

平成31年 3月29日 制定（国空安企第363号）
令和元年11月12日 改正（国空安企第209号）

平成31年度
航空安全プログラム実施計画

令和元年11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、①定期的に(毎年度1回)、国の安全目標値を設定、②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、③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S M S 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) S S P 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) 情報管理システムの構築
 - (5) 内部評価
 - (6) 業務推進体制のあり方の検討

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 S S P 委員会設置要綱

（参考）航空局安全部が平成31年度に実施するその他の安全施策

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、S S P 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（S M S : 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
- ・S S P 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) 平成 30 年度の実績・評価

（1）平成 30 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

平成 30 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、航空運送分野及び交通管制分野に加えて、空港分野について、関連する又は関連するおそれのある航空事故発生率及び重大インシデント発生率などを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）平成 30 年に発生した航空事故及び重大インシデント

平成 30 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。

①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：4 件

- ・ 平成30年3月27日 日本貨物航空機（ボーイング式747-8F型）は、ロサンゼルスを離陸し、サンフランシスコに着陸した。到着後の点検において機体の損傷が確認された。
- ・ 平成30年6月6日 エアージャパン機（ボーイング式767-300型）は、ホーチミンにおいて地上走行中に減速のためブレーキを掛けた際、客室乗務員5名が負傷したが、乗務に支障がないとの機長の判断により運航を継続し、成田国際空港に着陸した。
- ・ 平成30年6月24日 日本航空機（ボーイング式777-300型）は、新千歳空港を離陸し、飛行中、仙台

空港の北約80km付近において機体が動搖した際、客室乗務員1名が転倒し負傷した。

- 平成30年8月27日 バニラ・エア機（エアバス式A320-214型）は、関西国際空港を離陸し、飛行中、宮崎空港の東約60km付近において機体が動搖した際、客室乗務員1名が転倒し、負傷した。

○重大インシデント：5件

- 平成30年2月18日 日本貨物航空機（ボーイング式747-8F型）は、シカゴを離陸し、ニューヨークに向け海上を進入中、通常の高度よりも低くなつたため回避操作（機首上げ操作）を行い、進入復行した。その後、ニューヨークに着陸した。
- 平成30年3月24日 ピーチアビエーション機（エアバス式A320-214型）は、福岡空港に着陸後、前脚タイヤが横を向いた状態で滑走路上に停止した。
- 平成30年3月29日 日本貨物航空機（ボーイング式747-8F型）は、成田国際空港を離陸し、香港に着陸直前、第3（右内側）エンジンに火災が発生したことを示す計器表示があつたため、正常に着陸した後、当該エンジンを停止し、消火装置を作動させた。その後、当該機は自走により駐機場まで移動した。
- 平成30年5月24日 日本航空機（ボーイング式767-300型）は、熊本空港を離陸し、上昇中、熊本空港の西約10km付近において第1（左側）エンジンに不具合が発生したため、航空交通管制上の優先権を要請のうえ引き返し、同空港に着陸した。
- 平成30年6月14日 管制官より滑走路の手前で待機するよう指示されていた航空自衛隊機（F-15）が、滑走路手前の停止位置を越え滑走路に進入したため、管制官は同機に対して滑走路からの離脱を指示するとともに、進入中の琉球エアーコミューター機（ボンバルディア式DHC-8-402型）に対する着陸許可を取り消した。

②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：3件

- 平成30年4月15日 せとうちSEAPLANES機（クエスト式Kodiak 100型）は、広島県尾道市浦崎町境が浜沖約1.2kmの海において、着水時にバウンドし、機体を損傷した。
- 平成30年6月7日 エクセル航空機（ヨーロッパ式AS350B3型）は、那覇空港を離陸し、飛行中、緊急状態である旨の送信を行つたのち、那覇空港の北西約40km付近の海上において墜落した。
- 平成30年7月25日 岡山航空機（セイコ式172R型）は、岡南飛行場を離陸し、飛行中、岡南飛行場の西約1km付近において鳥と衝突した。到着後の点検において機体の損傷が確認された。

○重大インシデント：4件

- 平成30年7月9日 朝日航洋機（エアロスパシアル式AS332L型）は、福井県坂井市内場外離着陸場を離陸し、富山空港の滑走路に着陸した際、同滑走路上に滑走路点検中の車両が存在した。
- 平成30年8月21日 中日本航空機（エアロスパシアル式AS332L型）は、北海道松前郡福島町内場外離着陸場を離陸し、物資をつり下げて輸送中、北海道松前郡福島町付近上空において、当該物資の一部（ワイヤー2本（重量：52キログラム、13キログラム）及びブルーシート1枚（重量：3キログラム））が落下した。

- 平成 30 年 10 月 20 日 西日本空輸機（ベル式 412EP 型）は、高知県長岡郡大豊町内場外離着陸場を離陸し、機外に物資を吊り下げて輸送中、高知県長岡郡大豊町南大王付近の山中に当該物資（生コンクリート約 600 キログラム）が落下した。
- 平成 30 年 10 月 27 日 岡山航空機（セイ式 510 型）が着陸許可を受けて東京国際空港 B 滑走路に進入中、同滑走路の手前で停止するよう指示されて地上走行中であった外国個人機（ガルフストリーム・エアロスベース式 G650 型）が同滑走路に進入したため、管制官の指示により岡山航空機（セイ式 510 型）が復行した。

③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：2 件

- 平成 30 年 8 月 10 日 群馬県防災航空隊機（ベル式 412EP 型）は、群馬ヘリポートを離陸し、飛行中、群馬県吾妻郡中之条町の山中に墜落した。
- 平成 30 年 8 月 21 日 海上保安庁機（ティクストン・アビエーション式 172S 型）は、操縦士実地試験のため千歳飛行場を離陸し、同飛行場東側滑走路（滑走路 18L）に着陸しようとした際、強めの接地となり、機体が損傷した。

○重大インシデント：0 件

④その他（個人）（滑空機、超軽量動力機を含まない。）

○航空事故：1 件

- 平成 30 年 7 月 8 日 個人機（ロビソン式 R22Beta 型）は、千葉県柏市所在の場外離着陸場において地上走行（エアタキシング）中に横転し、機体を損傷した。

○重大インシデント：0 件

⑤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：3 件

- 平成 30 年 6 月 14 日 那覇空港において、管制官より滑走路の手前で待機するよう指示された航空自衛隊機（F-15）が、滑走路手前の停止位置を越え滑走路に進入したため、管制官は同機に対して滑走路からの離脱を指示するとともに、進入中の琉球エアーコミューター機（ボンバルディア式 DHC-8-402 型）に対する着陸許可を取り消した
- 平成 30 年 7 月 9 日 朝日航洋機（エアロスパシアル式 AS332L 型）は、福井県坂井市内場外離着陸場を離陸し、富山空港の滑走路に着陸した際、同滑走路上に滑走路点検中の車両が存在した。
- 平成 30 年 10 月 27 日 岡山航空機（セイ式 510 型）が着陸許可を受けて東京国際空港 B 滑走路に進入中、同滑走路の手前で停止するよう指示されて地上走行中であった外国個人機（ガルフストリーム・エアロスベース式 G650 型）が同滑走路に進入したため、管制官の指示により岡山航空機（セイ式 510 型）が復行した。

