

SSP、NASPの主な論点について

国土交通省 航空局

安全企画室

令和7年11月6日

ANNEX19の主な改訂内容について

国際民間航空条約第19附属書の改訂について

- 国際民間航空条約第19附属書は、民間航空における安全管理のための国際基準及び推奨される勧告事項を定めた文書。
- ICAOにおいて改訂作業が行われ令和8年11月より適用見込みであり、主な改訂内容は以下のとおりであるが、特に対応が必要な改訂のポイントについて、以降のスライドに記載する。

第19附属書の構成

第1章 定義

安全管理に関する用語（安全達成度、SPI、SPT等）を定義。

第2章 適用

第19附属書の各規定が安全管理機能に適用されるものと規定。

第3章 安全管理に係る国の責任

各国が、以下の4つの構成要素からなるSSPを策定することを要求。

構成要素 1 国が、航空安全の基盤となる法制度を整備すること、国の目標と方針を定めること等

構成要素 2 国が、特定のプロバイダへSMS実装義務付けること、収集した安全に係る情報からハザードを特定・リスクを評価すること等

構成要素 3 国が、検査や監査を通じて、事業者が安全基準を順守していることを継続的に監視すること等

構成要素 4 国が、航空業界内外へ安全情報の共有を促進し、積極的な安全文化の醸成を図ること等

第4章 SMS

プロバイダが実装すべきSMS要件を規定。

第5章 安全情報の取扱い

安全に係る情報の収集、分析、保護、共有に関して規定。自発報告制度の確立も要求。

主な改訂内容

- 用語の定義一部更新
- 安全管理に係る要件の追加
 - ハザードに対するリスク評価及びリスク低減策の決定プロセス（安全リスク管理プロセス）の確立・文書化
 - リスクベース監視の実施
- SMSの適用対象の拡大
 - ヘリポート運営者への拡大
 - 遠隔操縦航空機システムに係る運航者及び整備者への拡大
- 安全情報の活用の拡大（単なるデータ収集から戦略的な活用へ）
 - 国際標準に準拠した安全情報の分類法（Taxonomy）を導入し、国際的な情報共有を促進
 - サービスプロバイダ間の情報共有の促進

Annex 19の改訂内容のポイント

第1章 定 義

Annex 19 改訂内容	必要な対応
✓ 安全達成度(Safety performance)の定義について、定量的な測定のみによる測定が前提であったが、定性的な測定による指標の設定が認めることとなった。 ✓ SPI(Safety performance indicator(安全パフォーマンス指標))について、安全達成度の定義更新に合わせて、定量的なものだけでなく定性的なものも設定できることとなった。	➤ 定義を更新する。 ➤ その他の用語についても表現の適正化のための修正を行う。

(第2章 適 用)

改訂事項無し

Annex 19の改訂内容のポイント

第3章 航空安全プログラム※

Annex 19 改訂内容	必要な対応
【安全管理に係る要件の追加】 ✓ SSPの管理において、ヒューマンパフォーマンスの影響を考慮するとの要件が新規追加。 (構成要素1:安全方針・目標) ✓ 危機管理において、航空安全当局の役割が適切に定められるとの要件が新規追加。 (構成要素2:安全リスク管理) ✓ SMS実施対象者に遠隔操縦航空機システム(RPAS)事業者、RPAS事業者にサービスを提供するメンテナンス機関、ヘリポートの運営者にSMSの確立を求める者を拡大する改訂。 ✓ サービスプロバイダ個々におけるハザードではなく、航空業界全体を見渡したハザード(国全体で対応するハザード)の特定に焦点を当てるように改訂。 ✓ ハザードに対するリスク評価及びリスク低減策の決定プロセス(安全リスク管理プロセス)の確立・文書化の要件が勧告から標準へ格上げ。	➤ 人間のパフォーマンスについて考慮することをSSPに追記する。 ➤ 既に航空局内で危機管理処理要領を定めるなど対応しているが、当該要件をSSPに追記する。 ➤ ヘリポート運営者へのSMS適用は、我が国においては既に対応済み。遠隔操縦航空機システムについては、ICAOにおいて議論を要するRPAS関連の要件が一部残っていること等から相違通報を行う方向で検討中。 ➤ 国全体で対応するハザードを特定することをSSPに追記する。 ➤ リスク評価及びリスク低減策を決定する手順等の明確化を検討し、当該要件をSSPに追記する。

