

令和5年9月20日 制定（国官参安企第122号）

令和5年度
航空安全プログラム実施計画

令和5年9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 Safety Programme）」（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）

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4年度の実績・評価

(1) 令和4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4年度は、平成30年の目標値を起点として15年間で50%減とした安全目標の設定から5年目にあたるため、レビューを行った。SSP委員会及び技術・安全部会での議論の結果、長期目標の考え方は維持することとし、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、各年度の目標値にトリガー値（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FA（フォローアップ・アクション）を行う新たな仕組みを取り入れることとした。また、事象に繋がる新指標（前兆指標、先行指標）として、ICAOの優先事項であるHRC（High Risk Category）に関連する指標を追加した。

(2) 令和4年に発生した航空事故及び重大インシデント

令和4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る。

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：8件

- ・令和4年1月16日 スターフライヤー機（エアバス式A320-214型）は、18時47分東京国際空港を離陸し、飛行中、機体が動揺した際、乗客1名が負傷した。当該機は、飛行を継続し、20時22分北九州空港に着陸した。
- ・令和4年2月15日 日本エアコミューター機（ATR式42-500型）は、17時57分但馬飛行場を離陸し、飛行中、機体が動揺した際、乗客1名が負傷した。当該機は、飛行を継続し、18時22分大阪国際空港に着陸した。
- ・令和4年3月26日 日本航空機（ボーイング式767-300型）は、17時16分東京国際空港を離陸し、飛行中、機体が動揺した際、客室乗務員1名が負傷した。当該機は飛行を継続し、18時39分大分空港に着陸した。

- ・ 令和4年6月23日 ジェットスター・ジャパン機（エアバス式A320-232型）は、13時05分成田国際空港を離陸し、14時11分高知空港に着陸した際、客室乗務員1名が負傷した。
- ・ 令和4年6月25日 ANAウイングス機（ボンバルディア式DHC-8-402型）は、12時42分熊本空港を離陸し、飛行中、客室乗務員1名が機体後方ギャレーで作業中に気流の擾乱による機体の揺れで転倒し、腰を床に強打したことにより負傷した。なお、当該機は13時59分伊丹空港に着陸した。
- ・ 令和4年7月16日 ソラシドエア機（ボーイング式737-800型）は、8時24分那覇空港を離陸し、上昇中、機体が動揺した際、客室乗務員1名が負傷した。当該機は、飛行を継続し、09時04分新石垣空港に着陸した。
- ・ 令和4年10月3日 日本トランスオーシャン航空（ボーイング式737-800型）は、11時22分那覇空港を離陸し、飛行中、機体が動揺した際、客室乗務員1名が負傷した。当該機は13時28分小松飛行場に着陸した。
- ・ 令和4年11月7日 日本エアコミューター機（ATR式72-212A型）は、9時25分 種子島空港を離陸し、9時49分鹿児島空港へ着陸した際、乗客1名が負傷した。

○重大インシデント：1件

- ・ 令和4年4月18日 アイベックスエアラインズ機（ボンバルディア式CL-600-2C10型）は、18時52分仙台空港を離陸し、飛行中、機長席側及び副操縦士席側の速度計に不具合が発生したため、緊急事態を宣言した。その後、降下中、速度計の不具合は解消し、20時40分福岡空港に着陸した。

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：2件

- ・ 令和4年11月28日 四国航空機（ベル式412EP型）は、10時57分頃、物資輸送のため、機外に吊り下げた物資を吊り上げた際、地上作業員が揺れる物資を掴んだところ、物資とともに浮揚した。浮揚直後、地上作業員が物資から手を離し、着地した際に負傷した。
- ・ 令和4年12月10日 岡山航空機（セスナ式172R型）は、17時30分に岡南飛行場を離陸し、同飛行場へ進入中、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

- ・ 令和4年1月8日 新日本航空機（セスナ式172P型）は、管制官から滑走路手前で待機するよう指示されていたが、滑走路に進入したため、同滑走路への着陸許可を受けて進入中の日本エアコミューター機が管制官の指示により復行した。
- ・ 令和4年10月18日 朝日航空機（セスナ式172S型）は、10時39分訓練のため、八尾空港を離陸した。11時58分頃同空港A滑走路においてタッチアンドゴーを実施した後、12時04分に着陸した。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。
- ・ 令和4年10月24日 中日本航空機（ユーロコプター式AS350B3型）は、機外に物資をつり下げて輸送し、輸送先（荷下ろし場）でつり荷を下ろした後、作業基地（荷つり場）に戻るために飛行中、機体の外に吊り下げていた物資の吊り下げに使用するワイヤーが送電線に接触し、ワイヤーの一部及び先端のフック（長さ：約5m、重さ：約25kg）が航空機から切断された。
- ・ 令和4年12月26日 Japan General Aviation Service機（シーラス式SR20型）は、10時31分鹿児島空港を離陸し、連続離着陸訓練のため天草飛行場に着陸した際、プロペラ及び前脚が損傷したため、滑走路に停止した。

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：1件

- ・令和4年4月3日 岩手県防災航空隊機（アグスタ式 AW139 型）は、15時30分頃、山林火災の消火活動のため散水を行ったところ、散水した水が地上で活動していた消防団員に当たり、負傷した。

○重大インシデント：1件

- ・令和4年3月7日 熊本県防災消防航空隊機（エアバス・ヘリコプターズ式 AS365N3 型）は、熊本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ていたが、9時50分頃同滑走路に進入したため、同滑走路へのタッチアンドゴーの許可を受けて進入中の君が淵学園所属機が管制官の指示により復行した。

④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4年3月12日 特定非営利活動法人 MESH・サポート機（ビーチクラフト式 A36 型）は、伊江島空港において連続離着陸訓練を実施中、伊江島空港敷地内に墜落した。
- ・令和4年4月18日 個人機（富士重工式 FA-200-160 型）は、15時45分頃、有明海に不時着水した。
- ・令和4年8月15日 個人機（アエロスパシアル式 AS350B 型）は、広島県神石郡神石高原町付近において、発見された。その後、搭乗者1名の死亡が確認された。
- ・令和4年9月22日 個人機（セスナ式 172P 型）は、13時54分八尾空港に着陸し、地上走行中、エプロン付近に設置されたエプロン照明灯（駐機場を照明するための灯火）に左主翼を接触させた。

○重大インシデント：2件

- ・令和4年3月6日 個人機（ソカタ式 TBM700 型）は、18時06分頃八尾空港に着陸する際、強風のため着陸をやり直したが、その際プロペラが滑走路に接触した。当該機は、その後、18時11分同空港に着陸した。
- ・令和4年8月15日 日本学生航空連盟機（クリステン・インダストリー式 A-1 型）は、12時32分妻沼滑空場を離陸し、滑空機（アレキサンダー・シュライハー式 ASK21 型、JA2520、計2名搭乗）を曳航し飛行していた際、滑空機が曳航策から離脱した後に、当該飛行機から曳航索の一部（直径約7mm、長さ約60m、重さ約500g～1kg、ナイロン製）が落下した。

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：4件

- ・令和4年4月22日 海上保安庁機（ユーロコプター式 EC225LP 型）は、管制官から着陸許可を受けて関西国際空港内ヘリコプター用離着陸地点に向けて進入中、同離着陸地点上付近に点検用車両がいることを視認したため、管制官に対してその旨を通報し、管制官の指示により復行した。
- ・令和4年5月20日 フジドリームエアラインズ機（エンブラエル式 ERJ170-200STD 型）は、管制官から着陸許可を受けて百里飛行場の西側滑走路へ進入中、管制官が同滑走路に車両が存在するこ

とを確認したため、当該機に復行を指示した。当該機は復行した後、15時02分同飛行場に着陸した。

- 令和4年6月2日 独立行政法人航空大学校機（シーラス式SR22型）は、鹿児島空港において、離陸のため、滑走路手前の誘導路上に管制官の指示により停止していたところ、管制官が、飛行中の鹿児島国際航空機に対して誘導路上に設定されたヘリコプター用離着陸地点へのタッチアンドゴーを許可した。その後、離陸のため滑走路手前の誘導路上で停止している航空大学校機を管制官が確認したため、鹿児島国際航空機に対して復行を指示した。
- 令和4年10月15日 海上保安庁機（テキストロン・アビエーション式B300C型）は、能登空港に着陸し、駐機場に向かうため滑走路を地上走行している際、遠隔地より対空援助業務を行う運航情報官から滑走路はクリアであることを意味する情報を受けたジャネット機が、同滑走路から離陸した。

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：1件

- 令和4年12月12日 エス・ジー・シー佐賀航空機（セスナ式172P型）は、運航情報官から滑走路はクリアであることを意味する情報を受け佐賀空港に向けて進入中、運航情報官から滑走路の手前で待機するよう連絡を受けたバードスイープ用車両が停止線を越えて同滑走路に進入したため、11時31分頃運航情報官からの助言により着陸復行した。

(3) 令和4年度の達成状況

令和4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16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	0.57	4.40	未達成 (772%)
	件/100万回	1.14	8.83	未達成 (775%)
重大インシデント発生率	件/100万時間	1.72	0.55	達成 (32%)
	件/100万回	3.42	1.10	達成 (32%)

○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	13.89	17.93	未達成 (129%)
	件/100万回	9.99	12.90	未達成 (129%)
重大インシデント発生率	件/100万時間	31.15	35.87	未達成 (115%)
	件/100万回	21.64	25.79	未達成 (119%)

○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	14.10	12.58	達成 (89%)
	件/100万回	16.91	14.94	達成 (88%)
重大インシデント発生率	件/100万時間	4.03	12.58	未達成 (312%)
	件/100万回	4.83	14.94	未達成 (309%)

○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	130.32	148.08	未達成 (114%)
	件/100万回	125.48	132.65	未達成 (106%)
重大インシデント発生率	件/100万時間	57.92	74.04	未達成 (128%)
	件/100万回	55.77	66.32	未達成 (119%)

○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	0.98	8.85	未達成 (903%)

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 (%)
航空保安業務に関連する 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 (-%)
航空保安業務に関連する 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)	0.73	2.63	未達成 (360%)

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	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	0.93	未達成(-%)
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)*	20.09	29.63	未達成(147%)

ICAO の優先事項に係る安全指標

カテゴリ	安全指標	令和3年	令和4年
滑走路安全(RS)	航空機の滑走路・誘導路誤進入	11	9
	車両又は人の滑走路・誘導路無許可進入	14	22
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	0
空中衝突	TCAS RA 通報の受領	79	116
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	19	27

④ 航空に関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	令和3年	令和4年
操縦士(大型)	191	243
操縦士(小型)	76	73
運航管理者	5	12
航空管制・運航情報	3	11
空港管理	2	1
客室乗務	56	53
整備業務	148	76
地上取扱業務	156	146
製造技術	0	0

その他	88	184
総 計	725	799

※その他は、グライダーに関する報告

(4) 令和4年度の国の安全指標及び安全目標値の結果の検証

①令和4年度の状況についての評価

令和4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、16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の航空事故発生率

- ・目標達成には航空事故件数が1件とならなければならなかったが、機体の動揺による負傷が客室乗務員4件、乗客2件、着陸時の衝撃による負傷が客室乗務員1件、乗客1件発生し、年間で8件発生した。
- ・上記事案については、殆どがタービュランスによる機体動揺での負傷事案であった。各社ともタービュランスを想定した教育訓練（旅客・自身の対応等）は行っているが、昨今の激しい気流乱れは特に予測が難しく、本件の航空事故は予測が困難だったと考える。航空安全当局としては、当該事業者に対し、上記事案の要因分析及び再発防止策の策定を指示するとともに、同様な事案が続いたこともあり、安全監査や個社へのオンラインでの事案状況の水平展開・注意喚起等、フォローアップを行ってきたが、今後の運輸安全委員会の調査結果も踏まえ、必要により追加措置を実施するよう指導していく。また、（公財）航空輸送技術研究センター主催の客室安全連絡会において、タービュランスに伴う航空事故をテーマに挙げ、各社の対策を共有するなど事故軽減に向けた取組みを行っており、引き続き、各社と連携し、航空事故を未然に防止していく。

○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ったが、荷釣り作業中における地上作業員の負傷が1件、鳥衝突による機体損傷が1件発生し、年間で2件発生した。
- ・荷物の吊り上げ作業中の負傷事案は、事業者においても要因分析等を行っている最中であるが、航空安全当局においても、事業者の要因分析等の対応をフォローしつつ、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。また、鳥衝突事案は、夜間有視界での遊覧飛行中であったことから鳥の視認が難しく回避ができなかったと考えるが、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、他の航空機が使用中の滑走路への着陸の試みが1件、着陸時において航空機の脚以外の部分が地表面に接触した事態が1件、物件を機体の外につり下げている航空機から、当該物件が意図せず落下した事態が1件、航空機のプロペラ及び脚が損傷し、当該航空機の航行が継続できなくなった事態が1件発生し、年間で4件発生した。

- ・上記事案4件は、事業者においても要因分析等を行っている最中であるが、航空安全当局においても、事業者の要因分析等の対応をフォロー（判明している要因に対する暫定対策を執らせるなど）しつつ、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、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、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月から定期的に開催している「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、墜落が2件、不時着水による人の死亡が1件、地上走行中の主翼損傷（エプロン照明灯接触）が1件発生し、年間で4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、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発生率