⑥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) 平成 30 年度の達成状況【新規ルール】

平成 30 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 11 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】

①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	0.67	1.87	未達成 (279%)
	件/100 万回	1.33	3.99	未達成 (300%)
重大インシデント発生率	件/100 万時間	2.01	2.34	未達成 (116%)
	件/100 万回	3.99	4.99	未達成 (125%)

○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	16.20	27.02	未達成 (167%)
	件/100 万回	11.66	18.99	未達成 (163%)
重大インシデント発生率	件/100 万時間	36.34	36.02	達成 (99%)
	件/100 万回	25.25	25.32	未達成 (100%)

○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	16.45	25.40	未達成 (154%)
	件/100 万回	19.73	30.13	未達成 (153%)
重大インシデント発生率	件/100 万時間	4.70	0.00	達成 (-%)
	件/100 万回	5.64	0.00	達成 (-%)

○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	152.04	33.38	達成 (22%)
	件/100万回	146.39	31.01	達成 (21%)
重大インシデント発生率	件/100万時間	67.57	0.00	達成 (-%)
	件/100万回	65.06	0.00	達成 (-%)

○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	1.14	4.00

②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
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)	0.85	1.40

③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發 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
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發 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
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)	23.44	22.16

【参考】現行ルールの達成状況

○その他（国、地方自治体、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	43.28	27.60	達成（64%）
	件/100万回	48.77	30.41	達成（62%）
重大インシデント発生率	件/100万時間	12.82	0.00	達成（-%）
	件/100万回	14.45	0.00	達成（-%）

（4）平成30年度の国の安全指標及び安全目標値の結果の検証

①平成30年度の状況についての評価

平成30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

②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（定期便以外の運航を含む）の航空事故発生率

- ・目標達成には航空事故件数が1件以下とならなければならなかつたが、航空機の損傷（大修理）が1件、機体の動搖等による客室乗務員の負傷事案が3件発生し、年間で4件となつた。
- ・米国で発生した航空機の損傷については、発生国である米国の調査当局は調査しないと判断したため、運航者により原因調査が行われ、鳥衝突によるものと推定された。客室乗務員の負傷事案のうちベトナムで発生した1件についてはベトナムの調査当局による調査結果が公表され、本邦において発生した2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、いずれの事案についても各事業者に対して要因分析及び再発防止策の策定を指示するとともに、再発防止策の実施状況等を安全監査等により確認している。

○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）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4件以下とならなければならなかつたが、水面への衝突を回避するための緊急操作が1件、航空機の脚が損傷し航行が継続できなくなった事態が1件、発動機防火区域内における火炎の発生が1件、発動機の破損に準ずる事態が1件、他の航空機が使用中の滑走路への着陸の試みが1件発生し、年間で5件となつた。
- ・米国で発生した水面への衝突を回避するための緊急操作については、発生国である米国の調査当局は調査しないと判断したため、運航者からの報告等をもとに航空安全当局として原因を調査した。香港で発生した発動機防火区域内における火炎の発生については、発生地である香港の調査当局が、本邦において発生した3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、いずれの事案についても各事業者に対して要因分析及び再発防止策の策定を指示するとともに、再発防止策の実施状況等を安全監査等により確認している。

○本邦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）の航空事故発生率

- ・目標達成には航空事故件数が1件以下とならなければならなかつたが、航空機の墜落が1件、航空

機の損傷（大修理）が 2 件発生し、年間で 3 件となった。

- ・3 件のうちの 1 件については運輸安全委員会による調査結果が公表され、それ以外の 2 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、いずれの事案についても各事業者に対して要因分析及び再発防止策の策定を指示するとともに、再発防止策の実施状況等を安全監査等により確認している。

○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）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つたが、つり下げている物件が意図せず航空機から落下した事案が 2 件、他の航空機が使用中の滑走路への着陸の試み及びこれに準ずる事態が各 1 件発生し、年間で 4 件発生した。
- ・いずれの事案についても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、各事業者に対して要因分析及び再発防止策の策定を指示するとともに、再発防止策の実施状況等を安全監査等により確認している。

○その他（国、地方自治体）の航空事故発生率

- ・目標達成には航空事故件数が 1 件以下とならなければならなかつたが、航空事故が年間 2 件発生した。
- ・平成 29 年 3 月に長野県で消防防災ヘリが墜落し 9 名の方が亡くなった事故に続き、30 年 8 月には群馬県で消防防災ヘリの墜落事故が発生し 9 名の方が亡くなった。長野県の事故については、30 年 10 月に事故調査報告書が公表され国土交通省に対する「意見」が出されたことを踏まえ、事業者（消防庁、警察庁、海上保安庁を含む。）に対し、航空身体検査における既往歴や服薬状況の正確な申告について、所属操縦士に指導を要請するなどした。また、群馬県の事故については現在事故原因について運輸安全委員会にて調査中であるものの、航空法で携帯が義務付けられている証明書類の不携帯等の事実及び飛行計画の通報や到着の通知に問題があったことが判明したため、改善を指導している。引き続き運輸安全委員会の調査の状況等を踏まえ、消防庁とも連携し必要な対応を実施していく。
- ・官公庁機を含む小型航空機の安全対策については、従来から操縦士に対する定期的な技能審査制度の構築や、全国主要空港における操縦士向け安全講習会の開催、小型航空機の整備士を対象とした講習会を新たに開催、自家用機の航空保険加入の促進などの対策を講じてきた。
- ・また、平成 30 年 8 月には富山県立山連峰における航空事故の事故調査報告書が公表され国土交通省に対する勧告が発出されたことを受け、同勧告内容を踏まえた安全啓発リーフレットを作成・配布し、定期的な技能審査を通じて操縦士の理解を確認するなどの取組を進めた。
- ・さらに、平成 28 年 12 月から定期的に開催している「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ていくおり、平成 30 年度に引き続き小型航空機向け簡易的飛行記録装置を用いた実証実験を自家用機等を対象機として追加し実施するなど、先進的な技術の活用、安全啓発のあり方等についても検討を進めて行く。

○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

- ・目標達成には重大インシデント件数が1件以下とならなければならなかつたが、那覇空港と東京国際空港で航空機の滑走路への誤進入事案が2件、富山空港において滑走路上に点検車両が存在する状況下で管制官が航空機に対し着陸を許可した事案が1件、年間で3件発生している。
- ・詳細な発生原因は運輸安全委員会の調査結果を待つ必要があるが、富山空港事案については、事案発生後に再発防止策の実施状況等を安全監査により確認した。
- ・今後運輸安全委員会が公表する調査結果を確認し、再発防止策の実施等の要否について判断を行う。

