

## 航空安全プログラム（案）

はじめに

航空分野において、航空事故又は重大インシデントが発生すると、搭乗者等の生命が危険にさらされることにとどまらず、時として地上をも巻き込んだ甚大な被害をもたらす場合もあり、航空の安全の確保は、何よりも優先すべき最重要事項である。

国際民間航空条約（昭和 28 年条約第 21 号。以下「シカゴ条約」という。）の附属書 19 において、発生した航空事故や重大インシデントに対する事後対応だけでなく、先を見越した安全管理を行うための基礎として、シカゴ条約の締約国（以下「締約国」という。）が航空安全プログラム（State Safety Programme。以下「SSP」という。）を実施することを規定している。SSP とは、国全体の航空の安全を管理することを目的とした、法令、規則、方針、目標、プロセス、手順及び活動を組み合わせた体系である。SSP を通じ航空安全当局が安全方針及び目標を策定し、安全リスクを管理し、安全を保証し、安全の推進を図ることにより、国として航空の安全を体系的に管理するとともに、業務提供者が実施する安全管理システムと相互に連携し補完することにより、民間航空システム全体の安全性の向上が図られることとなる。

我が国ではこれらの考え方を踏襲し、平成 25 年に「航空安全プログラム」を策定した。同プログラムにおいて、我が国の航空安全管理体制を確立し、航空安全当局が民間航空の安全確保のために講ずべき対策等を示すとともに、これらを適切に実施することにより、民間航空における航空事故その他の航空の安全運航に影響を及ぼす事態を未然に防ぎ、航空安全の確保を図ってきたところである。

今般、航空安全管理に関する近年の国際的動向及び我が国の航空を取り巻く現状を踏まえ、我が国の航空安全管理に係る体制及び機能のあり方の更なる改善と明確化を図り、航空安全当局、業務提供者その他の航空活動関係者が一体となって航空の安全確保に取り組むため、我が国における SSP として本プログラムを改めて定めるものである。

航空安全当局においては、本プログラムに基づき航空活動関係者との安全情報の共有、積極的な安全文化醸成の促進、教育訓練を通じた人員の能力向上等の活動を実施するとともに、そのための予算と人員を確保することで、航空の継続的な安全性の向上を実現していくものとする。

1. 定義

本プログラムにおいて、用語の定義は、以下に定めるところによる。

（1）安全（Safety）

航空活動に係るリスクが受入可能なレベルまで低減され制御されている状態をいう。

（2）安全監督（Safety oversight）

航空安全当局が、民間航空の安全を確保するために行う全ての活動をいう。

(3) 安全管理システム (Safety management system)

安全リスクを管理するための仕組みであって、必要な組織体制、責任、方針及び手順を含むものをいう。

(4) 安全目標 (Safety objective)

達成することが望ましい安全の結果を明文化したものをいう。

(5) 安全パフォーマンス (Safety performance)

国又は業務提供者がどの程度の安全性を達成したかを示す測定可能な結果をいう。

(6) SPI (Safety performance indicator (安全パフォーマンス指標))

安全目標の達成に向けた進捗を含めて、国又は業務提供者の安全パフォーマンスの測定又は監視のために用いる指標をいう。

(7) SPT (Safety performance target (安全パフォーマンス目標))

SPI について、一定期間内に達成すべきものとして国又は業務提供者が計画又は意図をした目標をいう。

(8) 安全文化 (Safety culture)

安全に係る個人及び組織の価値観、姿勢、能力及び行動様式の総体をいう。安全文化は、ハザードが報告されることを促進し、報告者を公正に取り扱い、変化する要求に柔軟に対応し、そして明らかにされたハザードに学ぶことを含む。

(9) ハザード (Hazard)

航空事故その他の航空の安全運航に影響を及ぼす事態を引き起こす可能性のある状態又は物体をいう。

(10) 安全リスク (Safety risk)

ハザードが引き起こす結果について予測される発生確率及び重大度の組合せをいう。

(11) 安全データ (Safety data)

