

「今後の航空安全管理のあり方に関する検討WG」 の検討について

国土交通省 航空局
令和8年3月18日

背景・検討経緯

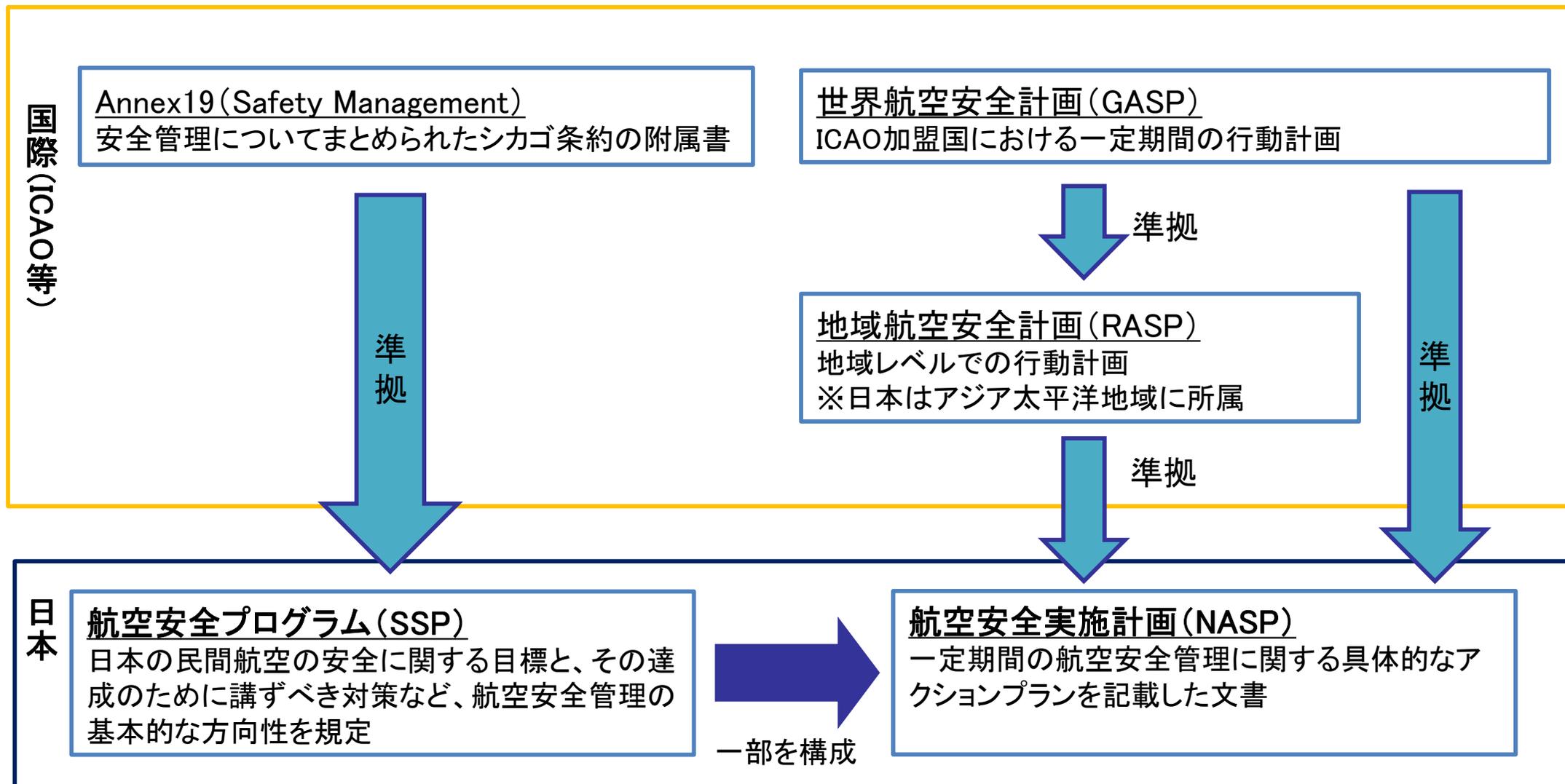
- ICAOにおけるAnnex 19の改訂状況、NASPの状況を踏まえ、SSPの改正及びNASPを集中的に検討するために、「今後の航空安全管理のあり方に関する検討WG」を設置。
- 令和7年11月～令和8年1月まで月1度のペースでSSP改正案及びNASP案を集中的に議論。
- SSP, NASPを効果的に実施していく観点から、我が国における官民連携のあり方も議論。

