

令和8年4月1日 制定 国官参安企第397号

航空安全実施計画

(2026版)

国土交通省航空局

目 次

はじめに

第1章 序文

1. 背景
2. 構成
3. 定義
4. NASP と SSP の関係
5. NASP 策定、実施及びモニタリングに係る責任

第2章 目的

第3章 運航上の課題

第4章 組織上の課題

第5章 モニタリング

付録

略語表

はじめに

航空輸送は、高速かつ遠距離の移動を実現できる交通手段として定着し、我が国の経済・社会の活性化や国際競争力向上のため必要不可欠なものとなっています。航空の安全性は、この重要な交通手段が持続的に機能するための基盤であり、国民の信頼を支える最も重要な要素であることを忘れてはなりません。

我が国の空港における 2025 年の航空機着陸回数は、新型コロナウイルス感染症拡大前の水準まで回復しており、今後は着陸回数及び空域における航空交通量の増減に適切に対応していく必要があります。このような状況下において、事故やインシデントを未然に防止するためには、これまで以上の万全の安全対策が求められます。

我が国の最近の民間航空に関する大きな動きとしては、2024 年に羽田空港において滑走路誤進入による航空事故が発生し、これを踏まえた航空の安全・安心確保のための取組を進めているところです。このような滑走路誤進入対策のほか、滑走路逸脱や空中衝突といった運航上の課題、安全監督の強化といった組織上の課題に対応していくことに加え、その成果を諸外国に共有するといった連携も必要です。

我が国は、世界全体の航空安全を継続的に向上させる戦略である ICAO Global Aviation Safety Plan（以下「GASP」という。）及び我が国が属するアジア太平洋地域を対象にした戦略である Asia-Pacific Regional Aviation Safety Plan（以下「AP-RASP」という。）に沿って、航空安全実施計画（National Aviation Safety Plan。以下「NASP」という。）を策定し、様々な安全上の課題の解消を目指し、不断の努力を続けることを約束します。

国土交通省航空局長 宮澤 康一



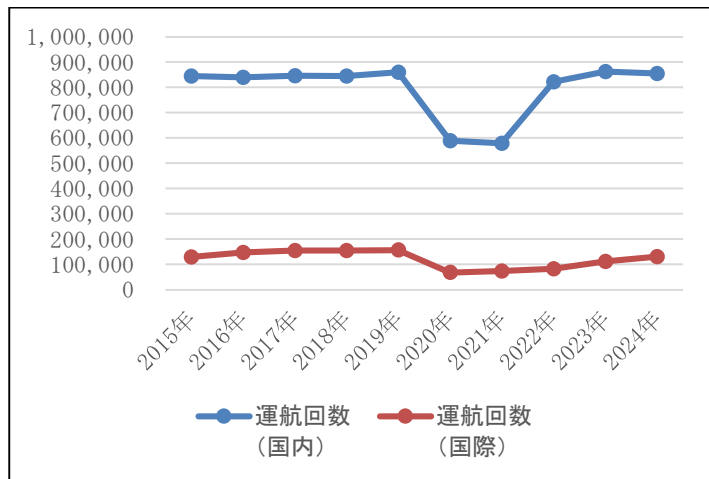
第1章 序文

1. 背景

我が国は、航空安全の向上に向けた取組を積極的に進めている。NASPの目的は、我が国の航空安全に係る戦略の策定及び実施を通じて、死亡事故及びその安全リスクを継続的に減少させることである。安全な航空システムは、我が国及び産業の発展に寄与するものであり、NASPは、我が国の安全監督システムの効果的な実施、安全管理のためのリスクベースの取組、及び我が国と国内外の航空活動関係者との連携を促進するものとなる。業務提供者は、航空安全の継続的向上のための戦略としてNASPを支持し、実践していくことが重要である。

