

資料1

空港分野の安全に関する状況



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

1. 航空安全当局における安全指標・安全目標値

令和6年の状況

- 空港内の管理する施設や運用に起因する航空事故発生率は、安全目標値を達成
- 空港内の管理する施設や運用に起因する重大インシデント発生率は、安全目標値を未達成
- 地上での作業又は地上での施設若しくは物件に起因する制限区域内事故発生率は、安全目標値を未達成

表1 安全指標/安全目標値に対する実績値(令和6年)

()：義務報告件数

安全指標	目標値 [令和6年]	実績値 [令和6年]	実績値平均 [平成28年～ 令和5年]
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 ^{※1}	0.00	0.00 (0件)	0.00 (0件)
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 ^{※1}	0.00	0.78 (1件)	0.21 (0.33件)
制限区域内事故 ^{※3} の発生率 ^{※1}	18.42	36.56 (47件)	27.34 (30.75件)

- ・ 各発生率^{※1}＝着陸回数^{※2}100万回あたりの各発生件数
- ・ 着陸回数^{※2}は、令和6年着陸回数は速報値を使用
- ・ 制限区域内事故^{※3}とは、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

〈制限区域事故の義務報告対象〉

義務報告

- ・ 作業若しくは工事に従事する者が死亡、重症又は4日以上の休業となった事態
- ・ 旅客が死傷した事態(上記の安全指標には、本旅客の負傷事案はカウントしていない)
- ・ 空港施設、車両又はその他の物件等が衝突・接触することにより航空機が損傷した事態

1. 航空安全当局における安全指標・安全目標値

平成28年～令和6年の達成状況

- 航空事故発生件数は、10年間ゼロを継続
- 重大インシデント発生件数は、令和元年、令和4年、令和6年に各1件発生
- 令和6年における制限区域内事故発生件数※は47件であり、安全目標の18件以下（令和6年着陸回数（速報値）より換算）の達成には至らなかった。
また、発生率は平成29年以降、連続未達成。

制限区域内事故発生件数[※]: 本項では旅客の負傷事案を除いた件数

表2 安全指標/安全目標値に対する実績値(平成28年～令和6年)

安全指標	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年
航空事故発生率	0.00 (0.00)	0.00 (0.00)	0.00 (0.00)	0.00 (0.00)	0.00 (0.00)	0.00 (0.00)	0.00 (0.00)	0.00 (0.00)	0.00 (0.00)
重大インシデント発生率	0.00 (0.00)	0.00 (0.00)	0.00 (0.00)	<u>0.76</u> (0.00)	0.00 (0.00)	0.00 (0.00)	<u>0.96</u> (0.00)	0.00 (0.00)	<u>0.78</u> (0.00)
制限区域内事故発生率	18.66 (25.11)	<u>25.98</u> (24.28)	22.16 (23.44)	<u>27.35</u> (22.60)	<u>25.67</u> (21.77)	<u>36.98</u> (20.93)	<u>29.63</u> (20.09)	<u>32.37</u> (19.25)	<u>36.56</u> (18.42)

※ 数値は各指標の実績値
()の数値は各年の安全目標値

1. 航空安全当局における安全指標・安全目標値

制限区域内事故発生件数※及び発生率(平成28年～令和6年)

○ 令和6年は、運航便が増加し、着陸回数も増加。下図のとおり制限区域内事故が47件発生。

※制限区域内事故発生件数：本項は安全指標に関する事項であり、旅客の負傷事案を除いた件数としている。

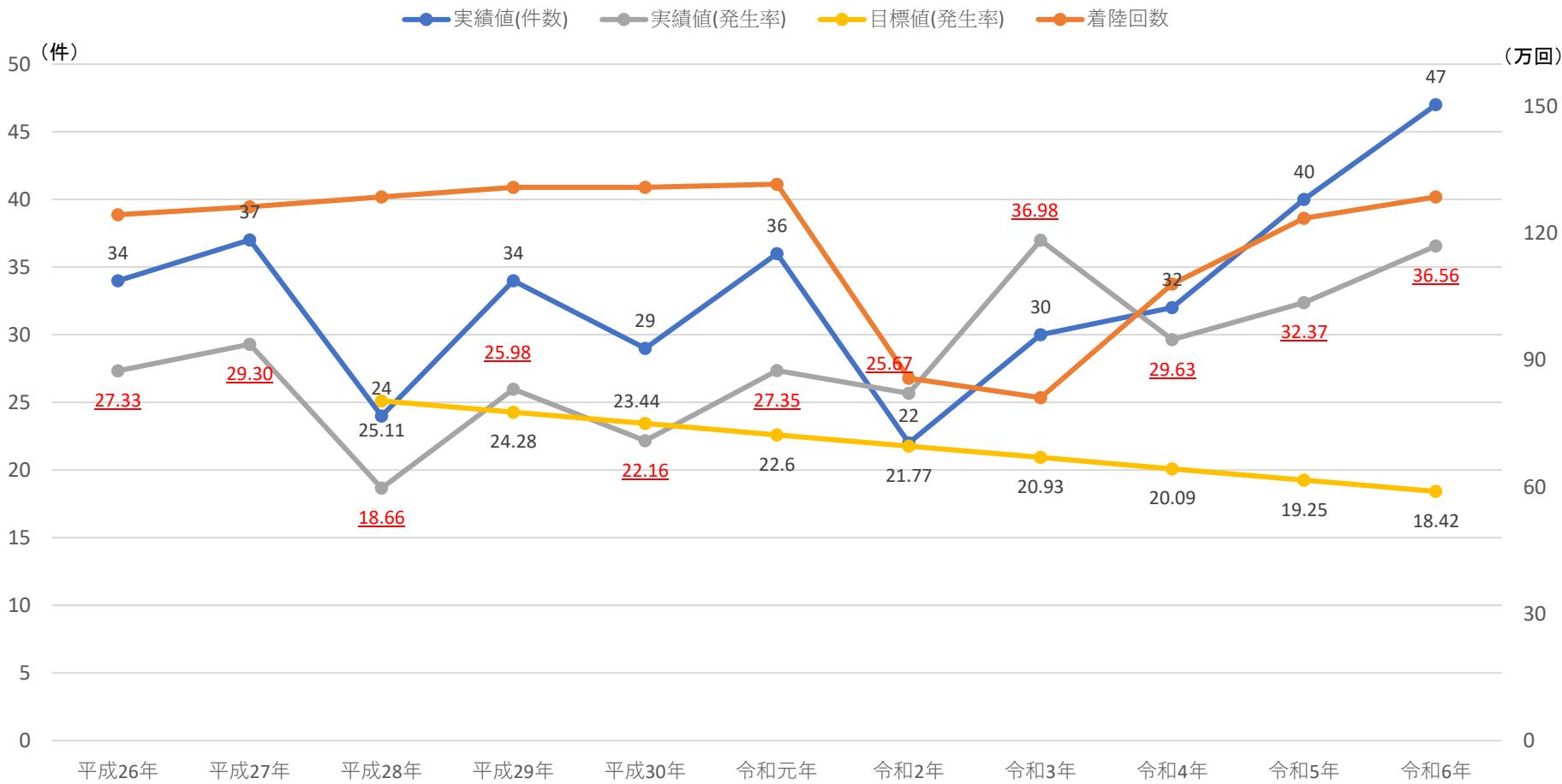


図1 制限区域内事故の発生率(目標値/実績値)と着陸回数

2. 各空港における安全指標・安全目標値

令和6年度の指標/目標値の達成状況

- 107空港から、総計846の安全指標・安全目標値が届け出られた。
- 安全目標値(全体)の達成率は、94.7%。令和5年度95.1%とほぼ横ばい。

表3 安全指標/安全目標値の達成状況(令和6年度)

空港の分類	対象空港数	指標の種類	指標数 合計	達成状況			《参考》 令和5年度 達成率
				達成	未達成	達成率	
会社管理空港	4	遅行指標	22	15	7	68.2%	59.1%
		先行指標	15	15	0	100%	91.7%
国管理空港 (運営委託した空港を含む)	20	遅行指標	103	86	17	83.5%	84.5%
		先行指標	105	105	0	100%	100%
共用空港	7	遅行指標	25	23	2	92.0%	96.0%
		先行指標	24	24	0	100%	100%
地方管理空港 (運営委託した空港を含む)	64	遅行指標	266	250	16	94.0%	95.8%
		先行指標	212	209	3	98.6%	99.5%
公共用ヘリポート	12	遅行指標	52	52	0	100%	97.5%
		先行指標	22	22	0	100%	100%
合計	107	指標合計	846	801	45	94.7%	95.1%
		遅行指標	468	426	42	91.0%	91.6%
		先行指標	378	375	3	99.2%	99.4%

【遅行指標】 安全管理活動の成果・効率性を評価するため、結果として発生した安全に関する事象を事後的に示す指標

【先行指標】 将来の安全指標に影響を及ぼす可能性がある現在の状況を示す指標

【達成/未達成】 設定された安全指標について、安全目標値を達成したか否かを示したもの

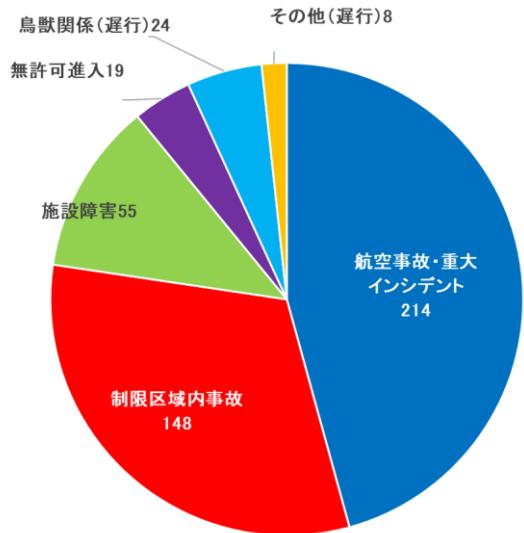
【達成率】 指標数合計のうち、安全目標値を達成した指標数の割合(%)

2. 各空港における安全指標・安全目標値

令和6年度の安全指標の設定状況及び未達成状況

- 設定状況は、遅行指標468、先行指標378の内訳は下記のとおり。
- 未達成状況は遅行指標42、先行指標3の内訳は下記のとおり。

【遅行指標:468指標】



【先行指標:378指標】

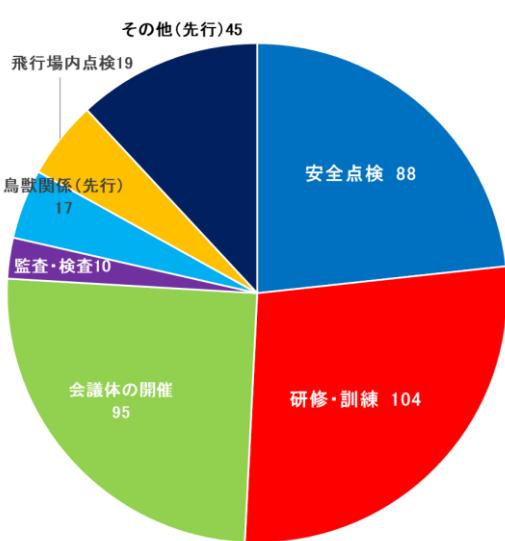
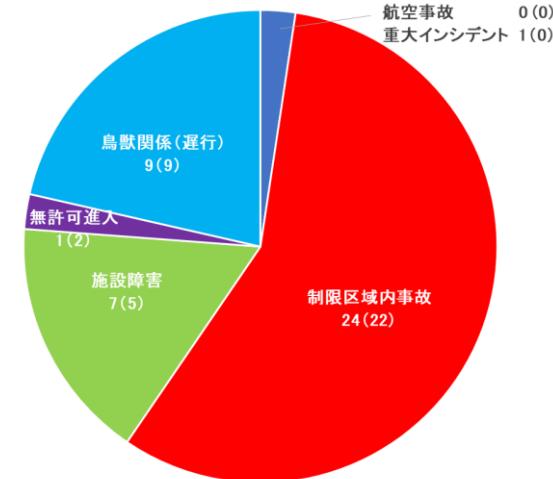


図2 安全指標の設定状況(令和6年度)