WG委員

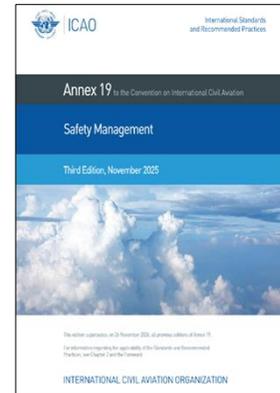
石井 紀行	スカイマーク株式会社 安全推進室 室長
石田 裕三	全日本空輸株式会社 総合安全推進室 副室長
宇野 茂	成田国際空港株式会社 空港運用部門 総合安全推進部 部長
大塚 洋	定期航空協会 理事長
佐藤 幸喜	(一社)日本航空宇宙工業会 常務理事
佐藤 泰弘	(公財)航空輸送技術研究センター 常務理事 技術部長
武内 有佳	関西エアポート株式会社 運用統括部 部長
田中 康浩	(公社)日本航空機操縦士協会 副会長
◎ 土屋 武司	東京大学大学院工学系研究科航空宇宙工学専攻 教授
原田 茂	(公社)日本航空技術協会 事務局長
福田 久	日本航空株式会社 航空安全研究部 部長

SSIPについて

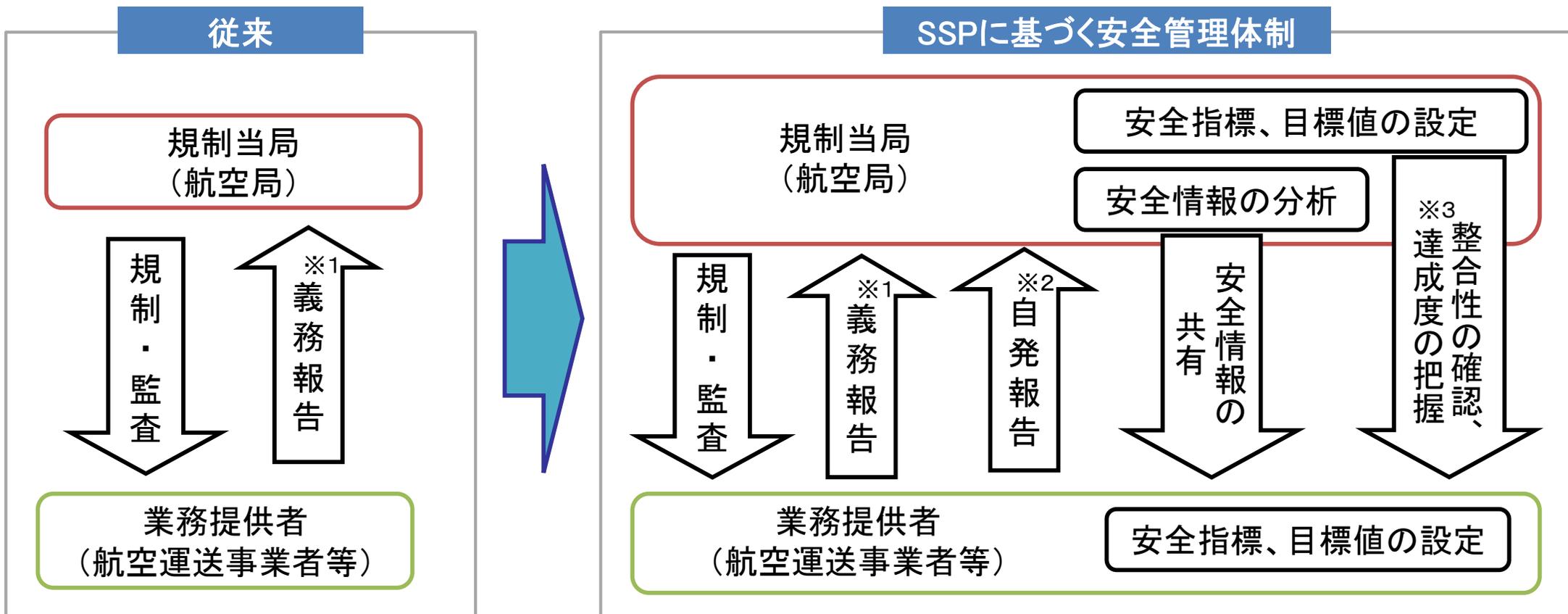
SSP: 我が国の航空安全管理の体制・機能のあり方を定めるもの
NASP: SSPで定められた目標の達成に向けて、一定期間の具体的な取組を定めるもの