- ・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、着陸時において航空機の脚以外の部分が地表面に接触した事態が1件、曳航索が意図せず落下した事態が1件、年間で2件発生した。
- ・着陸時において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として、バウンド後における機体姿勢の変化が適切に認識されなかったことによるものと考えられるとされている。また、曳航索が意図せず落下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、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。

○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ったが、車両が存在するヘリコプター用離着陸地点への着陸の試みが1件、車両が存在する滑走路への着陸の試みが1件、他の航空機が存在するヘリコプター用離着陸地点への着陸の試みが1件、他の航空機が使用中の滑走路からの離陸1件が発生し、年間で4件発生した。
- ・上記事案4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、各管制機関

に対する安全監査を実施し、要因の分析及び再発防止策の策定を指示するとともに、策定された対策の有効性を確認した。

今後、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。

○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

- ・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、他の航空機等が使用中の滑走路への着陸の試みが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、航空安全当局においては、本事案に係る空港管理者による要因分析並びにそれに基づき策定された再発防止策の内容及び実施状況等を、安全検査等により空港管理者に確認した。

- ・今後、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。

○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21件以下とならなければならなかったが、32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16件、航空機が損傷した事態が16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、予防のポイントとともに臨時に全国の空港管理者等へ水平展開し共有を行い、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の取組を行った。

- ・さらに、空港管理者等を対象とした各種研修等において、発生状況や原因等の傾向と、それを踏まえた未然防止策の要点に関する情報を共有し、空港内の関係事業者への注意喚起や未然予防の一層の取組を促す等、未然防止へ向けた取組を行った。

B) 令和5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年度に設定した安全目標値の考え方(各安全指標について、平成30年度当時の目標値を起点として、15年間で50%減とする)を維持する。本年度の安全目標値は、平成30年度の目標値から、15年後の安全目標値に引いた直線と令和5年度との交点とする。なお、目標値をゼロとしている指標は、ゼロを維持する。

また、令和5年度から各安全指標の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)を設け、一定の幅を超えた場合にフォローアップ・アクション(FA)を行う新たな仕組みを導入する。

(2) 令和5年度にFAを実施する指標

年平均発生率の $+1\sigma$ を超えた場合にAlert Level (Low)とし、 $+2\sigma$ 若しくは $+1\sigma$ を連続で超える年発生率の場合はAlert Level (High)とする。

○Alert Level (Low): 増減の傾向を注視。必要に応じ、原因分析・対策検討する。

指標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)

○Alert Level (High): Low の対応に加え、詳細な分析や具体的な改善方策を検討。状況や結果について、SSP 委員会、技術・安全部会等で報告する。

指標㉑ 定期便を運航する本邦航空運送事業者の事故発生率 (100 万飛行時間あたり)

指標㉒ 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)

指標㉓ 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)

指標㉔ 交通管制分野に関係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)

(3) 令和 5 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 5 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	0.55	件/100 万時間
	1.09	件/100 万回
重大インシデント発生率	1.65	件/100 万時間
	3.28	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	13.31	件/100 万時間
	9.58	件/100 万回
重大インシデント発生率	29.85	件/100 万時間
	20.74	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	13.51	件/100 万時間
	16.21	件/100 万回
重大インシデント発生率	3.86	件/100 万時間
	4.63	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	124.89	件/100万時間
	120.25	件/100万回
重大インシデント発生率	55.50	件/100万時間
	53.44	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	0.94	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	0.70	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	19.25	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、傾向の分析を実施してきたが、令和5年度からは過去3年間の移動平均が減少傾向となっていることを確認する。

① ICAO の優先事項に係る安全指標

カテゴリ	安全指標	
滑走路安全 (RS)	航空機の滑走路・誘導路誤進入	件/100 万回 (着陸回数)
	車両又は人の滑走路・誘導路無許可進入	件/100 万回 (着陸回数)
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)	件/100 万回 (着陸回数)
空中衝突	TCAS RA 通報の受領	件/100 万時間 件/100 万回
飛行中の制御不能 (LOC-I)	異常姿勢からの回復操作	件/100 万時間 件/100 万回
	失速からの回復操作	件/100 万時間 件/100 万回
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	件/100 万時間 件/100 万回

3. 業務提供者の安全指標及び安全目標値

(1) 令和4年度の妥当性の確認

①航空運送分野

(イ) 航空運送事業者

令和4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3年度の安全指標を踏襲し、同年度の取組みの総括や過去の実績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12社（特定本邦3社・東京局管轄7社・大阪局管轄2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4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79社（うち航空運送事業者は35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組みの総括を行っており、同年度の安全指標設定により、安全管理活動の評価を効果的に行うことができた国内認定事業場については、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た。ま

た、取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 44 社のうち 8 社であった。

安全指標としては、「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組みや、「ヒヤリハット報告件数」、「改善提案の件数」などの安全に関する取組みを設定した事業者が多かった。

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 4 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 15 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 4 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 3 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

令和 4 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。令和 3 年度の安全指標を踏襲し、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。）

令和 4 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 9（運営権者）、地方管理空港 63（運営権者含む）、公共用ヘリポート 6 計 82 空港）から届出がなされた。多くの空港において令和 3 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。）

令和 4 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 3 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。

② 空港分野

令和 4 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、空港安全部会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4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確認する。

(3) 令和5年度の妥当性の確認

令和5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、内容を確認する。

第2章 航空安全当局の取組

令和4年度実績・評価及び令和5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。

1. 業務提供者におけるSMSの強化

A) 令和4年度の実績・評価

＜継続的に実施した取組＞

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5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4年度の実績・評価

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)」の関係性を明確にするためSSP改正案の策定を実施した。

【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

令和元年6月に成立した予備品証明制度の廃止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の新規制定、及び「事業場認定に関する一般方針」等の関連通達の改正を令和3年7月に行った。その後、これらの通達について、各種証明書等の取扱いの明確化を行う等、制度の円滑な運用等を図るため所要の改正を令和4年6月に行った。

・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、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たことを踏まえ、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、令和4年6月から無人航空機の登録が義務化された。

・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飛行の実現に必要な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）が令和3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、令和4年4月にとりまとめを行った。このとりまとめの内容を踏まえ、同法の施行に必要な詳細な要件や手続き等を定めるため航空法施行規則（昭和27年運輸省令第56号）の改正や必要な告示及び通達の制定等を行い、同年12月に同

法が施行されたことによりレベル4飛行の実現が可能となったところ、令和5年3月に初のレベル4飛行が東京都奥多摩町にて行われた。

- 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、これまで「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を行ってきたところ、空飛ぶクルマの離着陸帯の広さ・強度、制限表面、追加設備（充電、消火施設）等の要件を検討するため令和4年に「離着陸場WG」を新たに設置するとともに、各WGの議論を踏まえて令和5年3月に基準の方向性を整理した。また、空飛ぶクルマは従来の航空機とは機体性能や運航環境が異なり、国際的にも統一的な基準がまだ整備されていない状況であることに鑑み、国際的に調和が図られた基準の策定に向けて、令和4年10月に米国連邦航空局との「空飛ぶクルマに関する協力声明」に署名し米国との連携を強化した。さらに、試験飛行に関する許可基準を明確にし、必要な手続きをとりまとめた「試験飛行のガイドライン」を令和4年3月に策定し、試験飛行をより柔軟に行うことができるよう、同年12月に改訂を行った。

- 航空機の航行の安全を確保するために必要な装置に係る基準の改正（省令）

国際民間航空条約附属書6第1部第47改訂版が発効し、過去の航空事故の原因分析に基づき、新たに一部の航空機に対して事故の防止を目的とした対地接近警報装置、滑走路逸脱警報装置の装備が義務付けられたことから、我が国においても同様の要件を課すための所要の改正を行った。

- 「双発機による180分を超える長距離進出運航実施承認審査基準」の改正（通達）

長距離進出運航（ETOPS）において、180分超ETOPSを実施する際には、飛行航路上の180分以内の代替空港等の到着予定時刻における天候が、進入のための最低気象条件以上となる見込みがなければならないこととされている。一方、冬期運航においては、気象条件の悪化等により、一部の空港等について、上記要件を満足できず緊急用の代替空港等として選定できないことにより、運航に支障が生じる可能性があることから、最新の国際基準及び欧米における運航基準等を踏まえ、飛行航路上からダイバート可能な範囲に存在する、ETOPS代替空港以外の着陸に適した空港の常時監視が行える場合にあつては、当該要件は必ずしも必須ではない旨を明記する改正を行った。

- 搭載管理業務を実施する者の教育訓練の方法の標準化（通達）

地上取扱業務のうち、搭載管理に係る業務については、航空機の重量及び重心の管理等、航空機の安全運航に極めて重要な業務であることから、我が国においても、搭載管理に係る業務を実施する者に対する教育訓練方法の標準化を図るため、「搭載管理業務を実施する者の教育訓練方法について」を制定した。

- 危険物、放射性物質輸送に係る各告示、通達の改正

国際民間航空機関の理事会において承認された危険物の航空安全輸送に関する技術指針の改正（緊急的なものを含む）に伴い、「航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示」について、①高圧ガスのガスシリンダー等の規定について、高圧ガス保安法の適用除外となるエアゾール、ガスカートリッジ及び小型燃料ガスボンベに関する規定の追加、②安定化された物件を輸送する場合、輸送許容物件を輸送する際に携行が求められる書類に安定化を意味する文字を記載する要件の追加、③輸送許容物件の品名の追加、④旅客が携行できる物件の変更、⑤リチウム電池マークの仕様変更等の改正を行った。

- ・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。

- ・外国ライセンスの切り替えに係る要件の緩和（通達）

外国ライセンスを有する者が操縦に2人を要する飛行機の航空従事者技能証明に係る実地試験を受ける際、その全部を模擬飛行装置により実施するための要件について、その一部を緩和する改正を行った。具体的には、受験者の要件について、外国ライセンスを有し、2,000時間以上の飛行経歴（操縦に2人を要する飛行機の操縦士として、受験しようとする型式の飛行機に係る区分にかかわらず、当該飛行機の等級と同じ等級のものの飛行時間が500時間以上の場合に限る。）が有れば要件を満たすこととし、所要の改正を行った。

- ・特定操縦技能審査員の証の返納について（通達）

航空法施行規則第162条の12の規定に基づき、操縦技能審査員の認定の取り消しを受けたときやその認定が失効した場合等において、操縦技能審査員の証を国土交通大臣に返納しなければならないとされ、これまで返納者が任意の返納方法で行われてきたところ、返納が必要な場合や返納先について規定するとともに返納届の様式を新設する改正を行った。

- ・空港運用業務指針の改正

令和3年11月に導入された滑走路路面状態評価等の調査方法等に係る課題について、導入後の状況に関する運航者等の意見を踏まえ検討を行い、雪氷等の調査方法及び測定位置並びに誘導路・エプロンの調査判断基準等の見直しを図るため、令和4年10月に「空港運用業務指針」の一部を改正し令和4年11月から施行した。また、管制機関等の許可を受けて進入を行う区域である航空機走行区域等において発生する滑走路誤進入に係る課題について、SSP委員会において検討を行い、航空機走行区域等に立ち入ろうとする者が当該区域等への立入りから離脱するまでの間、常時管制機関等と直接通信を維持することで滑走路への誤進入が防止され、航空機の安全運航に寄与すると判断されたことから、直接通信の行われていない空港に対して直接通信を求めることとし、令和5年3月に「空港運用業務指針」の一部を改正し、令和5年4月に施行した。（令和8年3月までは猶予期間を設定）

<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との通達の改正を令和3年7月に行った。その後、これらの通達について、各種証明書等の取り扱いの明確化を行う等、制度の円滑な運用等を図るため所要の改正を令和4年6月に行った。

○令和4年3月に「オーストラリア民間航空安全庁と日本国国土交通省航空局との間の航空整備に関

する技術取決め」を締結したことを受け、当該取決めの手続きを定めた通達を策定し、令和4年5月に施行した。

- 水素航空機や電動化といった脱炭素に資する航空機環境新技術の導入を促進するため、これらの国際標準・国際的な安全基準等を策定することを目標とし、官民が一体となって取り組む場として、令和4年6月に「航空機の脱炭素化に向けた新技術官民協議会」を設立した。また、令和5年3月に戦略的にこれらの環境新技術の国際的な安全基準・国際標準を策定するためのロードマップをとりまとめた。

【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9回耐空性パネル会合に参画し、設計国・登録国間での重複した設計審査を低減する手法、航空機内に持ち込まれる様々な電子機器等による電磁干渉へのリスク分析、市販の既製部品を航空機に取り付けるための許容性等に係わる議論を行い、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)

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(LTAG)の検討に関して、我が国はCAEPの検討グループの議長として議論を牽引し、LTAG報告書を作成したところであるが、その内容についてICAO理事会や各地域会合(LTAG-GLADs)等で説明を行った。これらの活動がベースとなり、2022年10月のICAO総会にて、国際航空分野における2050年までのカーボンニュートラルとする長期目標の合意が図られた。

○運航パネル(FLTOPP)

第9回運航パネル及び運航パネル会合にオンラインで参画し、生存時間内の救助を目的とした航空機用救命無線機の機能要件の改正、旅客在機中の燃料補給要領の改正及びガイダンスの発行、電子証明書に係る基準の策定等に関して議論を行った。

○危険物パネル(DGP)

2022 ワーキンググループ及び第29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(RPAS)

