

平成 25 年 10 月 8 日 制定 国空安企第 29 号

令和 5 年 5 月 9 日 改正 国官参安企第 26 号

航空安全プログラム

国土交通省航空局

目 次

序 文	
はじめに	
定 義	

第1章 航空安全当局の安全方針と取組 (Component-1)

1. 国の安全目標	7
2. 航空安全当局の安全方針	8
3. 継続的なモニタリング活動	9
4. 我が国の航空法規 (CE-1)	9
5. 我が国の運用規則 (CE-2)	9
6. 民間航空の関係行政機関との役割分担及び協調 (CE-3)	10
7. 人員の要件・訓練 (CE-4)	11
8. 技術ガイダンス、ツール、安全上重要な情報の共有 (CE-5)	12

第2章 安全に係るリスク管理 (Component-2)

1. 各種証明・許認可等 (CE-6)	13
2. 安全リスクの管理	13
3. 航空法規等の執行方針 (CE-8)	18

第3章 安全の保証 (Component-3)

1. 監視義務 (CE-7)	20
2. 国の安全パフォーマンス	21

第4章 安全の推進 (Component-4)

1. 安全情報の収集、分析及び関係者との共有	22
2. 内部評価	24

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	25
2. SSP の定期的な見直し	25

付録 安全に係るリスク	27
-------------	----

序 文

航空輸送は、身近な高速交通手段の一つとして定着し、人・文化・情報の交流と物流を支え、国内はもとより、広く海外まで広域的にカバーする信頼性とスピードを持った、グローバルな交通機関として発展を遂げており、島国である我が国の経済社会の活性化、国際競争力向上のための戦略的基盤としての役割を果たすものとなっています。

新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の拡大は航空業界に大きな影響を与え、航空需要は落ち込んでいましたが、現在は国内線・国際線ともに着実な回復を見せており、この回復傾向は今後も続いていくことが予想されます。

高水準な航空の安全性の維持は、我が国の航空交通産業の発展及び社会経済の活性化において必要不可欠な命題であり、航空需要の回復を見据えて更なる安全性の向上を図っていくことが望まれます。

このプログラムは、高水準な航空の安全性の維持及び向上のため、航空の安全管理体制及び機能のあり方を定めたものであり、国際民間航空条約（昭和 28 年条約第 21 号。以下「シカゴ条約」という。）第 19 附属書に従い、国土交通省設置法（平成 11 年法律第 100 号）第 4 条第 1 項第 104 号から第 111 号までに規定されている航空に関する事務をつかさどる国土交通省航空局が、我が国における「航空安全プログラム」（State Safety Programme : SSP、以下「SSP」という。）として作成しているものです。

旅客、乗務員、地上職員及び国民の安全の確保を第一義的な目的としつつ、航空安全に携わる当局が民間航空の安全のために講ずべき対策等を示し、これらを適切に実施することにより、民間航空における航空事故その他の航空の安全運航に影響を及ぼす事態を未然に防ぎ、もってその安全の確保を図ることを目的としており、シカゴ条約の規定並びに同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続きに準拠するよう作成しています。

我が国は、航空事故を減少させるとともに、事故につながりかねない安全上のトラブルの未然防止を図るため、本邦航空運送事業者が運航する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こと、並びに航空事故発生率、重大インシデント発生率及び地上作業、施設等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を継続的に削減していくことを目標として掲げており、このプログラムを基礎として、航空業界全体が航空の安全性向上のための取組を適確に実施していくことにより、目標達成を果たしてまいります。

このプログラムでは、国土交通省航空局が民間航空の安全監督を行う者として民間

航空の安全のために講ずべき対策等について網羅的に定めており、国土交通省航空局における担当部署は、このプログラムに基づき、適切かつ確実に民間航空の安全監督を行わなければなりません。

また、国土交通省航空局は航空活動における安全性を最大限確保するため、担当部署及び業務提供者双方で適切な安全リスクの管理が出来るよう行動します。さらに、関係行政機関及び航空活動関係者との協力関係を構築し、安全情報の共有及び安全文化醸成の促進等、当プログラムに基づく活動を効果的に実施し、そのための予算と人員を確保していき、教育訓練を通じた人員の能力向上により、航空の継続的な安全性の向上を実現していきます。

国土交通省航空局長 久保田 雅晴

久保田 雅晴

はじめに

このプログラムは、シカゴ条約第 19 附属書、国際民間航空機関 (International Civil Aviation Organization : ICAO、以下「ICAO」という。) の安全監視マニュアル (Safety Oversight Manual : SOM) 及び安全管理マニュアル (Safety Management Manual : SMM、以下「SMM」という。) に基づき、4つの構成要素 (以下「Component(s)」という。) 及び8つの重要要素 (Critical Elements : CEs、以下「CE(s)」という。) を中心として構成されており、我が国の航空安全管理の主要事項を明確にしたものである。

ICAO が提示している 4つの Components 及び 8つの CEs を中心とした安全計画・管理のフレームワークは、図 1 のとおりである。

図 1 4つの Components 及び 8つの CEs 構成図



ICAO Doc9859 SMM より

定 義

(1) 安全

航空活動に関連するリスクが受け入れ可能なレベルまで低減され制御されている状態をいう。

(2) 安全監督

航空安全当局が、民間航空の安全を確保するために行う全ての活動をいう。

(3) 安全管理システム (Safety Management System : SMS、以下「SMS」という。)

安全に係るリスクを管理するための仕組みであって、必要な組織体制、責任、方針及び手順を含むものをいう。

(4) 安全指標 (Safety Performance Indicator : SPI、以下「SPI」という。)