参照、処理又は分析のために収集された事実又は数値であって、安全の維持又は向上に活用できる可能性があるものをいう。

(12) 安全情報 (Safety information)

安全管理及び安全インテリジェンスの開発のため、必要に応じた処理、整理又は分析がされた安全データをいう。

(13) 安全インテリジェンス (Safety intelligence)

安全情報の収集及び分析を行うプロセスにより作り出され、意思決定を支援するものをいう。

(14) 航空安全当局

国土交通省航空局及び地方航空局のうち、民間航空の安全を確保するための監督を行う課等をいう。

(15) 業務提供者

本邦航空運送事業者、認定事業場、指定航空従事者養成施設、公共用飛行場及び航空管制等航空機の運航に関する指示・支援業務の実施機関のうち安全管理システムの確立が求められているものをいう。

(16) 航空活動関係者

航空機の運航に係る、又は航空機の運航を直接的に支援する活動に従事する関係者をいう。(民間航空の活動に従事する者に限る。)

(17) 航空事故 (Accident)

航空法（昭和 27 年法律第 231 号）第 76 条第 1 項各号に掲げる事故をいう。

(18) 重大インシデント (Serious incident)

機長が航行中他の航空機との衝突又は接触のおそれがあったと認めた事態その他航空法第 76 条の 2 の国土交通省令で定める事態をいう。

(19) 航空事故等

航空事故及び重大インシデントをいう。

## **2. 構成と位置付け**

本プログラムは、シカゴ条約の附属書 19 並びに国際民間航空機関（以下「ICAO」という。）の安全管理マニュアル (Safety Management Manual) 及び安全監視マニュアル (Safety Oversight Manual) Part A に基づき、4 つの構成要素（以下「Component」という。）及び 8 つの重要要素 (Critical Elements。以下「CE」という。）を中心として構成されており、我が国の航空安全管理の主要事項を明確にしたものである。

ICAO が提示している 4 つの Component 及び 8 つの CE を中心とした安全管理のフレームワークを、図 1 に示す。

図 1 ICAO の提示する安全管理の枠組み



また、本プログラムに係る取組において航空安全当局は、人間のパフォーマンスの影響を考慮する必要がある。人間のパフォーマンスは人間の能力と限界の影響を受け、人は複雑に変化する業務環境に順応し、各自の状況解釈に基づいて合理的と考える行動をとる。こうした人の特性を踏まえて、1 つの社会技術システムである航空分野において、人々が安全の向上に力を発揮できるように、方針、法令、手順等を策定し、実施し、及び継続的に見直すものとする。

## 第 1 航空安全当局の安全方針（SSP Component-1）

### 1.1 我が国の航空法規（CE-1）

我が国は、シカゴ条約の規定並びに同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続に準拠した航空法が制定されている。

また、航空安全当局職員は、同法の各規定に基づいて安全監督を行い、必要に応じて、航空機、運航、施設、人員、記録等を確認する権限を有している。

### 1.2 我が国の運用規則（CE-2）

航空安全当局は、航空法の規定に基づき、及び同法を実施するため、航空法施行令、航空法施行規則及び運用規則等に係る検討を行い、それが適切かつ妥当であり続けることを確保するため適宜見直しを行うものとする。

## 1.3 関係機関との役割分担並びに安全方針及び安全目標

### 1.3.1 関係機関との役割 (CE-3)

航空安全当局は、関係行政機関との協力関係を構築し、航空安全管理を実施するものとする。また、航空安全当局は、効果的かつ効率的な SSP の実施を確保するため、航空安全当局及び関係行政機関が参加する「航空安全プログラム委員会」を設置するとともに、航空運送事業、航空保安業務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・分析等を行うため同委員会の下に分野ごとの安全部会を設けるものとする。

航空安全当局及び関係行政機関の役割の分担を次に示す。また、(1)から(3)までの組織並びに航空安全プログラム委員会及び分野ごとの部会の構成員を図 2 に示す。

#### (1) 国土交通省航空局

国土交通省航空局は、国土交通省に設置される組織であり、航空機の安全の確保及び航空機の航行に起因する障害の防止並びに航空機の航行の安全の確保に関することを所掌しており、航空安全当局として、業務提供者に対する監督業務を担っている。