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(ADOP)

ADOP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SMS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では検討されていない無人機のリスク評価手法も含め、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、当該会議の議論状況を確認した。

○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)

Executive Committeeの一員として、F A A - A P A Cで取り扱う議題等の検討に参画するとともに、令和4年11月に韓国で開催された第23回F A A - A P A Cに現地参加し、各国との連携強化を図った。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、安全情報の収集や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。

○米国連邦航空局及び欧州航空安全庁による国際航空安全会議(F A A - E A S A国際航空安全会議)

令和4年6月にワシントンで開催されたF A A - E A S A国際航空安全会議に出席し安全情報を収集するとともに、米国、欧州、英国、カナダ、豪州の航空当局等とのバイ会議の機会を設け、空飛ぶクルマに関する我が国の取組状況の情報共有や航空安全に関する二国間協定の運用調整等を行い、各国航空当局との連携強化を図った。

○人材訓練・資格制度パネル(P T L P)

I C A Oにおいて設置された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について、令和4年11月に実施された第3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。

○サイバーセキュリティパネル（CYSECP）

航空安全及び保安におけるサイバー攻撃の識別・分析及び対策について議論する本パネルについて令和4年5月に実施された第1回会合にオンライン参加し、情報収集等を実施した。

○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4年度は、米国（サンフランシスコ及びオークランド）で会議を開催した。組織・サービスの状況報告、今後のICAO USOAP 監査に関する情報共有、FAA オークランド ARTCC（ZOA）施設見学を実施したほか、後方乱気流区分の再分類及び適用状況の監査、規制当局と ANSP 間の透明性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5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、インス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。
- 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。
- CO2 排出削減に資する進入方式の導入促進など、カーボンニュートラル実現に向けた運航基準の見直しのための検討を行う。
- 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、無人航空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、令和5年度末までに必要な基準策定を完了する。

- 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。
- 外国人国際航空運送事業者に対するアルコール検査の実施に向け、基準化の検討を行う。
- 水素航空機や電動化といった脱炭素に資する航空機環境新技術の導入に向けて、航空機の脱炭素化に向けた新技術官民協議会でとりまとめられた戦略的な国際安全基準、国際標準の策定に向けたロードマップに基づき、官民一体となって取り組む。

【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、機材・装備品等への環境新技術の導入に係る Society of Automotive Engineers International（ S A E インターナショナル）、European Organization for Civil Aviation Equipment（ E U R O C A E）等の国際標準化団体といった、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4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、運用課、運航審査官、航空機検査官、整備審査官等は、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4年4月～ 令和4年12月 実績（件）	＜参考＞ 令和3年度 実績（件）
耐空証明	航空法第10条	1038	1242
試験飛行等許可（有人機）	航空法第11条	392	812
試験飛行等許可（無操縦者航空機 （空飛ぶクルマ含む））	航空法第11条	8	11

型式証明	航空法第 12 条	5	1
型式設計変更承認	航空法第 13 条	38	56
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	48	68
修理改造検査	航空法第 17 条	69	94
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 18 条	1	0
予備品証明	航空法第 18 条	1346	6, 863
事業場認定	航空法第 20 条	245	246
従事者技能証明	航空法第 28 条、第 78 条	1825	2102
航空従事者養成施設の指定	航空法第 29 条	20	25
航空身体検査証明	航空法第 31 条	1055	1334
指定航空身体検査医の指定	航空法第 31 条	64	62
航空英語能力証明	航空法第 33 条	2153	2282
計器飛行証明	航空法第 34 条	264	371
操縦教育証明	航空法第 34 条	33	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	13	44
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	12	42
航空運送の用に供する機長の認定 審査	航空法第 72 条	125	202
本邦航空運送事業者の指定	航空法第 72 条	0	4
場外離着陸の許可	航空法第 79 条	1013	1201
飛行禁止区域における飛行の許可	航空法第 80 条	51	76
最低安全高度以下の飛行の許可	航空法第 81 条	3008	3673
特別な方法による航行の許可	航空法第 83 条の 2	87	121
無操縦者航空機の飛行の許可	航空法第 87 条	8	11
曲技飛行等の許可	航空法第 91 条	130	168
操縦練習飛行等の許可	航空法第 92 条	914	1077
運航管理施設等の検査	航空法第 102 条	31	42
運航規程及び整備規程の認可	航空法第 104 条	664	906
無人航空機の飛行の許可・承認	航空法第 132 条の 85、第 132 条の 86	54, 334	63, 270

<中期的課題への取組>

○航空機・次世代航空モビリティに対する安全性審査

従来の航空機及び空飛ぶクルマについては、外国の航空当局との密接な連携等により、安全・環境基準への適合性の審査を適切かつ円滑に実施した。無人航空機については、無人航空機のレベル4飛行に対応した安全性基準等への適合性を審査し、国内初となる第一種型式認証書を交付した。

【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89件の監査を実施した。

なお、令和4年度は、新型コロナウイルスに対する行動制限緩和に伴い、昨年度十分に実施できなかった地方基地の実地監査を再開し、併せて新規会社や新規型式導入に係る海外路線・基地について優先的に実地監査を行った。また、オンライン監査の活用方法を見直し、通常的安全上の基準への適合性確認のみの場合や安全監査での指摘等のフォローアップなど、その内容が実地監査による確認でなく、書面確認や関係者への聞き取りで対応可能と判断されるものについてはオンライン監査を活用している。

(ロ) 認定事業場に対して24件の新規認定検査、37件の更新検査及び12件の立入検査を実施した。

なお、令和4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）、オンラインによる確認等を活用しつつ、Withコロナに向けた渡航制限の緩和や社会生活の正常化に合わせて、実地による検査も再開した。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14カ所の検査を実施した。

なお、令和4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3件の検査を実施した。

※ 上記(イ)～(ニ)における実績値は、令和4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>

航空局安全部航空安全推進室（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・検査計画に多少の変更が生じたが、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 29 回（内随時監査 8 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 9 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 108 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、計 49 件（空港 32 件、ヘリポート 17 件）の定期検査・臨時検査・SMS 監査・特別検査を実施した（令和 4 年 4 月～令和 4 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 を併用した検査を実施した。

B) 令和 5 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、安全政策課及び無人航空機安全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、整備審査官等は、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>

○航空機・次世代航空モビリティに対する安全性審査

従来の航空機及び空飛ぶクルマについては、外国の航空当局との密接な連携等により、安全・環境基準への適合性の審査を適切かつ円滑に実施していく。無人航空機については、無人航空機のレベル 4 飛行に対応した安全性基準等への適合性の審査を適切かつ円滑に実施していく。

【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) 安全監査においては、事業者毎に最近の航空事故・重大インシデント、安全上のトラブルの発生

状況、不利益処分等の状況、安全監査の状況、今後予定されている運航環境の大幅な変化等を総合的に勘案し、監査重点事項を設定して事業者の特徴に応じた効果的な監査を実施している。また、収集した安全情報を基に、安全に係るリスクがより大きいと考えられる部門又は対象に対し、監査を追加する等の機動的に実施してヒューマンエラー等による事故・安全上のトラブルを未然に防止する。

(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、不安全事故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。

(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>

航空局安全部航空安全推進室(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、空港事務所及び文教研修施設等に対して令和5年度は、計画監査を23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5年度は、定期検査を8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3年に1回、検査を実施する。令和5年度は、定期検査を96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5年度は、53件（空港36件、ヘリポート17件）の定期検査等を実施する。

各分野ともに定期的実施する監査・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4年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

令和4年4月から令和4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。

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（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5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960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484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。

③ 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57件）について報告がなされた。

B) 令和5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) 令和4年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

令和4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4年暦年で799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3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】 管制官等による自発報告制度の活性化のための提言

- ・大型機からの投稿には、管制官とのコミュニケーションに課題がみられるものが少なくない。操縦士からは多くの自発報告が挙げられている一方、管制官等からの自発報告は、年間数件レベルに留まっている。報告された課題の解決には、管制官等による自発報告の活性化および操縦士と管制官の双方向の理解促進が必要であるため、VOICESの活用を検討すること。

【2】 複数の滑走路および進入方式を有する空港におけるタイムリーな情報更新等に係る提言

- ・複数の滑走路および進入方式を有する空港においては、気象条件の変化に伴いイニシャルコンタクトで想定と異なる滑走路が指示され、タスクの重なるアプローチでさらにワークロードが高まったとの投稿が寄せられている。余裕のある時期に変更を把握することができれば操縦士のワークロード低減に有効であるため、事前通知等タイムリーな情報更新方策を検討すること。

【3】 滑走路中心線標識等の滑走路標識の視認性を適切に確保するための提言

- ・関西空港の滑走路嵩上げ工事に伴い、灯火類や標識等が一部利用できない状況の中、夜間降雨時の離陸において滑走路中心線標識がほぼ見えない状態で左右滑走路灯や滑走路末端灯を参考に離陸した旨の投稿が寄せられた。本件は、空港会社により迅速に対応措

置が取られたが、他空港においても同様な状況が報告されているため、すべての空港において、滑走路中心線標識などの滑走路標識の視認性が適切に確保されるよう提言する。

【4】平成30年度にあげた以下の2件について、更なる対応を検討する提言

(1) 着陸直後の航空機への適切なATC指示タイミング徹底のための提言

・平成30年度の提言後、航空局において様々な取組がなされているが、着陸後の離脱誘導路の指示タイミングと誘導路の構造によって、離脱地点を間違えかかったという投稿が寄せられている。着陸直後はクリティカルかつワークロードが高いフェーズであるため、離脱誘導路を指示する必要がある場合は着陸進入中での実施を基本とし、着陸中の離脱誘導路の指定は可能な限り行わず、やむなく指示する場合においても必要最小限とすること。

(2) AIPへのホットスポットの公示に係る提言

・平成30年度の提言後、羽田空港においてホットスポット情報がAIPで公示されるようになったが、他の空港への展開がみられていない。成田空港においては、Taxiway誤認あるいは誤認しかかった事例が複数投稿されている。成田空港や他空港においてもホットスポットとなり得る箇所があれば、非常に有益な情報となることから、積極的にAIPへ公示し周知を図ること。

対応（概要）：

【1】 安全管理責任者会議において、組織としてVOICESへ投稿することの周知を行ったほか、航空局内で開催される安全セミナーや安全講座の場を活用し、VOICESによる効果について解説を行い、投稿の呼びかけを行った。

また、機関紙「アシスト」に寄稿し、各官署の安全管理担当者へ対応を呼びかけた。

さらに、官署に対する監査の場において、管理職等に直接、VOICES投稿を依頼している。

【2】 使用滑走路・進入方式の変更などの周知方法に関し、管制官とパイロット間で意見交換を行う場を活用し、有効かつ実現可能な方策について引き続き検討する。

【3】 提言において標識が薄く見えづらいとされた2空港について、小松空港はR4年4月、新石垣空港はR5年1月に塗り直しを実施し対応済み。また、旧標識を消す塗装が剥がれ分かりにくいとされた八丈島空港の旧滑走路標識については、令和4年1月に消去のための再塗装を実施した。さらに、滑走路標識の視認性の確保（標識の塗り直し）について、全ての空港管理者へ本事例を水平展開するとともに、引き続き、定期検査等において確認していく。

【4】 (1) 管制官とパイロット間で更なる相互理解を促進するために、意見交換を行う場において課題等について議論を深める。なお空港によっては、RST（Runway Safety Team）を活用することも検討する。

(2) 成田空港の空港管理者、管制機関などに対し、空港の安全を討議する会議体等の場でホットスポットの公示について検討するよう、働きかけを行った。成田空港以外の空港においてもハザードマップの作成状況を確認し、HS情報のAIP公示を働きかける。

B) 令和5年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

令和4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について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>

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

①S S P委員会の取組

A) 令和4年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

令和4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の改正、令和4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4年3月8日 第33回S S P委員会開催

令和4年11月21日 第34回S S P委員会開催

令和4年3月31日 第35回S S P委員会開催

B) 令和5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。

②各分野の部会の取組

A) 令和4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4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1件及び重大インシデント3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4年度における部会の開催実績は以下のとおり。

令和4年4月26日	第102回航空運送安全部会開催
令和4年5月27日	第103回航空運送安全部会開催
令和4年6月24日	第104回航空運送安全部会開催
令和4年7月27日	第105回航空運送安全部会開催
令和4年8月30日	第106回航空運送安全部会開催
令和4年10月4日	第107回航空運送安全部会開催
令和4年10月27日	第108回航空運送安全部会開催
令和4年11月28日	第109回航空運送安全部会開催
令和4年12月26日	第110回航空運送安全部会開催
令和5年1月31日	第111回航空運送安全部会開催
令和5年3月1日	第112回航空運送安全部会開催
令和5年3月30日	第113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4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4年度における部会の開催実績は以下のとおり。

令和4年4月27日	第103回交通管制安全部会開催
令和4年5月31日	第104回交通管制安全部会開催
令和4年6月27日	第105回交通管制安全部会開催
令和4年7月26日	第106回交通管制安全部会開催
令和4年8月31日	第107回交通管制安全部会開催
令和4年10月4日	第108回交通管制安全部会開催
令和4年10月26日	第109回交通管制安全部会開催

令和4年11月25日 第110回交通管制安全部会開催
令和4年12月27日 第111回交通管制安全部会開催
令和5年2月1日 第112回交通管制安全部会開催
令和5年3月1日 第113回交通管制安全部会開催
令和5年3月31日 第114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4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4年度における部会の開催実績は以下のとおり。