③過去5年間の振り返り

- ・安全目標値の算出にあたり、当初は直近5年間の実績値の平均値を5年間で10%減となるよう、年7%減として設定。
- ・定期便事故（時間あたり）を例にとると、平成26年（2014年）の安全目標値が1.28、平成31年（2019年）が0.67であり、約48%減。
- ・定期便重大インシデント（時間あたり）を例にとると、平成26年が3.26、平成31年が2.01であり、約38%減。
- ・「5年間で10%減」を実現するための「年7%減」の設定により、算出される目標値は一層低い数値に。
- ・各指標の平成26年度に設定した「5年間10%減」の目標値と達成状況は以下表のとおり。

【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】

①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	1.24	0.99	達成 (80%)
	件/100万回	2.32	2.02	達成 (87%)
重大インシデント発生率	件/100万時間	3.16	2.18	達成 (69%)
	件/100万回	5.91	4.44	達成 (75%)

○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	24.08	22.96	達成 (95%)

	件/100 万回	19.30	16.07	達成 (83%)
重大インシデント発生率	件/100 万時間	17.20	32.53	未達成 (189%)
	件/100 万回	13.79	22.77	未達成 (165%)

○その他（国、地方自治体、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	36.85	56.00
	件/100 万回	44.07	62.32
重大インシデント発生率	件/100 万時間	13.16	19.87
	件/100 万回	15.74	22.12

○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	1.90	1.82

②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	0.10
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)	1.24	0.99

③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
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

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)	25. 68	24. 65	達成 (96%)
---	--------------------	--------	--------	----------

B) 平成 31 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こととする。

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) 平成 31 年度の安全指標及び安全目標値の具体的な設定

(1)の考え方従って、平成 31 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】

①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. 65	件/100 万時間
	1. 28	件/100 万回
重大インシデント発生率	1. 94	件/100 万時間
	3. 85	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	15. 62	件/100 万時間
	11. 24	件/100 万回
重大インシデント発生率	35. 04	件/100 万時間
	24. 35	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	15. 86	件/100 万時間
	19. 03	件/100 万回

重大インシデント発生率	4.53	件/100万時間
	5.44	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	146.61	件/100万時間
	141.16	件/100万回
重大インシデント発生率	65.16	件/100万時間
	62.74	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	1.10	件/100万回
---------	------	---------

②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	0.82	件/100万機 (管制取扱機数)

③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	22.60	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。

① ICAO の優先事項に係る安全指標

カテゴリ	安全指標	平成 29 年	平成 30 年
滑走路安全(RS)	航空機の滑走路・誘導路誤進入	4	11
	車両又は人の滑走路・誘導路無許可進入	23	20
飛行中の制御不能(LOC-I)	異常姿勢からの回復操作	3	1
	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	51	78

② 航空に關係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	平成 28 年	平成 29 年
操縦士 (大型)	249	243
操縦士 (小型)	103	114
運航管理者	2	2
航空管制・運航情報	6	3
空港管理	1	2
客室乗務	46	28
整備業務	23	69
地上取扱業務	14	89
製造技術	0	0
その他		135
総 計	444	685

※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 (ICAO優先事項及び安全文化の浸透度合い) については、複数年の傾向を把握し、分析していくこととする。

3. 業務提供者の安全指標及び安全目標値

(1) 平成30年度の妥当性の確認

①航空運送分野

(イ) 航空運送事業者

平成 30 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、全ての事業者 (特定本邦航空運送事業者 15 社、地方航空局管轄の航空運送事業者 53 社、計 68 社) から届出がなされた。

多くの事業者では平成 29 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設定しており、新たな指標を設定したのは 18 社 (特定本邦 1 社・東京局管轄 7 社・大阪局管轄 10 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

平成 30 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 77 社（うち航空運送事業者は 34 社）から届出がなされた。多くの認定事業場では平成 29 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、航空運送事業者を除く国内認定事業場 43 社のうち 7 社については、新たな安全指標を設定した。

認定事業場では、「出荷後の早期棚卸し件数」、「不具合による返品件数」等、作業品質に関する取組みを指標とする事業者が多く、また、「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組みを指標とする事業者も多かった。

各認定事業場から届出のあった安全指標・目標値は、航空運送安全部会において、全ての安全指標・目標値が妥当であることを確認した。

(ハ) 指定航空従事者養成施設

平成 30 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 13 施設（うち航空運送事業者は 3 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。

平成 30 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・目標値は平成 29 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。

②交通管制分野

(イ) 航空保安業務

業務提供者である航空局交通管制部から、平成 30 年度の安全指標及び安全目標値の届出があった。平成 29 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。なお、「航空保安業務における T C A S R A 発生率」については悪天発生時、繁忙時等における再発防止の徹底、「機械施設等の故障発生率」については部品の適切な維持管理及びヒューマンエラー対策としての保守監督の徹底に重点をおいた指標・目標値とした見直しを行っている。

当該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、全て妥当であることを確認した。

(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。）

業務提供者である航空灯火を設置または管理する地方管理空港、会社管理空港及び運営権者管理空港から安全指標及び安全目標値の届出があり、過去の実績等をもとにした安全目標値が設定されていた。なお、「施設停止ノータム発生率」の未達成については、障害発生要因分析に基づく対策を完了し、指標・目標値の見直しを行っている。

当該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、全て妥当であることを確認した。

(ハ) 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。）

業務提供者である航空保安無線施設を設置する地方管理空港及び会社管理空港から安全指標及び安全目標値の届出があり、過去の実績等をもとにした安全目標値が設定されていた。なお、「施設停止ノータム発生率」の未達成については、障害発生要因分析に基づく対策を完了し、指標・目標値の見直しを行っている。

当該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、全て妥当であることを確認した。

③空港分野

平成30年度の空港管理者における安全指標・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（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15 計110空港）から届出がなされた。ほとんどの空港において平成30年度の目標値達成状況を踏まえ、引き続き同じ安全指標を設定していた。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」に加え、「制限区域内事故発生率」や「突発的な不具合による滑走路、誘導路の閉鎖発生率」を設定していた。

さらに、主な先行指標として「空港安全にかかる会議体の開催」、「ランプパトロールの実施」、「安全教育の実施」を設定していた。

各空港管理者から届出のあった安全指標・目標値については、空港安全部会において妥当性を確認した。

(2) 業務提供者の安全目標値の達成状況

①航空運送分野

(イ) 航空運送事業者

平成30年度の航空運送事業者における安全目標値の達成状況については、9社において主な安全目標値である「航空事故0件」、「重大インシデント0件」が未達成となっている。未達成となった事業者においては、情報展開による事例周知や注意喚起、要因分析及びこれを踏まえた追加対策の検討等を行うこととしている。また、10社が「ヒューマンエラーに起因する事態の報告件数等の低減」が未達成となっている。未達成の目標については要因を分析し、改善に向けた取組が行われている。

(ロ) 認定事業場

平成30年度の認定事業場における安全目標値の達成状況については、2社において「安全リスク（ヒヤリハット含む）の報告件数」が未達成となっている。未達成の目標については要因を分析し、改善に向けた取組が行われている。

(ハ) 指定航空従事者養成施設

平成 30 年度の指定航空従事者養成施設における安全目標値の達成状況については、1 施設において「航空事故・重大インシデント発生件数 0 件」が未達成となっている。未達成の目標については要因を分析し、改善に向けた取組が行われている。

