

航空安全プログラムの改正等について

国土交通省 航空局

安全企画室

令和5年3月24日

目次

- ① 変動幅の設定、新指標の追加等について
 - ①－1 変動幅の設定について
 - ①－2 フォローアップ・アクションの検討について
 - ①－3 新指標の追加について
- ② 航空安全プログラムの改正について

①-1 変動幅の設定について

変動幅の検討

○目標値に係る今後の方針について(第17回 技術・安全部会からの抜粋)

【毎年度の目標値やその評価のあり方について】

■長期目標の達成に向けた状況を把握するため、事象1件の影響が大きい指標について、以下のような措置を講ずることとする。

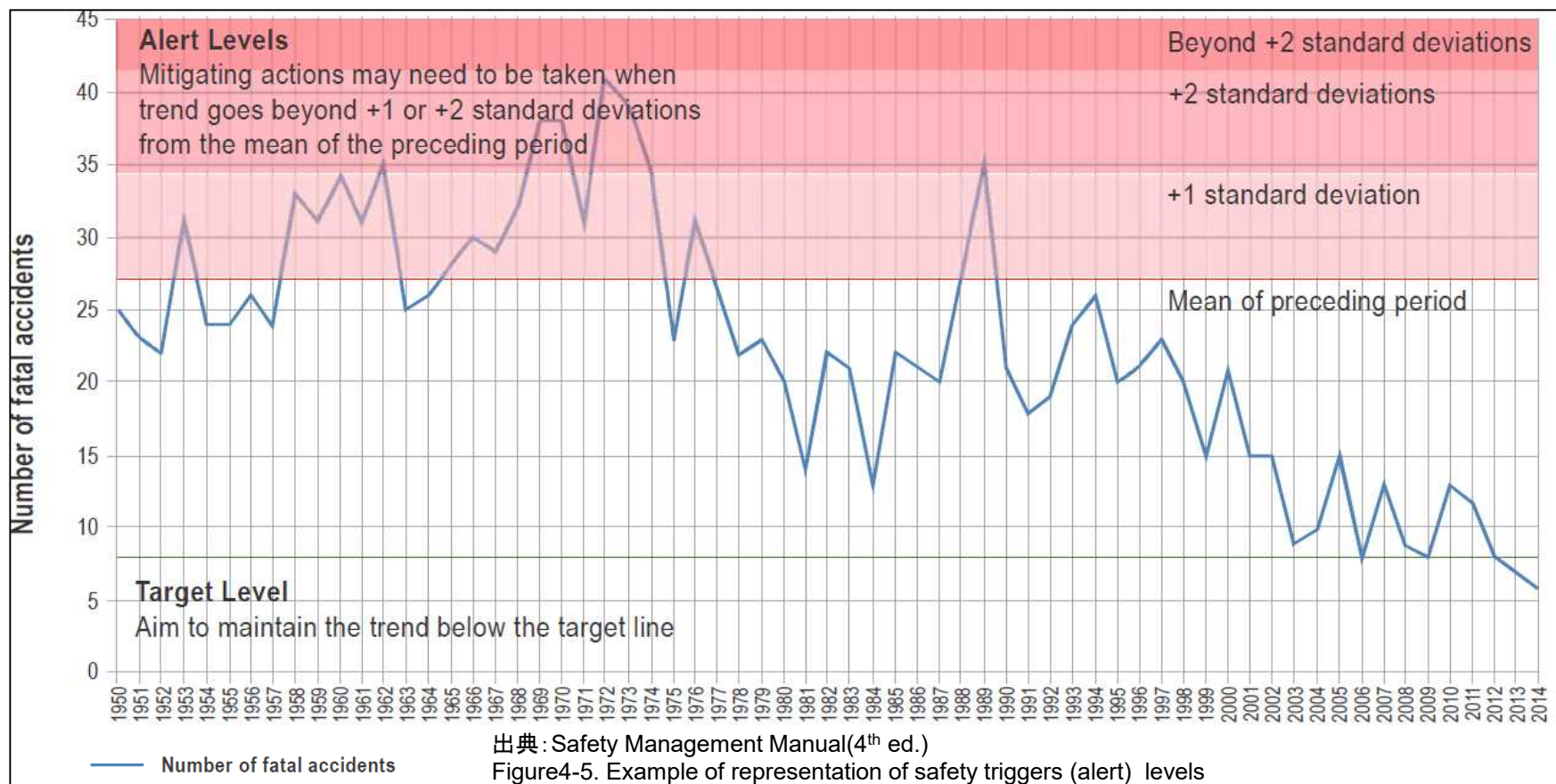
➤各年度の目標値(Safety Performance Targets : SPT)にトリガー値(変動幅)を設け、実績値が変動範囲を超えた場合等に原因分析や改善のための検討を行う新たな仕組みを導入

⇒各指標について、ICAOが示しているトリガー値(変動幅)の例により
変動幅の設定を試みる
(変動幅設定に必要な平均を取るための過去データ期間は10年とする)

ICAOによるトリガー値(変動幅)の例

Safety Management Manual(SMM)では、Safety triggers(変動幅)の設定方法として下記の例が記されている。

- 前の期間※のデータの平均に標準偏差を加えた値をトリガーレベルとする。
(※期間の長さに係る具体の記述はない)
- この例では、傾向が前の期間の平均から+1SDまたは+2SDを超えたときに、安全上の緩和措置を講じる必要がある場合がある。



(参考)グラフの説明

- ・ **棒グラフ**:2021年までの各安全指標の実績値
- ・ **ピンク色のライン**:各年時点における当該年を含む過去10年の実績値の平均値
(実績が10年に満たない場合は当該年までの全実績値の平均値)
- ・ **青、黄、赤のライン**:各年時点における平均値±1σ, 2σ, 3σのライン(設定する変動幅の候補)
- ・ **緑色のライン**:各年の目標値。2022年以降の点線は、2018年の目標値を起点として15年間で50%減とする安全目標に沿ったライン

平均値:

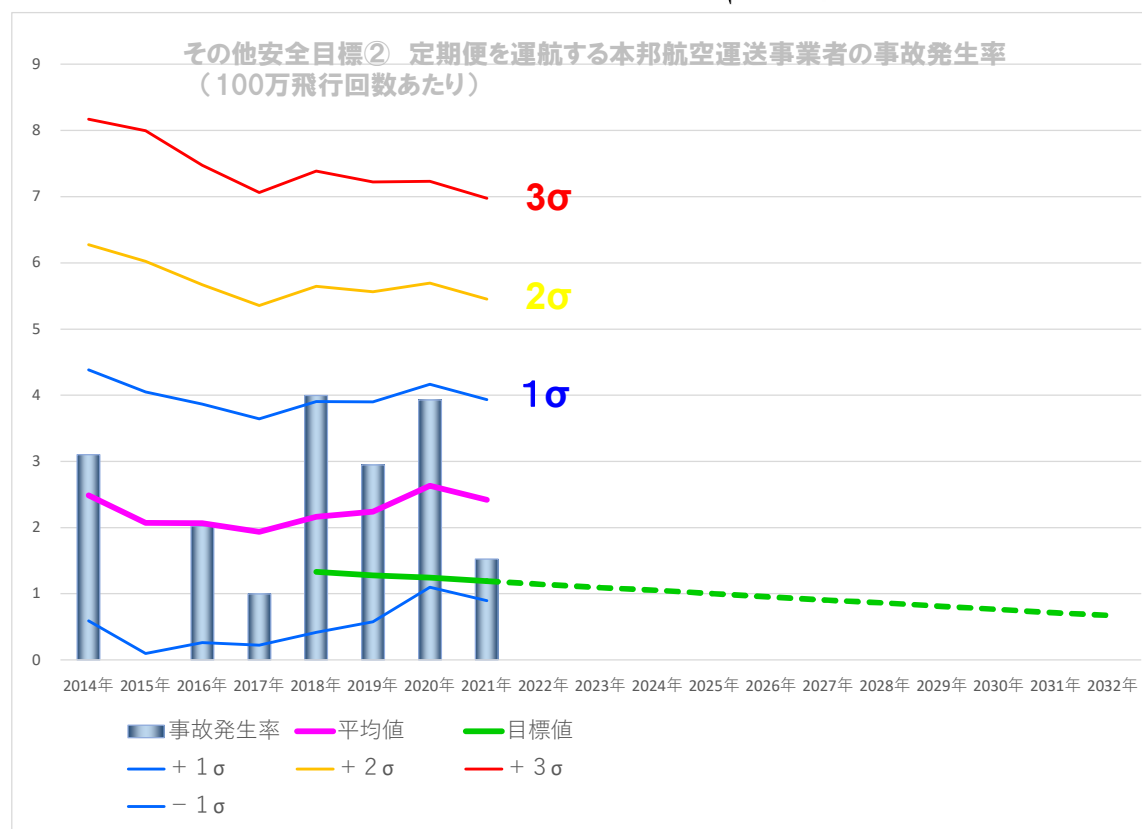
$$\frac{x_1 + x_2 + \dots + x_n}{n}$$

各データ: x_n (データ数 n は最大10)

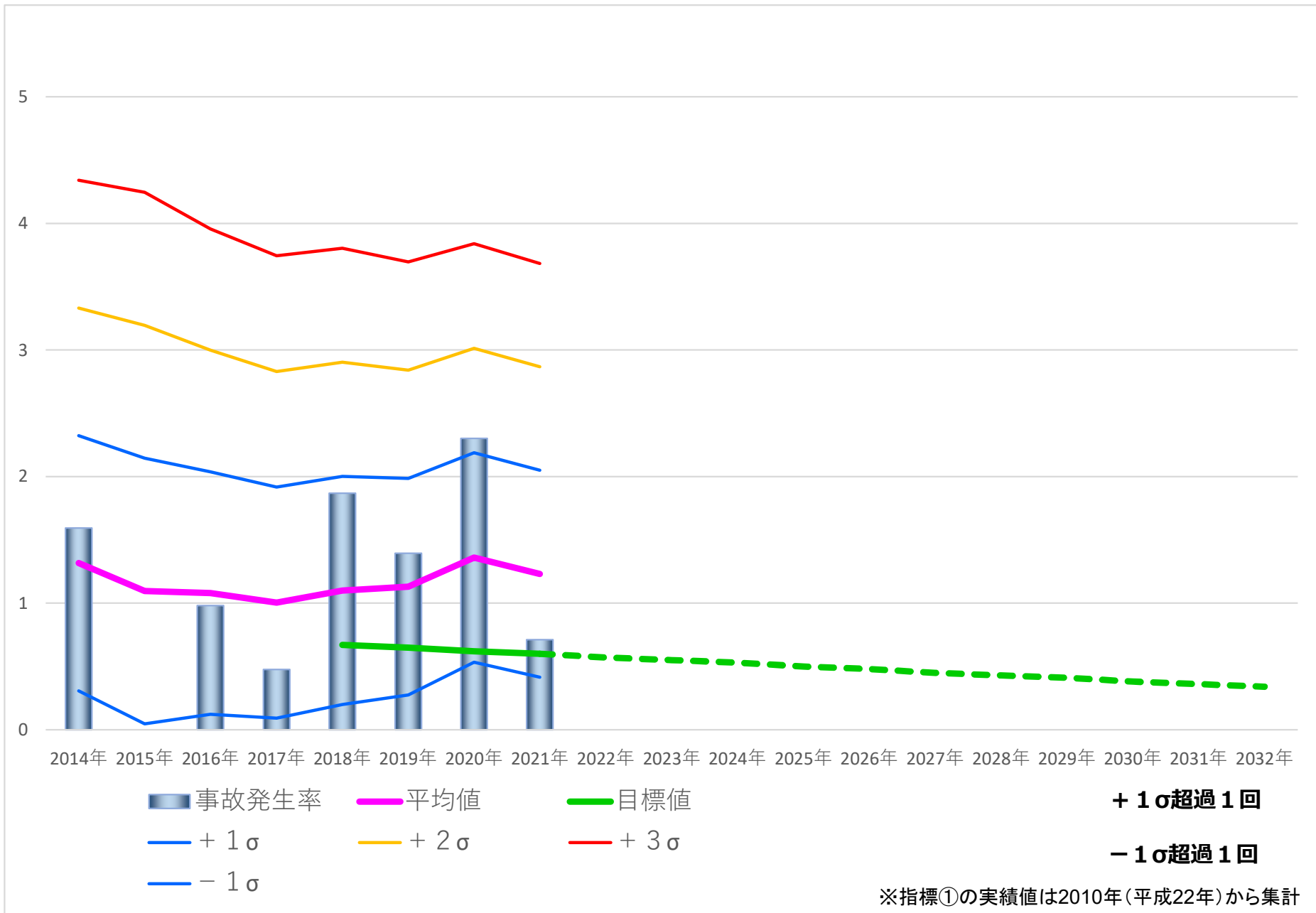
標準偏差σ:

