

令和 4 年 7 月 2 6 日 制定（国空安企第 2 1 号）

令和 4 年度
航空安全プログラム実施計画

令和 4 年 7 月 国土交通省航空局

まえがき

国土交通省航空局は、国際民間航空条約第19附属書に従い、平成25年10月に「航空安全プログラム (State's civil aviation Safety Programme for Japan)」(以下「SSP」という。)を策定した。

このSSPを実効あるものとしていくため、平成27年10月に策定した「航空安全行政の中期的方向性」のもと、定期的に(毎年度1回)国の安全目標値を設定、目標を達成するための具体的な施策を、航空運送・交通管制・空港の各分野において整合性を持って統一的に実施、期間終了時に目標の達成状況を確認・評価することとする。

本実施計画は、この年度毎の安全目標及び具体的な実施施策等を整理したものである。

目 次

第1章 安全に係る方針及び目標

1. 安全方針
2. 国の安全指標及び安全目標値
3. 業務提供者の安全指標及び安全目標値

第2章 航空安全当局の取組

1. 業務提供者におけるSMSの強化
2. 安全に関する航空法規等の策定・見直し等
3. 各種証明、許認可、監査、検査等
4. 安全情報の収集
 - (1) 義務報告制度
 - (2) 自発報告制度
 - (3) その他報告制度
5. 安全情報の分析等
 - (1) SSP委員会及び各分野の部会の取組
 - (2) 安全情報分析委員会の取組
6. 更なる安全性の向上のための取組
 - (1) 教育訓練
 - (2) 航空活動関係者との情報共有等
 - (3) 小型航空機の安全性向上のための総合的取組
 - (4) 滑走路誤進入防止のための分野横断的な取組
 - (5) 情報管理システムの構築
 - (6) 業務推進体制のあり方の検討
 - (7) SSPの更なる推進

第3章 本計画の実施状況の確認及び見直しについて

別添1 安全目標値の算出方法

別添2 義務報告制度（報告根拠、報告項目、報告先）

別添3 SSP委員会設置要綱

別添4 安全部組織再編の概要

第1章 安全に係る方針及び目標

1. 安全方針

航空安全当局は、下記の事項を実施することを通じて、我が国民間航空の安全性の向上に努める。また、SSP委員会における航空安全当局の取組内容の検討等を通じて、その有効性を評価する取組を循環的かつ継続的に実施する。

- ・業務提供者における安全管理システム（SMS：Safety Management System）の強化
- ・安全に関する航空法規等の策定、見直し等
- ・各種証明、許認可、監査、検査等
- ・義務報告制度、自発報告制度等を通じた安全情報の収集
- ・SSP委員会等を通じた安全情報の分析等
- ・教育訓練、航空活動関係者との情報共有等、更なる安全性の向上のための取組

2. 国の安全指標及び安全目標値

A) 令和3年度の実績・評価

(1) 令和3年度の国の安全指標及び安全目標値の設定に関する考え方

令和3年度は、前年度に引き続き重大な結果に関連する安全指標及び安全目標値を国として設定することとし、具体的には航空事故発生率及び重大インシデント発生率とした。このうち、生命の重さ及び重大な事故が起こった際の社会に対する影響を勘案し、本邦航空運送事業者の定期便について、死亡事故発生率及び全損事故発生率をゼロにするという安全指標及び安全目標値を「最重要目標」として設定した。また、航空運送分野、交通管制分野及び空港分野の各区分について、航空事故発生率及び重大インシデント発生率などについて、安全指標及び安全目標値として設定した。

設定した国の安全指標及び安全目標値については、交通政策審議会航空分科会技術・安全部会において審議し、妥当性を確認した。

(2) 令和3年に発生した航空事故及び重大インシデント

令和3年に発生した航空事故及び重大インシデントの概要は以下のとおりであり、これらの事案を安全目標値の達成状況の確認についての対象とした。

定期便を運航する本邦航空運送事業者（定期便以外の運航を含む）

航空事故：1件

- ・令和3年2月1日 日本貨物航空機（ボーイング式747-8F型）は、香港を離陸し、成田国際空港A滑走路に向けて進入中、気流が乱れていたため18時51分頃着陸をやり直したのち、19時09分に同滑走路に着陸した。到着後の点検において、胴体後部下面に擦過痕が確認された。

重大インシデント：1件

- ・令和3年4月19日 全日本空輸機（ボーイング式787-8型）は、パリを離陸し飛行中、運航乗務員1名が一時的に意識不明となったため、緊急事態を宣言のうえ、目的地をノボシビルスクに変更し、11時52分ノボシビルスクに着陸した。

航空運送事業許可及び / 又は航空機使用事業許可を受けている事業者（定期便を含まない）

航空事故：1件

- ・令和3年9月20日 アカギヘリコプター機（カマン式 K-1200 型）は、13時01分長野県木曾郡大桑村内場外離着陸場を離陸し、木材搬送作業中、山中に墜落した。

重大インシデント：5件

- ・令和3年3月13日 岡山航空機（ホンダ・エアクラフト式 HA-420 型）は、岡南飛行場を離陸し、17時26分同飛行場に着陸した際、滑走路の左側に逸脱し、同滑走路南側の緑地帯に停止した。
- ・令和3年8月26日 学校法人 君が淵学園機（セスナ式 172S 型）について、熊本空港において試験飛行を実施中の熊本防災ヘリ機が滑走路に着陸後、浮揚したため、管制官が後続機である君が淵セスナ機に対してタッチアンドゴーを許可した。その後、熊本防災ヘリ機が再度接地したため、管制官は君が淵セスナ機に対して復行の指示をしたものの、君が淵セスナ機は滑走路に接地後、上昇した。
- ・令和3年9月8日 水産航空機（セスナ式 U206G 型）に対して、12時18分妻沼滑空場を離陸した滑空機は、飛行中右側上方を通過するのを視認し、危険を感じた。
- ・令和3年9月23日 小川航空機（ロビンソン式 R44 型）は、長崎空港において管制官から滑走路からの離陸を指示されていたが、誘導路から離陸を開始した。
- ・令和3年12月22日 朝日航洋機ベル式 412 型は、群馬県桐生市内場外離着陸場を離陸し、物資をつり下げて飛行中、同市内の山中に物資の一部（内容物：生コンクリート重さ約 800～900kg）が落下した。

その他（国、地方自治体）（滑空機、超軽量動力機を含まない。）

航空事故：0件

重大インシデント：2件

- ・令和3年2月3日 海上保安庁機（テキストロン・アビエーション式 172S 型）は、北九州空港を離陸し、同空港に向けて進入中、強風のため11時30分頃着陸をやり直した際、胴体後部下面等が滑走路に接触した。当該機は、その後、11時36分同空港に着陸した。
- ・令和3年8月26日 熊本県防災消防航空隊（エアバス・ヘリコプターズ式 AS365N3 型）は、熊本空港において試験飛行を実施中に滑走路に着陸後、浮揚したため、管制官が後続機である君が淵セスナ機に対してタッチアンドゴーを許可した。その後、熊本県防災ヘリ機が再度接地したため、管制官は君が淵セスナ機に対して復行の指示をしたものの、君が淵セスナ機は滑走路に接地後、上昇した。

その他（個人）（滑空機、超軽量動力機を含まない。）

航空事故：4件

- ・令和3年3月23日 個人機（アエロスパシアル式 AS350B 型）は、8時41分東京ヘリポートを離陸し、長野県小県郡青木村の田んぼ付近に不時着した際、機体を損傷した。
- ・令和3年4月14日 個人機（セスナ式 525A 型）は、八尾空港を離陸したが、直後に鳥と衝突したため引き返し、8時26分同空港に着陸した。

- ・令和3年8月1日 個人機（パイパー式 PA-46-350P 型）は、11時33分頃仙台空港 A 滑走路に着陸した際、前脚が格納され、胴体前方下部が滑走路に接触し、滑走路上で停止した。
- ・令和3年10月7日 個人機（ロビンソン式 R22Beta 型）は、6時34分神奈川県足柄上郡大井町内場外離着陸場を離陸した後、神奈川県秦野市内の草地に墜落した。

重大インシデント：3件

- ・令和3年7月18日 個人機（パイパー式 PA-28RT-201T 型）は、11時26分新潟空港に着陸した際、滑走路を逸脱し草地で停止した。
- ・令和3年9月7日 川崎重工(株)が運航する納入前の海上自衛隊機（P-1）は、16時00分頃岐阜飛行場に着陸した際、滑走路から逸脱した。
- ・令和3年11月27日 個人機（クリステン・インダストリー式 A-1 型）は、14時24分ごろ妻沼滑空場に着陸した際、左主翼端が地面に接触した。

交通管制分野に関連する又は関連するおそれがある航空事故等

- 航空事故：0件
- 重大インシデント：0件

空港分野に関連する又は関連するおそれがある航空事故等

- 航空事故：0件
- 重大インシデント：0件

(3) 令和3年度の達成状況

令和3年度に設定した安全指標及び安全目標値及び実績値は以下のとおり。全24指標のうち、未達成のものが6指標あった。

【最重要目標】

本邦航空運送事業者が運航する定期便

指標		目標値	実績値	達成度(%)
死亡事故発生率	件/100万回	0.00	0.00	達成(-%)
全損事故発生率	件/100万回	0.00	0.00	達成(-%)

【その他安全目標】

運航者に着目した安全指標及び安全目標値

定期便を運航する本邦航空運送事業者（定期便以外の運航を含む）

指標		目標値	実績値	達成度(%)
航空事故発生率	件/100万時間	0.60	0.71	未達成(120%)
	件/100万回	1.19	1.52	未達成(130%)
重大インシデント発生率	件/100万時間	1.79	0.71	達成(40%)
	件/100万回	3.56	1.52	達成(44%)

航空運送事業許可及び／又は航空機使用事業許可を受けている事業者（定期便を含まない。）

指標		目標値	実績値	達成度（％）
航空事故発生率	件/100万時間	14.46	9.39	達成（68％）
	件/100万回	10.41	6.87	達成（68％）
重大インシデント発生率	件/100万時間	32.45	46.93	未達成（145％）
	件/100万回	22.54	34.33	未達成（152％）

その他（国、地方自治体）（滑空機、超軽量動力機を含まない。）

指標		目標値	実績値	達成度（％）
航空事故発生率	件/100万時間	14.69	0.00	達成（-％）
	件/100万回	17.62	0.00	達成（-％）
重大インシデント発生率	件/100万時間	4.20	25.12	未達成（598％）
	件/100万回	5.04	30.20	未達成（599％）

その他（個人）（滑空機、超軽量動力機を含まない。）

指標		目標値	実績値	達成度（％）
航空事故発生率	件/100万時間	136.75	138.82	未達成（102％）
	件/100万回	130.71	128.79	達成（99％）
重大インシデント発生率	件/100万時間	60.33	104.11	未達成（173％）
	件/100万回	58.09	96.59	未達成（166％）

本邦航空運送事業者が運航する定期便

指標		目標値	実績値	達成度（％）
航空事故発生率	件/100万回	1.02	1.56	未達成（153％）

交通管制分野に着目した安全指標及び安全目標値

指標		目標値	実績値	達成度（％）
交通管制分野に関連する 又は関連するおそれがある航空事故発生率	件/100万機 （管制取扱機 数）	0.00	0.00	達成（-％）
交通管制分野に関連する 又は関連するおそれがある重大インシデント発生率	件/100万機 （管制取扱機 数）	0.76	0.00	達成（-％）

空港分野に着目した安全指標及び安全目標値

指標	目標値	実績値	達成度（％）

空港の設置管理者が管理する施設若しくは運用に起因する又は起因して発生したおそれのある航空事故発生率	件/100万回 (着陸回数)*	0.00	0.00	達成(-%)
空港の設置管理者が管理する施設若しくは運用に起因する又は起因して発生したおそれのある重大インシデント発生率	件/100万回 (着陸回数)*	0.00	0.00	達成(-%)
制限区域内において、地上での作業又は地上の施設若しくは物件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	件/100万回 (着陸回数)*	20.93	36.98	未達成(177%)

*令和3年着陸回数の速報値を使用

(4) 令和3年度の国の安全指標及び安全目標値の結果の検証

令和3年度の状況についての評価

令和3年度において掲げた指標については、安全の状況を適切に反映するものであったと思われるが、設定した目標については、11指標が未達成となっており、航空安全当局の取組の改善について検討する必要がある

未達成の指標についての検証

定期便を運航する本邦航空運送事業者の航空事故発生率

- ・目標達成には航空事故件数が0件とならなければならなかったが、航空機の損傷(大修理を要するもの)が1件発生した。
- ・上記事案については、運輸安全委員会が調査中であるが、航空安全当局としては、事業者に対し、要因の分析及び対策の策定を指示するとともに、安全監査において、策定された内容を確認した。運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、必要により追加措置を実施するよう指導していく。

航空運送事業許可及び/又は航空機使用事業許可を受けている事業者の重大インシデント発生率

- ・目標達成には重大インシデント件数が3件以下とならなければならなかったが、滑走路からの逸脱(航空機が自ら地上走行できなくなった場合に限る。)が1件、他の航空機が使用中の滑走路へ着陸した事態が1件、航行中他の航空機との接触のおそれがあったと認めた事態が1件、誘導路からの離陸が1件、機体の外につり下げた物件が意図せず落下した事態が1件発生し、年間で5件発生した。
- ・上記事案5件については、運輸安全委員会が調査中であるが、航空安全当局としては、各事業者に対し、要因の分析及び対策の策定を指示するとともに、安全監査において、策定された内容を確認した。運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、必要により追加措置を実施するよう指導していく。

その他（国、地方自治体）の重大インシデント発生率

- ・目標達成には重大インシデント件数が0件とならなければならなかったが、航空機の脚以外の部分が地表面に接触した事態が1件、他の航空機が使用中の滑走路へ着陸した事態が1件発生し、年間で2件発生した。
- ・航空機の脚以外の部分が地表面に接触した事態の発生原因については、運輸安全委員会の報告書によると接地直前に遭遇した乱気流の影響下で大きな機首上げ操作が行われたことが関与したものと考えられるとされている。また他の航空機が使用中の滑走路へ着陸した事態の詳細な発生原因は運輸安全委員会が調査中であるが、小型航空機の安全対策については、国や地方自治体の航空機を含め、従来から操縦士に対する定期的な技能審査制度の実効性向上や、小型航空機の操縦士向けの安全セミナー等の開催の他、平成28年12月から定期的に行っている「小型航空機等に係る安全推進委員会」での有識者や関係団体等の意見を踏まえ、定期的な安全啓発メールマガジンの配信、SNSを活用した安全情報・安全啓発動画の配信などの注意喚起・安全啓発のための情報発信などにより対策を講じてきた。今後も「小型航空機等に係る安全推進委員会」を通じて、有識者や関係団体等の意見を踏まえながら、小型航空機の総合的な安全対策を一層推進し、引き続き安全啓発のあり方等についても検討を進めていく。

その他（個人）の航空事故発生率

- ・目標達成には航空事故件数が3件以下とならなければならなかったが、航空機が損傷（大修理を要するもの）した事態が3件、航空機が墜落した事態が1件発生し、年間で4件発生した。
- ・それぞれの事態の詳細な発生原因は運輸安全委員会が調査中であるが、小型航空機の安全対策については、従来からの対策を継続するとともに、今後も「小型航空機等に係る安全推進委員会」を通じて、有識者や関係団体等の意見を踏まえながら、小型航空機の総合的な安全対策を一層推進し、引き続き安全啓発のあり方等についても検討を進めていく。

その他（個人）の重大インシデント件数

- ・目標達成には重大インシデント件数が1件とならなければならなかったが、滑走路から逸脱した事態が2件、航空機の脚以外の部分が地表面に接触した事態が1件発生し、年間で3件発生した。
- ・それぞれの事態の詳細な発生原因は運輸安全委員会が調査中であるが、小型航空機の安全対策については、従来からの対策を継続するとともに、今後も「小型航空機等に係る安全推進委員会」を通じて、有識者や関係団体等の意見を踏まえながら、小型航空機の総合的な安全対策を一層推進し、引き続き安全啓発のあり方等についても検討を進めていく。

制限区域内において、地上での作業又は地上の施設若しくは物件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

- ・目標達成には、人の死傷又は航空機が損傷した事態の件数が16件以下とならなければならなかったが、30件発生した。（内訳；地上での作業又は地上の施設若しくは物件に起因する人の死傷が17件、航空機が損傷した事態が13件発生）
- ・各事案については、空港管理者等に対し原因及び再発防止策を速やかに報告するよう指導するとともに、これらの情報を、空港安全部会に報告後、各空港管理者へ水平展開し共有した。
- ・また、同様の事案が全国的に連続して発生した際は、当該事案の概要、原因、再発防止策等の情報を臨時に全国の空港管理者等へ水平展開し共有を行うとともに、発生状況や原因等の傾向に係る情報と、それを踏まえた予防策の要点について記載し、空港内の関係事業者向けの注意喚起等の対応

について通知する等、再発防止及び未然防止へ向けた取組を行った。

B) 令和4年度の取組

(1) 安全指標及び安全目標値の設定に関する考え方

平成30年度に、各安全指標に対して、平成30年度の現行の計算による目標値を起点として、15年間で50%減とする安全目標を設定した。各年度の安全目標値は、平成30年度の起点から、15年後の安全目標値に引いた直線と各年度との交点とする。なお、目標値がゼロで推移している指標は、ゼロを保持することを目標とする。

各指標については5年ごとに結果を評価し、安全目標設定の適切性のレビューを行う。

(2) 令和4年度の安全指標及び安全目標値の具体的な設定

(1)の考え方に従って、令和4年度の安全指標及び安全目標値を以下のとおり設定することとする。

【最重要目標】

本邦航空運送事業者が運航する定期便

死亡事故発生率	0.00	件/100万回
全損事故発生率	0.00	件/100万回

【その他安全目標】

運航者に着目した安全指標及び安全目標値

定期便を運航する本邦航空運送事業者（定期便以外の運航を含む）

航空事故発生率	0.57	件/100万時間
	1.14	件/100万回
重大インシデント発生率	1.72	件/100万時間
	3.42	件/100万回

航空運送事業許可及び/または航空機使用事業許可を受けている事業者（定期便を含まない。）

航空事故発生率	13.89	件/100万時間
	9.99	件/100万回
重大インシデント発生率	31.15	件/100万時間
	21.64	件/100万回

○その他（国、地方自治体）（滑空機、超軽量動力機を含まない。）

航空事故発生率	14.10	件/100万時間
	16.91	件/100万回
重大インシデント発生率	4.03	件/100万時間
	4.83	件/100万回

○その他（個人）（滑空機、超軽量動力機を含まない。）

航空事故発生率	130.32	件/100万時間
	125.48	件/100万回
重大インシデント発生率	57.92	件/100万時間
	55.77	件/100万回

本邦航空運送事業者が運航する定期便

航空事故発生率	0.98	件/100万回
---------	------	---------

交通管制分野に着目した安全指標及び安全目標値

交通管制分野に関連する又は関連するおそれがある航空事故発生率	0.00	件/100万機 (管制取扱機数)
交通管制分野に関連する又は関連するおそれがある重大インシデント発生率	0.00	件/100万機 (管制取扱機数)

空港分野に着目した安全指標及び安全目標値

空港の設置管理者が管理する施設若しくは運用に起因する又は起因して発生したおそれのある航空事故発生率	0.00	件/100万回 (着陸回数)
空港の設置管理者が管理する施設若しくは運用に起因する又は起因して発生したおそれのある重大インシデント発生率	0.00	件/100万回 (着陸回数)
制限区域内において、地上での作業又は地上の施設若しくは物件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	20.09	件/100万回 (着陸回数)

【安全指標】

平成30年度から、航空事故、重大インシデントに加えて、ICAOが全世界の航空事故統計から導いた優先事項(High Risk Categories)及び、安全文化の浸透度合いを測定する安全指標を設定し、傾向を分析する。

ICAOの優先事項に係る安全指標

カテゴリ	安全指標	令和2年	令和3年
------	------	------	------

滑走路安全(RS)	航空機の滑走路・誘導路誤進入	10	11
	車両又は人の滑走路・誘導路無許可進入	23	14
滑走路逸脱(RE)	滑走路逸脱(事故及び重大インシデントの場合に限る)	1	1
空中衝突	TCAS RA 通報の受領	106	79
飛行中の制御不能(LOC-I)	異常姿勢からの回復操作	0	0
	失速からの回復操作	0	0
地表との衝突(CFIT)	対地接近警報装置(GPWS)の警報に基づく回避操作	30	19

航空に関する各組織における安全文化の浸透度合い(自発報告制度の報告件数)

カテゴリ	令和2年	令和3年
操縦士(大型)	178	191
操縦士(小型)	55	76
運航管理者	5	5
航空管制・運航情報	2	3
空港管理	2	2
客室乗務	24	56
整備業務	235	148
地上取扱業務	186	156
製造技術	0	0
その他	63	88
総計	750	725

その他は、グライダーに関する報告

なお、平成30年から新たに設定された指標のうち、ICAO優先事項については、ICAO世界航空安全計画(GASP)の2020~2022年版で追加、細分化されたICAO優先事項を含めることとし、複数年の傾向を把握、分析し、目標値の設定について検討を進めていくこととする。

3. 業務提供者の安全指標及び安全目標値

(1) 令和3年度の妥当性の確認

航空運送分野

(イ) 航空運送事業者

令和3年度の航空運送事業者における安全指標・目標値については、特定本邦航空運送事業者14社、地方航空局管轄の航空運送事業者53社、計67社から届出がなされた。多くの事業者では令和元年度の安全指標を踏襲し、同年度の取組みの総括を踏まえて目標値を設定している。なお、取組みの総括を踏まえて新たな安全指標を設定したのは16社(特定本邦2社・東京局管轄5社・大阪局管轄9社)であった。

また、多くの事業者が「航空事故・重大インシデント発生件数ゼロ」を安全指標としており、航空事故・重大インシデントを発生させない取り組みとして「ヒューマンエラーの発生件数（又は発生率）」の低減等を設定している。