安全性を定量的に測定するために用いる指標をいう。

(5) 安全達成度

SPI に基づき測定された値と安全目標値との比較により把握されるものであって、目標に対してどの程度の安全性を達成したかを示すものをいう。

(6) 安全文化

安全に関連した個人及び組織の価値観、姿勢、能力及び行動様式の成果をいう。

安全文化は、ハザードが報告されることを促進し、報告者を公正に取り扱い、変化する要求に柔軟に対応し、そして明らかにされたハザードに学ぶことを含む。

(7) 安全目標値 (Safety Performance Target : SPT、以下「SPT」という。)

SPI について、一定期間内で達成すべきものとして計画した値をいう。

(8) 安全に係るリスク

ハザードが引き起こす事態について予測される発生確率及び重大度の組合せをいう。なお、詳細については、付録参照のこと。

(9) 業務提供者

本邦航空運送事業者、認定事業場、指定航空従事者養成施設、公共用飛行場及び航空管制等航空機の運航に関する指示・支援業務の実施機関のうち、SMS の確立が求められているものをいう。

(10) 航空安全当局

国土交通省航空局（地方航空局を含む。）のうち、民間航空の安全を確保するための監督を行う課等をいう。

(11) 航空活動関係者

航空機の運航に関係する、又は航空機の運航を直接的に支援する活動に従事する関係者をいう。（民間航空の活動に従事する者に限る。）

(12) 航空事故

航空法（昭和 27 年法律第 231 号）第 76 条第 1 項各号に掲げる事故をいう。

(13) 航空事故等

航空事故及び機長が航行中他の航空機との衝突又は接触のおそれがあったと認められた事態その他航空法第 76 条の 2 の国土交通省令で定める事態をいう。

(14) ハザード

航空事故その他の航空の安全運航に影響を及ぼす事態を引き起こす可能性のある要因をいう。

第1章 航空安全当局の安全方針と取組 (Component-1)

1. 国の安全目標

航空においては、ひとたび事故が生じれば多くの人命が奪われる可能性が高く、その安全の確保は全ての活動において優先されるべき大前提である。

我が国において、これまで約30年にわたり特定本邦航空運送事業者※1における乗客の死亡事故が発生していないことは、航空の安全の確保に係るあらゆる関係者の不断の努力の賜物であるが、この「死亡事故ゼロ」を今後も継続するだけでなく、乗客の死亡を伴わない航空事故等の発生についても引き続き防止を図っていくため、関係者が一丸となって、安全の確保に係るたゆまぬ努力を続けていかなければならない。具体的には、以下の目標を設定し、安全性の向上に取り組んでいくこととする。

※1「特定本邦航空運送事業者」とは、特定本邦客席数が100席又は最大離陸重量が50トンを超える航空機を使用して行う航空運送事業を経営する本邦航空運送事業者をいう。

- ① 本邦航空運送事業者が運航する定期便について、死亡事故発生率及び全損事故発生率をゼロにする。
- ② 航空事故発生率、重大インシデント発生率及び地上作業、施設等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に関する22の指標で、平成30年の目標値を起点として、15年間で50%の削減を図る。

2. 航空安全当局の安全方針

航空安全当局は、その監督の下で行われる全ての航空活動について、最大限の安全が確保されるよう、所要の方針、法令、手順等を策定し、実施し、及び継続的に見直すとともに、これらを通じて安全性の向上に努める。

航空安全当局は、航空の安全性向上のための取組事項として、次に掲げる事項を関係行政機関とともに実施する。

- ① シカゴ条約の規定並びに同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続に準拠して、航空法等に基づき、民間航空の安全に係る基準等を策定し、これらに基づく処分等、報告徴収及び検査その他の安全監督を実施すること。
- ② 民間航空の安全の傾向を把握し、必要に応じ、安全に係るリスクに応じた安全監査その他の安全に係るリスクを低減するための措置を実施すること。
- ③ 航空安全当局及び業務提供者双方の **SPI** 及び **SPT** を通じて、我が国における民間航空の安全達成度の測定及び監視を継続的に実施すること。また、安全達成度その他の民間航空の安全に関する数値化情報等を活用して民間航空の安全の傾向を把握すること。
- ④ 民間航空の安全上の問題に対処するため、航空活動関係者と協調、協議に努め、継続的に安全性の向上に努めること。
- ⑤ 自ら安全に係るリスクを管理するという考え方の下、航空安全当局及び航空活動関係者双方の積極的な組織内の安全文化の醸成を促進すること。
- ⑥ 民間航空の安全に関する情報は安全性の向上を主たる目的として利用するという前提の下、航空活動関係者に対し、当該情報の収集、分析及び関係者との共有を奨励すること。
- ⑦ **SSP** に基づく活動を効果的に実施していくため、安全管理・監督に関して、十分な予算、定員等の確保に努めること。
- ⑧ 職員が自らの職責を果たすことができるよう、必要となる教育訓練を実施すること。

3. 継続的なモニタリング活動

航空安全当局は、2. に掲げる事項の実施を通じて得た情報等を確認した上で、このプログラムの実施内容の継続的な検討及び決定を行うため、安全部長を委員長とし関係行政機関が参加する「航空安全プログラム委員会」を設置する。その他委員会の運営に関し必要な事項については、委員会が定める。

また、航空運送事業、航空保安業務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 SPI 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、航空安全プログラム委員会の下に分野毎の部会を設ける。

4. 我が国の航空法規 (CE-1)

