

航空安全行政に関わる今後の課題

平成24年7月19日
国土交通省 航空局

1. 国家安全プログラム(SSP)に対応した 体制の確立

ICAOによる次世代型航空安全に関する取組み

これまでの取組み

1999年 国際航空安全監視監査プログラム(USOAP※)の開始

締約国すべてに対して、国際標準等の国内制度への導入状況の確認、安全監督能力の評価等がICAOにより行われる安全監査制度を義務付け。

※USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme)

2001年 安全管理システム(SMS)を義務化

航空機運航、空港管理、航空管制等の業務提供者(プロバイダ)に対して、従前の規則遵守のための安全対策に加えて、自主的・組織的・継続的に取り組んでいく「安全管理システム(Safety Management System)」(安全に関するPDCAサイクル)の導入を国際標準として義務付け。

2010年 国家安全プログラム(SSP)を義務化

業務提供者(プロバイダ)を規制・監督する国の規制機能(レギュレータ)に対して、安全を管理するための新たな仕組みである「国家安全プログラム(State Safety Program)」の策定を国際標準として義務付け。

2013年 ICAOによる継続的監視(CMA)の開始

従前の安全監査制度に加え、締約国に対して、当該国の航空活動の安全レベル・安全監督能力等に関する情報を常時、提供させることによって、継続的な監視・評価を行う監査手法(「継続的監視(Continuous Monitoring Approach)」)を2013年から実施予定。

新たな安全対策の取組み

2014年以降、わが国においても導入(予定)