航空安全プログラム(SSP)に基づく安全管理体制について



- 航空安全プログラム(SSP: State Safety Programme)は、国際民間航空条約第19附属書に従い、我が国の航空安全管理の体制・機能のあり方を定めたもの(平成25年10月8日 第一版制定)
- 従来の規則遵守による安全対策について仕組みや運用を明確化することに加え、以下のような事前予防的な取組を導入し、安全性の向上を推進
 - ✓ 自発報告制度(ヒヤリハット経験の報告)による安全情報の収集拡大
 - ✓ 安全情報の分析・業務提供者との共有
 - ✓ 国(規制当局)の目標と整合する形での安全目標等の設定及び達成度の把握



※1義務報告 : 航空法に基づいて報告が義務付けられている、航空事故や重大インシデント等の事案の報告
 ※2自発報告 : 航空事故等に該当しないヒヤリハット経験に係る、業務提供者の職員等からの自主的な報告
 ※3達成度の把握: 年次で達成状況の報告を受けるほか、監査の際などにも適宜状況を確認

航空安全プログラム(SSP)の改正について

- ICAOにおいてAnnex19の改訂作業が行われ、令和8年11月より適用見込みであることから、これに対応するためSSPの所要の改正を行う。
- 併せて、航空安全に係る根幹的な文書であることを明確にするため、従来の通達から大臣告示に格上げする。

SSPの概要

はじめに、定義、構成と位置付け

第1 航空安全当局の安全方針等

国の航空法規、関係機関の役割分担、安全目標(定期便の死亡事故・全損事故ゼロ、その他指標につき15年間で50%削減)、安全方針等を規定

第2 安全リスクの管理

各種証明・許認可制度、安全管理システムの実施の義務付け、航空法規の執行方針等の国が整備する安全リスクの管理に係る仕組みを規定

第3 安全の保証

国が検査、監査、その他の監視活動を継続的に行うこと等を規定

第4 安全の推進

安全情報の関係者との共有や安全文化の醸成等について国が行うべき取組を規定

第5 安全インテリジェンスの作成及び共有

自発報告制度の確立を含む安全データ・安全情報の収集、分析・共有等について国が行うべき取組等を規定

(構成・内容はAnnex 19に準拠)

主な改正点

全国的に起こり得る事故等に国が主体的に対応するため、(個別の事案対応に加え)国全体で対応すべきハザード※の特定・リスク評価について明記
 ※事故等を引き起こす可能性のある事物

監査等をより効果的に安全性向上につなげるため、リスクベース監視※を実施する旨を追記
 ※監査等を一律に行うのではなく、安全上の懸念や必要性がより高い分野に重点的にリソースを割くなど、頻度や内容にメリハリをつけた監視活動

