

国の安全指標等の 見直しの進め方について

国土交通省 航空局

平成29年8月2日

航空安全プログラムに基づく航空局の取組

国土交通省航空局(航空安全当局)は、国際民間航空条約第19附属書に従い、「航空安全プログラム(SSP)」を策定(平成25年10月)。

SSPに基づき、航空安全当局は次の取組を実施。

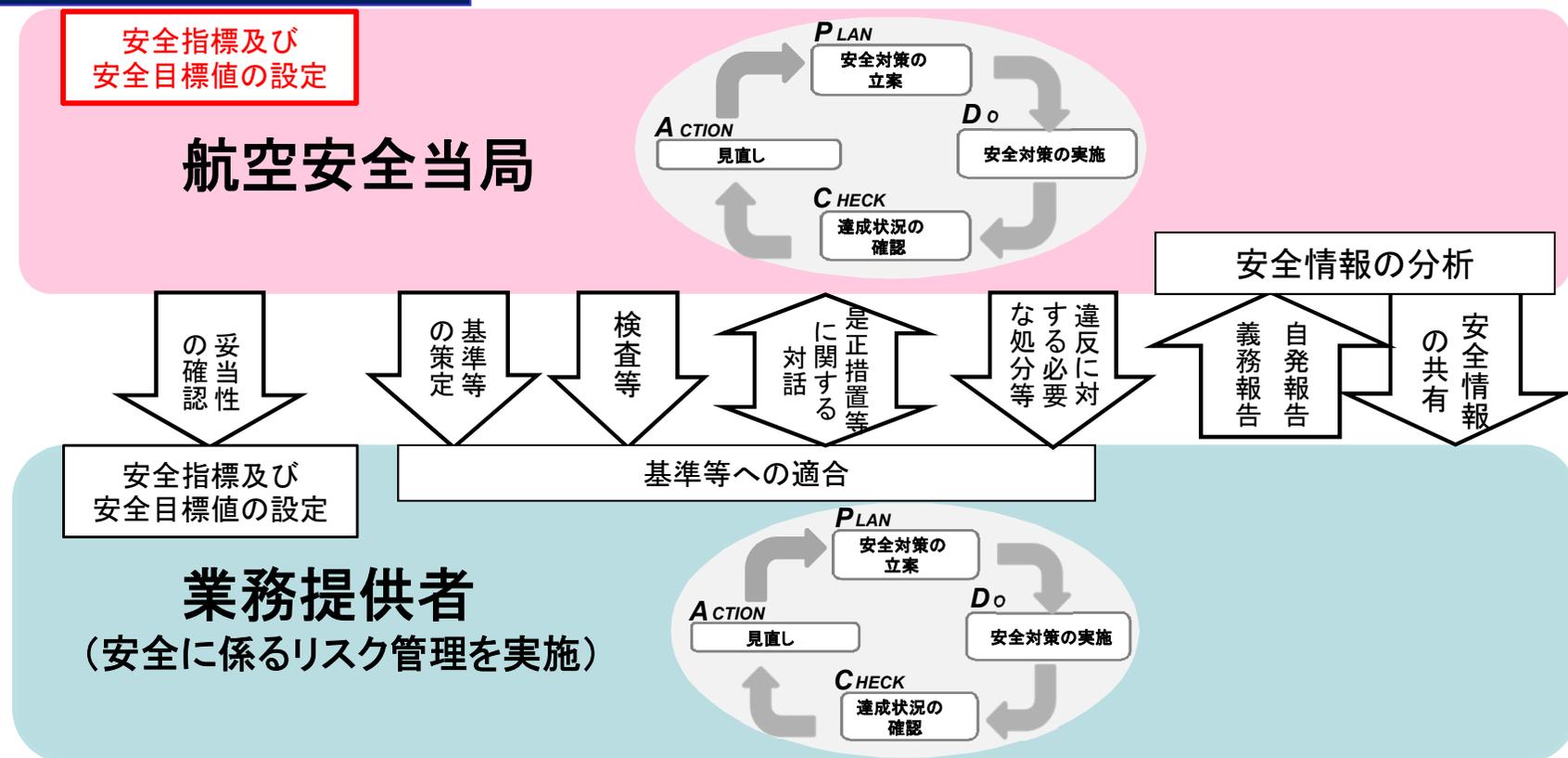
○ 国の安全指標及び安全目標値の設定

⇒ 国は、安全指標の実績値を評価し、安全指標等を見直し

○ 航空の安全に係る基準の策定

○ 違反に対する必要な処分 等

航空安全プログラムの全体像



平成29年度の国の安全指標・目標値(1/2)

【最重要目標】

	平成24~28年平均値の7%減	平成28年度目標値	平成29年度目標値
① 定期便を運航する本邦航空運送事業者の死亡事故発生率(回数あたり) ← ICAO加盟の各国定期航空運送事業者との比較	0.00	0.00	0.00
② 定期便を運航する本邦航空運送事業者の全損事故発生率(回数あたり) ← IATA(国際航空運送協会)加盟の各国定期航空運送事業者との比較	0.00	0.00	0.00