※ 章のタイトルが「安全管理に係る国の責任」→「航空安全プログラム」へと改訂された。

Annex 19の改訂内容のポイント

第3章 航空安全プログラム(つづき)

Annex 19 改訂内容	必要な対応
(構成要素3:安全保証) ✓ リスクベース監視(安全上の懸念や必要性がより高い分野に向けて監視活動を優先させる監視活動)に係る手順を確立する要件が勧告から標準へ格上げ。 ✓ 安全目標の達成に向けた進捗を測定・監視するために、必要に応じて定性的な安全指標(SPI)の設定が認められるようになる改訂。 ✓ リスク低減策の有効性を評価する手順の確立・文書化する要件が新規追加。 (構成要素4:安全推進) ✓ SSPの機能、安全方針及び安全目標を、自国の航空活動関係者等に周知するとの要件が新規追加。 ✓ 航空活動関係者等における積極的な安全文化※の醸成の取組を実施するとの要件が新規追加。	➤ 監視活動において、より安全上の懸念がある分野を優先するため、「安全リスクプロファイル」を作成し、評価する手順を確立・実施し、当該要件をSSPに追記する。 ➤ 必要に応じて定性的な指標を設定する旨をSSPに追記する。 ➤ リスク低減策の有効性を評価する手順等の明確化を検討し、当該要件をSSPに追記する。 ➤ 既にSSPを公開・周知しているところであるが、SSPに追記し、引き続き取り組む。 ➤ 既に安全文化の醸成に資する各種情報提供等を行っているところであるが、SSPに追記し、引き続き取り組む。

※ 積極的な安全文化(Positive safety culture)とは、自ら安全リスクを管理するという考え方の下、航空安全当局及び航空活動関係者双方の組織全体及び組織内の経営陣を含む個人全体が、平時から積極的に安全リスクの更なる低減を志向し行動する安全文化

Annex 19の改訂内容のポイント

第4章 SMS

Annex 19 改訂内容	必要な対応
✓ 業務提供者のSMSにおけるリスク管理プロセスにおいて、組織のインターフェースに関連するハザードを考慮することの要件の追加。	➤ 業務提供者が構築するSMSに関する要件であり、別途定めるSMS構築に係る指針等における対応を検討。(SSPの改訂は必要ない。)

第5章 安全インテリジェンスの確立※1

Annex 19 改訂内容	必要な対応
✓ 収集する安全データ及び安全情報は、事故等が起きる前の潜在的なもの及び事故等が発生した後の事後的なもの両方を含むとする要件の追加。 ✓ 義務報告制度により収集された安全データ及び安全情報が、SDCPS ※2に組み込まれることとする要件の追加。	➤ 既に義務報告制度や自発報告制度による情報を収集しているが、SSPに追記する。 ➤ 既に、SDCPSに該当するシステムを構築し、当該システムにより義務報告の収集等を行っているが、SSPに追記する。

※1: 章のタイトルも、「安全情報の取扱い」→「安全インテリジェンスの確立」へと改訂された。

※2: SDCPS (Safety data collection and processing system) とは、安全データ及び安全情報の収集、保存、集約及び分析を可能にするため、そういった機能を有するシステムのこと。個別の機能が複数のシステムにわかれていてもよい。

Annex 19の改訂内容のポイント

第5章 安全インテリジェンスの確立(つづき)

Annex 19 改訂内容	必要な対応
✓ 国際標準に準拠した安全情報の分類法(Taxonomy)を設定し、収集する情報に適切な分類を付与し、情報共有を促進する要件が勧告から標準へ格上げ。 ✓ 安全情報の共有について、航空活動関係者へ当局からの共有に加えて、航空活動関係者間での共有・交換を促進することについて追加。	➤ 適切な分類法を設定し、収集する情報に適切な分類を付与することをSSPに記載し、システム改修を実施する。 ➤ 既に、ウェブサイト※¹等において業務提供者間で情報を確認可能にするなどしているが、SSPに追記し、引き続き安全情報の共有を促進していく。