$$\sqrt{\frac{1}{n-1} \sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}$$

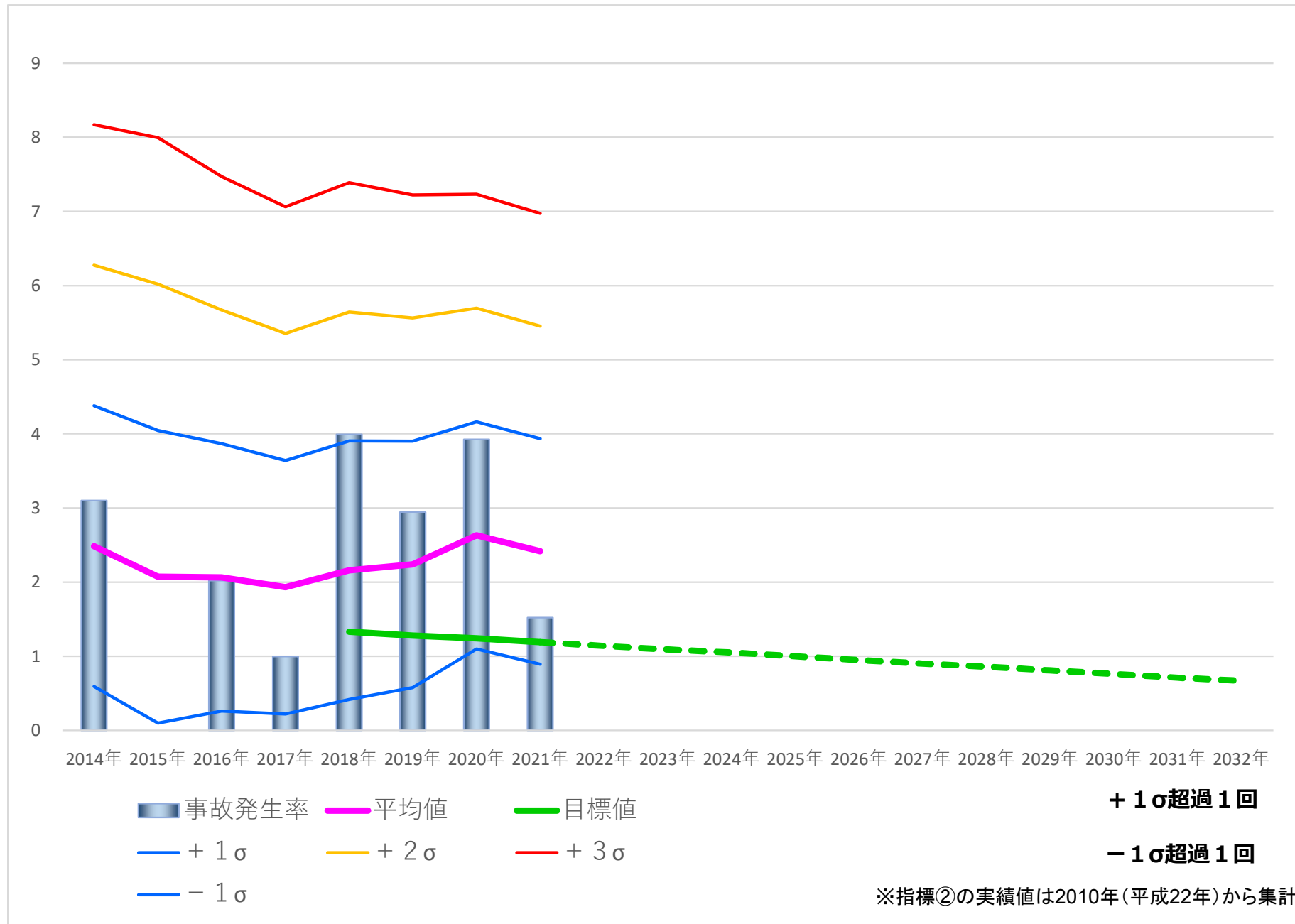
各データ: x_n (データ数 n は最大10)
平均値: \bar{x}



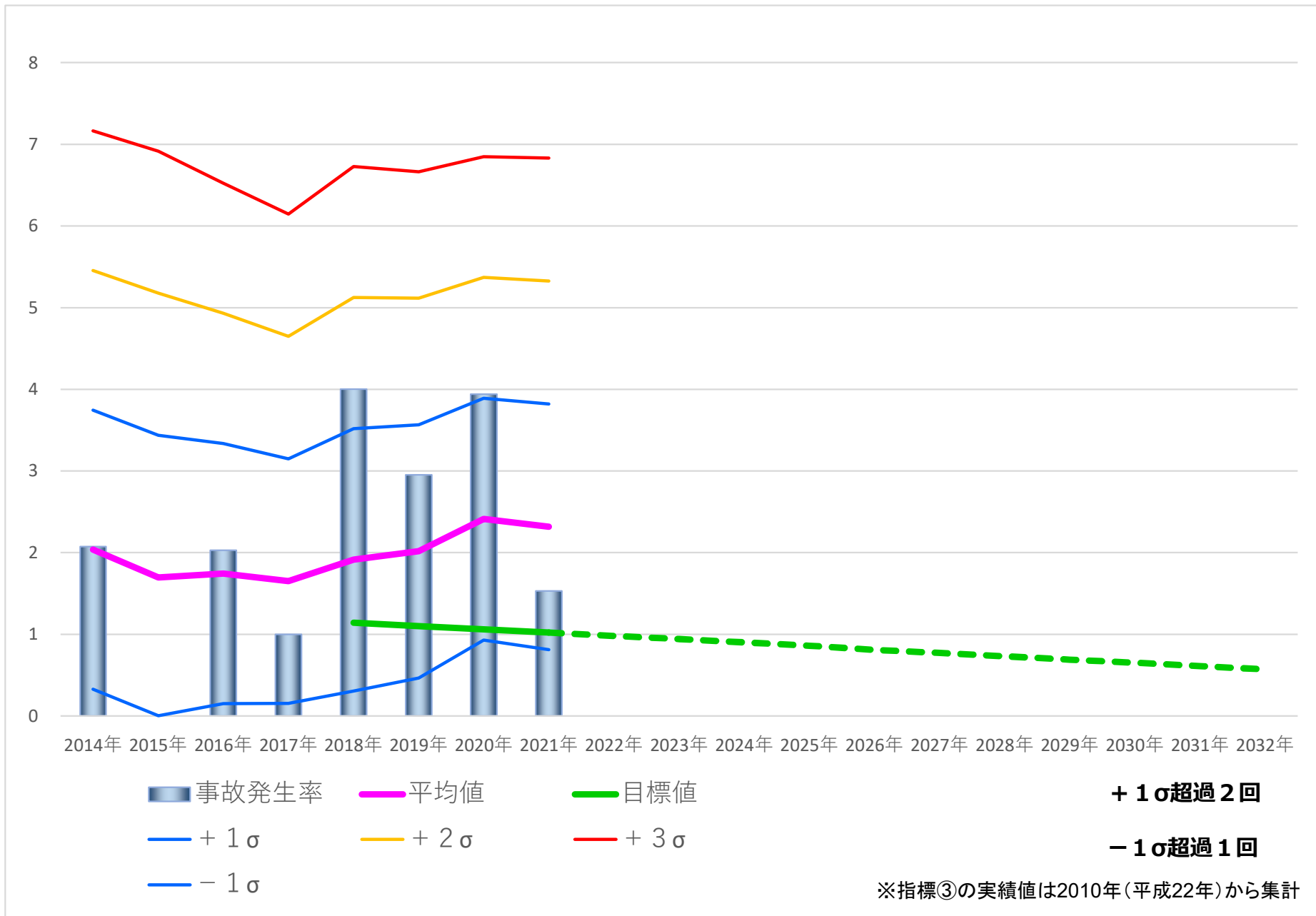
その他安全目標① 定期便を運航する本邦航空運送事業者の事故発生率 (100万飛行時間当たり)



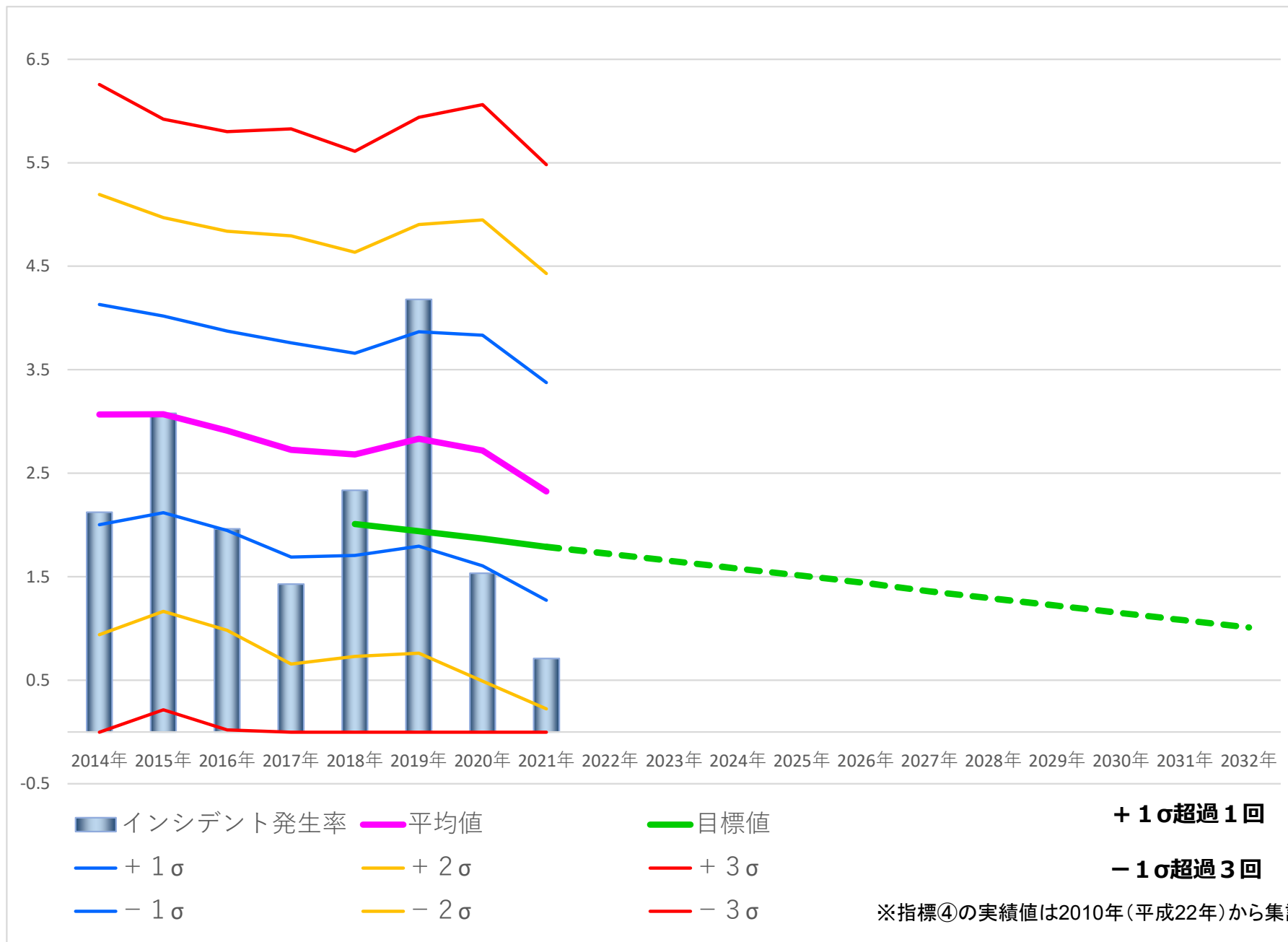
その他安全目標② 定期便を運航する本邦航空運送事業者の事故発生率 (100万飛行回数あたり)



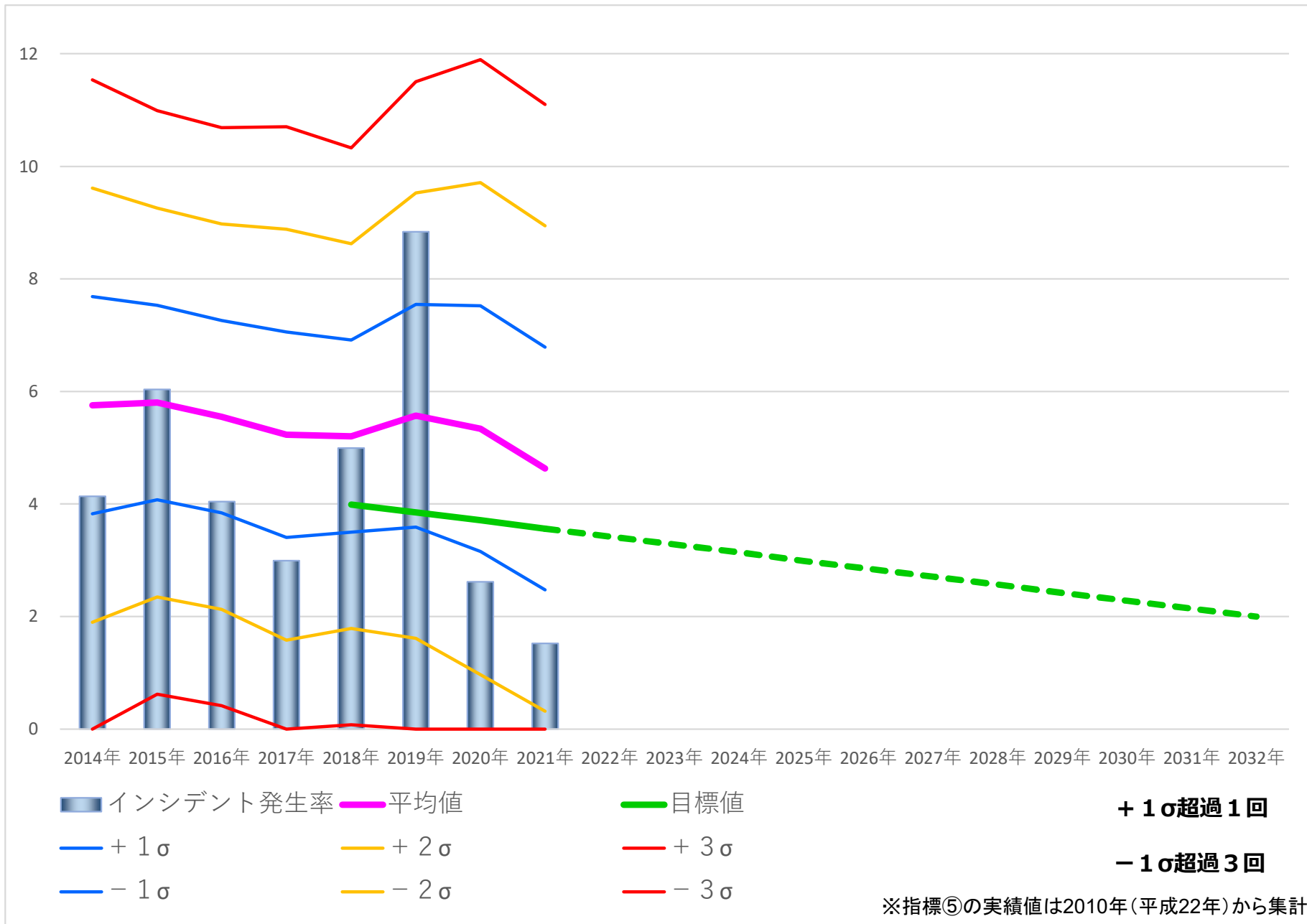
その他安全目標③ 定期便の事故発生率(本邦航空運送事業者)
(100万飛行回数あたり)



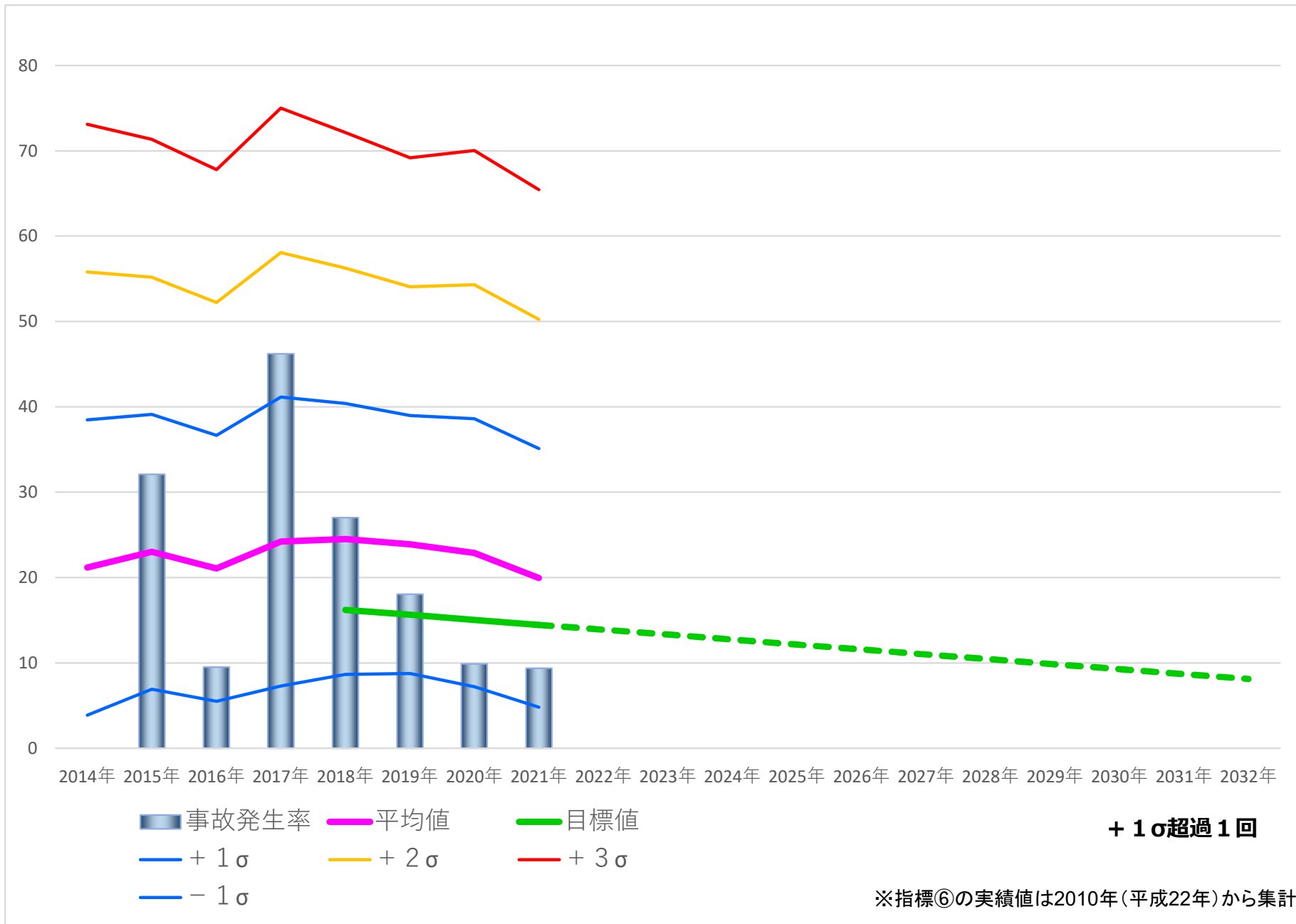
その他安全目標④ 定期便を運航する本邦航空運送事業者の重大インシデント発生率(100万飛行時間あたり)