我が国は、シカゴ条約の規定並びに同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続きに準拠した航空法を公布している。

同法では、航空機の航行の安全及び航空機の航行に起因する障害の防止を図るための方法を定め、並びに航空機を運航して営む事業の適正かつ合理的な運営を確保して輸送の安全を確保することにより、航空の発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的としている。

我が国の航空法は、専用ウェブサイトで無料公開されている。

航空法：

<https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=327AC0000000231>

5. 我が国の運用規則 (CE-2)

航空法施行規則（昭和 27 年運輸省令第 56 号）は航空法を補完し、航空法の規定を実施するための運用規制等を定めている。

我が国の航空法施行規則は、専用ウェブサイトで無料公開されている。

この規則を遵守し、航空法の規定を着実に実行することを通じて、我が国の高い安全レベルでの航空輸送を実現していく。

航空法施行規則：

<https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=327M50000800056>

6. 民間航空の関係行政機関との役割分担及び協調 (CE-3)

航空安全当局は、複数の関係行政機関との協力関係を構築し、その協力の下で当プログラムの検討と更新を適切に実施していく。

関係行政機関の役割は以下のとおりである。

(1) 国土交通省航空局

国土交通省航空局は、国土交通省設置法に基づき設置された国の機関であり、航空機の安全の確保及び航空機の航行に起因する障害の防止並びに航空機の航行の安全の確保に関することを所掌しており、航空安全当局として、業務提供者に対する監督業務を担っている。

また、国土交通省航空局の所掌事務として、航空従事者の教育及び養成並びに航空従事者に関する証明に関する事、航空路、航空交通管制、飛行計画及び航空機の運航に関する情報の提供に関する事も含まれる。

国土交通省航空局は(2)～(4)の行政機関と、必要に応じ、情報共有、意思疎通及び調整を図る。

(2) 運輸安全委員会

運輸安全委員会は、他の行政機関から独立して設置され、航空事故及び航空事故の兆候(重大インシデント)について、事故等が発生した原因や事故による被害の原因を究明するための調査を行い、報告書の公表や、必要に応じて、国土交通大臣又は原因関係者に対する勧告等を実施し、調査で得られた知見に基づき、航空交通の安全に有益な情報についてタイムリーかつ積極的な情報発信を行い、航空事故等の再発防止や事故による被害の軽減に努める。

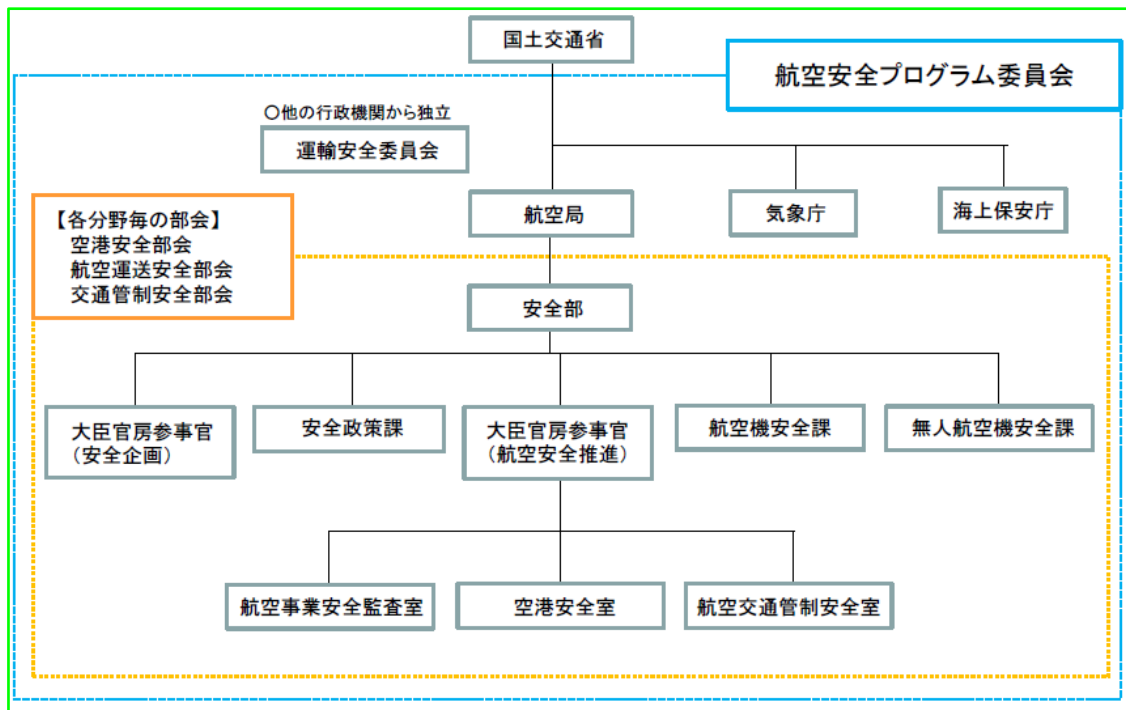
(3) 気象庁

気象庁は、悪天による航空交通への影響を軽減し、航空交通の安全に寄与するとともに、航空機の運航・航空交通流管理を支援するため、シカゴ条約第3附属書に基づき、航空気象情報を提供する。

(4) 捜索救難業務に関する行政機関

航空機の捜索救難に関する事務は、航空機の捜索救難に関する協定（昭和 40 年 3 月 18 日）に基づき、警察庁、消防庁、国土交通省（航空局）、海上保安庁及び防衛省（以下「捜索救難業務関係者」という。）が相互に協力して実施する。捜索救難業務関係者は、シカゴ条約第 12 附属書に準拠して、東京捜索救難区（我が国が捜索救難業務を提供する捜索救難区の区画をいう。）における航空機の捜索救難を迅速かつ適確に実施する。