【遅行指標:42(38)指標】

※ 括弧内は令和5年度実績



【先行指標:3(2)指標】

※ 括弧内は令和5年度実績

- ・事業者との共同安全パトロール:0(1)
- ・ランプパトロール:0(1)
- ・制限区域安全視察の実施:1(0)
- ・安全管理委員会の開催:2(0)

図3 安全指標の未達成状況(令和6年度) 5

2. 各空港における安全指標・安全目標値

令和6年度の制限区域内事故発生率(全国共通指標)の達成状況

- 全国共通指標の達成状況は下表のとおり。
- 空港数での達成状況は、令和5年度の87%から約90%に上昇。
- 未達成空港の内訳は以下のとおり。

表4 目標値/実績値未達成空港

達成指標	空港数	達成	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	107	96	11*

* 目標値を未達成の11空港の内訳

- ・ 会社管理空港 : 関西
- ・ 国管理空港(運営委託した空港を含む) : 新千歳、東京国際、福岡、新潟、高松
- ・ 共用空港 : 丘珠
- ・ 地方管理空港(運営委託した空港を含む) : 旭川、出雲、奄美、名古屋

2. 各空港における安全指標・安全目標値

〔大規模空港〕

空港名	未達成となった安全指標	安全目標値	実測値	件数
関西国際空港	制限区域内事故のうち、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※ ※安全情報等取扱指針別紙1.に記載されているもの(着陸回数100万回あたり)	23.02以下	100.59	10
新千歳空港	空港の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(着陸回数100万回あたりの発生件数)	0.00以下	7.45	1
	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(着陸回数100万回あたりの発生件数)	12.47以下	44.74	6
東京国際空港	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(重大事案)(※)の発生率 ※「安全情報等取扱指針別紙5.1(1)③イに該当する事態(着陸回数100万回あたりの発生件数)	28.26以下	78.4	19
福岡空港	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(奈多地区含む)【着陸回数100万回あたり】	23.22以下	32.15	3

〔国等管理空港、地方等管理空港〕

空港名	未達成となった安全指標	安全目標値	実測値	件数
新潟空港	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(着陸回数10万回あたりの発生件数)	0	1.0	1
高松空港	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【着陸回数1万回あたり】 *「安全情報取扱等取扱指針」5.1(1).③.イに該当するもの	0.00以下	0.01	1
丘珠空港	着陸回数1万回あたりの制限区域内事故発生率 (制限区域内事故発生件数は安全情報等取扱指針に基づく義務報告による制限区域内事故)	0	0.01	1
旭川空港	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(着陸回数1万回あたりの発生件数)	0.51以下	2.92	1
出雲空港	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(着陸回数1万回あたりの発生件数)	0.00以下	0.03	2
奄美空港	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【着陸回数1万回あたり】「安全情報等取扱指針」5.1(1)③イに該当するもの	0.00以下	1.53	1
名古屋飛行場	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(着陸回数2万回あたりの発生件数)	0.00以下	3.83	1

資料2

空港分野の安全情報の分析と対策

1.令和6年度 空港分野の安全情報(義務報告対象)の発生状況

- 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事故等は以下のとおり。
- ✓ 航空事故は「0」件、重大インシデントが「1」件発生した。
(航空事故は過去10年間「0」件を継続、重大インシデントは令和元年度に東京国際「1」件、令和4年度に佐賀空港「1」件に続き制度開始以降、3例目)
- ✓ 安全上の支障を及ぼす事案の発生件数は「106」件であり、昨年度「115」件から減少

表1 令和5年度の事態別・月別発生件数

単位:件

		令和6年度												合計
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
事故														0
重大インシデント														1
安全上の支障を及ぼす事態		10	10	5	11	7	9	13	4	10	8	14	5	106
制限区域内事故		4	5	3	3	4	2	6	3	7	5	9	3	54
施設・設備の破損		5	2	1	5	2	2	5			2	1	1	26
誤った操作・運用		1	3	1	3	1	5	2	1	3	1	4	1	26
空港道路の管理不備														0

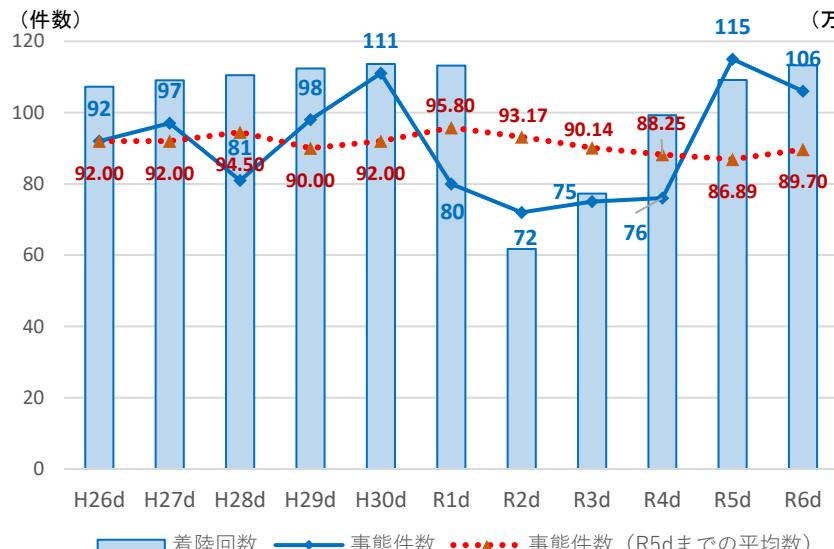


図1 事態全数と着陸回数

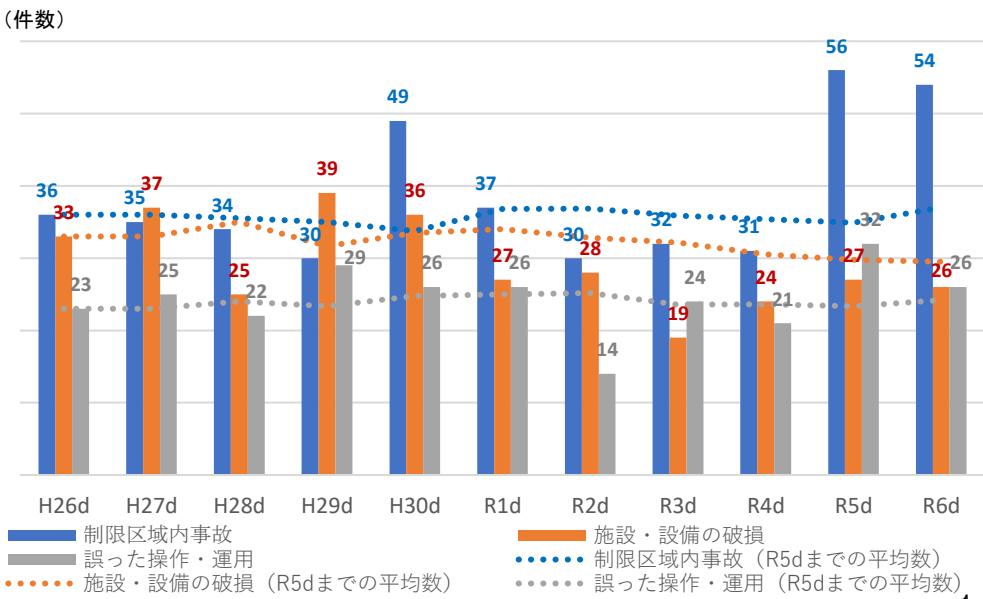


図2 事態の各件数と平均値

2-1. 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 (制限区域内事故)

- 1) 全体
- 2) 作業員の死傷
- 3) 旅客の負傷
- 4) 航空機の損傷
- 5) 制限区域内事故に関する分析

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であって、以下に掲げるもの(制限区域内事故)

- ・ 作業又は工事に従事する者が死亡・重傷を負った事態、又は負傷したことにより4日以上の休業となった事態(作業員の負傷)
- ・ 旅客が負傷した事態(旅客の負傷)
- ・ 航空機と空港施設又は車両若しくはその他の物件等が衝突又は接触することにより航空機が損傷した事態(航空機の損傷)

- 制限区域内事故全体について、令和6年度は計54件 の報告
- ✓ 令和5年度から2件減少、報告制度開始以降、最多となった令和5年度の56件に次ぐ54件であった。
- 令和6年度の着陸回数(速報値)は対令和5年度比104%(4%増加 約127万回→132万回)であった。
- ✓ 作業員の負傷事案が対令和5年度比4件増の33件で、過去最多を更新した。
- ✓ 旅客の死傷事案は、対令和5年度比4件減の5件発生。
- ✓ 航空機の損傷事案は、対令和5年度比2件減の16件で、過去の発生件数の推移は横ばい。

表2 制限区域内事故(件数)

	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
作業員の負傷	18	15	13	11	21	16	13	14	17	29	33
旅客の負傷	4	5	10	1	10	3	0	2	1	9	5
航空機の損傷	14	15	11	18	18	8	17	16	13	18	16
計	36	35	34	30	49	27	30	32	21	56	54

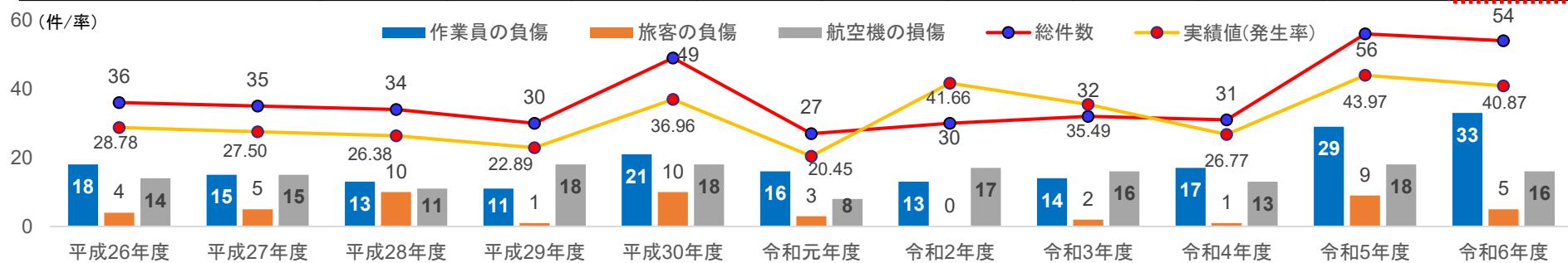


图3 制限区域内事故と実績値(発生率)

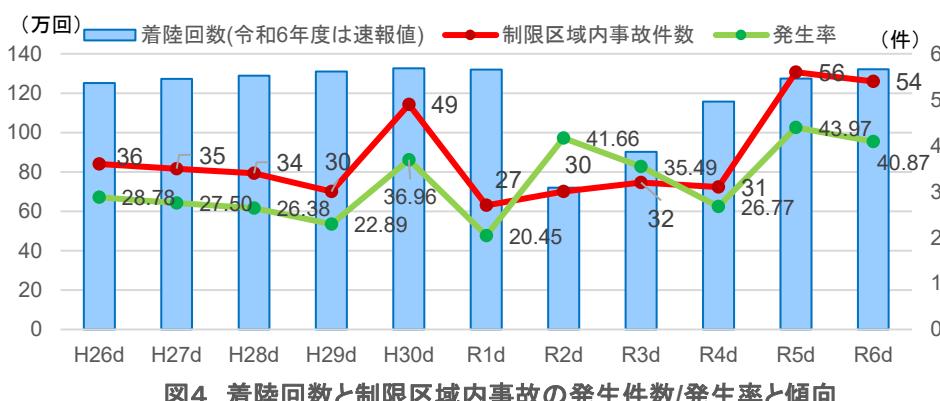


图4 着陸回数と制限区域内事故の発生件数/発生率と傾向

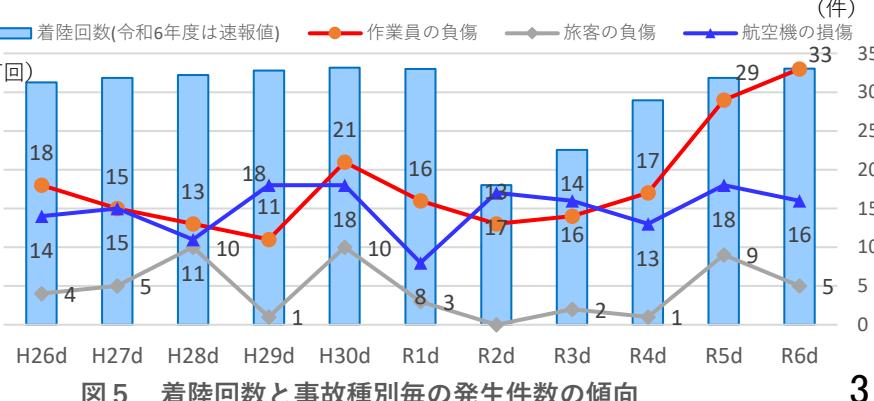


图5 着陸回数と事故種別毎の発生件数の傾向

- 空港規模別でみると大規模空港が43件で対令和5年度比6件減少した。

当事者※：事故にかかわった地上作業員

- 大規模空港の対令和5年度比は、成田国際(13→3)、那覇(5→0)が大きく減少した。

新千歳、東京国際、関西は増加した。(東京国際(17→19)、新千歳(2→6)、関西国際(5→10))