※1: 航空安全情報ポータルサイト: <https://safetyp.cab.mlit.go.jp/>

NASPに含める課題について

航空安全実施計画(NASP)とは

- 航空安全実施計画(NASP: National Aviation Safety Plan)とは、SSPで定められた目標の達成に向けて、一定期間の具体的な取組を記載した文書。
- ICAOの策定する世界航空安全計画(GASP)や策定マニュアルを踏まえ、各国において「運航上の課題」、「組織上の課題」を特定し、それらに対する具体的な取組を設定する。

NASPの構成(策定マニュアルより)

第1章 はじめに

国の民間航空状況、NASPとSSPの関係、NASP策定と運用及びモニタリングに係る責任機関について等

第2章 目的

計画期間、本計画の目的が特定された安全課題を除去又は低減すること等

第3章 運航上の課題

- ・国内で発生した事故・重大インシデントの統計
- ・国のハイリスク分野(HRCs)として特定したもの
- ・その他の運航上の課題として特定したもの 等

第4章 組織上の課題

USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme: 国際航空安全監視監査プログラム)※1結果の状況と特定した組織上の課題等

第5章 戦略的方針

目標(Goal)・ターゲット(Target)・指標(Indicator)の一覧表

第6章 モニタリング

設定した具体的取組(SEI: 安全強化イニシアチブ)実施状況の測定等

付録

設定した安全強化イニシアチブ(SEI)の一覧

課題の特定について

安全上の課題について、ICAOマニュアル※2において、以下とおり特定していくこととなっている。

a. 国の運航上のHRC (High Risk Category)

- GASPの運航上のHRC(以下5つ)
 - ①滑走路誤進入(RI) ④飛行中の制御不能(LOC-I)
 - ②滑走路逸脱(RE) ⑤制御飛行中の地表との衝突(CFIT)
 - ③空中衝突(MAC)
- GASPに含まれない、国独自のHRC

b. 特定されたa.以外の運航上のリスク

- GASPのHRC以外の運航上のリスク(以下3つ)
 - ①乱気流遭遇(TURB)
 - ②離着陸時の滑走路との異常な接触(ARC)
 - ③エンジン以外の航空機システム等の故障又は誤作動(SCF-NP)
- GASPに含まれない、国独自のその他の運航上のリスク

c. 組織上の課題

- GASPに含まれる課題(以下)、Goal等を踏まえて特定。
 - ①安全監督当局が義務を履行するための財政資源不足
 - ②航空事故調査員及び飛行場検査官等の有資格技術要員不足
 - ③飛行場運用に関連する安全問題解決のための規制欠如
 - ④世界レベルでのSSPの実施水準の低さ
 - ⑤安全データ等の収集、分析、共有の不足

※1 USOAP: ICAOが締約国すべてに対して、国内制度への国際標準等の導入状況の確認、安全監督能力の評価等を行う監査活動

※2 Doc 10131 (Manual on the Development of Regional and National Aviation Safety Plans)

運航上の課題

黒字:GASP準拠

赤字:我が国独自の課題

N-HRCs(National High Risk Category)

- ① 滑走路誤進入(RI)
- ② 滑走路逸脱(RE)
- ③ 制御飛行中の地表との衝突(CFIT)
- ④ 飛行中の制御不能(LOC-I)
- ⑤ 空中衝突(MAC)

N-HRCs以外の課題

- ① 乱気流遭遇(TURB)
- ② 離着陸時の滑走路との異常な接触(ARC)
- ③ エンジン以外の航空機システム等の故障又は誤作動(SCF-NP)

組織上の課題**安全監督能力の強化**

- (例) ● リスクベース監視の導入に向けた安全監督体制の実現
(安全リスクプロファイルに必要な情報収集の仕組み構築等)
- (研修等による)当局職員の安全監督能力拡充

SSPの効果的な実施

- (例) ● 安全データ及び安全情報の収集等を行うシステムの改修による安全リスク管理の向上
- 安全啓発活動等を通じた安全文化の醸成と安全情報の共有の促進

ICAO及び諸外国との安全の課題の共有

- (例) ● SSPのプロセスで特定された課題を国内や世界へ展開

NASPの効果的な実行とSSPの改善

- (例) ● NASPの取組進捗の定期的確認と改善