国家安全プログラム(SSP)の導入後のイメージ

国(航空当局)
〔「レギュレータ」機能〕

- ・安全を管理する新たな仕組みである「国家安全プログラム(SSP)」を策定・実施
- ・安全に関するリスク低減、安全指標の評価を重視した監督の実施

安全目標
値等の
合意

義務
報告・
自発的
報告

安全性能
監視

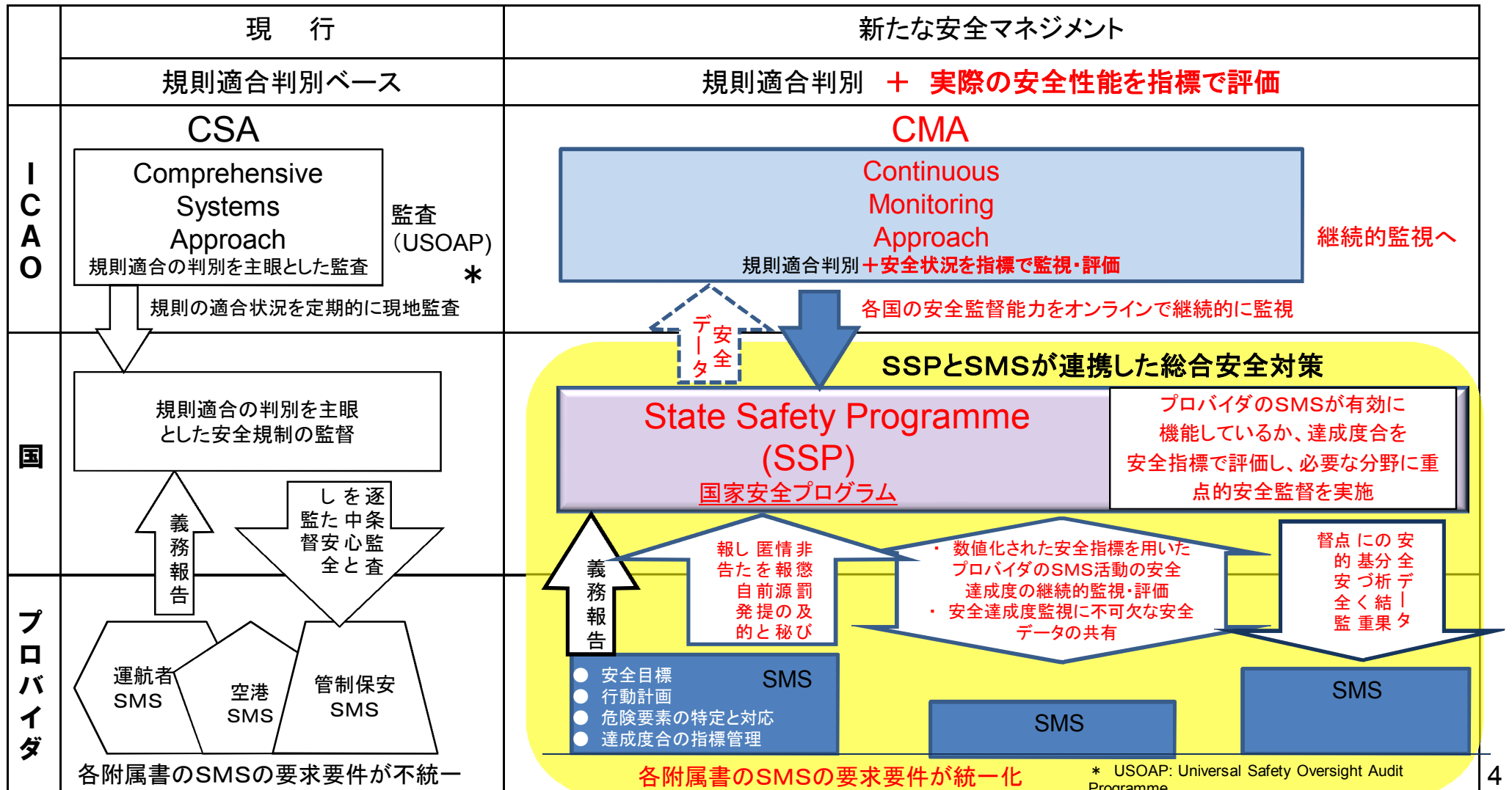
航空会社・空港運営・航空管制等
〔「プロバイダ」機能〕

- ・自らがリスク低減を目指し、自主的・組織的・継続的に取り組んでいく「安全管理システム」(SMS)の実施

国家安全プログラム(SSP)に対応した体制の確立

航空部門における次世代型安全行政への転換

国が航空分野全体の安全目標を定め、航空会社・空港運営・航空管制等と個々の安全目標及び安全指標等について合意した上で、航空会社等による安全管理システム(Safety Management System: SMS)の実施状況を継続的に監視、監督、監査を行い、もって航空分野全体としての安全性向上を総合的に図る枠組みである**国家安全プログラム**を導入する。