② 交通管制分野

(イ) 航空保安業務

平成 30 年度の航空局交通管制部における安全目標値の達成状況については、「航空保安業務に係る滑走路誤進入発生率」、「航空保安無線施設等の施設停止ノータム発生率」等において未達成となっている。滑走路誤進入については基本手順の励行を怠ったことが事案の発生に結び付いたと考えられる。また、施設停止については地震や台風等の自然災害に起因するものが増加したことが主な要因である。未達成の目標については要因を分析し、改善に向けた取組が行われている。

(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。）

平成 30 年度の航空灯火施設における安全目標値の達成状況については、17 者において「施設停止ノータム発生率」が未達成となっている。未達成の目標については要因を分析し、改善に向けた取組が行われている。

(ハ) 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。）

平成 30 年度の航空保安無線施設における安全目標値の達成状況については、1 者において「施設停止ノータム発生率」が未達成となっている。未達成の目標については要因を分析し、改善に向けた取組が行われている。

③ 空港分野

平成 30 年度の空港管理者における安全目標値の達成状況については、10 者において「制限区域内事故」、4 者において「鳥獣関係」が未達成となっている。未達成の目標については要因を分析し、改善に向けた取組が行われている。

（3）平成31年度の妥当性の確認

① 航空運送分野

(イ) 航空運送事業者

平成 31 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、全ての事業者（特定本邦航空運送事業者 15 社、地方航空局管轄の航空運送事業者 54 社、計 69 社）から届出がなされた。多くの事業者では平成 30 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 21 社（特定本邦 2 社・東京局管轄 12 社・大阪局管轄 7 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

平成 31 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 76 社（うち航空運送事業者は 32 社）から届出がなされた。多くの認定事業場では平成 30 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、航空運送事業者を除く国内認定事業場 44 社のうち 11 社であった。

認定事業場では、「出荷後の早期棚卸し件数」、「不具合による返品件数」等、作業品質に関する取組みを指標とする事業者が多く、また、「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組みを指標とする事業者も多かった。

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

平成 31 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 13 施設（うち航空運送事業者は 3 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。

平成 31 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・目標値は平成 30 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。

②交通管制分野

(イ) 航空保安業務

平成 31 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管制部から届出がなされた。平成 30 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。

航空局交通管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、交通管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。）

平成 31 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 3（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 7 計 77 空港）から届出がなされた。全ての空港において平成 30 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」、「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。

(ハ) 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。）

平成 31 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平成 30 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。

④ 空港分野

平成31年度の空港管理者における安全指標・目標値については、全ての空港管理者（会社管理空港5（運営権者含む）、国管理空港（共用空港及び運営権者含む）26、地方管理空港64（運営権者含む）、公共用ヘリポート14 計109空港）から届出がなされた。多くの空港において平成30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」に加え、「制限区域内事故発生率」や「突発的な不具合による滑走路、誘導路の閉鎖発生率」を設定している。

さらに、主な先行指標として「空港安全にかかる会議体の開催」、「ランプパトロールの実施」、「安全教育の実施」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・目標値については、空港安全部会において妥当性を確認した。

第2章 航空安全当局の取組

平成 30 年度実績・評価及び平成 31 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。また、平成 31 年度に実施するその他の安全施策は（参考）に記載している。

1. 業務提供者におけるSMSの強化

A) 平成30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) 平成 31 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) 平成 30 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、以下の改正を盛り込んだ航空法改正案を閣議決定し、第 198 回通常国会に提出した。

(1) 2020 年（平成 32 年）半ばに計画されている三菱リージョナルジェットの就航を見据え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全ての装備品について認定事業場等による作業・確認を義務付けるとともに、航空運送事業者以外の者が使用する航空機の耐空証明の有効期間を延長できる制度を創設

- ・無人航空機の更なる安全確保を図るための制度整備

平成 30 年 12 月に「小型無人機に関する関係府省庁連絡会議」でとりまとめられた報告書を踏まえ、無人航空機を飛行させる者に対して①飲酒時の操縦禁止、②飛行前点検の遵守、③衝突予防の遵守、④危険な飛行の禁止を義務付けるとともに、無人航空機の飛行を行う者等に対する報告徴収・立入検査制度を創設する航空法改正案を閣議決定し、第 198 回通常国会に提出した。

- ・救急の用に供する医薬品及び医療用具の装備要件の変更

救急の用に供する医薬品及び医療用具（救急用医薬品等）の装備要件については「救急の用に供する医薬品及び医療用具について」に定めているところ、国際基準が改正されたことを受け、平成 29 年度に実施した当該通達の改正案のとりまとめ及びパブリックコメント結果を基に、搭載すべき医薬品を改正した。

- ・通常運航時における飛行機の航跡把握の導入

平成 26 年（2014 年）に発生したマレーシア航空 370 便の行方不明事案を受け、最大離陸重量 45.5t 超かつ座席数 19 席超となる機体を、管制機関が 15 分より長い間隔で航空機の位置情報を取得している洋上地域で運航する場合には、少なくとも 15 分ごとに自動的に当該機の位置を地上から追跡することが、国際基準として航空運航事業者に対して義務付けられたため、同様の基準を運航規程審査要領細則に導入した。

- ・航空法第 60 条、第 61 条の対象装備品に係る運用許容基準の審査基準の明確化

航空法第 60 条・61 条に従って搭載することが要求されている航空機衝突防止装置及び対地接近警報装置等の航行の安全を確保するための装置並びに飛行記録装置及び操縦室用音声記録装置が正常に作動しない状態で運航を継続できる期間を、諸外国の状況を踏まえ、航空運送事業者における運用許容基準審査基準として、運航規程審査要領細則に明確にした。

- ・Electric Flight Bag を使用する航空機運航の実施承認基準の改正

航空運送事業者による Electric Flight Bag (EFB) を使用した航空機運航の実施承認基準について、携帯型電子機器の開発が加速している状況及び規定類の電子化・ペーパーレス化を前提として設計された最新型航空機の開発及び導入が進んでいる状況を踏まえ、EFB のハードウェア及びソフトウェアの分類、評価方法を新型機に対応するよう見直した。

- ・航空従事者の飲酒基準の改正

一連の操縦士をはじめとした航空従事者による飲酒に関する不適切事案を受け、全ての操縦士を対象とした数値基準を設定するとともに、国内航空運送事業者に対する、アルコール検知器を使用した業務前後の検査の義務付け、アルコールを検知した操縦士の乗務禁止、全社員への定期的なアルコール教育の実施などを内容とする飲酒基準を制定した。また、整備士、客室乗務員及び運航管理者に対する飲酒ルールについて検討を行った。

- ・飲酒に係る航空機乗組員に対する規律強化

飲酒に起因する不適切事案が連続して発生したことを踏まえ、飲酒等の影響で正常な運航ができないおそれがある間に航空機の操縦を行った航空機乗組員に対する罰則を強化する航空法改正案を閣議決定し、第 198 回通常国会に提出した。