令和4年4月26日 第103回空港安全部会開催
令和4年5月30日 第104回空港安全部会開催
令和4年6月24日 第105回空港安全部会開催
令和4年7月27日 第106回空港安全部会開催
令和4年8月29日 第107回空港安全部会開催
令和4年10月3日 第108回空港安全部会開催
令和4年10月26日 第109回空港安全部会開催
令和4年12月6日 第110回空港安全部会開催
令和4年12月26日 第111回空港安全部会開催
令和5年1月30日 第112回空港安全部会開催
令和5年2月28日 第113回空港安全部会開催
令和5年3月29日 第114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5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。

(2) 安全情報分析委員会の取組

①航空運送分野

A) 令和4年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

令和4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4年6月30日 第31回航空安全情報分析委員会 (Web開催)

平成4年12月23日 第32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5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。

②交通管制分野

A) 令和4年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

令和4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3年4月から令和4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公表している。

令和4年7月19日 第9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（令和3年度）」の公表

https://www.mlit.go.jp/report/press/kouku02_hh_000196.html

B) 令和5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。

③空港分野

A) 令和4年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

令和4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3年4月から令和4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4年8月3日 第9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5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。

① 航空運送分野

A) 令和4年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

航空局安全部安全政策課及び航空安全推進室、並びに地方航空局保安部航空事業安全監督官、運航課、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5年2月に安全監査員等に対し知識及び技力の向上を目的に監査員定期訓練を実施した。

航空局安全部安全政策課及び航空機安全課は、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及び実地研修（現場OJT）、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力維持訓練等、能力向上に必要な研修を実施した。

B) 令和5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、安全監査員の知識を維持・向上するため、監査員定期訓練を令和5年度中に計画している。

② 交通管制分野

A) 令和4年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

航空局安全部航空安全推進室（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2回、実技研修（現場OJT）を実施した。この他、安全監査員に対し、質的技力向上を目的とした外部研修としてISO9001 内部監査員

スキルアップコースを受講した。

B) 令和5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（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、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。

③ 空港分野

A) 令和4年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

航空局安全部航空安全推進室（空港安全室）は、4月、5月、7月、8月、10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。この他、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 内部監査員コースを受講した。

B) 令和5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

①航空運送分野

A) 令和4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

航空局安全部航空安全推進室は、本邦航空運送事業者等に対して、航空安全監視システムのシステム改修に伴う機能向上に関する説明会及び安全情報の有効活用について、意見交換を実施した。

(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、令和5年2月に「認定事業場講習会」を、リモート形式にて実施した。

(ハ) 運航基準連絡会等

航空局安全部安全政策課は、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、随時会議や説明会を開催し国内の航空会社及び関係業界団体と共有・意見交換を実施した。

(二) 危険物輸送等に関する講習会

航空局安全部安全政策課は、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

航空局安全部安全政策課は、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4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5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、会議や説明会を開催し、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乗員健康管理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) 令和4年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

航空局安全部航空安全推進室（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5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（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。

③空港分野

A) 令和4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

航空局安全部航空安全推進室（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5年1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併用で開催）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

航空局安全部安全推進室（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8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）した。

さらに、令和4年度より空港管理者に着任した人向けに「空港管理者（初任向け）研修」を5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）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5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4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4年度においては令和5年3月にリモート形式にて実施し、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4年度は3月に開催し、安全啓発のための情報発信の強化及び操縦士の指導監督の強化の継続、簡易型飛行記録装置の普及促進を図るための導入ガイドラインの検討を行うこととなった。

<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5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。

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向上の検討を行う。

(ロ) 整備士に対する確実な整備の励行等についての小型機講習会

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、航空機等の設計製造者のマニュアル及び関連法令を遵守して、適切に整備を実施することが重要であることを、耐空証明検査時や講習会等を通じて、引き続き周知・啓蒙していく。また、航空事故等が発生した際には、事実を確認した上で、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交通管制分野

- ・航空機に対する既存の情報提供業務の更なる活用の促進

航空機に対し、管制機関等における既存の情報提供業務を活用することが促進されるよう小型航空機安全対策チーム及び関係各課と連携のうえ、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、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あて安全啓発メールマガジンを定期的に発行するほ

か、SNSによる安全情報・安全啓発動画の配信など継続して行うとともに、関係団体における安全講習会においても広く周知を図る。

(4) 滑走路誤進入防止のための分野横断的な取組

A) 令和4年度の実績・評価

令和4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 検討会議を開催し、滑走路誤進入に係る空港別、原因別の分析を行い、予防策の素案を取り纏め、SSP 委員会に WG からの議題として滑走路誤進入低減策について報告、提案を行った。さらに、東京空港事務所主催の runway safety セミナーに WG メンバーが参加し活動状況の確認を行った。

B) 令和5年度を取組

<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4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中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5年度を取組

<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を行う。

(6) SSPの枠組みに加えて取り組む施策

SSPの枠組みの中での施策のほか、安全部において取り組んでいる各課題について着実に推進する。

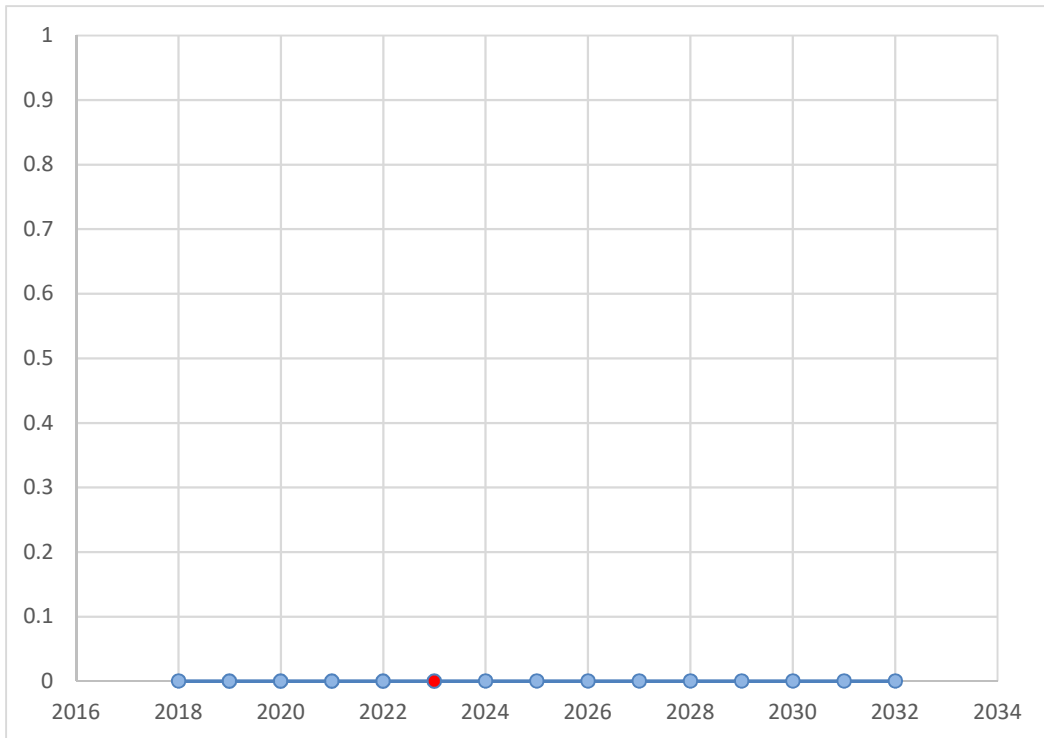
第3章 本計画の実施状況の確認及び見直しについて

ICAO では 2030 年以降に民間航空機の死亡事故をゼロにするというビジョンを実現するため、航空安全マネジメントに関する戦略的方向性を示す世界航空安全計画（GASP）を定めており、我が国においてもこのビジョンの実現に貢献するべく、国家航空安全計画（NASP）の策定を行うこととしている。

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、NASP の策定状況を踏まえ、次年度の航空安全プログラム実施計画について検討を行うこととする。

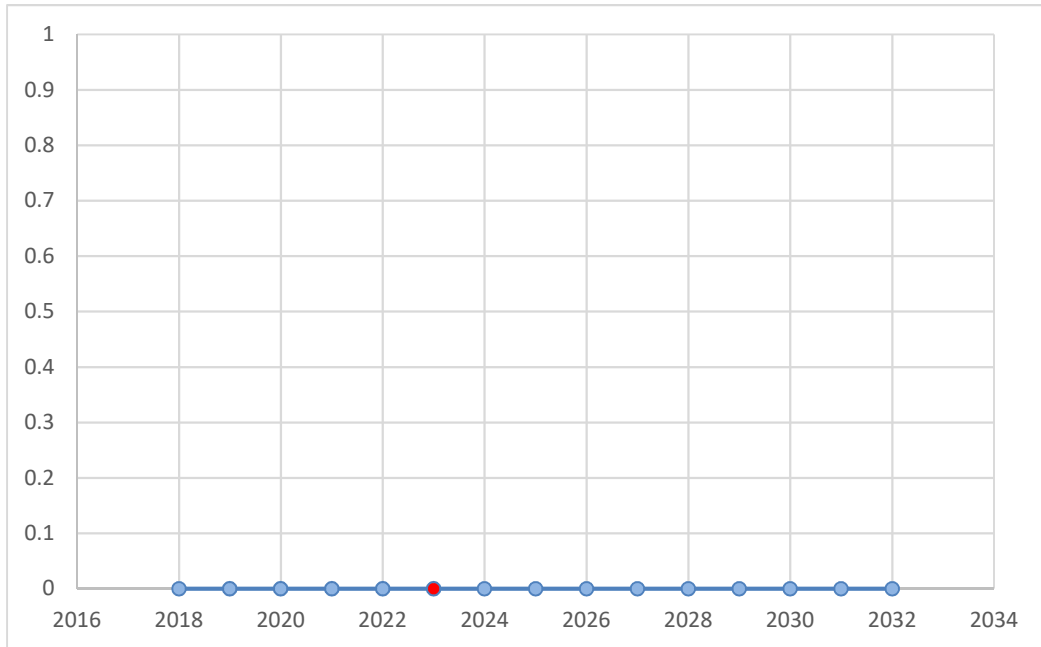
安全目標値の算出方法

[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5年度安全目標値	0.00
------------	------

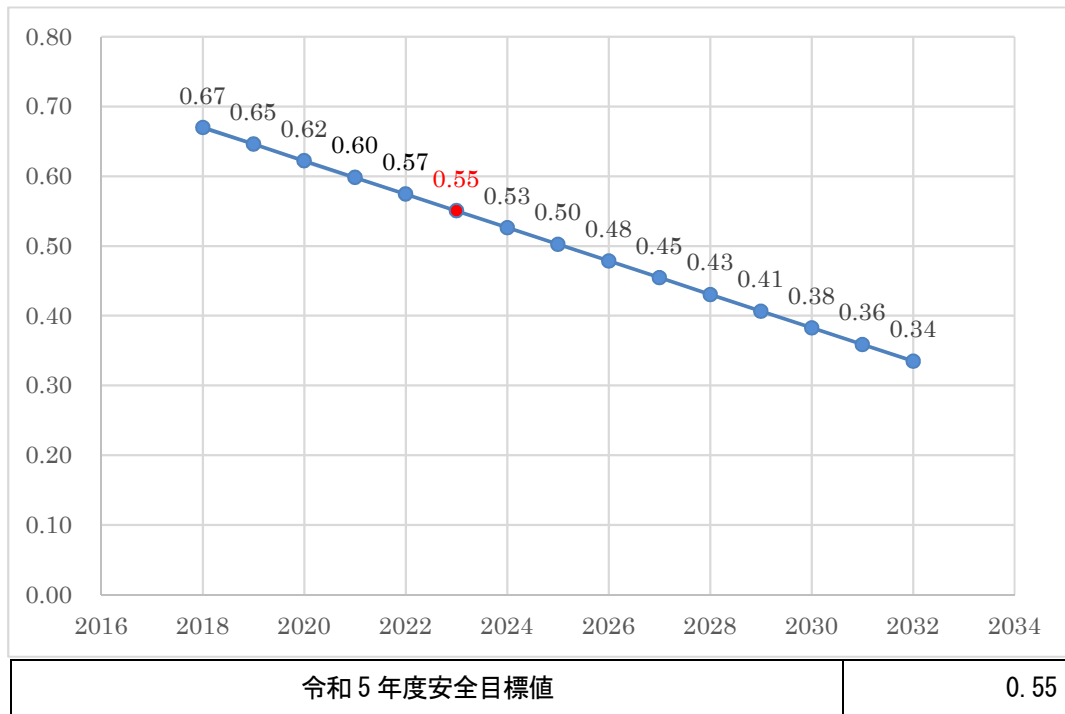
[表2] 本邦航空運送事業者が運航する定期便に係る全損事故発生率 (100万運航回数あたり)



