

航空安全行政の中期的方向性について(概要) <1 / 7>

I. 中期的方向性の意義

恒常的・普遍的な行動規範となる航空安全プログラム(SSP)をもとに5年程度の中期的視点に立った中期計画を策定。各年度ごとの航空安全プログラム実施計画は、これを踏まえて策定。

- 安全行政の進捗や施策の妥当性の確認、政策への取り組みのガイドラインとして活用
- 中期的視点の導入により、より効率的に目標達成
- 航空安全当局と業務提供者が認識を共有し、安全のための取組を促進

II. 中期的方向性の検討にあたっての考え方

現行

○航空の安全を取り巻く現状

- 航空事故や重大インシデント、安全上のトラブルの発生状況
 - ・航空事故の発生状況
 - ・乱気流に起因する機体の動揺による、乗客の負傷等、死亡には至らない事故が発生
 - ・定期便以外の運航者において、小型機を中心に死亡事故も発生している状況。小型機の総合的な安全対策の検討・構築が必要
- LCCの本格参入、外国航空会社の就航等による業務提供者の多様化
- 今後も継続する航空交通量の増加
- 無人航空機の急速な普及
- ICAOで示された方向性や課題に沿った予防的な安全対策の推進
- MRJ(三菱リージョナルジェット)の開発

改正案

○航空の安全を取り巻く現状と課題

- 航空事故や重大インシデント、安全上のトラブルの発生状況
 - ・航空事故の発生状況
 - ・ヒューマンエラー、機材不具合、滑走路誤進入による重大インシデントや安全上のトラブルの発生
 - ・小型機による事故が全体の7割以上を占めている状況。これまでの対策の検証と小型機等に係る安全対策の継続が求められる
- コロナウイルス感染症拡大に伴う監査や検査等の柔軟な対応の要請
- ポストコロナにおける訪日外国人旅行者数の増加に伴う航空交通量増加の見通し
- 無人航空機の急速な利活用拡大とレベル4飛行実現に向けた取組
- 空飛ぶクルマの実現に向けた取組
- 国産航空機に対する確実な安全性審査及び運航開始後における継続的な安全対策の実施

Ⅱ. 中期的方向性の検討にあたっての考え方

現行

○ 中期的に目指す航空安全行政のあり方

- SSPに規定されている基本的役割は、着実に果たしていく必要
- 現状の取り組みが不十分な部分、業務提供者から求められている施策に重点

- 我が国の航空の安全を取り巻く環境の変化を踏まえ、特に以下の施策を中期的に推進

- 需要増大、業務提供者の多様化への対応
- 国際機関等によるガイダンス資料の積極的な導入及び普及
- 設計製造国としての国産機に対する責任ある適切な対応
- きめ細かい小型機安全対策の推進
- リスクベースの安全監督の実施
- 死亡事故ゼロの継続と大型機における乱気流等の事故削減
- ICAOにおける重点的な取組の推進
- 無人航空機への対応
- 航空行政当局における規制部門と業務提供部門の組織的分離と機能集約

改正案

○ 中期的に目指す航空安全行政のあり方

- SSPに規定されている基本的役割は、今後も引き続き堅持していく必要
- SSPによる、航空当局と業務提供者、それぞれの「安全に係る施策」と「安全指標の達成状況に係る原因分析と対策」の検証に取り組む
具体的には以下の取組が必要
 - ・航空事故や重大インシデントの発生率という安全指標は、これのみでは、個別の施策がどのように安全指標に寄与しているかの評価が難しいことを踏まえた、航空安全当局及び業務提供者の施策の効果の詳細な検証
 - ・また、安全情報の収集・分析等の結果を踏まえ、取り組むべき事項を抽出し、取組事項に係る安全指標を設定した上での、安全に係る施策の評価



- ・ 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
- ・ 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
- ・ 安全に係る施策と関連性がより明確な安全指標を設定するための、ICAOが示す優先事項関連の安全指標の導入

- さらに、我が国の航空安全を取り巻く状況の変化を踏まえると以下の個別課題への対応も求められる
 - 需要増大、業務提供者の多様化への対応
 - 国際機関等によるガイダンス資料の積極的な導入及び普及
 - 設計製造国としての国産機に対する責任ある適切な対応
 - 小型機に係る総合的な安全対策の推進
 - リスクベースの安全監督の実施
 - 国内外の航空関係者との情報共有の推進
 - コロナウイルス感染症拡大に伴う監査や検査等の柔軟な対応
 - ポストコロナにおける安全管理の対応
 - 無人航空機や空飛ぶクルマなど、新技術や産業の発展に伴う航空行政の新たな展開

