令和6年10月25日制定（国官参安企第183号）

令和6年度
航空安全プログラム実施計画

令和6年10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
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) 情報管理システムの構築
 - (5) 滑走路誤進入防止のための取組

第3章 本計画の実施状況の確認及び見直しについて

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5年度の実績・評価

(1) 令和5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5年度は、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）を維持し、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年との交点とした。目標値をゼロとしている指標は、ゼロを維持することを目標値として設定した。

また、過去10年間の移動平均値に対してトリガー値（変動幅）を設け、実績値が変動幅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）を行う新たな取組を導入した。さらに、ICAOが各国に対応を求めるHRC（High Risk Category）に関連する指標についても減少傾向を確認し、増加傾向と判断される場合にはFAを行うこととした。

(2) 令和5年に発生した航空事故及び重大インシデント

令和5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：3件

- ・令和5年1月7日 日本航空機（ボーイング式737-800型）は、8時30分東京国際空港を離陸し宮崎空港に向けて進入中、当該場所付近において乗客1名が胸を座席の肘掛けに打ち付け負傷した。当該機は、飛行を継続し10時04分同空港に着陸した。
- ・令和5年1月7日 ジェットスター・ジャパン機（エアバス式A320-232型）は、1月7日6時36分成田国際空港を離陸したが、当該機に対し爆破予告の電話があったことを受けて目的地を中部国際空港に変更し、7時41分同空港に着陸した。着陸後、誘導路上にて脱出用スライドを使用して搭乗者を降機させた際、一部の搭乗者が負傷した。
- ・令和5年1月25日 全日空機（ボーイング式767-300型）は、1月25日7時34分成田国際空港に

着陸し、地上走行中スポットへ向けて旋回する際にスリップし、スポット周辺に停車していた車両と接触したため、機体が損傷した。

○重大インシデント：1件

- ・ 令和5年7月12日 日本航空機（ボーイング式767-300型）は、7月12日8時00分東京国際空港を離陸し、函館空港への着陸を2回試みたが、気流の影響により着陸できず、新千歳空港に目的地を変更した。上記場所付近において残りの燃料が少なくなったため、航空交通管制上の優先権を要請の上、9時45分同空港に着陸した。

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：4件

- ・ 令和5年3月2日 オールニッポンヘリコプター機（ユーロコプター式EC135T2型）は、10時38分頃、岡山空港に着陸した後スポットに接地する際に強めの接地となった。
- ・ 令和5年6月15日 朝日航洋機（アエロスパシアル式AS332L1型）は、6月15日13時30分頃、上記場所付近において、機外に荷物を吊り下げて上昇しようとした際、当該荷物が地上作業員に接触し当該作業員が負傷した。
- ・ 令和5年8月14日 本田航空機（ホーカー・ビーチクラフト式G58型）は、8月14日10時28分大分空港に着陸した際、機体の胴体下面が滑走路に接触し、同滑走路上で停止した。
- ・ 令和5年9月29日 四国航空機（ベル式412EP型）は、9月29日10時25分頃、上記場所付近において、機外に吊り下げていた荷物を地上へ降ろす際、地上作業員の左足が当該荷物と木道の間に挟まれ当該作業員が負傷した。

○重大インシデント：7件

- ・ 令和5年1月11日 岡山航空機（セスナ式T206H型）は、1月11日10時58分頃、那覇空港A滑走路に向けて進入中、着陸をやり直したのち11時13分同滑走路に着陸した。到着後の点検において、プロペラの損傷が確認された。
- ・ 令和5年5月22日 朝日航洋機（アエロスパシアル式AS355F2型）は、5月22日8時30分八尾空港を離陸し中部国際空港に着陸する際、管制官から滑走路への着陸を指示されていたが、9時03分誘導路上に設けられたヘリコプター用離着陸地点に着陸した。
- ・ 令和5年5月29日 本田航空機（ダイヤモンド・エアクラフト式DA42NG型）は、5月29日8時40分大分空港を離陸し高知空港に向けて進入中、第1（左側）エンジンに振動が発生し当該エンジンのカウルから滑油漏れ及びマフラーから煙のようなものが発生していることが確認されたため、当該エンジンを停止させ9時57分高知空港に着陸した。到着後の点検において、当該エンジンの内部部品が破損しシリンダーを貫通していることが確認された。
- ・ 令和5年6月20日 匠航空機（ロビンソン式R44型）は、6月20日13時01分頃、岡山航空機が連続離着陸訓練のため岡南飛行場に向けて進入中、匠航空機が滑走路に進入したため岡山航空機が復行した。
- ・ 令和5年7月3日 新日本ヘリコプター機（アエロスパシアル式AS332L1型）は、7月3日10時30分静岡県静岡市葵区内場外離着陸場を離陸し物件を吊り下げて飛行中、上記場所付近におい

て当該物件の一部（木材長さ2メートル、幅0.2メートル、高さ0.14メートル、重量約15キログラム）が落下した。

- ・ 令和5年7月14日 岡山航空機（セスナ式172R型）は、7月14日13時07分岡南飛行場を離陸し連続離着陸訓練のため岡南飛行場に向けて進入中、上記場所付近において発動機が停止した。当該機は進入を継続し、15時08分岡南飛行場に着陸した。
- ・ 令和5年7月20日 朝日航空機（テキストロン・アビエーション式G58型）は、7月20日10時18分頃、八尾空港において連続離着陸訓練を実施中、A滑走路上で2回バウンドした後、再度離陸し10時23分同滑走路に着陸した。到着後の点検において、プロペラの損傷が確認された。

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

- ・ 令和5年4月18日 海上保安庁機（シーラス式SR22型）は、4月18日9時19分北九州空港を離陸し飛行中、発動機の出力が低下したため、不時着した。
- ・ 令和5年9月7日 航空大学校機（テキストロン・アビエーション式172S型）は、帯広空港を9月7日13時17分に離陸し、釧路空港において連続離着陸訓練のため進入中、誘導路を横切る形で着陸後、フェンスに当たって停止した。