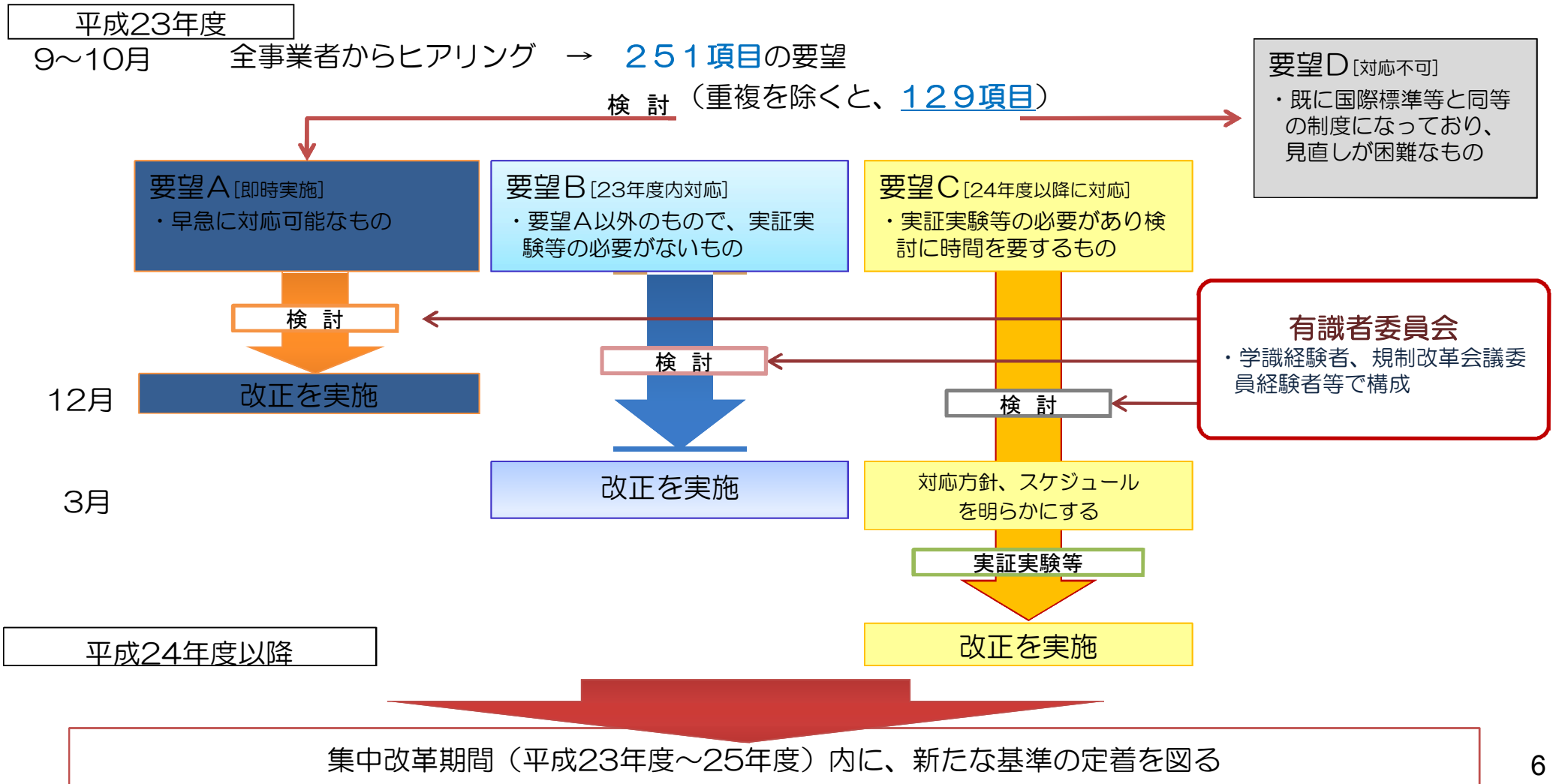


* USOAP: Universal Safety Oversight Audit Programme

2. 安全規制の見直し

安全に関する技術規制のあり方検討の進め方

- 国土交通省成長戦略（平成22年5月）を踏まえ、航空技術の進歩への対応や利用者ニーズを踏まえた新たな事業運営形態への対応等の観点から、航空の安全に関する技術規制（法令・通達・運用）のあり方を見直す。
- 安全の確保を大前提とした上で、国際標準等の範囲内において、安全性の検証を行いつつ、実施。
- 平成23年度内に実施し、安全性確保の観点から実証実験等が必要なものについては、平成24年度内に実施することを原則とする。



(委員)

◎鈴木 真二 東京大学大学院工学系研究科 教授
石川 隆司 名古屋大学大学院工学研究科 教授
今井 孝雄 (社)日本航空技術協会 会長
宇藤山 了 (財)航空輸送技術研究センター 専務理事
大上 二三雄 エム・アイ・コンサルティンググループ (株) 代表取締役社長
大内 学 (社)日本航空機操縦士協会 会長
戸崎 肇 早稲田大学アジア研究所 教授

(敬称略)

(◎ : 座長)

(事業者)

要望を提出している全ての事業者が各回の議題に応じて検討会に参加

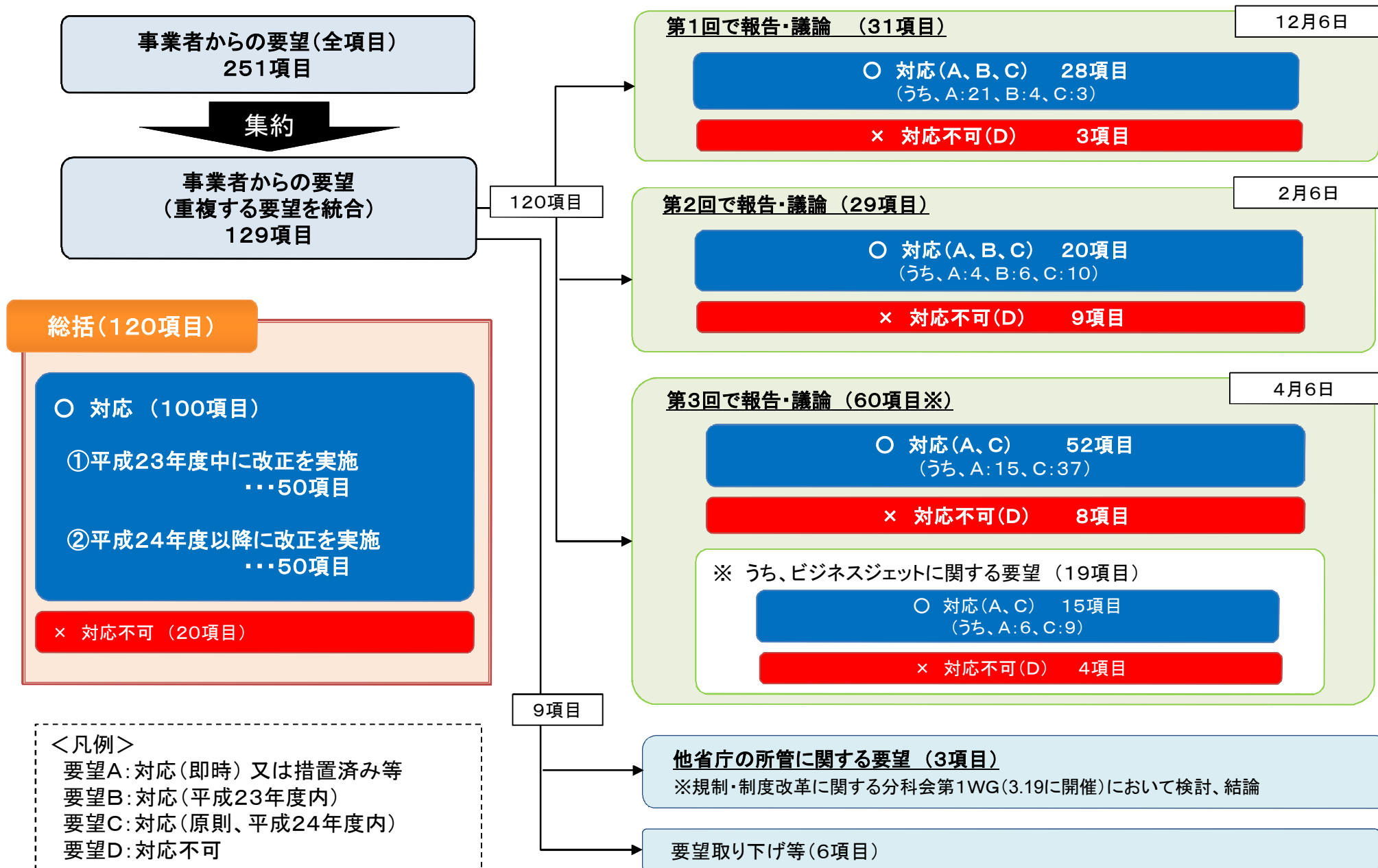
要望提出事業者 : ANA、JAL、ADO、FDA、NCA、PEACH、SFJ、SKY、SNA、
朝日航洋、アジア航測、中日本航空、森ビルシティエア (エクセル航空)