各事業者から届出のあった安全指標・目標値については、航空運送安全部会において妥当性を確認した。

（ロ）認定事業場

令和3年度の認定事業場における安全指標・目標値については、全ての国内認定事業場74社（うち航空運送事業者は31社）から届出がなされた。各認定事業場では令和3年度の安全管理に係る取り組みの総括を行っており、当該取り組みに係る当該年度の安全指標により効果的に安全管理活動の評価を行うことができた国内認定事業場については、当該安全指標による監視を継続することとして目標値を設定している。取り組みの総括を踏まえて、安全指標の達成状況により、安全管理体制を向上させるため新たな安全指標を設定したのは、航空運送事業者を除く国内認定事業場43社のうち14社であった。

認定事業場では、「納入後不具合件数」、「社内不具合件数」等、作業品質に関する取り組みや、「ヒヤリハット報告件数」、「改善提案の件数」など安全に関する取り組みを指標とする事業者が多かった。

各認定事業場から届出のあった安全指標・目標値については、航空運送安全部会において妥当性を確認した。

（ハ）指定航空従事者養成施設

令和3年度の指定航空従事者養成施設における安全指標・目標値については、全ての養成施設14施設（うち航空運送事業者は4施設）から届出がなされた。また、航空大学校からも提出があった。

令和3年度は全ての養成施設で「航空事故・重大インシデント発生件数ゼロ件」を安全指標・目標値に設定している。他に設定されている安全指標・目標値は令和元年度の指標を踏襲しており、養成施設の規模や取得ライセンスの種類により多種多様な傾向にある。

各養成施設から届出のあった安全指標・目標値については、航空運送安全部会において妥当性を確認した。

交通規制分野

（イ）航空保安業務

令和3年度の航空保安業務における安全指標・目標値については、業務提供者である航空局交通規制部から届出がなされた。令和2年度の安全指標において目標値が達成出来なかったものについては、過去の実績を踏まえた上での継続的な改善の観点から見直しを行った目標値としている。

航空局交通規制部から届出のあった安全指標及び安全目標値については、交通規制安全部会において妥当性を確認した。

（ロ）国土交通大臣以外が設置または管理する航空灯火（予備電源設備を含む。以下同じ。）

令和3年度の航空灯火電気施設における安全指標・目標値については、全ての空港管理者（会社管理空港4（運営権者含む）国管理空港8（運営権者含む）地方管理空港63（運営権者含む）公共用ヘリポート6計81空港）から届出がなされた。全ての空港において令和2年度の安全指標を踏襲し、同年度の取り組みの総括を踏まえて目標値を設定している。主な先行指標として「緊急時対応訓練」、「安全教育の実施」、「安全パトロールの実施」を設定している。

各空港管理者等から届出のあった安全指標及び安全目標値については、交通管制安全部会において妥当性を確認した。

(八) 国土交通大臣以外が設置する航空保安無線施設(予備自家発電装置を含む。以下同じ。)

令和3年度の航空保安無線施設における安全指標・目標値については、全ての空港管理者(会社管理空港2、地方管理空港3計5空港)から届出がなされた。全ての空港において令和2年度の安全指標を踏襲し、同年度の取組みの総括を踏まえて目標値を設定している。主な先行指標として「緊急時対応訓練」、「安全教育の実施」を設定している。

各空港管理者から届出のあった安全指標及び安全目標値については、交通管制安全部会において妥当性を確認した。

空港分野

令和3年度は、全ての空港(計108空港)の空港施設及び運用業務の提供者(以下「空港管理者等」^注)から、それぞれ安全指標・安全目標値が届出された。多くの空港で、前年度の安全指標が引き続き設定されるとともに、前年度の安全指標に係る取組結果を踏まえて安全目標値が設定された。

各空港とも、安全指標については、安全管理活動の成果や効率性を評価するために結果として発生した安全に関する事象を事後的に示す「遅行指標」と、将来を見据え安全管理活動を積極的に推進していることを示す「先行指標」に分けて設定しており、主な遅行指標として「空港施設運用に起因する航空事故発生率及び重大インシデント発生率」、「制限区域内事故発生率」、「突発的な不具合による滑走路、誘導路の閉鎖発生率」などが、主な先行指標として「空港安全に係る会議体の開催」、「ランプパトロールの実施」、「安全教育の実施」などが設定された。

各空港管理者等から届出された安全指標・目標値については、第94回空港安全部会(7月開催)において妥当性が確認された。

(参考)届出された空港の内訳(計108空港)

会社管理空港4(運営権者含む)、国管理空港(共用空港及び運営権者含む)27、地方管理空港64(運営権者含む)、公共用ヘリポート13。

(注)空港分野における業務提供者(「空港管理者等」)...空港の設置管理者、民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律(民活法)に基づく国管理空港特定運営事業・地方管理空港特定運営事業の運営権者(空港運営者)、関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律に基づく特定空港運営事業の運営権者。

(2) 業務提供者の安全目標値の達成状況

令和3年度における業務提供者から届出された安全目標値の達成状況について今後確認する。

(3) 令和4年度の妥当性の確認

令和4年度における業務提供者の安全指標及び安全目標値の妥当性について、今後届出されたものの内容を確認する。

第2章 航空安全当局の取組

令和3年度実績・評価及び令和4年度の目標を達成するための取組は以下のとおり。なお、施策は「航空安全行政の中期的方向性」における整理に従い、「継続的に実施すべき取組」と「中期的課題への取組」に分けて記載することとする。

なお令和4年度の取組について、新型コロナウイルス感染症対策で変更の必要が生じた際は、柔軟な対応を行うこととする。

1. 業務提供者におけるSMSの強化

A) 令和3年度の実績・評価

< 継続的に実施すべき取組 >

前年度に引き続き、業務提供者において過去の実績を踏まえた安全指標及び安全目標値の設定などが的確に実施されるよう、適切に指導、監督、助言等を行った。

B) 令和4年度の取組

< 継続的に実施すべき取組 >

業務提供者に対して安全の向上のための取組に直結した安全指標及び安全目標値の設定を促進し、SMSの質の向上を図るように指導する。特に、新たに運送事業者となった者や民活法に基づき新たに空港運営者になった者等、SMSの取組の実績が浅い業務提供者に対しては、安全指標及び安全目標値の設定などが的確に実施されるよう、連携を密にして指導、監督、助言等を行っていく。

2. 安全に関する航空法規等の策定・見直し等

把握した安全情報、国際標準の動向及び技術開発の状況等を踏まえ、民間航空の安全性の向上を目指し、必要となる民間航空の安全に係る基準等の策定又は改正について検討する。また、基準の改正等を検討する国際会議等に積極的に参画する。

A) 令和3年度の実績・評価

【航空法規等の策定・見直し】

< 継続的に実施すべき取組 >

把握した安全情報、国際標準の動向、技術開発の状況等を踏まえて、国内法令等の反映について適時適切に対応した。具体的には、以下の通り。

・ 航空機検査制度の改正

平成31年1月に行われた「航空機検査制度等検討小委員会」の最終とりまとめを踏まえ、以下の内容を盛り込んだ航空法改正が令和元年6月に成立した。

- (1) 国際民間航空条約上の設計国としての責務を果たすため、本邦に所在する型式証明保有者等に対して不具合情報の収集・報告を義務付けるとともに、航空機の修理設計を承認する制度を創設

(2) 欧米基準との整合を図りつつ、近年の航空機関連技術の高度化を踏まえ合理的に航空機の安全を確保するため、国の予備品証明検査を廃止し原則全ての装備品について認定事業場による作業・確認を義務付ける制度を創設

上記(2)に関する法律の規定及び令和3年2月に公布した改正航空法施行規則に基づき、改正航空法の施行日(令和4年6月18日)以降に航空機に装備可能な装備品等を定めた通達を令和3年7月に新規制定するとともに、「事業場認定に関する一般方針」等の関連通達の改正を行った。また、改正航空法の施行前に製造、修理又は改造された装備品等を航空機に装備可能な期間に係る告示等の関連告示を令和3年9月に公布した。

・無人航空機の登録制度の創設

近年、無人航空機は利活用が進む一方で、航空法違反事案や事故が頻発している中、所有者が分からず原因究明や安全確保のための措置を講じさせることができない場合があること等が課題となっていることを踏まえ、令和2年6月に公布された航空法等の一部改正法により、所有者情報等の登録義務、登録記号の表示等の義務、安全が損なわれるおそれがある無人航空機の登録の拒否等を内容とする無人航空機の登録制度を創設した。本改正により、令和4年6月から無人航空機の登録が義務化され、未登録の無人航空機の飛行は認められなくなる。

・新たな飛行の禁止空域として緊急用務空域を追加

消火活動を行っていた消防防災ヘリの飛行が、無人航空機の飛行により阻害される事案が発生したことを受け、「国土交通省、防衛省、警察庁、都道府県警察又は地方公共団体の消防機関その他の関係機関の使用する航空機のうち捜索、救助その他の緊急用務を行う航空機の飛行の安全を確保する必要があるものとして国土交通大臣が指定する空域(以下「緊急用務空域」という。)」を航空法施行規則において許可が必要な空域に追加する改正を行った。

・設備メンテナンス(プラント保守)を目的とする飛行に使用する標準マニュアルの整備

製鉄所やコンビナートといった大規模プラントなど、第三者の出入が厳格に管理された敷地上空での飛行であって、高度制限等の経路逸脱防止のための措置を行うことにより、人口集中地区や空港等周辺であっても、夜間を含めた巡回点検等を補助者なしの目視外で実施することが可能となる飛行の許可・承認申請に係る標準マニュアルについて整備した。

・係留による飛行及び高構造物から一定の範囲内の飛行に係る規制の見直し

係留によって飛行範囲を物理的に制限した状態で飛行する場合、高構造物から一定の範囲内の空域を飛行する場合については、無人航空機の飛行による航空機の航行及び地上の人等の安全を損なうおそれがないと判断できることから、航空法施行規則並びに関連規定について改正を行い、一部の飛行の許可・承認を不要等とする規制の見直しを行った。

・無人航空機の有人地帯での補助者なし目視外飛行(レベル4飛行)の実現に向けた制度の検討

レベル4飛行の実現に向けて、「小型無人航空機の有人地帯での目視外飛行実現に向けた制度設計の基本方針」(令和2年3月31日小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会決定)に沿った取組みとして、必要な制度について、交通政策審議会 航空分科会 技術・安全部会の下に検討小委員会を設置し検討を重ねてきたところ、レベル4飛行の実現に必要となる無人航空機の機体認証制度、操縦者の技能証明制度の導入を柱とする航空法等の一部を改正する法律(令和3年法律第65号。以下

「改正航空法」という。)が令和3年の通常国会で成立し、同年6月に公布された。同法の施行に向けては、幅広い関係者の知見を結集して、安全確保、利用促進、技術開発等様々な観点も踏まえて制度の詳細を検討することが必要であることから、「無人航空機の目視外及び第三者上空等での飛行に関する検討会」の中に設置された機体の安全性確保WG、操縦者・運航管理者の技能確保WG、運航管理WGを活用し、官民において検討を進めた。

また、レベル4飛行の実現に必要な無人航空機の機体の認証制度、操縦者の技能に関する証明制度、無人航空機に係る事故の防止等のための運航管理のルールに関して、改正航空法に基づく新たな制度の詳細についての議論の結果を整理し、令和4年4月にとりまとめを行った。

- ・空飛ぶクルマの実現に向けた取組

空の移動革命に向けた官民協議会において「空飛ぶクルマ」の機体や運航の安全基準、操縦者の技能証明基準などについて検討に取り組み、令和4年3月には「空の移動革命に向けたロードマップ」を改訂した。また、同月に「試験飛行のガイドライン」を策定し、試験飛行に関する許可基準を明確にした。

- ・ビジネスジェットに係る運航管理者配置要件の緩和（省令）

航空法第77条において、「国土交通省令で定める航空機」については、運航管理者の承認を受けなければ、「出発し、又はその飛行計画を変更してはならない。」とし、当該「国土交通省令で定める航空機」については航空法施行規則において規定されている。平成29年技術規制検討小委員会において、ビジネスジェットのオンデマンドチャーターに係る運航管理者の配置要件の緩和要望が提出され、航空局は同年とりまとめた報告書（「航空に係る技術的な規制の見直しについて」）において、「平成30年度以降、ビジネスジェットのオンデマンドチャーターに係る運航管理者配置基準の緩和が可能かどうか検討する。」とした結果、一定の緩和が可能であると結論できたことから、ビジネスジェットを、運航管理者の承認が必要な航空機から除外する改正を行った。

- ・ビジネスジェットに係る運航管理者配置要件の緩和（通達）

「運航規程審査要領」（通達）における運航管理者等の資格要件及び指名方法について、上記の航空法施行規則改正の内容をふまえた改定を行うとともに、「運航規程審査要領細則」において、運航管理者の配置を不要とするビジネスジェットの審査基準として、運航管理担当者の資格要件、指名方法及びその配置を規定する改正を行った。

- ・航空交通管制圏等における速度制限の緩和（省令）

航空交通管制圏等における速度制限については、航空法第82条の2に基づき、航空法施行規則第179条において規定されており、特に航空交通管制圏のうち高度900メートル以下の空域については、同条第1項第1号において、当該空域を飛行する航空機のうち、ピストン発動機を装備する航空機については指示対気速度160ノット、タービン発動機を装備する航空機については指示対気速度200ノットと規定されてきた。現在の航空機は、エンジン性能の向上等により高速化しており、特に離陸直後においては既に制限速度に近い水準で飛行しているところ、安全確保を含め航空機の安定した運航に影響を及ぼすおそれがあることから、規則第179条第1項第1号に規定されている「法第82条の2第1号の空域（航空交通管制圏）であつて、高度900メートル以下の空域を飛行する航空機の速度の制限」に係る指示対気速度を、装備している発動機に依らず一律「250ノット」とする改正を行った。

- ・ 空港等の消火救難体制に係る基準の改正（通達）

国際民間航空条約附属書第 6 の規定においては、航空運送事業者による飛行計画の作成等の際には、飛行計画に示す空港等の消火救難体制（RFFS）カテゴリーが、運航する機体と照らして許容可能カテゴリーであることを評価しなければならないこととされており、具体的な評価方法については、附属書第 6 の添付文書（ガイダンス）において例示されている。これらを踏まえ、運航規程審査要領細則（通達）に必要な規定を定めているところ、先般、上記ガイダンスの一部が改正され、適切にリスク評価を行うことを前提に、出発地又は到着地の空港等の選定の際の RFFS カテゴリー低下に係る項目が追加されたことを受け所要の改正を行った。

- ・ 非精密進入方式において FMS 装置の VNAV 機能を使用する運航承認基準の改正（通達）

非精密進入方式において FMS 装置の VNAV 機能を使用する運航について、機上装置の精度や航空機乗組員の訓練要件等に係る必要な基準を定めているものであるところ、現行は「直線進入」に続く非精密進入方式の最終進入セグメントにおいて継続降下最終進入を行う場合に限られている。先般、令和 2 年 11 月、国際民間航空条約附属書第 6 が一部改正され、「周回進入」に続く非精密進入方式の最終進入セグメントにおいて継続降下最終進入を行う場合に適用される旨の規定が追加されたことを踏まえ、所要の改正を行った。

- ・ ブレーキングアクションに関する通報及び着陸前の滑走路状態の安全確認の義務化（通達）

国際民間航空条約附属書第 6 の改正により、機長に対し着陸時のブレーキングアクション（BA）に関する通報及び着陸前の滑走路状態の安全確認が義務化されたことをふまえ、我が国の基準においても「着陸時の BA が提供されている滑走路状態よりも良好でない場合、管制機関等に対し BA を通報すること」及び「滑走路状態及び航空機の着陸性能を考慮した着陸前の安全確認が行われな限り高度 300m 以下の進入は行わないこと」を反映することとし、運航規程審査要領細則について所要の改正を行った。

- ・ 放射性輸送物（B 型輸送物）に係る申請手続きの緩和（通達）

放射性輸送物のうち B 型輸送物については、輸送の都度、輸送物及び輸送方法が基準に適合していることについて申請手続きのうえ大臣の確認を受けることとしている。しかしながら、定期的に当該輸送物を取り扱う事業者が当該手続きを行う場合、ほぼ同様の内容の申請を都度行うこととなり、これが申請者にとって大きな負担となっていたことから、一定の期間での包括的な申請を認めることとし、所要の改正を行った。

- ・ 危険物の取扱いに係る業務要件の明確化（通達）

運送事業者が行う危険物の取扱いに係る業務については、運航規程に実施方法等を規定させ審査要領に基づき審査を行っているところ、当該審査要領に規定する要件について、国際民間航空条約附属書第 18 及びこれを補足する技術指針で規定される要件との整合の観点から、要件の明確化を図るため所要の改正を行った。

- ・ 航空身体検査証明等の有効期間の伸長規定の導入（省令）

災害等により身体検査等を受けることが困難な場合に、国土交通大臣が身体検査証明・英語能力証明の有効期間を期限を定めて伸長することができることとする改正を行った。

- ・ 指定航空身体検査医等の指定等の周知方法の変更（省令）

指定航空身体検査医等の指定、取り消し等の周知について、利用者利便の向上等のため、迅速に周知できるようインターネットにより公示することとする改正を行った。

- ・ 模擬飛行装置等認定要領等の改正

国際民間航空機関のガイダンスにおいて、模擬飛行装置等の品質の維持を保証する仕組みの導入など、模擬飛行装置等の認定保有者が満たすべき要件が規定されたことに伴い、必要な通達改正を実施した。

- ・ 整備士に関する指定養成施設での教育訓練時間の合理化

実地試験が全免除となる教育訓練時間の見直しを含めた検討を実施した。

- ・ シミュレータの活用拡大

国際標準が改正されたことに伴い、飛行機についての事業用操縦士の技能証明を受けようとする場合の飛行経歴その他の経歴において、総飛行時間に算入できる模擬飛行時間の上限を 10 時間から 20 時間に拡大する改正を行った。また、一定条件のもとで回転翼航空機についての限定変更実地試験を模擬飛行装置のみで実施可能とする通達を制定した。

- ・ 指定養成施設での遠隔教育に係る規定の導入

指定航空従事者養成施設において、教育施設等に関する基準を遠隔教育に対応したものとすることを令和 3 年 6 月 10 日に公布・施行した。

- ・ 操縦士の実地試験手順や実施方法の合理化

操縦士の実地試験において、これまで、気流のじょう乱等の気象状態又は航空管制の事由に起因する場合以外の再操作は原則認めていなかったが、再操作が認められていないために、軽微な不具合であるにもかかわらず科目が成立しなくなる場合が起こりえることから、より正確な判定が可能となるように実地試験中に再操作を一定の場合に限り認める実地試験実施基準の改正を実施した。さらに、現在の運航環境に合わせる実地試験実施細則の見直しを実施した。

- ・ 救急医療用ヘリコプター操縦士の型式移行に係る見直し

救急医療用ヘリコプター操縦士の型式移行について、安全を確保しつつ合理的かつ迅速に進められるよう、他の型式機のドクターヘリの機長として一定の経験を有する者は飛行経験として求める要件の短縮する改正を行った。

- ・ 特定操縦技能審査に関する事項の技能証明書への記載の一部省略（通達）

我が国では、本邦航空運送事業者について、運航規程に基づく技能審査を行うことによりその操縦士の特定操縦技能の確認を行った場合においても、特定操縦技能審査としての結果を各操縦士が保有する技能証明書に一律に記載することとしている。今般、本邦航空運送事業者について、各操縦士の事情に応じて柔軟にこの記載ができることとし、規定の合理化を図った。

- ・ 空港運用業務指針の改正

令和元年 11 月、東京国際空港において工事関係車両が着陸進入中の滑走路に管制許可を得ず進入した重大インシデントが発生したことをふまえ、令和 3 年 12 月、「空港運用業務指針」を一部改正し、工事関係者の車両運転に対する安全対策を強化する改正を行った。また、令和 4 年 3 月には、車両運転許可（工事等関係者に対するものを除く。）を受けた者が他の空港に異動した場合に、当

該者について、当該空港における車両運転許可を受ける際に講習及び試験を免除することができる条件を規定するとともに、ランプパスの有効性の確認方法を改正し、高度な偽造防止機能を有するなど、一定の条件を満たす当該パスの有効期間を伸長する改正を行い、いずれも令和4年4月からの施行とした。

< 中期的課題への対応 >

国際標準・欧米の基準との整合性を図りながら、航空機の搭載装備品、運航規程、特別な方式による航行等に係る国内基準について検討を行い、当該基準の整備を大幅に進めた。

航空の安全に関する相互承認協定の範囲拡大に向けて、諸外国の規則との整合を図るため、我が国の認定事業場に関する基準や運用の細則を定めた通達の構成の見直し及び基準の明確化の検討を行い、令和4年6月施行の予証制度の廃止に向けて、全ての装備品に装備品基準適合証を求めるための通達の改正を行った。

【国際会議等への参画】

< 継続的に実施すべき取組 >

安全管理パネル(SMP)

国際標準の改正やガイドラインの充実のための議論に際し、安全管理パネル及び作業部会に参画したほか、各国の取組に関する情報の入手を行った。

耐空性パネル(AIRP)

第8回耐空性パネル会合及び作業部会に参画し、登録国による重複した設計審査の低減、貨物室の火災抑制に係る耐空性要件等について国際標準やガイダンスマニュアルの改正に向けた議論に積極的に参画した。

航空環境保全委員会(CAEP)

本委員会、ステアリンググループ会合や各ワーキンググループ会合等に参画し、騒音基準や排出物基準、国際航空のCO₂削減のための経済的手法及び代替燃料等に関する国際標準の改正やガイダンスマニュアルの改正に関する議論を行った。また、国際航空のCO₂削減に係る長期目標の検討において、我が国は検討グループの議長として議論を牽引し、報告書を取りまとめ、同委員会の承認を満場一致で得た。