- ・電子化航空日誌の導入

航空法第 58 条及び第 59 条において航空機へ搭載が義務付けられている航空日誌について、航空運送事業者が航空日誌の電子化・ペーパーレス化を前提として設計された最新型航空機の導入を予定している状況を踏まえ、航空機の登録記号、型式、航行に関する記録及び整備に関する記録並びに機長及び整備作業の確認者等の署名を電子化できるよう、民間事業者等が行う書面の保存等における情報通信技術の利用に関する法律の施行規則及び EFB 実施承認基準の改正並びに電子署名の実施要領の新規策定を行った。

- ・操縦士の疲労管理

操縦士の疲労に起因する事故を防止するため、平成 30 年 7 月より、国際民間航空機関のガイドンスや欧米の基準等を参考に、有識者検討会において検討を進め、①現行の乗務時間の上限基準の見直し ②乗務前の準備時間を含めた勤務時間の上限基準の新設 ③必要な休養時間の明確化 ④乗務時間帯、飛行回数及び時差を考慮した基準の設定などを含む詳細な基準を取りまとめた。

- ・危険物の輸送に係る技術指針等の改正

技術の発展に伴う危険物の航空輸送量の増加・多様化に対応するため、国際民間航空機関 (ICAO) 及び国際原子力機関 (IAEA) における国際的な危険物輸送に関する安全基準の整備に基づいて所要の国内基準の整備を行い、平成 31 年 1 月 1 日に施行した。

- ・無人航空機を目視外及び第三者上空等で飛行する場合の要件の検討

平成 29 年度に「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」で検討し取りまとめた離島・山間部において補助者を配置せずに目視外飛行を行うための要件に基づいて、無人航空機の飛行の許可・承認に関する審査要領を改訂した。また、「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」に則り、2020 年代前半に有人地帯で目視外飛行を実現するため、同検討会を平成 30 年度も開催し、第三者上空飛行に関する論点整理を行った。

- ・航空管制官の疲労管理の導入検討

平成 32 年度中の航空管制官の疲労管理本運用開始にむけて、平成 31 年度の一部官署における試行運用に係る規制値及びリスク管理のプロセスの妥当性並びに今後の進め方について、有識者検討会を開催し検討を行った。

- ・航空保安業務における飲酒に係る対応

平成 31 年 2 月に航空局交通管制部において飲酒対策が強化（明確化）されたことに合わせ、監査項目の追加及び安全情報の収集・報告について交通管制部に通知し、これらを確実に確認できる体制を構築した。

- ・落下物防止対策基準の制定

航空機からの落下物の防止対策は、航空機の乗客のみならず、その経路下の住民等のために必要不可欠なものであり、徹底した対策が求められる。平成 30 年 3 月、「落下物防止等に係る総合対策推進会議」において取りまとめた「落下物防止対策基準案」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」として平成 30 年 9 月に制定した。

＜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各作業部会に参画し議論を行ったほか、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 6 回耐空性パネル会議に参画し、整備組織の認定、設計製造国の責務、大型機の経年機対策等について国際標準やガイドスマニュアルの改正に向けた検討を行った。

○航空環境保全委員会(C A E P)

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、騒音基準や排出基準、CO₂排出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。

○運航パネル(F L T O P S P)

第4回パネル会合に参加し、低視程時の性能準拠型の運航基準、RNAV(広域航法)の運航基準、危険物輸送時の運航者のリスク評価に係る基準、回転翼航空機の運航基準等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(D G P)

2018 ワーキンググループに参画し、航空危険物の輸送基準及び新たな危険物教育訓練における能力要件の国際標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(R P A S P)

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)

ADOP傘下のワーキンググループ会合等に参画し、空港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。

○世界航空安全計画ロードマップグループ(G A S P R G)

世界航空安全計画(G A S P)の2017-2019年版におけるロードマップの作成会合(電話会議)において議論を行った。

○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作成に参画した。

○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。

○コンピテンシー訓練評価に係るタスクフォース会議（C B T A-T／F）

ICAOにおいて、パイロットや管制官等が業務を確実に遂行するために必要な能力、技量及び態度を身につけることを目的として設立されたコンピテンシー訓練評価に係るタスクフォースにおける全体会合及び管制技術官（A T S E P）検討グループへ参加し、航空業務方式訓練編及び関連する附属書やマニュアル等の改訂に係る議論を行った。

○日本一米国一韓国 航空局3か国課長級会議（J C A B-F A A-K O C A Meeting）

平成30年度は、米国シアトルにおいて日本一米国一韓国の航空局3か国課長級会議が開催され、安全情報の分析状況、航空管制官の疲労管理の導入に向けた検討状況やリスクベース安全監督の取組状況等について、各国の対応状況を共有するとともに国際的協調の可能性について検討した。

B) 平成31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係る対応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「落下物防止等に係る総合対策推進会議」等の場を活用し、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。

＜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について、所要の改正を行う。

○航空機乗組員及び航空管制官の疲労に係るリスク管理制度の導入に向け、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制度設計の方向性に基づき、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。

○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＞

○ICAO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 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) 平成 30 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	平成 30 年 (4~12 月) 実績 (件)	<参考> 平成 29 年度 実績 (件)
耐空証明	航空法第 10 条	1084	1, 394
試験飛行等許可	航空法第 11 条	661	776
型式証明	航空法第 12 条	4	4
型式設計変更承認	航空法第 13 条	53	83
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	74	70
修理改造検査	航空法第 16 条	70	112
予備品証明	航空法第 17 条	6, 055	8935
事業場認定	航空法第 20 条	44	84
従事者技能証明	航空法第 28 条、第 78 条	2, 850	3, 624
航空従事者養成施設の指定	航空法第 29 条	4	8
航空身体検査証明	航空法第 31 条	878	1, 119
指定航空身体検査医の指定	航空法第 31 条	64	46
航空英語能力証明	航空法第 33 条	1, 381	1, 694

計器飛行証明	航空法第 34 条	226	274
操縦教育証明	航空法第 34 条	32	41
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	4	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	2	72
航空運送の用に供する機長の認定審査	航空法第 72 条	243	340
本邦航空運送事業者の指定	航空法第 72 条	0	0
場外離着陸の許可	航空法第 79 条	1, 545	2, 245
飛行禁止区域における飛行の許可	航空法第 80 条	0	1
最低安全高度以下の飛行の許可	航空法第 81 条	4, 900	6, 224
特別な方法による航行の許可	航空法第 83 条の 2	100	135
曲技飛行等の許可	航空法第 91 条	185	236
操縦練習飛行等の許可	航空法第 92 条	882	1, 201
運航管理施設等の検査	航空法第 102 条	53	64
運航規程及び整備規程の認可	航空法第 104 条	1, 286	1, 503
無人航空機の飛行の許可・承認	航空法第 132 条 53、 第 132 条の 2	20, 402	17, 285