○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：3件

- ・ 令和5年5月3日 個人機（ロビンソン式R22Beta型）は、5月3日14時54分頃能登空港を離陸し、15時30分頃上記離着陸場へ着陸した際、横転した。
- ・ 令和5年6月16日 個人機（セスナ式T303型）は、令和5年6月16日11時32分頃上記場所において、エンジンを始動後、第1（左側）エンジンから焦げた臭いが発生し、当該エンジンの防火区域内が高温になったことを示すライトが点灯したため、エンジンを停止した。その後、当該エンジンから煙が発生していたため、消防車両による消火活動が行われ、発煙が止まった。
- ・ 令和5年12月18日 個人機（ロビンソン式R44型）は、12月18日12時10分、訓練飛行を終えて京都府京都市伏見区内場外離着陸場に着陸後、同場所においてホバリング訓練中、高さ約1～3メートルから地面へ落下し、機体が損傷した。

○重大インシデント：3件

- ・ 令和5年9月17日 個人機（セスナ式172P型）は、9月17日13時06分、札幌飛行場を離陸し、13時54分北海道美唄市内場外離着陸場に着陸した際、機体の胴体後方下部が離着陸地帯に接触した。
- ・ 令和5年10月7日 個人機（クリステン・インダストリー式A-1型）は、10月7日14時10分頃、飛騨エアパークにおいて、着陸時風にあおられ機首部分及び右翼が滑走路に接触した。
- ・ 令和5年10月19日 個人機（アエロスパシアル式AS350B型）は、10月19日14時17分頃、到着機が東京ヘリポート滑走路に向けて進入中、JA9784が同滑走路に進入したため到着機が復行した。

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：1件

- ・ 令和5年7月20日 中国貨運郵政航空機（ボーイング式737-800型）は、関西国際空港B滑走路において点検用車両が滑走路点検のため走行中、同滑走路に向けて進入中の当該機が管制官より着陸許可を受けた。管制官の指示により車両が同滑走路から離脱した後、当該機は5時36分同滑走路に着陸した。

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：0件

(3) 令和5年度の達成状況

令和5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12指標あった。なお、年度内に達成状況を分析した上で、次年度の計画に反映するサイクルとするため、目標値及び実績値は、1月1日から12月31日の期間で集計した値としている。

【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	結果
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	結果
航空事故発生率	件/100万時間	0.55	1.48	未達成
	件/100万回	1.09	3.07	未達成
重大インシデント発生率	件/100万時間	1.65	0.49	達成
	件/100万回	3.28	1.02	達成

○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	結果
航空事故発生率	件/100万時間	13.31	35.89	未達成
	件/100万回	9.58	25.51	未達成
重大インシデント発生率	件/100万時間	29.85	62.80	未達成

	件/100 万回	20.74	44.64	未達成
--	----------	-------	-------	-----

○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	結果
航空事故発生率	件/100 万時間	13.51	24.53	未達成
	件/100 万回	16.21	28.70	未達成
重大インシデント発生率	件/100 万時間	3.86	0.00	達成
	件/100 万回	4.63	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	結果
航空事故発生率	件/100 万時間	124.89	103.91	達成
	件/100 万回	120.25	92.73	達成
重大インシデント発生率	件/100 万時間	55.50	103.91	未達成
	件/100 万回	53.44	92.73	未達成

○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	結果
航空事故発生率	件/100 万回	0.94	3.08	未達成

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	結果
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)	0.70	0.52	達成

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	結果
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	0.00	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)	19.25	32.37	未達成

【HRC (High Risk Category) 関連指標 (発生率の3年間の移動平均値)】

カテゴリ	安全指標	令和4年	令和5年	増減
滑走路誤進入 (RI))	航空機の滑走路誤進入 100万着陸回数あたり	10.10	9.42	減少
	車両又は人の滑走路無許可進入 100万着陸回数あたり	9.07	7.31	減少
滑走路逸脱 (RE)	滑走路逸脱 100万着陸回数あたり	1.21	1.09	減少
空中衝突 (MAC)	TCAS RA通報からの回避操作※ 100万運航時間あたり	74.72	72.09	減少
	100万運航回数あたり	74.01	64.66	減少
飛行中の制御不能(LOC-I)	異常姿勢からの回復操作 100万運航時間あたり	0	0	—
	100万運航回数あたり	0	0	—
	失速からの回復操作 100万運航時間あたり	0	0	—
	100万運航回数あたり	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 100万運航時間あたり	32.66	27.09	減少
	100万運航回数あたり	17.12	13.08	減少

※安全上懸念のない、Nuisance (ニューサンス) RAを除く

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4年	令和5年
操縦士 (大型)	243	354
操縦士 (小型)	73	70
運航管理者	12	7

航空管制・運航情報	11	7
空港管理	1	0
客室乗務	53	43
整備業務	76	63
地上取扱業務	146	139
製造技術	0	0
その他※	184	128
総 計	799	811

※その他は、グライダーに関する報告

(4) 令和5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5年度の状況についての評価

令和5年度に掲げた24指標のうち目標を達成した指標は12指標に留まった。前年度目標未達成であった指標のうちの6指標は今年度目標達成となったが、前年度目標達成であった2指標（運航時間又は運航回数あたりの国、地方自治体に係る航空事故発生率）は、今年度目標未達成となった。目標未達成となった12指標に対しては、前年度と同様に、個々の事案ごとに要因分析、再発防止策の評価及び安全監査における効果の確認、関係者への注意喚起や意見交換、セミナー等による安全啓発活動等の対策を行った。

一方、これらの状況の評価するに当たっては、目標数値を超えたか否かという点のみに留まらず、トリガー値（変動幅）による数値変動の度合いを含めて評価することが必要である。FAの取組においては、実績値が過去10年間の移動平均値の変動幅+1 σ を超えた場合にAlert Level (Low)、+2 σ 若しくは+1 σ を連続で超える場合はAlert Level (High)とするとともに、HRC (High Risk Category)に関連する指標では過去3年間の移動平均が増加傾向となった場合はAlert Level (Low)とすることとしている。上記の基準に照らしてFAが必要となるのは、今年度目標未達成となった12指標のうち3指標であり、これらについては安全上の重大な問題が起こる前に対応を図ることが必要である。