Ⅲ. 1. 中期的な安全指標、目標値

現行

- 本邦航空運送事業者が運航する定期便の死亡事故発生率及び全損事故発生率ゼロを継続
- その他のSSPにおける14の指標について、年率7%の削減を継続
 - ・(航空運送分野)
 - ①(ア) 定期便を運航する本邦航空運送事業者
 - (イ) (ア)以外の航空運送事業許可又は航空機使用事業許可を受けている事業者
 - (ウ) 国、地方公共団体及び個人の3区分の運航者について、それぞれ
 - ② 運航時間及び運航回数に対する、
 - ③ 航空事故発生率及び重大インシデント発生率(計12指標)を設定する。
 - ・(交通管制分野)

交通管制分野に関連する又は関連するおそれのある航空事故発生率及び重大インシデント発生率(管制取扱機数あたり)(2指標)
- 空港分野関連の安全指標導入(平成28年度にも実施)
- 新たな指標導入の是非、目標設定の考え方の検証(平成29年度)

改正案

- 本邦航空運送事業者が運航する定期便の死亡事故発生率及び全損事故発生率ゼロを継続
- その他のSSPにおける21の安全指標について、5年間で17%削減する安全目標値を設定
 - ・運航者に着目した安全指標
 - ①(1) 定期便を運航する本邦航空運送事業者
 - (2) (1)以外の航空運送事業許可又は航空機使用事業許可を受けている事業者
 - (3) 国及び地方公共団体
 - (4) 個人 の4区分の運航者について
 - ② 運航時間及び運航回数に対する
 - ③ 航空事故発生率及び重大インシデント発生率(計16指標)を設定
 - ・交通管制分野に着目した安全指標

交通管制分野に関連する又は牽連するおそれのある航空事故発生率及び重大インシデント発生率(管制取扱機数あたり)(2指標)を設定
 - ・空港分野に着目した安全指標
 - ① 空港の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恐れのある航空事故発生率及び重大インシデント発生率(2指標)を設定
 - ② 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(1指標)を設定
- ICAOから掲げられている、下記の取り組むべき優先課題に関連する安全指標等の導入に取り組む
 - ① 滑走路の誤進入、② 滑走路からの逸脱、③ TCAS RA(航空機衝突防止装置による回避指示) 通報の受領、④ 異常姿勢からの回復操作、⑤ 失速からの回復操作、⑥ GPWS(対地接近警報装置)の警報に基づく回避操作

Ⅲ. 2. 期間中における航空安全当局の具体的施策

現行

① 業務提供者におけるSMSの強化

- ・ 業務提供者における、SMSの質の向上を図る。(安全指標・目標の改善)

② 航空法規等の策定・見直し等

- ・ 乱気流事案の分析及び再発防止策の検討
- ・ 滑走路安全の関係者による新たな体制の構築・活動
- ・ 航空機地上取扱業務の事故再発防止のための連携体制を構築
- ・ 無人航空機の安全な運航の確保に向けたルール及び健全な利活用に向けた制度構築に取り組み、国際基準検討にも参画する
- ・ 国際基準の改正やガイドラインの充実のための取組に参画

③ 各種証明、許認可、監査、検査等

- ・ 設計製造国としての国産機の安全性審査、設計・製造者の指導・監督、関係者と連携するとともに安全運航に必要な情報を的確に周知
- ・ 業務提供者に対し、リスク傾向に応じ、定期及び随時監査等を重点的に実施
- ・ 空港の規模に応じた安全対策の充実、空港経営改革等に対応した監査
- ・ 危険物輸送に携わる事業者等に対する教育訓練指導

④ 安全情報の収集

- ・ 義務報告制度について、業務提供者への指導、FAQ見直し等
- ・ 自発報告制度の周知、提言等有効活用のためのプロセス検討
- ・ 監査等で得られた情報や外国事例の活用

⑤ 安全情報の分析等

- ・ 安全情報の分析手法の検討
- ・ 安全情報を報告しやすい環境づくり、国民への情報発信

⑥ 更なる安全性向上のための取組

- ・ 監査等を実施する職員の能力向上
- ・ 航空関係者との情報の共有、意見の交換等
- ・ 内部評価制度の活用
- ・ 空港設置管理者と連携した小型航空機の安全性向上のための総合的取組
 - 操縦者、整備士に対する講習会
 - 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

改正案

(1) 継続的に実施すべき取組

① 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、国際基準の動向等を踏まえ、適時適切に国内法令へ反映
- ・ 課題に対応するための制度導入等への取組
- ・ 航空機地上取扱業務の事故再発防止のための連携体制を構築
- ・ 無人航空機に係る制度の検討、安全な利活用に向けた官民一体となった取組
- ・ 国際基準の改正やガイドラインの充実のための取組に参画
- ・ **技能証明の電子化について検討**