＜中期的課題への取組＞

○国産ジェット旅客機の安全性審査

三菱航空機株式会社は、我が国初の国産ジェット旅客機として、三菱リージョナルジェット（MRJ：Mitsubishi Regional Jet）の開発を進めている。同プロジェクトは国家的なプロジェクトとして計画されており、我が国は設計製造国政府としての確実な安全性審査が求められている。このため、平成 30 年度は職員を海外に派遣し、設計審査の知識を付与する研修及び MRJ の飛行試験を実施するパイロットの技量維持訓練等の研修を継続して実施し、各専門分野の審査職員の能力向上を図った。また、MRJ の飛行試験実施のために必要な航空法上の許可を行うとともに、一部の試験項目について、航空局のパイロットが操縦して行う飛行試験（型式証明飛行試験）を開始した。

【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 249 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 152 件の監査を実施した。

(ロ) 認定事業場に対して 188 件の検査を実施した。

(ハ) 指定航空従事者養成施設に対して 5 カ所の検査を実施した。

(ニ) 指定航空身体検査医及び航空身体検査機関に対して 22 件の検査を実施した。

※ 上記 (イ) ~ (ニ) における実績値は、平成 30 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、以下の監査を実施した。

(イ) 航空保安業務の提供者に対し 33 回の監査を実施した。

(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 9 回の監査を実施した。

(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 81 回の監査を実施した。

※ 上記 (イ) ~ (ハ) における実績値は、平成 30 年 4 月～12 月のものである。

(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空港部空港安全監督課は、空港施設及び運用業務の提供者（空港の設置管理者並びに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に基づく国管理空港特定運営事業及び地方管理空港特定運営事業の運営権者及び関西国際空港及び大阪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（以下「特定運営事業」という。））に対し 39 件（空港 27 件、ヘリポート 12 件）の定期検査・臨時検査を実施した。

※ 上記における実績値は、平成 30 年 4 月～12 月のものである。

B) 平成 31 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、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＞

○国産ジェット旅客機の安全性審査

MR Jについて、我が国は引き続き安全性の向上に資する技術に関する調査の充実を図ることや、研修等により審査職員の各専門分野の技術的知見を向上させること等により、安全性審査を適確に実施する。

また、円滑な開発・輸出につなげていくため、同時に審査を進めている外国当局（米国F A A・欧州E A S A）との情報共有・協力を図る。

現在、米国における型式証明飛行試験が開始されており、今後の開発スケジュールに沿って必要な審査を適切に実施していく。なお、初号機の納入時期は2020年（平成32年）半ばとされている。

○国産ジェット旅客機の運航開始後の耐空性維持活動

MR Jの運航開始後、設計・製造者や運航者等から報告される機材不具合情報等を評価・分析し、是正措置・対策を検討した上で、これらを運航者や海外の運航国当局に、的確に指示・周知するための耐空性維持活動に必要な制度・体制の構築を進める。

【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、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。

(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加え、航空機に係る国内の認定事業場については、認定期間中の2年間に1回の中間検査を実施している。本検査において、認定にかかる技術上の基準への適合性等を確認する。

また、SMSについては、既に全ての認定事業場で導入を完了しており、その運用状況についても、監督及び指導を行っていく。

(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。

(ニ) 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2年に1回の頻度で監査を実施する。平成31年度は、定期監査を32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回以内の頻度で監査を実施する。平成31年度は、定期監査を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、監査を実施する。平成31年度は、定期監査を104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>

航空局安全部安全企画課空港安全室及び地方航空局空港部空港安全監督課は、空港施設及び運用業

務の提供者に対し、航空法に定める保安上の基準に従って、施設の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。なお、大規模空港についてはSMS監査を加え3年に2回の頻度で検査を実施する。平成31年度は47件（空港34件、ヘリポート13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ついては、臨時検査を、不適切事項が多い空港については、安全情報や不適切事項の改善状況に応じて特別検査を実施する。

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隨時監査・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) 平成30年度の実績・評価

＜継続的に実施すべき取組＞

平成30年4月から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。

①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及び第124条に基づき、航空事故6件、重大インシデント6件及び安全上の支障を及ぼす事態776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、不安全事象37件の報告がなされた。

②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。

⑤ 空港分野

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、国が設置・管理する空港の管理者から、及び、航空法第47条第1項、第47条の2第2項の規定に基づき、会社管理空港、地方管理空港等の空港管理者から、重大インシデント0件、安全上の支障を及ぼす事態83件の事案について報告がなされた。

B) 平成31年度の取組

＜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) 平成30年度の実績・評価

＜継続的に実施すべき取組＞

平成30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、平成30年12月現在、685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、平成29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管制機関、航空会社が協力し、類似コールサインを低減する取り組みを検証すること、

②類似コールサインに起因するヒューマンファクター等の発生リスク低減に向けたさらなる対応を検証すること。

対応：

我が国は、管制官が類似コールサインを検知した場合に、対象となる航空会社に、類似コールサインへの対処検討を要請することとしている。また、同一周波数のもとで同時に存在する類似コールサインにサフィックスを付加又は数字の普通読み等により、間違いを防止しているところ。また、管制情報処理システムが類似コールサインのリストを保持しており、レーダー画面上に類似コールサインのペアが存在する場合は、リスト表示により管制官に注意喚起している。パイロット向けには、「管制指示等の復唱について」という指針を発行し、管制官についても同様の通達を行っている。国際動向については、調査等を実施することにより継続して把握することとする。

今回、2018年9月の1か月間に、我が国に提出された飛行計画等を、「便名の数字部分が2桁または3桁で共通する（例：JAL432とANA232）」という条件で抽出した結果、3,845ペアとなった。これは前年同時期より約3%増加している。そのうち、国内線のペアは1,824であった。中国と日本間のフライトでは、232ペアが抽出され、これは前年同時期より約5%減少している。国内線のペアは、就航都市間や時間帯を考慮すると、対処が必要と考えられるペアの数は大幅に減少するが、それでも一定数存在する。

今般、取り組みを検証するため、本邦定期航空運送事業者 25 社を対象にアンケート調査を実施し、うち 19 社より回答を受領した。現在の取り組みに一定の有効性が確認されたため、今後も取り組みを継続するとともに、アンケート調査で得られた意見等を類似コールサイン低減対策に活用することとする。

中長期的対応としては、陸域データリンクを含む管制通信のデータリンク化が考えられる。

(参考 1：航空局の取り組みのうち、サフィックス及び普通読みの対応の効果について)

サフィックスを付加する対応の効果	数字を普通読みする対応の効果		
①効果がある	26%	①効果がある	10%
②どちらかと言えば効果がある	58%	②どちらかと言えば効果がある	37%
③どちらとも言えない	11%	③どちらとも言えない	53%
④どちらかと言えば効果がない	5%	④どちらかと言えば効果がない	0%
⑤効果がない	0%	⑤効果がない	0%
⑥回答なし	0%	⑥回答なし	0%

※ サフィックスの付加について、効果がある旨の回答が多く、一定の有効性が確認されたと考えられる。音声の普通読みについて、どちらとも言えない旨の回答が多かった。これは普通読みの経験が少ないと考えられるが、操縦士への注意喚起とともに普通読みが行われた場合の評価は高く、一定の有効性が確認されたと考えられる。

(参考 2：類似コールサインへの対応全般に関するご意見、ご要望、アイデア（抜粋）

- ATC 通信に疑義が生じる場合は確実な Confirm を行うことが ATC 通信における基本原則。
- 普通読みについては、ATC 側、パイロット側、双方からより積極的に活用していく方がよい。
- 一つの対策で解決できる程、単純なことではないと思いますので、航空局、管制、航空会社の協力が重要。