我が国の現況として、107の飛行場（13のヘリポートを含む。）が飛行場証明を取得しており、38の国際空港がある。我が国の空域は、国際民間航空条約第11附属書の標準に従ったクラスA、B、C、D及びEの管制空域並びにクラスGの非管制空域に分類されている。また、近年の本邦航空運送事業者における航空交通量は次表のとおりである。

| 年次 | 運航回数 (国内) | 運航回数 (国際) |
|-------|--------------|--------------|
| 2015年 | 844,636 | 130,085 |
| 2016年 | 839,689 | 147,415 |
| 2017年 | 845,622 | 155,061 |
| 2018年 | 845,004 | 154,583 |
| 2019年 | 859,785 | 156,959 |
| 2020年 | 589,173 | 68,670 |
| 2021年 | 579,045 | 74,012 |
| 2022年 | 821,738 | 82,177 |
| 2023年 | 862,699 | 111,604 |
| 2024年 | 855,548 | 130,251 |



現在、我が国が発行している航空運送事業許可証の数は70であり、そのうち、国際航空運送事業を行う事業者が発行されているものは13である。また、回転翼航空機を運航する36の事業者が存在する。

2. 構成

NASPは、概ね3年間（2026年から2028年まで）における航空安全向上のための戦略を示すものであり、5つの章から構成される。序文に加え、目的、運航上の課題、組織上の課題及びモニタリングを定めるものとする。

3. 定義

NASPにおいて、用語の定義は、以下に定めるところによる。

(1) 航空安全当局

国土交通省航空局（地方航空局を含む。以下同じ。）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。

(2) 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交通管制業務その他の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。

(3) 航空活動関係者

航空機の運航に関係し、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。）。

(4) 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。

(5) 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。

(6) SSP (State safety programme)

国全体の安全を管理することを目的とした、一連の法令、規則、方針、目的、プロセス及び活動をいう。

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

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

(8) 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。

(9) ハザード (Hazard)

航空事故その他の航空の安全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事物をいう

- (1 0) 安全リスク (Safety risk)
ハザードが引き起こす又は引き起こし得る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。
- (1 1) 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、安全の維持又は安全性の向上に活用できる可能性があるものをいう。
- (1 2) 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。
- (1 3) 安全向上のための取組 (Safety enhancement initiative : SEI)
運航上の課題を除去し、若しくは低減するため、又は特定された安全課題に対応するための一連の Action をいう。
- (1 4) 重要要素 (Critical elements : CE)
民間航空活動の全領域を網羅し、効果的な安全監督システムの構成要素となるものをいう。また、CE の実施レベルは、その国の安全監督能力を示すものである。
- (1 5) 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。
- (1 6) 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。
- (1 7) 航空事故等
航空事故及び重大インシデントをいう。

4. NASP と SSP の関係

SSP は、国全体の安全を管理することを目的とした、一連の法令、規則、方針、目的、プロセス及び活動である。これにより、運航上の課題を特定し、その低減を図ることを可能とするとともに、安全情報の入手、統一的かつ事前予防的な航空活動の管理、民間航空システムの安全パフォーマンス測定及び特定されたハザードと

安全上の不備（Safety deficiencies）への対応が可能となる。

NASP は、我が国の SSP である航空安全プログラム(令和 8 年国土交通省告示第 512 号)に定める安全目標を達成するために、一定期間を決めて戦略的アプローチを具体化する計画であり、当該プログラムを補完するものの一つであるとともに、ICAO GASP 及び AP-RASP に沿った SEI を設定し、及び推進するための手段として位置付けられるものである。

5. NASP 策定、実施及びモニタリングに係る責任

航空安全当局は、業務提供者と協力して、NASP を策定するとともに、その実施及びモニタリングを行う責任を有する。なお、NASP は、業務提供者及びその他関係者と共働し、また、GASP 及び AP-RASP と整合を取りながら策定したものである。

第2章 目的

NASP の目的は、我が国における近年の航空事故等の発生状況や航空安全当局及び業務提供者の活動の状況等を分析して特定された安全課題を除去し、又は低減することであり、そのための戦略的アプローチとして、分野横断的に Goal、Target、Indicator 及び SEI を設定するものとする。なお、これらの設定に当たっては、世界規模及びアジア太平洋地域規模での安全向上に資する GASP 及び AP-RASP に定める Goal 等を参考にするものとする。

安全課題は、運航上の課題及び組織上の課題に分類するものとする。さらに運航上の課題は、死亡者数及び死亡事故に至る可能性を考慮し、リスクの高い事項 (National High-Risk Category of Occurrences、以下「N-HRCs」という。) 及びその他運航上の課題 (Other safety risk) に分類するものとする。