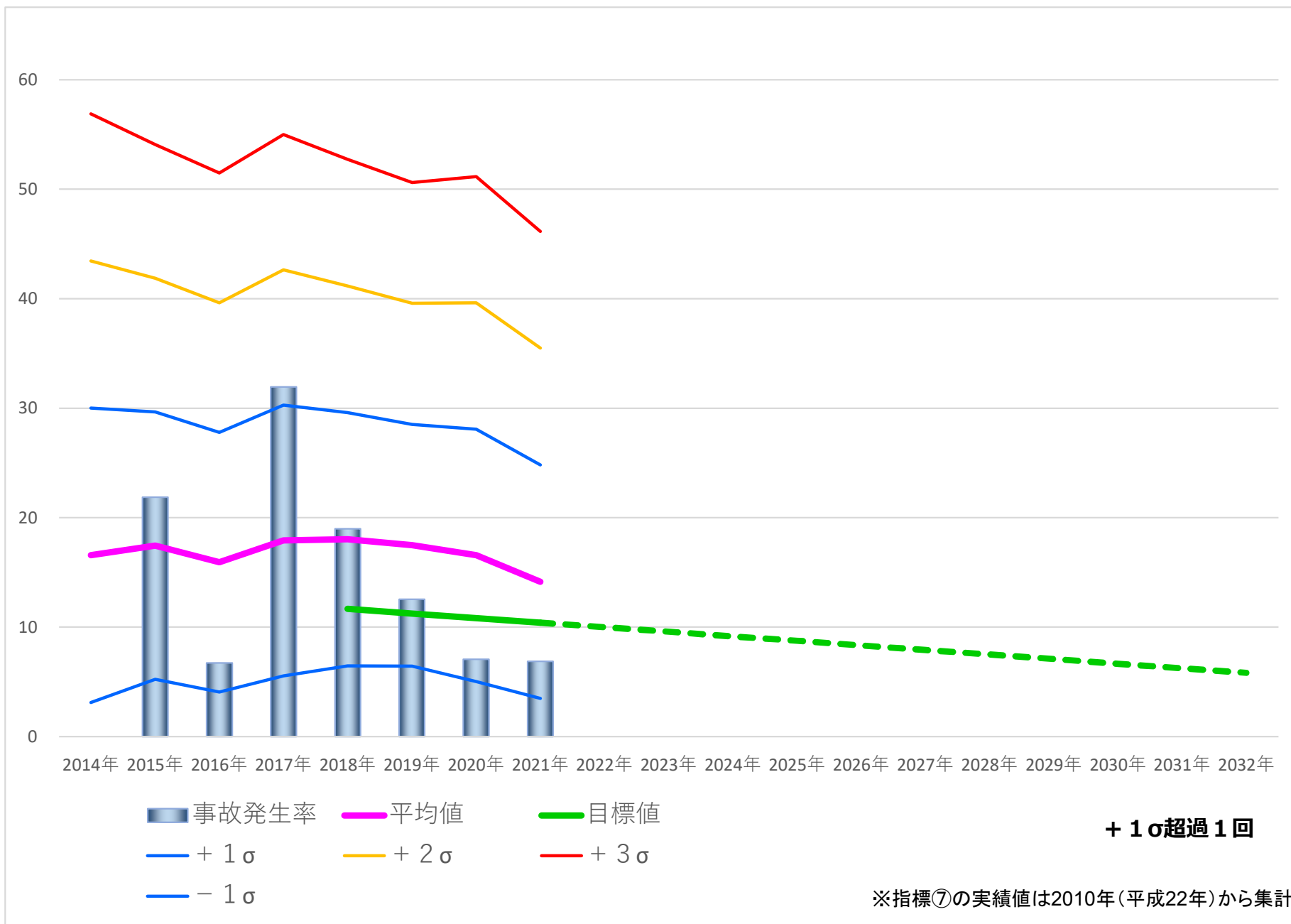
その他安全目標⑤ 定期便を運航する本邦航空運送事業者の重大インシデント発生率(100万飛行回数あたり)



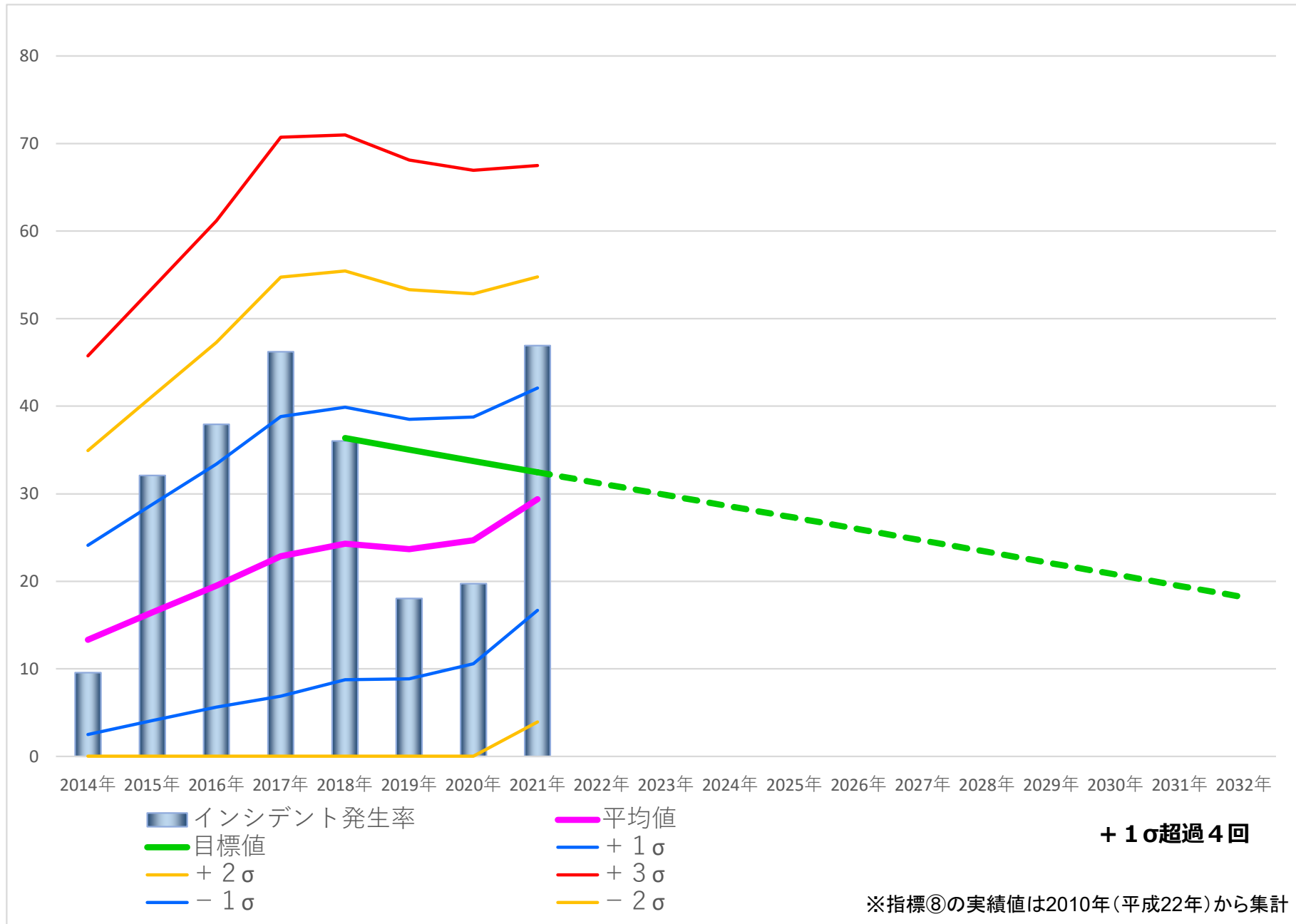
その他安全目標⑥ 航空運送事業者及び航空機使用事業者に係る航空事故発生率
(100万飛行時間あたり)



その他安全目標⑦ 航空運送事業者及び航空機使用事業者に係る航空事故発生率 (100万飛行回数あたり)