令和5年度安全目標値	0.00
------------	------

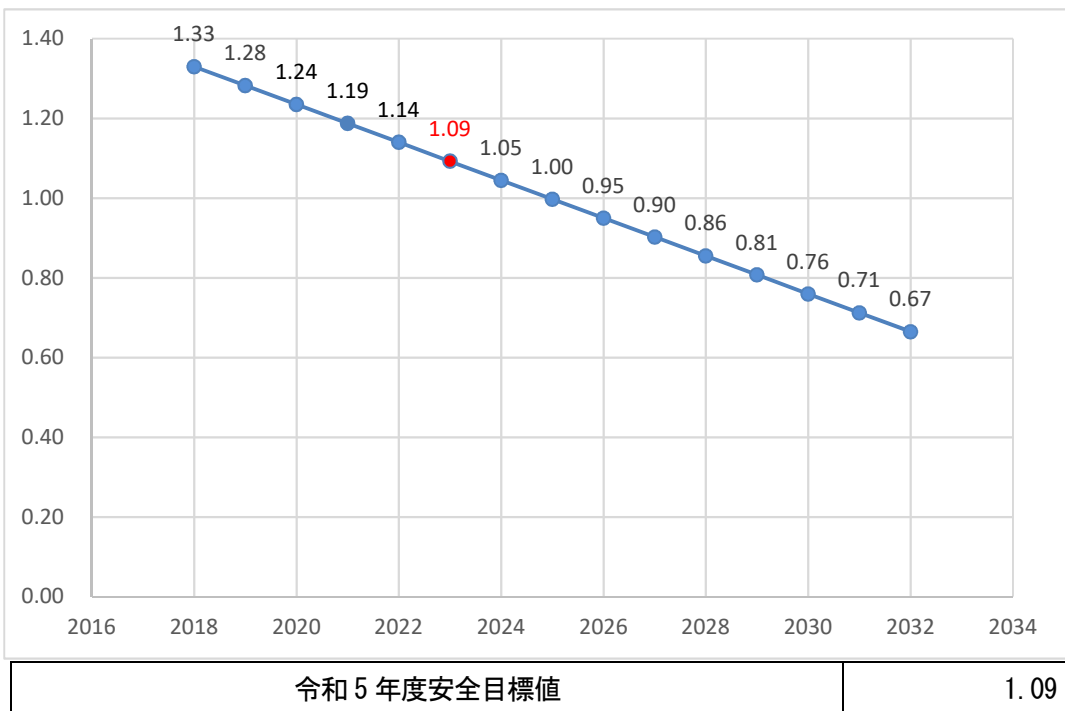
[表3] 定期便を運航する本邦航空運送事業者に係る航空事故発生率（100万運航時間あたり）

※ 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。

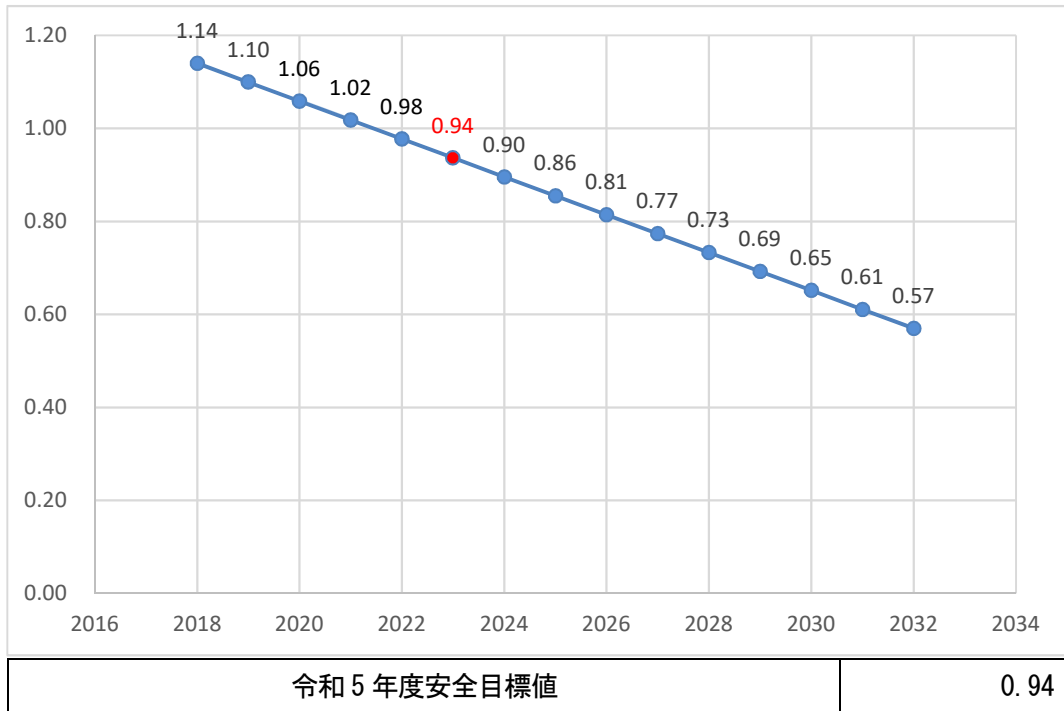


[表4] 定期便を運航する本邦航空運送事業者に係る航空事故発生率（100万運航回数あたり）

※ 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。

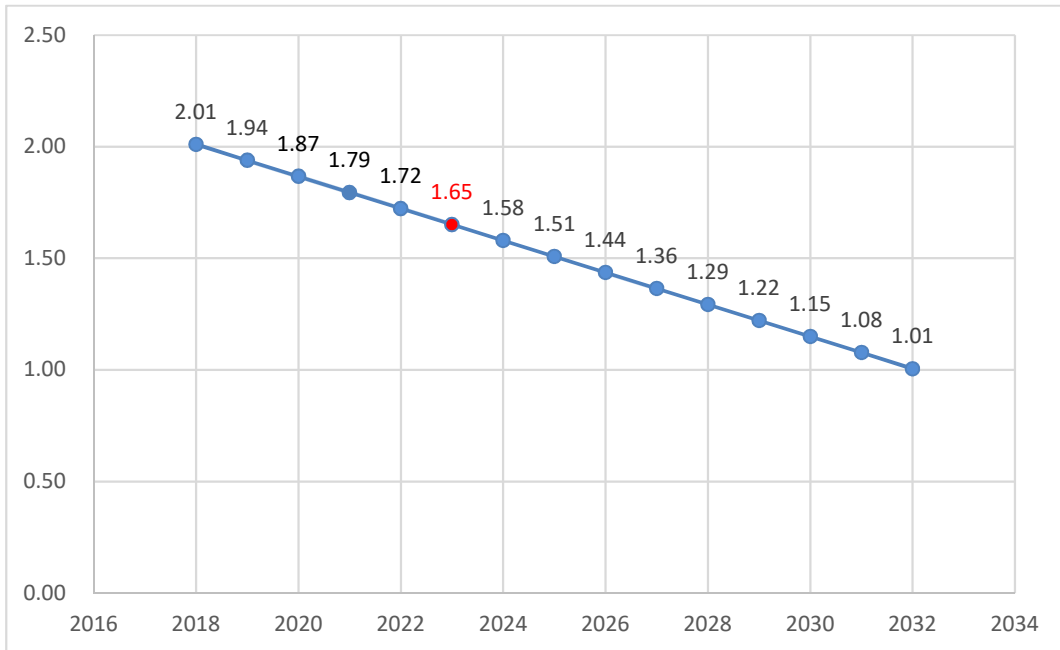


[表5] 本邦航空運送事業者が運航する定期便に係る航空事故発生率（100万運航回数あたり）



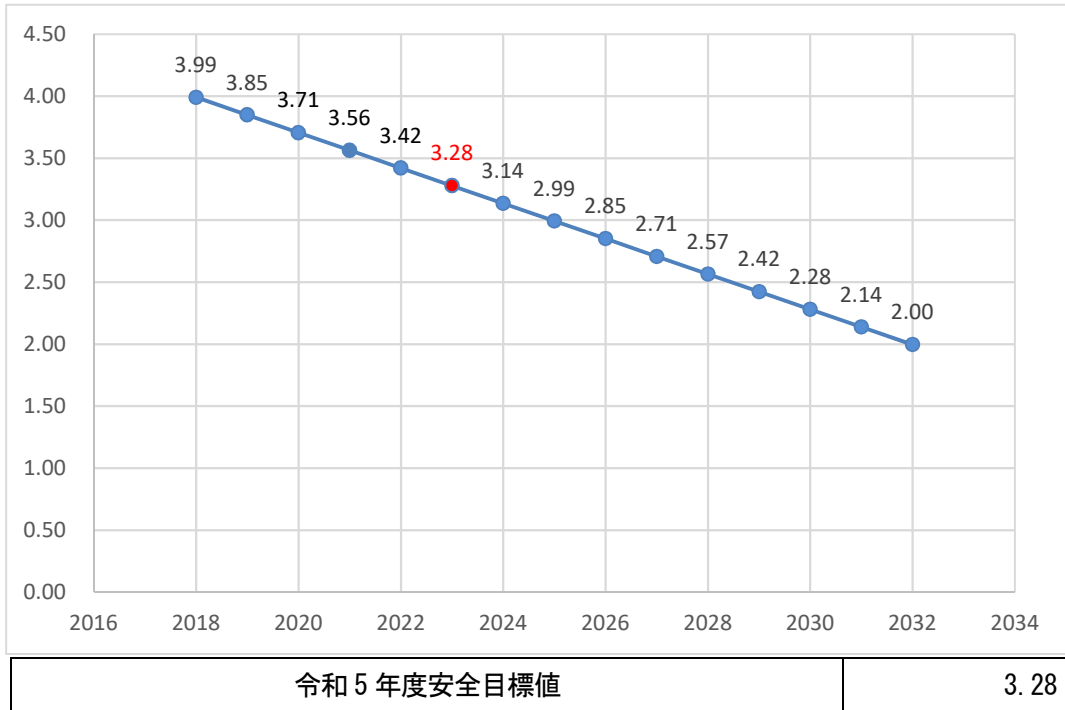
[表6] 定期便を運航する本邦航空運送事業者に係る重大インシデント発生率（100万運航時間あたり）

※ 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。



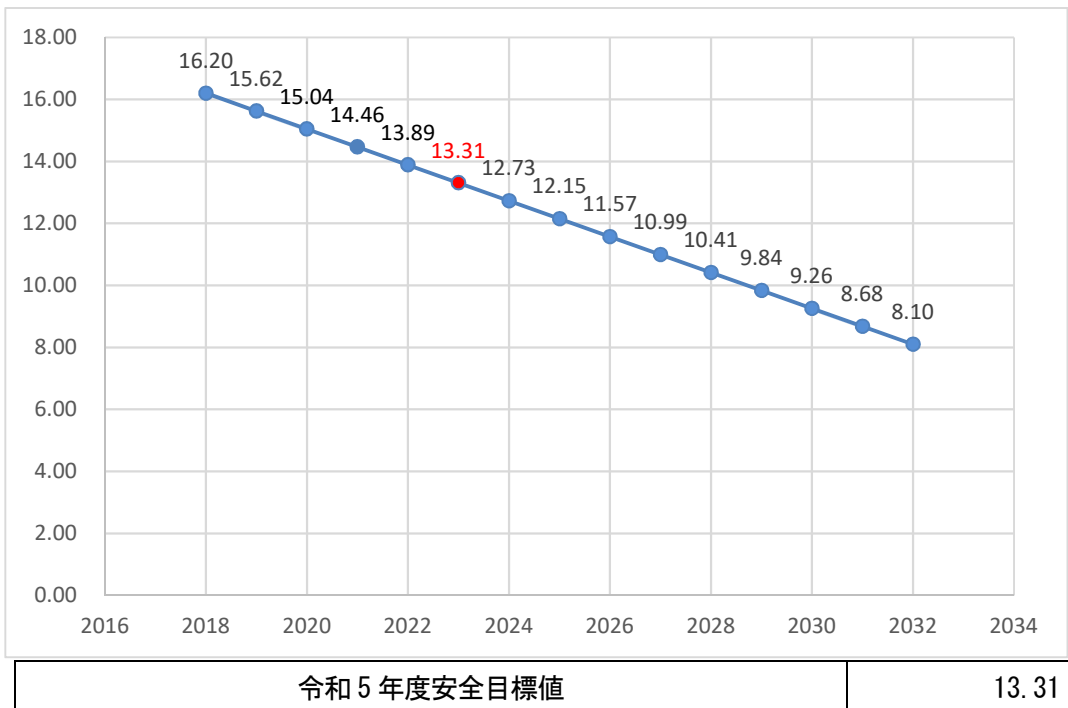
[表7] 定期便を運航する本邦航空運送事業者に係る重大インシデント発生率（100万運航回数あたり）