Alert Level (High)

- 「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（100万飛行時間あたり）」
- 「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（100万飛行回数あたり）」

これら2指標は過去10年間の移動平均値の変動幅+2 σ を超える実績値となったことからAlert Level (High)とする。

Alert Level (Low)

- 「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）」

この指標は過去10年間の移動平均値の変動幅+1 σ の値を超えていないものの、3年連続で平均値が増加し、かつ3年連続で目標値が未達成であることからAlert Level (Low)とする。

②令和5年度にFAを実施した指標についての検証

令和4年実績値が過去10年間の移動平均値から $+2\sigma$ を超え、令和5年度にFAを実施することとした指標「定期便を運航する本邦航空運送事業者の事故発生率」、「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」については、Alert Level (High)として詳細な分析を行い、具体的な改善方策を検討実施した。また、トリガー（変動幅）を設けない指標の一つである指標「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」については1件発生したため、Alert Level (Low)として毎月の実績動向を把握し、増減の傾向を確認した。

以下にそれぞれの指標について詳述する。

○定期便を運航する本邦航空運送事業者の事故発生率

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、令和4年1月～12月における航空運送事業者の航空事故は7件発生しており、このうち6件が乱気流に起因した負傷事案となっている。

ここ数年のICAO Safety Reportによると、全世界の航空事故の中でも乱気流に起因する事故が最も多い傾向が示されている。

これらを踏まえ、令和5年度においては、航空局から航空運送事業者に対し、令和4年以降に発生した乱気流に伴う事故の事例周知とともに、突然の揺れによる負傷防止を図るための留意事項（早めのシートベルト着用サインの点灯、揺れの予報等の客室乗務員との情報共有など）等文書による注意喚起を行うとともに、その対応実施状況について監査等を通じて確認し、必要な指導を行った。また、航空局HP（適切なシートベルト着用の重要性について）への留意点掲載や当該情報に係るSNSでの定期的な発信など、一般利用者に対する啓発を実施した。

○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

原因分析等により得られた推定される共通要因を計画監査における重点項目として設定し、当該官署に加え他の全空港において重点的に確認したところ、令和5年度に監査を実施した各官署において令和4年度に発生した重大インシデントに関する情報共有が行われており、監査重点事項に対する対応についても、積極的に実施されていることが確認できた。また、令和5年の重大インシデントは令和4年と比較し、発生件数が4件から1件に減少、発生率（100万管制取扱機数あたり）も2.63から0.52へ減少しており、引き続き長期的な観点で様々な対策の有効性を確認・検証していくことが重要であるものの、FAを通して同種事案の発生件数は抑制されており、一定の効果が上がっているものと考えられる。

○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

令和4年度に発生した佐賀空港における有害鳥獣排除作業員による滑走路への無許可進入を伴う重大インシデントについて、原因分析等から得られた推定される要因や執られた未然防止策を各空港に展開のうえ注意喚起を実施してきており、安全監査や空港管理者を対象とした研修等にお

いても無許可進入にかかる未然防止策について指導してきた。また、運輸安全委員会の調査報告書の公表（令和5年11月末）を受け、各空港に再度の注意喚起を指示したところ。令和5年度の無許可進入を伴う重大インシデントは発生しなかった。FAを通じ滑走路の無許可進入をモニター、抑制にかかる指導等してきたところ、一定の効果が上がったとみられるが、引き続き、リスクが高い滑走路等への無許可進入の抑制に資する取り組みを継続する。

B) 令和6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。令和6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6年との交点とする。また、目標値をゼロとしている指標は、ゼロを維持する。

なお、令和6年1月2日に発生した羽田空港における航空事故により、既に未達成となる見込みの項目もあるが、目標値については上記の考え方にに基づき設定することとし、引き続き、各項目に定める事案の防止・抑制に向け向けて取り組んでいく。

また、令和5年度から導入したFAを行う仕組みを引き続き実施する。

(2) 令和6年度にFAを実施する指標

○Alert Level (High)

- 「定期便を運航しない航空運送事業許可及び航空機使用事業許可を受けている事業者に係る重大インシデント発生率（100万飛行時間あたり）」
- 「定期便を運航しない航空運送事業許可及び航空機使用事業許可を受けている事業者に係る重大インシデント発生率（100万飛行回数あたり）」

○Alert Level (Low)

- 「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）」

(3) 令和6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6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	0.53	件/100万時間
	1.05	件/100万回
重大インシデント発生率	1.58	件/100万時間
	3.14	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	12.73	件/100万時間
	9.16	件/100万回
重大インシデント発生率	28.55	件/100万時間
	19.84	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	12.93	件/100万時間
	15.50	件/100万回
重大インシデント発生率	3.69	件/100万時間
	4.43	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	119.46	件/100万時間
	115.02	件/100万回
重大インシデント発生率	53.09	件/100万時間
	51.12	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	0.90	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	0.67	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	0.00	件/100万回 (着陸回数)
--------------------------------------	------	-------------------

おそれのある航空事故発生率		
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	18.42	件/100万回 (着陸回数)

【HRC (High Risk Category) 関連指標】

発生率の3年間の移動平均値の減少傾向を確認)

カテゴリ	安全指標	
滑走路安全 (RS)	航空機の滑走路誤進入	件/100万回 (着陸回数)
	車両又は人の滑走路無許可進入	件/100万回 (着陸回数)
滑走路逸脱 (RE)	滑走路逸脱	件/100万回 (着陸回数)
空中衝突	T C A S R A 通報からの回避操作※	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

※安全上懸念のない、Nuisance (ニューサンス) RA を除く

3. 業務提供者の安全指標及び安全目標値

(1) 令和5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5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55社、計69社から届出がなされた。多くの事業者では令和4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18社（特定本邦2社・東京局管轄9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

令和5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5579社（航空運送事業者を除く）から届出がなされた。各認定事業場では令和4年度の安全管理に係る取組みの総括を行い安全指標・目標値を設定していた。なお、取組みの総括を踏まえて、安全指標の達成状況から、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、国内認定事業場55社のうち6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5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5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5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4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5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4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5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4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5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4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。