現在の国際動向としては、米国は類似コールサインの報告、リードバック・ヒアバックの徹底など、主として運用上の対処を行っている。欧州は、Callsign Similarity Service (CSS) を 2010 年から実施しており、参加を表明した航空会社を対象として、システム的な類似コールサイン対策を段階的に行っている。その他、UAE、香港、インド、台湾等が、類似コールサインに関する Advisory Circular を発行している。

B) 平成31年度の取組

＜継続的に実施すべき取組＞

平成30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、空港分野を含む、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に、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＞

①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>

②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、財産等にかかる法令違反行為を通報することで、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

①S S P 委員会の取組

A) 平成 30 年度の実績・評価

＜継続的に実施すべき取組＞

平成 30 年度における S S P 委員会の開催実績は以下のとおり。平成 30 年度航空安全プログラム実施計画の策定や内部評価制度の確立等、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。

平成 30 年 12 月 3 日 第 25 回 S S P 委員会開催

平成 31 年 3 月 29 日 第 26 回 S S P 委員会開催

B) 平成 31 年度の取組

＜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、複数の分野に関係す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関係す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。

②各分野の部会の取組

A) 平成 30 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

平成 30 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 3 件及び重大インシデント 9 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。

また、平成 30 年度における部会の開催実績は以下のとおり。

平成 30 年 4 月 25 日	第 54 回航空運送安全部会開催
平成 30 年 5 月 31 日	第 55 回航空運送安全部会開催
平成 30 年 6 月 26 日	第 56 回航空運送安全部会開催
平成 30 年 7 月 24 日	第 57 回航空運送安全部会開催
平成 30 年 8 月 23 日	第 58 回航空運送安全部会開催
平成 30 年 9 月 26 日	第 59 回航空運送安全部会開催
平成 30 年 10 月 26 日	第 60 回航空運送安全部会開催
平成 30 年 11 月 26 日	第 61 回航空運送安全部会開催
平成 30 年 12 月 25 日	第 62 回航空運送安全部会開催
平成 31 年 1 月 24 日	第 63 回航空運送安全部会開催
平成 31 年 2 月 28 日	第 64 回航空運送安全部会開催
平成 31 年 3 月 27 日	第 65 回航空運送安全部会開催

(ロ) 交通管制安全部会

平成 30 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、平成 30 年 3 月に発生した那覇空港での滑走路で離陸待機を指示されていた航空機が、先に着陸した航空機が同じ滑走路を離脱中であるにも係わらず、管制官に許可を得ないまま離陸した重大インシデント事案に関する調査報告書が運輸安全委員会から公表されたことを受け、事案発生以降に管制機関等が実施していた措置の妥当性を検証し、追加の措置が不要であることを確認した。

また、平成 30 年度における部会の開催実績は以下のとおり。

平成 30 年 4 月 23 日	第 55 回交通管制安全部会開催
平成 30 年 5 月 30 日	第 56 回交通管制安全部会開催
平成 30 年 6 月 27 日	第 57 回交通管制安全部会開催
平成 30 年 7 月 27 日	第 58 回交通管制安全部会開催
平成 30 年 8 月 28 日	第 59 回交通管制安全部会開催
平成 30 年 9 月 27 日	第 60 回交通管制安全部会開催
平成 30 年 10 月 30 日	第 61 回交通管制安全部会開催
平成 30 年 11 月 27 日	第 62 回交通管制安全部会開催
平成 30 年 12 月 26 日	第 63 回交通管制安全部会開催

平成 31 年 1 月 23 日	第 64 回交通管制安全部会開催
平成 31 年 2 月 27 日	第 65 回交通管制安全部会開催
平成 31 年 3 月 28 日	第 66 回交通管制安全部会開催

(ハ) 空港安全部会

平成 30 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、平成 30 年度における部会の開催実績は以下のとおり。

平成 30 年 4 月 24 日	第 55 回空港安全部会開催
平成 30 年 5 月 29 日	第 56 回空港安全部会開催
平成 30 年 6 月 28 日	第 57 回空港安全部会開催
平成 30 年 7 月 26 日	第 58 回空港安全部会開催
平成 30 年 8 月 24 日	第 59 回空港安全部会開催
平成 30 年 9 月 28 日	第 60 回空港安全部会開催
平成 30 年 10 月 31 日	第 61 回空港安全部会開催
平成 30 年 11 月 29 日	第 62 回空港安全部会開催
平成 30 年 12 月 19 日	第 63 回空港安全部会開催
平成 31 年 1 月 22 日	第 64 回空港安全部会開催
平成 31 年 2 月 25 日	第 65 回空港安全部会開催
平成 31 年 3 月 22 日	第 66 回空港安全部会開催

B) 平成 31 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

①航空運送分野

A) 平成 30 年度の実績・評価

＜継続的に実施すべき取組＞

平成 30 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 30 年 6 月 18 日 第 23 回航空安全情報分析委員会

平成 30 年 12 月 18 日 第 24 回航空安全情報分析委員会

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) 平成 31 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、T C A S R A、G P W S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。

②交通管制分野

A) 平成 30 年度の実績・評価

＜継続的に実施すべき取組＞

平成 30 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（平成 29 年 4 月から平成 30 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公表している。

平成 30 年 6 月 11 日 第 5 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) 平成 31 年度の取組

＜継続的に実施すべき取組＞

安全情報について審議するため、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する。平成 31 年度は 6 月に第 6 回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。

③空港分野

A) 平成 30 年度の実績・評価

＜継続的に実施すべき取組＞

平成 30 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（平成 29 年度）の分析・評価と今後の対応について審議し、空港分野の安全にかかる情報を公表した。

平成 30 年 6 月 22 日 第 5 回空港安全情報分析委員会

（参考）空港の安全にかかる情報

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

B) 平成 31 年度の取組

＜継続的に実施すべき取組＞

1年ごとに有識者・学識経験者を含む空港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、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。

① 航空運送分野

A) 平成30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、平成31年1月に安全監査員等に対し知識及び技量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、監査・検査等の業務を行う職員を新たに配置するために、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に対する検査及び審査手法に係る知識を付与する研修、航空機及び装備品の設計審査の知識を付与する研修及びMRJのフライトテストを実施するパイロットの技量維持訓練等、必要に応じ能力向上のための研修を実施した。

B) 平成31年度の取組

＜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技量を維持するため、監査員定期訓練を平成31年度中に計画している。

航空局安全部航空機安全課は、監査・検査等の業務を行う職員を新たに配置する場合には、座学研修及び実技研修（現場OJT）を実施する。また、必要に応じ能力向上のための研修を実施する。

② 交通管制分野

A) 平成30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6回、実技研修（現場OJT）を12回実施した。また、IOS 9000内部監査員コース受講及び航空会社の安全教育センター見学などの外部研修を行った。

B) 平成31年度の取組

＜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、ISO9000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。