図 2 SSP 関係行政機関構成図



7. 人員の要件・訓練 (CE-4)

我が国では、航空安全当局職員、特に SSP や SMS に関わるスタッフが適切な知識と技量を身につけて、それを維持していけるように、各分野において必要とする最低要件を定めた上で教育及び訓練の計画を策定し、実施していく。

研修及び訓練プログラムには、ICAO で研修を受けた職員を教官として、新規スタッフ向けの初期研修、スタッフの技能を維持していくためのリカレント訓練、特定の分野において専門的な知識を習得していくための専門研修などがあり、主に座学研修と実技研修（現場 OJT）で構成される。

また、新たなニーズに基づいて、臨時の研修や訓練が実施されることがある。

8. 技術ガイダンス、ツール、安全上重要な情報の共有（CE-5）

航空安全当局は、航空事業の安全に関わる職員が適切に業務を遂行できるよう、技術ガイダンスを作成し、職員及び業務提供者に提供する。

また、安全上重要な情報（ノータム、航空機故障情報、耐空性改善通報等）についても、適時情報を共有する。

その際には、インターネットサイト（AIS JAPAN、航空安全情報ポータルサイト等）や航空安全情報管理・提供システム（ASIMS）等を活用する。

また、航空安全当局は、安全に係る意識啓発セミナーを開催し、民間航空の安全に係る知識の付与を目的とした研修の実施等を通じて、航空活動関係者における組織内の安全文化の醸成を促進する。

第2章 安全に係るリスク管理 (Component-2)

1. 各種証明・許認可等 (CE-6)

航空安全当局は、航空法及び関係法令の規定等に基づいて各種証明・許認可の制度を運用しており、航空運送事業、整備事業場、航空従事者、航空従事者養成施設、航空保安業務、空港管理業務等の業務提供者は、航空安全当局から証明の発行又は許認可を受けないと、航空活動に伴う業務（国により規制されている業務）を実施することが出来ない。

これらの証明・許認可は、申請者から申請を受けた航空安全当局が、当該申請が国の法令・規則等に定められた基準に適合しているかどうか審査・検査等を行い、適合すると認められた場合に発行等がなされる。

また、航空安全当局は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及び検査等を実施する。

各種証明・許認可の要件やプロセスは航空法規に規定されている。

航空法：

<https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=327AC0000000231>

航空法施行規則：

<https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=327M50000800056>

2. 安全リスクの管理

(1) 原則

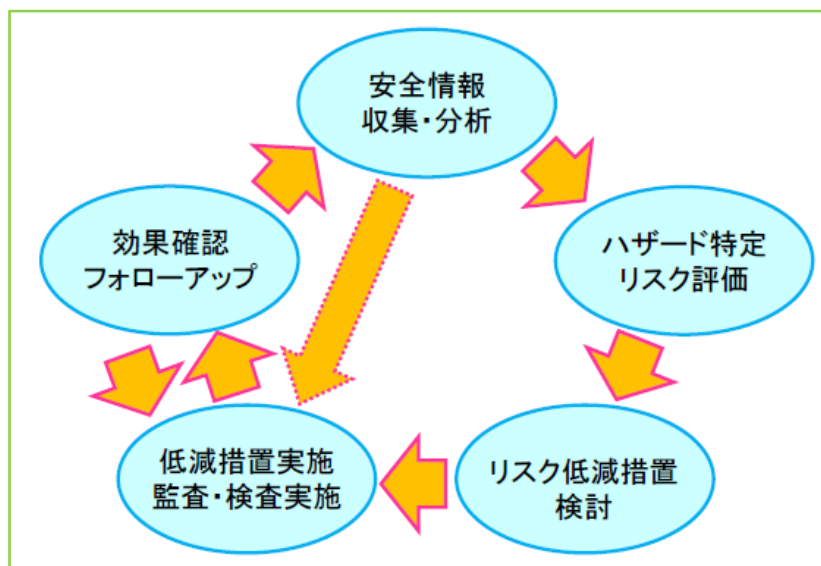
安全に係るリスクの管理とは、安全に関する情報を収集して分析し、その結果からハザードを特定するとともに、当該ハザードに関する安全に係るリスクを把握した上で、必要に応じ、当該安全に係るリスクを低減するための措置を実施し、当該措置の有効性を評価する取組を循環的かつ継続的に実施することである。

航空業界の安全リスク管理は、航空安全当局と業務提供者との間で共有される責任であり、すべての関係者が協働して潜在的な安全リスクを効果的に管理する。

(2) 航空安全当局における安全リスクの管理

航空安全当局は、継続的に安全性の向上を図るため、安全に係るリスクの管理の原則を自らにも適用する。具体的な方法等については、第3章において規定する。

図3 リスク管理のフレーム



(3) 国の SPI 及び SPT

航空安全当局は、我が国における適切な安全パフォーマンス管理のため SPI 及び SPT を設定し、民間航空の安全達成度の測定及び監視を継続的に実施することを通じて、民間航空の安全の傾向を把握する。