③空港分野

令和5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」、「安全教育の実施」、「ランプパトロールの実施」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5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6年度の妥当性の確認

令和6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5年度実績・評価及び令和6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5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6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指導する。特に、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、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の検討、基準の改正等を検討する国際会議等への参画に係る取組については、以下の通り。

A) 令和5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。

- ・無人航空機による物資配送の事業化に向けた「レベル3.5飛行」制度の新設

令和5年10月に開催された「第1回デジタル行財政改革会議」におけるドローンによる物資配送の事業化加速に係る内閣総理大臣指示を受け、デジタル技術（機上カメラの活用）により、補助者・看板の配置といった従来の立入管理措置を撤廃するとともに、操縦ライセンスの保有と保険への加入により、道路や鉄道等の横断を容易化するレベル3.5飛行制度を同年12月に新設した。

- ・「無人航空機の型式認証等における安全基準及び均一性基準に対する検査要領」及び「無人航空機の型式認証等の手続き」の改正（通達）

無人航空機の需要・期待が急速に拡大しているところ、安全確保を大前提としつつ、社会実装の加速を図ることを目的として、型式認証の申請・取得の促進に資する取組に加え、申請者がより型式認証を目指しやすくなるように認証基準及び手続きの見直しを行い、令和5年3月に「無人航空機の型式認証等における安全基準及び均一性基準に対する検査要領」及び「無人航空機の型式認証等の手続き」を改正した。

・空飛ぶクルマの実現に向けた取組

令和7年の大阪・関西万博での空飛ぶクルマの2地点間運航の実現に向けて、令和6年3月までに、空飛ぶクルマの機体の安全性、操縦者、運航安全、離着陸場等に関する基準を策定し、空飛ぶクルマの運航に必要な一連の制度整備を完了した。

空飛ぶクルマの運用概念「ConOps」について、令和4年度に策定した後の社会動向の変化に基づくアップデートや空飛ぶクルマの導入に伴う主要な課題等の記載内容の充実を目的として、改訂案に係る調査・検討を進めた。

また、国際的に調和が図られた基準の策定に向けて、令和5年6月20日に署名された、「欧州航空安全庁（EASA）との連携を強化する協力覚書」に基づいて、空飛ぶクルマの新技术等に関する諸課題や国内での制度整備の検討状況などについて情報交換を実施した。

・「RNAV航行の許可基準及び審査要領」の改正（通達）

無線施設からの電波の受信等により任意の経路を飛行する方式による飛行である広域航法（RNAV）については、航空法第83条の2の規定に基づく特別な方式による航行として位置づけ、その許可基準として「RNAV航行の許可基準及び審査要領」を制定している。

令和5年3月に、広域航法に関するICAOマニュアル（Performance-Based Navigation Manual）が改正されたことを踏まえ、RNP AR APCH航行に関する運航基準の改正を行った。

・「運航規程審査要領細則」の改正（通達）

令和4年4月に発生した知床遊覧船事故において運航管理体制の欠如が事故発生に重要な影響を及ぼしたと運輸安全委員会で分析されているところ、航空運送事業者においても、運航安全確保の観点から、運航管理者等の能力維持が重要である。

このため、従来は、運航管理担当者及び運航管理補助者に対する定期訓練・復帰訓練を義務付けていなかった小型航空機を使用した航空運送事業者に対し、大型航空機を使用した航空運送事業者と同様に、定期訓練・復帰訓練を義務付けるための改正を行った。

・「航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示」の改正（告示）

航空需要の急速な回復・拡大を受け、諸外国において旅客手荷物が紛失する事態が問題となり、旅客が預入手荷物の現在位置を特定できるように低容量のリチウム電池を内蔵した追跡装置を取り付けたいといった要望があるが、当該物品を輸送する場合、電源を切る等の安全措置が求められ、電源を切ることができない当該物品は輸送することはできないこととなっている。

国際民間航空機関の理事会において、低容量のリチウム電池であれば電源を切る安全措置を要さず輸送を可能とする危険物の航空安全輸送に関する技術指針の改訂案が提出され、承認されたことから、危険性の低いリチウム電池を内蔵した携帯型電子機器を預入手荷物として輸送を可能となるよう改正を行った。

・「航空機による放射性物質等の輸送基準を定める告示」の改正（告示）

「構造改革のためのデジタル原則」（令和3年12月24日閣議決定）を踏まえ、「デジタル原則に照

らした規制の一括見直しプラン」(令和4年6月3日デジタル臨時行政調査会決定)及び「デジタル原則を踏まえたアナログ規制の見直しに係る工程表」(令和4年12月21日デジタル臨時行政調査会決定)が策定されたことから、放射性物質等の輸送基準におけるデジタル化の可能性を検討し、BM型輸送物等の積み込み及び取り卸しの際に、放射性物質の取扱いに関する専門的知識を有する者の「立会い」をデジタル化により可能となるよう改正を行った。

- ・「特定操縦技能審査実施要領」等の改正(通達)

航空法施行規則第162条の7の規定に基づき、操縦技能審査員の認定を受けようとする者が、初任講習(操縦技能審査員の認定を受けようとする場合に、特定操縦技能審査に必要な知識を付与することを目的とした講習)を受講してから審査員の認定の申請を行うまでの期間を1年とするなど、制度運用の適正化及び明確化を図るための所要の改正を行った。

- ・整備規程審査実施要領細則の改正(通達)

航空機の飛行前点検を実施する整備従事者について、当該点検を実施する航空機の型式に対応する整備士の技能証明を有している必要がある旨を定めているところ、整備士に係る技能証明を有している者だけでなく、整備規程に基づき適切な能力、資格等を有する者として選任された整備従事者も当該点検作業を実施可能とするよう改正を行った。

- ・事業場認定に関する一般方針の改正(通達)

航空会社の国際運航する航空機が悪天候などの理由により当初の目的地以外の空港に緊急着陸し、当該空港において航空機の整備作業が必要となった場合には、航空会社が自社の整備士を当該空港に派遣し、航空機の整備作業を行っている。