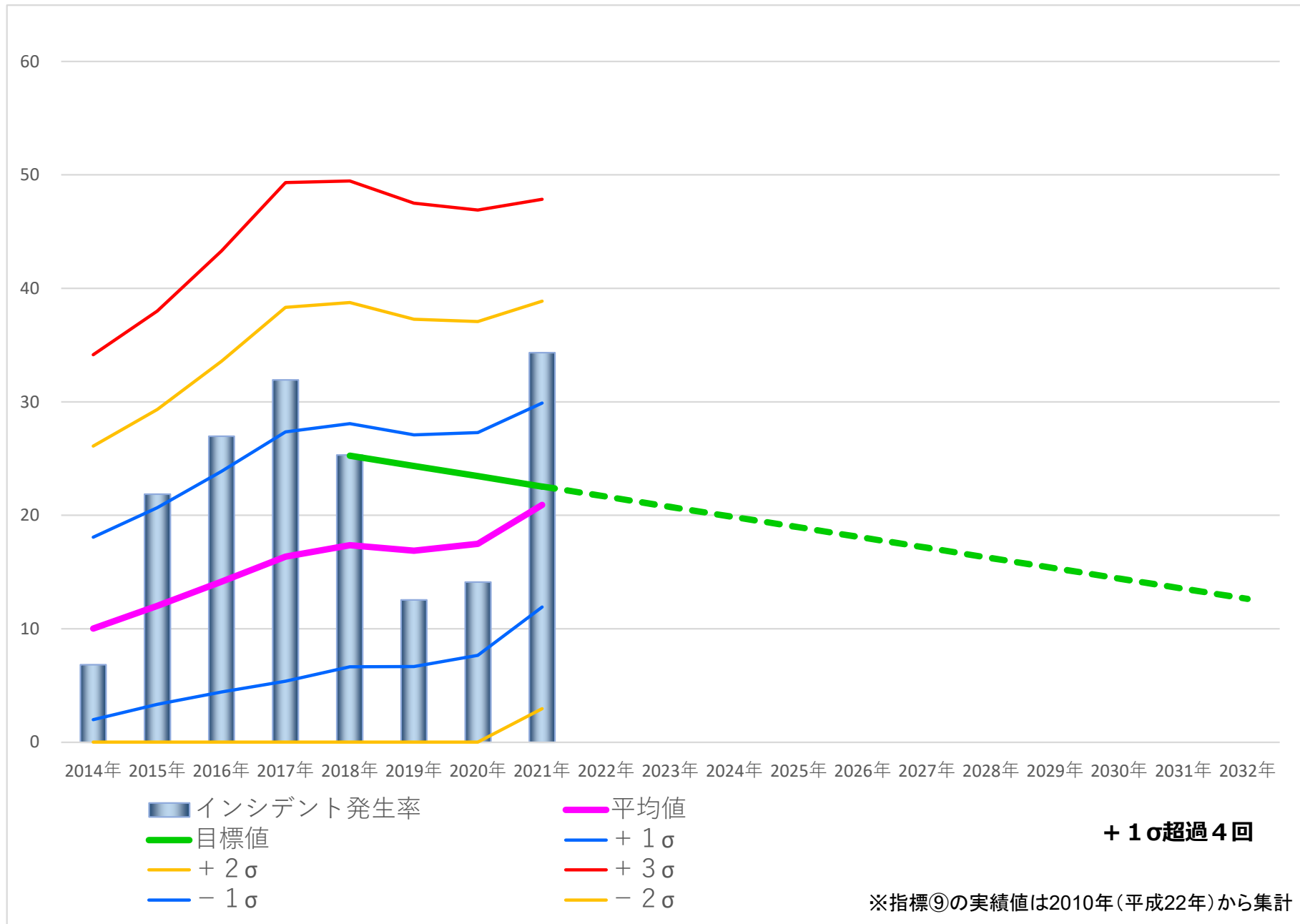


その他安全目標⑧ 航空運送事業者及び航空機使用事業者に係る重大インシデント発生率(100万飛行時間あたり)  国土交通省

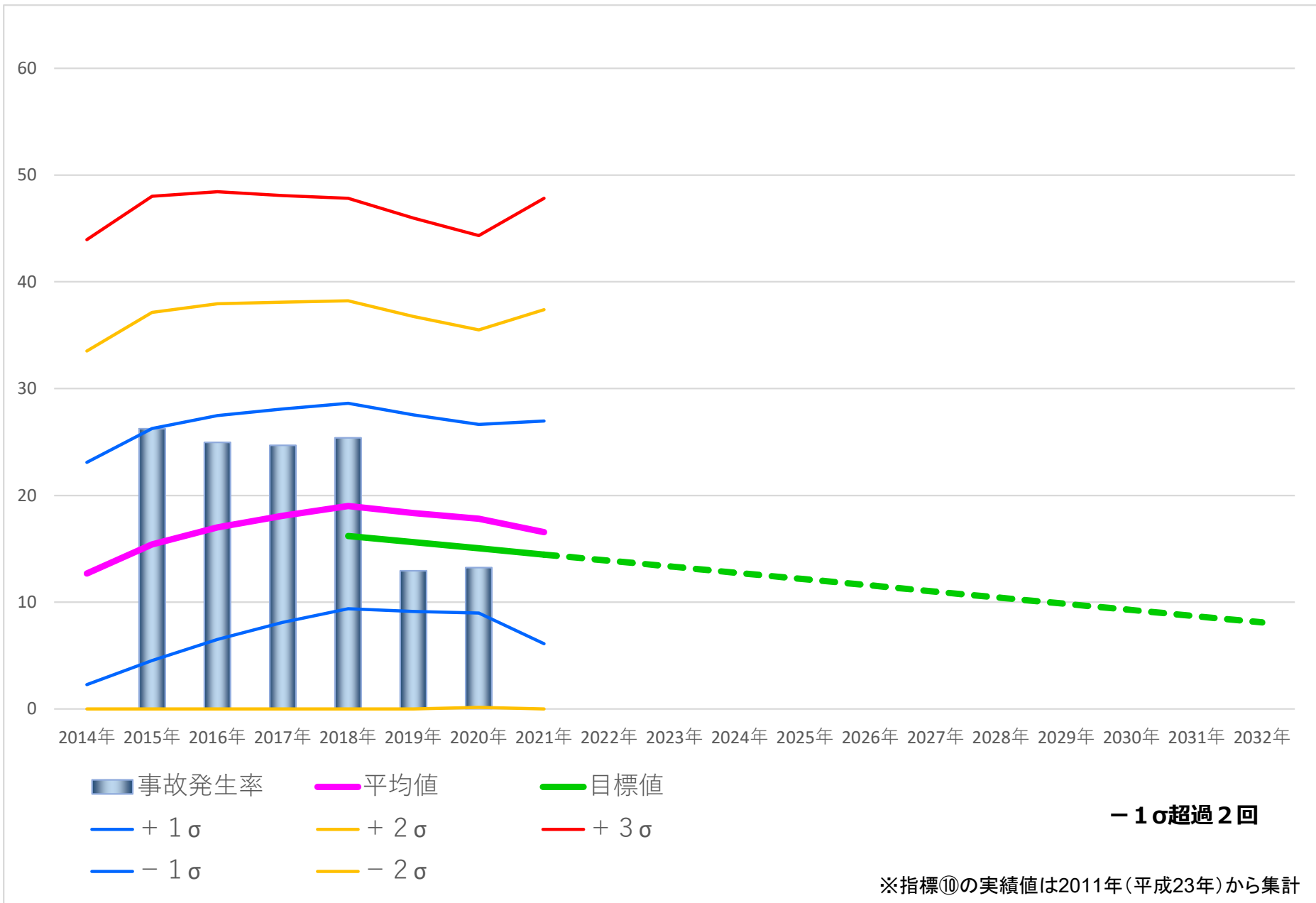


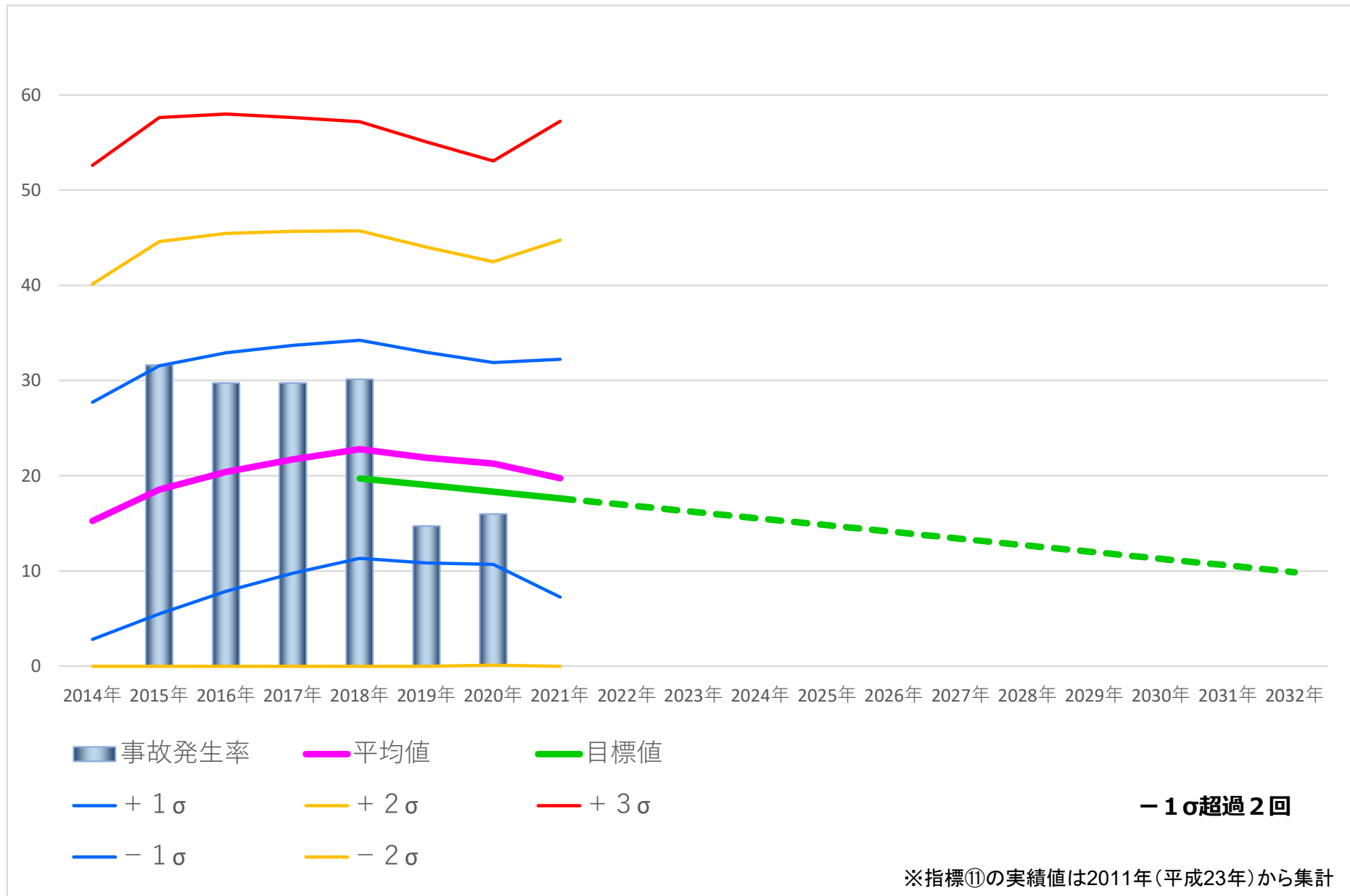
+ 1σ超過 4回

その他安全目標⑨ 航空運送事業者及び航空機使用事業者に係る重大インシデント発生率(100万飛行回数あたり)  国土交通省



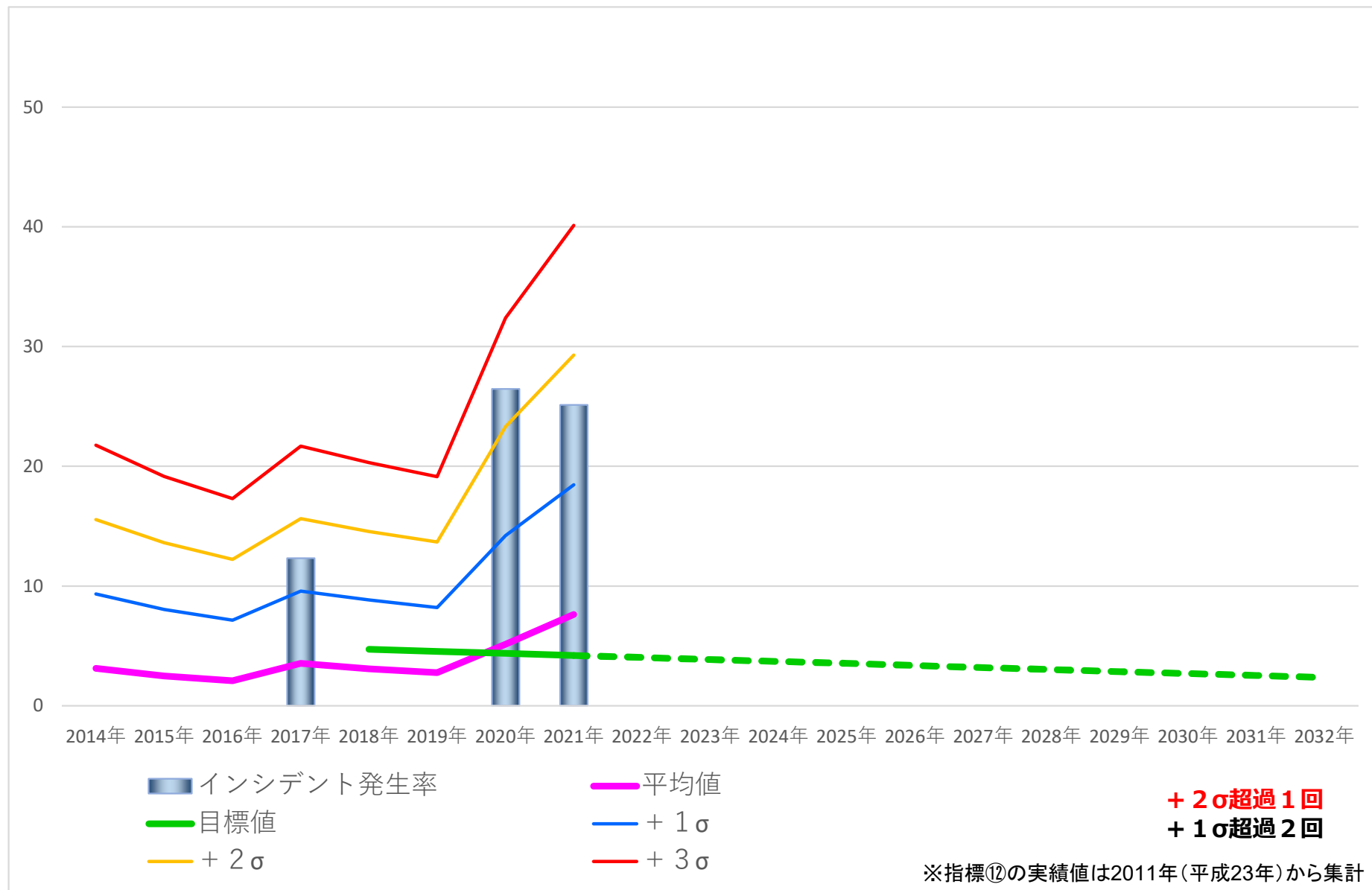
+ 1σ超過 4回



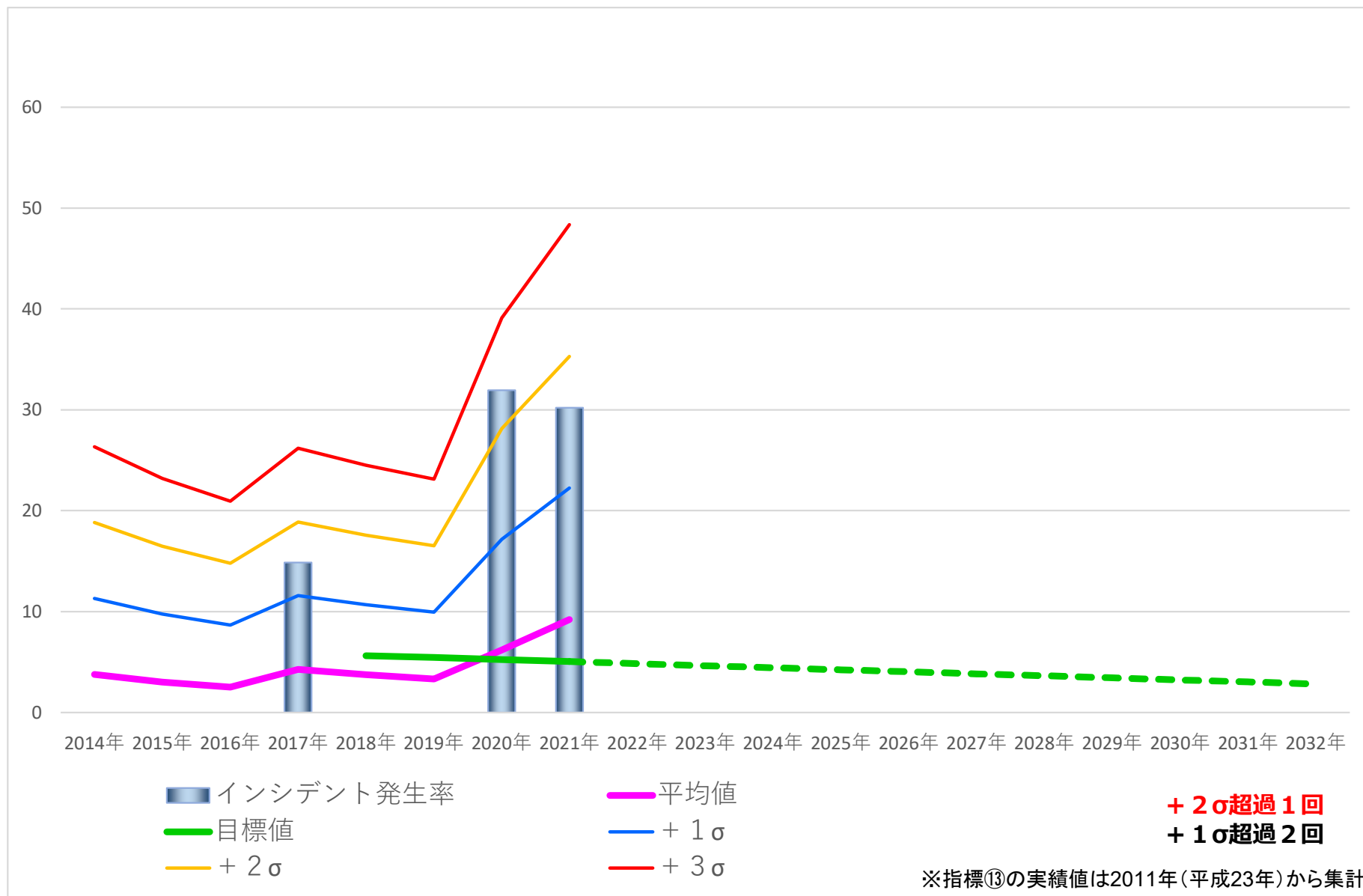


- 1σ超過2回

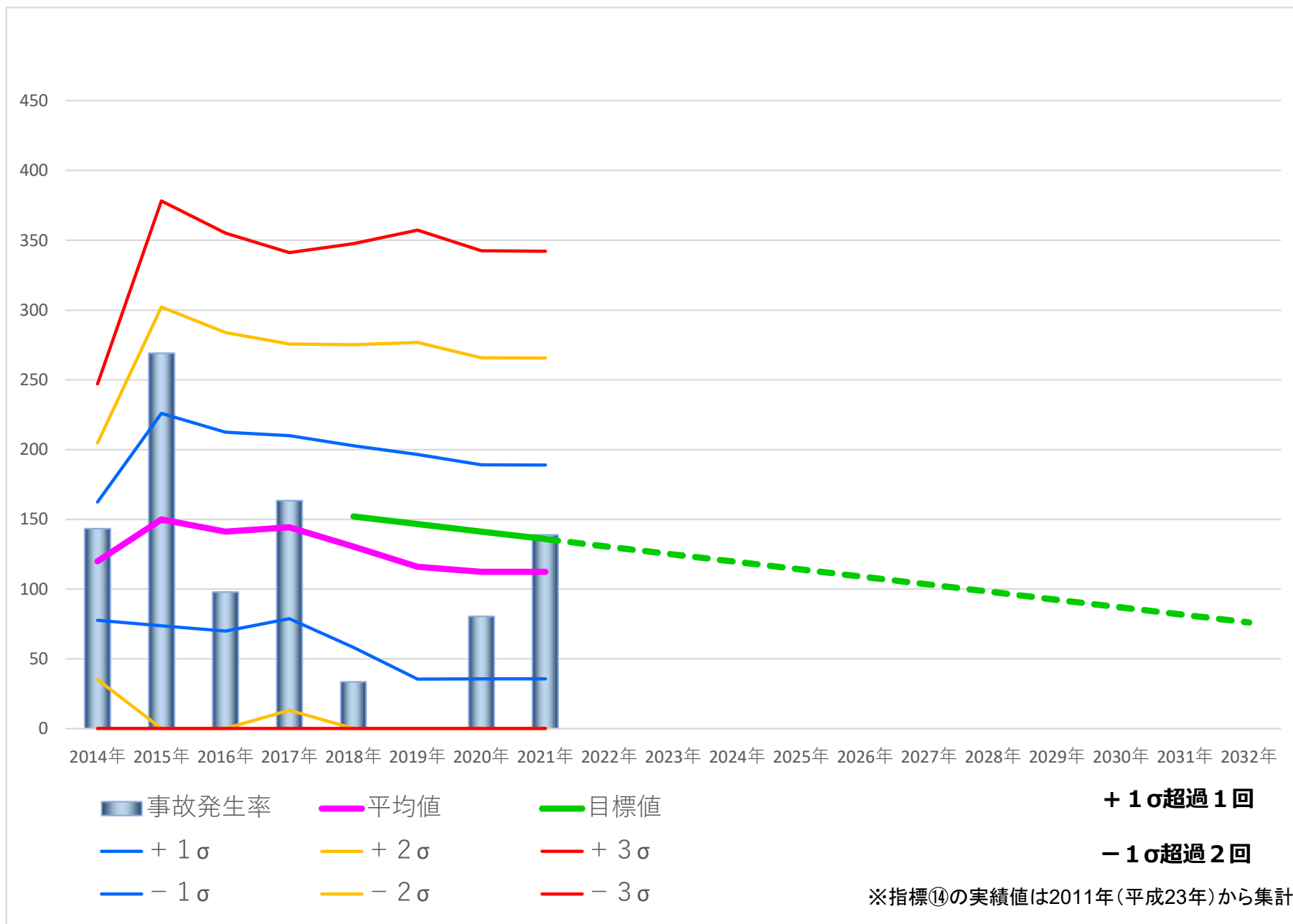
その他安全目標⑫ 国、地方公共団体に係る重大インシデント発生率 (100万飛行時間あたり)