※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。



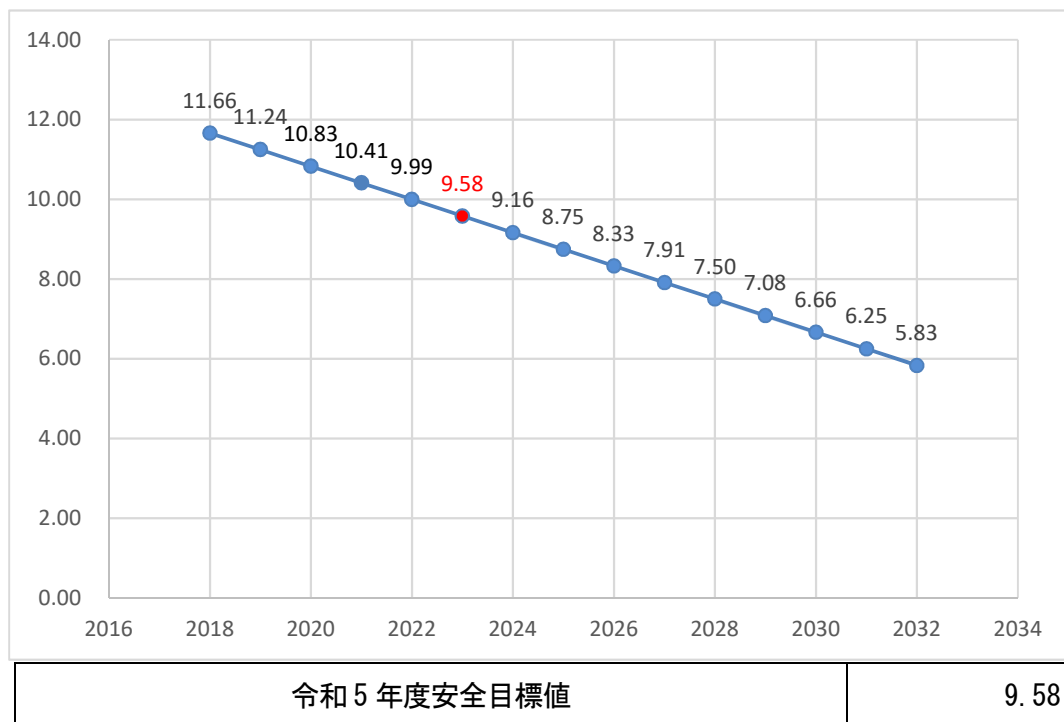
[表8] 航空運送事業許可及び／又は航空機使用事業許可を受けている事業者（定期便を運航する事業者を含まず）に係る航空事故発生率（100万運航時間あたり）

※ 乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。



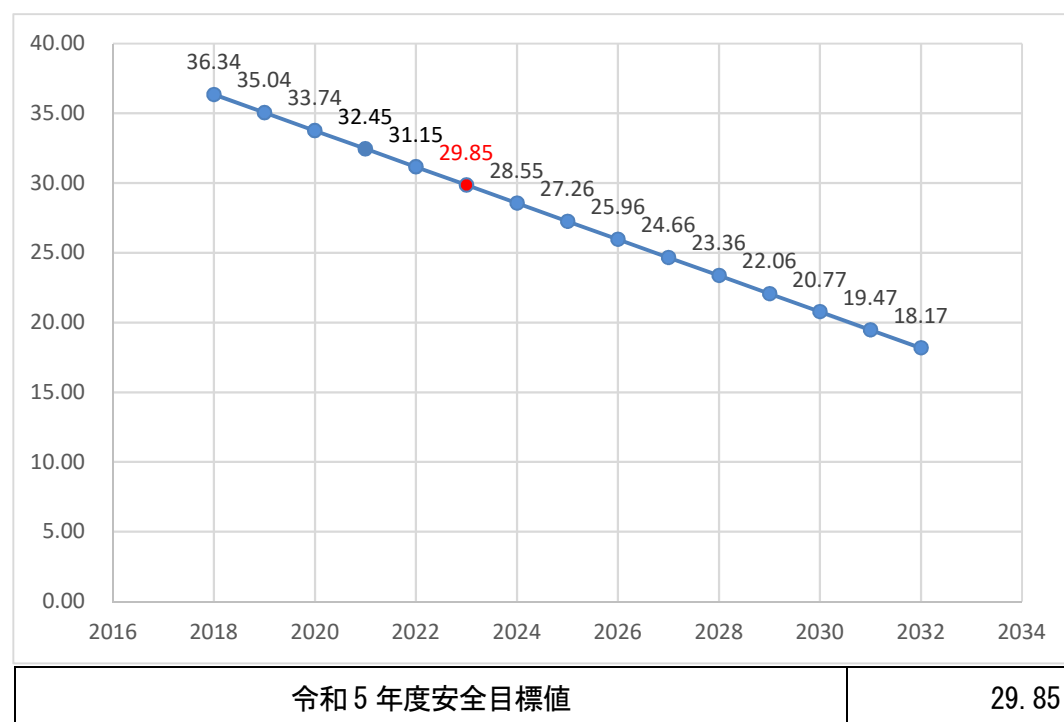
[表9] 航空運送事業許可及び／又は航空機使用事業許可を受けている事業者（定期便を運航する事業者を含まず）に係る航空事故発生率（100万運航回数あたり）

※ 乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。



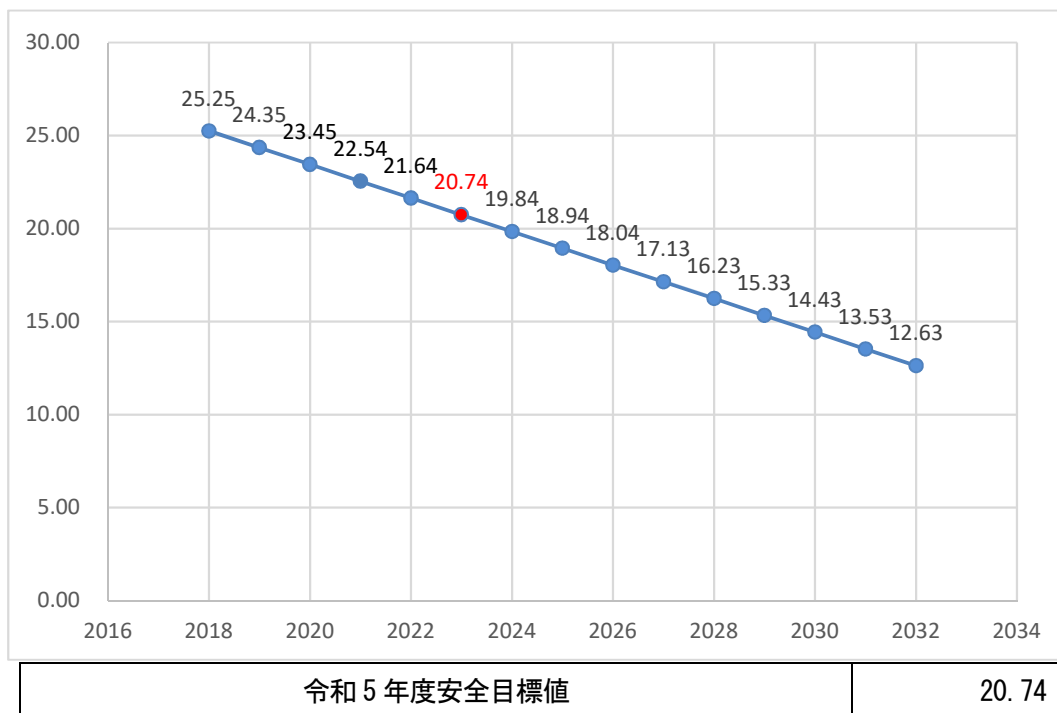
[表10] 航空運送事業許可及び／又は航空機使用事業許可を受けている事業者（定期便を運航する事業者を含まず）に係る重大インシデント発生率（100万運航時間あたり）

※ 乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。

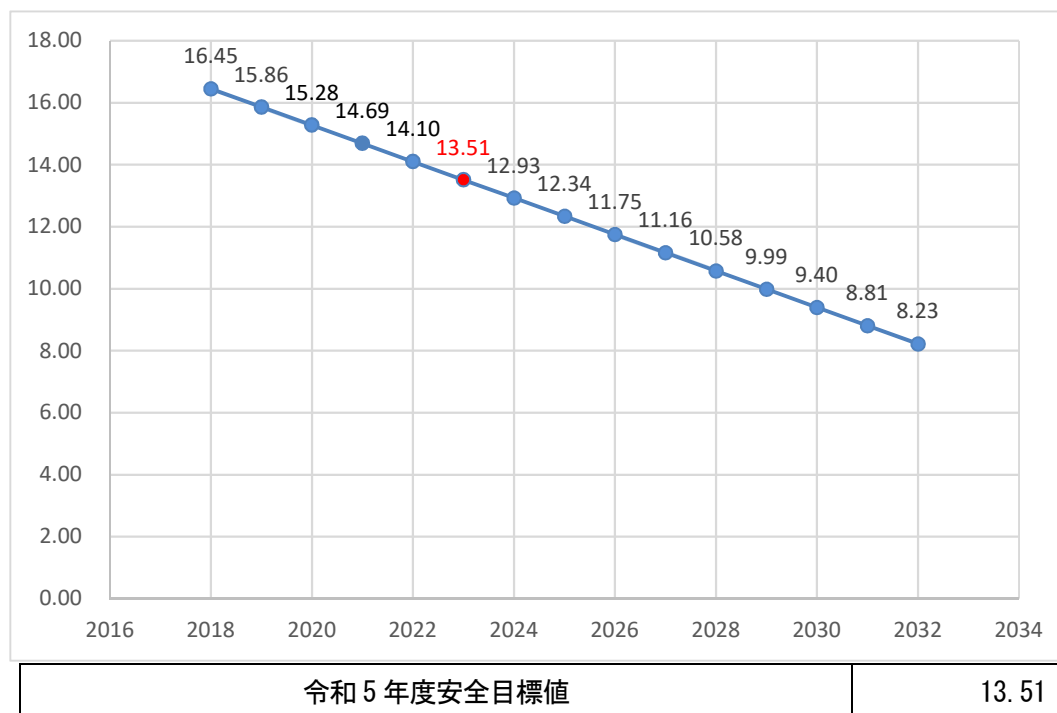


[表11] 航空運送事業許可及び／又は航空機使用事業許可を受けている事業者（定期便を運航する事業者を含まず）に係る重大インシデント発生率（100万運航回数あたり）

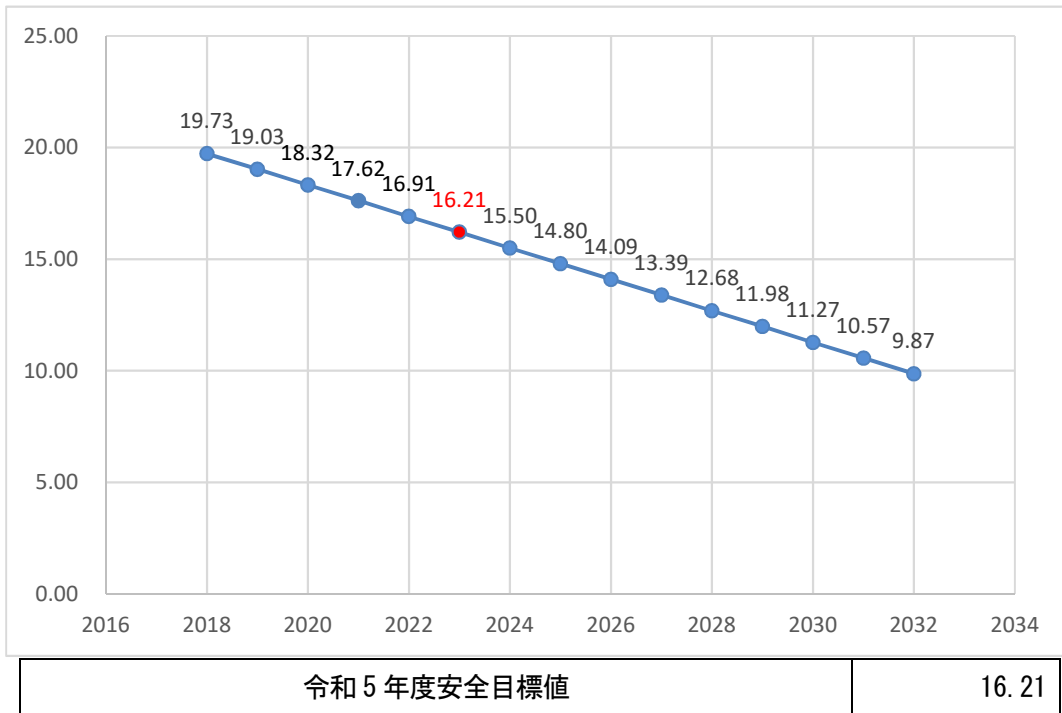
※ 乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。