第3章 運航上の課題

近年の日本の国籍を有する航空機による航空事故等は、国土交通省 HP「航空安全に関する統計、報告等」のとおりであり、運航上の課題を特定するに当たっては、航空事故等の傾向を考慮することとする。

運航上の課題のうち、死亡者数及び死亡事故に至る可能性を考慮し、次の5つの事象を N-HRCs として特定することとする。これらの事象は、GASP に言及されている Operational safety risks に基づいており、同じく GASP に定める Global high-risk categories に沿ったものである。

- (1) Runway Incursion (RI) : 滑走路誤進入
- (2) Runway Excursion (RE) : 滑走路逸脱
- (3) Controlled Flight Into Terrain (CFIT) : 制御飛行中の地表への衝突
- (4) Loss Of Control In-flight (LOC-I) : 飛行中の制御不能
- (5) Mid-Air Collision (MAC) : 空中衝突

また、その他運航上の課題として、次の事象を特定することとする。

- (6) Turbulence Encounter (TURB) : 乱気流遭遇 (搭乗者の死傷事案に限る。)
- (7) Abnormal Runway Contact (ARC) : 離着陸時の滑走路への異常な接触
- (8) System/Component Failure or Malfunction (Non-Powerplant) (SCF-NP) : エンジン以外の航空機システム等の故障又は誤作動

これらの運航上の課題に対応するため、次表のとおり GASP に沿った Goal、Goal を達成するための定量的な Target 及び第5章で定めるモニタリングのための Indicator を設定するものとする。

| Goal | Target | Indicator | GASP との関連 |
|-----------------|--|--|-----------------------------------|
| 1. 運航上の課題の継続的改善 | 1.1 2028年までに N-HRCs に係る航空事故及び重大インシデントの発生率の低減 | 1.1.1 100万運航数/100万着陸回数当たりの N-HRCs に係る死亡者を伴う航空事故発生件数 1.1.2 100万運航数/100万着陸回数当たりの N-HRCs に係る航空事故発生件数 | GASP Goal 1 Target 1.1、1.2 及び 1.3 |

| | | | |
|--|---|---|--|
| | <p>1.2 2028年までに National other safety risk に係 る航空事故及び 重大インシデン トの発生率の低 減</p> | <p>1.1.3 100万運航数/100万着陸回数当たりのN-HRCs に係る重大インシデント発生件数</p> <p>1.2.1 100万運航数当たりのNational other safety riskに係る死亡者を伴う航空事故発生件数</p> <p>1.2.2 100万運航数当たりのNational other safety riskに係る航空事故発生件数</p> <p>1.2.3 100万運航数当たりのNational other safety riskに係る重大インシデント発生件数</p> | |
|--|---|---|--|

上記 Goal 及び Target を達成するための具体的な対応策として、ICAO Doc 10161 Global aviation safety roadmap を参考に、我が国の状況を踏まえ、SEI を設定するものとする。SEI の一覧は、付録に定める。

第4章 組織上の課題

組織上の課題は、我が国の安全監督能力及び安全管理を強化するものであり、我が国において優先的に取り扱われるべきものである。

ICAOは、安全監督の8つの重要要素（CE）を定義しており、安全監督の責任を負う各国は、これらのCEを備えた安全監視活動を効果的に実施し、航空安全の確保に努めることとされている。（下図のとおり）



安全監督システムにおける CE

我が国の現在の安全監視活動状況の分析に基づき、安全リスク管理の有効性に影響を及ぼす構造的な問題として、次の4つの安全課題を対応すべき最優先事項とする。また、これらの安全課題は、組織的な性質のものであるとともに、航空安全当

局の SSP の実施及び業務提供者による安全管理システムの実施の水準に関連するものであり、GASP に挙げられている課題とも一致している。

- (1) 安全監督能力の強化
- (2) SSP の効果的な実施
- (3) ICAO 及び諸外国との安全に係る問題の共有
- (4) NASP の効果的な実行と SSP の改善