SPI 及び SPT の具体的な運用については、第3章2. において規定する。

(4) ハザードの特定とリスク評価

航空安全当局は、航空安全に係るハザードを特定・把握し、リスク低減のための対応策を検討するために、関係行政機関、業務提供者等から広く民間航空の安全に関する情報を収集する。また、収集した安全情報の個々の事案について業務提供者等が適切に要因分析を行い、ハザードの特定及び把握したリスクの評価を実施した上で対策を講じているか確認し、安全上のトラブル等の発生傾向を把握するため統計的な分析を行う他、安全に対する影響が大きいと考えられる事案については、詳細分析を行う。

これらの業務提供者の対策実施状況や安全情報の分析結果は、分野毎の部会で共有され、航空安全当局によるハザードの把握やリスクの評価が行われる。(分野毎の部会については(8)に規定)

また、有識者によって構成される安全情報分析委員会において上述の分析結果等の的確性等について審議し、その結果を予防的安全対策に活用する。(安全情報分析委員会については(9)に規定)

航空安全当局は、業務提供者における安全性向上への取組や安全管理体制の改善を促進していくため、これらの収集した情報について、航空安全監視システム(Aeronautical Safety Information Collection & Supervision System : ASICSS、以下「ASICSS」という。)等を通じて業務提供者に提供する。また、分析結果に基づき、必要に応じて、耐空性改善通報の発行等の対応を行う。

我が国における義務報告制度及び自発報告制度を含む安全情報の収集については第4章において規定する。

(5) 安全に係るリスクの管理の実施及びその要件

安全性の向上を図るため、航空安全当局は、別途規程(以下この章において「SMS要件規程」という。)を策定し、業務提供者に対して安全に係るリスクの管理の実施を求める。

SMS要件規程には、業務提供者が、安全方針・安全目標及び取組、安全に係るリスクの管理の方法、安全情報の報告制度等安全の保証の方法、教育訓練等安全性の向上の方法その他の安全に係るリスクの管理のために必要となる事項を定め、これを実施することを規定する。

また、航空安全当局は、業務提供者に対し、安全に係るリスクの管理を通じて明らかとなった顕著な安全に係るリスクについては、航空安全当局に報告することを奨励する。

(6) SMS の初期受け入れと継続的な監視

業務提供者の SMS は、航空安全当局に受け入れられるものでなければならず、また、業務提供者の SMS は航空安全当局の継続的な監督・指導の対象となる。

(7) 業務提供者の SPI 及び SPT の受け入れ

業務提供者は、SMS 要件規程に基づいて SPI 及び SPT を設定するとともに、航空安全当局は、毎年度、次に掲げる観点から各業務提供者の SPI 及び SPT について妥当なものであることを確認する。

- ① 業務提供者が実施する業務の特性を表した指標であること。
- ② 測定可能な指標であること。
- ③ 過去の実績、事業計画等と照合し、現状よりも改善（現状が最高の安全性を示し、現状以上の改善ができない場合は、維持を含む。）した値を目標値としていくこと。

(8) 航空安全プログラム委員会における分野毎の部会

航空安全当局では、航空安全プログラム委員会の下に、航空運送事業、航空保安業務及び空港管理業務の分野毎の部会を設置し、月 1 回会議を開催している。

各部会では、分野毎に発生した事故、重大インシデント、安全上のトラブル、ハザード等の情報を把握・分析し、業務提供者等が策定した再発防止策の確認及び防止策の実施状況を共有し、航空安全当局として対応していくべきことを確認する。

(9) 安全情報分析委員会

航空安全情報分析委員会（航空運送分野）、空港安全情報分析委員会（空港分野）、交通管制安全情報分析委員会（交通管制分野）の 3 つの分野における委員会は、有識者によって構成される委員会であり、安全上のトラブル等の発生要因やその背景等の客観的分析を行う他、機材不具合、ヒューマンエラー等への対応策を検討し、その結果を航空安全当局の安全施策に反映するなど、予防的安全対策に活用される。

また、これらの分析委員会で整理された情報は、国土交通省のウェブサイト上で毎年度公表される。

(10) 事故及び重大インシデントの調査

運輸安全委員会は、航空事故及び重大インシデントが発生した原因や、事故による被害の原因を究明するための調査を行う、他の行政機関から独立した国の機関である。

運輸安全委員会が実施する調査の目的は、責任を追及することではなく、航空事故等の再発防止及び航空事故が発生した場合における被害の軽減に寄与することである。つまり、適確な事故等調査により事故等が発生した原因や事故による被害の原因を徹底して究明し、必要に応じて勧告や意見を発出して施策又は措置の実施を求めることにより、運輸の安全に対する社会の認識を深めつつ事故等の防止及び被害の軽減に寄与し、運輸の安全性を向上させ、人々の生命と暮らしを守ることである。

運輸安全委員会の調査は、航空事故等調査報告書としてまとめられ、国土交通大臣に提出し、公表される。事故データは、必要に応じて ICAO に提出される。また、国内外に対し勧告や意見の発出、事実情報の提供などの情報発信を行う。事故等の原因関係者に対して勧告しても措置が講じられない場合は、その旨を公表することができる。運輸安全委員会から公表された航空事故等調査報告書及び提出された事故データは、航空当局及び航空活動関係者のハザードや安全リスクの特定、傾向の把握、行動計画の策定に役立てられる。

3. 航空法規等の執行方針（CE-8）

（1）航空安全当局の不利益処分等の執行方針

①基本の方針

航空安全当局は、航空活動関係者が航空法規等を遵守していない場合、当該者に対し、航空法規（通達を含む。以下同じ。）に基づく不利益処分※1又は行政指導※2（いずれも民間航空の安全に係るものに限る。以下「不利益処分等」という。）を実施することにより、航空法規等への違反を抑止し、航空法規等を遵守させる。これらを通じて、航空安全当局は、その監督の下で行われる全ての航空活動について、最大限の安全が確保されるようにする。