なお、国土交通省航空局は、上記のほかに航空従事者の教育及び養成並びに航空従事者に関する証明に関すること並びに航空路、航空交通管制、飛行計画及び航空機の運航に関する情報の提供に関することも所掌している。

国土交通省航空局は、航空安全当局としての業務を行うに当たり、(2)から(4)までの行政機関と、情報共有、意思疎通及び調整を図るものとする。

#### (2) 運輸安全委員会

運輸安全委員会は、他の行政機関から独立した組織として設置され、航空事故等について、これらが発生した原因や航空事故による被害の原因を究明するための調査を行い、報告書の公表や、必要に応じて、国土交通大臣又は原因関係者に対する勧告等を実施し、調査で得られた知見に基づき、航空交通の安全に有益な情報についてタイムリーかつ積極的な情報発信を行い、航空事故等の再発防止や航空事故による被害の軽減に努める。

#### (3) 気象庁

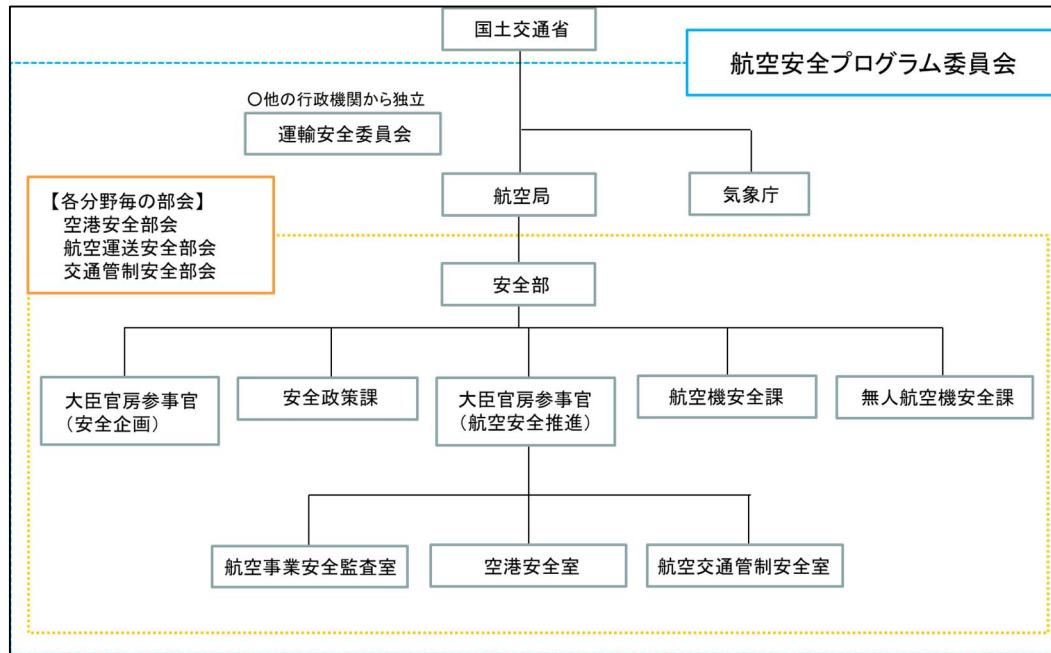
気象庁は、悪天による航空交通への影響を軽減し、航空機の安全な運航に寄与するとともに、航空交通管制を支援するため、シカゴ条約の附属書 3 に基づき、航空気象情報を提供する。

#### (4) 搜索救難業務に係る行政機関

航空機の搜索救難に関する事務は、航空機の搜索救難に関する協定(昭和 40 年

3月18日)に基づき、警察庁、消防庁、国土交通省(航空局)、海上保安庁及び防衛省が相互に協力して実施する。これらの行政機関は、シカゴ条約の附属書12に準拠して、東京搜索救難区(我が国が搜索救難業務を提供する搜索救難区の区画をいう。)における航空機の搜索救難を迅速かつ適確に実施する。