これらの組織上の課題に対応するため、次表のとおり Goal、Target 及び Indicator を設定するものとする。

| Goal | Target | Indicator | GASP との関連 |
|-------------------|--|--|-------------|
| 2. 安全監督能力の強化 | 2.1 リスクベース監視の導入に向けた安全監督体制の実現 2.2 航空安全当局職員の安全監督能力の拡充 | 2.1.1 安全リスク評価の仕組みを整えた分野の数 2.2.1 リスクベース監視の導入に向け職員の能力向上を図った分野の数 | GASP Goal 2 |
| 3. SSP の効果的な実施 | 3.1 安全対策高度化システム構築によるデータに基づくハザードの特定、リスク管理、安全パフォーマンス評価の拡充 3.2 安全啓発活動等を通じた積極的な安全文化 ¹ の醸成と安全情報の共有の促進 | 3.1.1 リスク低減策として講じた新たな国の取組（通達改正、ガイドライン発行等）の数 3.2.1 分野別の自発報告の件数 3.2.2 安全文化の醸成と安全情報の共有の促進を目的とした分野ごとの意見交換機会の数 | GASP Goal 3 |

¹ 積極的な安全文化：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の組織全体及び当該組織に属する個人（経営陣を含む。）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

| | | | |
|---|--|--|------------------------|
| <p>4. ICAO 及び諸 外国との安全 に係る問題の 共有</p> | <p>4.1 SSP のプロセス で特定された安 全に係る問題を 国内や世界に展 開</p> | <p>4.1.1 航空安全当局がリスク低減につながる安全性向上 のために国内に紹介した取組が、航空活動関係者 の新たな取組につながった事例の有無</p> <p>4.1.2 ICAO における会議等の国際的な会合において、 航空安全当局がリスク低減につながる安全性向上 のために行った提案が、新たな取組につながった 事例の有無</p> | <p>GASP Goal 4</p> |
| <p>5. NASP の効果 的な実行と SSP の改善</p> | <p>5.1 NASP による安 全の向上を実現 するための業界 との協力強化と それによる SSP の改善</p> | <p>5.1.1 業務提供者からの提案等による SSP 及び NASP の取組における改善の有無</p> | <p>GASP Goal 5</p> |

上記 Goal 及び Target を達成するための具体的な対応策として、ICAO Doc 10161 Global aviation safety roadmap に定める Organizational challenges roadmap を参考に SEI を設定するものとする。SEI の一覧は、付録に定める。

第5章 モニタリング

我が国は、NASP の付録に示されたメカニズムを用いて、意図された結果が確実に達成されるよう、民間航空システムの安全パフォーマンスを測定するものとする。また、Goal 及び Target を確実に達成できるよう、第3章及び第4章に定めた Indicator を使用して、安全パフォーマンスを定期的にレビューするものとする。

上記に加え、航空安全当局は、特定された安全課題及びこれに対応する SEI を最新かつ適切なものに保つため、SEI の綿密なモニタリングを通じて、所要の措置を講じるとともに、NASP を概ね3年ごとに見直すものとする。特に Goal 及び Target が達成されない場合、その根本原因を追求する必要がある、その結果重大な安全課題が特定されたときは、可能な限り速やかに合理的な措置を講じるとともに、SEI を追加で設定するなど必要な NASP の改正を行うものとする。

付録

運航上の課題に対する SEI (Safety Enhancement Initiative)

N-HRCs : RI (滑走路誤進入)

Goal 1 : 運航上の課題の継続的改善

Target 1.1 : 2028 年までに N-HRCs に係る航空事故及び重大インシデントの発生率の低減

| SEI | Action | タイムライン | 責任機関 | 関係者 | Metrics | モニタリング |
|-----------------------|--|----------------------------|--------|--|---------------------|------------------------|
| 1. RI に係る安全リスクの除去又は低減 | 1A. Runway safety action plan 及び Runway safety teams(RST)の設置及び実行 | 2026 年 4 月 ～ 2028 年末 | 航空安全当局 | 空港の設置管理者、航空運送事業者、航空保安業務の提供者 | RST 開催数 | 分野ごとの安全部会、航空安全プログラム委員会 |
| | 1B. 操縦士の状況認識を促進する機体側の技術開発状況の調査 | | | 航空運送事業者等の航空機使用者 | 開発状況の紹介資料作成状況 | |
| | 1C. 飛行場の Hot spot を特定し、Aeronautical Information Publication (AIP)に掲載された Hot spot に関連するハザード除去又はリスク低減のための戦略の策定 | | | 空港の設置管理者、航空運送事業者、航空保安業務の提供者 | 戦略を検討した Hot spot の数 | |
| | 1D. 小型航空機の使用頻度が高い空港に係る地上走行動画の作成 | | | 操縦士 (主として計器飛行方式により飛行する航空運送事業者の操縦士を除く。) | 動画を公開している空港の数 | |
| | 1E. 滑走路状態表示灯 (RWSL) の導入拡大 (整備着手) の励行 | | | 航空保安業務の提供者、空港の設置管理者 | 導入 (整備着手) 空港数 | |
| | 1F. 滑走路誤進入検知システムや航空交通管理の高度化に向けた調査・研究の励行 | | | 航空保安業務の提供者 | 調査・研究数 | |
| | 1G. Crew Resource Management (CRM) 訓練の義務化 | 2026 年 6 月 ～ 2028 年末 | | 操縦士 (現に CRM 訓練が義務づけられている操縦士を除く。) | 受講者数 | |