③ 空港分野

A) 平成30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、平成30年4月及び10月の転入者に対し、安全監査員の資格取得に必要な座学研修及び実技研修現場OJT（必要な基礎研修）を実施した。また、安全監査員に対し、力量向上を目的とした外部研修としてISO9001内部監査員コース、他機関の安全マネジメント評価研修を受講した。また、空港定期検査時に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) 平成31年度の取組

＜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、平成30年度までの研修カリキュラムに加え、安全監査員の力量の維持と向上を目的に外部研修を積極的に活用し、受講者に波及研修を行わせることで本人の理解度の向上と他の安全監査員への啓発や波及効果を高める。更に、本省、東京及び大阪航空局における各定期検査等において、安全監査員を相互に監査員として派遣及び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

①航空運送分野

A) 平成30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、平成30年9月及び平成31年3月に「航空事業安全推進フォーラム」を開催するとともに、平成30年6月から平成30年10月の間に各航空会社の安全統括管理者、各部門を統括する者等を一堂に会する会議をそれぞれ開催し、特定本邦航空運送事業者等との間で意見の交換や情報の共有等を行った。

また、地方航空局保安部航空事業安全監督官は、平成30年11月に大阪航空局で平成31年1月に東京航空局で「航空事業安全推進連絡会議」を開催し、管轄の航空運送事業者及び航空機使用事業者と情報の交換や共有等を行った。

（ロ）認定事業場講習会

航空局航空機安全課は、平成31年3月に「認定事業場講習会」を開催した。当講習会において、認定事業場制度の改正に関する最新状況と今後の予定を周知し、認定事業場に係る不具合事例やSMSの取組結果を紹介すると共に、マニュアルや関係法令の遵守を指導することで、品質向上への

取り組みの啓蒙に努めた。

(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3か月に1回のペースで実施した。

(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

航空局運航安全課乗員政策室は、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平成30年6月及び平成31年3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) 平成31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

航空局安全部航空事業安全室は、「航空事業安全推進フォーラム」、各航空会社の安全統括管理者、運航・整備・空港・客室の部門を統括する者等を一堂に会する会議の開催を通じ、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。

また、地方航空局保安部航空事業安全監督官は、「航空事業安全推進連絡会議」の開催を通じ、管轄の事業者との間において、情報の交換や共有などを行う。

(ロ) 認定事業場講習会

航空局安全部航空機安全課は、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

航空局安全部運航安全課は、荷主、貨物利用運送事業者及び航空会社に対して、引き続き講習会等を実施する。

(ニ) 危険物輸送等に関する講習会等

航空局安全部運航安全課は、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

航空局安全部運航安全課乗員政策室は、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。

②交通管制分野

A) 平成 30 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、S S P 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共有を行い、安全性向上の推進を図った。

更に、安全管理担当者特別研修や航空局交通管制部主催の各種セミナー及び航空活動関係者が開催する安全管理啓発セミナー等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) 平成 31 年度の取組

＜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、S S P 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、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。

③空港分野

A) 平成 30 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更なる安全性の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（平成 30 年 10 月）」を開催し、国の取り組みや航空法施行規則の改正概要等に加え、大規模空港における空港の安全確保に係る新たな取り組み（高精細カメラの録画画像を活用した安全管理など）についての情報共有、各空港から報告された安全情報の分析・評価内容の共有等、各空港の設置管理者との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）空港管理者研修・空港安全管理研修

航空局安全部安全企画課空港安全室は、平成 30 年 6 月に空港管理者等を対象とした外部機関による空港施設・運用に係る基礎知識の取得を目的とした研修に講師を派遣した。

平成 30 年 7 月に地方管理空港等を対象とした「空港管理者研修」及び同年 10 月に国管理空港を対象とした「空港安全管理研修」を実施し、空港施設・運用業務や S M S に係るスキル向上を目的とした研修を実施した。

また、空港を管理する空港会社、地方自治体からの要請により、空港管理者が主催する研修等に講師を派遣し、最近の定期検査における不適切事項や安全情報の共有等を行うなど安全文化の醸成に協力した。

B) 平成 31 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

航空局安全部安全企画課空港安全室は、会社管理空港が国管理空港に先駆け、様々な独自の取り組みを行うなどレベルの高い空港 S M S が醸成してきていることから、大規模空港との「空港の安全推進に関する懇談会」について、会社管理空港を主体とした活発な意見交換を定期的に行う場として引き続き活用し、空港管理の安全性追求を図る。

(ロ) 空港管理者研修・空港安全管理研修

航空局安全部安全企画課空港安全室は、空港施設・運用業務や S M S に係る知識の付与を目的とした研修の実施、空港管理者等を対象に実施される外部研修への講師派遣及び空港管理者が主催する定期的安全教育への講師派遣要請に積極的に応じることで、安全情報の共有等に加え、空港管理組織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) 平成 30 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

前年度に引き続き、小型航空機の事故を防止するため、小型航空機の運航者を対象とした安全運航セミナーを平成 30 年 10 月から 11 月にかけて全国 8 空港官署にて実施するとともに、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蒙活動を行った。

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も平成 30 年 11 月から平成 31 年 2 月にかけて 5 回開催し、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、平成 30 年度は 10 月と平成 31 年 3 月の 2 回開催し、安全啓発のための情報発信の強化、指導監督の強化、簡易型飛行記録装置の実証実験等の新技術の活用等について引き続き取組を進めることとなった。

＜中期的課題への取組＞

重大事故事案を受け、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) 平成 31 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。

①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、より効果的に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。

②航空管制分野

・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。

③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、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、安全啓発動画を広く発信するため、MLITチャンネルにて動画を配信するとともに、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) 情報管理システムの構築

A) 平成30年度の実績・評価

＜継続的に実施すべき取組＞

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の設置管理者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、航空機検査業務セ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) 平成31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(ASIMS)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について検討・推進する。

(5) 内部評価

A) 平成30年度の実績・評価

＜継続的に実施すべき取組＞

航空安全当局は、自らが実施する安全監督等の業務を適切かつ効果的に行うようするため、当該業務の実施状況について自ら評価した。

これまでの評価手法に加え、前年度に導入した、「業務プロセス合理化の余地がある等、より改善が可能であるもの」及び「他の課室においても安全監督体制の構築・改善の取組として参考となると考えられるもの」を引き続き実施し、業務の継続的改善を行う文化の醸成に努めた。さらに、新規内部評価員に対する研修のほか、既存の内部評価員に対してリカレント研修を実施し、内部評価員の能力向上を行った。

B) 平成31年度の取組

＜継続的に実施すべき取組＞

航空安全当局は、平成30年度の早期に前年度の評価を行い、評価の体制や進め方、評価項目や標準語の見直しと評価基準の明確化のさらなる実施などにより、引き続き、評価深度を深めることに努めることとする。

(6) 業務推進体制のあり方の検討

A) 平成30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、あり方や課題について検討を実施し、より厳格な安全監督体制となるよう強化を図った。

B) 平成31年度の取組

＜中期的課題への取組＞

新たな体制に基づき、的確に安全監督を行うとともに、内部評価等を通じて実施状況の確認を行う。

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、平成31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。