データ収集の効率化や国際的なデータ比較・共有を促進するため、収集した安全に関する情報について、国際標準に基づく分類法を用いる旨を追記

今後の予定

令和8年4月1日公示・施行

※本プログラム改正に伴い必要な一部の事項(リスクベース監視、安全情報の分類、その他所要の文言修正等)について、同年11月のAnnex19適用に向け関係規程の改正を実施予定

定義、構成と位置付け

Annex 19 改訂内容	SSP改訂のポイント
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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。 ✓ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 定義を更新。その他の用語についても表現の適正化のための修正。 ➤ 「構成と位置付け」において、人間のパフォーマンスの影響を考慮する必要がある旨を明記。

第1 航空安全当局の安全方針 (SSP Component-1)

Annex 19 改訂内容	SSP改訂のポイント
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 1.3.4において、重大な事故・自然災害、テロ等に備え、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設定することを明記。 ➤ 「積極的な安全文化」の醸成について趣旨を明確化。

※ 積極的な安全文化(Positive safety culture)とは、組織全体及び当該組織に属する個人(経営陣を含む。)が、例えば自らの行動の振り返り、改善、外部からの指摘を歓迎する姿勢や自発的にエラーを報告することを奨励する風土など、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のこと。

SSPの改訂内容のポイント

第2 安全リスク管理 (SSP Component-2)

Annex 19 改訂内容	SSP改訂のポイント
<ul style="list-style-type: none"> ✓ (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国全体で対応するハザードの特定及びリスク評価を実施するよう改訂。 ✓ 国全体で対応するハザードに対するリスク評価を踏まえて、リスク低減策の決定手順の確立・文書化の要件が勧告から標準へ格上げ。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 2.2において、業務提供者に実施を求める安全管理システムの要件の基本的な枠組みを明確化。 ➤ 2.4において、国全体で対応するハザードを特定し、リスク評価する旨をSSPに明記。 ➤ 2.5.3において、特定された国全体で対応するハザードについて安全リスク低減策の決定プロセスをSSPに明記。

第3 安全の保証 (SSP Component-3)

Annex 19 改訂内容	SSP改訂のポイント
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 3.1.2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、評価する手順を定める旨SSPに追記。 ➤ 3.2において、SPIが必要に応じて定性的なものとする旨をSSPに明記。 ➤ 3.3において、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方法を確立し、実施する旨をSSPに明記。

第4 安全の推進(SSP Component-4)

Annex 19 改訂内容	SSP改訂のポイント
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 4.1において、安全方針及び安全目標を周知する旨をSSPに明記。 ➤ 4.2において、積極的な安全文化の醸成のための取組を実施する旨をSSPに明記。

第5 安全インテリジェンスの作成及び共有

Annex 19 改訂内容	SSP改訂のポイント
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 ※に組み込まれることとする要件の追加。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 5.1において、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安全データ、安全情報を収集する旨をSSPに明記。 ➤ 5.1及び5.1.1において、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うことをSSPに明記。

※: SDCPS(Safety date 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。

第5 安全インテリジェンスの作成及び共有(続き)

Annex 19 改訂内容	SSP改訂のポイント
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 5.1.4において、適切な分類法を設定し、適切に分類する旨をSSPに明記。 ➤ 5.4において、航空安全当局から航空活動関係者へ情報共有を図ること及び業務提供者間での共有・交換を促進する旨をSSPに明記。

NASPについて

航空安全実施計画 (NASP) の概要

- 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、各国で策定。
- 背景や特定した課題等を記載した「本文」と、課題に対する具体的な取組をまとめた「付録」で構成される。

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) ※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

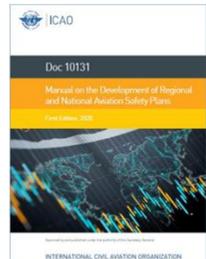
付録

設定した安全強化イニシアチブ (SEI) の一覧

※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

策定マニュアル

- ・ ICAO Doc 10131
「Manual on the Development of Regional and National Aviation Safety Plans」
NASPの作成のプロセスとひな形が示されている。
- ・ ICAO Doc 10161
「Global Aviation Safety Roadmap」
GASPのターゲットに関連した具体的な取組例が示されている。