運航パネル(FLTOPSP)

第8回運航パネル及び運航パネル会合にオンラインで参加し、低視程時の性能準拠型の進入方式、RNAV(広域航法)の運航基準、High Elevation Aerodrome Operationに係る運航基準、グランドハンドリング・滑走路の表面状態に関する国際標準の改正やガイダンスマテリアルの制定・改正に向けた検討を行った。

危険物パネル(DGP)

2021 ワーキンググループ及び第28回パネル会合に参画し、危険性が高いとされるリチウム電池を含めた航空危険物の輸送基準の策定及び改正に向けた検討を行った。

遠隔操縦航空機システムパネル(RPASP)

国際的にIFRで運航する遠隔操縦航空機システムの運航を実現させるために、シカゴ条約関連附

属書の改正に関する議論を行った。

空港設計運用パネル(A D O P)

A D O P傘下のワーキンググループ会合等に参画し、飛行場設計や飛行場運用業務、救難及び消防に係る国際標準の改正について議論を行った。

飛行場設計ワーキンググループでは、飛行場基準コードについて航空機進入速度や航空機設計区分に基づいたコード区分の変更について議論したが、参加国間の意見がまとまらず継続して議論することとなった。

また、飛行場運用業務ワーキンググループでは、航空航法業務方式(PANS-飛行場)の今後の改正において考慮すべき項目を議論するとともに、個々の作業計画の更新及び追加を行った。

世界航空安全計画スタディグループ(G A S P S G)

世界航空安全計画(G A S P)の2023-2025年版や関連するガイダンスの策定について会議に参加した。

アジア太平洋地域航空安全グループ(R A S G - A P A C)

アジア太平洋地域における安全施策立案に関する議論を行った。また、当該会議の下部に設置された専門家会合であるアジア太平洋地域航空安全チーム(A P R A S T)においても、施策の実施に関して専門的見地から意見を述べ、議論を行った。

安全管理の国際調和に関する主要国航空当局間会議(S M I C G)

S S P導入先進国として当該会議に参加し、S S PやS M Sに関するガイドラインの情報を入手した。

無人機システムの規則に関する航空当局間会議(J A R U S)

I C A Oで検討対象外のものも含め、無人機システムに関する国際的規則策定を推進するため、当該会議に参画した。

米国連邦航空局及びアジア・太平洋地域航空当局との耐空性調整会議(F A A - A P A C)

令和3年9月に実施された第22回F A A - A P A Cにおいて、Executive Committee(E C)への我が国の参加要請を受け、同年12月からECに参画し、各国との連携強化を進めた。また、F A A - A P A Cの下に設置されている各ワーキンググループに参加し、安全情報の収集を行うとともに、耐空性分野等のテーマを対象とした議論を行った。

米国連邦航空局及びアジア・太平洋地域航空当局とのU A Sの機体認証制度ワーキンググループ(F A A - A P A C U C W G)

F A A及びA P A C航空当局間で、U A Sの機体認証制度の基本方針に関する各航空当局の制度の調和を目的として、制度のアップデートの報告及びU A Sの評価手法や適用基準等について議論を行った。

人材訓練・資格制度パネル(P T L P)

I C A Oにおいて、操縦士や管制官等の訓練や資格について議論するパネルが設置され、令和3年2月に実施された第1回会合に参加し、コンピテンシーベースの訓練手法や模擬訓練装置の認定基準等、検討事項の整理や作業の進め方に係る議論を行った。

日本 米国 韓国 航空局3か国課長級会議(J C A B - F A A - K O C A Meeting)

令和3年度は、前年度に続く世界的なコロナ禍により、日本主催のリモート形式で会議を開催した。コロナ禍における安全監督活動の状況、S M S成熟度評価の取組、S A R P s導入管理ツールなどに

ついて各国から発表があり、質疑が交わされた。

B) 令和4年度の取組

【航空法規等の策定・見直し】

< 継続的に実施すべき取組 >

把握した安全情報、国際標準の動向、技術開発の状況等を踏まえて、国内法令等への反映について適時適切に対応する。

航空機からの落下物の防止対策については、「部品等脱落防止措置に関する技術基準」及び「部品等脱落防止措置に関する技術基準細則」を平成30年9月に公布し、本邦航空運送事業者及び航空機使用事業者については平成31年1月15日、外国人国際航空運送事業者については平成31年3月15日より施行されており、適用状況等を十分に検証しながら落下物防止に関係者が一丸となって対応していく必要がある。このため、今後も引き続き継続的に落下物等の状況の情報共有・分析、落下物対策の実施状況の共有、更なる対策検討等を行う。

整備士に関する指定養成施設での教育訓練時間の合理化について、実地試験の全免除を認めるための条件として能力を段階的に評価するC B T Aの考え方を取り入れることを含めた検討を進める。

外国ライセンス書き換えの効率化について、一定条件のもとで実地試験を模擬飛行装置のみで実施可能とする範囲を拡大する方向で、通達の改正を行う。

身体検査基準について、インシュリン等の医薬品使用の拡大をはじめとする見直しについて検討する。

< 中期的課題への取組 >

航空の安全に関する相互承認協定の締結又は範囲拡大に際し、我が国の認定事業場に関する基準や運用の細則を定めた通達について、所要の改正を行う。

コロナ禍・ポストコロナにおける規制内容や審査手続き等のあり方の検討を行う。

航空機乗組員の疲労に係るリスク管理制度の導入に向け、検討を行う。

客室乗務員の乗務割の基準化の検討を行う。

小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会でとりまとめられたロードマップに基づき、小型無人機に係る制度の検討を行うとともに、安全な利活用に向け、官民一体となって取り組む。

2025年の大阪・関西万博での「空飛ぶクルマ」の実現に向けて「空の移動革命に向けた官民協議会」を通じて官民での議論を加速させ、必要な環境整備を推進する。

国際標準との整合性を図りながら、航空機の搭載装備品、運航規程、特別な方式による航行、危険物輸送等に係る国内基準について検討を行い、当該基準の整備を図る。

【国際会議等への参画】

< 継続的に実施すべき取組 >

I C A Oにおいては、安全管理、耐空性、環境適合性、運航、危険物輸送、遠隔操縦機、空港設計・運用等に関する各国からの専門家からなるパネル等において、我が国における取組により得た知見を踏まえ、国際標準の改正やガイドラインの充実のための議論に参画するとともに、各国の取組に

関する情報を入手する。

I C A Oの枠組みの外においても、安全管理に係るS M I C G、危険物輸送に関する国際原子力機関(I A E A)や、無人航空機に係るJ A R U SやF A A - A P A C U C W Gといった、基準やマニュアル作成に関する国際的な取組へ積極的に参画する。

3 . 各種証明、許認可、監査、検査等

各種申請等があったときは、当該申請等が基準に適合しているかどうかについて審査・検査等を行い、適合すると認めるときは各種証明・許認可等を行うほか、業務提供者等に対し、航空活動に伴う各業務が適切に実施されていることを確保するために監査、検査等を実施する。

A) 令和3年度の実績・評価

【各種証明、許認可等】

<継続的に実施すべき取組>

航空局安全部航空事業安全室、航空機安全課及び運航安全課並びに地方航空局保安部運用課、運航審査官、航空機検査官及び整備審査官は、航空運送事業者、事業場、指定航空従事者養成施設等からの各種申請等に対し、以下のとおり証明・許認可等を行った。

証明・許認可等	根拠法令	令和3年4月～ 令和3年12月 実績(件)	<参考> 令和2年度 実績(件)
耐空証明	航空法第10条	741	1,309
試験飛行等許可	航空法第11条	550	754
型式証明	航空法第12条	1	0
型式設計変更承認	航空法第13条	52	76
型式証明を受けた型式の航空機の 当該型式証明を受けた者以外の者 による設計の一部変更の承認	航空法第13条の2	55	88
修理改造検査	航空法第17条	52	107
耐空証明を受けた型式の航空機の 修理又は改造のための設計の一部 変更の承認	航空法第17条の2	0	0
予備品証明	航空法第18条	3,276	7,091
事業場認定	航空法第20条	82	96
従事者技能証明	航空法第28条、第78 条	1,644	2,124
航空従事者養成施設の指定	航空法第29条	9	10
航空身体検査証明	航空法第31条	1,027	1,192

指定航空身体検査医の指定	航空法第 31 条	62	57
航空英語能力証明	航空法第 33 条	1,827	1,554
計器飛行証明	航空法第 34 条	271	314
操縦教育証明	航空法第 34 条	39	52
航空機の安全を確保するための装置の装備義務免除	航空法第 60 条	0	81
航空機の航行の状況を記録するための装置の装備義務免除	航空法第 61 条	4	75
航空運送の用に供する機長の認定審査	航空法第 72 条	187	374508
本邦航空運送事業者の指定	航空法第 72 条	4	0
場外離着陸の許可	航空法第 79 条	869	1,252
飛行禁止区域における飛行の許可	航空法第 80 条	69	0
最低安全高度以下の飛行の許可	航空法第 81 条	2,981	3,713
特別な方法による航行の許可	航空法第 83 条の 2	84	99
曲技飛行等の許可	航空法第 91 条	122	174
操縦練習飛行等の許可	航空法第 92 条	800	1,062
運航管理施設等の検査	航空法第 102 条	38	46
運航規程及び整備規程の認可	航空法第 104 条	613	1,046
無人航空機の飛行の許可・承認	航空法第 132 条、第 132 条の 2	46,567	46,931

< 中期的課題への取組 >

国産航空機の安全性審査

国産航空機について、設計・製造国政府としての役割・責任を確実に果たすため、型式証明の審査等を的確に進め、外国当局との必要な調整を実施するとともに、運航開始後も機体の安全性を維持・継続すべく、型式証明保有者とその実施についての協議を行った。

【業務提供者に対する監査、検査等】

(1) 航空運送分野

航空局安全部航空事業安全室、航空機安全課及び運航安全課並びに地方航空局保安部航空事業安全監督官及び航空機検査官は、航空運送事業者、認定事業場及び指定航空従事者養成施設の業務提供者等に対し、業務が適切に実施されていることを確保するため、以下の監査及び検査を実施した。

< 継続的に実施すべき取組 >

(イ) 特定本邦航空運送事業者に対して 98 件、特定本邦航空運送事業者以外の定期便を運航する本邦航空運送事業者に対して 58 件の監査を実施した。

なお、令和 3 年度においては、新型コロナウイルス感染拡大防止対策の一環として、実地監査（立入検査）として計画していた監査について、電子監査（報告徴収）や、一部電子監査へと変更し、当該コロナウイルスの状況を注視し電子監査と実施監査双方の利点を活かした監査を実施した。

(ロ) 認定事業場に対して 12 件の新規認定検査、70 件の更新検査及び 30 件の立入検査を実施した。

なお、令和 3 年度においては、新型コロナウイルス感染症対策として、更新検査について書類検査(写真による確認を含む)、オンライン確認等を活用し実施した。また、不安全事故報告等を踏まえて、随時による立入検査や報告徴収を実施した。

(ハ) 指定航空従事者養成施設に対して 10 カ所の検査を実施した。

なお、令和 3 年度においては、新型コロナウイルス感染症対策として、書類検査・報告聴取による代替、写真確認、オンライン確認等を実施した。

(ニ) 指定航空身体検査医及び航空身体検査機関に対して 6 件の検査を実施した。

なお、令和 3 年度においては、一部検査において、新型コロナウイルス感染症対策として、書類検査・報告聴取による代替、写真確認、オンライン確認等を実施した。

上記(イ)～(ニ)における実績値は、令和 3 年 4 月～12 月のものである。

(2) 交通管制分野

<継続的に実施すべき取組>

航空局安全部航空交通管制安全室及び地方航空局保安部交通管制安全監督課は、交通管制分野の業務提供者に対し、業務が適切に実施されていることを確保するため、以下の監査・検査を実施した。

また、新型コロナウイルス感染症の影響により当初の監査・検査計画に多数の変更が生じたが、対象機関の状況を勘案し柔軟な対応を図りつつ、立入の際には感染症防止に細心の注意を払い実施した。

(イ) 航空保安業務の提供者に対し 26 回(内随時監査 7 回含む)の監査を実施した。

(ロ) 国土交通大臣以外の航空保安無線施設の設置者に対し 10 回の検査を実施した。

(ハ) 国土交通大臣以外の航空灯火の設置者及び国管理空港運営権者に対し 102 回の検査を実施した。

(3) 空港分野

<継続的に実施すべき取組>

航空局安全部安全企画課空港安全室及び地方航空局安全統括室空港安全監督課は、空港管理者等に対し、計 51 件(空港 33 件、ヘリポート 18 件)の定期検査・臨時検査・SMS 監査を実施した(令和 3 年 4 月～令和 3 年 12 月実績)。

新型コロナウイルスの全国的な感染状況を踏まえ、監査の実施にあたっては、空港管理者等受検側との間で、監査側・受検側双方とも必要最少人数による体制とすること、監査中はマスクの着用・消毒液による殺菌・手洗い・うがいを徹底すること、検査会場は三密を避けるためソーシャルディスタンスを確保できる広さで定期的な換気が可能なスペースとすること、万一監査側・受検側の対応者に高熱等新型コロナウイルス感染が疑われる症状が見られる場合は中止または延期とすること等を申し合わせるなど感染防止を徹底すると共に、必要に応じ Web での検査も実施した。

B) 令和 4 年度の取組

【各種証明、許認可等】

<継続的に実施すべき取組>

航空局安全部航空安全推進室、航空機安全課及び安全政策課並びに地方航空局保安部運航課、運航審査官、航空機検査官及び整備審査官は、航空運送事業者、事業場、指定航空従事者養成施設等からの各種申請等に対し、必要な基準に適合しているか審査・検査を行い、適合すると認める場合にはA)の表に掲げる証明・許認可等を行う。

< 中期的課題への取組 >

国産航空機の安全性審査

国産航空機について設計・製造国政府としての役割を果たすとともに円滑な輸出等につながるよう、外国の航空当局と緊密な情報共有・協力を図りつつ、型式証明の審査等を着実に実施していく。

【業務提供者に対する監査、検査等】

(1) 航空運送分野

航空局安全部航空安全推進室、航空機安全課及び安全政策課並びに地方航空局保安部航空事業安全監督官及び航空機検査官は、航空運送事業者、認定事業場及び指定航空従事者養成施設の業務提供者等に対し、業務が適切に実施されていることを確保するため、以下の監査、検査等を実施する。

< 継続的に実施すべき取組 >

(イ) 不安全事象が発生した場合には機動的に監査を実施するとともに、新規参入航空運送事業者及び新機種を導入する航空運送事業者に対しては監査頻度を増加させるといったこれまでの重点的な監査に加え、個社毎に、最近の事故・重大インシデント・安全上のトラブル・行政処分・監査の状況や、今後予定されている運航環境の変化等を総合的に勘案し、重点的に監査すべき事項を設定するとともに、優先的に監査すべき会社を選定するなど、今まで以上に、各社の特徴にあった効果的な安全監査を実施し、ヒューマンエラー等による事故・トラブルを未然に防止する。

基本的には、特定本邦航空運送事業者に対しては、監査の対象ごとに、本社に対しては3カ月に1回、主基地及び基幹基地に対しては6カ月に1回、地方基地に対しては6カ月に1回から4年に1回、実運航便（実運航便の操縦室又は客室に搭乗して実施）に対しては乗務員数及び運航機材数に応じて監査を実施する。

また、特定本邦航空運送事業者以外の定期便を運航する本邦航空運送事業者に対しては、本社及び主基地に対しては6カ月に1回、地方基地に対しては1年に1回から6年に1回、実運航便に対しては乗務員数及び運航機材数に応じて監査を実施する。また、定期便を運航する航空運送事業者以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者に対しては、本社及び主基地に対しては1年に1回、地方基地に対しては6年に1回の頻度で監査を実施する。

加えて、指定本邦航空運送事業者に対しては訓練及び審査の体制について、原則1年に1回監査を実施する。なお、令和3年度に実施した『電子ファイルによる在局監査』について、令和4年度も活用することとし、監査の一部を電子監査により実施する。

(ロ) 認定事業場に対しては、2年ごとの認定更新時の検査において技術上の基準への適合性を確認するとともに、不安全事象報告等を勘案して立入検査及び報告徴収を実施することにより、監視・監督強化を図る。

(ハ) 指定航空従事者養成施設に対しては、指定基準への適合性が維持されているかの確認を行うため、

特定本邦運送事業者の指定航空従事者養成施設は1年に1回、特定本邦運送事業者以外の指定航空従事者養成施設は2年に1回の検査を実施する。

(二) 航空機の安全運航を確保するためには航空機乗組員の心身の状態が健全であることが極めて重要であり、また、近年、乗員の流動化及び加齢乗員の増加により、航空会社及び乗員自身の日常管理が今まで以上に重要となっている。

このため、航空機乗組員の身体検査を行う指定航空身体検査医及び航空身体検査指定機関に対する講習会の内容の充実、立入検査の強化等により、能力水準の更なる向上・平準化を図るとともに、航空会社の健康管理体制への監査・指導の強化等により航空会社の健康管理体制の強化を図る。

(2) 交通管制分野

< 継続的に実施すべき取組 >

航空局安全部航空安全推進室(管制安全室)及び地方航空局保安部交通管制安全監督課は、交通管制分野の業務提供者に対し、業務が適切に実施されていることを確保するため、以下の監査・検査を実施する。

(イ) 航空保安業務の提供者について、航空局交通管制部及び地方航空局保安部の関係組織に対して1年に1回、監査を実施する。また、航空交通管制部及び空港事務所等に対して令和4年度は、計画監査を19回実施する。

(ロ) 国土交通大臣以外の航空保安無線施設の設置者に対し、1年に2回以内の頻度で検査を実施する。令和4年度は、定期検査を9回実施する。

(ハ) 国土交通大臣以外の航空灯火の設置者及び国管理空港運営権者に対し、陸上空港等の飛行場灯火に対して1年に1回、ヘリポートの飛行場灯火及び航空灯台に対して2年に1回、検査を実施する。令和4年度は、定期検査を106回実施する。

< 中期的課題への取組 >

安全情報の分析結果から得られた潜在的なリスクについては、個別重点事項として優先的に監査において確認する。

(3) 空港分野

< 継続的に実施すべき取組 >

航空局安全部航空安全推進室(空港安全室)及び地方航空局安全統括室空港安全監督課は、空港管理者等に対し、航空法で定める空港等の機能確保基準に従って管理が適切に実施されていることを確認するため、3年に1回の頻度で定期検査を実施する(大規模空港については、SMS監査を加え3年に2回の頻度で検査等を実施する)。

令和4年度は、57件(空港38件、ヘリポート19件)の定期検査等を実施する。また、特定運営事業が開始された空港に対し臨時検査を実施する。

引き続き、新型コロナウイルスの感染状況を踏まえ、監査の実施にあたっては、感染防止対策を徹底することに加え、事前に書面・メール・電話等を通じて資料・質問事項等のやりとりを行うことにより対面でのヒアリング等を必要最小限に抑えると共にWebも活用するなどの工夫を講じる。

各分野ともに定期的に実施する監査・検査等の他、航空事故、重大インシデント、安全上の支障を及ぼす事態の発生又はその恐れがある場合並びに不適切・不安全な事象が発生した場合等、航空安全当局が必要と判断した場合は随時監査・検査等を実施する。

監査・検査等を実施する要員については、要員の資格要件に係る航空安全当局の内部規程に基づき、必要な業務経験及び研修等の必要な教育・訓練を受け各資格要件に適合することが求められる。

4 . 安全情報の収集

以下の報告制度により収集された安全情報を航空安全の確保のために活用するとともに、同報告制度が有効に機能するよう取り組む。

(1) 義務報告制度

A) 令和 3 年度の実績・評価

< 継続的に実施すべき取組 >

令和 3 年 4 月から令和 3 年 12 月の間において、各業務提供者から以下のとおり報告がなされた。

航空運送分野

(イ) 本邦航空運送事業者及び航空機使用事業者から、航空法第 111 条の 4 (同法第 124 条において準用する場合を含む) に基づき、航空事故 1 件、重大インシデント 4 件及び安全上の支障を及ぼす事態 812 件の事案について報告がなされた。

(ロ) 認定事業場から、航空法第 134 条第 1 項の規定に基づき、不安全事故 44 件の報告がなされた。

交通管制分野

安全情報に関する事案について、国家行政組織法第 14 条第 2 項に基づき、交通管制分野に係る国の機関から、航空法第 47 条第 1 項及び航空法施行規則第 108 条第 5 号の規定に基づき、国土交通大臣以外の航空保安無線施設の設置者から、航空法第 47 条第 1 項、第 47 条の 2 第 2 項及び航空法施行規則第 126 条第 5 号の規定に基づき、航空灯火を設置する地方管理空港及び会社管理空港から、それぞれ報告がなされた。

空港分野

安全情報に関する事案について、航空法第 47 条第 1 項・第 47 条の 2 第 2 項の規定に基づき国管理空港、会社管理空港、地方管理空港等の空港管理者等から、安全上の支障を及ぼす事態の事案 (計 52 件) について報告がなされた。

B) 令和 4 年度の方針

< 継続的に実施すべき取組 >

航空事故等その他の航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態に関する情報を適切に分析し、また関係者と共有することにより、再発防止及び予防的対策の実施に役立てるため、業務提供者に対し、義務報告制度による着実な報告を求める。

同制度の詳細は別添 2 のとおり。

(2) 自発報告制度

A) 令和 3 年度の実績・評価

< 継続的に実施すべき取組 >

令和 3 年度は、前年度に引き続き、制度運営者が航空安全情報自発報告制度 (VOICES) を運営した。制度運営者は、自発報告の受領、匿名化、分析等を行い、航空安全当局に対して、分析・検討結果としての提言の発行を行った。