N-HRCs : RE (滑走路逸脱)

Goal 1 : 運航上の課題の継続的改善

Target 1.1 : 2028 年までに N-HRCs に係る航空事故及び重大インシデントの発生率の低減

| SEI | Action | タイムライン | 責任機関 | 関係者 | Metrics | モニタリング |
|--------------------------|--|----------------------------|--------|----------------------------------|-----------|------------------------|
| 1. RE に係る安全リスクの除去又は低減 | 1A. Runway safety action plan 及び RST の設置及び実行 | 2026 年 4 月 ～ 2028 年末 | 航空安全当局 | 空港の設置管理者、航空運送事業者、航空保安業務の提供者 | RST 開催数 | 分野ごとの安全部会、航空安全プログラム委員会 |
| | 1B. 滑走路端安全区域 (Runway End Safety Area) を設置できない場合におけるアレスティングシステムの設置の励行 | | | 空港の設置管理者 | 設置に向けた空港数 | |
| | 1C. CRM 訓練の義務化 | 2026 年 6 月 ～ 2028 年末 | | 操縦士 (現に CRM 訓練が義務づけられている操縦士を除く。) | 受講者数 | |

N-HRCs : CFIT (制御飛行中の地表との衝突)

Goal 1 : 運航上の課題の継続的改善

Target 1.1 : 2028 年までに N-HRCs に係る航空事故及び重大インシデントの発生率の低減

| SEI | Action | タイム ライン | 責任 機関 | 関係者 | Metrics | モニタ リング |
|--|----------------|----------------------------|------------|--|---------|--|
| 1. CFIT に 係る安全 リスクの 除去又は 低減 | 1A. CRM 訓練の義務化 | 2026 年 6 月 ～ 2028 年末 | 航空安 全当局 | 操縦士 (現に CRM 訓練 が義務づけられている 操縦士を除く。) | 受講者数 | 分野ごと の安全部 会、航空 安全プロ グラム委 員会 |

N-HRCs : LOC-I (飛行中における操縦不能)

Goal 1 : 運航上の課題の継続的改善

Target 1.1 : 2028年までにN-HRCsに係る航空事故及び重大インシデントの発生率の低減

| SEI | Action | タイムライン | 責任機関 | 関係者 | Metrics | モニタリング |
|----------------------------|--|--------------------|--------|---------------------------------------|---|------------------------|
| 1. LOC-Iに係る安全リスクの除去又は低減 | 1A. Upset Prevention and Recovery Training (UPRT) 規制の導入・定着 | 2026年4月～ 2028年末 | 航空安全当局 | 航空運送事業者、航空機使用事業者、指定養成施設 | UPRT講習会の実施回数、対象となる航空運送事業者のUPRT導入率、対象となる指定養成施設のUPRT実施率 | 分野ごとの安全部会、航空安全プログラム委員会 |
| | 1B. 航空局が開催する安全運航セミナー等における、安全啓発動画、リーフレット等の周知 | | | 操縦士(主として計器飛行方式により飛行する航空運送事業者の操縦士を除く。) | | |

N-HRCs : MAC (空中衝突)