※1「不利益処分」とは、許可、認可等の取消又は停止、事業改善命令その他の特定の者を名あて人として、直接に、これに義務を課し、又はその権利を制限する処分をいう。

※2「行政指導」には、監査等の際の口頭による指導、助言等の軽微なものから、文書による厳重注意等の重大なものを含む。

②措置内容の決定に当たっての判断事項

航空法規等に対する違反（以下単に「違反」という。）に係る不利益処分等を実施するに当たり、不利益処分等の措置内容は、違反の内容及びそれによって生じうる安全に係るリスクに見合ったものとし、次に掲げる事項についても検討した上で判断する。

（イ）当該違反について、

- ・意図的に行っていたか否か。
- ・隠蔽していたか否か。
- ・当該違反の当事者（当該者が所属する組織を含む。以下同じ。）が自発的に航空安全当局に対して報告※をしたか否か。
- ・繰り返し行っていたか否か。

（ロ）当該違反の当事者が、改善等の措置を実施しているか否か、又は実施する計画を有しているか否か。

※第4章1.（1）②において規定する自発報告制度における報告は、これに該当しない。

（2）業務提供者に対する特例

業務提供者（航空安全当局がSMSの確立を求めている航空活動関係者であって、自主的にSMSを確立しているものを含む。以下この章において同じ。）に対して、一定の違反を伴う事象（航空事故等を除く。）については、航空安全当局との調整を経て、内部的に改善措置を講じることを認めることにより、業務提供者がSMSを確立することを支援するため、次に掲げるとおり、特例を設ける。

①基本的方針

航空安全当局は、この特例を適用するに当たり、業務提供者と意思疎通を図ることを基本とする。

(イ) SMS の下で確立された自発報告等に関連する情報を得た場合の特例

航空安全当局は、業務提供者内部における、SMS の下で確立された安全情報収集システムから得られた情報であって、秘匿報告、自発報告又はこれらと同等の報告に係る情報に違反に係るものが含まれていたとしても、当該情報を不利益処分及び嚴重注意その他これに類する行政指導※の根拠として使用しない。

※「これに類する行政指導」には、監査結果の書面による通知、口頭による指導、助言等航空安全当局と航空活動関係者の間のみにおいて、日常的に行われる行政指導は含まれない。

(ロ) 業務提供者が違反を行った場合の特例

業務提供者が違反を行った場合、航空安全当局は、当該違反を行った業務提供者と対話の機会を持つ。この対話において、業務提供者は、航空安全当局に対し、当該違反につながった不適切事案に対する是正措置及び改善行動計画を示すこととする。航空安全当局は、これらの妥当性及び実効性を勘案し、適切であると考えられる場合は、当該違反について不利益処分及び嚴重注意その他これに類する行政指導を実施しない。

また、これらが不適切と考えられる場合において、航空安全当局は、当該業務提供者との対話を継続し、必要に応じ、是正措置及び改善行動計画が適切なものとなるよう指導するが、当該業務提供者がこれに従わない場合、当該者に対し、通常の不利益処分又は嚴重注意その他これに類する行政指導を実施することを検討する。

②例外

業務提供者が、当該違反について、次に掲げる事項のいずれかに該当する場合は、この特例は適用しない。

- (イ) 意図的に行っていた場合
- (ロ) 隠蔽していた場合
- (ハ) 繰り返し行っていた場合

(3) 自発報告制度に係る特例

第4章1.(1)②において規定する、航空安全当局が確立する自発報告制度に係る不利益処分等の特例については、同章において規定する。

第3章 安全の保証 (Component-3)

我が国の安全に係る一連の活動が効果的であり、安全目標 (Safety Objectives) に沿ったものであることを保証するため、義務的な報告制度による安全情報の収集、分析の実施を含め、航空安全当局は適切な監視体制を敷いている。これらの過程には、安全パフォーマンスを監視する SPI、業務提供者が安全基準を満たすための監視と監査、データ収集、分析、交換などが含まれる。

1. 監視義務 (CE-7)

(1) 監視活動

航空安全当局は、検査、監査、その他の監視活動を継続的に行い、広く安全情報を収集し分析した上で、それぞれの業務に関連した効果的かつ持続可能な監視計画を策定し、実施する。

監視計画には、具体的な監視活動内容、頻度、対象項目、範囲、手順等が含まれる。

(2) 報告徴収及び検査等

航空安全当局は、適切に安全が確保されるよう、航空法規に基づき、必要に応じ、又は定期的に、報告を求め (安全情報の収集については、第4章1. において規定する。)、又は検査、監査若しくは調査 (以下「検査等」という。) を実施する。

(3) 安全に係るリスクに応じた安全監督

航空安全当局は、安全情報の収集を通じて得た情報、安全達成度その他の民間航空の安全に関する数値化情報等を活用して民間航空の安全の傾向を把握する。

把握した情報に基づき、安全に係るリスクがより大きいと考えられる分野又は対象に対して、航空法等に基づいた民間航空の安全に係る基準等の策定、リスクに応じた監視計画の随時見直し、より重点的な監査の実施、より優先的な定員等の確保の努力など、安全に係るリスクに応じた安全監督を実施する。