【その他安全目標】

国際比較用

業務提供者の区分		安全指標	平成24~28年平均値の7%減	平成28年度目標値	平成29年度目標値
航空運送分野	(1)定期便を運航する本邦航空運送事業者	① 航空事故発生率(時間あたり)	0.96	1.15	0.96
		②-1 " (回数あたり)	1.95	2.23	1.95
		②-2 " (回数あたり)(定期便に限る)(②-1の内数) ← ICAO加盟の各国定期航空運送事業者との比較	1.76	1.83	1.76
		③ 重大インシデント発生率(時間あたり)	2.30	2.80	2.30
	(2)(1)以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者	④ " (回数あたり)	4.69	5.28	4.69
		⑤ 航空事故発生率(時間あたり)	16.20	19.56	16.20
		⑥ " (回数あたり)	11.66	14.96	11.66
		⑦ 重大インシデント発生率(時間あたり)	23.40	12.45	12.45
	⑧ " (回数あたり)	16.84	9.52	9.52	

※「時間あたり」は100万飛行時間あたりを、「回数あたり」は100万飛行回数あたりを示す。

【その他安全目標】(つづき)

業務提供者の区分		各安全指標	平成24~28年 平均値の7%減	平成28年度 目標値	平成29年度 目標値
航空運送分野	国、地方公共団体、個人	⑨ 航空事故発生率 (時間あたり)	49.56	<u>43.28</u>	43.28
		⑩ " (回数あたり)	55.39	<u>48.77</u>	48.77
		⑪ 重大インシデント発生率 (時間あたり)	14.87	<u>12.82</u>	12.82
		⑫ " (回数あたり)	16.62	<u>14.45</u>	14.45
交通管制分野	航空保安業務等提供者	⑬ 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(管制取扱機数あたり)	0.10	<u>0.00</u>	0.00
		⑭ 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(管制取扱機数あたり)	<u>1.08</u>	1.28	1.08
空港分野	空港管理業務等提供者	⑮ 空港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(着陸回数あたり)	<u>0.00</u>	0.00	0.00
		⑯ 空港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(着陸回数あたり)	<u>0.00</u>	0.00	0.00
		⑰ 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(着陸回数あたり)	<u>23.44</u>	26.33	23.44

※ 「時間あたり」は100万飛行時間あたりを、「回数あたり」は100万飛行回数あたりを示す。

※ 計算に使用している時間、回数データは、現時点で統計データの抽出機能不具合解消までの暫定値である。(H28.4頃まで)

※ 「管制取扱機数あたり」は、管制取扱機数100万機あたりを示す。「着陸回数あたり」は、100万着陸回数あたりを示す。

※ 管制取扱機数＝福岡FIR内の全IFR飛行計画数＋(VFR離陸機数＋VFR着陸機数)/2。なお、VFR離陸・着陸機数は管制・レポート・RAG空港での総和とする。

※ 航空保安業務等提供者は、航空灯火又は航空保安無線施設を管理する国以外の者を含む。

第8回技術・安全部会における委員からのご指摘

国の安全指標の実績値の評価方法について

- ①ある年に事案が数件発生して国の安全指標の実績値が過剰に反応したことに対し、不適切な評価をすることを防ぐため、国の安全指標の実績値について、統計学的に分布を仮定し、統計学的な誤差も加味した上で、評価すべき。
- ②重大インシデントの定義が変わったこと等により、義務報告項目が増減した場合に、国の安全指標の実績値をどのように評価するのか整理すべき。

 国の安全指標の実績値の評価方法について、①統計学を使用する等の方法や②義務報告項目が増減した場合の取扱いを検討する。

航空安全行政の中期的方向性（平成27年国土交通省航空局策定）（抜粋）

平成29年度末に実績評価を行う時点で、それまでの実施状況を点検し、新たな指標の設定や、目標設定の考え方について検討する。その際は、以下のような論点も併せて検討する。

- －事故や重大インシデントに至る前の前兆事象に関する指標の導入
- －予防的対策の実施状況を測る先行指標の導入
- －安全文化の国レベルでの浸透度合いを測定する指標の導入
- －運航体制等が異なる「国・地方自治体」と「個人」を同じ類型とすることの是非についての検討

 上記の論点を含め、新たな指標の設定や目標設定の考え方について検討する。

検討の視点

- 安全指標等の有効性
- データの入手可能性
- 国際的な動向

検討のスケジュール

平成29年8月2日

第9回技術・安全部会において、
検討の進め方(案)について審議

8月～

航空局が、専門的な知見を活用し、
「論点整理」及び「検討の視点」を踏まえ、国の
安全指標等の見直しについて検討

平成30年3月末日処

第10回技術・安全部会において、国の
安全指標等の見直しについて審議