図2 各機関の組織並びに航空安全プログラム委員会及び分野ごとの部会の構成員



### 1.3.2 安全方針と安全目標

#### 1.3.2.1 安全方針

航空安全当局は、その監督の下で行われる全ての航空活動について、最大限の安全が確保されるよう、所要の方針、法令、手順等を策定し、実施し、及び継続的に見直すとともに、これらを通じて安全性の向上に努める。

航空安全当局は、航空の安全性向上のための取組として、次に掲げる事項を関係行政機関とともに実施する。

- ① シカゴ条約の規定並びに同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続に準拠して、航空法等に基づき、民間航空の安全に係る基準等を策定し、これらに基づく処分、報告徴収、検査その他の安全監督を実施すること。
- ② 安全監視活動を通して民間航空の安全の傾向を常に把握し、必要に応じて安全リスクを低減するための措置を講じること。
- ③ 航空安全当局及び業務提供者双方の SPI 及び SPT を通じて、我が国における民間航空の安全パフォーマンスの測定及び監視を継続的に実施すること。また、安全パフォーマンスその他の民間航空の安全に関する数値化情報等を活用して民間航空の安全の傾向を把握すること。
- ④ 民間航空の安全上の問題に対処するため、航空活動関係者と協調し、協議に努

め、継続的に安全性の向上に努めること。

- ⑤ 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（以下「積極的な安全文化」という。）の醸成を促進すること。
- ⑥ 民間航空の安全に関する情報は安全性の向上を主たる目的として利用するという前提の下、航空活動関係者に対し、当該情報の収集、分析及び関係者との共有を奨励すること。
- ⑦ SSP に基づく活動を効果的に実施していくため、安全管理・監督に関して、十分な予算及び定員等の確保に努めること。
- ⑧ 職員が自らの職責を果たすことができるよう、必要となる教育訓練を実施すること。

#### 1.3.2.2 安全目標

我が国において、昭和 61 年以降、特定本邦航空運送事業者（客席数が 100 又は最大離陸重量が 50 トンを超える航空機を使用して行う航空運送事業を営む本邦航空運送事業者をいう。）における乗客の死亡事故が発生しておらず、この「死亡事故ゼロ」を今後も維持するだけでなく全体の航空事故等についても防止を図っていく観点から、我が国の安全目標を次のとおり定めるとともに、安全目標を達成するための一定期間の取組を定める航空安全実施計画（National Aviation Safety Plan（NASP））を定め、安全性の向上に取り組んでいくこととする。

- ① 本邦航空運送事業者が運航する定期便について、死亡事故発生率及び全損事故発生率をゼロにする。
- ② 航空事故発生率、重大インシデント発生率及び地上作業、施設等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に関して、平成 30 年を起点として、15 年間で 50%の削減を図る。

#### 1.3.3 文書化及び見直し

航空安全当局は、安全方針及び安全目標を含む本プログラムについて、必要な機能が文書化されることを含め、内容が適切かつ妥当であり続けることを確保するため、民間航空の安全の状況や安全情報の分析結果を踏まえ、定期的に又は必要に応じて見直しを検討するものとする。

#### 1.3.4 危機管理に関する航空安全当局の対応

航空安全当局は、重大な事故・自然災害、テロ等に備え、対応措置の迅速かつ的確な実施を目的として、政府対策本部・現地対策本部等における航空局から出席する者、他機関との連携・調整、情報伝達の手順等の航空安全当局の役割をあらかじめ定めることとする。

#### 1.4 人員の要件及び訓練 (CE-4)

航空安全当局は、所属する航空安全に関わる職員に必要な知識及び技量に関する最低要件を定めるとともに、当該職員が適切な知識と技量を身につけ、それを維持するための教育訓練の計画を策定し、実施するものとする。教育訓練は、可能な限り ICAO で教育訓練を受けた職員を教官とするとともに、新職員向けの初期研修、職員の技能を維持するためのリカレント訓練、特定の分野において専門的な知識を習得するための専門研修等を、主に座学研修と実技研修により実施し、実施した記録を保存するものとする。