VOICES に対して、令和 3 年暦年で 725 件の報告があった。

制度運営者による専門家チームが分析を行った報告事象の一部は、刊行物 (FEEDBACK) として、3 回発行され、航空関係者に共有された。VOICES の広報は、制度運営者がポスター配布や各種研修会等における周知等を実施したが、それに加えて、航空安全当局においても、報告件数が少ない交通管制分野と空港分野について、会議や研修会等の機会を利用して、広報を行った。

また、航空安全当局は、令和 2 年度に VOICES に寄せられた航空安全情報について制度運営者が分析・検討した結果として、航空安全当局に対してなされた以下の提言を評価し、対応が必要であると判断して関係者に通知するとともに、必要な対応を行った。

提言への対応状況は以下のとおり：

提言：

【1】羽田空港の新飛行経路の柔軟な運用のための提言

- ・引き続き、天候状況に応じた柔軟な運用に資する共通認識を持つため、レギュレータを含めたパイロット、航空管制官との継続的な意見交換を実施すること

【2】羽田空港の進入経路における類似 Waypoint (経路上のポイント) に係る提言

- ・羽田空港への同一の進入経路に聞き間違いやすい “ ACORN ” および “ BACON ” という類似の Waypoint が存在する。パイロットや管制官の誤認あるいは聞き間違いから意図しない経路逸脱等を未然に防止する観点からも、Waypoint 名称を変更すること

【3】新千歳空港における航空機の地上走行に係る安全確保のための提言

- ・新千歳空港の特定したエリアにおける不具合事例やヒヤリハット事例が散見されている。航空機の地上走行に係る安全運航を継続して確保していくことが不可欠であり、地上における衝突 (Ground Collision) やブレーキの急制動による搭乗者の受傷のリスクを低減させるため以下を提言する。

- (1) C-GSE 器材置場のブラストフェンスの改善、および冬期における同エリアの除雪の実施
- (2) RWY 19R エンド ILS 41 アンテナの航空障害灯と航空機の赤色灯の誤認の改善
- (3) C-GSE 通路走行の安全確保のため、航空機接近に対し注意を促す信号機の設置、悪天候時のう回路の整備等

対応 (概要) :

- 【1】パイロットや航空管制官の継続的な意見交換が有益と考え、2020 年夏以降、これまで 3 回の意見交換を実施。課題の共有のみではなく、天候状況に応じた羽田空港の柔軟な滑走路運

用方法についての認識の共有及び共通化がなされている。今後も、同様の意見交換を継続することが有益であると認識している。(なお、レギュレーター(管制安全室)から2回参加を行っている。)

【2】 当該WPT名称については、2021年12月2日付けで名称の改正が実施された。

(ACORN ANZAK)

【3】 (1)・ブラストフェンスのまわりに雪山ができないよう、またブラストフェンスが結露や光の屈折の関係で見通しが利かなくなる状態を避けるよう除雪時に配慮する。

・ターミナルビルから貨物地区の停止線手前周辺の除雪に配慮する

(2)・当該事象について関係者間で共有すると共に、ハザードマップへの掲載を予定。

(3)・C-GSE通路およびW-GSE通路の誘導路手前にそれぞれ2箇所ずつ「航空機の接近注意」の看板を空港管理者によって設置

・C-GSE通路およびW-GSE通路の停止線手前にそれぞれ2箇所ずつ表示されている「止まれ」のマーキングを空港管理者によって明確化

B) 令和4年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

令和3年度と同様の制度によって、引き続き航空安全情報自発報告制度を運用する。当該制度の周知・広報活動については、航空運送分野以外の分野について報告数の増加を図るため、安全に係る情報共有の重要性の再認識を図り、当該制度において収集した情報を不利益処分等の根拠として使用しないことを機関誌等を通して再周知するなど、報告文化や公正な文化を含む安全文化のさらなる醸成に重点を置いて、関係者への働きかけを行っていく。

<中期的課題への取組>

前年度の経験を踏まえ、航空安全当局は、提言をより有効かつ迅速に活用するためのプロセスの改良を進める。

(3) その他の報告制度

<継続的に実施すべき取組>

国土交通省ホットラインステーション

航空の安全に係るものを含む国土交通行政について、意見・感想等がある場合、国土交通省のウェブサイトにある指定のフォーマットに従い、提出することができる。

(参考) 国土交通省ホットラインステーション

<http://www.mlit.go.jp/hotline/hotline.html>

公益通報者保護法に基づく公益通報

国土交通省においては、事業者、行政機関等の内部の労働者が、組織内部の国民の生命、財産等にかかわる法令違反行為を通報したことで、解雇等の不利益取扱いを受けることのないよう、公益通報者に対する解雇の無効、不利益取扱いの禁止等を規定した公益通報者保護制度の手続き等を定めており、公益通報を行うことができる。

(参考) 国土交通省における公益通報手続

<https://www.mlit.go.jp/appli/file000017.html>

< 中期的課題への取組 >

予防的安全対策の充実のため、義務報告制度及び自発報告制度を通じた安全情報の収集に加え、民間航空の安全に関する情報を可能な手段により幅広く収集し、その活用を図っていく。

5 . 安全情報の分析等

(1) S S P 委員会及び各分野における部会の取組

S S P 委員会の取組

A) 令和 3 年度の実績・評価

< 継続的に実施すべき取組 >

令和 3 年度における S S P 委員会の開催実績は以下のとおり。中期的方向性の改正、航空安全プログラム改正、令和 3 年度航空安全プログラム実施計画の策定等、航空安全当局の取組を推進するために必要な事項の決定が適切に実施され、的確な運営がなされた。

令和 3 年 6 月 8 日 第 29 回 S S P 委員会開催

令和 3 年 7 月 27 日 第 30 回 S S P 委員会開催

令和 4 年 1 月 20 日 第 31 回 S S P 委員会開催

令和 4 年 3 月 31 日 第 32 回 S S P 委員会開催

B) 令和 4 年度取組

< 継続的に実施すべき取組 >

各業務提供者が設定した安全指標及び安全目標値の把握・分析、複数の分野に係る国の安全指標及び安全目標値の評価・設定、安全情報の分析結果に係る複数の分野の各業務提供者との共有、自発報告制度運営事務局からの複数の分野に係る提言への評価を行う。なお、同委員会の詳細は別添 3 のとおり。

各分野の部会の取組

A) 令和 3 年度の実績・評価

< 継続的に実施すべき取組 >

(イ) 航空運送安全部会

令和 3 年度には、本部会において義務報告等安全情報及び個々の再発防止策等について適時に把握・分析し必要に応じ追加措置を講じた。加えて、運輸安全委員会から本邦運送事業者及び航空機使用事業者に係る航空事故 2 件及び重大インシデント 4 件の調査報告書が公表されたことを受け、事業者において必要な再発防止策等が適切に講じられていることを確認した。なお、令和 3 年度における部会の開催実績は以下のとおり。

令和 3 年 4 月 27 日 第 90 回航空運送安全部会開催

令和 3 年 5 月 25 日 第 91 回航空運送安全部会開催

令和 3 年 6 月 28 日 第 92 回航空運送安全部会開催

令和 3 年 7 月 29 日 第 93 回航空運送安全部会開催

令和 3 年 8 月 31 日 第 94 回航空運送安全部会開催

令和3年9月30日	第95回航空運送安全部会開催
令和3年10月27日	第96回航空運送安全部会開催
令和3年11月29日	第97回航空運送安全部会開催
令和3年12月24日	第98回航空運送安全部会開催
令和4年1月27日	第99回航空運送安全部会開催
令和4年2月25日	第100回航空運送安全部会開催
令和4年3月29日	第101回航空運送安全部会開催

いずれも新型コロナウイルス感染症の感染拡大予防のため、web開催

(ロ) 交通管制安全部会

令和3年度には、本部会において義務報告等安全情報及び個々の再発防止策等について適時に把握・分析し必要に応じ追加措置を講じた。なお、令和3年度における部会の開催実績は以下のとおり。

令和3年4月27日	第91回交通管制安全部会開催
令和3年5月26日	第92回交通管制安全部会開催
令和3年6月29日	第93回交通管制安全部会開催
令和3年7月27日	第94回交通管制安全部会開催
令和3年8月30日	第95回交通管制安全部会開催
令和3年9月29日	第96回交通管制安全部会開催
令和3年11月1日	第97回交通管制安全部会開催
令和3年11月26日	第98回交通管制安全部会開催
令和3年12月24日	第99回交通管制安全部会開催
令和4年1月26日	第100回交通管制安全部会開催
令和4年3月1日	第101回交通管制安全部会開催
令和4年3月25日	第102回交通管制安全部会開催

いずれも新型コロナウイルス感染症の感染拡大予防のため、web開催

(ハ) 空港安全部会

令和3年度には、本部会において義務報告等安全情報及び個々の再発防止策等について適時に把握・分析し必要に応じ追加措置を講じた。なお、令和3年度における部会の開催実績は以下のとおり。

令和3年4月23日	第91回空港安全部会開催
令和3年5月25日	第92回空港安全部会開催
令和3年6月29日	第93回空港安全部会開催
令和3年7月27日	第94回空港安全部会開催
令和3年8月31日	第95回空港安全部会開催
令和3年9月30日	第96回空港安全部会開催
令和3年10月27日	第97回空港安全部会開催
令和3年11月30日	第98回空港安全部会開催
令和3年12月23日	第99回空港安全部会開催

令和4年1月27日 第100回空港安全部会開催

令和4年2月25日 第101回空港安全部会開催

令和4年3月29日 第102回空港安全部会開催

いずれも新型コロナウイルス感染症の感染拡大予防のため、web開催

B) 令和4年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

航空運送、交通管制及び空港分野の各分野の部会において、業務提供者における安全情報、再発防止策及び安全指標等の把握・分析、及び分析結果の各業務提供者との共有等を引き続き行う。各部会は、原則として毎月開催し、前々月に発生した事案の安全情報の分析等を行う。なお、同部会の詳細は別添3のとおり。

(2) 安全情報分析委員会の取組

航空運送分野

A) 令和3年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

令和3年度における航空運送安全情報分析委員会の開催実績は以下のとおり。

平成3年6月21日 第29回航空安全情報分析委員会（Web開催）

平成3年12月22日 第30回航空安全情報分析委員会（Web開催）

なお、航空輸送の安全にかかわる情報は国土交通省ウェブサイトにおいて公表している。

（参考）航空輸送の安全にかかわる情報

http://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000188.html

B) 令和4年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

6ヶ月ごとに有識者・学識経験者を含む航空安全情報分析委員会を開催し安全情報の評価・分析を行い、分析後、輸送の安全にかかわる情報を整理し公表する。

<中期的課題への対応>

機材不具合への対応、ヒューマンエラー防止への取組、TCAS RA、GPWSによる回避操作に係る情報共有を進めるとともに、統計的評価・分析手法によりリスク把握を行うことについて検討する。

交通管制分野

A) 令和3年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

令和3年度における交通管制安全情報分析委員会の開催実績は以下のとおり。

交通管制分野の安全情報（令和2年4月から令和3年3月分）の分析・評価と今後の対応について審議し、交通管制に関する安全の向上のための取組として、国土交通省ウェブサイトにて公表している。

令和3年7月14日 第8回交通管制安全情報分析委員会

(参考) 交通管制に関する安全の向上のための取り組み

http://www.mlit.go.jp/koku/koku_fr2_000012.html

B) 令和4年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

1年ごとに有識者・学識経験者を含む交通管制安全情報分析委員会を開催し、安全情報の評価・分析を行った上で整理し、議事概要を公表する。

空港分野

A) 令和3年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

令和3年度における空港安全情報分析委員会の開催実績は以下のとおり。

本委員会において空港分野の安全情報(令和2年4月から令和3年3月分)の分析・評価と今後の対応について審議し、空港分野の安全に関わる情報を公表した。

令和3年8月6日 第8回空港安全情報分析委員会

(参考) 空港の安全に関わる情報

http://www.mlit.go.jp/koku/koku_fr9_000016.html

B) 令和4年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

1年ごとに、有識者等で構成する空港安全情報分析委員会を開催し、安全情報の評価・分析と今後の対応について審議した上、当該情報を整理し公表する。

6. 更なる安全性の向上のための取組

(1) 教育訓練

業務提供者等に対する監査・検査等を実施する要員に対し、航空安全当局が設定する資格要件に係る内部規程に基づき、必要な知識・技量の習得及び維持を目的とした教育・訓練を各分野において実施する。

航空運送分野

A) 令和3年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

航空局安全部運航安全課及び航空事業安全室、並びに地方航空局保安部航空事業安全監督官、運用課、運航審査官及び整備審査官は、安全監査、運航規程及び整備規程の審査、運航管理施設等の検査、機長の認定等の業務に新たに従事する職員に対し、必要な座学研修及び実技研修(現場OJT)を実施した。また、令和4年3月に安全監査員等に対し知識及び技倆の向上を目的に監査員定期訓練を実

施した。

航空局安全部航空機安全課は、新たに航空機の耐空証明等の検査業務に従事する職員に対し、必要な座学研修及び実技研修（現場OJT）を実施した。また、航空機及び装備品の整備及び改造を行う認定事業場の検査業務に従事する者に対し必要な審査手法等の知識を付与するためのリカレント研修、航空機及び装備品の設計審査業務に従事する者に対し必要な知識を付与する座学研修、設計審査業務の中でも特にフライトテストを実施するパイロットに対する技量維持訓練等、必要に応じ能力向上のための研修を実施した。

B) 令和4年度の取組

< 継続的に実施すべき取組 >

航空局安全部安全政策課、航空機安全課及び航空安全推進室、並びに地方航空局保安部運航課、運航審査官及び整備審査官は、安全監査、型式証明等の審査、運航規程及び整備規程の審査、運航管理施設等の検査、機長の認定等の業務に必要な業務経験等を有する職員に対し、座学研修及び実技研修を実施する。また、安全監査員の知識及び量を維持するため、監査員定期訓練を令和4年度中に計画している。

交通管制分野

A) 令和3年度の実績・評価

< 継続的に実施すべき取組 >

航空局安全部航空交通管制安全室及び地方航空局保安部交通管制安全監督課は、転入者に対し安全監査員の資格取得に必要な座学研修を4回、実技研修（現場OJT）を実施した。

B) 令和4年度の取組

< 継続的に実施すべき取組 >

航空局安全部航空安全推進室（管制安全室）及び地方航空局保安部交通管制安全監督課は、転入者に対し、安全監督の知識を習得するために必要な安全教育・訓練を実施する。また、安全監査員に必要な業務経験等を有する職員に対し、座学研修及び実技研修（現場OJT）を実施する。その他、安全監査員としての知識・技量の維持及び向上を目的に、ISO9001に係る外部研修等を受講するほか、監査員の安全に対する意識向上を目的とするための研修を実施する。

空港分野

A) 令和3年度の実績・評価

< 継続的に実施すべき取組 >

航空局安全部安全企画課空港安全室は、4月、7月、10月及び2月の転入者に対し、必要な座学研修及び実技研修・安全監査員試験を実施し安全監査員資格を付与した。また、定期検査時において、本省及び地方航空局の安全監査員を相互に派遣しクロストレーニングにより力量の平準化及び向上を行った。

B) 令和4年度の取組

< 継続的に実施すべき取組 >

航空局安全部航空安全推進室（空港安全室）は、転入者に対し、随時、安全監督の知識を習得するために必要な安全教育・訓練を実施する。また、安全監査員資格を付与する必要がある転入者に対して、速やかに、必要な座学研修及び実技研修・安全監査員試験を実施し資格を付与する。この他、安全監査員としての知識・技量の維持及び向上を目的にISO9001に係る外部研修、運輸安全マネジ

メント評価研修等を受講させることに加え、安全監査員の安全に対する意識向上を目的とした波及研修を実施する。

更に、本省、東京及び大阪航空局における定期検査等において、安全監査員を相互に派遣しクロストレーニング等で力量の平準化と向上を図る。

(2) 航空活動関係者との情報共有等

航空運送分野

A) 令和3年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

(イ) 航空事業安全推進フォーラム等

航空局安全部航空事業安全室は、航空安全監視システムへの移行に関する説明会及び安全情報の有効活用について、本邦運送事業者等と共有・意見交換を実施した。

(ロ) 認定事業場講習会

航空局安全部航空機安全課は、令和3年9月に「認定事業場講習会」を、新型コロナウイルスの感染拡大に鑑み Web による講習会の形式で実施した。

(ハ) 運航基準連絡会等

航空局安全部運航安全課は、運航に関する国際標準の動向や国内基準の変更計画・内容について、国内すべての航空会社及び関係業界団体と共有・意見交換を随時オンライン等で実施した。

(ニ) 危険物輸送等に関する講習会

航空局安全部運航安全課は、危険物輸送に係る法令遵守に関し、荷主、貨物利用運送事業者及び航空会社社員に対して講習会を実施した。

(ホ) 指定航空身体検査医等に対する講習会

航空局安全部運航安全課は、航空機乗組員の航空身体検査証明を行う医師等に対して、統一的な運用を指導するため令和2年7月に講習会を実施した。特に、航空身体検査証明を行う上で判断ミスを起こしやすい点について、講習の内容の充実化を図ることにより、医師等の能力水準の向上・平準化に努めた。

B) 令和4年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

(イ) 航空事業安全推進フォーラム等

航空局安全部航空安全推進室は、「航空事業安全推進フォーラム」等の開催を通じ、安全情報に係る評価分析の状況や対応策等について、特定本邦運送事業者等との間において意見の交換や情報の共有などを行う。

(ロ) 認定事業場講習会

航空局安全部安全政策課及び航空機安全課は、認定事業場に対し、講習会の開催を通じ、法令等の基準や運用事項の啓蒙を図ると共に、航空に関する技術品質情報を提供する。

(ハ) 運航基準連絡会等

航空局安全部安全政策課は、国内の航空会社、関係事業者及び業界団体に対して、連絡会等を通じ、運航に関する国際標準の動向や国内基準の変更等の情報共有・意見交換を実施する。

(二) 危険物輸送等に関する講習会等

航空局安全部安全政策課は、荷主、貨物利用運送事業者及び航空会社と調整のうえ、引き続き講習会等を実施する。

(ホ) 指定航空身体検査医等に対する講習会

航空局安全部安全政策課は、航空機の安全運航を確保するためには航空機乗組員の心身の状態が健全であることが極めて重要であるため、航空機乗組員の身体検査を行う医師及び航空運送事業者に所属する産業医等に対する講習会の内容の充実により、能力水準の更なる向上・平準化を図る。

交通管制分野

A) 令和3年度の実績・評価

< 継続的に実施すべき取組 >

航空局安全部航空交通管制安全室は、SSP委員会の下に設置された交通管制安全部会及び同部会と合同で開催する交通管制安全推進委員会(航空局交通管制部主催)において、安全情報の共有等を実施した。また、国土交通大臣以外の航空保安施設の設置者に対し、適宜安全情報を送付し情報を共有して安全性の向上を推進した。

更に、計6官署に対してATS安全講座を開催したほか、安全管理担当者特別研修への講師派遣並びに安全情報誌の発行を通じて、積極的に安全情報の共有等の推進を図った。

B) 令和4年度 of 取組

< 継続的に実施すべき取組 >

航空局安全部航空安全推進室(管制安全室)は、SSP委員会の下に設置された交通管制安全部会及び同部会と合同で開催する交通管制安全推進委員会(航空局交通管制部主催)において、安全情報の共有等を実施する。また、国土交通大臣以外の航空保安施設の設置者に対し、必要に応じて安全情報を送付し、情報共有を図る。

更に、前年度に引き続き、ATS安全講座の開催、安全管理関係者のための会議体や研修等への講師派遣及び安全情報誌の発行により、積極的に安全情報の共有等の推進を図る。

空港分野

A) 令和3年度の実績・評価

< 継続的に実施すべき取組 >

(イ) 空港の安全推進に関する懇談会

航空局安全部安全企画課空港安全室は、会社管理空港が主体となり我が国の大規模空港の更なる安全性向上を目指した意見交換を行う場として「空港の安全推進に関する懇談会」を令和4年3月開催(新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のためWeb開催)し、各大規模空港における特徴的な取組、空港安全情報分析委員会(航空局主催)の内容等の情報交換、大規模空港の管理者間等で意見交換を行い、空港施設・運用業務の安全性向上の推進を図った。

(ロ) 空港安全管理研修・空港管理者研修

航空局安全部安全企画課空港安全室は、国管理空港の管理者を対象とした「空港安全管理研修」を11月開催（新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のためWeb開催）し、また、地方管理空港等管理者の空港施設・運用業務及びSMSに係るスキル向上を目的とした「空港管理者研修」を12月開催（新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のためweb形式+書面形式）した。

これら研修の主催に加え、当室職員を、要望のあった空港管理者等が主催する安全教育の場へ講師として派遣し、空港SMSに係る説明等を行い安全文化の醸成の促進に努めた。

B) 令和4年度の取組

< 継続的に実施すべき取組 >

(イ) 空港の安全推進に関する懇談会

航空局安全部航空安全推進室（空港安全室）は、引き続き「空港の安全推進に関する懇談会」を開催し、国の安全指標の一つである「制限区域内事故」の発生件数の約8割が大規模空港で発生していること等を踏まえた情報交換や意見交換を行うなど、我が国の大規模空港の更なる安全性向上を図る。

(ロ) 空港管理者研修・空港安全管理研修

航空局安全部航空安全推進室（空港安全室）は、引き続き空港管理者等を対象とした外部研修や空港管理者が主催する安全教育へ当室職員を講師として派遣するほか、大規模空港以外の空港管理者等の空港施設・運用業務やSMSに係る知識の更なる習得を目的とした研修については、地方管理空港を管理する地方公共団体職員の空港管理・運用業務経験の状況や受講者アンケート結果等を踏まえ、同業務を経験して間もない初任者向けと、ある程度の経験を有する経験者向けとに分けて実施することを検討し、安全情報の共有等に加え、空港管理者等における安全文化の醸成・促進を図る。