Goal 1 : 運航上の課題の継続的改善

Target 1.1 : 2028 年までに N-HRCs に係る航空事故及び重大インシデントの発生率の低減

| SEI | Action | タイムライン | 責任機関 | 関係者 | Metrics | モニタリング |
|---|---|----------------------------|--------|---------------------------------|--------------------------------|------------------------|
| 1. MAC に 係る安全 リスクの 除去又は 低減 | 1A. Controller Pilot Data Link Communications (CPDLC) 等の通信システムの効果的な利用・機能拡大の励行 | 2026 年 4 月 ～ 2028 年末 | 航空安全当局 | 航空保安業務の提供者 | 機能拡充に必要となる管制システムの改修、拡充したメッセージ数 | 分野ごとの安全部会、航空安全プログラム委員会 |
| | 1B. CRM 訓練の義務化 | 2026 年 6 月 ～ 2028 年末 | | 操縦士（現に CRM 訓練が義務づけられている操縦士を除く。） | 受講者数 | |

National other safety risk : TURB (乱気流遭遇)

Goal 1 : 運航上の課題の継続的改善

Target 1.2 : 2028年までに National other safety risk に係る航空事故及び重大インシデントの発生率の低減

| SEI | Action | タイムライン | 責任機関 | 関係者 | Metrics | モニタリング |
|---|---|--------------------|--------|-----------------------------------|-------------------------|------------------------|
| 1. TURB (搭乗者の死傷事案に限る。)に係る安全リスクの除去又は低減 | 1A. ベルト着用サイン消灯中の座席ベルト常時着用及び離席中の突然の揺れに対する負傷防止対策に関する搭乗旅客等への周知・啓発活動の実施 | 2026年4月～ 2028年末 | 航空安全当局 | 搭乗旅客 | 周知・啓発活動の回数 | 分野ごとの安全部会、航空安全プログラム委員会 |
| | 1B. 運航乗務員と客室乗務員の間での乱気流による揺れに係る情報の共有や、機体動揺時の被害軽減対策に関する啓発活動(指導)の実施 | | | 航空運送事業者(客室乗務員搭乗機材により事業を行う事業者に限る。) | 啓発活動(指導)の回数 | |
| | 1C. 乱気流発生に係る気象情報の継続的な提供 | | 気象庁 | 航空運送事業者、航空保安業務の提供者等 | 国内悪天解析図及び国内悪天予想図の年間発表回数 | |

National other safety risk : ARC (離着陸時の滑走路との異常な接触)

Goal 1 : 運航上の課題の継続的改善

Target 1.2 : 2028 年までに National other safety risk に係る航空事故及び重大インシデントの発生率の低減

| SEI | Action | タイムライン | 責任機関 | 関係者 | Metrics | モニタリング |
|--------------------------|--|----------------------------|--------|---------------------------------------|----------|------------------------|
| 1. ARCに係る安全リスクの除去又は低減 | 1A. 航空局が開催する安全運航セミナー等において、最近発生した ARC 事案（航空事故・重大インシデント）の紹介及び注意喚起の実施 | 2026 年 4 月 ～ 2028 年末 | 航空安全当局 | 操縦士（主として計器飛行方式により飛行する航空運送事業者の操縦士を除く。） | 周知を行った回数 | 分野ごとの安全部会、航空安全プログラム委員会 |
| | 1B. CRM 訓練の義務化 | 2026 年 6 月 ～ 2028 年末 | | 操縦士（現に CRM 訓練が義務付けられている操縦士を除く。） | 受講数 | |

National other safety risk : SCF-NP (エンジン以外の航空機システム等の故障又は誤作動)

Goal 1 : 運航上の課題の継続的改善

Target 1.2 : 2028 年までに National other safety risk に係る航空事故及び重大インシデントの発生率の低減

| SEI | Action | タイムライン | 責任機関 | 関係者 | Metrics | モニタリング |
|---------------------------------|--|----------------------------|--------|------------|--|------------------------|
| 1. SCF-NP に係る安全リスクの除去又は低減 | 1A. 国産の航空機的设计製造に起因する不安全事故を的確に是正するために、型式証明保有者等と協力して不安全事故の収集・分析・是正等のプロセスを明確化するためのガイドラインの作成 | 2026 年 4 月 ～ 2028 年末 | 航空安全当局 | 国内の型式証明保有者 | 不安全事故の収集・分析・是正等のプロセスを明確化するためのガイドラインの作成状況 | 分野ごとの安全部会、航空安全プログラム委員会 |