② 各種証明、許認可、監査、検査等

- ・ 設計製造国としての国産機の安全性審査、設計・製造者の指導・監督、関係者と連携するとともに安全運航に必要な情報を的確に周知
- ・ 業務提供者に対し、リスク傾向に応じ、定期及び随時監査等を重点的に実施
- ・ 空港の規模に応じた安全対策の充実、空港経営改革等に対応した監査
- ・ 危険物輸送に携わる事業者等に対する教育訓練指導
- ・ **監査等で得られた情報や外国事例の活用**

③ 安全情報の収集、分析、共有

- ・ 義務報告制度について、業務提供者への指導、FAQ見直し等
- ・ 自発報告制度の周知、提言等有効活用のためのプロセス検討

④ 安全情報の分析等

- ・ 安全情報の分析手法の検討
- ・ 安全情報を報告しやすい環境づくり、国民への情報発信

⑤ 更なる安全性向上のための取組

- ・ 監査・検査等の職員に対する教育訓練
- ・ 航空活動関係者との情報共有等
- ・ 内部評価制度の活用
- ・ **業務提供者におけるSMSの強化**
- ・ 小型機の安全性向上のための総合的取組
- ・ **分野横断的な取組**

現行

改正案

(2) 改善を図る事項

- ① 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
 - ・現在設定している安全指標について、安全指標ごとの関連施策を明確にし、施策の実施状況を随時整理。
 - ・安全指標の達成度を確認する時点において、未達成であったもの、前期と比較して未達成から達成への変化があったものについて、該当する施策の効果があつたのか、施策の改善を図ることができるか、確認を行う。
 - ・現在業務提供者が実施している、SMS(安全管理システム)活動については、業務提供者が実施するPDCAサイクルによる評価の取組状況にばらつきがあると考えられる。業務提供者自らが十分にSMS活動を評価するスキームを構築できるよう情報を発信
- ② 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
 - ・重大な事案を分析し、個別に事案の再発防止策を検討することは重要である。一方で、比較的軽微な事象の情報を収集して、重大な事案につながる可能性のあるハザードを特定して、評価、必要な施策を検討する。
 - ・幅広く収集した軽微な事象を含む安全情報を多角的に分析、軽微な事象に潜んでいるハザードを特定して、評価、必要な施策を検討する。

現行

改正案

(3) 新たな取組が必要な事項

- ① コロナ禍、ポストコロナにおける規則内容や審査手続き等のあり方の検討
 - ・今後のコロナ禍、ポストコロナの状況においても、規則内容や審議手続きについて、安全レベルを維持し、回復フェーズにおけるリスク管理も十分に考慮しつつ、業務提供者とも十分に連携して対応策の検討を実施する。
- ② 無人航空機の制度整備及び事故、重大インシデントに係る安全情報の収集
 - ・無人航空機のレベル4飛行の実現に向け、機体認証・操縦ライセンス・運航管理ルール等に係る制度の検討・整備を進める。
 - また、無人航空機の登録制度について、オンラインシステムの整備等により、円滑な運用と定着を図る。
 - さらに、国際的に検討されている無人航空機の国際基準検討に引き続き、参画し、国内のルール化を進める。
- ③ 空飛ぶクルマの安全確保のための環境整備に係る検討の推進
 - ・事業者の機体開発を支援するため、具体的な実証実験の計画を踏まえ、令和3年度のできるだけ早い時期に、試験飛行のガイドラインを新たに策定・公表する。
 - ・空飛ぶクルマの社会実装実現に向けて、諸外国の動向を注視し、国際的な調和に努めつつ、官民の協議会のもとに設置されている実務者会合において、ユースケース検討やその実現に向けた機体及び運航の安全基準、操縦者の技能証明基準等の検討を行い、必要な環境整備を進める。

IV. 今後の取組について

- 本方向性の取組状況、リスクの動向を評価・検証し、次期の取組に反映
- 予期しない事案の発生等に柔軟に対応

その他の安全施策

現行

- ICAO安全監査継続的監視アプローチ(CMA)への対応
- 外国航空機の安全性の確保
- 航空の安全に関する相互承認協定(BASA)の推進
- 航空安全分野における海外協力
- 乗員政策等の推進
- 災害に強い体制・施設の構築
- 空港施設の維持管理・更新の推進

改正案

- ICAO安全監視への対応
- 外国航空機の安全性の確保
- 航空の安全に関する相互承認協定(BASA)の推進
- 航空の安全に関する海外協力
- 乗員政策等の推進
- 落下物防止対策の強化**