(3) 小型航空機の安全性向上のための総合的取組

A) 令和3年度の実績・評価

小型航空機等に係る安全対策に関する講習会

令和3年度は、小型航空機の事故防止を目的とし例年実施している小型航空機の運航者を対象とした安全運航セミナーを、令和3年12月6回分けてリモート形式で実施するとともに、航空安全講習会等へ航空局職員を派遣し、運航に関わる法令・手順の遵守等について安全啓発活動を行った。

また、平成27年11月より開催している小型航空機を整備する整備士等を対象とした安全講習会について、令和3年度においては令和4年3月に新型コロナウイルスの感染拡大に鑑みWebによる講習会を実施し、航空機等のマニュアル及び関連法令を遵守し適切に整備を実施することの重要性について航空局職員より周知・啓蒙した。

小型航空機等に係る安全推進委員会

新たな安全対策の構築に向けた調査、検討や安全啓発活動等の取組を進めるため、平成28年12月に立ち上げた「小型航空機等に係る安全推進委員会」について、令和3年度は4月に開催し、安全啓発のための情報発信の強化、操縦士の指導監督の強化、簡易型飛行記録装置の実証実験により得られたデータの分析等を通して活用方策を検討し普及促進を図ることとなった。

< 中期的課題への取組 >

重大事件事案を受け、航空当局の部課室から横断的に専門職員を徴集し、小型航空機安全対策チームを発足させ、小型航空機安全対策チーム及び関係各課は、安全基準の適用、監査・検査、情報共有等による安全対策の実効性を確保するため、空港設置管理者との連携を進め、全国レベル・空港ごとのきめ細かい安全対策を進めた。

B) 令和4年度の取組

< 中期的課題への取組 >

小型航空機安全対策チーム及び関係各課は、安全基準の適用、監査・検査、情報共有等による安全対策の実効性を確保するため、事故/重大インシデント発生時における報告、運輸安全委員会による航空事故/重大インシデントの調査報告書等を通じた情報収集に努めるとともに空港設置管理者との連携を進め、全国レベル・空港ごとのきめ細かい安全対策を継続し、より一層の安全推進を図る。

加えて、「小型航空機等に係る安全推進委員会」を継続して開催し、注意喚起・安全啓発のための情報発信強化や操縦士との情報共有の促進等、更なる対策の検討を進める。小型航空機の他、超軽量動力機等についても、同委員会において、更なる安全対策を講ずるべく、様々な観点から検討していくこととする。

航空運送分野

(イ) 操縦者に対する基本的知識、確実な確認の励行等のための講習会及び特定操縦技能審査等

小型航空機安全対策チーム及び関係各課は、小型航空機の事故を防止するため、小型航空機の運航者に対し、航空法規等の遵守、教育訓練、的確な気象状況の把握等について安全講習会の開催等を通じて周知徹底を図るとともに、航空事故等が発生した際には、必要に応じ、小型航空機の運航者に指導を行う。また、特定操縦技能審査制度については、より効果的で審査にバラツキのない審査の標準化を目指し、引き続き審査の実態調査や諸外国の取り組み等を踏まえながら技能審査制度の実効性検討を行う。

(ロ) 整備士に対する確実な整備の励行等についての講習会

小型航空機安全対策チーム及び関係各課は、小型航空機を整備する整備士に対し、航空機等のマニュアル及び関連法令を遵守し、適切に整備を実施することが重要であることを、検査時や講習会等を通じて、引き続き周知・啓蒙していくとともに、航空事故等が発生した際には、必要に応じ、小型航空機の整備関係者に指導を行う。

(ハ) 小型航空機を使用する事業者に対する安全対策の実施状況の確認

小型機安全対策チーム及び関係各課は、小型航空機を使用する航空運送事業者等に対し、業務が適切に実施されていることを確保するため、以下の監査、検査等を実施する。

定期便を運航し小型航空機を使用する航空運送事業者に対しては、本社及び主基地に対しては6カ月に1回、地方基地に対しては1年に1回から6年に1回、実運航便に対しては乗務員数及び運航機材数に応じて監査を実施する。また、非定期便として小型航空機を使用する航空運送事業者及び小型航空機を使用する航空機使用事業者に対しては、本社及び主基地に対しては1年に1回、地方基地に対しては6年に1回の頻度で監査を実施する。

交通管制分野

・航空機に対する既存の情報提供サービスの更なる活用の促進

小型航空機安全対策チーム及び関係各課は、航空機に対し、既存の情報提供サービス（ターミ

ナル・コントロール・エリア・アドバイザリー業務及び広域対空援助業務)を活用するよう講習会等を通じ促していく。

その他

・自家用機の保険加入

平成29年1月から国が管理する空港等においては、自家用航空機を使用する際に航空保険加入の有無を確認する対策を講じるとともに、その他の空港等においても同様の措置を講じるよう要請しているところである。

また、引き続き小型航空機安全対策チーム及び関係各課は、操縦技能審査員を通じ、パイロットが特定操縦技能審査を受審する際に、適切な航空保険が付保された航空機に搭乗することを呼びかけるパンフレットを配布するなど、航空保険加入の奨励を行う。

・航空機使用事業等の許可取得に向けた情報提供の充実

小型航空機安全対策チーム及び関係各課は、無許可事業を防止するため、許可取得の必要性等について、自家用機を含めた空港利用者等に周知する等の情報提供を行う。

・安全情報の定期的な発信

安全情報発信による安全啓発及び注意喚起は、事故の再発防止・未然防止に非常に効果的であるため、操縦士の電子メールアドレスを収集して安全啓発メールマガジンを定期的に発行するほか、安全啓発動画を作成し、インターネットにて広く発信するとともに、関係団体における安全講習会においても広く活用を図る。

(4) 滑走路誤進入防止のための分野横断的な取組

A) 令和3年度の実績・評価

令和3年度は、各分野の滑走路誤進入に関する情報を共通のデータベースで共有し、各分野における分析、評価、対応等を分野間で共有して、滑走路誤進入対策の参考とした。

また、WG検討会議を3回開催し、詳細な分析のためのデータベース様式の改善を実施すると共に、分析、評価方法、効果的な対策へのフィードバック等を検討した。さらに、ICAOで設置を推奨されている、滑走路安全チームについては、既に設置されている羽田、成田、伊丹空港の活動状況を共有するとともに、那覇空港等、他の大規模空港への設置に向けた支援について検討を実施した。

B) 令和4年度の取組

< 中期的課題への取組 >

ICAOのアジア太平洋地域事務所主催の会議において、各締結国は国際運航を行う空港に対して滑走路安全チームの設立を促すことが決議されたこともあり、令和3年度の検討を踏まえ引き続き、各分野連携した効果的な対策へのフィードバックや大規模空港への滑走路安全チーム設置に向けた支援について、WGとして更に具体的な取組を進める。

(5) 情報管理システムの構築

A) 令和3年度の実績・評価

< 継続的に実施すべき取組 >

令和3年度に更改を行った航空安全監視システムを活用して、業務提供者からの安全情報の収集、管理及び共有並びに監査等の情報の効率的な管理・提供を行った。

交通管制、空港分野、航空運送事業者及び航空機使用事業者に係る安全情報をWebベースで登録し、データベースで管理するとともに、蓄積された安全情報より傾向・要因分析、リスク評価、共有等を「航空安全監視システム」において行った。

また、航空安全当局、航空運送事業者、航空機使用事業者、認定事業場、航空保安業務関係者及び空港管理者等の間で安全情報の効率的な収集及び共有をすすめるとともに、航空機検査業務サーキュラーや耐空性改善通報の公表、局内における監査情報や航空機検査報告書等の管理を行った。

B) 令和4年度の取組

< 継続的に実施すべき取組 >

システムに蓄積された安全情報の更なる効率的な管理を行うため、航空安全監視システム及び航空安全情報管理・提供システム(A S I M S)におけるデータ分類法の統一と、これを利用した検索機能の向上などによって、安全情報の分析及び対策の立案に資する機能向上を行う。

(6) 業務推進体制のあり方の検討

A) 令和3年度の実績・評価

< 中期的課題への取組 >

本省と地方航空局における規制当局と業務提供者の分離に関して、新たな体制に基づき的確に安全監督を行った。

B) 令和4年度の取組

< 中期的課題への取組 >

引き続き、的確に安全監督を行うとともに、実施状況の確認を行う。

(7) SSPの更なる推進

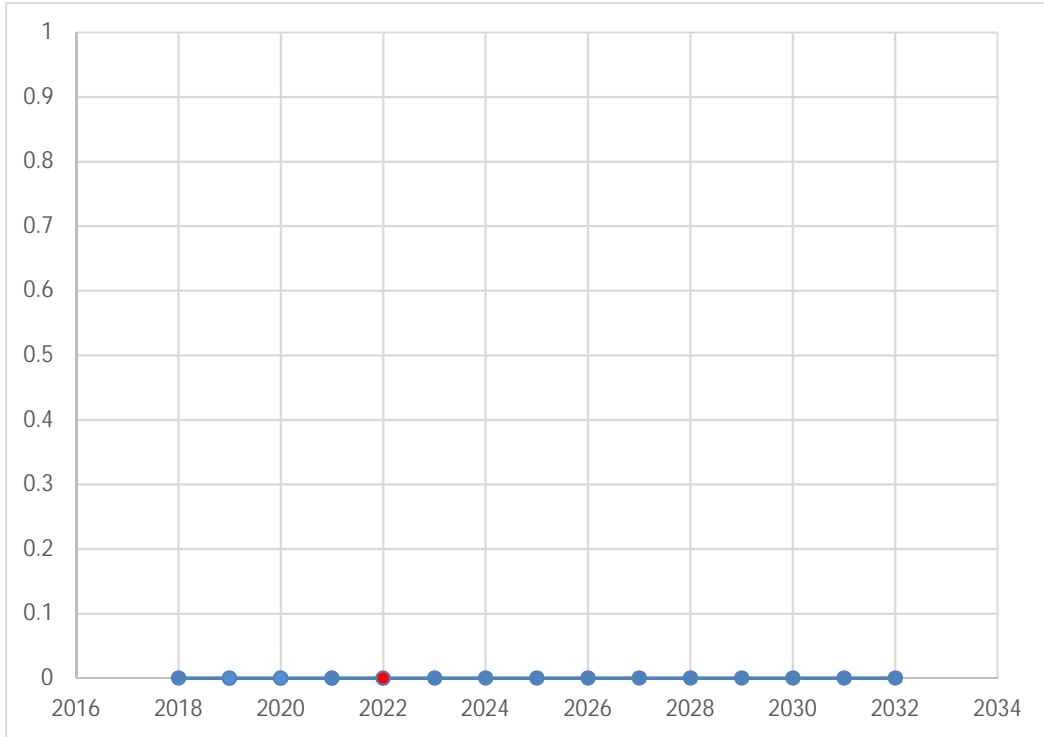
SSPによる安全指標に関連付けた安全に係る施策の評価スキームの構築の検討、及び安全情報の収集・分析等の結果を活用した安全に係る施策の検討及び施策の評価スキームの構築の検討を進める。

第3章 本計画の実施状況の確認及び見直しについて

航空安全当局は、本年度の終了時において、本計画の実施状況の確認及び見直しを行った上で、次年度の航空安全プログラム実施計画を策定することとする。

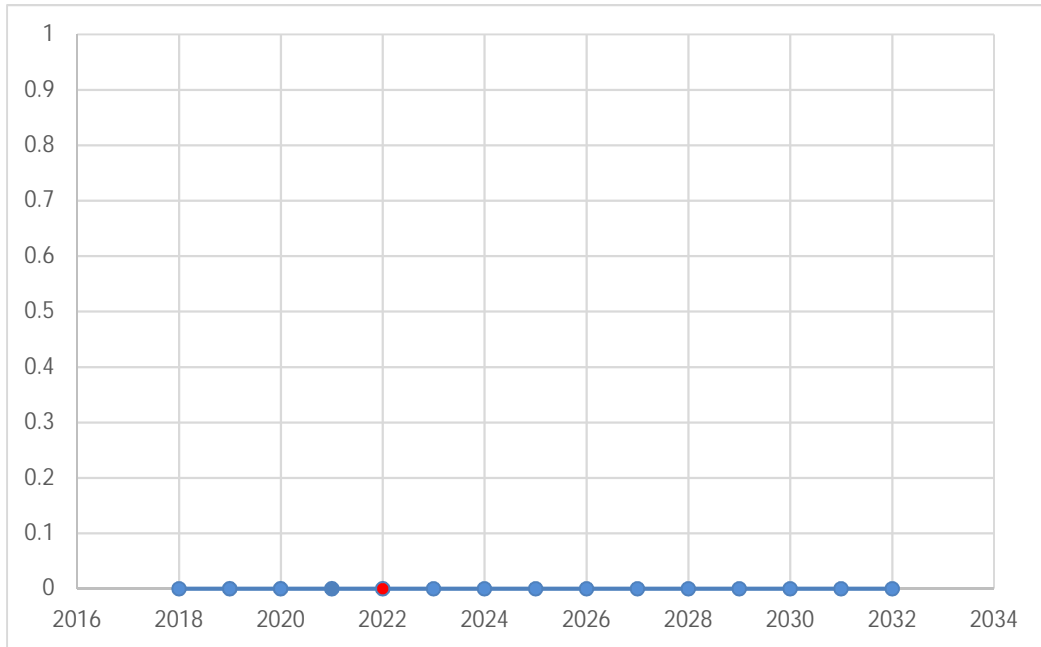
安全目標値の算出方法

[表1] 本邦航空運送事業者が運航する定期便に係る死亡事故発生率 (100万運航回数あたり)



令和4年度安全目標値	0.00
------------	------

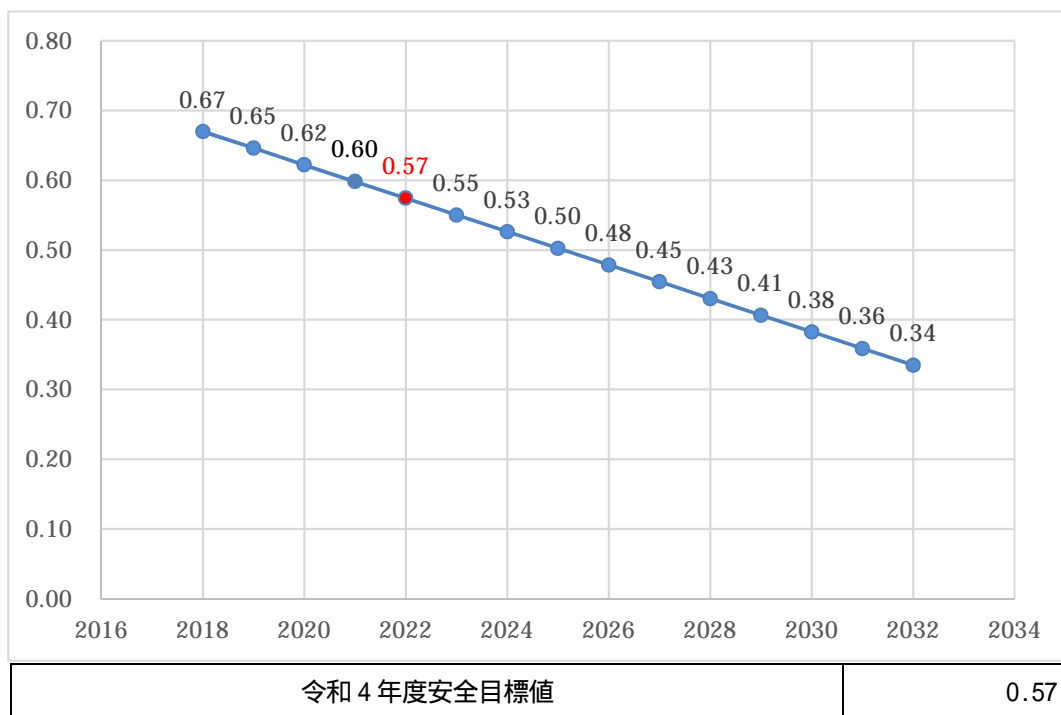
[表2] 本邦航空運送事業者が運航する定期便に係る全損事故発生率 (100万運航回数あたり)



令和4年度安全目標値	0.00
------------	------

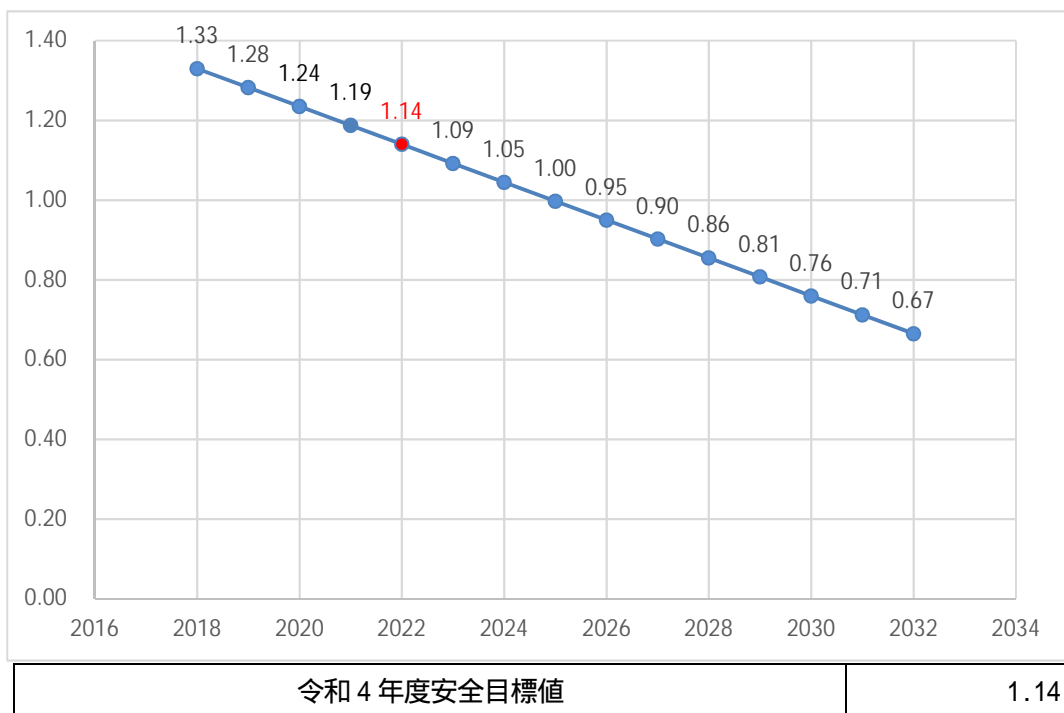
[表3] 定期便を運航する本邦航空運送事業者に係る航空事故発生率（100万運航時間あたり）

チャーター便、航空機使用事業における運航等の定期便以外の運航、及び乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。

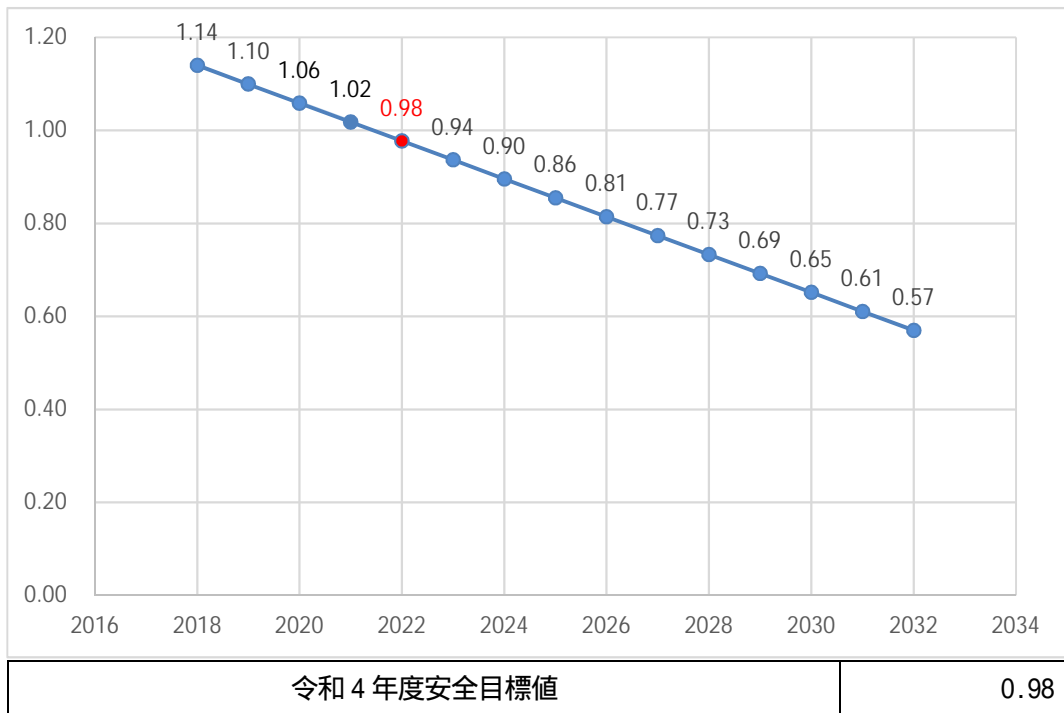


[表4] 定期便を運航する本邦航空運送事業者に係る航空事故発生率（100万運航回数あたり）

チャーター便、航空機使用事業における運航等の定期便以外の運航、及び乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。