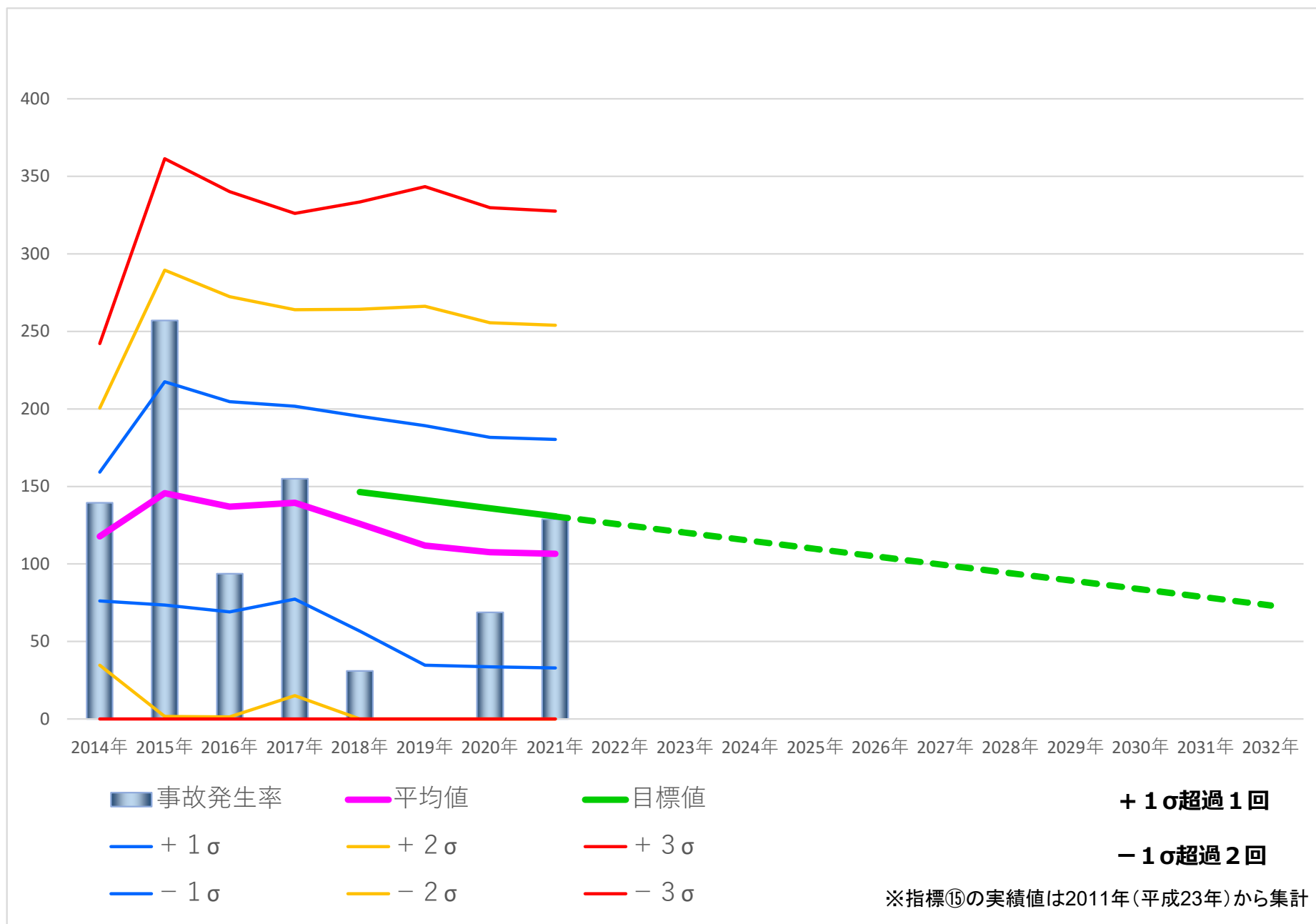
その他安全目標⑬ 国、地方公共団体に係る重大インシデント発生率 (100万飛行回数あたり)



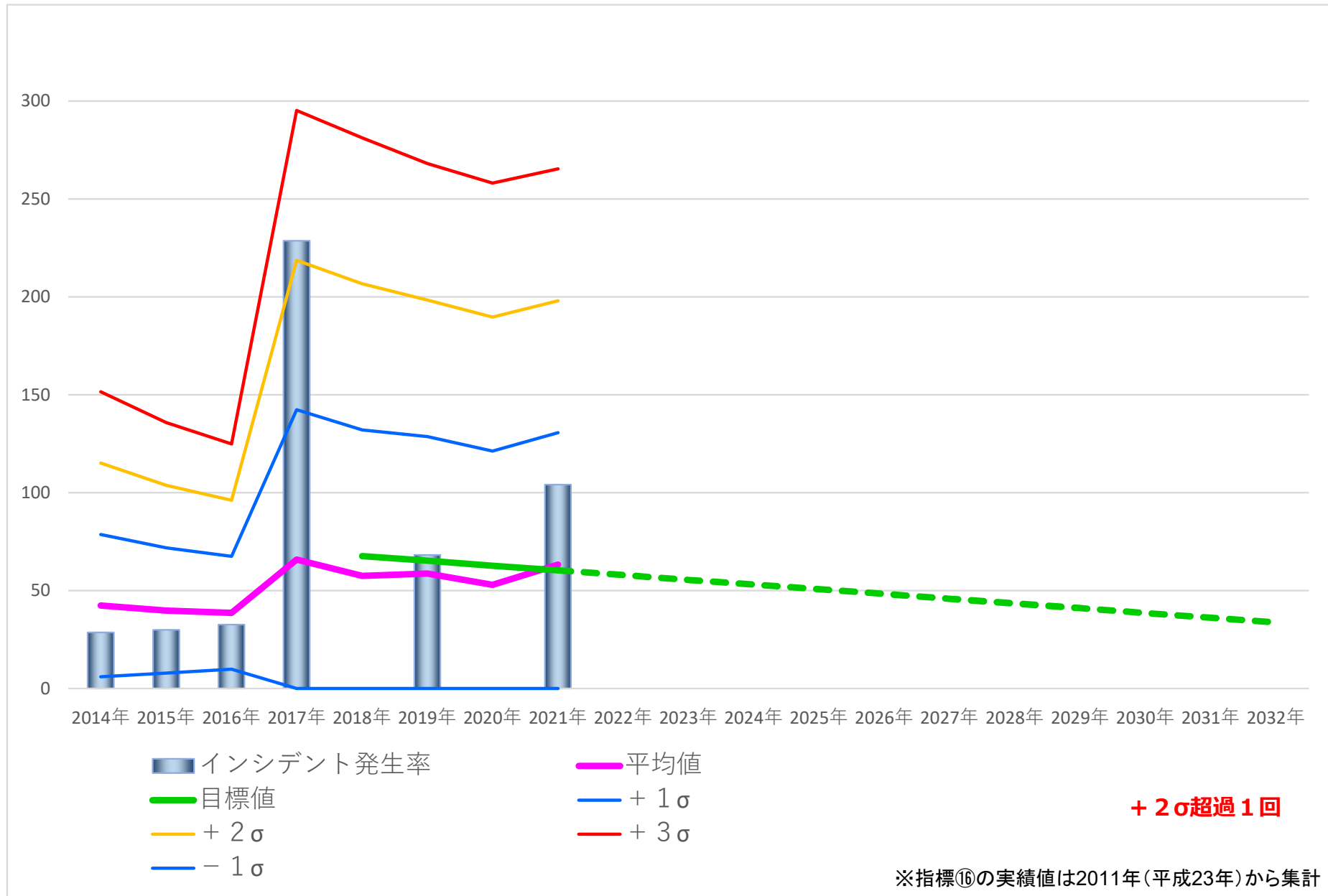
その他安全目標⑭ 個人に係る航空事故発生率(100万飛行時間あたり)

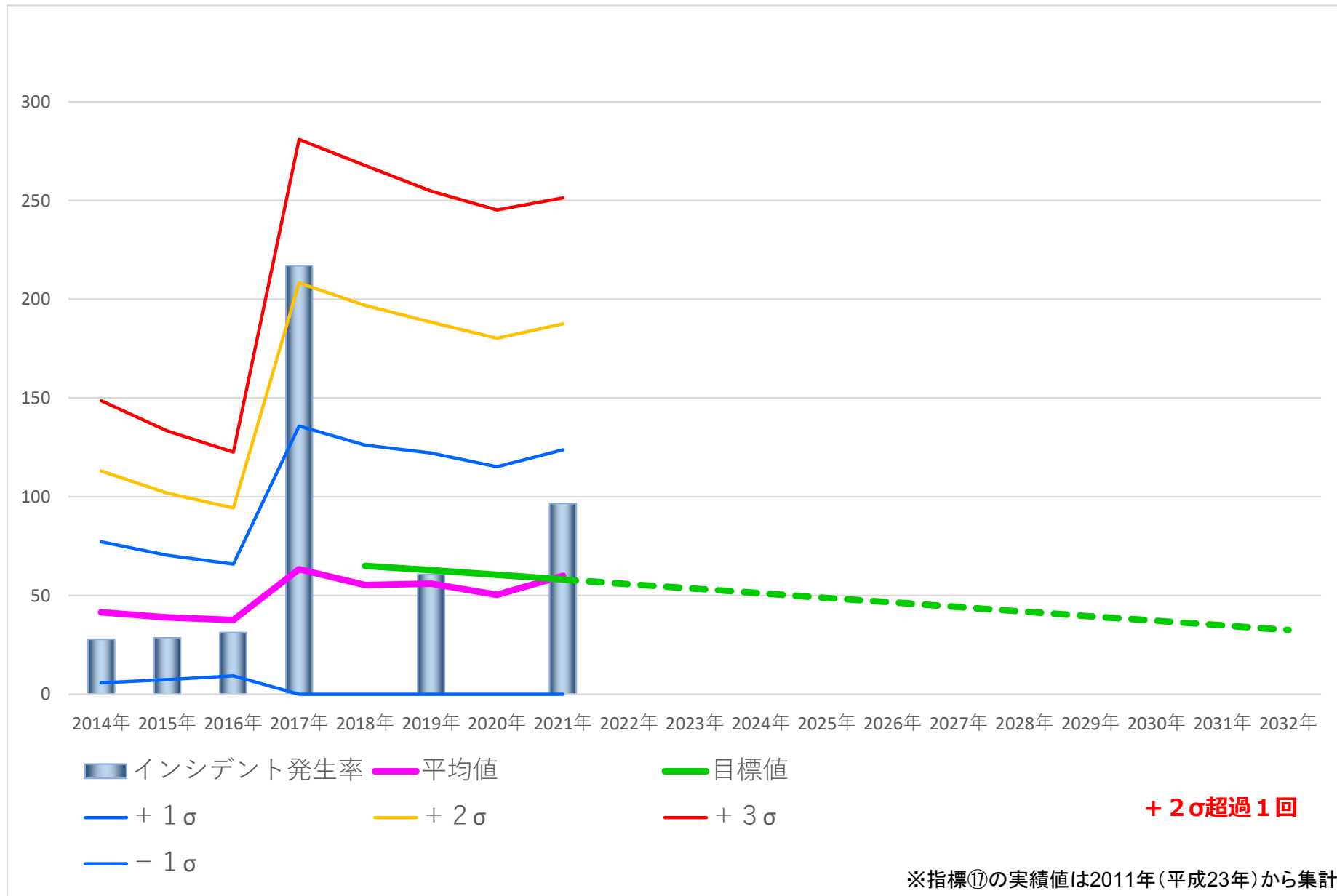


その他安全目標⑮ 個人に係る航空事故発生率(100万飛行回数あたり)