欧州ではこうした不測の実態の発生時に、緊急着陸した空港に所在する整備事業者の体制や能力を予め評価した上で、当該整備事業者が整備作業や整備後の確認を行うことを可能としており、我が国においてもこれを可能とするよう改正を行った。

- ・「航空機アドレスの割当てについて」の改正(通達)

従来、我が国の航空機に対して航空機アドレスを割り当てることとしていたところ、航空機アドレスの割当てが必要であると認められる場合に、無人航空機、気球、その他航空機アドレスが必要と認められる機器に対しても航空機アドレスの割当てを可能とし、アドレスを割当て対象が、我が国の航空機に加え、無人航空機、気球、その他航空機アドレスの割当てが必要である機器になることから、「航空機アドレス」を「ICA024ビットアドレス」と改める改正を行った。

- ・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、同評価により安定した運用実績を重ねた結果、運航者等との間で同評価における滑走路状態コードによる運用で支障のないこと及び摩擦係数の測定と同測定値の提供の廃止について確認がなされたことから、滑走路における摩擦係数測定を廃止するため、令和5年9月に「空港運用業務指針」の一部を改正し令和5年11月から施行した。また、グランドハンドリング等に従事する作業員の要員不足を背景として、当該作業員の柔軟な空港内移動を拡大することにより同作業員の効率的な活用及び脱炭素化への対応の一環として、制限区域において一定の条件を満たせば安全を担保しつつ3輪車両の使用を認めることとし、令和6年3月に

「空港運用業務指針」の一部を改正し、令和6年4月に施行した。そして、航行不能航空機が長期にわたり空港運用を妨げることを防止し、早期に当該機を移動させる等により空港運用への影響を極力抑えるため、各事項をより明確にする改正とともに、滑走路等閉鎖事案状況及び滑走路運用再開までの見通しを空港利用者等に周知すること、航行不能航空機撤去に係る準備状況の確認及び訓練を定期的実施すること等とし、令和6年3月に「空港運用業務指針」の一部を改正し、令和6年4月に施行した（令和7年9月までは猶予期間を設定）。さらに、ヘリコプターが空港内の滑走路以外の離着陸を行うために使用する場所（以下「ヘリパッド」という。）の指定及び安全の確保に関する取扱いについては、各空港において統一的な措置がとられていなかったことから、空港運用及び航空交通の安全を確保し、維持向上を図るための措置の一環として、空港管理者がヘリパッドを指定する際に当該空港管理者が行うべき措置等について、新たな基準等を定めることとし、令和6年3月に「空港運用業務指針」の一部を改正し、令和6年4月に施行した（令和7年3月までは猶予期間を設定）。

- ・本邦航空運送事業者が公表する安全報告書の記載内容の充実（通達）

令和4年4月に発生した知床遊覧船事故を受け、旅客船事業においては安全情報の提供の拡充等が必要とされ、対策が進められているところ、今般、安全管理規程について、現在公表を求めているがその記載事項のうち公表すべき内容や、その他の旅客にも提供することが望ましいと考えられる安全情報については、安全報告書に記載することにより公表することとする改正を令和6年6月に施行し、令和7年4月から義務化される予定。（令和7年3月までは猶予期間を設定）

- ・安全監督体制の再構築

航空運送事業者に対する安全監督体制は、整備規程・運航規程等の審査を行う体制と規程等の認可後の監査を行う体制が分離されていたが、審査と監査の間の情報共有や連携を強化することで更なる効果的な安全監督を行うことを目的として、令和5年3月の本省航空局に続いて、令和6年4月に地方航空局においても審査と監査を一体化した安全管理組織である統括事業安全監督官を設置するための所要の改正を行った。

<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。
- 「空の産業革命に向けたロードマップ2022」に基づき、令和7年頃からの無人航空機の運航管理システム（UTM）の段階的導入を実現するべく、「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」における「運航管理WG」において関係者間での議論を重ね、令和6年3月に「無人航空機の運航管理（UTM）に関する制度整備の方針」を策定し、制度整備の基本的な考え方、UTM サービスプロバイダ認定制度（Step2）及び空域指定制度（Step3）における関係者の役割と責任、各々の制度の対象となるシステムの機能などを整理した。

【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、第6回安全管理パネル及び作業部会に参画し、付属書改正対応を支援する取組、安全リスク分析手法の検討、SMPタスクの進捗確認、次々回改訂に係るスケジュール確認等の議論をおこなったほか、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10回耐空性パネル会合に参画し、設計国・登録国間での設計審査の重複や複数の国の航空機を整備する認定工場に対する検査の重複を低減する手法、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)

2023年10月に航空環境保全委員会運営グループ(CAEP-SG)をホスト国として香川県高松市で開催し、国際航空分野におけるCO2排出削減の長期目標やその枠組み及び持続可能な航空燃料(SAF)の導入促進、騒音や排出物対策など国際航空分野における航空分野における航空環境分野全般に関する議論を行った。

また、各ワーキンググループ会合等にもオンライン・対面で積極的に参加した。

○運航パネル(FLTOSP)

第10回運航パネル及び運航パネル会合に参画し、ELT(DT)の義務化に伴うICAOマニュアル(Global Aeronautical Distress & Safety System (GADSS) Manual)の改正、運航関連の文書の電子化等に関する議論を行った。

○危険物パネル(DGP)

2023 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、シカゴ条約関連付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。また、日本とACIが共同提案した制限区域内における自動運転関連のジョブカードがADOPにおいて了承された。

○世界航空安全計画スタディグループ(GASPSG)

世界航空安全計画(GASP)の2026-2028年版や関連するガイダンスの策定について、定期的開催されるオンライン会議に参加し、「組織の課題」を特定するための標準的な枠組みに係る検討、

リスクの高い課題を特定するための標準的な枠組みに係る検討等を行った。

○アジア太平洋地域航空安全グループ(RASG-APAC)

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(APRAST)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(SMICG)