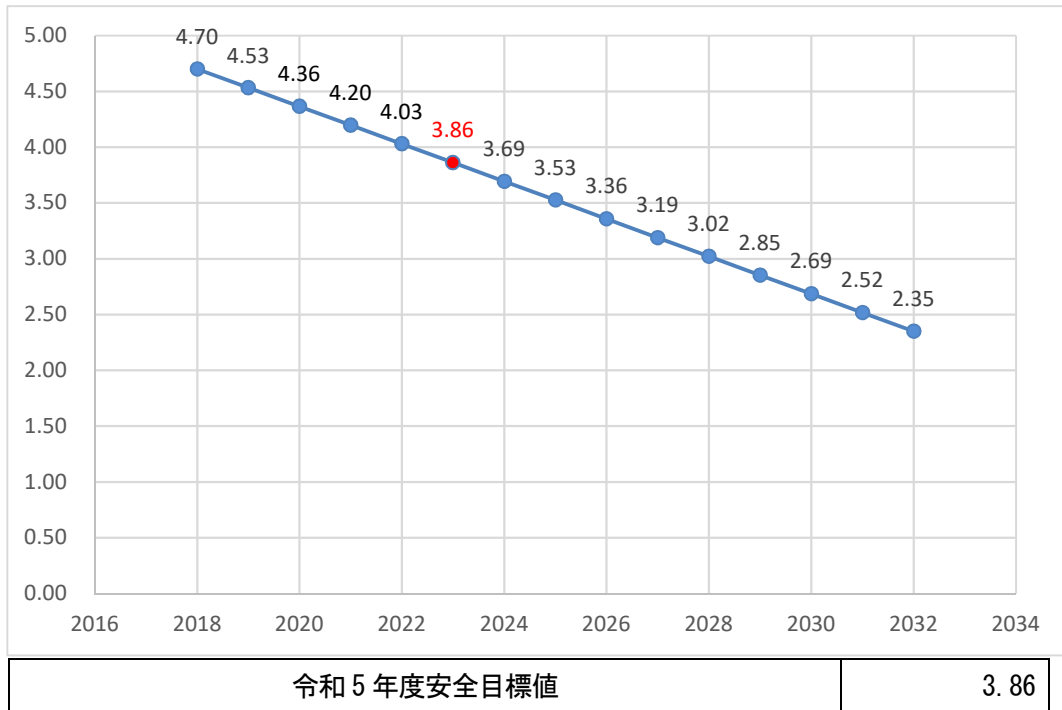
[表12] 国、地方公共団体に係る航空事故発生率（100万運航時間あたり）



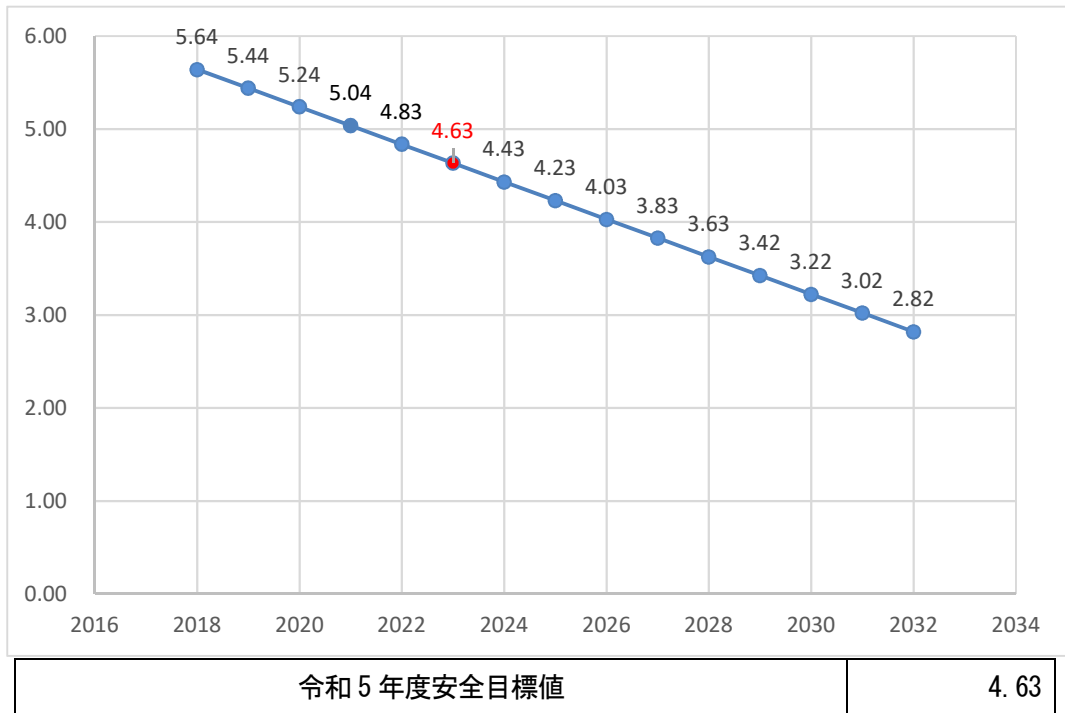
[表13] 国、地方公共団体に係る航空事故発生率（100万運航回数あたり）



[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）

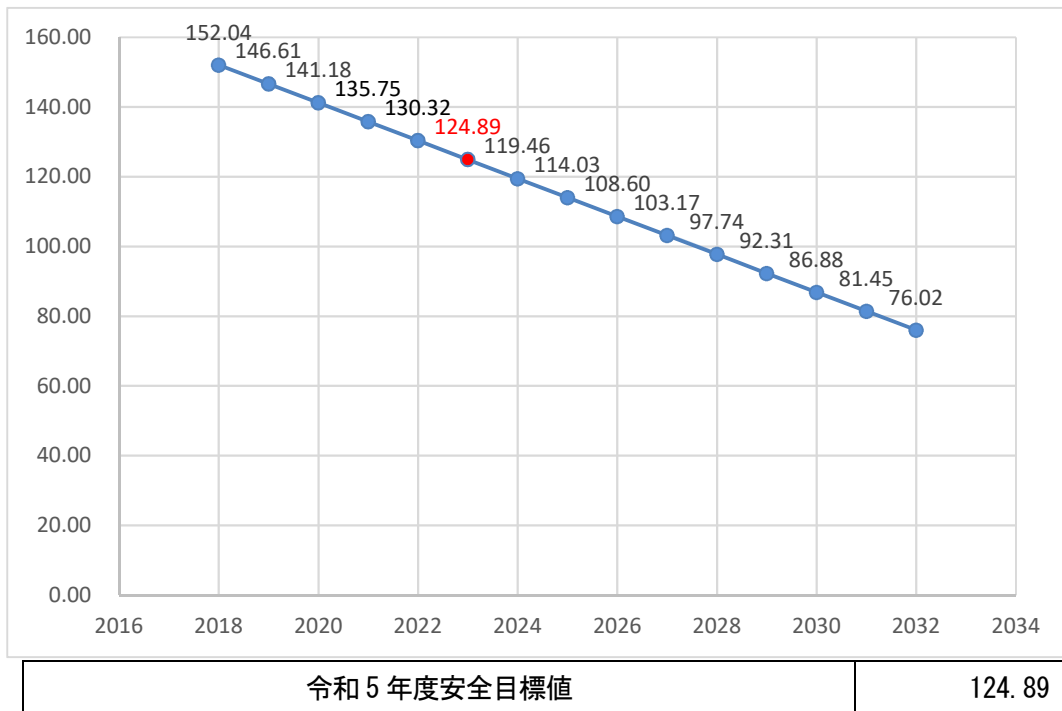


[表15] 国、地方公共団体に係る重大インシデント発生率（100万運航回数あたり）



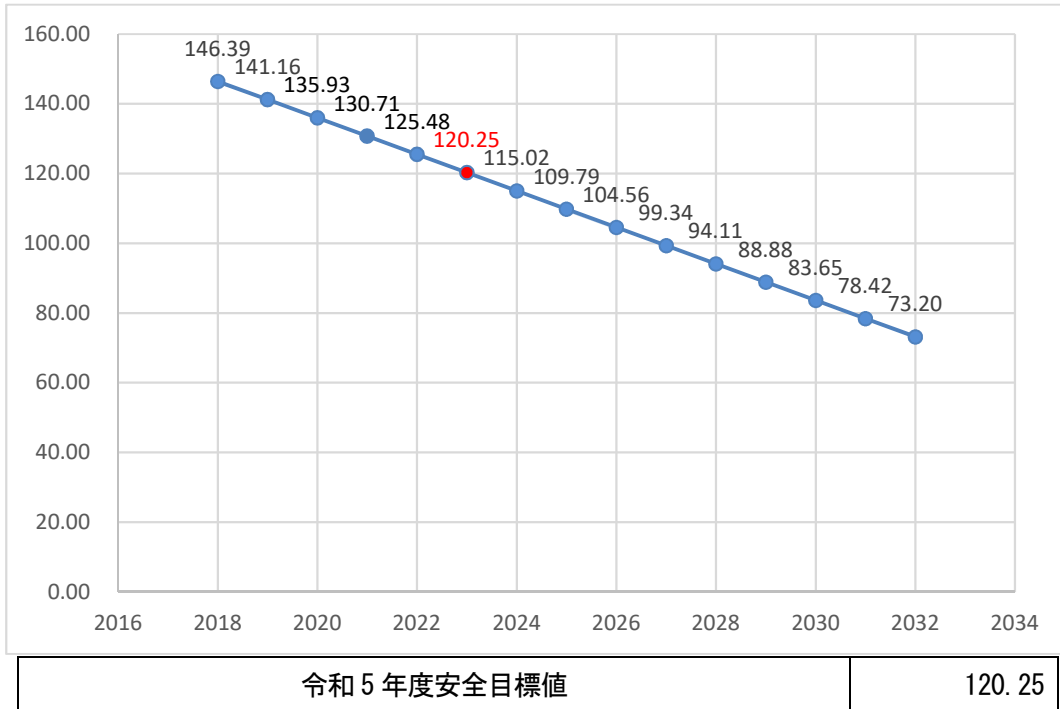
[表16] 個人に係る航空事故発生率（100万運航時間あたり）

※ 滑空機、超軽量動力機を含まない。



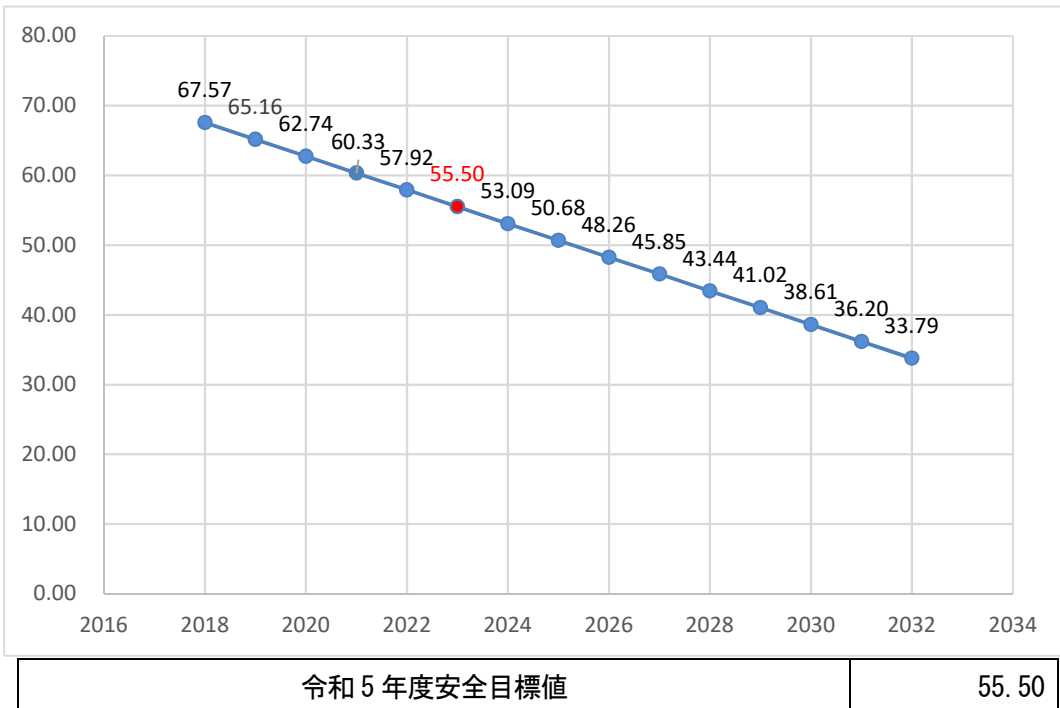
[表17] 個人に係る航空事故発生率（100万運航回数あたり）

※ 滑空機、超軽量動力機を含まない。



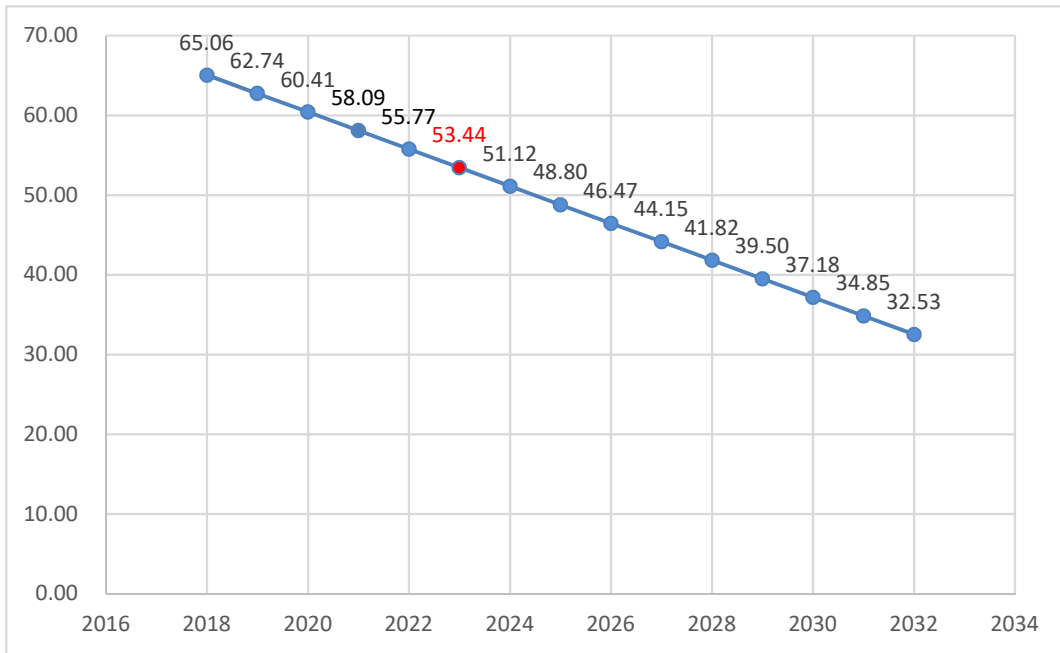
[表18] 個人に係る重大インシデント発生率（100万運航時間あたり）

※ 滑空機、超軽量動力機を含まない。



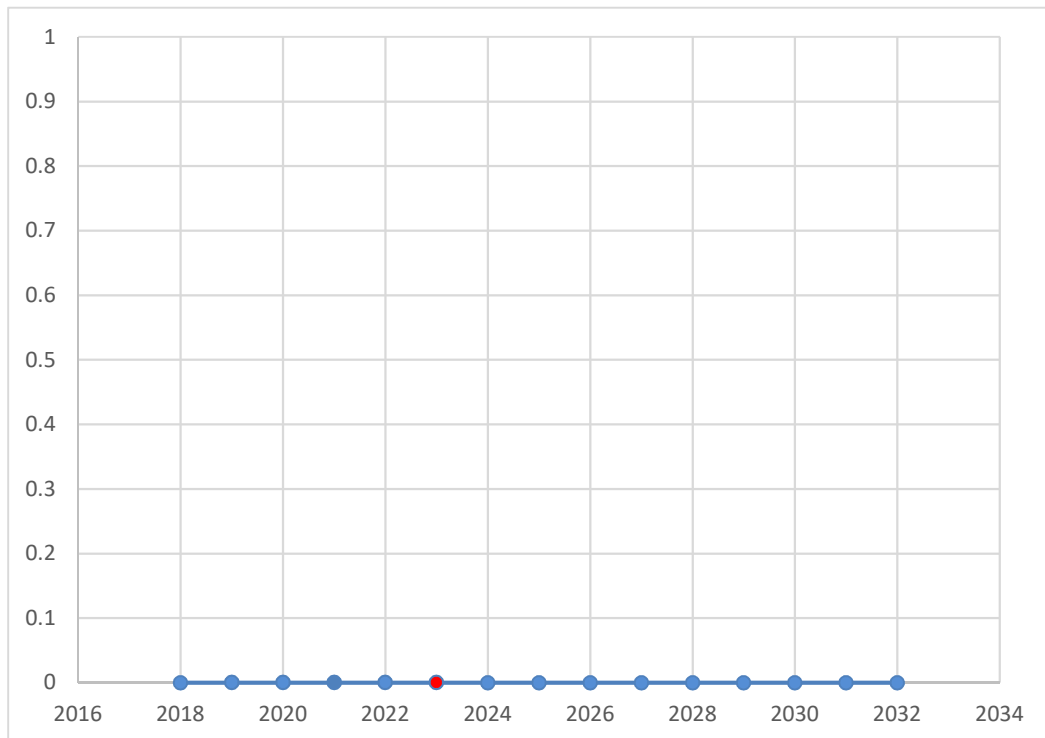
[表19] 個人に係る重大インシデント発生率（100万運航回数あたり）

※ 滑空機、超軽量動力機を含まない。



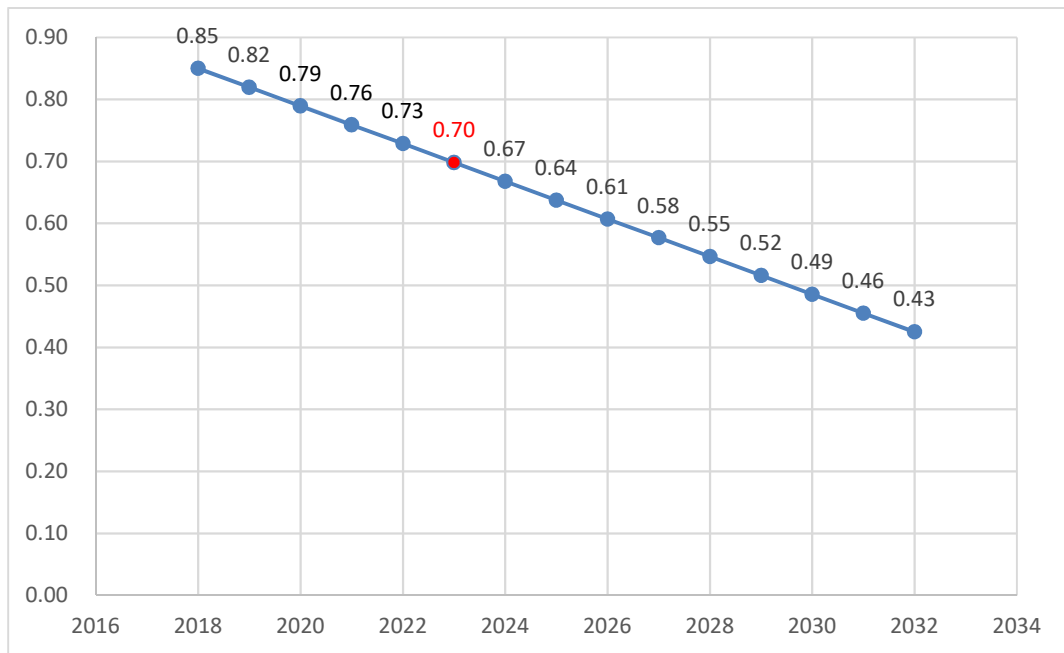
令和5年度安全目標値	53.44
------------	-------

[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）



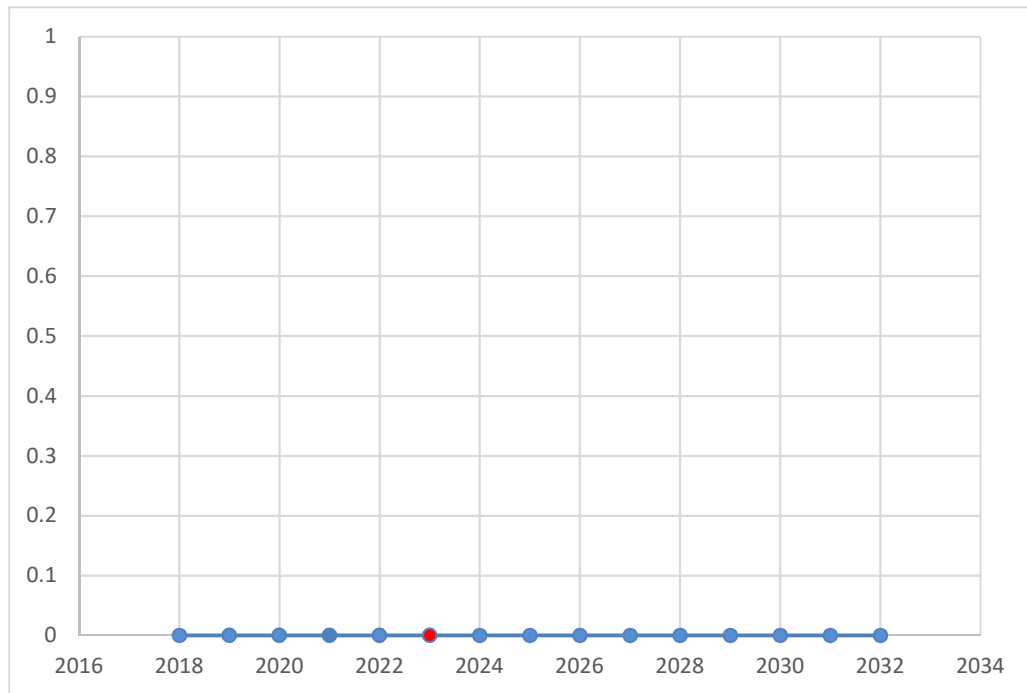
令和5年度安全目標値	0.00
------------	------

[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）



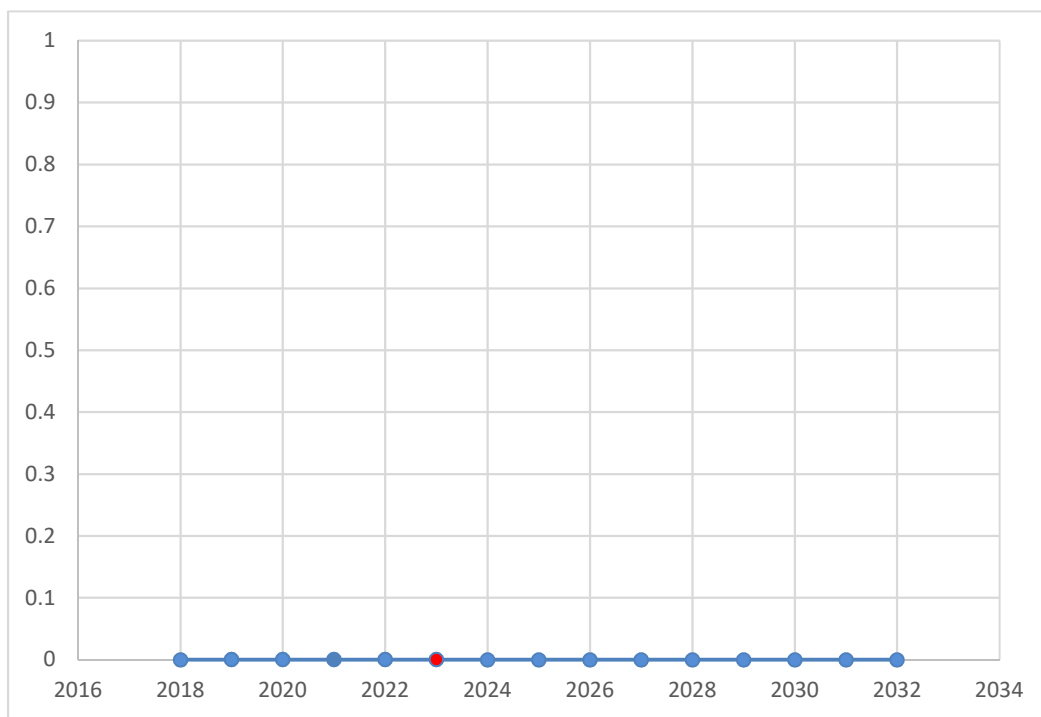
令和 5 年度安全目標値	0.70
--------------	------

[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）



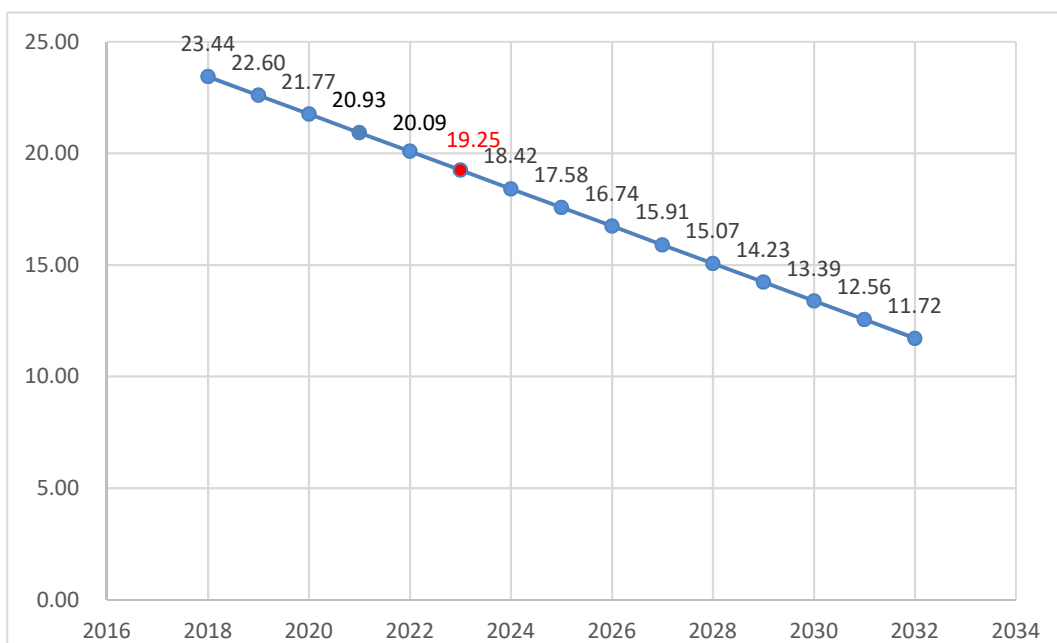
令和 5 年度安全目標値	0.00
--------------	------

[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5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5年度安全目標値	19.25
------------	-------

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	<ul style="list-style-type: none"> ○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） <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p style="text-align: right;">等</p>	<p>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）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p style="text-align: right;">等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○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） <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p style="text-align: right;">等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○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） <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p style="text-align: right;">等</p>	<p>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）</p>	<p>空港と同様（飛行場灯火に関連するものに限定）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○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） <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p style="text-align: right;">等</p>
報告先	<ul style="list-style-type: none"> ○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航課 	<ul style="list-style-type: none"> ○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) 	<ul style="list-style-type: none"> ○国土交通省航空局安全部安全政策課 	<ul style="list-style-type: none"> 国土交通省航空局安全部航空交通管制安全室 	<ul style="list-style-type: none"> ○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 	<ul style="list-style-type: none"> ○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 	<ul style="list-style-type: none"> 国土交通省航空局安全部空港安全室