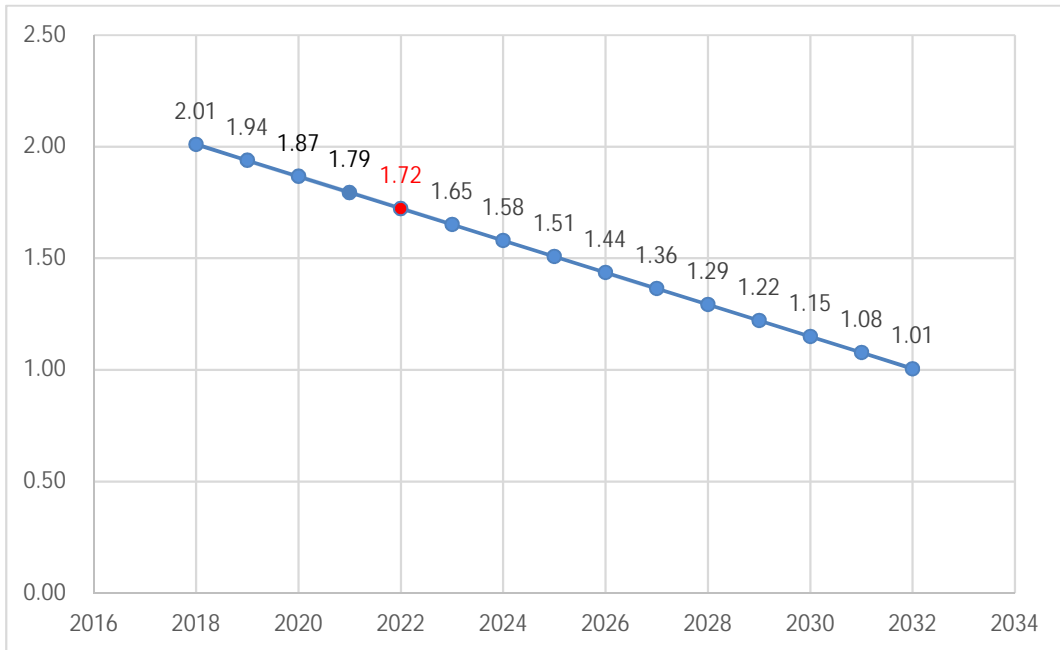


[表5] 本邦航空運送事業者が運航する定期便に係る航空事故発生率（100万運航回数あたり）



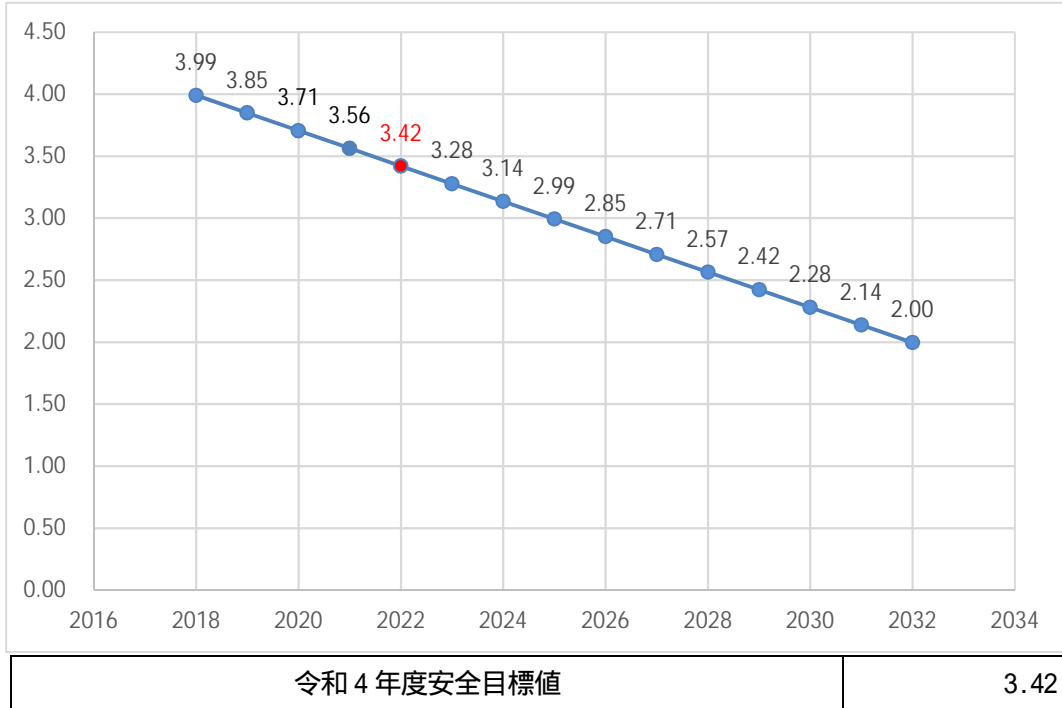
[表6] 定期便を運航する本邦航空運送事業者に係る重大インシデント発生率（100万運航時間あたり）

チャーター便、航空機使用事業における運航等の定期便以外の運航、及び乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。

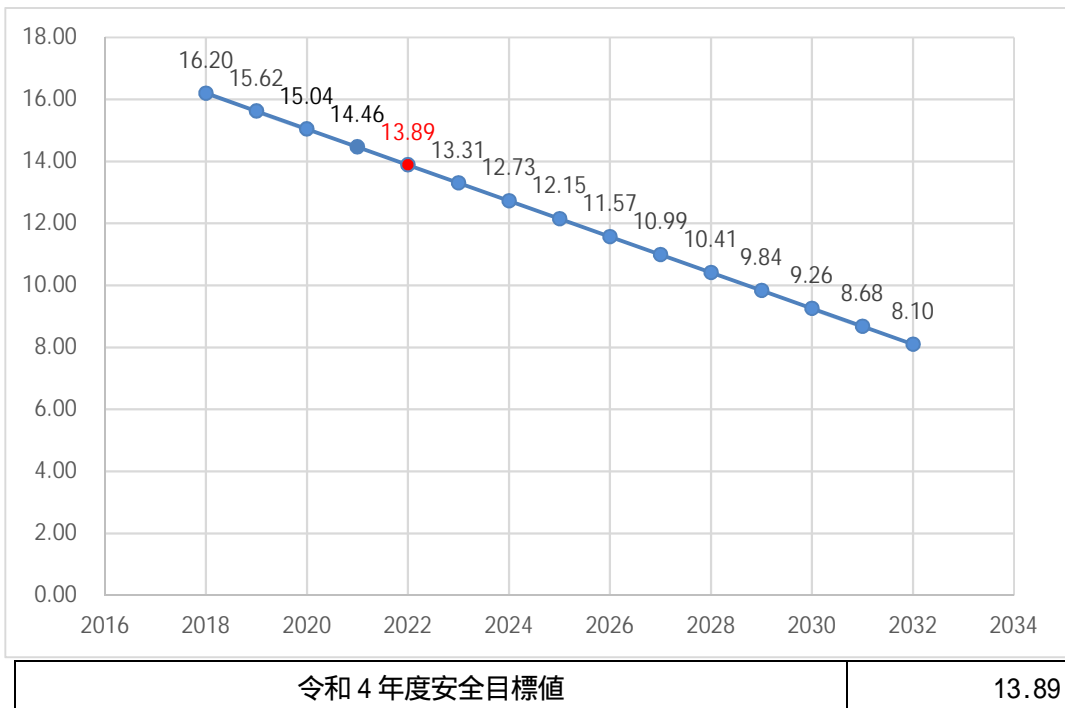


[表7] 定期便を運航する本邦航空運送事業者に係る重大インシデント発生率（100万運航回数あたり）

チャーター便、航空機使用事業における運航等の定期便以外の運航、及び乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。

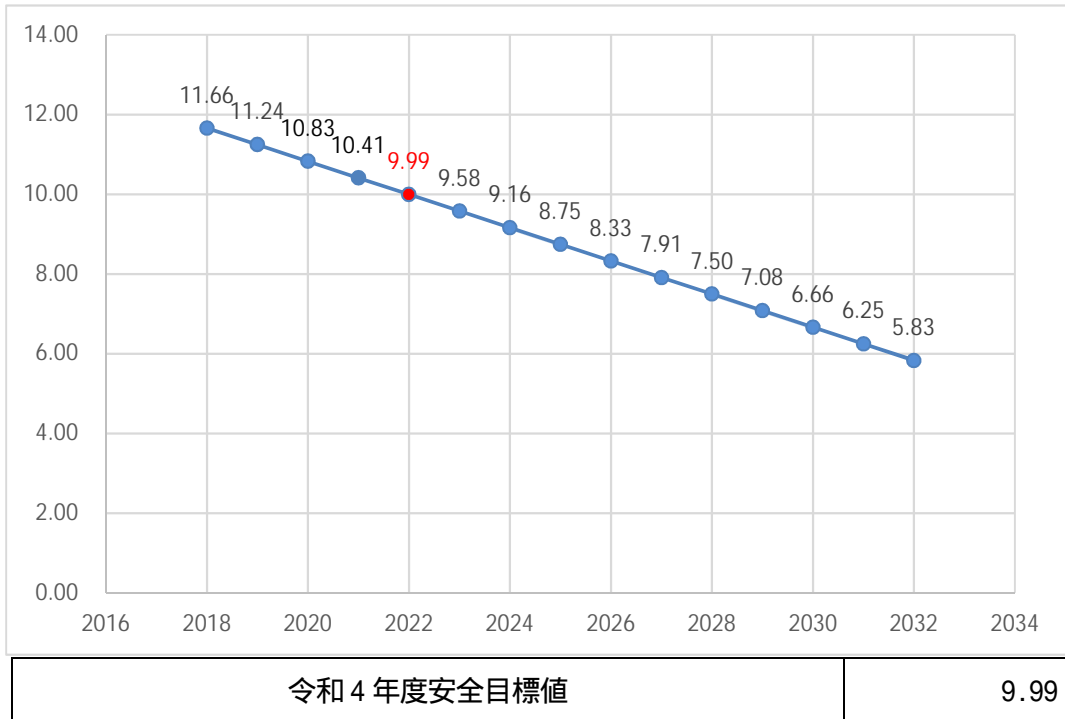


[表8] 航空運送事業許可及び/又は航空機使用事業許可を受けている事業者（定期便を運航する事業者を含まず）に係る航空事故発生率（100万運航時間あたり）
乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。



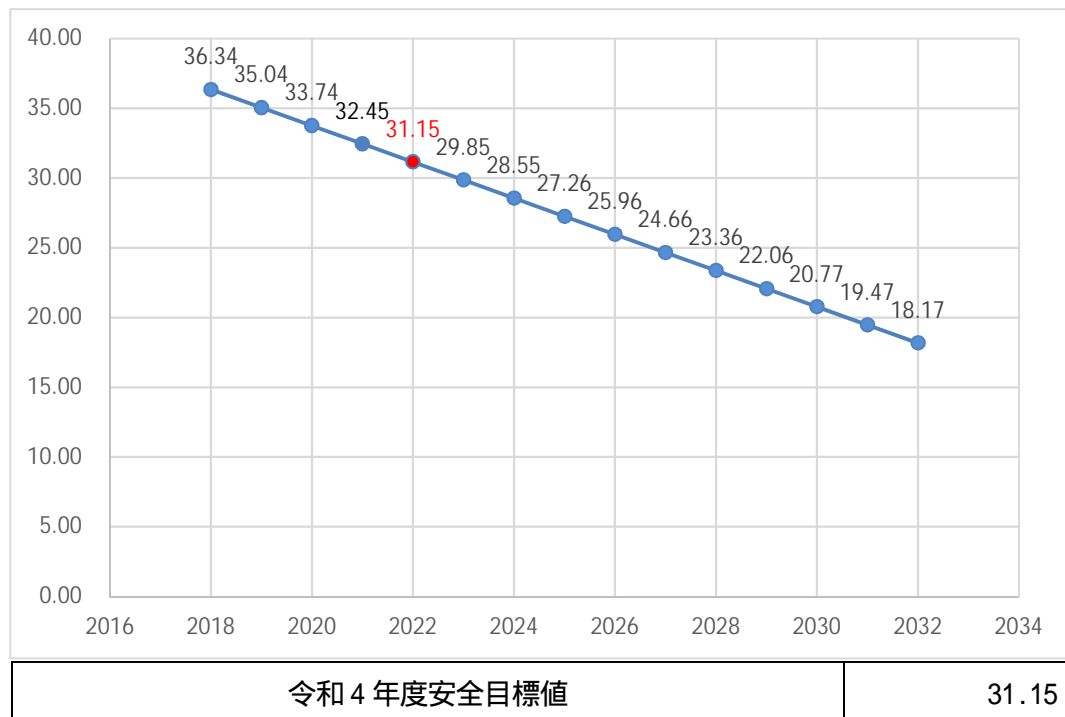
[表9] 航空運送事業許可及び/又は航空機使用事業許可を受けている事業者（定期便を運航する事業者を含まず）に係る航空事故発生率（100万運航回数あたり）

乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。

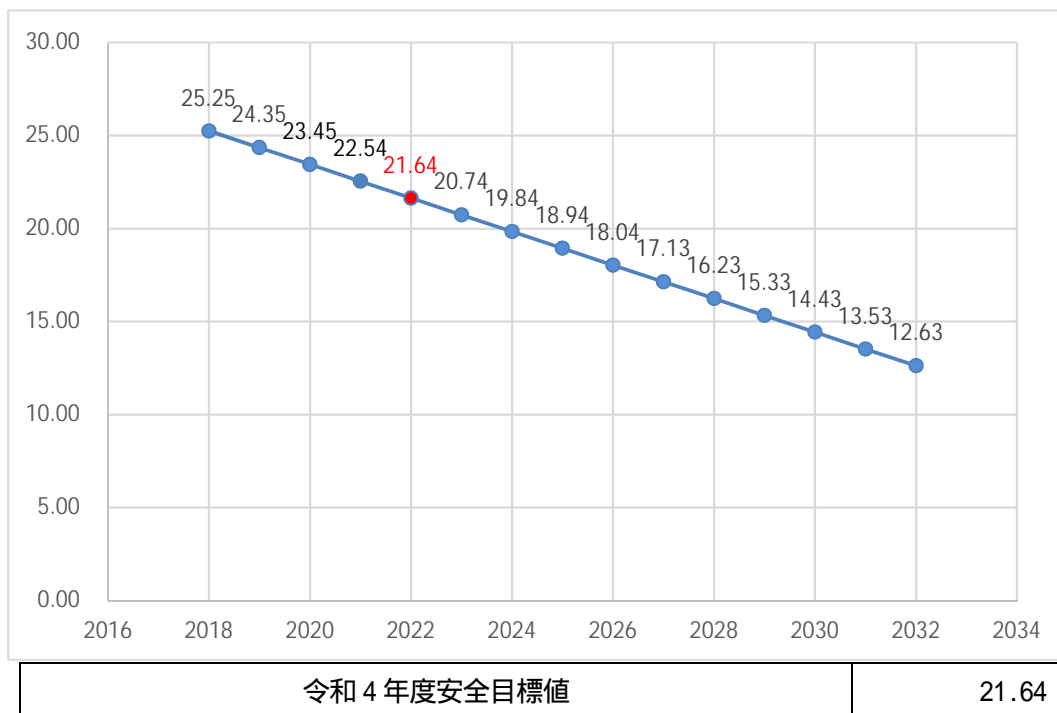


[表10] 航空運送事業許可及び/又は航空機使用事業許可を受けている事業者（定期便を運航する事業者を含まず）に係る重大インシデント発生率（100万運航時間あたり）

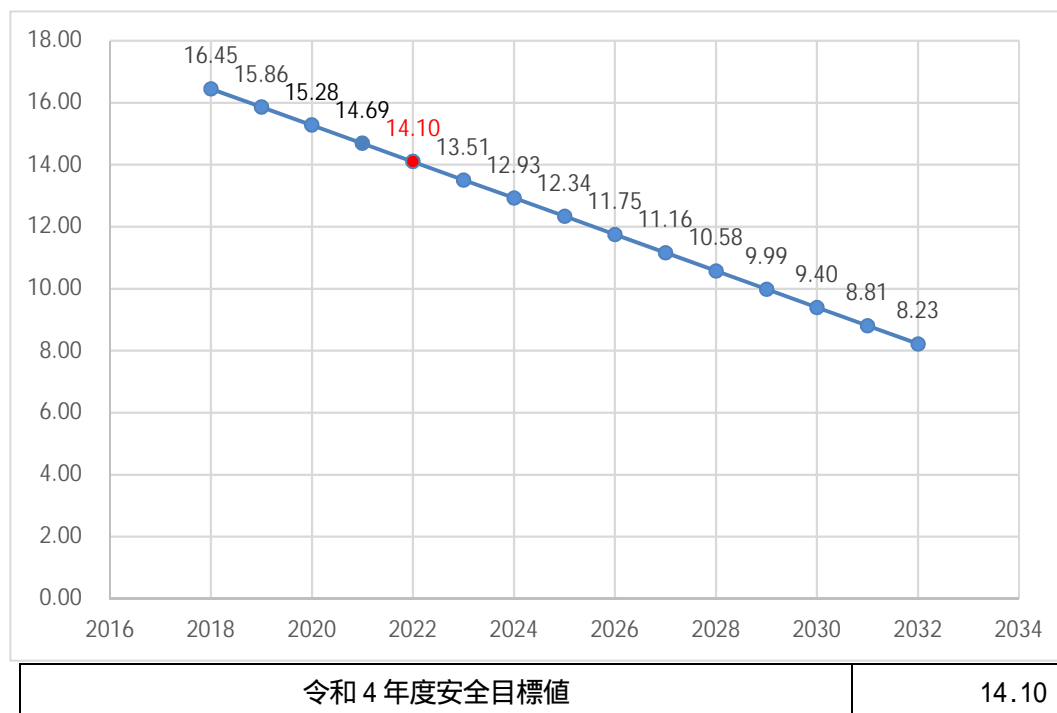
乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。



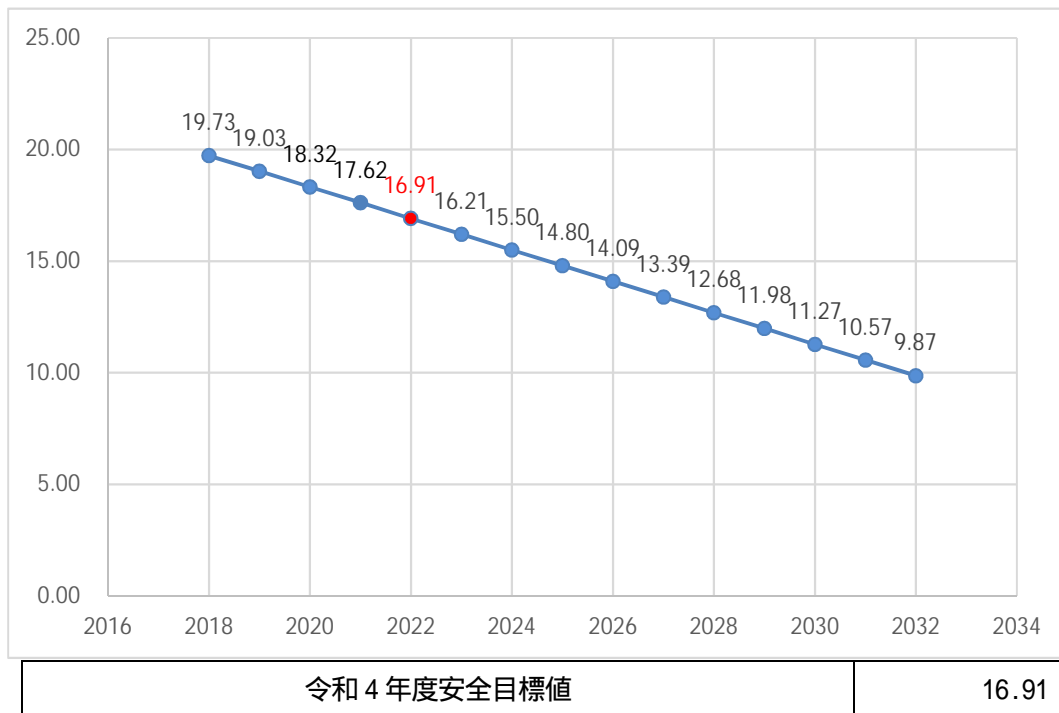
[表11] 航空運送事業許可及び/又は航空機使用事業許可を受けている事業者（定期便を運航する事業者を含まず）に係る重大インシデント発生率（100万運航回数あたり）
乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。