組織上の課題に対する SEI (Safety Enhancement Initiative)

組織上の課題：安全監督能力の強化

Goal 2：安全監督能力の強化

Target 2.1：リスクベース監視の導入に向けた安全監督体制の実現

| SEI | Action | タイム ライン | 責任 機関 | 関係者 | Metrics | モニタ リング |
|--|--|------------------------|------------|-------------------|------------------|--|
| 1. リスクベ ース監視 の導入に 向けた体 制の構築 | 1A. リスクベース監視の導入に向け、業務提供者と連携し、安全リスクプロファイルに必要な情報収集の仕組みの構築（ | 2026年4月 ～ 2028年末 | 航空安 全当局 | 航空安全当局、 各業務提供者 | 関連規程の見直し／策 定数 | 分野ごと の安全部 会、航空 安全プロ グラム委 員会 |
| | 1B. 安全リスクプロファイルを活用したリスクへの暴露状況を把握するための仕組みの構築 | | | 航空安全当局 | 仕組みの構築状況 | |
| | 1C. リスクへの暴露状況に応じて監視の範囲・頻度を調整し、監視活動に反映する仕組みの構築 | | | 航空安全当局 | 仕組みの構築状況 | |

組織上の課題：安全監督能力の強化

Goal 2：安全監督能力の強化
Target 2.2：当局職員の安全監督能力の拡充

| SEI | Action | タイムライン | 責任機関 | 関係者 | Metrics | モニタリング |
|--------------------|---|--------------------|--------|--------|-----------|------------------------|
| 1. 安全監督職員の継続的な能力向上 | 1A. リスクベース監視導入に向けた訓練体制の拡充の検討 | 2026年4月～ 2026年末 | 航空安全当局 | 航空安全当局 | 検討状況 | 分野ごとの安全部会、航空安全プログラム委員会 |
| | 1B. 研修記録を体系的に作成、維持及び保持するための書面による指示、手順及び要件の作成 | ～ 2027年末 | | | 作成した手順等の数 | |
| | 1C. ICAO 文書（Annex 19、Doc、PANS 等）等を踏まえて改訂した審査要領等や、新規制度（リスクベース監視、安全インテリジェンス等）導入に合わせた専門研修の実施 | | | | 拡充した訓練の数 | |
| | 1D. リスクベース監視の訓練内容をさらに改善させる必要がある事項の特定 | ～ 2028年末 | | | 特定した数 | |

組織上の課題：SSP の効果的な実施

Goal 3：SSP の効果的な実施

Target 3.1：安全対策高度化システムの構築によるデータに基づくハザードの特定、リスク管理、安全パフォーマンス評価の拡充

| SEI | Action | タイムライン | 責任機関 | 関係者 | Metrics | モニタリング |
|-----------------------------|--|--------------------|--------|--------|----------------|------------------------|
| 1. 安全対策高度化システムによる安全リスク管理の向上 | 1A. 安全対策高度化システムの構築を通じて、ハザードの特定、リスク管理、安全パフォーマンス評価に活用できるデータ収集項目の拡充 | 2026年4月～ 2028年末 | 航空安全当局 | 業務提供者 | 拡充されたデータ収集項目の数 | 分野ごとの安全部会、航空安全プログラム委員会 |
| | 1B. 安全対策高度化システムで収集されたデータも活用しつつ、必要な情報を補い、我が国の各分野におけるハザードを特定し、安全パフォーマンス指標を活用して、国の安全リスク管理を向上させるための手法の拡充 | | | 航空安全当局 | 拡充された分析手法の数 | |

組織上の課題：SSP の効果的な実施

Goal 3：SSP の効果的な実施

Target 3.2：安全啓発活動等を通じた積極的な安全文化の醸成と安全情報の共有の促進

| SEI | Action | タイムライン | 責任機関 | 関係者 | Metrics | モニタリング |
|--|--|--------------------|--------|-------|--|------------------------|
| 1. 国の安全管理システム活動を支援するための安全データと安全情報の入手性の強化 | 1A. 自発報告を踏まえて改善が図られた取組の紹介などを通じた、業務提供者からの自発報告の促進 | 2026年4月～ 2028年末 | 航空安全当局 | 業務提供者 | 自発報告を踏まえて行われた改善の取組の数 | 分野ごとの安全部会、航空安全プログラム委員会 |
| | 1B. 航空業界全体での安全文化醸成の取組を推進するために、官民の情報交換、安全文化に関する内容を含む勉強会等の実施 | | | | 勉強会等の数 | |
| | 1C. 各分野における安全監督活動を通じて航空局が把握した優良事例やICAO等の各種会議体で得られた海外の先進的な取組など、安全意識の向上に資する安全情報の、航空局から分野ごとの業務提供者に対する発信 | | | | 航空局が把握した優良事例や海外の先進的な取組の数、安全意識の向上に資する安全情報を航空局が発信した数 | |