当該会議にオンライン参加し、SSPやSMSに関するガイドラインの情報及び各国のSSP、SMSに係る情報を入手した。

○無人機システムの規則に関する航空当局間会議(JARUS)

ICAOにおける本格的な議論がまだ開始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の当会議について、令和5年9月に実施された総会にオンライン参加し、情報収集等を行った。

○米国連邦航空局及びアジア・太平洋地域航空当局との耐空性調整会議(FAA-APAC)

Executive Committeeの一員として、令和6年1月にオーストラリアで開催された執行委員会に参加し、令和6年5月に開催される第24回FAA-APACで取り扱う議題等の検討に参画した他、他参加国との個別会談をとおして、各国との一層の連携強化を図った。

○米国連邦航空局及びアジア・太平洋地域航空当局とのUASの機体認証制度ワーキンググループ(FAA-APAC UCWG)

FAA及びAPAC航空当局間で、UAS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UAS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(FAA-EASA国際航空安全会議)

令和5年6月にケルンで開催されたFAA-EASA国際航空安全会議に出席して安全情報を収集するとともに、米国、欧州、英国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空飛ぶクルマの審査基準等に関して意見交換を行い、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(PTLP)

ICAO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5年11月に実施された第4回会合に参加し、コンピテンシーベースの訓練・審査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参加し、情報収集及び提案等を実施した。

○日本—米国—韓国 航空局3か国課長級会議(JCAB-FAA-KOCA Meeting)

令和5年度は、韓国(釜山)で会議を開催した。組織・サービスの状況報告、航空安全プログラム(SSP)、国家航空安全計画(仮称)(NASP)、今後のICAOUSOAP監査に関する情報共有、KOCA大邱ACC(統制センター)施設見学を実施したほか、次世代航空モビリティに対する取組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6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、社会のニーズ等を踏まえて、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。
- 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。
- 無人航空機の飛行許可・承認手続のDX化（システム的大幅改修）等を図ることにより、大幅な期間短縮を行う。
- 令和7年の大阪・関西万博での空飛ぶクルマの二地点間運航の実現に向けて、令和5年度末に整備した基準に従い、安全性の審査等を着実に進める。また、万博以降の運航拡大に向けて、引き続き「空の移動革命に向けたロードマップ」に沿って、多様な機体、高度な運航及び事業に対応するための制度整備に係る検討を行う。
- 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、運用方法等の検討を行う。
- 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>

- 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。
- ICAOの枠組みの外においても、安全管理に係るSMICG、危険物輸送に関する国際原子力機関（IAEA）や、無人航空機に係るJARUSやFAA-APAC UCWG、機材・装備品等への環境新技術の導入に係る Society of Automotive Engineers International（SAEインターナショナル）、European Organization for Civil Aviation Equipment（EUROCAE）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5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5年4月～ 令和6年3月 実績（件）	<参考> 令和4年度 実績（件）
耐空証明	航空法第10条	1,283	1,289
試験飛行等許可（有人機）	航空法第11条	679	663
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	24	17
型式証明	航空法第12条	0	5
型式設計変更承認	航空法第13条	44	46
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	83	66
修理改造検査	航空法第17条	85	88
耐空証明を受けた型式の航空機の	航空法第18条	2	2

修理又は改造のための設計の一部 変更の承認			
予備品証明	航空法第 18 条	—	1, 346
事業場認定	航空法第 20 条	240	296
従事者技能証明	航空法第 28 条、第 78 条	2, 092	2, 421
航空従事者養成施設の指定	航空法第 29 条	1	1
航空身体検査証明	航空法第 31 条	1, 467	1, 445
指定航空身体検査医の指定	航空法第 31 条	59	64
航空英語能力証明	航空法第 33 条	1, 946	2, 608
計器飛行証明	航空法第 34 条	434	317
操縦教育証明	航空法第 34 条	36	53
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	63	62
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	57	57
航空運送の用に供する機長の認定 審査	航空法第 72 条	429	438
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, 519	1, 369
飛行禁止区域における飛行の許可	航空法第 80 条	49	52
最低安全高度以下の飛行の許可	航空法第 81 条	3, 758	3, 816
特別な方法による航行の許可	航空法第 83 条の 2	137	122
無操縦者航空機の飛行の許可	航空法第 87 条	32	32
曲技飛行等の許可	航空法第 91 条	186	176
操縦練習飛行等の許可	航空法第 92 条	1, 191	1, 227
運航管理施設等の検査	航空法第 102 条	62	45
運航規程及び整備規程の認可	航空法第 104 条	1157	781
設計又は製造過程の変更の承認	航空法第 104 条の 17	9	0
型式認証（無人航空機）	航空法第 132 条の 16	3	1
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	67430	70, 626

< 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。また、空飛ぶクルマについては、新たに耐空性審

査要領第Ⅱ部に対する追加の審査基準「電動垂直離着陸機における特別要件の適用指針」を通達として発行した。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の審査を適切かつ円滑に実施した。

【業務提供者に対する監査、検査等】

(1) 航空運送分野

<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。

(イ) 特定本邦航空運送事業者に対して242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90件の監査を実施した。

なお、令和5年度は、新型コロナウイルスの行動制限緩和に向かいつつある環境の変化も考慮しながら、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等も踏まえ、監査の重点化を図るなどの対応を行った。

(ロ) 認定事業場に対して6件の新規認定検査、60件の更新検査及び7件の立入検査を実施した。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11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9件の検査を実施した。

※ 上記(イ)～(ニ)における実績値は、令和5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が5類移行となったものの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30回(内随時監査4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8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96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44件(空港27件、ヘリポート17件)の定期検査・臨時検査・SMS監査を実施した(令和5年4月～令和5年12月実績)。

B) 令和6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、空飛ぶクルマ及び無人航空機について、外国の航空当局と密接な連携等により、進展する技術に対応する適切な安全基準等を設定し、基準への適合性の審査を適切かつ円滑に実施する。

【業務提供者に対する監査、検査等】

＜継続的に実施すべき取組＞

(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運航課、統括事業安全監督官、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、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。