(4) 安全に係るリスクの管理状況の監視及び評価

航空安全当局は、第2章2. (1)、(5) 及び (7) において規定する業務提供者における安全に係るリスクの管理の状況について監視し、及び評価する。

(5) 基本的な事項に係る企画及び立案

航空安全当局は、(1)、(2)及び(4)において規定する事項を総合的に実施するため、航空の安全の確保に関する基本的な事項に係る企画及び立案を実施する。

2. 国の安全パフォーマンス

航空安全当局は、第2章2.(3)に記載されているとおり、SPIを設定し、定期的に見直し、必要に応じて改訂する。これらのSPIには、我が国における航空事業の各分野（航空運送、航空保安、空港管理）における事故、重大インシデント、ICAOにおけるHigh Risk Category (HRC)、その他の事象及び自発報告に関する指標が含まれる。

航空安全当局は、これらの指標に設定されたSPTや安全トリガーに基づき、安全上の問題に迅速に対処するため、航空安全プログラム委員会での検討、重点的な監視活動、詳細な分析や具体的な改善措置の検討などのフォローアップ・アクションを行い、安全パフォーマンスの維持や改善を図る。

SPTの設定に当たっては、SPIの過去の状況、諸外国との比較などの要因を考慮する。安全トリガーの設定は、モニタリング期間中の年次移動平均からの標準偏差を考慮した方法論に基づいている。

国のSPI及びSPTは、交通政策審議会航空分科会技術・安全部会において議論された後、定期的に見直しを行い、航空安全当局はこれらの指標のパフォーマンスを監視し、必要に応じ適切な活動を開始する。

これらのSPIを支えるのは、さまざまな安全データ収集・処理システムを通じて収集される安全データと情報である。

第4章 安全の推進 (Component-4)

1. 安全情報の収集、分析及び関係者との共有

航空安全当局は、顕在するものだけではなく、潜在するものも含め、民間航空の安全に関する情報を収集し、分析し、及び関係者と共有することにより、航空事故その他の航空の安全運航に影響を及ぼす事態の再発を防止するとともに、予防的対策の実施に役立てる。

(1) 安全情報の収集

航空安全当局は、第3章1.(1)、(2)及び(4)を通じて得た情報及び次に規定する制度を通じて収集した情報のほか、航空活動関係者が自発的かつ直接的に航空安全当局に報告したデータ・情報等であって、民間航空の安全に関するものを、安全情報として収集する。

この安全情報には、事故やインシデントに関する調査報告、当局に対する安全に関する報告、耐空性維持に関する情報等が含まれる。

① 義務報告制度

航空安全当局は、民間航空の安全に関する情報を確実に収集するため、航空法規に基づき、航空事故等及び安全上の支障を及ぼす事態が発生した場合、当該事態等について必ず報告させる義務報告制度を確立する。収集した情報は、適切に分析し、再発防止に繋げる。また、航空安全当局は、報告すべき事態の範囲等について、別途規程を策定する。

② 自発報告制度

航空安全当局は、義務報告制度では捕捉しにくい、民間航空の安全に関する情報を幅広く収集するため、自発報告制度を運用する。この制度は、次に掲げる考え方に基づき実施する。

(ア) 主たる報告者は、航空活動に自ら直接携わる個人又は当該個人が所属する組織とする。

(イ) 主たる報告対象事象は、航空活動を行う中で、自らが、当事者であるか否かにかかわらず、その五感により直接確認した（他人からの伝聞によるものは含まない）、航空の安全上の支障を及ぼす可能性があったと思われる事象とする。

(ウ) 報告を受ける主体を確立し、その運営は、航空安全当局及び主たる報告者以外の者が行う。

(エ) 航空安全当局は、この制度において収集した情報のうち、個人、会社名等が特定される情報について、直接アクセスせず、運営主体に対し、当該情報の提供を求めない。また、仮に当該情報において違反があったことを知ったとしても、当該情報を不利益処分等の根拠として使用しない。

(2) 安全情報の分析及び関係者との共有

航空安全当局は、(1)において規定する民間航空の安全に関する情報について、必要に応じ、分野別の又は分野横断的な会議等を開催して分析する。

義務報告及び自発報告で収集した安全情報、運輸安全委員会より提供される航空事故・重大インシデントに関する情報等は、分析結果等が集約され、安全情報の保護原則に従ったうえで、ASICSS、航空安全情報ポータルサイト、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る。また規程、通達等についても同様に関係者への提供が行われている。

航空安全情報ポータルサイトは専用のウェブサイトで無料公開されている。

航空安全情報ポータルサイト：<https://safetyp.cab.mlit.go.jp/>

2. 内部評価

航空安全当局は、継続的なモニタリングと改善を通じて、このプログラムを発展させるため、当プログラムの実施状況について自ら評価した上で、改善が必要な事項については改善措置を講じ、当プログラムを適切かつ効果的に実施する。評価の実施に当たって必要となる事項については、別途規程を策定する。

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

安全を確保するためには、航空安全当局及び航空活動関係者における全ての職員が、安全に対する責任を自覚して、適切に業務を行うことが重要である。

また、安全に係るリスクを管理するためには、日々の業務を実施する職員からの報告による安全情報の収集が不可欠である。職員からの報告を促すためには、自らの業務に係る安全に対する影響及び安全情報を報告することの重要性について理解しておくことが重要である。

このため、航空安全当局は、次に規定する取組を実施する。

(1) 航空安全当局内部における情報の伝達及び共有並びに課等間の協調

航空安全当局における各課等は、必要に応じ、会議の開催、データベースの共有等を通じて、民間航空の安全に関する情報の共有、意思疎通及び調整を図る。

また、このため、航空安全当局は、航空安全当局内における、民間航空の安全に関する情報を伝達するための体制を構築する。

(2) 航空活動関係者に対する取組

航空安全当局は、航空安全当局及び航空活動関係者が相互に意見を交換する機会の設定、インターネット等を活用したデータベースの共有により、航空活動関係者との双方向の意思疎通を図る。