#### 1.5 技術ガイダンス、ツール、安全上重要な情報の提供等 (CE-5)

航空安全当局は、当局に所属する航空安全に関わる職員が適切に業務を遂行できるよう、業務に必要な手順等を解説した技術ガイダンスの作成やツールの提供を行うとともに、安全上重要な情報（航空情報、航空機故障情報、耐空性改善通報等）を当該職員間で共有するものとする。また、安全上重要な情報その他の有益な情報を、ウェブサイト（AIS JAPAN、航空安全情報ポータルサイト等）、航空安全情報管理・提供システム（ASIMS）等を活用し、航空活動関係者に提供するものとする。

## **第2 安全リスク管理 (SSP Component-2)**

#### 2.1 各種証明・許認可等 (CE-6)

航空法及び関係法令（以下「航空法規」という。）に基づき、関連する航空活動を行うための証明、許可、認可等（以下「証明・許認可等」という。）を受けた者でなければ、航空法規により規制された業務を実施してはならない。

これらの証明・許認可等は、申請者から申請を受けた航空安全当局において、当該申請が航空法規及び関連告示・通達（以下「航空法規等」という。）に定められた基準に適合しているか否か審査・検査等を行い、適合すると認められた場合に発行等がなされる。証明・許認可等の要件や手順は航空法規等にて定められている。

#### 2.2 安全管理システムの実施の義務付け

航空安全当局は、航空法規に基づき、業務提供者に対して安全管理システムの実施を求める。業務提供者が実施する安全管理システムは、航空安全当局が航空法規に準拠し別途定める要件（以下「SMS 要件」という。）に適合するものでなければならない。

#### 2.3 航空事故等の調査

運輸安全委員会は、運輸安全委員会設置法（昭和 48 年法律第 113 号）に基づき、シカゴ条約の規定並びに同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続に準拠して、安全管理の支援のため、航空事故等が発生した原因や、航空事故による被害の

原因を究明するための調査を行い、当該調査結果は、国土交通大臣に報告するとともに、公表する。

## 2.4 航空安全当局におけるハザードの特定及び安全リスクの評価

航空安全当局は、関係行政機関、業務提供者等から広く安全データ及び安全情報を収集・分析し、国全体で対応するハザードを特定するとともに、予測される発生確率及び重大度の組合せを踏まえて、当該ハザードに伴う安全リスクを評価する。

これらの安全リスクの評価結果等は、航空安全プログラム委員会及び分野ごとの部会で共有される。

## 2.5 航空安全当局における安全リスク管理

### 2.5.1 安全に係る問題解決の仕組み（CE-8）

航空安全当局は、安全に係る問題を適切かつ確実に解決するために、次の①から④までを含む問題解決の仕組みを確立し、継続的に運用するものとする。

- ① 安全監視活動（監査、調査、分析等）を通じて把握された航空法規等への不適合その他の安全を阻害する問題の記録・管理
- ② 安全監視活動により把握された航空法規等への不適合に対する、業務提供者による是正措置に関する計画の提出と評価プロセス
- ③ ②の是正措置の実施状況の確認と検証
- ④ ②の是正措置が不十分な場合に講じる適切かつ段階的な措置（行政指導、命令、許可・承認等の取消し等）

### 2.5.2 航空法規等の執行方針（CE-8）

#### 2.5.2.1 基本的方針

航空安全当局は、航空活動関係者が航空法規等を遵守していない場合、航空法規等に基づき、不利益処分又は行政指導（いずれも民間航空の安全に係るものに限る。以下「不利益処分等」という。）を実施し、航空の安全の確保を図るものとする。措置内容の決定に当たっては、航空法規等に対する違反の内容及びそれによって生じ得る航空事故等のリスクに見合ったものとし、次に掲げる事項についても考慮した上で判断することとする。