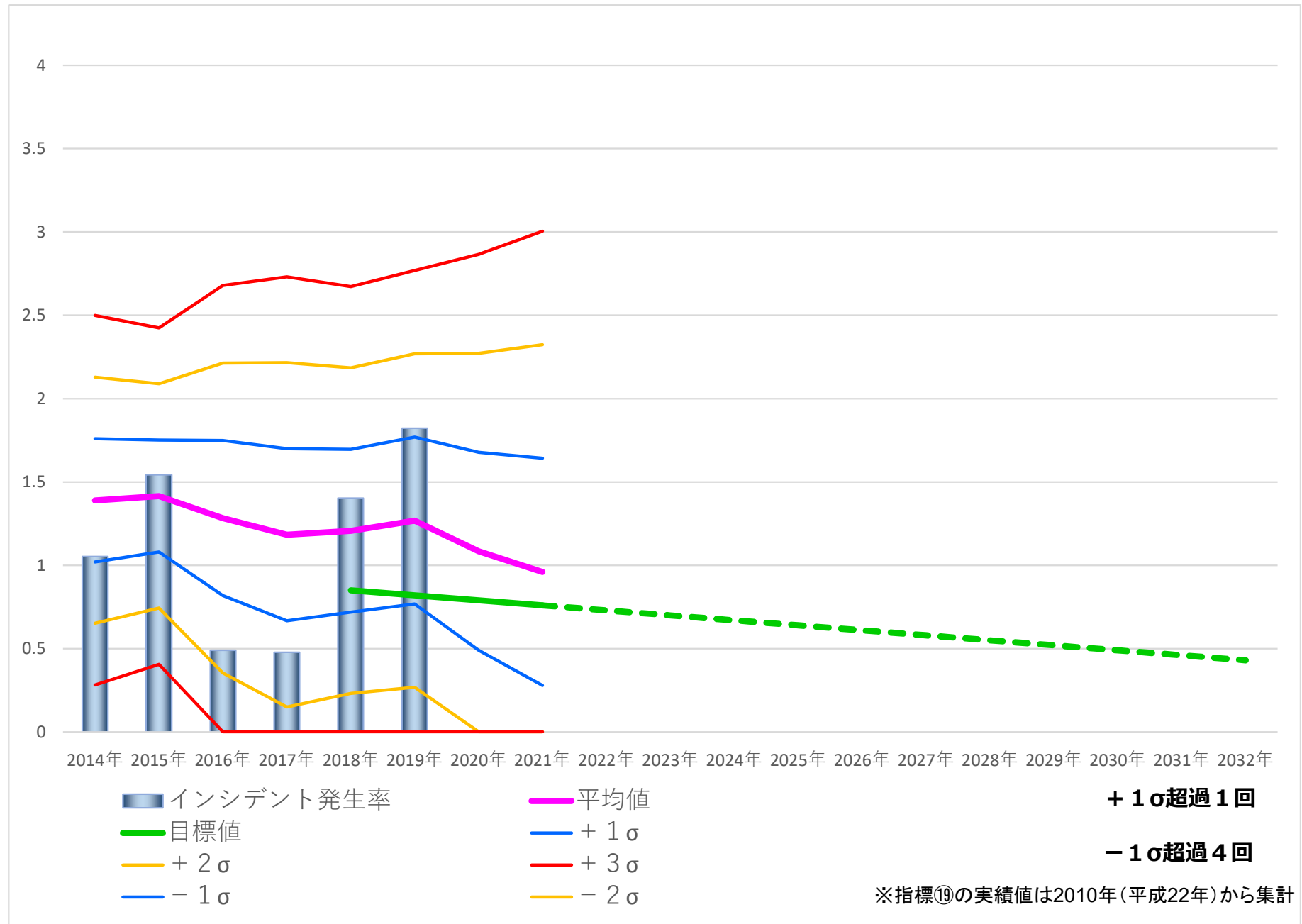


その他安全目標⑯ 個人に係る重大インシデント発生率(100万飛行時間あたり)

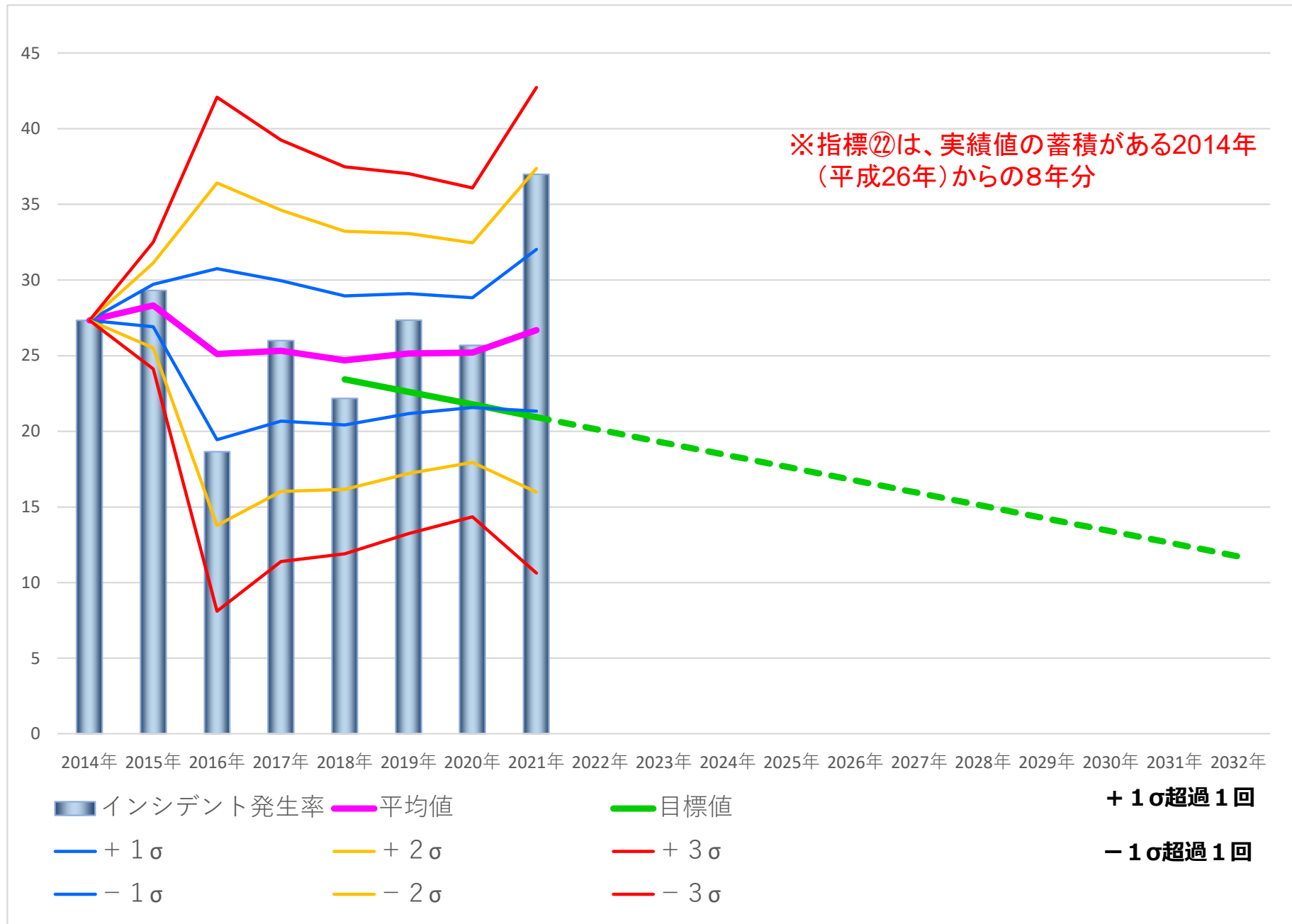




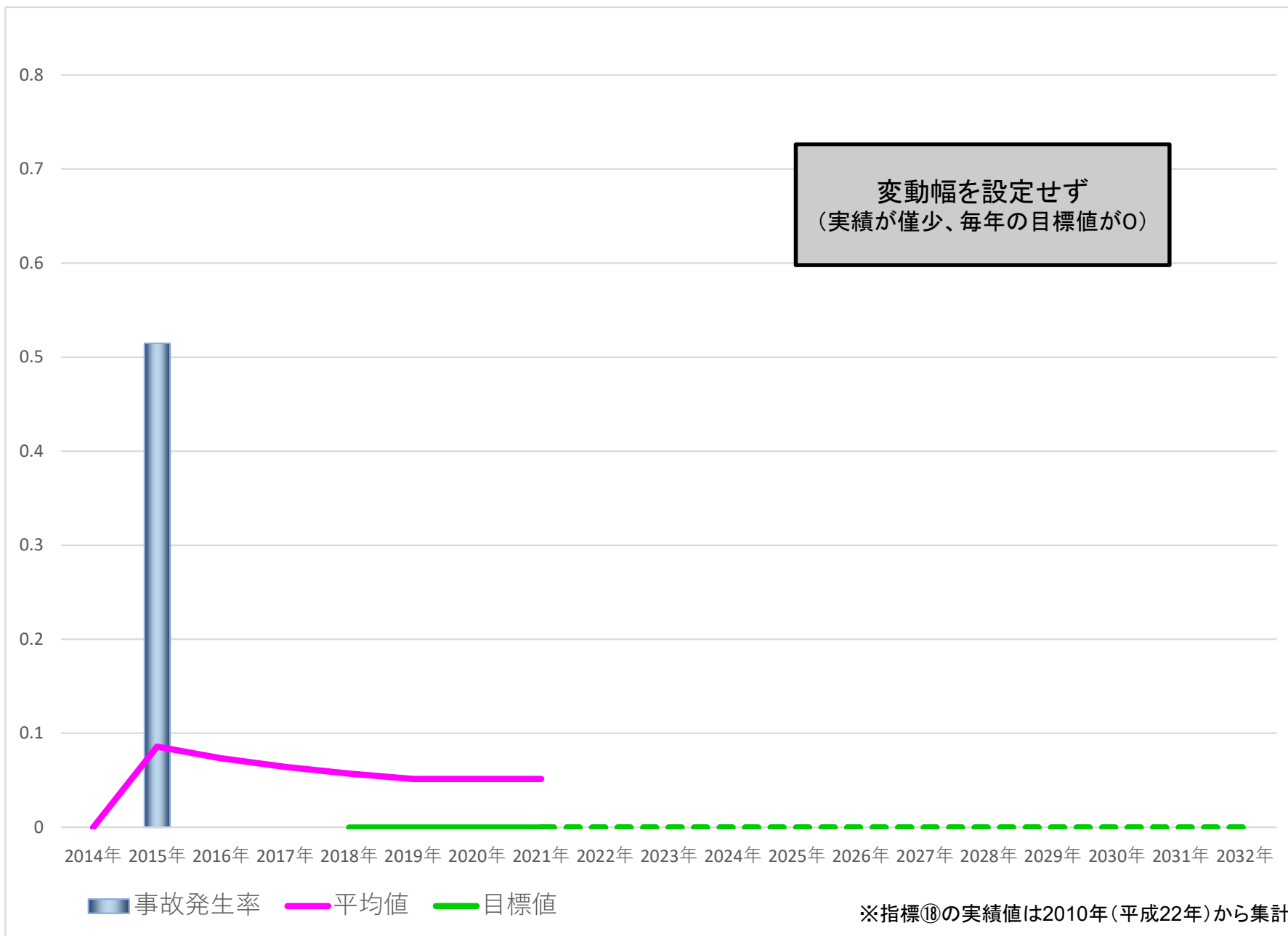
その他安全目標⑱ 航空保安業務に関する又は関係するおそれのある重大インシデント発生率(100万管制取扱機数あたり)  国土交通省



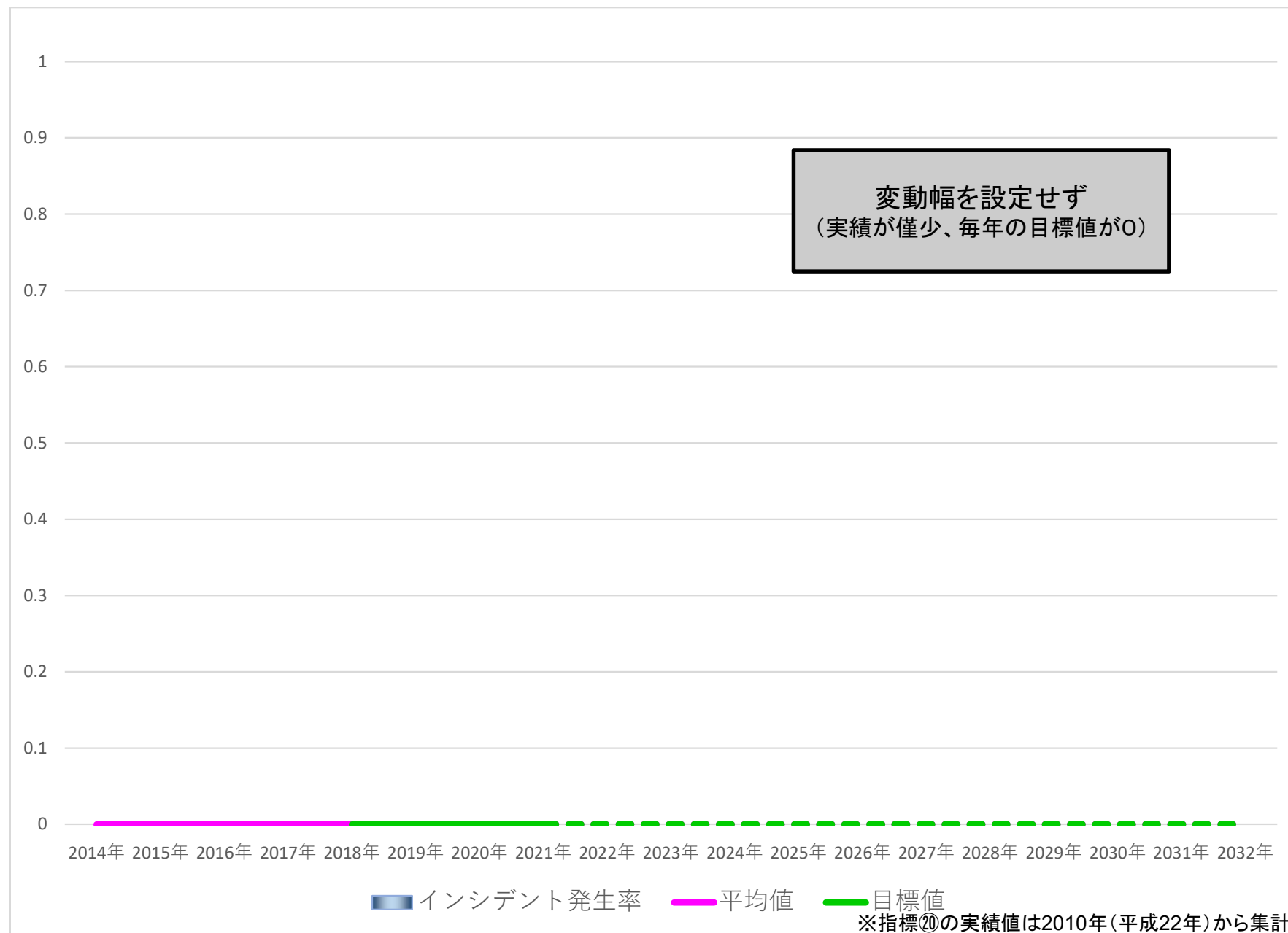
その他安全目標② 制限区域内において、地上での作業又は地上の施設若しくは物件に起因する人の死傷、又は航空機が損傷した事態の発生率(100万着陸回数あたり)