- 全件数の当事者※の業種でみると、

グランド作業系(整備作業を含む)が89%、空港管理系が10%で、グランド作業系のなかでもグランドハンドリング作業が多くを占める。

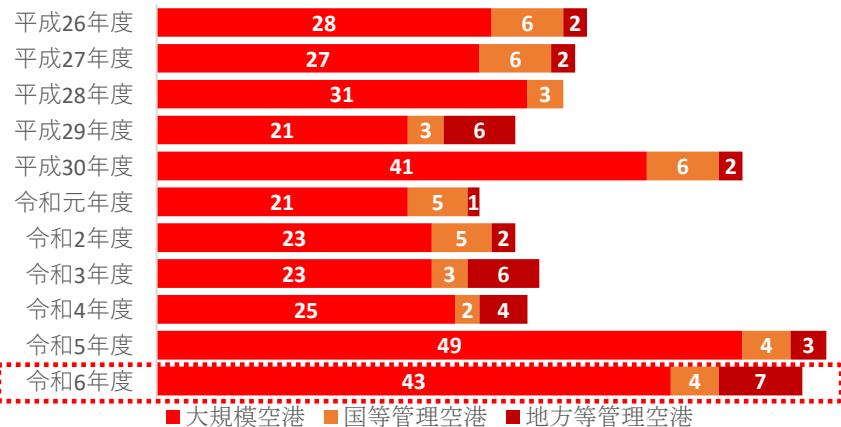


图6 空港規模別の制限区域内事故発生件数の推移

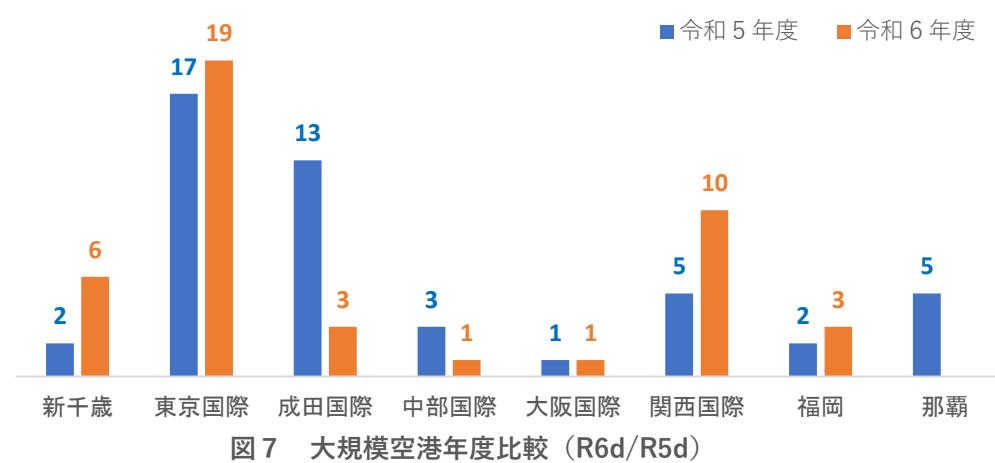


图7 大規模空港年度比較 (R6d/R5d)

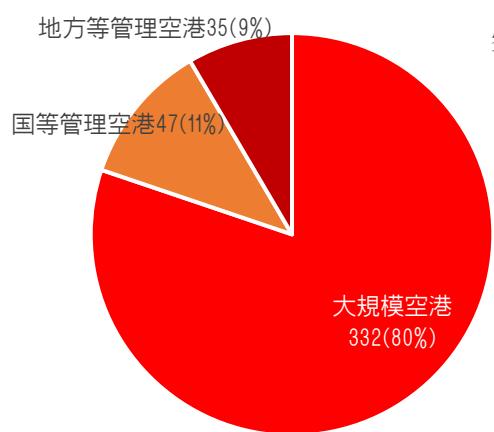


图8 空港規模別発生割合

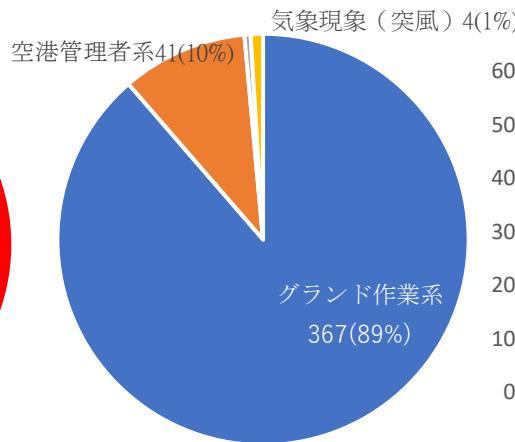


图9 当事者業種割合

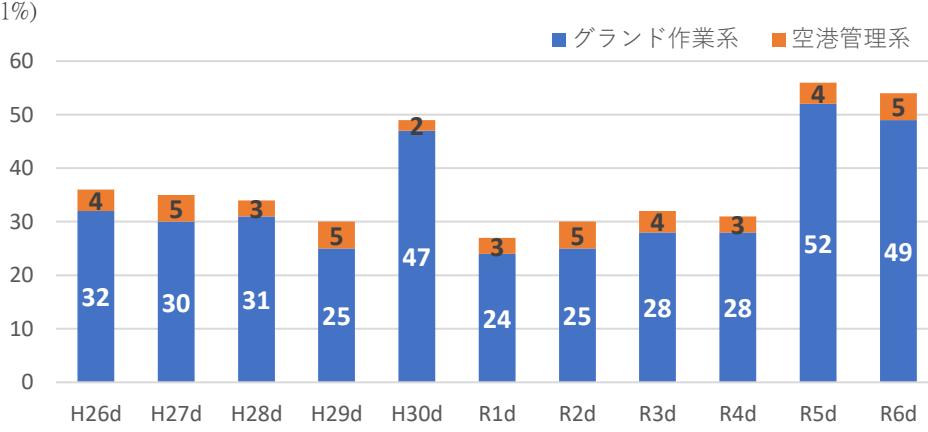


图10 業務別年度発生件数

2) 作業員の負傷

- 令和6年度は33件と対令和5年度比4件増加
- ✓ 直近では令和3年度以降増加傾向となり、着陸回数との相関はみられない。
- 大規模空港で対令和5年度比1件増加。(成田国際は5件減少、東京国際が2件、関西国際が2件増加。)
- 国等管理空港は、令和5年度と同様であり、同一の空港で複数発生している空港はない。
- 地方管理空港は、令和5年度と比べ3件増加した。
- 当事者の年齢層では20代が最も多く、次いで50代である。経験年数は5年未満が圧倒的であり、全体の54%を占める。

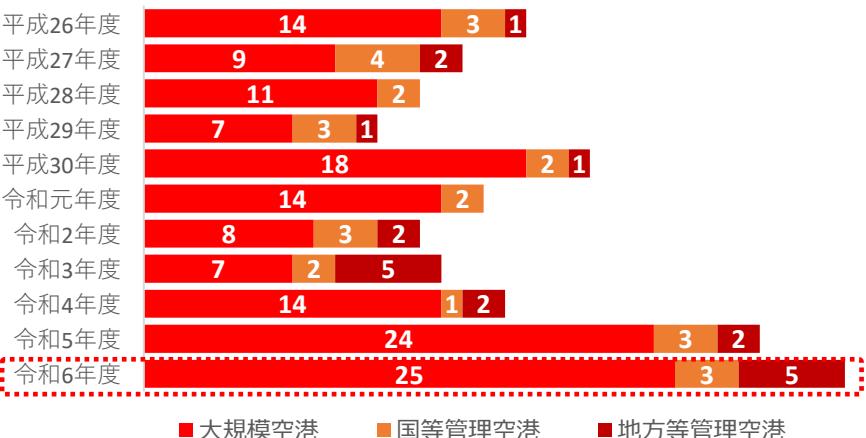


図11 「作業員の負傷」発生件数

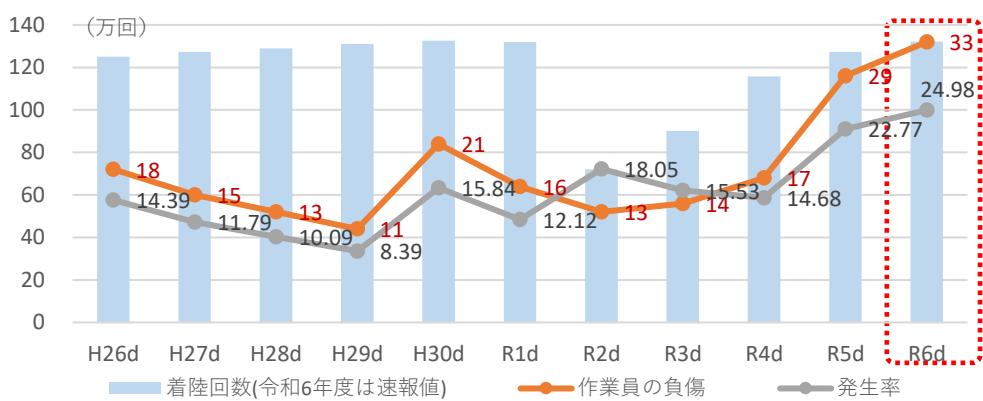


図12 「作業員の負傷」件数の推移と着陸回数

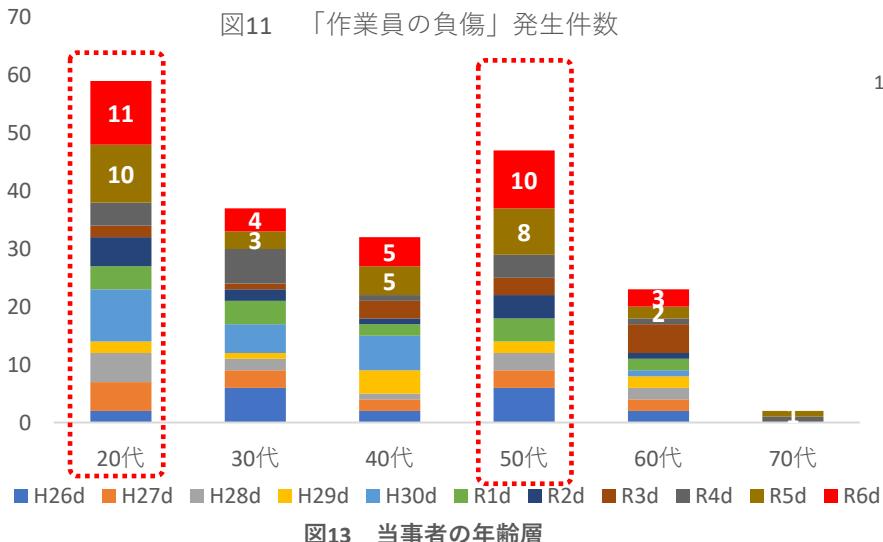


図13 当事者の年齢層

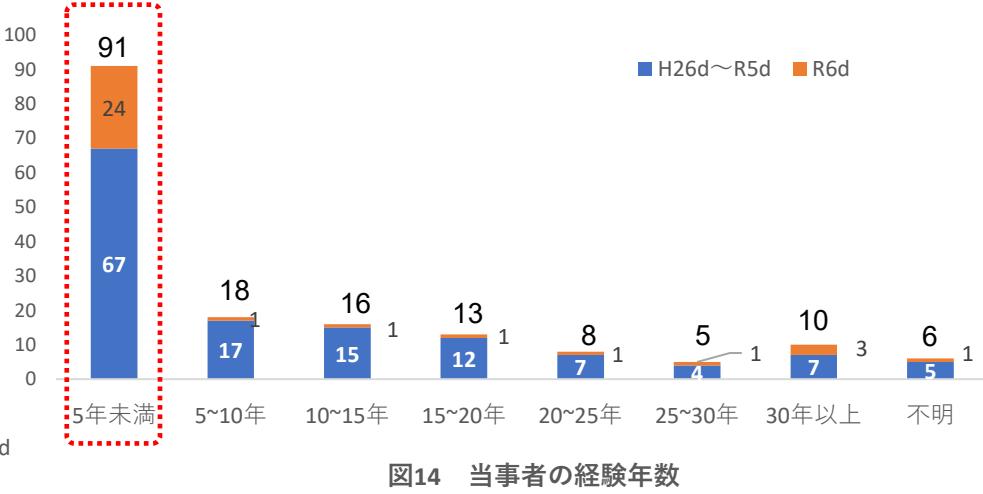


図14 当事者の経験年数

2) 作業員の負傷(空港規模別_年齢層・経験年数)