- ① 当該違反について
  - ・ 意図的に行っていたか否か。
  - ・ 隠蔽していたか否か。
  - ・ 当該違反の当事者（当該者が個人の場合は所属する組織を含む。以下同じ。）が自主的に航空安全当局に対して報告（5.1.2 で規定する自発報告制度における報告を除く。）をしたか否か。
- ② 当該違反の当事者が、改善等の措置を実施しているか否か、又は実施する計画を有しているか否か。

#### 2.5.2.2 業務提供者に対する特例

業務提供者（航空安全当局が安全管理システムの確立を求めている航空活動関係者であって、自主的に安全管理システムを確立しているものを含む。以下2.5.2.2において同じ。）が安全管理システムを確立することを支援することを目的として、業務提供者に対して、一定の違反を伴う事象（航空事故等を除く。）について航空安全当局との調整を経て内部的に改善措置を講じることを認めるため、次のとおり特例を設ける。

##### (1) 基本的方針

航空安全当局は、この特例を適用するに当たり、業務提供者と意思疎通を図ることを基本とする。

##### (2) 安全管理システムの下で確立された自主的な報告等に関連する情報を得た場合の特例

航空安全当局は、業務提供者内部における、安全管理システムの下で収集された情報等であって、秘匿報告、自主的な報告又はこれらと同等の報告に関する情報に違反に係るものが含まれていたとしても、当該情報を不利益処分並びに業務改善勧告、厳重注意及び口頭指導その他これに類する行政指導※の根拠として使用しない。

※「これに類する行政指導」には、監査結果の書面による通知、口頭による指導、助言等航空安全当局と航空活動関係者の間のみににおいて、日常的に行われる行政指導は含まれない。

##### (3) 業務提供者が違反を行った場合の特例

業務提供者が違反を行った場合、航空安全当局は、当該違反を行った業務提供者と対話の機会を持つ。この対話において航空安全当局は、当該者に対し、当該違反につながった不適切事案に対する是正措置及び改善行動計画を示すよう求めることとする。航空安全当局は、これらの妥当性及び実効性を勘案し、適切であると考えられる場合は、当該違反について不利益処分及び厳重注意その他これに類する行政指導を実施しない。また、これらが不適切と考えられる場合において、航空安全当局は、当該者との対話を継続し、必要に応じ、是正措置及び改善行動計画が適切なものとなるよう指導するが、当該者がこれに従わない場合、当該者に対し、通常の不利益処分又は業務改善勧告、厳重注意若しくは口頭指導その他これに類する行政指導を実施することを検討する。

##### (4) 例外

業務提供者が、当該違反について、次に掲げる事項のいずれかに該当する場合は、

本項の特例は適用しない。

- ① 意図的に行っていた場合
- ② 隠蔽していた場合

#### 2.5.2.3 自発報告制度に係る特例

5.1.2 で規定する自発報告制度に係る不利益処分等の特例については、5.1.2 において規定する。

#### 2.5.3 国全体の航空安全に係る安全リスク管理の手法

航空安全当局は、国全体で対応する必要があるハザードについて2.4に基づき評価された安全リスクが許容可能なレベルにない場合その他の当該安全リスクの管理に必要な場合に、当該安全リスクを低減させるため、関係行政機関や専門家の意見を聴きつつ、国全体で講ずべき対策を検討し、当該対策を実施するとともに、その有効性をSPI等により評価し、必要に応じて改善を図る。

#### 2.6 安全管理システムの適用範囲の見直し

航空安全当局は、安全管理システムの適用が義務付けられていない分野について、当該分野において特定されたハザード及び新たに顕在化が预期されるハザードに伴う安全リスクを管理するために必要と認められる場合は、当該分野に安全管理システムの適用範囲を拡大することを検討する。