(航空局)

佐藤 善信 航空局次長
篠原 康弘 航空局航空ネットワーク部長
高橋 和弘 航空局安全部長
佐々木 良 航空局総務課長
その他関係課長等

(敬称略)

安全に関する技術規制のあり方検討について



<旅客在機中の給油の実施について>

要望A
(即時実施)

要望の概要

- 安全及び連絡体制を確保する前提で、旅客在機中であっても給油を可能としてほしい。

対応

- 運航規程等に必要な事項を定めれば、給油を行う場所を管理する者の定める規則に従って、旅客在機中に給油することは現在でも可能であるが、通達を改正し、その旨を明確化することとする。

効果

- 旅客在機中に給油を行うことで、ターンアラウンドタイム(着陸から次の便の離陸までの間隔)を短縮し、効率的な運航が可能となる。

<シミュレーターの認定検査について>

要望B
(23年度内)

要望の概要

- シミュレーターの新規認定検査及び臨時検査終了後、認定書の発行までに2~4週間かかっており、この期間はシミュレーターを使用することができない。
- シミュレーターの認定検査の終了後、即日使用できるようにしてほしい。

対応案

- シミュレーターの新規認定検査において、実地検査に合格した場合には、速やかに本省で決裁を行い、即日使用できるように対処する。

効果

- シミュレーターの稼働率を高め、経営効率を上げることが可能となる。

<機長審査について>

要望C
(24年度以降)

要望の概要

- 査察操縦士が審査できる「機長の範囲」を見直してほしい。(初回の機長認定の審査、社内定期審査における不合格者の再審査 等)

対応

- 平成24年度末までに米国の例を参考に、査察操縦士によって審査を実施できる機長の範囲の拡大を実施するとともに、査察操縦士の要件や指定本邦航空運送事業者に対する監督の見直しを検討する。

効果

- 国の審査官による審査のスケジュール待ちなどが生じず、人材の機動的な配置、活用が可能となる。

<業務委託先への立入検査について>

要望D
(対応不可)

要望の概要

- 委託先については、エアラインが定期監査・臨時監査を行い、能力・信頼性を的確に管理しているため、航空局による基地検査での対象から除外してほしい。

対応不可の理由

- 諸外国においても、航空運送事業者の委託先に対する立入検査を行っている。(FAR § 119.59)
- なお、安全上重要な機能を担っているエアライン委託先については、航空局としても立入検査を行い、業務の実施状況等を直接確認する必要があるが、安全上重要な機能を有していない委託先については、基本的には立ち入る必要はないと考えている。