- 年代別の発生件数では、20代が突出している。次いで50代が多い。
- 大規模空港以外では、20代以外の年代が多い。(大規模空港以外は、作業員年代構成で若年層の割合が少ないと推定される。)
- 空港規模によらず、5年未満の経験年数によるもの圧倒的に多い。

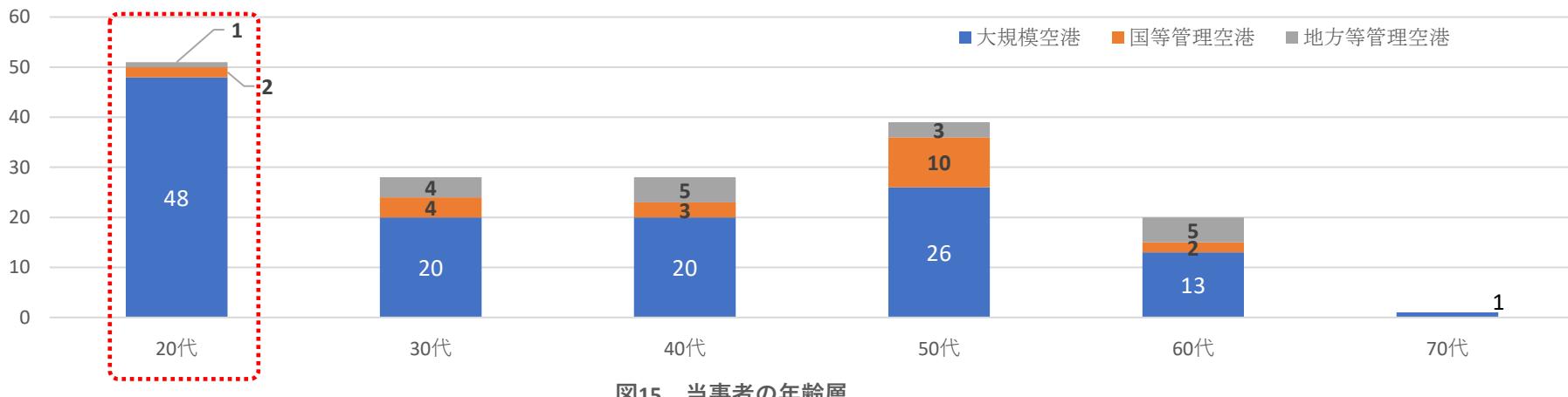


図15 当事者の年齢層

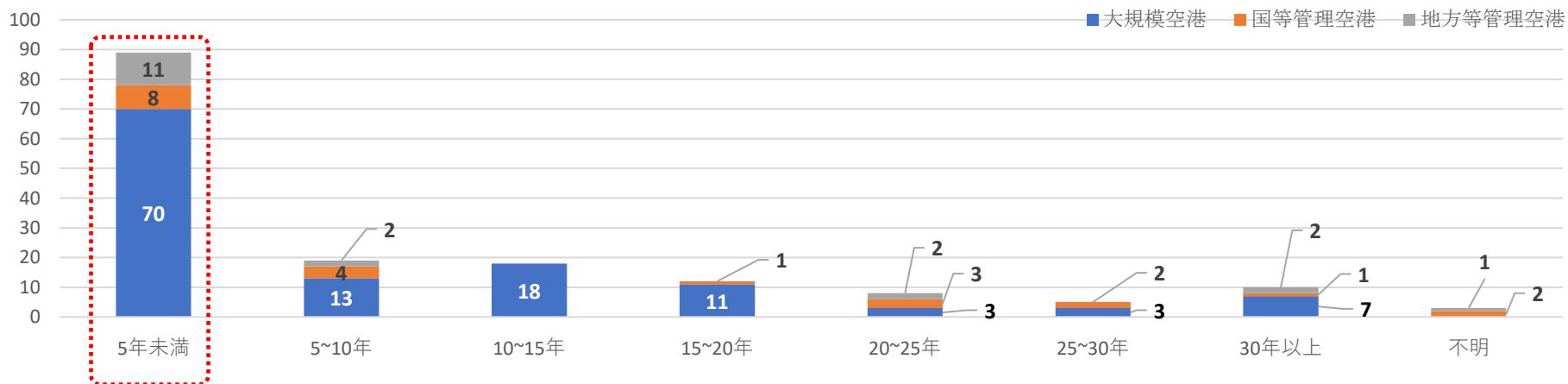


図16 当事者の経験年数

2) 作業員の負傷(月別・空港別)

- 月別発生件数の推移をみると夏場(6-9月)は対令和5年度比では低減していたものの、10月以降(11月を除く)は、対令和5年度比で増加傾向がみられる。
- 令和6年度の空港別の発生件数をみると成田国際は対令和5年度比5件減少した。東京国際は2件増加、関西国際で2件増加したが、特定の空港での特徴はなく、傾向的なものはみられない。

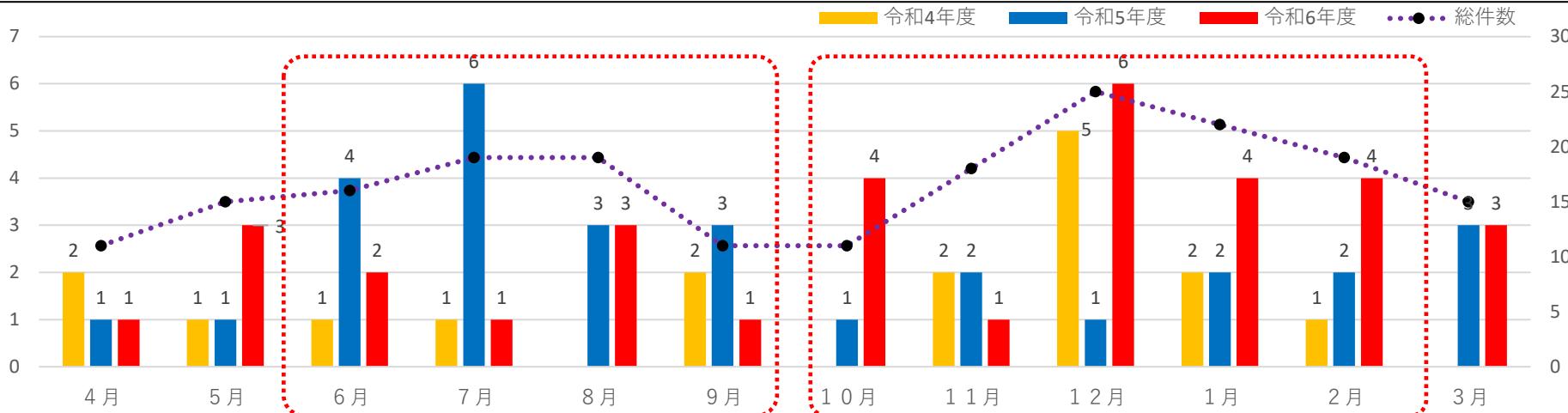


図17 月別発生件数の推移

■ 令和4年度 ■ 令和5年度 ■ 令和6年度

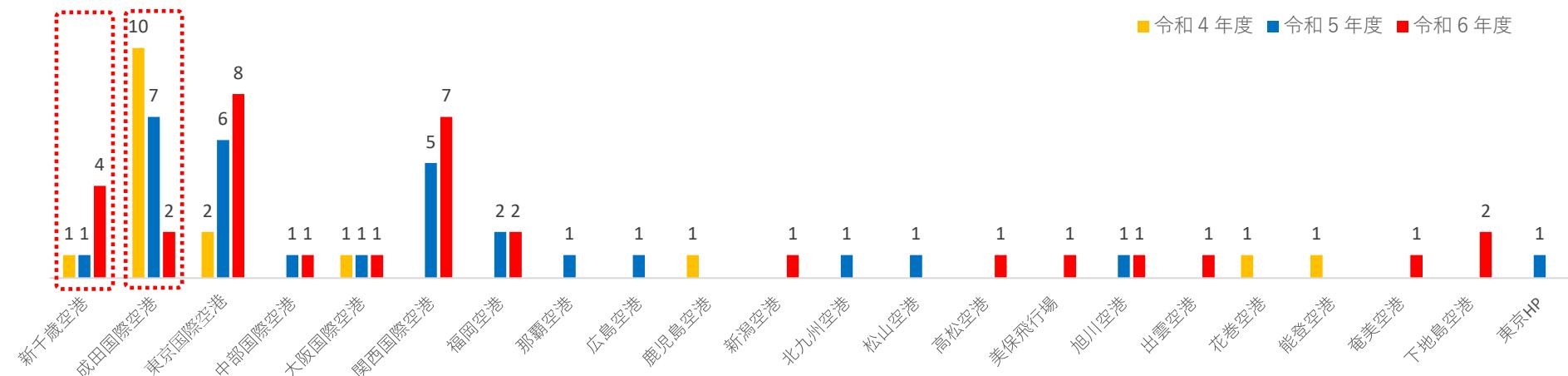


図18 空港別発生件数 (直近3カ年比較)

2) 作業員の負傷(R6d_発生事案分類)

- 転落事案は令和5年度11件から4件に減少。
- 車両運転に関する負傷事案が令和5年度11件(車両対車両・物件6件+車両対人5件)から9件(車両対車両・物件4件+車両対人5件)と減少。
- 転倒事故は、令和5年度1件から7件に増加。

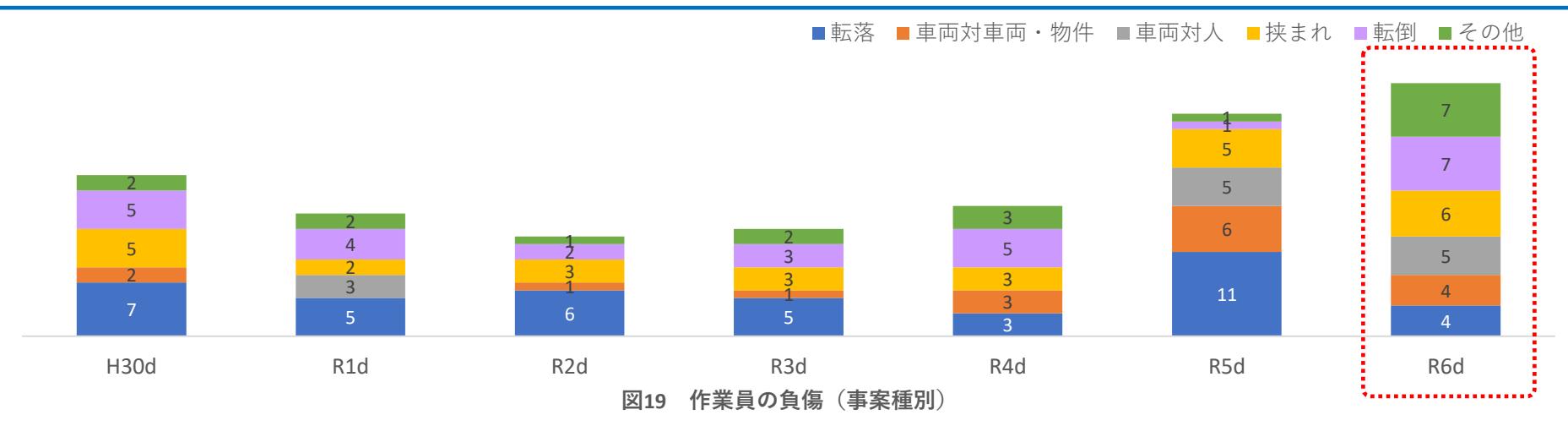


図19 作業員の負傷 (事案種別)