### **第3 安全の保証 (SSP Component-3)**

#### 3.1 監視義務

##### 3.1.1 監視活動 (CE-7)

##### (1) 監視活動の基本

航空安全当局は、業務提供者の安全管理システムが機能することを目的として、安全データ及び安全情報を収集・分析した上で、業務提供者が行う業務の内容に応じた効果的かつ持続可能な監視計画を策定し、当該計画に基づき、検査、監査その他の監視活動を継続的に実施するとともに、必要に応じ監視計画を見直すものとする。なお、監視計画には、具体的な監視活動内容、頻度、対象、範囲、手順等が含まれるものとする。

##### (2) 報告徴収及び検査等

航空安全当局は、航空法規に基づき、必要に応じ、又は定期的に、業務提供者に対して報告を求め、又は検査、監査若しくは調査を実施する。

### 3.1.2 リスクベース監視

航空安全当局は、収集された安全データ及び安全情報を用いて、分野ごとに「安全リスクプロファイル」(Safety Risk Profile。以下「SRP」という。)を構築し、当該 SRP に基づき、より高いリスクを示すと考えられる領域に重点を置いた監視活動を行うための重点事項や周期を含む監視計画を設定する手順を別途定める。

SRP の構築に当たっては、業務提供者の組織の特徴(規模や複雑さ、管理的地位にある者の実績等)、過去の監査結果(指摘事項への対応状況を含む。)等を考慮する。

### 3.1.3 業務提供者の安全管理システムの継続的な監視

業務提供者の安全管理システムは、航空安全当局の継続的な監視及び評価の対象となる。

この一環として、業務提供者は、航空法規に準拠し定められた SMS 要件に基づいて設定した SPI 及び SPT について、航空安全当局は、適宜・継続的に、次に掲げる観点から当該 SPI 及び SPT が妥当なものであることを確認した上で、安全パフォーマンスの監視及び評価を実施する。

- ① 業務提供者が実施する業務の特性を表した指標であること。
- ② 測定可能な指標であること。
- ③ 過去の実績、事業計画等と照合し、現状よりも改善した値(現状が最高の安全性を示し、現状以上の改善ができない場合は、維持した値を含む。)を目標値としていること。
- ④ 適切な場合には、航空安全当局が設定する SPI 及び SPT を考慮したものであること。

## 3.2 国の安全パフォーマンス及びモニタリング

航空安全当局は、1.3.2.2 に規定する安全目標の達成に向けた安全パフォーマンスを測定するため、適切な SPI 及び SPT を定めるものとする。なお、SPI は必要に応じて定性的なものとする。

航空安全当局は、SPI に基づき測定された値について、SPT との比較その他の方法による分析・評価を行うとともに、その結果に基づく重点的な監視活動、更に詳細な分析や具体的な改善措置の検討などを行うことで、安全を阻害する問題に迅速に対処し、安全パフォーマンスの維持や改善を図る。これらの活動に当たっては、必要に応じ航空安全プログラム委員会での検討も行う。

## 3.3 継続的な改善

航空安全当局は、安全リスクを管理し、安全を阻害する問題を解決するためにとられた措置の有効性について評価する手順を定め、これを実施するものとする。また、航空安全当局は、航空安全プログラム委員会において、SSP の活動が有効であること

を定期的に評価し、必要に応じて改善を図る。

## **第4 安全の推進 (SSP Component-4)**

### **4.1 航空活動関係者との情報共有**

航空安全当局は、航空活動関係者に本プログラム、安全方針及び安全目標を周知するものとし、航空安全当局及び航空活動関係者が相互に意見を交換する機会の設定、インターネット等を活用した情報共有により、航空活動関係者との双方向の意思疎通を図る。

### **4.2 安全文化の醸成等**

航空安全当局は、5.1.2に規定する自発報告制度を通じた報告を奨励するとともに、安全目標の達成及び航空活動関係者その他の航空安全に影響を与える関係者における積極的な安全文化の醸成のため、例えば以下に掲げる取組を実施する。

- ① 定期的な周知文書、ニュースレターの発行
- ② 協議会・ワークショップ等の産官連携フォーラムや航空活動関係者を対象とした講習会等の実施
- ③ 年次安全報告書の発行
- ④ ソーシャルメディア等を通じた広報キャンペーンの実施