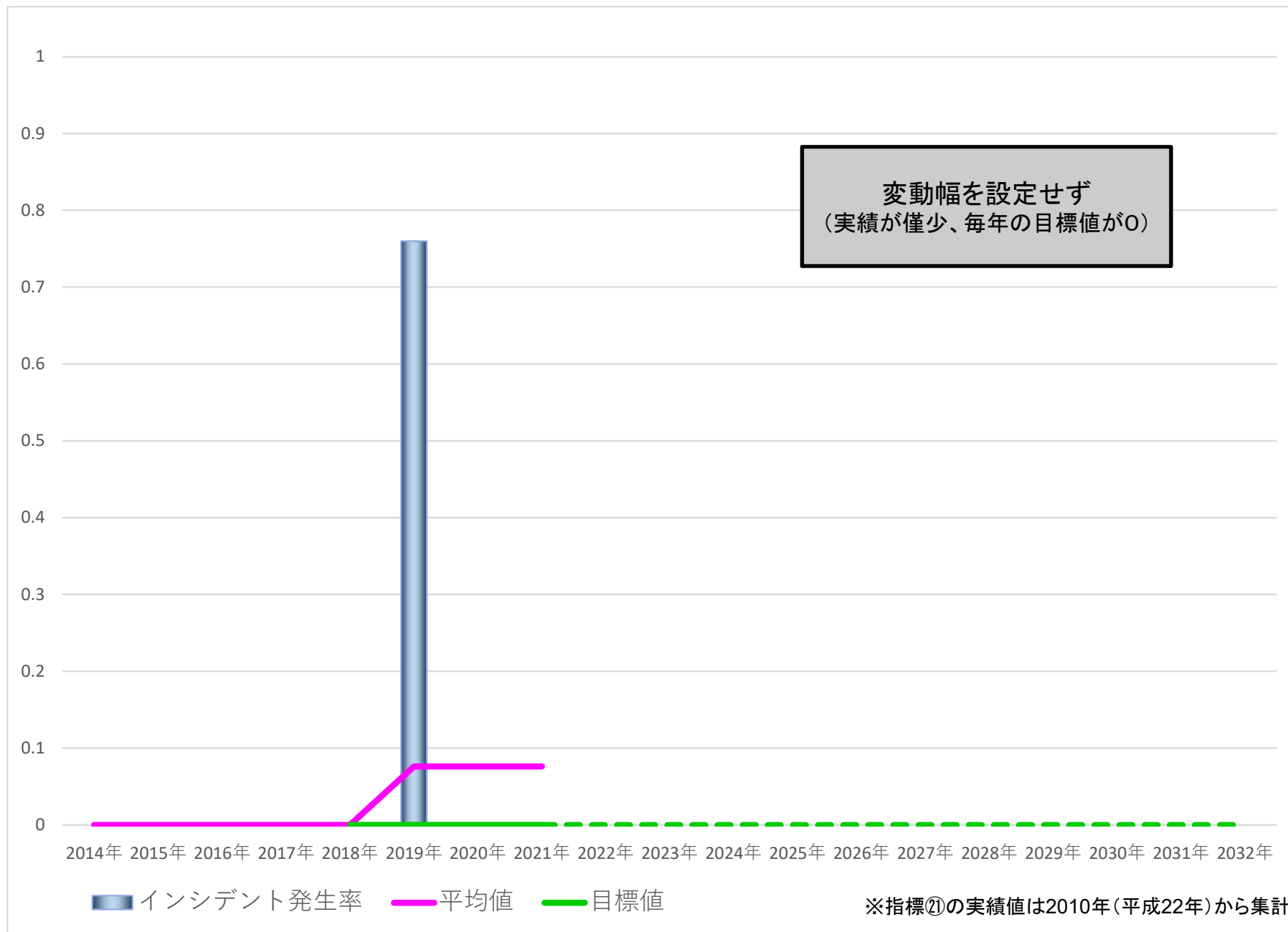
その他安全目標⑱ 航空保安業務に関する又は関係するおそれのある航空事故発生率(100万管制取扱機数あたり)



その他安全目標⑳ 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)



その他安全目標⑳ 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)



変動幅の検討(まとめ)

変動幅の設定について

- ✓ ICAOが示している考え方に則り、実績値の平均をベースにした標準偏差の考え方に基づくトリガー値(変動幅)を設定し、各年ごとの数値変動の度合いを可視化することで、安全上の重大な問題が起こる前に対応を図る。
- ✓ ただし、既存指標のうち3指標(⑱、㉓、㉔。毎年の目標値がゼロで、実績も僅少)については、トリガー値(変動幅)を設定することが適さないと考えられることから、上記とは分けて対応することとする。具体的には、変動幅は設定せず、これに代わる基準を設けて対応を図ることとする。

※これら3指標については、これまでの実績からは明らかに正規分布とは言えないという点からも、他指標と分けて対応することが適当と考えられる。

- ✓ なお、目標値(SPT)の達成判定に関する評価はこれまでと同様に行うこととするが、その際には、目標数値を超えたか超えていないかという点のみに留まらず、今回設定するトリガー値(変動幅)による数値変動の度合いなどを含め、評価を行うこととする。

①-2 フォローアップ・アクションの検討について

ICAOによるトリガー値(変動幅)の例 (再掲)

Safety Management Manual(SMM)では、Safety triggers(変動幅)の設定方法として下記の例が記されている。

- 前の期間※のデータの平均に標準偏差を加えた値をトリガーレベルとする。
(※期間の長さに係る具体の記述はない)
- この例では、傾向が前の期間の平均から+1SDまたは+2SDを超えたときに、安全上の緩和措置を講じる必要がある場合がある。

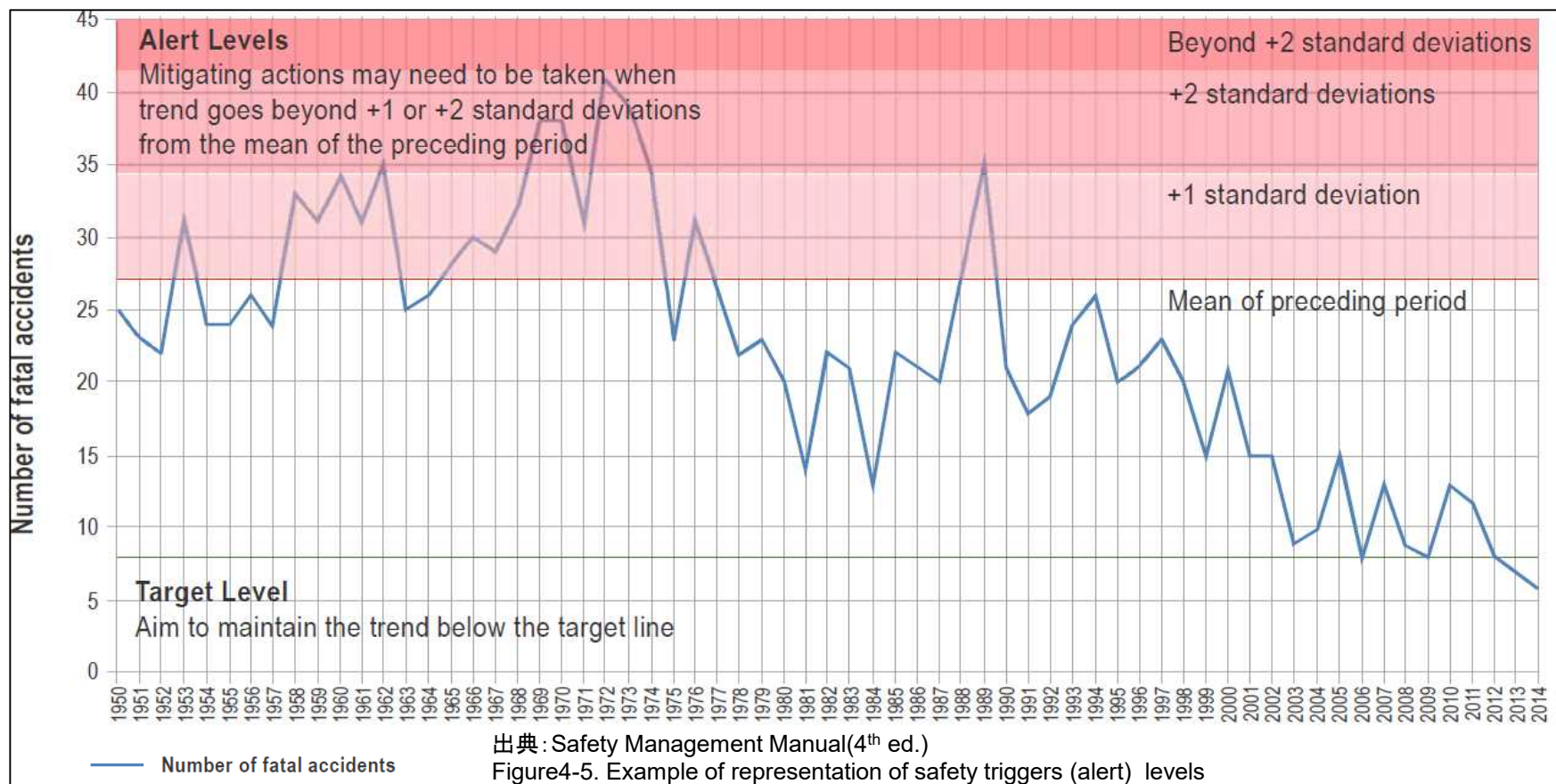
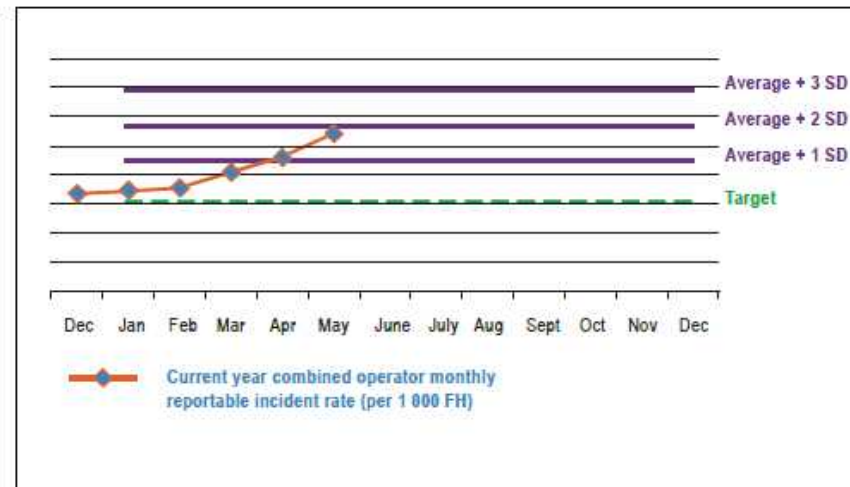
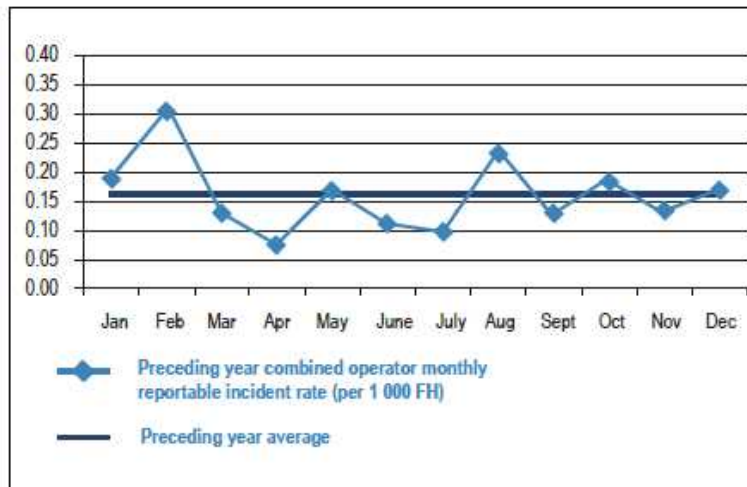


Table 4-A4-5. Example of an SSP safety performance indicator chart (with alert and target level settings)



a) Alert level setting:

The alert level for a new monitoring period (current year) is based on the preceding period's performance (preceding year), namely its data points average and standard deviation. The three alert lines are average + 1 SD, average + 2 SD and average + 3 SD.

b) Alert level trigger:

An alert (abnormal/unacceptable trend) is indicated if any of the conditions below are met for the current monitoring period (current year):

- any single point is above the 3 SD line
- 2 consecutive points are above the 2 SD line
- 3 consecutive points are above the 1 SD line.

When an alert is triggered (potential high risk or out-of-control situation), appropriate follow-up action is expected, such as further analysis to determine the source and root cause of the abnormal incident rate and any necessary action to address the unacceptable trend.

c) Target level setting (planned improvement):

The target level setting may be less structured than the alert level setting, e.g. target the new (current year) monitoring period's average rate to be say 5% lower (better) than the preceding period's average value.

d) Target achievement:

At the end of the current year, if the average rate for the current year is at least 5% or more lower than the preceding year's average rate, then the set target of 5% improvement is deemed to have been achieved.

e) Alert and target levels — validity period:

Alert and target levels should be reviewed/reset for each new monitoring period, based on the equivalent preceding period's average rate and SD, as applicable.

フォローアップ・アクション案

- ICAOでは1σ又は2σを連続して複数回超えた場合に、安全上のフォローアップ・アクションを講じる場合があるとしているが、我が国の指標における実績値のデータ数は多くないこと等から、まず1σを超えた場合にはフォローアップ・アクションが必要な状態と判断する。
- 更に、2σを超えた場合には、1σを越えた時よりも具体的な方策を講ずる必要があると考えられ、より踏み込んだフォローアップ・アクションを講ずるものとする。
- なお、ICAO SMM(3rd ed.)では変動幅を超えた度合いだけでなく、連続性についても着目している点については、我が国における要件においても連続性を勘案する。
- 具体的な要件設定やフォローアップ・アクションの内容については以下の表のとおり。
- なお、変動幅を設定しない指標(指標番号⑱、㉑、㉒)については、事故又はインシデントが発生した場合に、Alert level 「low」の対応を取るものとする。

Alert level	要件設定	フォローアップ・アクション(FA)
high	2σを超える年発生率 1σを2回連続超える年発生率	「low」の対応に加え、詳細な分析や具体的な改善方策を検討(必要に応じ分析チームを立ち上げ)
low	1σを超える年発生率	当該指標の実績動向を把握し、内部の検討会(毎月開催)で報告
normal	上記以外	—

①-3 新指標の追加について

○指標に係る今後の方針について(第17回 技術・安全部会からの抜粋)

- 我が国の指標は遅行指標のみであったが、ICAOからの指摘も踏まえ、事象に繋がる新指標(前兆指標、先行指標)を追加する。
- 今後採用する新たな指標(前兆指標や先行指標など)に関して、長期目標、各年度の目標(SPT)に関する考え方の整理を行う。

【前兆指標の追加】

○ICAOの優先事項であるHRC(High Risk Category)に関連する指標を追加する。

カテゴリー(HRC)	追加する指標
滑走路進入(RI)	<ul style="list-style-type: none"> • 航空機の滑走路誤進入(H-1) • 車両または人の滑走路への無許可進入(H-2)
滑走路逸脱(RE)	<ul style="list-style-type: none"> • 滑走路逸脱の件数(H-3)
地表との衝突(CFIT)	<ul style="list-style-type: none"> • 対地接近警報装置(GPWS)の警報に基づく回避操作(H-4,H-5)
空中衝突(MAC)	<ul style="list-style-type: none"> • 航空局が受領した空中衝突防止装置の回避指示(RA)通報の件数。(H-6,H-7)
飛行中の制御不能(LOC-I)	<ul style="list-style-type: none"> • 異常姿勢からの回復操作(H-8,H-9) • 失速からの回復操作(H-10,H-11)

新指標(H-1~H-11)に係る目標値、変動幅設定の考え方

- 新指標の目標設定については、
 - 我が国においてHRCに関連する指標のデータは、蓄積年数が多くないことから、現時点では長期目標は定めず、減少傾向であることを目指すこととしたい。
 - ※ GASP(2023-2025)において、HRCを含む運用上の安全リスクの低減の目標は、「減少傾向の維持」とされている。
 - ※ 諸外国では、HRCに関連する指標について、他の指標と異なる目標を定めているところがある。
(例)米国では、滑走路逸脱(RE)、滑走路進入(RI)などを含むSurface Safetyの指標について、目標値は固定値としている。

(参考)データ蓄積年数

滑走路進入(RI):	6年間(H28から)	飛行中の制御不能(LOC-I):	6年間(H28から)
滑走路逸脱(RE):	3年間(R1から)	地表との衝突(CFIT):	6年間(H28から)
空中衝突(MAC):	3年間(R1から)		