目標 (Goal)・ターゲット (Target)・指標 (Indicator) の例

目標 (Goal)	ターゲット (Target)	指標 (Indicator)
Goal1: 運航上の課題の継続的改善	2028年までに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	100万運航数当たりのHRCsに係る、死亡者を伴う航空事故発生件数

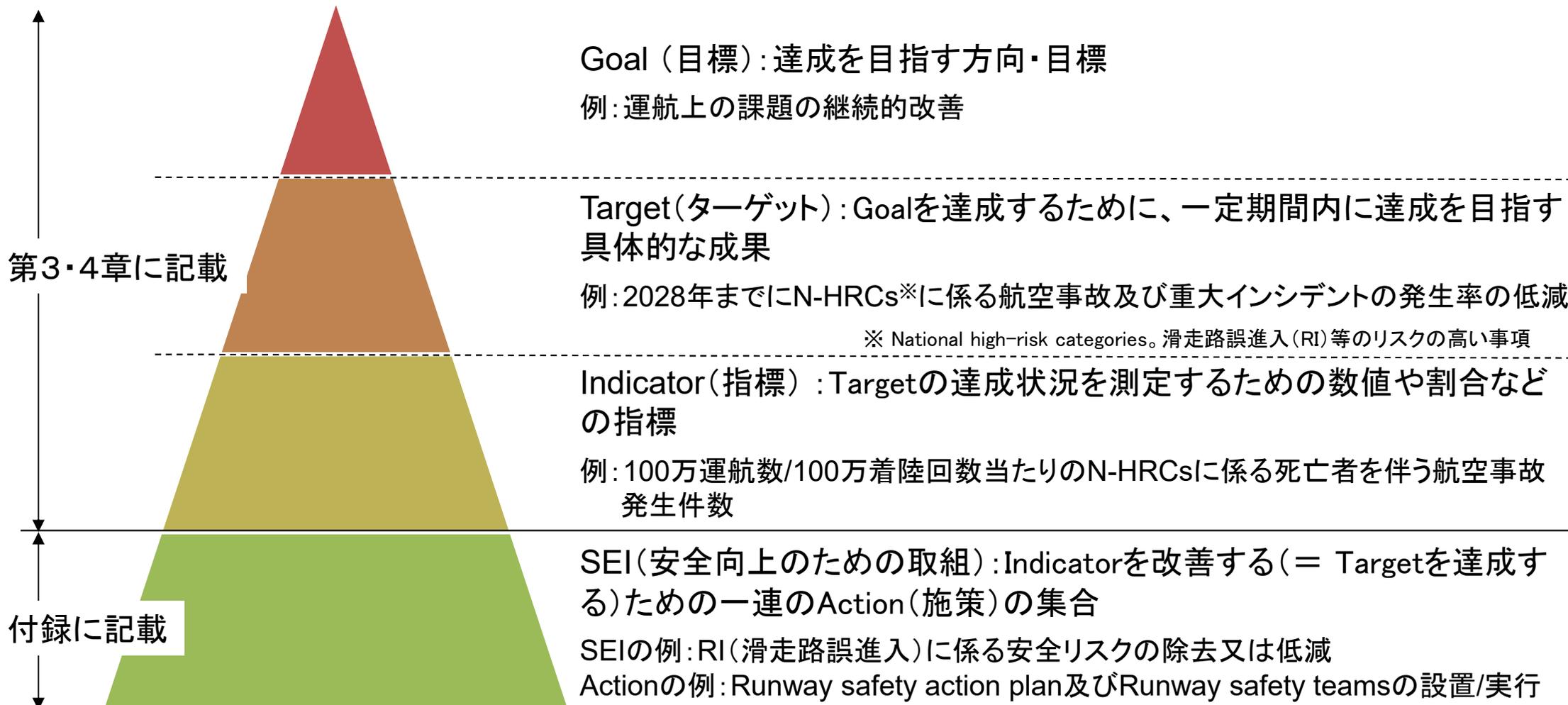
安全強化イニシアチブ (SEI) の例

滑走路誤進入に係る安全リスクの除去又は低減に対するSEI			
施策 (Action)	タイムライン	責任機関	関係者
Runway safety action plan 及び Runway safety teamsの設置及び実行	~2028末	安全部	運航者、空港...
状況認識を促進する技術活用 (ASMGCS、ARIWS等)	~2028末	安全部	航空保安業務提供者...

NASPにおける課題設定等の構造

- NASPにおいては、運航上・組織上の課題について、ICAOマニュアルやGASP(世界航空安全計画)に準拠して特定することが求められる。
- 具体的には、特定された課題に対しGoal(目標)を設定し、それぞれに対して、Target(ターゲット)とIndicator(指標)等を設定する。

課題に係る各項目の構造



NASPにおいて設定するGoal, Target, Indicator(案)

GASP	NASP		
Goal	Goal	Target	Indicator
Goal 1 運航上の安全 リスクの継続 的減	Goal 1 運航上の安全 リスクの継続 的減	<ul style="list-style-type: none"> 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 2028年までに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 	<ul style="list-style-type: none"> 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、航空事故発生件数、重大インシデント発生件数 100万運航数当たりのother safety riskに係る死亡者を伴う航空事故発生件数、航空事故発生件数、重大インシデント発生件数
Goal 2 安全監督能力 の強化	Goal 2 安全監督能力 の強化	<ul style="list-style-type: none"> リスクベース監視の導入に向けた安全監督体制の実現 当局職員の安全監督能力の拡充 	<ul style="list-style-type: none"> SSPに基づき、安全リスク評価の仕組みを整えた分野の数 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