## **第5 安全インテリジェンスの作成及び共有**

### **5.1 安全情報の収集**

航空安全当局は、民間航空の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、収集、分析、報告その他の機能を有し、一貫性のあるプロセスで運用されるシステム又は複数のシステム (Safety data collection and processing system。以下「SDCPS」という。) を構築するものとする。SDCPS には、国土交通省航空局が運用する「安全対策高度化システム」、運輸安全委員会が運用する「報告書検索システム」等が含まれる。

SDCPS によって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を含む。

#### **5.1.1 義務報告制度**

航空安全当局は、航空法規等に基づき、義務報告制度により報告される、民間航空の安全データを収集し、当該データを SDCPS に統合するものとする。

#### **5.1.2 自発報告制度**

航空安全当局は、義務報告制度では捕捉されない民間航空の安全データを幅広く収集するため、自発報告制度を次に掲げるところにより運用するものとする。

- ① 主たる報告者は、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。
- ② 主たる報告対象事象は、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。
- ③ 報告を受ける主体を確立し、その運営は、航空安全当局及び主たる報告者以外の者が行う。
- ④ 航空安全当局は、この制度において収集した情報のうち、個人、会社名等が特定される情報に直接アクセスせず、運営主体に対し当該情報の提供を求めない。また、仮に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。

#### 5.1.3 安全データ及び安全情報へのアクセス

航空安全当局及び運輸安全委員会を含む関係行政機関は、航空安全への責務を果たすことを目的として、SDCPS により安全データ及び安全情報を利用し、又は提供するものとする。

#### 5.1.4 安全報告の分類

航空安全当局は、義務報告制度及び自発報告制度により報告される安全データを別途定める標準化された分類法（Taxonomy）に従い分類することで、以下の取組を促進する。

- ① 国全体で対応するハザードの特定
- ② 安全データ及び安全情報同士の比較
- ③ 安全情報の共有・交換

#### 5.1.5 安全データ及び安全情報のガバナンス

航空安全当局は、SDCPS へ取り込まれた安全データ及び安全情報の管理に関し、以下の仕組みを整備するよう努める。

- ① 安全データ及び安全情報の管理責任者の指定
- ② 安全データ及び安全情報の保護（匿名化、秘匿処理）、利用範囲の明確化

### 5.2 安全データと安全情報の分析

航空安全当局は、SDCPS 及び関連するデータベースに取り込まれた安全データ及び安全情報を分析する手順を定め、これを実施するものとする。この手順には、SPI の設定、国全体で対応するハザードの特定、安全上の望ましい成果をもたらす既存の取組や施策の特定、安全インテリジェンスの開発等を支援するための方法を含むものとする。また、航空安全当局は、必要に応じ、業務提供者等からの協力を得て、分野別又は分野横断的な会議等を開催し、分析結果等の的確性を審議し、その結果を安全対

策に活用する。

### 5.3 安全データ及び安全情報の保護の原則

航空安全当局は、情報の保護の原則を踏まえ、安全データ及び安全情報の継続的な利用を確保し、懲罰的利用や不適切な公開を防ぐという考え方のもと、収集し、保存し、又は分析された安全データ又は安全情報を、安全の維持又は向上以外の目的で利用可能にし、又は使用してはならない。なお、ここでいう安全データ及び安全情報には5.1.1に規定する義務報告制度により収集されたものも含まれる。

### 5.4 安全情報の共有

#### 5.4.1 他国との情報共有

航空安全当局は、SDCPSに含まれる情報の分析において、他国にとって有益と考えられる安全情報を特定した場合、情報の保護の原則に従った上で、当該安全情報を当該国に提供することができる。

#### 5.4.2 航空活動関係者との情報共有

航空安全当局は、情報の適切な保護措置を講じた上で、航空活動関係者間の協力を促進するため、安全対策高度化システム、航空安全情報ポータルサイト、国土交通省ウェブサイト等を通じて双方向での情報共有を図るとともに、業務提供者間での有益な安全情報及び安全インテリジェンスの共有・交換を促進するよう努める。