2. SSPの定期的な見直し

このプログラムは、毎年1回、国土交通省航空局のリーダーシップの下、民間航空の安全の状況や安全情報の分析結果を踏まえて、見直しを検討する。

シカゴ条約附属書改正が当プログラムの内容に関わる場合は、その都度見直しの検討を行う。

見直しは航空安全プログラム委員会で協議された後、決定される。

附 則（平成 25 年 10 月 8 日国空安企第 29 号）

このプログラムは、平成 26 年 4 月 1 日から施行する。

附 則（平成 26 年 3 月 27 日国空安企第 66 号）

このプログラムは、平成 26 年 4 月 1 日から施行する。

附 則（平成 27 年 4 月 2 日国空安企第 93 号）

このプログラムは、平成 27 年 4 月 2 日から施行する。

附 則（平成 28 年 4 月 12 日国空安企第 3 号）

このプログラムは、平成 28 年 4 月 12 日から施行する。

附 則（平成 29 年 4 月 3 日国空総第 1577 号）

このプログラムは、平成 29 年 4 月 3 日から施行する。

附 則（令和 2 年 6 月 30 日国空安企第 69 号）

このプログラムは、令和 2 年 6 月 30 日から施行する。

附 則（令和 3 年 7 月 27 日国空安企第 117 号）

このプログラムは、令和 3 年 7 月 27 日から施行する。

附 則（令和 4 年 3 月 31 日国空安企第 510 号）

このプログラムは、令和 4 年 4 月 1 日から施行する。

附 則（令和 5 年 5 月 9 日国官参安企第 26 号）

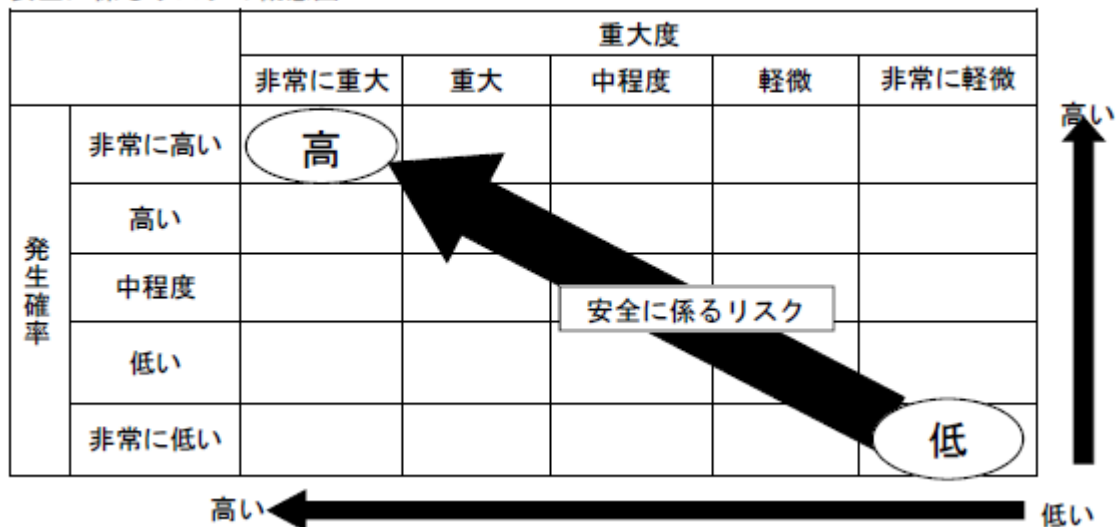
このプログラムは、令和 5 年 5 月 15 日から施行する。

付録：安全に係るリスク

「安全に係るリスク」とは、ハザードが引き起こす事態について予測される発生確率及び重大度の組合せをいう。

例えば、安全に係るリスクは下図（安全に係るリスクの概念図）のとおり把握されるものである。安全に係るリスクは、発生確率及び重大度が低ければ低いほど、低く、反対に、発生確率及び重大度が高ければ高いほど、高い。

安全に係るリスクの概念図



航空安全プログラム/ State Safety Programme (SSP)

改正記録表

改正番号	改正年月日	起案番号	改正内容
0	2013/10/8	国空安企第 29 号	新規制定
1	2014/3/27	国空安企第 66 号	1. 「航空安全プログラム委員会」の位置付けを明記 2. 表現の適正化
2	2015/4/2	国空安企第 93 号	1. 「安全」に関する定義の追加 2. 「機械業務」の位置付けを明記 3. 内部評価対象業務の追加 4. 表現の適正化 5. その他
3	2016/4/12	国空安企第 3 号	1. 業務提供者の定義の修正 2. その他
4	2017/4/3	国空総第 1577 号	1. 組織改正に伴う修正 2. その他
5	2020/6/30	国空安企第 69 号	1. 第 19 附属書改正に伴う改正 2. 安全文化に関する定義の追加 3. 組織改正に伴う修正
6	2021/7/27	国空安企第 117 号	1. 組織改正に伴う修正
7	2022/3/31	国空安企第 510 号	1. 組織改正に伴う修正
8	2023/5/9	国官参安企第 26 号	1. 最新の第 19 附属書及び安全管理マニュアルを踏まえた構成及び内容の修正 2. 安全指標及び安全目標値の設定に係る見直しに伴う修正