Goal 3 SSPの確立と 実施	Goal 3 SSPの効果的 な実施	<ul style="list-style-type: none"> 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 安全啓発活動等を通じた安全の推進に積極的な安全文化の醸成と安全情報の共有の促進 	<ul style="list-style-type: none"> 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 航空安全当局による安全啓発活動の件数 自発報告の件数
Goal 4 安全課題に対応 するため、地域 および国家レベ ルでの協力強化	Goal 4 ICAO及び諸 外国との安全 に係る問題の 共有	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 ICAO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
Goal 5 航空安全計画 の強化	Goal 5 NASPの効果 的な実行と SSPの改善	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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

航空安全実施計画(NASP)の概要(案)

はじめに

航空安全へのコミットメント

第1章 序文

- 1. 背景
- 2. 構成
- 3. 定義
- 4. NASPとSSPの関係
NASPは、「航空安全プログラム」の一部を補完するものであること 等
- 5. NASP策定、実施及びモニタリングに係る責任
航空安全当局が、NASPの策定し、実施及びモニタリングの責任を担うこと 等

第2章 目的

特定した運航上・組織上の安全課題に対して、Goal、Target、Indicator及びSEIを設定し戦略的に除去又は低減することを目的とする。

第3章 運航上の課題

- リスクの高い事項(National high-risk categories(N-HRCs))及びその他運航上の課題(Other safety risk)に分類し、以下の通り特定

【N-HRCs】

- 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)

【その他運航上の課題】

- ① 乱気流遭遇(搭乗者の死傷事案に限る。)(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)

- これらに対して、Goal、Target及びIndicatorを設定

第4章 組織上の課題

- 我が国の現状の安全監視活動状況の分析に基づき、次の4つの組織上の課題を特定

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

- これらに対して、Goal、Target及びIndicatorを設定

第5章 モニタリング

設定した目標達成に向けて実施状況を定期的に評価し、少なくとも3年ごとに本計画を見直す。

付録

運航上の課題及び組織上の課題に係る具体の取組を含む SEI(安全向上のための取組)・Action(施策)を規定

付録 運航上の課題に係る具体の取組(Action)