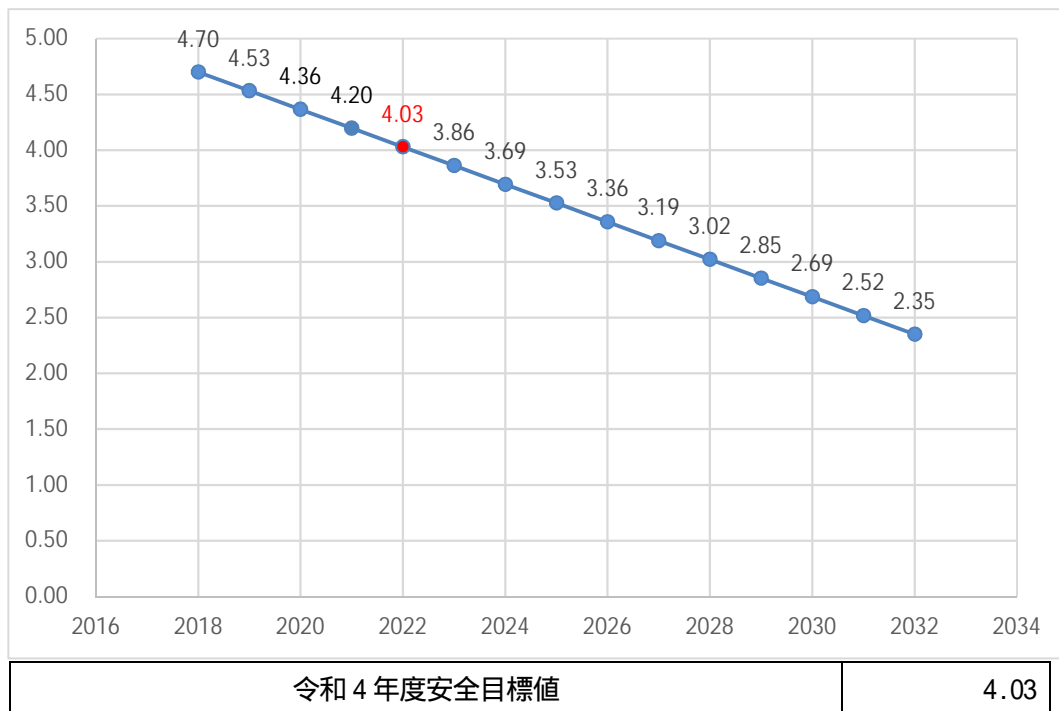
[表12] 国、地方公共団体に係る航空事故発生率（100万運航時間あたり）



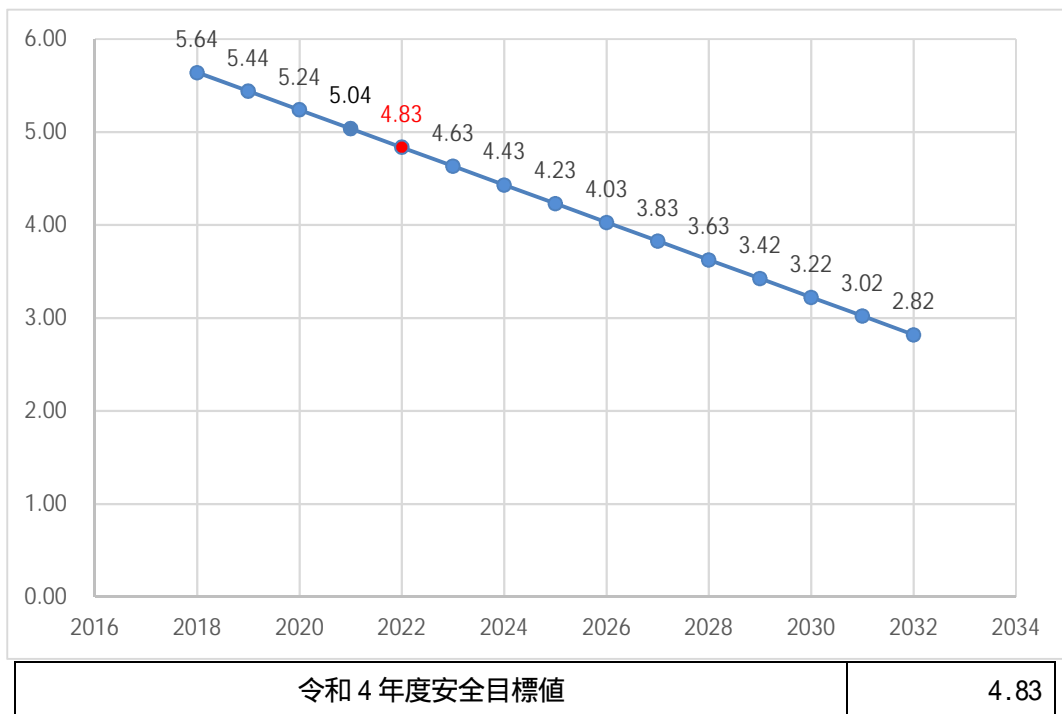
[表13] 国、地方公共団体に係る航空事故発生率（100万運航回数あたり）



[表14] 国、地方公共団体に係る重大インシデント発生率（100万運航時間あたり）

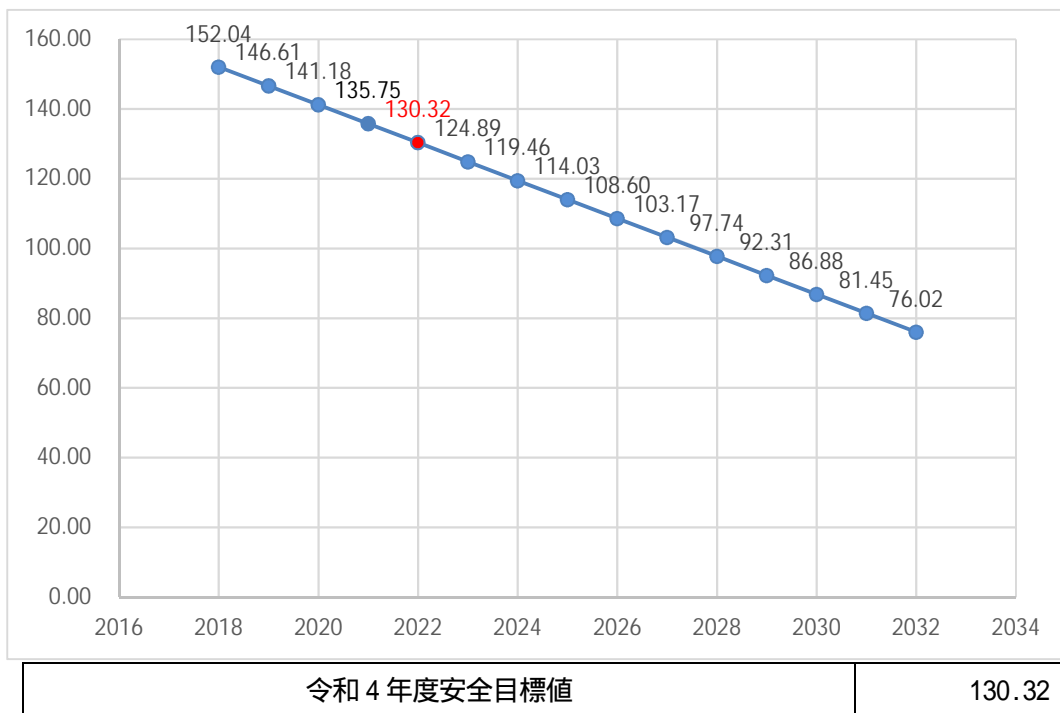


[表15] 国、地方公共団体に係る重大インシデント発生率（100万運航回数あたり）



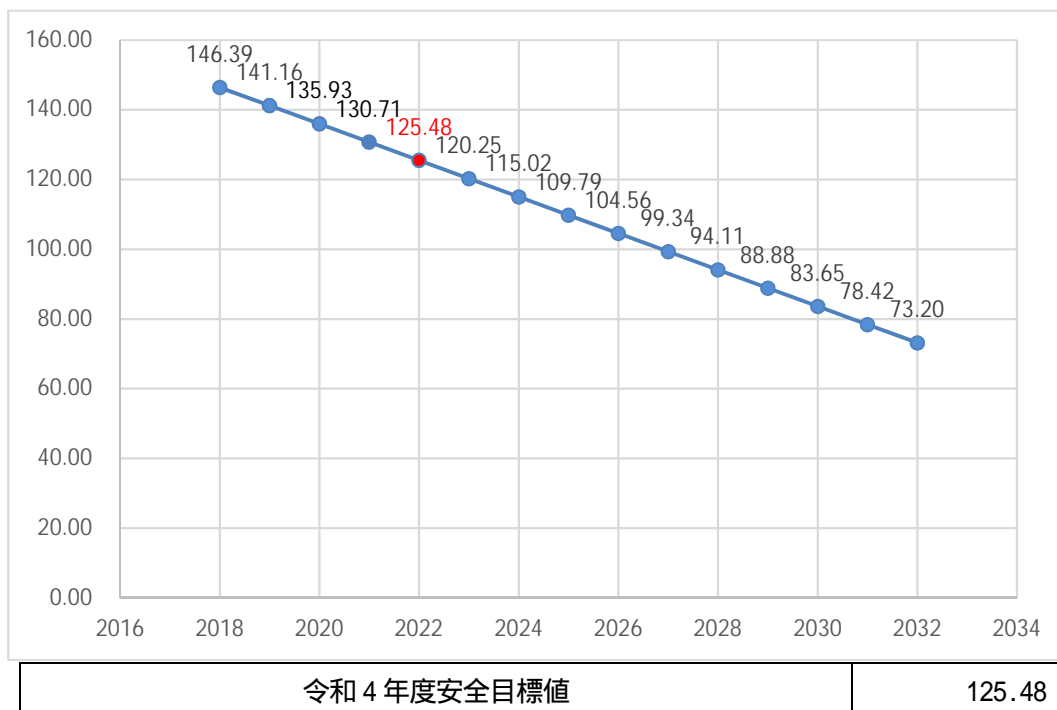
[表16] 個人に係る航空事故発生率（100万運航時間あたり）

滑空機、超軽量動力機を含まない。



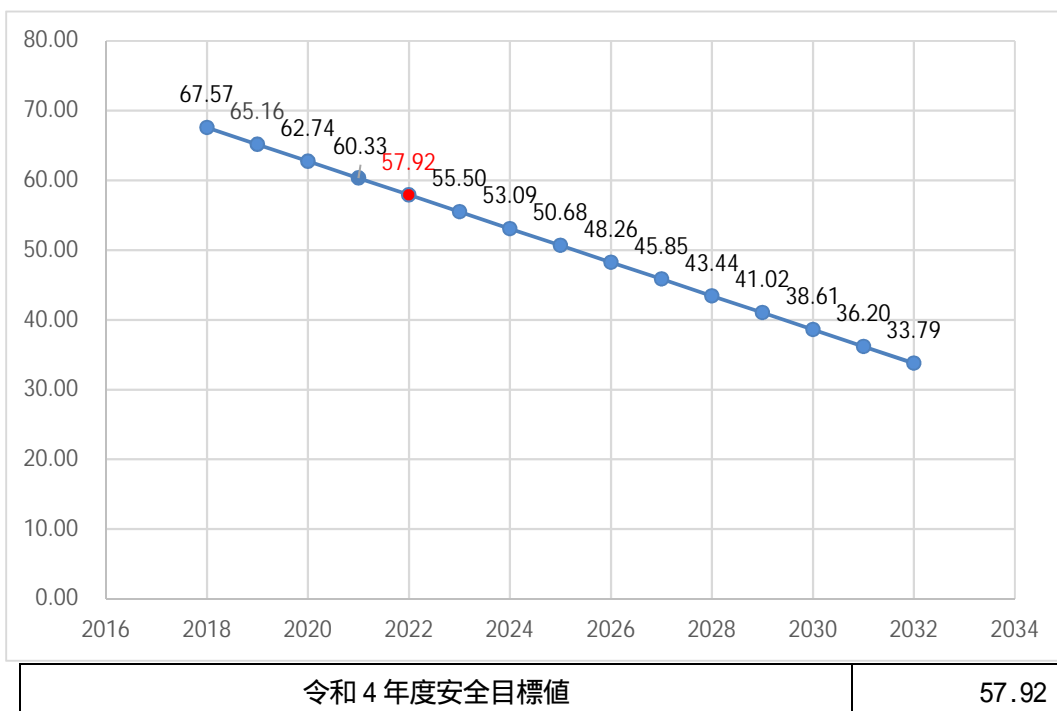
[表17] 個人に係る航空事故発生率（100万運航回数あたり）

滑空機、超軽量動力機を含まない。



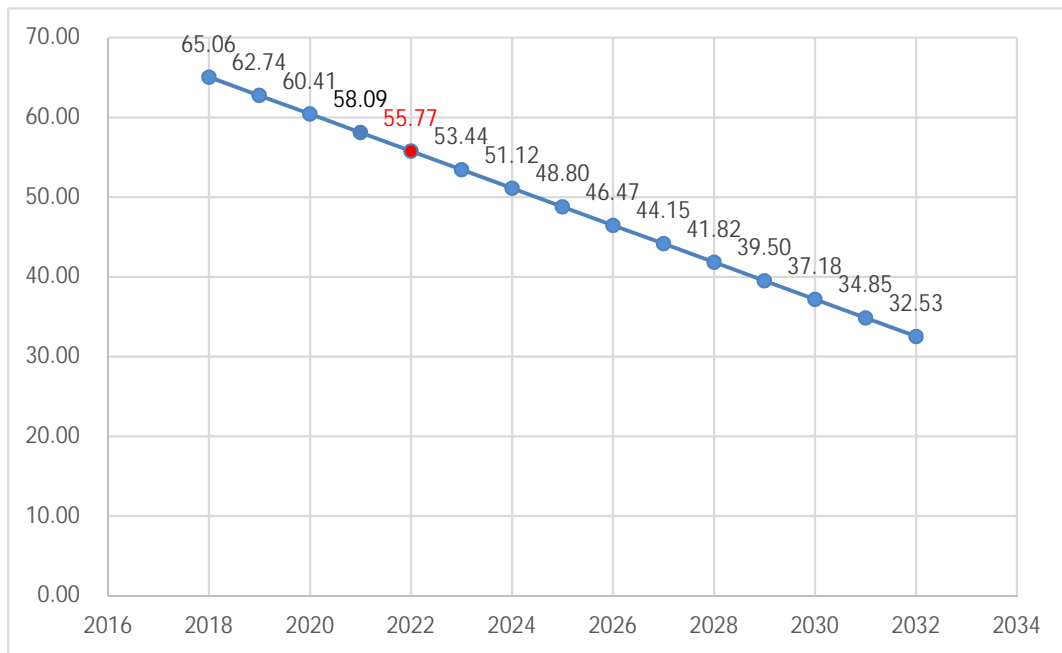
[表18] 個人に係る重大インシデント発生率（100万運航時間あたり）

滑空機、超軽量動力機を含まない。



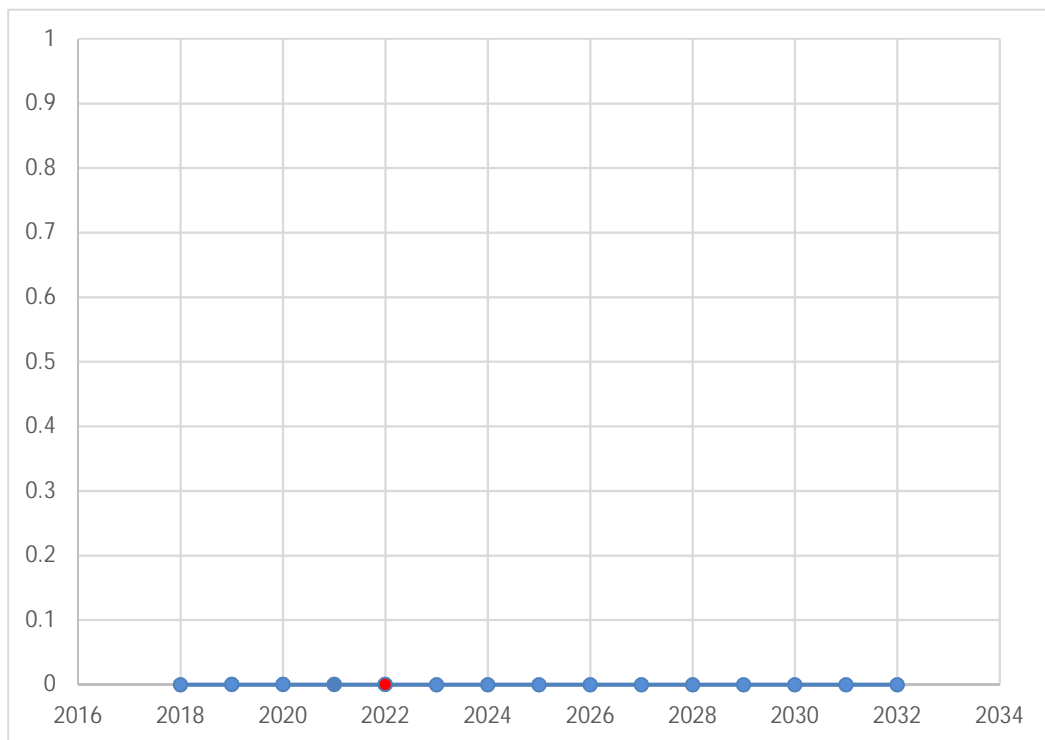
[表19] 個人に係る重大インシデント発生率（100万運航回数あたり）

滑空機、超軽量動力機を含まない。



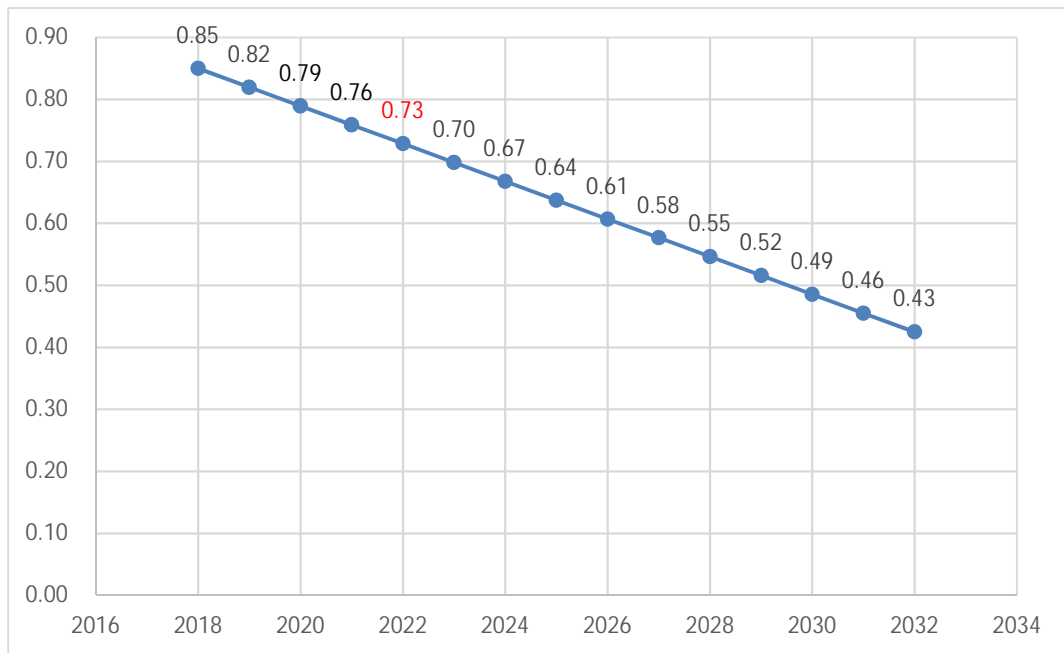
令和4年度安全目標値	55.77
------------	-------

[表20] 交通管制分野に関連する又は関連するおそれのある航空事故発生率（100万管制取扱機数あたり）



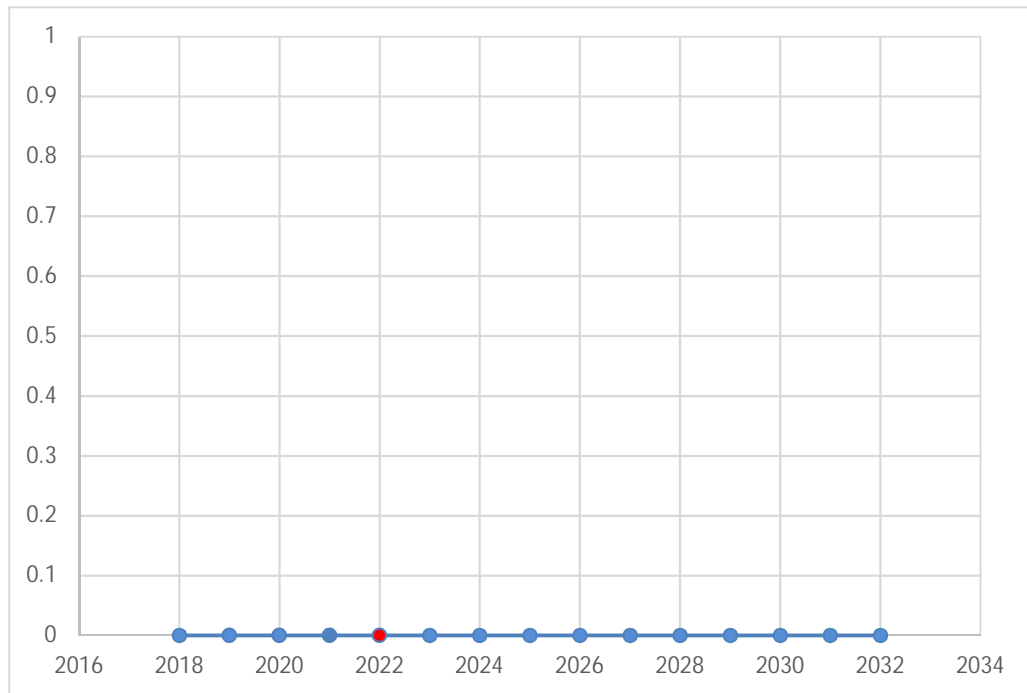
令和4年度安全目標値	0.00
------------	------

[表21] 交通管制分野に関連する又は関連するおそれのある重大インシデント発生率（100万管制取扱機数あたり）



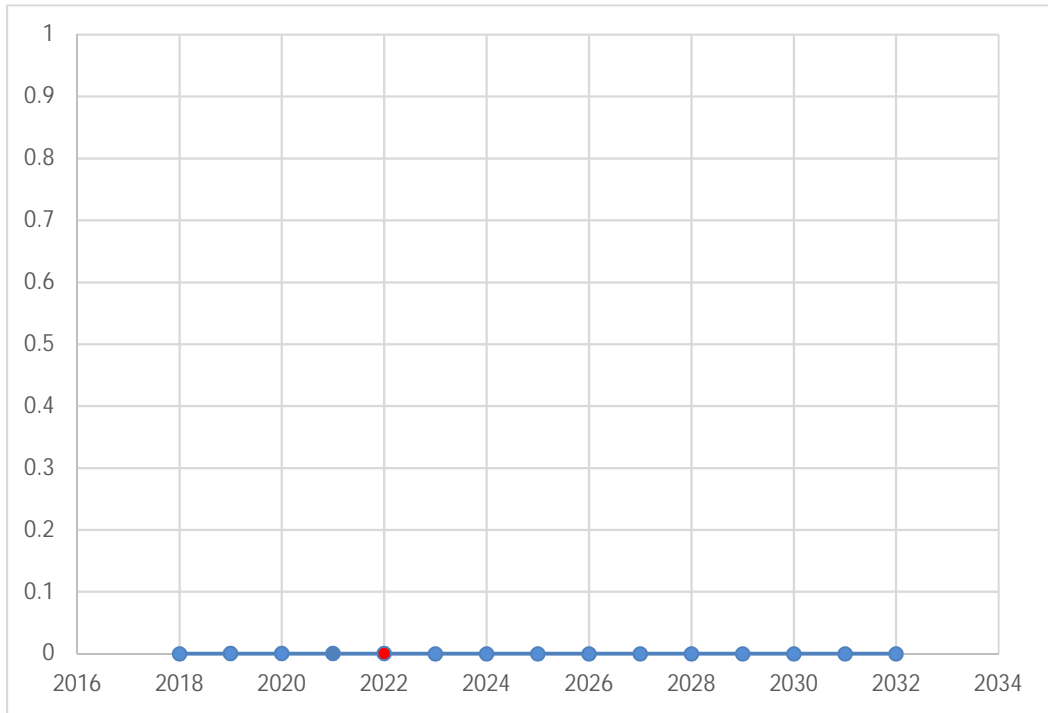
令和4年度安全目標値	0.73
------------	------

[表22] 空港の設置管理者が管理する施設若しくは運用に起因する又は起因して発生したおそれのある航空事故発生率（100万着陸回数あたり）



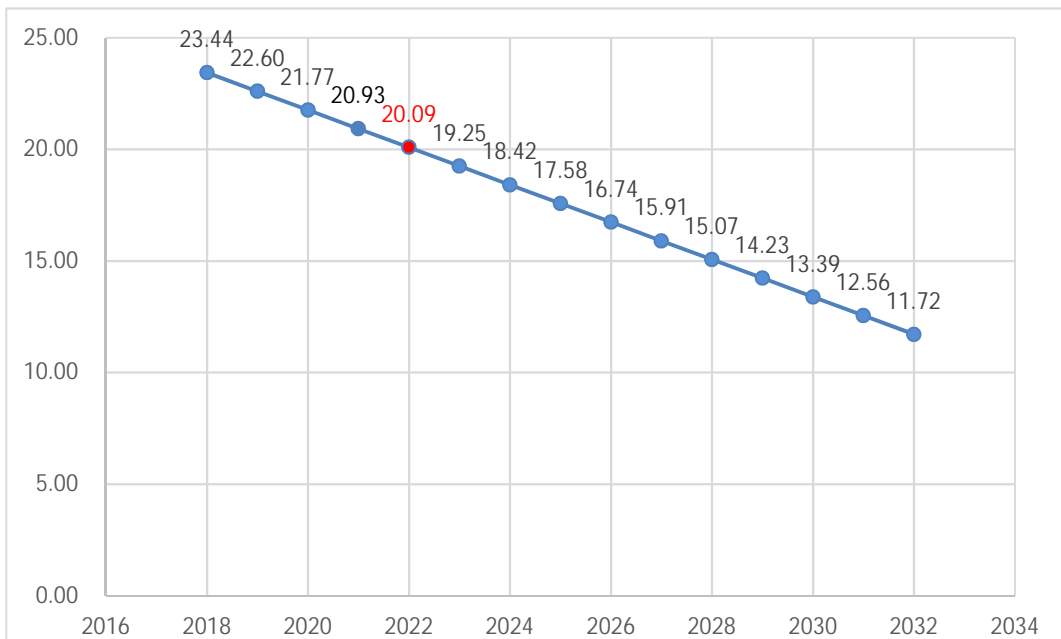
令和4年度安全目標値	0.00
------------	------

[表 23] 空港の設置管理者が管理する施設若しくは運用に起因する又は起因して発生したおそれのある重大インシデント発生率（100万着陸回数あたり）



令和4年度安全目標値	0.00
------------	------

[表24] 制限区域内において、地上での作業又は地上の施設若しくは物件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（100万着陸回数あたり）



令和4年度安全目標値	20.09
------------	-------

義務報告制度について

	航空運送分野			交通管制分野			空港分野 (国・地方・会社)
	本邦航空運送事業者及び航空機使用事業者	認定事業場	指定航空従事者養成施設 (航空機の運航を伴う施設に限る)	航空局が運営する交通管制分野に係る機関	国土交通大臣以外の航空保安施設の設置者		
					航空保安無線施設	航空灯火	
報告根拠	航空法 111条の4 124条	航空法134条1項	航空法134条1項	国家行政組織法14条1項、 2項	航空法47条1項 134条1項 規108条五号	航空法47条1項 47条の2 2項 134条1項 規126条五号	航空法47条1項 47条の2 2項 134条1項
報告項目	航空事故 重大インシデント 安全上の支障を及ぼす事態（航空法施行規則221条の2に規程されているもの） 例） ・航空機の構造が損傷を受けた事態 ・航空機に装備された安全上重要なシステムが正常に機能しない状態となった事態 等	認定業務において発見された航空機の安全性に大きな影響を与える不具合事象を列挙 例） ・システム又は装備の不具合による火災 ・エンジン、機体、装備品等に被害を生じたエンジンの排出システムの不具合 等	航空事故 重大インシデント 安全上の支障を及ぼす事態（航空法施行規則221条の2に規程されているもの） 例） ・航空機の構造が損傷を受けた事態 ・航空機に装備された安全上重要なシステムが正常に機能しない状態となった事態 等	航空事故 重大インシデント 安全上の支障を及ぼす事態（航空保安業務に関連するものに限定） 例） ・地上機器・施設障害 ・航空保安業務処理規程から逸脱した事態 ・管制指示等からの逸脱により発生した事態 等	交通管制と同様（航空保安無線施設に関連するものに限定）	空港と同様（飛行場灯火に関連するものに限定）	航空事故 重大インシデント 安全上の支障を及ぼす事態（空港の設置管理者が管理する施設又は運用等に関連するものに限定） 例） ・制限区域内における事故 ・空港の施設、設備、機器等の突発的な不具合 等
報告先	国土交通省航空局安全部航空安全推進室 地方航空局保安部運用課	地方航空局保安部航空機検査官室 国土交通省航空局安全部航空機安全課（外国）	国土交通省航空局安全部安全政策課	国土交通省航空局安全部航空交通管制安全室	○国土交通省航空局安全部航空交通管制安全室 ○地方航空局保安部交通管制安全監督課	○国土交通省航空局安全部航空交通管制安全室 ○地方航空局保安部交通管制安全監督課	国土交通省航空局安全部空港安全室

平成25年11月1日制定(第1回SSP委員会承認)
平成26年2月28日改正(第3回SSP委員会承認)
平成26年4月16日改正(第5回SSP委員会承認)
平成28年3月11日改正(第17回SSP委員会承認)
平成29年3月31日改正(第23回SSP委員会承認)
令和3年7月26日改正(第30回SSP委員会承認)
令和4年3月31日改正(第32回SSP委員会承認)

航空安全プログラム委員会の設置について

(設置)

第1条 航空安全プログラム規程(SSP規程)第2章2.(2)の規定に基づき、航空安全プログラム委員会(以下「SSP委員会」という。)を置く。

(事務)

第2条 SSP委員会の事務は次のとおりとする。

- (1) 義務報告制度、自発報告制度、航空安全監視システムなど航空安全プログラム(SSP)の実施内容の検討及び決定
- (2) 航空運送事業等、航空保安業務及び国土交通大臣以外が設置した航空灯火または航空保安無線施設の管理業務(以下「航空保安業務等」という。)並びに空港管理業務の複数の分野の業務に起因する事故・重大インシデント等の安全情報に係る原因、及び各業務提供者が策定した再発防止策等の把握・分析
- (3) 安全情報分析に基づく複数の分野の安全基準の改訂等に係る企画・立案
- (4) 安全情報の分析結果に係る複数の分野の各業務提供者との共有
- (5) 各業務提供者が設定した安全指標・安全目標値の把握・分析
- (6) 複数の分野に関係する国の安全指標・安全目標値の設定・評価
- (7) 自発報告制度運営事務局からの複数の分野に係る提言及び同提言を踏まえた措置の評価

(委員会の構成)

第3条 SSP委員会は、以下の委員で構成する。

安全部長(委員長)
大臣官房参事官(安全企画)
安全政策課長
大臣官房参事官(航空安全推進)
航空事業安全監査室長
空港安全室長
航空交通管制安全室長
無人航空機安全課長
航空機安全課長

- 2 委員長は、必要があると認めるときは、臨時に前項に掲げる者以外の者を委員会に参加させることができる。

(部会の設置)

第4条 航空運送事業等、航空保安業務等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、安全基準の改訂、並びに分析結果の各業務提供者との共有等を行うため、分野毎の部会を設ける。

各部会の詳細については、別紙のとおりとする。

(庶務)

第5条 SSP委員会の庶務は、関係各課室の協力を得て安全部安全企画室において処理する。

SSP委員会における部会の設置について

「航空安全プログラム委員会の設置について」第4条に規定する、航空運送事業等、航空保安業務等及び空港管理業務の分野毎の部会の設置については、以下のとおりとする。

1. 航空運送安全部会

目的：航空運送事業等の安全情報、再発防止策及び安全指標等の把握・分析、安全基準の改訂、並びに分析結果の各航空運送事業者等との共有等を行うために設置するもの

- 事務：a) 航空運送事業等の業務に起因する事故・重大インシデント等の安全情報に係る原因、及び各航空運送事業者等が策定した再発防止策等の把握・分析、不適切事項に係る対応の検討
b) 安全情報分析に基づく航空運送事業者等に対する監査方針の策定
c) 安全情報分析に基づく航空運送事業等に係る安全基準の改訂等に係る企画・立案
d) 安全情報の分析結果の各航空運送事業者等との共有
e) 各航空運送事業者等が設定した安全指標・安全目標値の妥当性の確認
f) 航空運送事業等に係る国の安全指標・安全目標値の設定・評価
g) 自発報告制度運営事務局からの航空運送事業等に係る提言及び同提言を踏まえた措置の評価