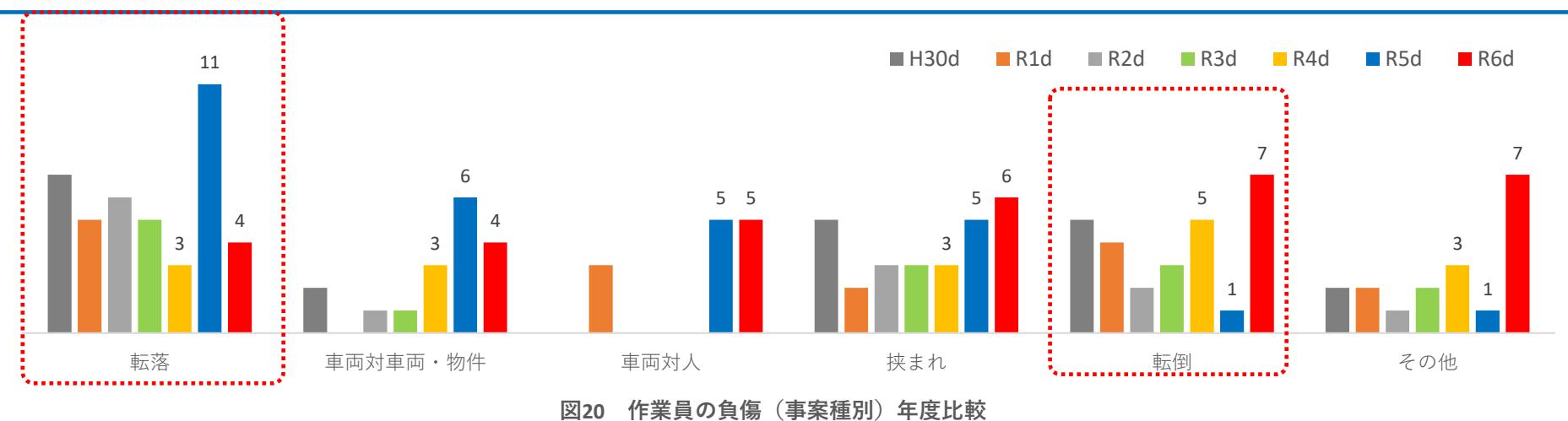


図20 作業員の負傷 (事案種別) 年度比較

2) 作業員の負傷分析

表3 令和6年度の制限区域内事故(作業員の負傷)に係る空港規模別

()内は平成26年度から令和6年度までの総計

比較項目	大規模空港	国等管理空港	地方等管理空港
発生件数	25件(総数151件)	3件(総数28件)	5件(総数21件)
当事者の年齢層	20代が多い	50代が多い	40代、60代が多い
経験年数	5年未満が多い	10年未満が多い	5年未満が多い
負傷に至った主な作業	貨物等取扱作業 車両関係事故	徒歩での移動時	工事が空港管理作業に關係

- 令和6年度は、転落による負傷事案が4件と対令和5年度比で7件減少した。
- 車両関係事故は、9件で対令和5年度比2件減少したものの、大きな減少には至っていない。
- 挟まれ事案については、6件で対令和5年度比で1件増加した。いずれもカートの連結作業時によるものが多い。
- 転倒事案は7件で対令和5年度比で6件と大幅に増加した。凍結路面によるものや、車両等の作業器材から降りる際に発生したものが多い。

3) 旅客の負傷①

- 発生件数は5件で対令和5年度比で4件減少。
 - ・ パッセンジャーステップからの降りる際に足を踏み外したものが2件
 - ・ ランプバスの運転操作(急ブレーキ)によるものが1件
 - ・ ランプバスへの乗車の際に足をぶつけたものが1件
 - ・ エプロンを徒歩にて移動中による転倒によるものが1件
- 空港別では東京国際が多く、東京国際はパッセンジャーステップでの転倒が最も多いものの、対令和5年度比で4件減少した。東京国際は運航便が多く、パッセンジャーステップが必要なオープンスポットでの運用が多いためとみられる。
- 負傷者の年齢は、比較的高齢の方が多い。
- 事業者により、旅客への声かけ(機内アナウンスや、ステップ使用時の注意喚起)や、ステップへの注意喚起ステッカーの添付に加え、ステップを降りる旅客の状況を注意深くモニターし、必要に応じ、手荷物介助等の対応の実施等の対策がとられている。



図21 旅客の負傷発生件数(空港規模別)

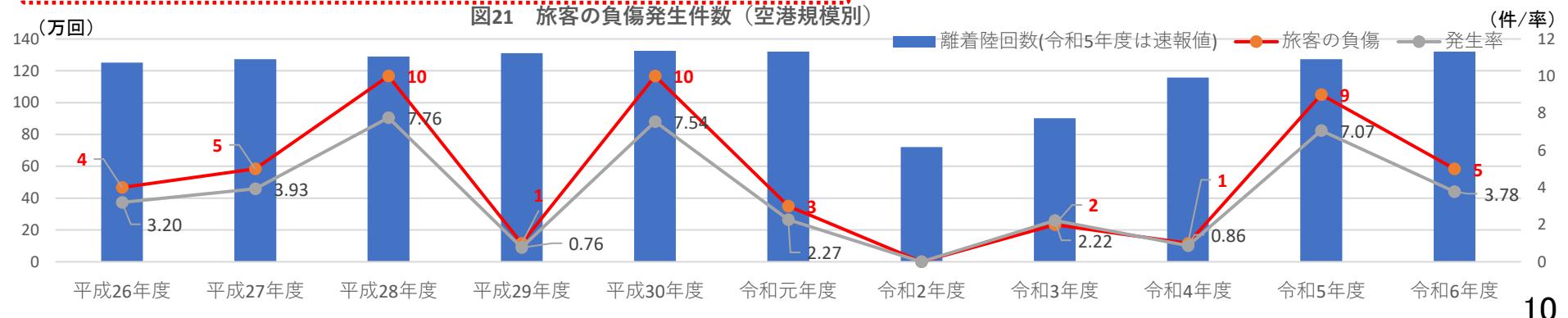


図22 旅客の負傷件数の年度推移と着陸回数

3) 旅客の負傷②

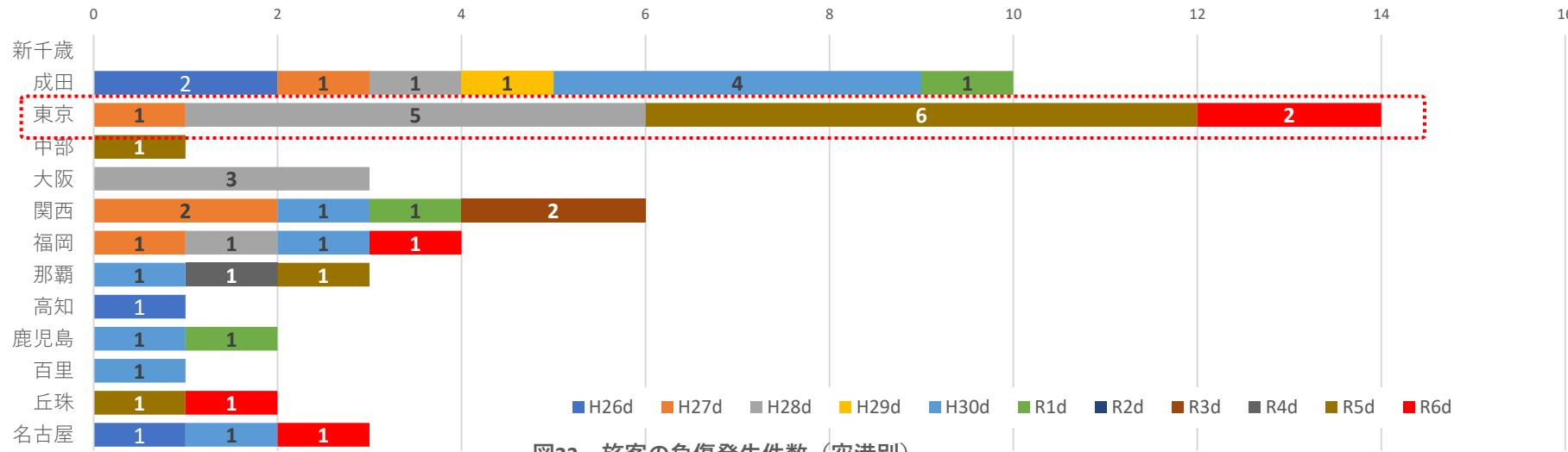


図23 旅客の負傷発生件数（空港別）

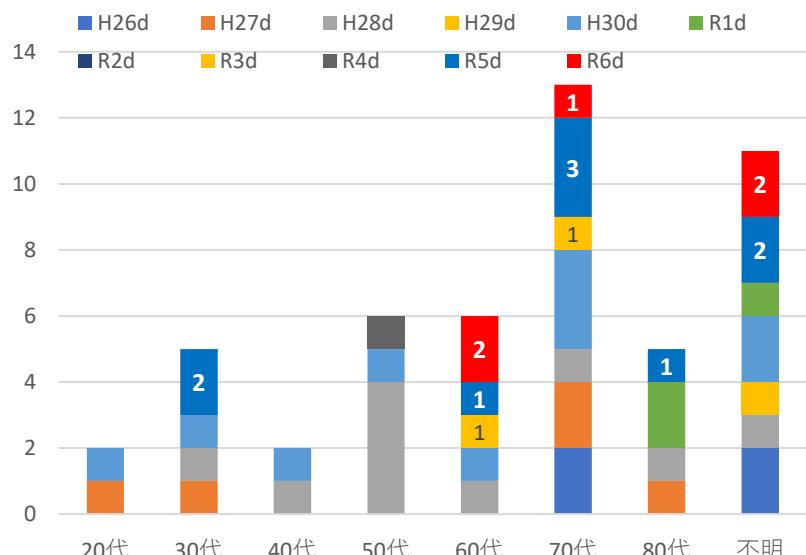


図24 負傷旅客の年齢

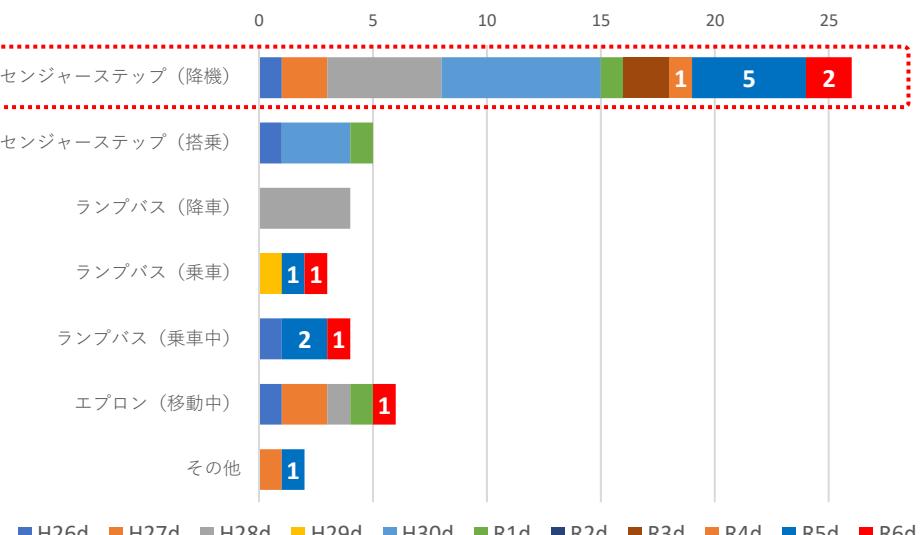


図25 発生時状況

4)航空機の損傷

- 発生件数は16件と、令和5年度より2件減少した。
- 空港規模別でみると、国等管理空港は令和5年度と同様、発生していない。
- 当事者の年齢層でみると、「30代」が最も多く、次いで「20代」となっている。
- 5年毎の経験年数でみると5年未満が最も多く、次いで「5年から10年未満」となっている。