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発生率の低減

Action:

①滑走路誤進入(RI)

- Runway safety action plan及びRunway safety teamsの設置/実行
- 操縦士の状況認識を促進する機体側の技術開発状況調査
- 飛行場のHot spotを特定し、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戦略の策定
- 小型航空機の使用頻度が高い空港に係る地上走行動画作成
- 滑走路状態表示灯(RWSL)の導入拡大(整備着手)励行
- 滑走路誤進入検知システムや航空交通管理高度化に向けた調査励行
- Crew Resource Management (CRM) 訓練の義務化

③制御飛行中の地表との衝突(CFIT)

- CRM訓練の義務化

②滑走路逸脱(RE)

- Runway safety action plan及びRunway safety teamsの設置
- 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励行
- CRM訓練の義務化

④飛行中における操縦不能(LOC-I)

- Upset Prevention and Recovery Training (UPRT) 規制の導入・定着
- 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

⑤空中衝突(MAC)

- CPDLCのような通信システムの効果的な利用、機能拡大励行
- CRM訓練の義務化

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発生率の低減

Action:

①乱気流遭遇(TURB)

- 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
- 運航乗務員と客室乗務員間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
- 乱気流発生に係る気象情報の継続的な提供

②離着陸時の滑走路への異常な接触(ARC)

- 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(事故・重大インシデント)の紹介、注意喚起の実施
- CRM訓練の義務化

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)

- 国産機の設計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

付録 組織上の課題に係る具体の取組(Action)

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

Action:

- リスクベース監視の導入に向けた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
- 安全リスクプロファイルによるリスク曝露状況を把握する仕組み構築
- リスク曝露状況に応じて監視の範囲・頻度を調整する仕組み構築

Target 2.2: 当局職員の安全監督能力の拡充

Action:

- リスクベース監視導入に向けた訓練体制の拡充の検討
- 研修記録を作成・保持するための手順及び要件の作成
- 新規制度(リスクベース監視等)導入等に合わせた専門研修の実施
- リスクベース監視の訓練内容改善事項の特定

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世界や地域に展開

Action:

- ICAO等が提供する安全情報の収集、国内関係者への発信
- 我が国で収集・検討された優良事例について、ICAO等への発信

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

Action:

- 安全対策高度化システム構築によるデータ収集項目の拡充
- 安全対策高度化システムで収集されたデータも活用した、国レベルの安全リスク管理を向上させる手法拡充

Target 3.2: 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

Action:

- 自発報告を踏まえた改善取組紹介等を通じた、自発報告の促進
- 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、安全文化に関する勉強会等の実施
- 安全監督活動により把握した安全意識向上に資する情報の発信

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

Action:

- 国と業務提供者のSPIの方向性の整合確認、課題の継続的改善
- 航空安全プログラム委員会における、NASPの取組状況の確認、必要に応じた改善、業務提供者への会議結果の共有等
- 官民連携の場の設置及び実施、必要に応じた運営の改善

航空安全に関する 官民連携のあり方について

我が国における今後の官民連携の方向性(案)

- 現在、収集した安全情報については、以下の枠組みで分析等を行っている。
 - ・航空局内の「安全部会」において各事案について随時分析を行い、各事案の対策等に反映
 - ・有識者を交えた「情報分析委員会」において一定期間の総括的な分析を行い、取組や情報公開に反映
 - 一方で、米国のCASTのように、個別の事業者を含めた幅広い官民連携の枠組みは存在しない(情報分析委員会にオブザーバーとして一部業界団体に参加いただいているのみ。)
- ➡ 情報分析委員会と同様に一定期間の総括的な分析を行う枠組みとして、官民が自由参加型でより自由に知見等を出し合う、「航空安全に関する官民協議会」(仮称)を新設してはどうか。

安全情報の分析等の流れ(イメージ)