頻度：毎月

構成：安全部長、大臣官房参事官（安全企画）、安全政策課長、大臣官房参事官（航空安全推進）、航空事業安全監査室長、空港安全室長、航空交通管制安全室長、無人航空機安全課長、航空機安全課長

庶務：安全部関係各課室の協力を得て安全部安全企画室において処理

2. 交通管制安全部会

目的：航空保安業務等の安全情報、再発防止策及び安全指標等の把握・分析、安全基準の改訂、並びに分析結果の交通管制部及び航空灯火または航空保安無線施設の管理業務を行う国土交通大臣以外の業務提供者（以下「交通管制部等」という。）との共有等を行うために設置するもの

- 事務：a) 航空保安業務等に起因する事故・重大インシデント等の安全情報に係る原因、及び交通管制部等が策定した再発防止策等の把握・分析、不適切事項に係る対応の検討
b) 安全情報分析に基づく交通管制部等に対する監査方針の策定
c) 安全情報分析に基づく航空保安業務に係る安全基準の改訂等に係る企画・立案
d) 安全情報の分析結果の交通管制部等との共有
e) 交通管制部等が設定した安全指標・安全目標値の妥当性の確認
f) 航空保安業務等に係る国の安全指標・安全目標値の設定・評価
g) 自発報告制度運営事務局からの航空保安業務等に係る提言及び同提言を踏まえた措置の評価

頻度：毎月

構成：安全部長、大臣官房参事官（安全企画）、安全政策課長、大臣官房参事官（航空安全推進）、航空事業安全監査室長、空港安全室長、航空交通管制安全室長、無人航空機安全課長、航空機安全課長

庶務：関係各課室の協力を得て安全部安全企画室において処理

3. 空港安全部会

目的：空港管理業務（国管理・会社管理・地方管理空港）の安全情報、再発防止策及び安全指標等の把握・分析、安全基準の改訂、並びに分析結果の各空港管理者との共有等を行うために設置するもの

事務： a) 空港管理業務に起因する事故・重大インシデント等の安全情報に係る原因、及び各空港管理者が策定した再発防止策等の把握・分析、不適切事項に係る対応の検討
b) 安全情報分析に基づく空港管理者に対する監査方針の策定
c) 安全情報分析に基づく空港管理業務に係る安全基準の改訂等に係る企画・立案
d) 安全情報の分析結果の各空港管理者との共有
e) 各空港管理者が設定した安全指標・安全目標値の妥当性の確認
f) 空港管理業務に係る国の安全指標・安全目標値の設定・評価
g) 自発報告制度運営事務局からの空港管理業務に係る提言及び同提言を踏まえた措置の評価

頻度：毎月

構成：安全部長、大臣官房参事官（安全企画）、安全政策課長、大臣官房参事官（航空安全推進）、航空事業安全監査室長、空港安全室長、航空交通管制安全室長、無人航空機安全課長、航空機安全課長

庶務：安全部関係各課室の協力を得て安全部安全企画室において処理

注1：各部会の事務内容については、SSP委員会において適宜見直す予定。

注2：各部会の構成については、議題内容によっては、上記に掲げる者以外も出席できる。

安全部組織再編の概要 背景

1. これまで

当時の社会情勢を踏まえ10年程度を目途にした航空安全技術行政の基本姿勢や今後の基本方向等を取りまとめ

航空技術安全行政の使命

航空安全と利用者利便の確保・両立

- 安全規制の整備
- 安全性の審査・証明
- 運航者等への指導監督

これまでの取組み方

H20以前

- ・国内大手航空会社に主眼
- ・輸入機中心のため欧米の規制・審査方法を踏襲

これまでの取組み

- ・格安航空会社や外国機の対策強化
- ・MRJの本格開発を控え国産機の設計審査体制の確立

2. 航空安全行政を取り巻く環境の大幅な変化

環境の変化

- **次世代モビリティ** (空飛ぶクルマやドローンなど) の出現
 - ・ユーザーの広がり・増加、利活用方法の多様化
 - ・国産の機体開発を進め世界と競う企業が多数出現
- **三菱スペースジェット** の開発体制の大幅縮小
737MAXの墜落 **米国当局の信頼低下**
- インバウンド拡大に伴う**航空需要の大幅増加**
- **環境問題への意識の高まり**
- 働き方改革、価値観の多様化・離職者増加 等

行政に求められる姿勢

- **社会ニーズを的確に捉えた制度設計・外国に先んじた制度整備**、航空機産業の育成
- 国産機だけでなく、**外国機に対しての厳格な技術評価**
- 一層の安全・安心への期待の高まりに寄与
- 航空機の運航面でのCO2削減
- **組織の価値・魅力向上**

時代の
変革に
適応
させる
取組
が必要

主な課題

航空安全行政の目指すべき姿（航空安全行政ビジョン（R3.4.30））

1 国民目線に立ち最高水準の安全・安心を社会に届ける

2 社会ニーズにタイムリーに応え経済活動を活性化

3 航空分野で世界をリードする存在に転換

4 やりがい溢れる職場

課題の例

1. 海外当局・メーカー・運航者との連携を高め、事故時等の迅速かつ高度な安全対策の実施（777エンジントラブル等）、我が国主導での技術・運航基準の検討を推進（次世代モビリティ、環境対策対応）



課題例

我が国の体制が海外当局と異なっており「関係機関との円滑な連携」「運航全般を俯瞰した効果的な安全対策の検討」が困難となっていないか

ACO:Aircraft certification office、FS:Flight Standard

業務	日本	欧米当局	申請者
乗員の技量試験、養成施設の指導監督、運航基準の制定、航空会社の指導監督等	運航安全課	FS	運航者 (整備場や養成学校含む)
航空機の検査、整備事業場の指導監督(耐空証明等) 航空機に係る総合的知見が必要	運航		
航空機の設計・製造(型式証明等) 審査 高度な技術的専門性が必要(分野を細分化し対応)	航空機安全課	ACO	メーカー
	設計	欧米では申請者と1:1	

2. 運航、空港・管制一体とした安全監督体制により分野横断的課題へ円滑に対応（滑走路誤進入対応）

課題例

安全監督に係る組織が、運航者と空港・管制とで分かれており、それぞれの相乗効果を発揮できる体制が必要

3. 新たな技術・発想へ柔軟かつ機動的に対応し、早期実用化・社会経済活動を活性化

課題例

ドローンや空飛ぶクルマなど、新たな技術に係る部内での役割分担・責任体制を明確化し、本格的な推進体制を構築する必要

4. 人材育成・働き方改革等への計画的かつ戦略的な取組が必要

課題例

部内に人材育成や働き方改革などの内政業務を適切に行う体制が必要

取組みの例 (安全部の新体制 (R4.4 ~))

< 現在 >

安全企画課

安全確保の基本事項の企画・立案、保安対策 (犯罪防止対策)
 空港等の安全確保、交通管制監督

航空事業安全室 (参事官)

航空事業者の航行の安全の確保の監督 (整備・運航)

運航安全課

航行の安全確保、航空従事者の教育・養成、航空従事者に関する証明

航空機安全課

航空機の設計・製造に関する安全・環境の確保 (型式証明関係)
 航空機の検査や整備に関する業務 (耐空証明関係)

次世代航空モビリティ企画室 (参事官)

次世代航空モビリティの安全確保に関する基本事項の企画・立案、航行の安全確保 (運航・操縦)、次世代航空モビリティの機体の安全確保 (機体)

< R4.4以降 >

安全企画室 (参事官)

安全確保に関する基本事項の企画・立案、保安対策 (犯罪防止対策)
 「安全政策企画官」の新設

航空安全推進室 (参事官)

航空事業者の航行の安全の確保の監督 (整備・運航)
 空港等の安全確保 (監督)、交通管制の監督

安全政策課

航行の安全確保、航空従事者の教育・養成、航空従事者に関する証明 (次モビ除く)
 航空機 (次モビ除く) の検査・整備認定事業場の監督に関する事務 (耐空証明関係)

航空機安全課

航空機 (次モビ含む) の設計・製造に関する安全・環境の確保 (型式証明関係)

無人航空機安全課

ドローンや空クルなど遠隔操縦・自律飛行を可能とする航空機の安全確保に関する基本事項の企画・立案、航行の安全確保 (運航・操縦 (航空機安全課所掌を除く))

航空プロバイダーへの指導監督部署を一元化

- ・安全企画課にある空港・管制監督機能を航空事業安全室に集約し、航空プロバイダーを一元的に監督する組織に変更し名称を「航空安全推進室」に変更
- ・安全企画課に「安全政策企画官」を新設し部内横断的課題への対応をはじめ、人材育成・人事運営や働き方改革等への取組を強化。安全企画課を安全企画室 (参事官) に変更

航空機安全課をメーカーに、運航安全課を運航に特化した組織に見直し

- ・航空機安全課の航空機の検査や整備事業場等に係る事務を運航安全課に移設し運航安全課の名称を「安全政策課」に変更
- ・これにより、それぞれ海外当局やメーカー・運航者との連携を強化し、効果的な安全対策、我が国主導による技術・運航基準の検討を推進

無人航空機安全課の新設

- ドローンや空クルなどの無人航空機や無操縦者航空機に係る制度設計から運用までを一元的に所掌し、確実かつ機動的な対応を実現

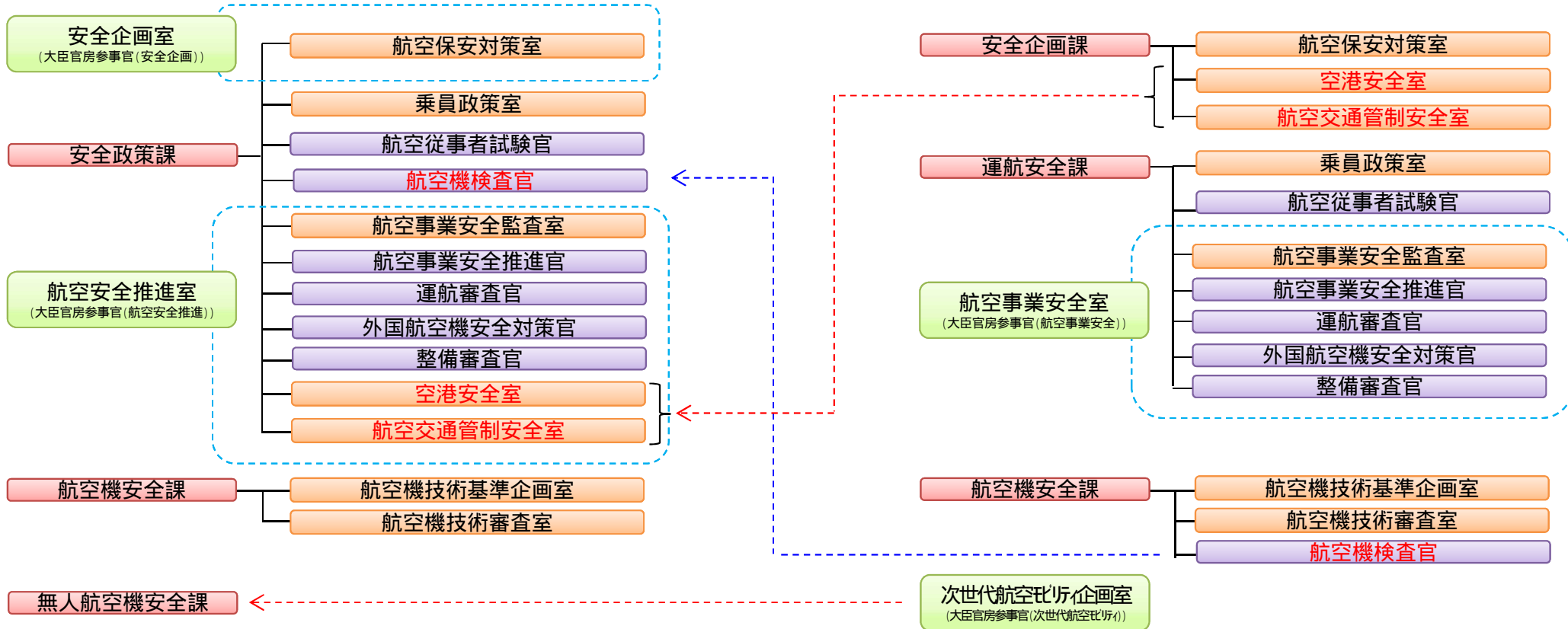
無人航空機以外の新たな技術を用いたモビリティに対し機動的に対応するため、局横断組織の「次世代航空モビリティ企画室」は継続

(参考) 安全部の新体制 (詳細)

< 令和4年4月1日からの体制 >

< 令和4年3月31日までの体制 >

【本省】



【地方局】