(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6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6年度は、定期検査を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3年に1回、検査を実施する。令和6年度は、定期検査を99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6年度は、48件（空港35件、ヘリポート13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5年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

令和5年4月から令和5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4件、重大インシデント7件及び安全上の支障を及ぼす事態868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32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87件）について報告がなされた。

B) 令和6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。

(2) 自発報告制度

A) 令和5年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

令和5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5年暦年で811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4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】 類似コールサインに関する提言

・平成 29 年度に類似コールサインに起因するヒューマンエラー等の発生リスク低減に向けた更なる対応について提言したが、今年度も類似コールサインに関して 5 件の投稿があった。運航上のリスクが高い状況であると判断したため、以下の対応について検討するよう提言する。

- 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行うこと
- 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行うこと

なお、具体的な対応としては、以下を含めること。

- ・同一管制域内に類似コールサイン機が存在する場合、これを通知し具体的な注意喚起を行う。(例：“XXX (コールサイン) , Caution Similar Call Sign” 等)
- ・同一管制域内に類似コールサイン機が存在する場合、Suffix をつける、または便名の読み方を工夫するなどの対応を行う。(平成 29 年度での提言に対する対策として示されているが、更なる促進と普及が望まれる。)

【2】 関西空港の Route 1、Route 2 Taxi 経路に関する提言

・関西空港の Route 1、Route 2 Taxi 経路について、間違えやすいとの投稿が複数寄せられている。Route 1 が J4 経由、Route 2 が J3 経由と数字の関連性が乏しいことや、Taxiway 名称による指示であったり Coded Route ID を使用した指示であったりと管制官によって指示表現が異なることにより、特に滑走路離脱時においてパイロットが瞬時に判断することが難しい状況となってしまうことが誤認する要因であると思われる。

については、Coded Route ID の名称変更 (例：Route 1⇒Route 4、Route 2⇒Route 3) など、誤認防止に必要と思われる対策の検討を提言する。

【3】 後方乱気流の発生事例の共有と対応に関する提言

・羽田空港 RWY34R への着陸機通過後の RWY05 離陸機に対する後方乱気流 (Wake Vortex) の影響、および RWY34L 横断機による RWY34L 着陸機に対する後方乱気流 (Jet Blast) と思われる事象について投稿が寄せられている。

このような後方乱気流による影響は Runway Excursion 等の重大事象につながる可能性があるため、Runway Safety に対する継続的な監視ならびに管制と事業者間で発生事例の共有と対応を検討する場の設定を提言する。

【4】 セントレア空港の VDGS の視認性改善を求める提言

・セントレア空港の VDGS について、機種によっては停止線位置が VDGS から遠くに設置されており VDGS の表示が小さく見えにくい状況であり、停止線をオーバーしてしまうリスクが存在している。スポットインにおける機材損傷や人身災害等を未然に防止するためにも、VDGS の視認性について改善するよう提言する。

【5】福岡空港の GP Hold Line に関する提言

- ・福岡空港の GP Hold Line に関する投稿が複数寄せられている。空港により GP Hold Line の表示に違いがあるのはスレットになり得ること、マーキングそのものが細く視認性に問題があるなど改善が望まれる。については、必要な対策を検討するよう提言する。(例：羽田空港と同様、GP Hold Line 手前に『GP HOLD』の Marking を設置するなど。)

対応（概要）：

- 【1】 サフィックス付加及び数字の普通読みの更なる促進、並びにヒアバックの徹底を周知する。過去の事例（F E E D B A C K等を参照）を教育訓練に活かすことで意識付けを強化する。合わせて、他国の例（同一周波数内の航空機に対し、類似コールサインに関する注意喚起を行う。）の紹介を行う。
パイロットと意見交換を行い、意識の共有を行う。(例：技術交流会を活用する)
- 【2】 管制官によって指示内容が異なるケースがある点については、統一した指示を行うよう周知を行っており、現在はA I Pにおける Route ID 名称で指示している。
なお、本設定は事前に運航者を含む関係者から意見を伺い、調整した上で決定したものであり、経路名を変更することが新たなリスクとなるおそれがあることから、経路名は現状のままとする。
- 【3】 航空会社運営協議会（A O C）、ランウェイセーフティチーム（R S T）などの場を活用し、関係者間で情報共有及び意見交換を行うよう働きかける。
- 【4】 中部空港において、令和6年度にV D G S装置の更新工事が完了。
残距離表示の数字が2 倍の大きさ（面積比4 倍）となった装置を令和6年3月より運用。(羽田などと同等表示)
- 【5】 G P 停止線標識については、現行の基準では規定されておらず空港毎の判断で設置されており、統一化されていないことから、標識の規定化に向けた検討を行い、統一化を図るべく、令和6年3月に基準改正を行った。

B) 令和6年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

令和5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。また、F E E D B A C Kの拡充を図り情報共有のための取組強化を進める。

<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。

5. 安全情報の分析等

(1) SSP委員会及び各分野における部会の取組

① SSP委員会の取組

A) 令和5年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

令和5年度におけるSSP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5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5年5月9日 第36回SSP委員会開催

令和5年9月20日 第37回SSP委員会開催

令和5年10月13日 第38回SSP委員会開催

B) 令和6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5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5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5年度における部会の開催実績は以下のとおり。