图26 航空機の損傷発生件数 (空港規模別)

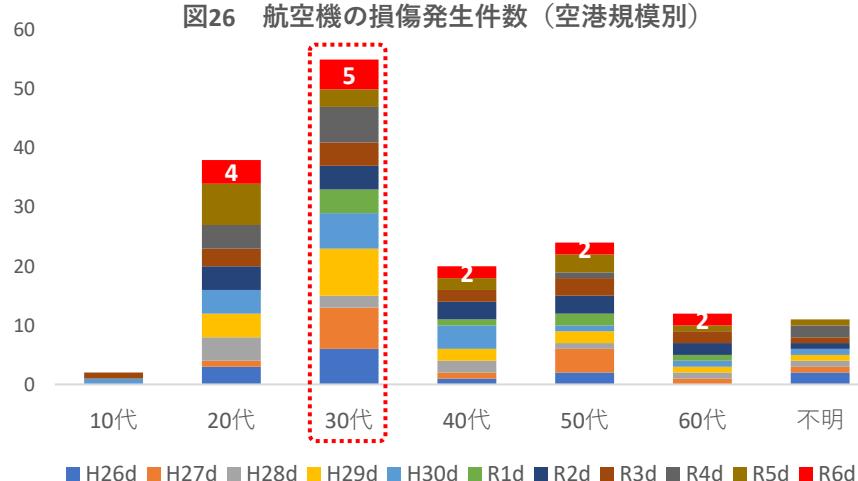


图28 当事者の年齢層

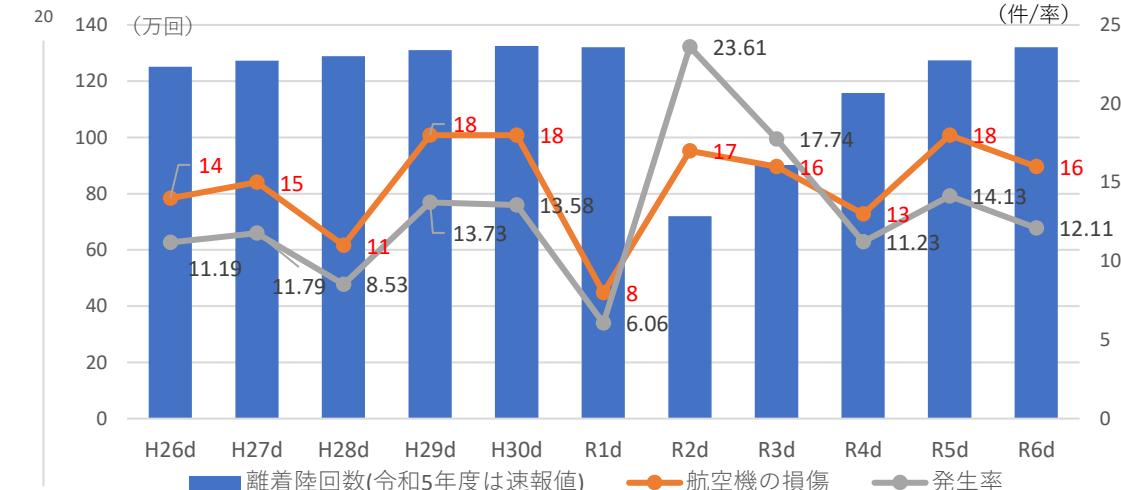


图27 発生率と着陸回数

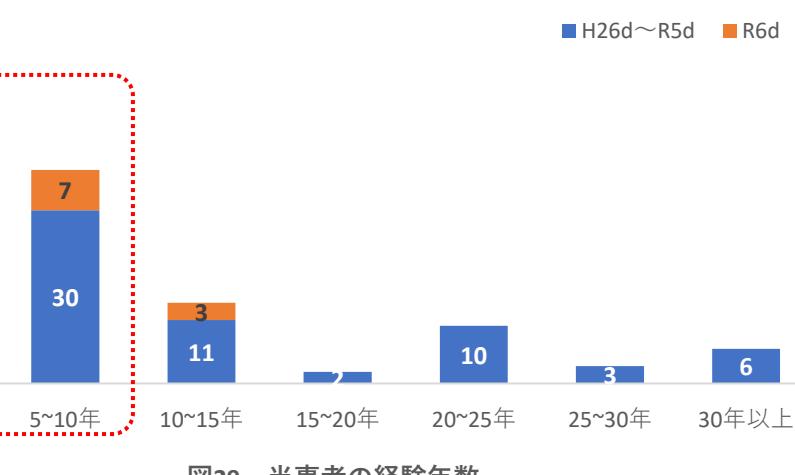


图29 当事者の経験年数

4)航空機の損傷(月別・空港別)

- 月別発生件数の推移は特に傾向はみられない。
- 大規模空港では、成田国際が1件(対令和5年度比で5件減)、東京国際が9件(対令和5年度比で4件増)。
- 国等管理空港で発生はなかった。地方等管理空港では、福島で1件発生。

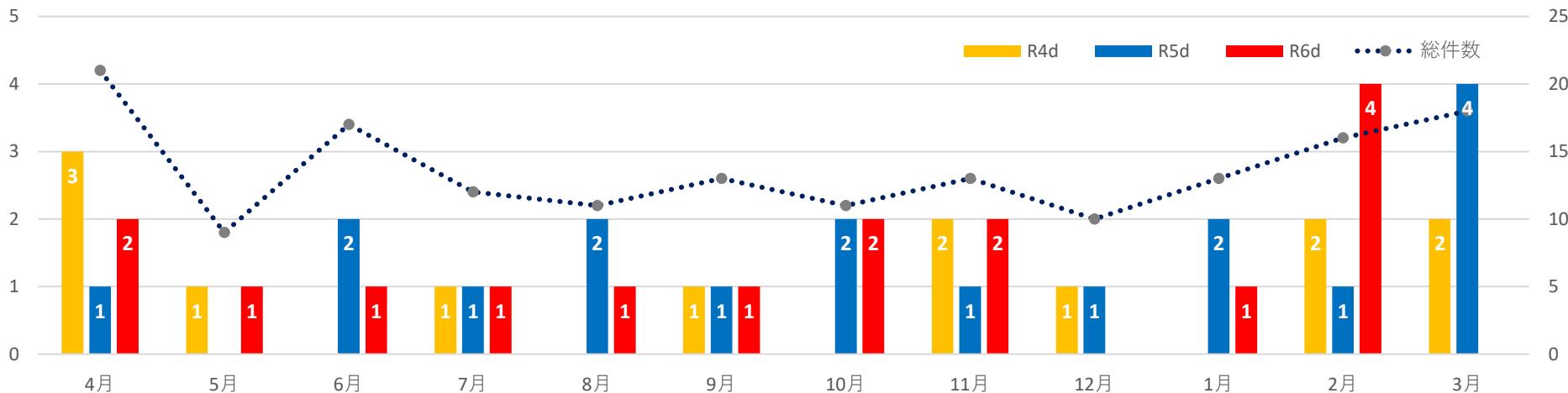


図30 月別発生件数の推移

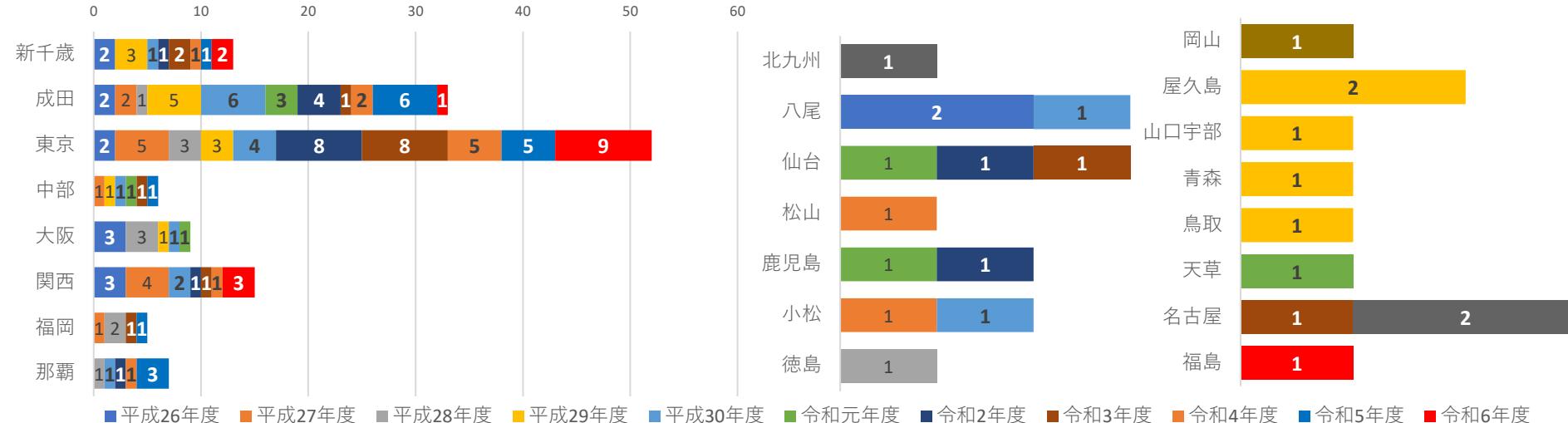
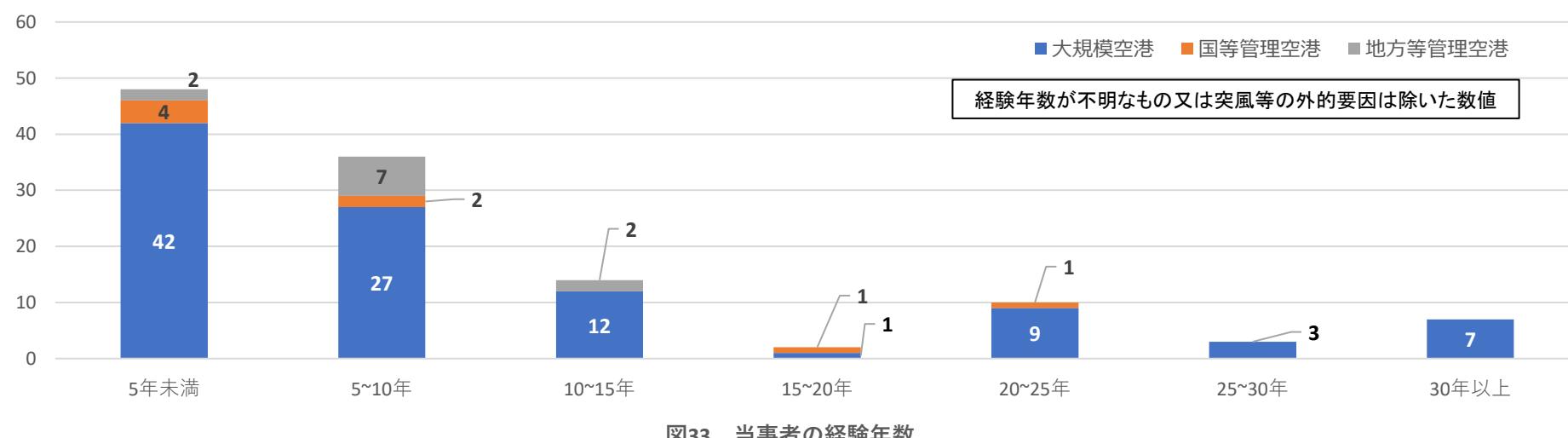
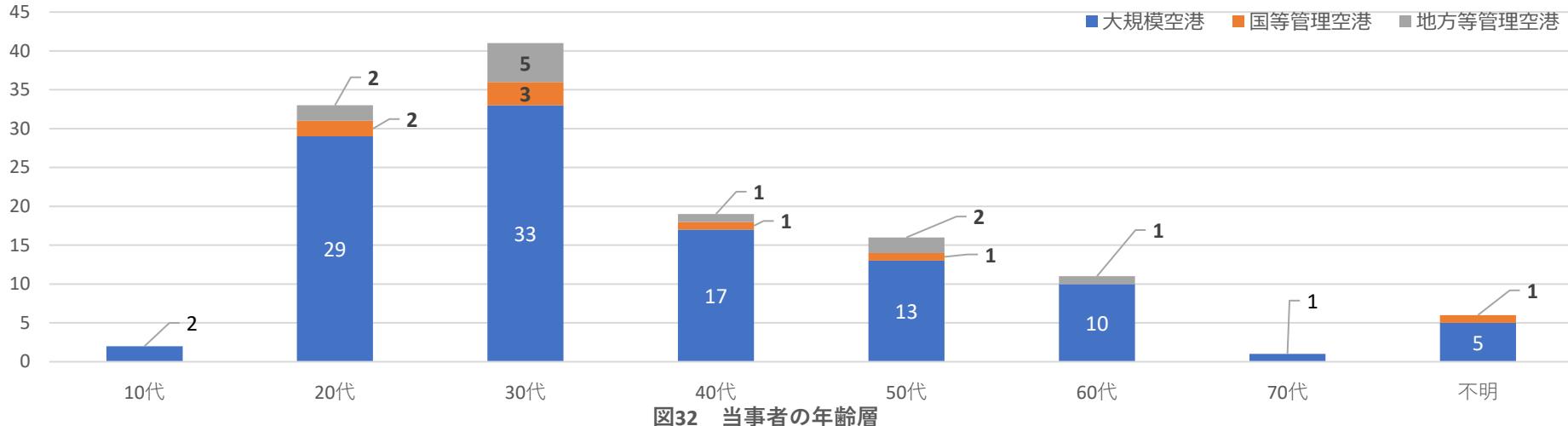