組織上の課題：ICAO 及び諸外国との安全に係る問題の共有

Goal 4：ICAO 及び諸外国との安全に係る問題の共有

Target 4.1：SSP のプロセスで特定された安全に係る問題を国内や世界に展開

| SEI | Action | タイムライン | 責任機関 | 関係者 | Metrics | モニタリング |
|----------------------|--|--------------------|--------|-------|---------------------------------|------------------------|
| 1. 地域レベルでの安全情報の共有 | 1A. ICAO、外国航空当局、国際的な業界団体等が提供する安全情報の収集及び国内の関係者への発信 | 2026年4月～ 2028年末 | 航空安全当局 | 業務提供者 | 海外から航空安全当局が収集した情報を国内に展開した数 | 分野ごとの安全部会、航空安全プログラム委員会 |
| | 1B. 我が国で収集・検討された優良事例等について、ICAO、外国航空当局及び航空業界団体等への発信 | | | | 国内優良事例を国際会議等で発信した数（ワーキングペーパー数等） | |

組織上の課題：NASP の効果的な実行と SSP の改善

Goal 5：NASP の効果的な実行と SSP の改善

Target 5.1：NASP による安全の向上を実現するための業界との協力強化とそれによる SSP の改善

| SEI | Action | タイムライン | 責任機関 | 関係者 | Metrics | モニタリング |
|----------------|--|--------------------|--------|-------------------|---------------------------------------|------------------------|
| 1. 業務提供者との協力強化 | 1A. 航空安全プログラムに定める国の安全パフォーマンス指標と業務提供者の指標の方向性が整合していることの確認及び課題の継続的な改善 | 2026年4月～ 2028年末 | 航空安全当局 | 業務提供者 | 航空安全当局と業務提供者間で整合した SPI 数 | 分野ごとの安全部会、航空安全プログラム委員会 |
| | 1B. 航空安全プログラム委員会における、NASP の取組状況の定期的な確認、必要に応じた改善及び業務提供者への会議結果の共有・フィードバックの受け取り | | | 業務提供者、気象庁、運輸安全委員会 | 航空安全プログラム委員会の開催回数、業界との NASP に係る対話機会の数 | |
| | 1C. 官民連携の場の設置及び実施、必要に応じた運営の改善 | | | 業務提供者 | 官民連携の場の設置、開催件数 | |

略語表

| | |
|---------|--|
| AP-RASP | Asia-Pacific Regional Aviation Safety Plan |
| ARC | Abnormal Runway Contact |
| CEs | Critical Elements |
| CE-1 | Primary aviation legislation |
| CE-2 | Specific operating regulations |
| CE-3 | State system and functions |
| CE-4 | Qualified technical personnel |
| CE-5 | Technical guidance, tools and provision of safety-critical information |
| CE-6 | Licensing, certification, authorization and approval obligations |
| CE-7 | Surveillance obligations |
| CE-8 | Resolution of safety issues |
| CFIT | Controlled Flight into Terrain |
| GASP | Global Aviation Safety Plan |
| HRCs | High-Risk Categories of Occurrences |
| ICAO | International Civil Aviation Organization |
| LOC-I | Loss Of Control In-flight |
| MAC | Mid-Air Collision |
| N-HRCs | National High-Risk Category of Occurrences |
| NASP | National Aviation Safety Plan |
| RE | Runway Excursion |
| RI | Runway Incursion |
| SCF-NP | System/Component Failure or Malfunction (Non-Powerplant) |
| SEI | Safety Enhancement Initiatives |
| SPI | Safety Performance Indicator |
| SSP | State Safety Programme |
| TURB | Turbulence Encounter |