令和5年4月28日 第114回航空運送安全部会開催

令和5年5月30日 第115回航空運送安全部会開催

令和5年6月27日 第116回航空運送安全部会開催

令和5年7月31日 第117回航空運送安全部会開催

令和5年8月30日 第118回航空運送安全部会開催

令和5年9月26日 第119回航空運送安全部会開催

令和5年10月31日 第120回航空運送安全部会開催

令和5年11月29日 第121回航空運送安全部会開催

令和5年12月25日 第122回航空運送安全部会開催

令和6年1月30日 第123回航空運送安全部会開催

令和6年3月5日 第124回航空運送安全部会開催

令和6年3月26日 第125回航空運送安全部会開催

※いずれも web 開催

(ロ) 交通管制安全部会

令和5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5年度における部会の開催実績は以下のとおり。

令和5年4月27日 第115回交通管制安全部会開催

令和5年5月26日 第116回交通管制安全部会開催

令和5年6月21日 第117回交通管制安全部会開催

令和5年7月28日 第118回交通管制安全部会開催

令和5年8月29日 第119回交通管制安全部会開催

令和5年9月25日 第120回交通管制安全部会開催

令和5年10月30日 第121回交通管制安全部会開催

令和5年11月27日 第122回交通管制安全部会開催

令和5年12月26日 第123回交通管制安全部会開催

令和6年1月29日 第124回交通管制安全部会開催

令和6年3月4日 第125回交通管制安全部会開催

令和6年3月29日 第126回交通管制安全部会開催

※いずれも web 開催

(ハ) 空港安全部会

令和5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5年度における部会の開催実績は以下のとおり。

令和5年4月28日 第115回空港安全部会開催

令和5年5月30日 第116回空港安全部会開催

令和5年6月22日 第117回空港安全部会開催

令和5年7月27日 第118回空港安全部会開催

令和5年8月30日 第119回空港安全部会開催

令和5年9月29日 第120回空港安全部会開催

令和5年11月1日 第121回空港安全部会開催

令和5年11月29日 第122回空港安全部会開催

令和5年12月26日 第123回空港安全部会開催

令和6年1月30日 第124回空港安全部会開催

令和6年3月4日 第125回空港安全部会開催

令和6年3月27日 第126回空港安全部会開催

※いずれも新 web 開催

B) 令和6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5年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

令和5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。

令和5年6月23日 第33回航空安全情報分析委員会 (Web及び対面開催)

令和5年12月22日 第34回航空安全情報分析委員会 (Web及び対面開催)

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6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5年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

交通管制分野の安全情報(令和4年4月から令和5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。

令和5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。

令和5年9月6日 第10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4年度)」の公表

https://www.mlit.go.jp/report/press/kouku02_hh_000212.html

B) 令和6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5年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

令和5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4年4月から令和5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5年8月3日 第10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6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5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（航空事業安全監督室含む）、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、安全監査員等に対し知識及び技倆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

トに対する技量維持訓練等、能力向上に必要な研修を実施した。

B) 令和6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（航空事業安全監督室含む）、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、監査員定期訓練を毎年度計画する。

② 交通管制分野

A) 令和5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及び実技研修（現場OJT）を実施した。また、安全監督業務への理解促進を目的とした座学研修を実施した。この他、安全監査員の技量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6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、安全監査員の安全に対する意識向上を目的とした研修を実施する。

③ 空港分野

A) 令和5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、7月、1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6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5年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

(イ) 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6年1月に「認定事業場講習会」を、リモート形式にて実施した。

(ロ) 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。

(ハ) 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。

(ニ) 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5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6年度を取組

<継続的に実施すべき取組>

(イ) 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発活動を図ると共に、航空に関する技術品質情報を提供する。

(ロ) 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。

(ハ) 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。

(ニ) 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。

(ホ) 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。

②交通管制分野

A) 令和5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6年度の方組

<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5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11月開催し、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

航空局安全部航空安全推進室（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3月開催し、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2月開催した。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月開催した。

B) 令和6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5年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

(イ) 安全運航セミナー

航空局安全部安全政策課は、小型航空機に係る事故の再発防止・未然防止の観点から、小型航空機の操縦士をはじめとする関係者を対象とした安全運航セミナーを、全国の主要な6空港において開催し、小型航空機の安全対策、航空気象情報の利用、航空情報の高度化等について周知・啓発を行った。

(ロ) 小型航空機等に係る安全対策に関する講習会

航空局安全部安全政策課は、関係団体が主催する航空安全講習会等へ講師を派遣し、航空法令及び運航や整備に係るマニュアルを遵守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。

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5年度においては令和5年12月に3会場で対面形式にて実施し、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・啓発活動を行った。

(ハ) 小型航空機等に係る安全推進委員会

航空局安全部安全政策課は、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5年度は令和6年2月に開催し、安全啓発のための情報発信の強化、操縦士の指導監督の強化及び航空事故の未然防止のための新技術の導入検討を引き続き行うこととした。

B) 令和6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及び関係各課は、小型航空機の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、関係各課や関係団体とも連携し、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。小型航空機のほか、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

航空局安全部安全政策課及び関係各課は、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

航空局安全部安全政策課は、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・啓発活動を行っていく。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

地方航空局保安部関係各課は、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

(イ) 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

(イ) 航空機使用事業等の許可取得に向けた情報提供の充実

航空局安全部安全政策課及び関係各課は、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。

(ロ) 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) 情報管理システムの構築

A) 令和5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6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(A S I M S)の安全情報の分析及び対策の立案に資する機能向上を計画しており、システム構築に向けた仕様調整を行う。

(5) 滑走路誤進入防止のための取組

A) 令和5年度の実績・評価

令和6年1月2日、羽田空港のC滑走路において、日本航空機と海上保安庁機が衝突し、海上保安庁機の乗員6名のうち、5名が死亡する事故が発生した。また、日本航空機の乗客・乗員合わせて379名は全員脱出したものの、17名が負傷等を負うこととなった。

本事故を受けて、国土交通省は「航空の安全・安心確保に向けた緊急対策」として、管制機関に対して、復唱の確認や着陸許可を与える際の滑走路の安全確認等の基本動作の徹底を指示するとともに、航空事業者等に対して、滑走路進入時の管制指示に関する確実な復唱や操縦士間の相互確認等の基本動作の徹底を指示するなどの緊急的な対策を講じた。

また、「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」を設置し、滑走路における航空機等の衝突防止のための更なる安全・安心対策の検討を行った。なお、1月19日以降、合計7回にわたり議論を重ね、令和6年6月24日に安全・安心対策に係る中間取りまとめを公表している。

B) 令和6年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」の中間とりまとめで提言された対策を進めるとともに、今後、運輸安全委員会による事故調査報告も踏まえ、抜本的な安全・安心対策を講じていく。

第3章 本計画の実施状況の確認及び見直しについて

I C A O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（G A S P）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（仮称）（N A S P）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、N A S P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。