図31 航空機の損傷事案の発生件数累計 (空港別)

4)航空機の損傷(空港規模別_年齢層・経験年数)

- 全体の年齢層でみると、30代が最も多い、次いで20代が多い。
- 空港規模別でみても30代が最も多い。
- 経験年数でみると「5年未満」が最も多い、次いで「5~10年」の経験年数の者が多い。



4)航空機の損傷(R6d_発生事案分類)

- 航空機の地上走行支援作業であるトeing、プッシュバックによる事案が3件発生した。
- PBB操作による事案が3件発生し、対令和5年度比で2件増加した。
- 機体接続する車両にかかる事案が4件発生し、対令和5年度比で4件減となり、半減した。

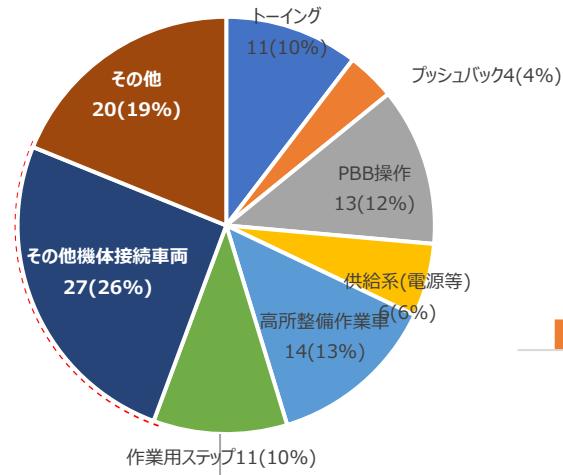


図34 航空機の損傷（作業別割合）

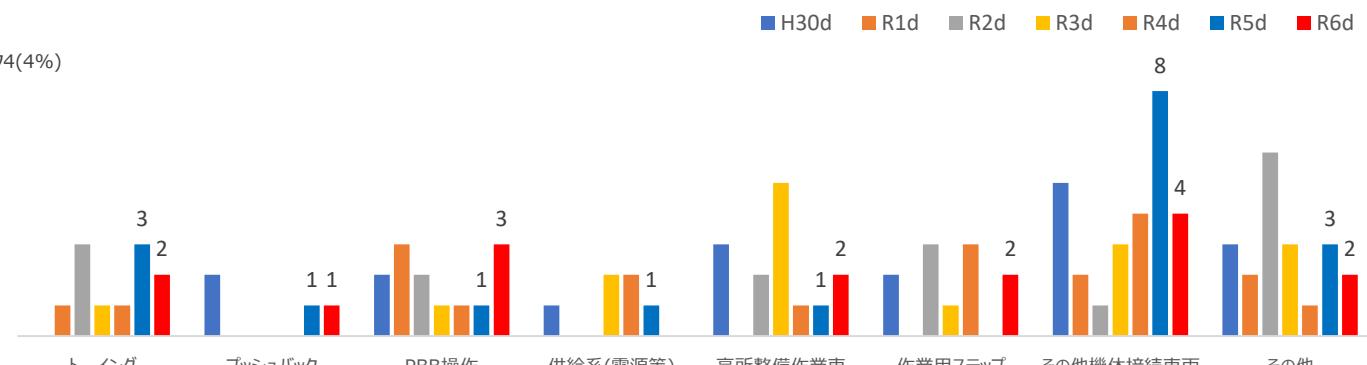


図35 航空機の損傷（作業種別）

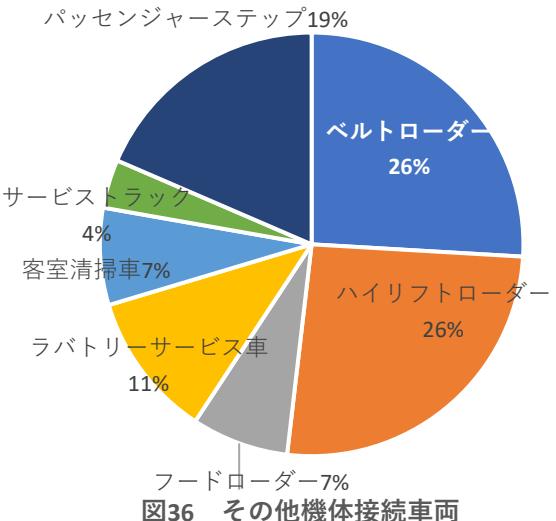


図36 その他機体接続車両

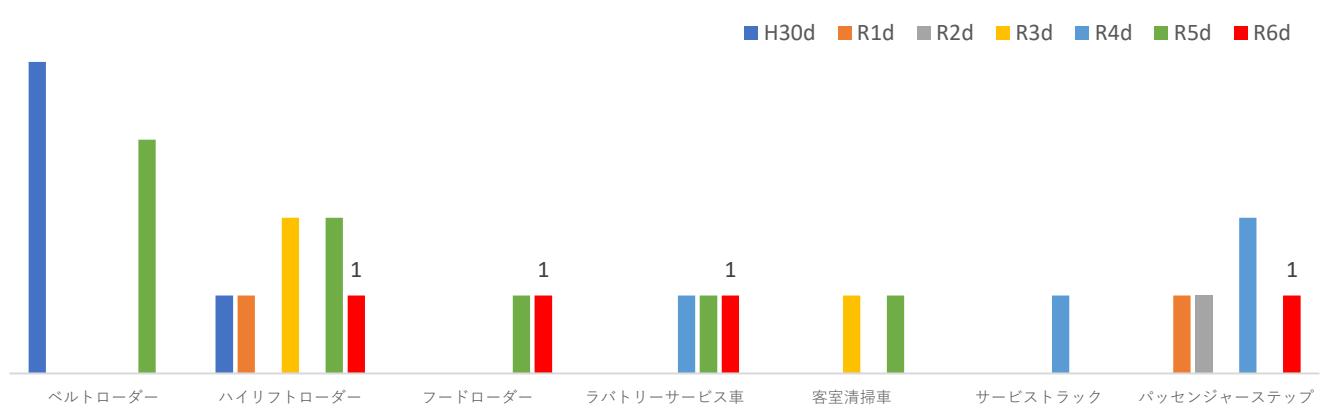


図37 その他機体接続車両の内訳

4)航空機の損傷分析

表5 令和6年度の制限区域内事故(航空機の損傷)に係る空港規模別

()内は平成26年度から令和6年度までの総計

比較項目	大規模空港	国等管理空港	地方等管理空港
発生件数	15件(総数140件)	0件(総数13件)	1件(総数11件)
当事者の年齢層	30代が多い	傾向みられず	傾向みられず
経験年数	5年未満が多い	傾向みられず	傾向みられず
主な作業	高所作業車や機体接続する作業に多い	傾向みられず	傾向みられず
主な原因	周囲の安全確認、サイン交換等コミュニケーションの不備が多い	—	—

- 令和6年度は、地上走行支援作業(トeing作業2件、プッシュバック1件)による事故が3件発生した。
- 旅客搭乗橋(PBB)の操作時に機体に接触する事案が3件発生した。
- 高所作業車や作業用ステップによる機体接触事案が4件となり、対令和5年度比3件増加した。
- その他機体接続車両による機体接触事故が4件で対令和5年度比4件減となり、半減した。
- 航空機を駐機位置に誘導する作業において、古い標識に誘導したことによる旅客搭乗橋との接触事案が発生し、欠航3便が発生し影響が大きい事案となった。

作業員の負傷

- ◆ 特に共同作業時における意思疎通や他の作業員の動向など、周囲の安全確認が重要。特に共同作業時における意思疎通やサイン交換、周囲の安全確認が重要。警告を示す音や光などの補助的なツールも有効
- ◆ 転倒事例については、凍結路面や車両等からの降車時が多いことから、足下の十分な確認と発生事例を教訓にした自ら十分な注意が必要
- ◆ 車両事故にあっては、運転者によるところが多いが、発進前や狭隘な通路を走行する際は、他の作業員の動向確認や予測を含めた周囲の安全確認が何より重要
- ◆ 転落事例を未然に防止するため、車両等の梯子や階段などの、滑り止め加工等の事前にリスクを低減する対応が必要

➡ これらが漏れることなく、継続して実行していく方法・手段を事業者として検討し、作業員個々の意識を高める取り組みが必要

旅客の負傷

- ◆ R6dは、搭乗する際のエプロン歩行時に路面につまずき転倒した事例（1件）が発生しており、事業者においても旅客動線の安全性確認が必要であり、必要な補修等、空港管理者と連携してハザードを収集する取り組みが必要。
- ◆ パッセンジャーステップからの転倒・転落事故（2件）は、減少したものの、引き続き、旅客案内時の注意喚起は継続して実施する必要がある。

➡ 旅客動線を安全確認など、事前にエプロン内のハザードを点検、旅客案内時の注意喚起を継続的に実施する取り組みが必要

航空機の損傷

- ◆ R6dは、R5dに引き続きプッシュバック時における接触事例1件を含め、トeing事例2件、誤った停止位置への誘導による事例1件と地上走行支援業務における事例が発生した。
- ◆ これら地上走行支援における事例については、複数名で行う共同作業であり、航空機を移動させる接触リスクを伴う作業にも関わらず、十分な監視を怠り、サインの見落とし、作業員間で相互補完ができていないエラーにより発生している。
- ◆ また、誤った停止位置への誘導については、スポット内に不要な停止線（旧停止線）の存在により発生したもので、作業前の作業員相互の確認等の不備によるところ、また、エプロン内の旧停止線などのハザードについては、事前にそのリスクを確認したうえで、空港管理者と連携・協調してそのリスクを低減させることが重要である。
- ◆ 旅客搭乗橋を機体ドアに接続する作業での誤った操作による損傷事例も多発しており、機材の特性や同種事例の教訓が活かされていないケースが認められた。

- ➡
- 発生事例から自社の作業手順や安全対策、共同作業における役割と連携のポイントの重要性を確認・点検することが最も必要
 - コミュニケーションツールの評価・点検、過去事例から起こりやすいエラーやリスクを考慮した訓練・教育等の点検・補完など事例から学ぶ姿勢とリスクの管理が重要
 - 個社のみならず、空港単位で各事業者での課題や工夫した未然防止策等の共有や情報交換など連携を強化し更なる安全に対するボトムアップが必要

2-2. 空港の施設、設備、機器等の突発的な不具合により航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態(施設・設備の破損)

