐震化を推進するとともに、津波リスクの高い空港について、津波早期復旧計画の策定作業を引き続き進める。また、広域的かつ大規模な災害等が発生した場合における空港機能等のあり方について検討を進める。

○ 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、空港毎に維持管理・更新計画を策定し、それ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。