- ※ 今後、データの蓄積状況に応じて目標設定のあり方を検討する。
- なお、減少傾向であることの判断については、AP-RASP(2023-2025)におけるHRCのリスク低減の目標が、過去3年間の移動平均の減少で検討されていることを踏まえ、我が国においても過去3年間の移動平均の減少とすることとする。
- 指標が減少傾向とならなかった場合は、Alert level「low」の対応を取ることとする。

今後の指標の追加について

○今後、NASPの策定等の状況も踏まえ、更なる指標追加を検討していく。

➤ 先行指標の例

- ・自発報告件数
- ・事故防止キャンペーン等の実施回数
- ・ワークショップ、セミナー実施回数

② 航空安全プログラムの改正について

○現行の我が国の航空安全プログラム(SSP)は、ICAO Annex19に定める「SSPの4つの構成要素及び付随する8つのCE(Critical Elements)」への対応関係が明確でない。
 ○2015年のICAOから我が国のSSPに対する指摘に対応する必要。
⇒これらに対応するため、SSPの改正を行う。

○4つの構成要素・8つのCEの形式に対応するため追記する主な事項

- CE-1 基本的な航空法令
- CE-2 具体的な運用規則
- CE-5 技術ガイダンス・ツールおよび安全重要情報の提供
- CE-6 ライセンス認証、認可および/または承認義務国の安全パフォーマンス

SSP構成要素1 国の安全方針 目標とリソース	CE-1 基本的な航空法令	CE-3 国のシステムと機能	CE-5 技術ガイダンス・ ツールおよび安全 重要情報の提供
	CE-2 具体的な運用規則	CE-4 資格を持つ技術者	
SSP構成要素2 国の安全リスク 管理	CE-6 ライセンス認証、認可 および/または承認義務	事故・インシデント調査	安全リスク管理
	安全管理システムの 義務	ハザードの特定と安全 リスク評価	CE-8 安全上の問題 の解決
SSP構成要素3 国の安全保証	CE-7 監視義務	国の安全パフォーマンス	
SSP構成要素4 国の安全推進	内部コミュニケーションおよび安全 情報の周知	外部コミュニケーションおよび安全 情報の周知	

○ICAOからの指摘に係る我が国のSSPの主な課題

- 海外のSSPと比較すると序文の記載が不十分。
- 運輸安全委員会、気象庁等がSSPに参画することを明確に記載する必要がある。
- 事象に繋がるSPI(前兆指標、先行指標)やトリガー幅の設定を行い、記載を充実させる必要がある。
- 国のリスク管理について、ハザードの特定やプロバイダーのSMS受入れ及び監視について記載が不十分。
- SSPに関わる職員の訓練、技能維持についてわずかな記載しかない。
- 航空安全当局と業務提供者の間で双方向の情報共有が図られている旨の記載が無い。

SMM第8章 図8-1より作成

※その他、Annex19等の定めに沿うよう所要の改正を行う。

現行SSP	SSP改正案
序文	序文(記載の充実) はじめに
定義	定義
第1章 プログラムの目的	第1章 航空安全当局の安全方針と取組(SSP1)
第2章 航空安全当局の安全方針と取組	1. 国の安全目標
1. 航空安全当局の安全方針	2. 航空安全当局の安全方針
2. 航空安全当局の取組	3. 継続的なモニタリング活動
3. 民間航空の関係行政機関との役割分担及び協調	4. 我が国の航空法規(CE-1)
4. 航空法規等の執行方針	5. 我が国の運用規則(CE-2)
第3章 安全に係るリスクの管理	6. 民間航空の関係行政機関との役割分担及び協調(CE-3)
1. 業務提供者における安全に係るリスクの管理	7. 人員の要件・訓練(CE-4)
2. 航空安全当局における安全に係るリスクの管理	8. 技術ガイダンス、ツール、安全上重要な情報の共有(CE-5)
第4章 安全の保証	第2章 安全に係るリスクの管理(SSP2)
1. 安全監督の枠組み	1. 各種証明・許認可等(CE-6)
2. 安全情報の収集、分析及び関係者との共有	2. 安全リスクの管理
3. 安全に係るリスクに応じた安全監督	3. 航空法規等の執行方針(CE-8)
4. 内部評価	第3章 安全の保証(SSP3)
第5章 更なる安全性の向上のための取組	1. 監視義務(CE-7)
1. 航空安全当局内部に対する取組	2. 国の安全パフォーマンス
2. 航空活動関係者に対する取組	第4章 安全の推進(SSP4)
	1. 安全情報の収集、分析及び関係者との共有
	2. 内部評価
	第5章 その他の取組
	1. 更なる安全性の向上のための取組
	2. 航空安全プログラムの定期的な見直し

赤字は4項目・8CEの形式に対応するため新たに追加した項目

序文

現行SSPの課題	改正のポイント
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 海外のSSPと比較しても、序文の内容が乏しい。 ✓ 海外のSSPでは、序文か安全方針に組織トップの署名を入れて、宣言(コミットメント)という形にしている。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 諸外国の事例も参考に、序文の内容を充実： 国における航空輸送の重要性、コロナウィルス拡大の影響 安全性確保の重要性、SSPの目的、国の安全目標、国の安全方針の概要、等 ➤ 序文は、航空局長の署名等を入れて、コミットメントという形にする。

(参考情報)

- 海外のSSPでは、航空輸送をとりまく現況、新型コロナウイルス拡大の影響等に触れながら、序文を手厚く記載している。
- 現行SSPの第1章プログラムの目的は、序文に入れ込む。
- 組織トップの署名を、序文に入れるか安全方針に入れるかは各国様々である。
(アメリカは序文に航空当局長と事故調査局長の署名を入れている。)

○第1章－1. 国の安全目標

現行SSPの課題	改正のポイント
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 安全方針の記載はあるが、国の安全目標の記載がない。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 第1章に国の安全目標を明記する。

(参考情報)

- Safety Management Manual では、安全目標は安全方針とは別に記載することとなっている。
海外のSSPでも、安全方針とは別に国の安全目標を明記している。
第11次交通安全基本計画に記載されている目標を参考に記載。

第1章-4. 我が国の航空法規(CE-1)、第1章-5. 我が国の運用規則(CE-2)

現行SSPの課題	改正のポイント
<ul style="list-style-type: none"> ✓ クリティカルエレメントである基本的な航空法令及び運用規則に関する記載がない。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 航空法第1条の目的規定の内容を基に追記する。(CE-1) ➤ 航空法を補完する規定として航空法施行規則を定めている旨を追記する。(CE-2) ➤ 我が国の航空法及び航空法施行規則の公開URLを掲載。

(参考情報)

- 他国(UAE、オーストラリア、フィンランド)のSSPでは、航空法の概要及び航空法を補完する規則の策定について記載あり。あわせて、各国とも当該航空法及び規則をWeb上で閲覧できるリンクを掲載している。
- 日本の現行プログラムでは、我が国の航空法及び運用規則に関する記載がないため、他国を参考に、航空法及び航空法施行規則を定めている旨と公開URLを記載する。

第1章-6. 民間航空の関係行政機関との役割分担及び協調(CE-3)

現行SSPの課題	改正のポイント
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 日本の現行SSPでは、運輸安全委員会、気象庁等の業務について説明の上でSSPの適用外となっており、これについてICAOから指摘を受けている状況。 ✓ 関係機関の役割に関する記載が、法令の規定などを引用した設置趣旨等の記載が多く、外部(特にICAO)に対して分かりやすい記載になっていない。 ✓ 航空当局の役割についての記載がない。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 現行プログラムでは適用外となっている業務を所掌する関係機関(運輸安全委員会、気象庁等)を参画させることとし、「関係機関の業務をプログラムの適用外」とする記載を削除。 ➤ 分かりやすさ向上の観点から、各機関の役割に係る記載を修正。 ➤ 航空局の航空安全当局としての役割を記載。

(参考情報)

- 他国(UAE、オーストラリア、フィンランド)のSSPでは、責任を負う組織とその特徴(役割)について記載している。
→ 日本の現行プログラムには、そもそも航空局の役割が記載されていないため、国土交通省設置法をベースに外部向けにも分かりやすく記載。

第1章-6. 民間航空の関係行政機関との役割分担及び協調(CE-3)

現行SSPの課題	改正のポイント
<p>✓ 現行プログラムに記載の体制図は、局内の体制が所掌事務とともに詳細に記載されているが、外部(特にICAO)には分かりづらいものとなっている。</p>	<p>➤ シンプルで分かりやすい局内体制図に更新。</p>
<p>〈改正案〉</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="179 619 1120 1220"> <p>国土交通省</p> <ul style="list-style-type: none"> 航空安全プログラム委員会 (State safety programme committee) 運輸安全委員会 (Independent from other governmental institutions) 航空局 気象庁 海上保安庁 安全部 <ul style="list-style-type: none"> 大臣官房参事官 (安全企画) 安全政策課 大臣官房参事官 (航空安全推進) 航空機安全課 無人航空機安全課 航空事業安全監査室 空港安全室 航空交通管制安全室 </div> <div data-bbox="1131 619 2027 1220"> <p>Ministry of land and infrastructure Transport and tourism</p> <ul style="list-style-type: none"> State safety programme committee Japan transport safety board (Independent from other governmental institutions) Civil Aviation Bureau Japan Meteorological Agency Japan Coast Guard Aviation Safety and Security Department <ul style="list-style-type: none"> Director for Aviation Safety and Security Planning Flight Standards Division Director for Air Transport Safety <ul style="list-style-type: none"> Air carrier Safety Inspector Office Airport Safety Office Air Navigation Services Safety Office Airworthiness Division Unmanned Aircraft Systems(UAS) Division </div> </div>	

第1章-7. 人員の要件・訓練(CE-4)

現行SSPの課題	改正のポイント
✓ クリティカルエレメントである人員の要件・訓練に関する記載がわずかしかない。	➤ 航空局で実施している(予定も含む。)訓練概要等を追記する。

(参考情報)

- 現行プログラムでは航空安全当局内部の取組として、「職員に対し、必要な教育訓練を実施する」という記載のみで、ICAOからは、訓練に関する記載の不足が示唆される指摘を複数受けている状況。
→ 来年度から実施予定の内部訓練・研修も視野に入れて、ICAOからの指摘にも対応する形で、航空局が実施している訓練の目的や概要を追記。

第1章-8. 技術ガイダンス、ツール、安全上重要な情報の共有(CE-5)

現行SSPの課題	改正のポイント
✓ クリティカルエレメントである技術ガイダンスの策定・提供や安全上重要な情報の共有に関して記載がない。	➤ 航空局で安全業務遂行のための技術ガイダンスを策定している旨を追記。 ➤ 上記について、ポータルサイトも運用していることを追記。

(参考情報)

- 日本の現行プログラムでは、「航空活動関係者への取組」と題して、安全啓発セミナーの開催、民間航空の安全に係る研修実施を通じて、組織内の安全文化の醸成を促進する旨を記載している。
→ 他国(UAE、オーストラリア、フィンランド)のSSPでは、その他にも、安全に関わる職務を遂行するための技術ガイダンスを職員に提供している旨が記載されており、航空局でもガイダンス等作成していることから、他国の例を参考に追記する。
- 加えて、他国(オーストラリア、フィンランド)のSSPでは、関連資料をウェブサイトでも提供していることが明記されている。
→ 航空局でも安全情報ポータルサイトを開設していることから、この点についても追記することとする。

第2章-1及び2. 安全に係るリスク管理

現行SSPの課題	改正のポイント
<ul style="list-style-type: none"> ✓ クリティカルエレメントであるライセンスや許認可についての記載(CE-6)が無い。 ✓ ICAODキュメントや海外SSPと照合すると、ハザード特定とリスク評価、SMSの受け入れと監視、事故調査当局の調査に関する事項などについての記載が不十分である。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 航空当局で各種証明の発行や許認可を実施している旨追記する。(CE-6) ➤ 航空当局はハザードの特定とリスク評価を実施するための行動をしていることを追記する。 ➤ プロバイダーのSMSは、航空当局に受け入れられるものでなければならず、監視の対象となることを追記する。 ➤ 事故調査当局が事故及び重大インシデントの調査を実施し、情報を発信していることを追記する。 ➤ リスク管理の一環として、安全情報分析委員会と安全部会の存在について追記する。

(参考情報)

- ハザード特定とリスク評価は、Safety Management Manual上記載が必要となる。
- プロバイダーSMSの受け入れと監視は、SSPIAの Protokolクエスチョンに設問としてあり、多くの海外のSSPにおいても記載されている。
- 事故及びインシデント調査の記載は、Safety Management Manualで記載が必要となる事項として指定されており、海外のSSPでもリスク管理の章で記載がなされている。

第3章. 国の安全保証

現行SSPの課題	改正のポイント
✓ 現行のSSPの「安全保証」では、ICAOが求める要素が不十分である。	➤ ICAOが求める安全保証活動(国の安全目標・安全目標値(SPT)の達成に向けた活動を介しての保証)の考えを基に追記する。

(参考情報)

- 現在のSSPの「安全保証」は、基準等の策定、航空法規に基づく処分等が柱になっているが、ICAOが求める内容ではない。記載すべき内容(安全に係る一連の活動が安全目標に沿ったものであること、当局が適切な監視・監査体制をしていること等)を追加するべく、諸外国(シンガポール、オーストラリア等)を参考に修文を行う。
- 監視義務(CE-7)は、他国と比較しても詳細すぎる記載内容(事業名、対象者等)は省略することし、読みやすい形にする修文を行う。
- 現在のSSPでは、国の安全パフォーマンスについての記載が僅かであり、より具体的な記載が必要なことから、諸外国の記載内容を参考に、今般の安全指標(SPI)に係る見直し内容を含めて記載する。

第3章-2. 国の安全パフォーマンス

現行SSPの課題	改正のポイント
✓ 国の安全指標(SPI)、安全目標値(SPT)についての記載が僅かしか無い。	➤ 今般、見直しを行う国の安全目標、安全指標(SPI)及び安全目標値(SPT)、並びにトリガー値(変動幅)及び定期的な見直し等について記載する。 ➤ 安全指標(SPI)について評価を行い、必要な場合は措置を講ずることを記載する。

(参考情報)

- 諸外国の記載内容を参考に、今般の安全指標(SPI)に係る見直し内容を含めて記載する。

第4章. 国の安全推進

現行SSPの課題	改正のポイント
✓ 海外のSSPでは、自国の安全情報収集処理システムについて明記したり、双方向の情報共有について情報共有サイトのURLを貼り付ける等その存在を明確にしているが、日本のSSPは明確になっていない。	➤ 安全情報(分析結果含む)は、航空安全監視システム(ASICSS)、航空安全情報共有ポータルサイト、国土交通省HP等を通じて関係者と共有され、双方向の情報共有も図られていることを明記する。

(参考情報)

- ICAOからは「プロバイダに対して安全情報を共有、発信するとともに、プロバイダからのフィードバックを促進する手段を設け、実行すること」という指摘を受けている。
- 安全情報について、航空安全監視システム(ASICSS: Aeronautical Safety Information Collection & Supervision System)、航空安全情報共有ポータルサイト、国土交通省HP等を通じて関係者と双方向での情報共有が図られていることを明記。
- また、安全情報については、安全情報の保護規程に従った上で扱われることを明記。
- ASICSSについて、我が国の安全情報収集・処理システム(SDCPS: Safety Data Collection and Processing Systems)であることを明記。