- 1) 全体
- 2) 舗装破損事案
- 3) 消火能力の低下事案
- 4) その他事案
- 5) 施設・設備の破損に関する分析

空港の施設、設備、機器等の突発的な不具合や損傷により航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態であって、以下に掲げるもの

- ・ 滑走路又は誘導路(エプロン誘導路及びスポット誘導経路を含む)の舗装面が剥離、陥没、ひび割れ、隆起、轍掘れ、平坦性が損なわれた等があり、緊急補修実施等のため当該場所を実運用時間内に閉鎖した事態
(舗装破損)
- ・ 消防用の機材又は車両の突発的な障害により、空港の消火能力が低下した事態(消火能力の低下)
- ・ 制限区域内で使用する機材又は車両の突発的な不具合若しくは障害により、滑走路を実運用時間内に閉鎖した事態
- ・ 空港用地内の作業において空港施設等を誤って破損させ、当該施設が使用不能となった事態又は復旧の不備等により当該施設が実運用時間内に使用不能となった事態(その他)

- 令和6年度の施設・設備の破損件数は26件、令和5年度から1件の減少となった。平成26年度から令和5年度迄の平均(29.5件)と比べると減少となった。
- 舗装破損は21件、令和5年度から2件の増加となった。平成26年度から令和5年度迄の平均(15.5件)を上回っている。
- 消火能力の低下は3件、令和5年度から1件の増加となった。平成26年度から令和5年度迄の平均(8.1件)を下回っている。
- その他(空港用地内の作業において空港施設等を誤って破損させ、当該施設が使用不能となった事態、又は復旧の不備等により当該施設が実運用時間内に使用不能となった事態)は2件、令和5年度から4件の減少となった。平成26年度から令和5年度迄の平均(5.9件)を下回っている。

表6 施設・設備の破損:月別発生件数

単位:件

	令和6年度												
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
施設・設備の破損	5	2	1	5	2	2	5			2	1	1	26
舗装破損	3	2	1	5	2	2	3			1	1	1	21
消火能力の低下	1						2						3
その他	1									1			2

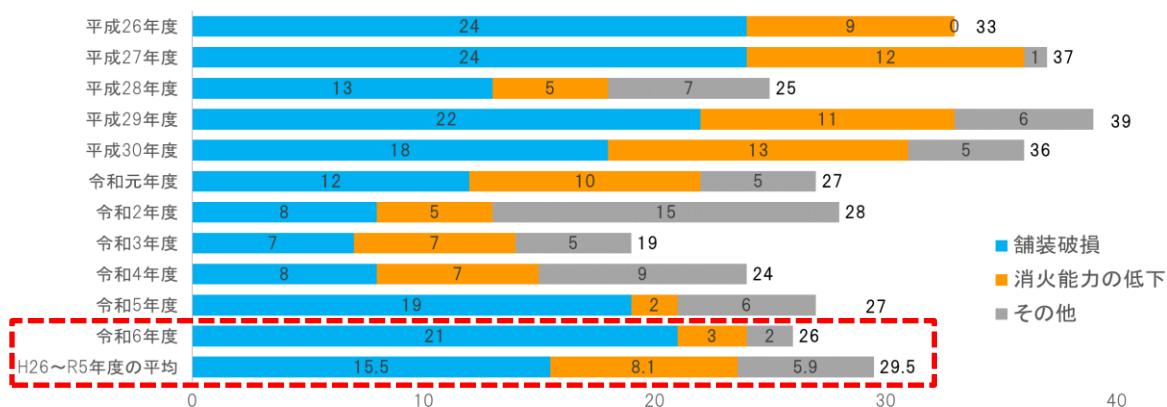


図38 事象別件数

2) 舗装破損事案

- 令和6年度の舗装破損の発生件数は21件。平成26年度から令和5年度迄の平均(15.5件)と比べると増加した。
- 月別舗装破損発生件数として、過去の平均では7月に多く発生しており、令和6年度においても7月が最も多く、5件発生した。
- 舗装破損事案の約7割が、大規模空港で発生した。
- 過去の分析では、「破損のメカニズムは、航空機の上載荷重だけでなく、経年の劣化、雨水の浸入、日中の高温等が複合的に作用し、発生件数の増減の要因は航空機の上載荷重の増減が直接的に連動するものとは断定できない。」としていたところ、大規模空港の事案の殆どは、舗装劣化、雨水の浸入に連日の猛暑による影響に航空機の繰り返し荷重を受け舗装破損に至ったケースが目立った。

※破損件数には落雷を含まず。

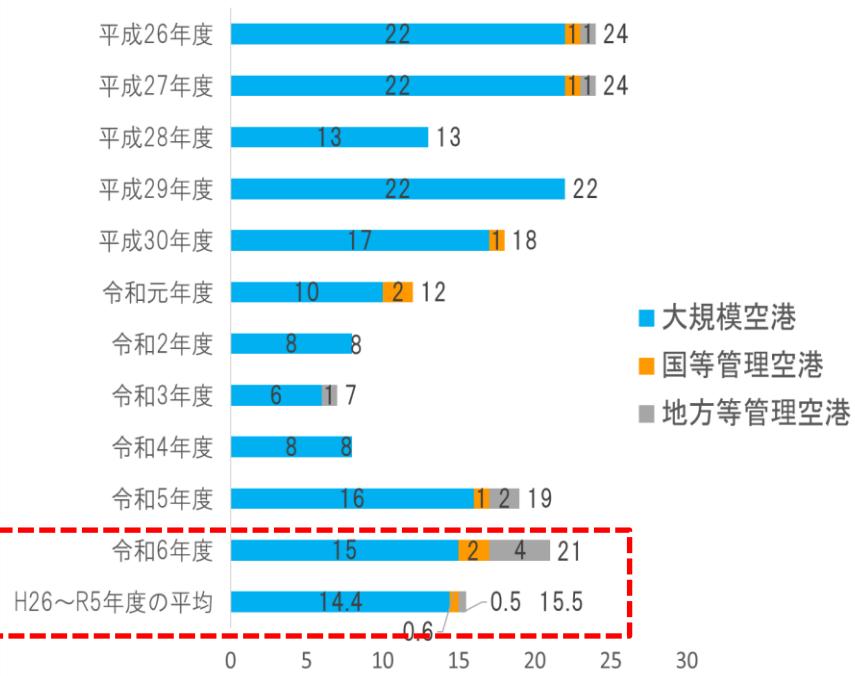


図39 舗装破損発生件数

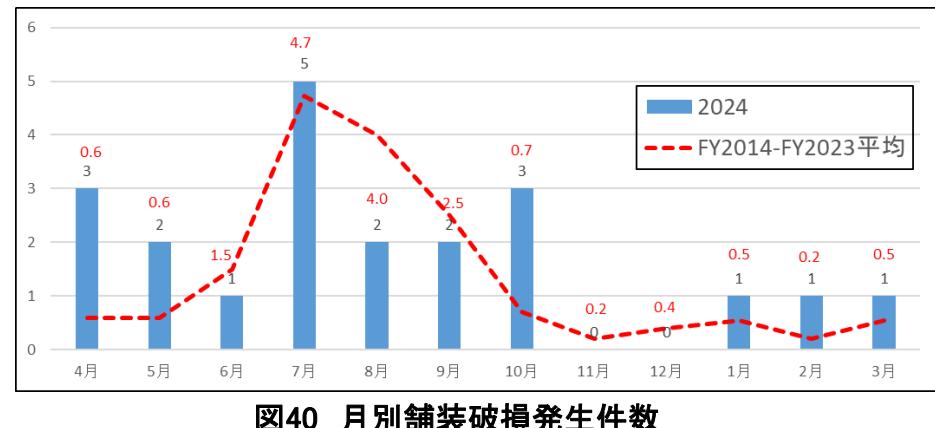


図40 月別舗装破損発生件数



図41 空港規模別発生件数

3) 消火能力の低下事案

- 令和6年度の消火能力の低下の発生件数は、3件。
 平成26年度から令和5年度までの平均(8.1件)と比べると少ない件数。
- 直近の2ヵ年は、地方等管理空港のみで発生。
- また、不具合の原因は、部品の経年劣化(2件)、電気系統の不具合(1件)によるものであった。

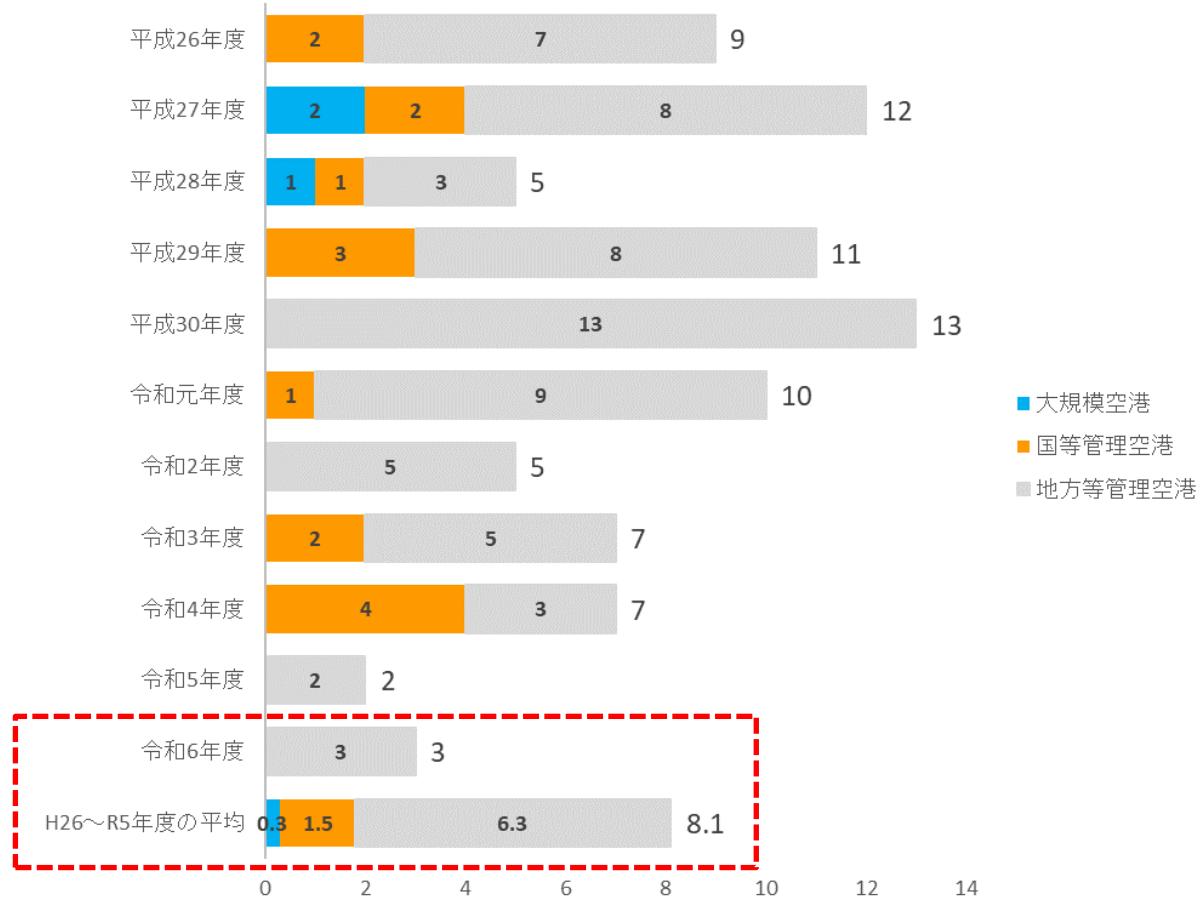


図42 消火能力の低下の発生件数

- 令和6年度のその他事案の発生件数は、2件（工事等による閉鎖が2件）。平成26年度から令和5年度までの平均（5.9件）と比べると下回っている。

※その他事案は、以下の事態

- ① 制限区域内で使用する機材又は車両の突発的な不具合若しくは障害により、滑走路を実運用時間内に閉鎖した事態
- ② 空港用地内の作業において空港施設等誤って破損させ、当該施設が使用不能となった事態、又は復旧の不備により当該施設が実運用時間内に使用不能となった事態

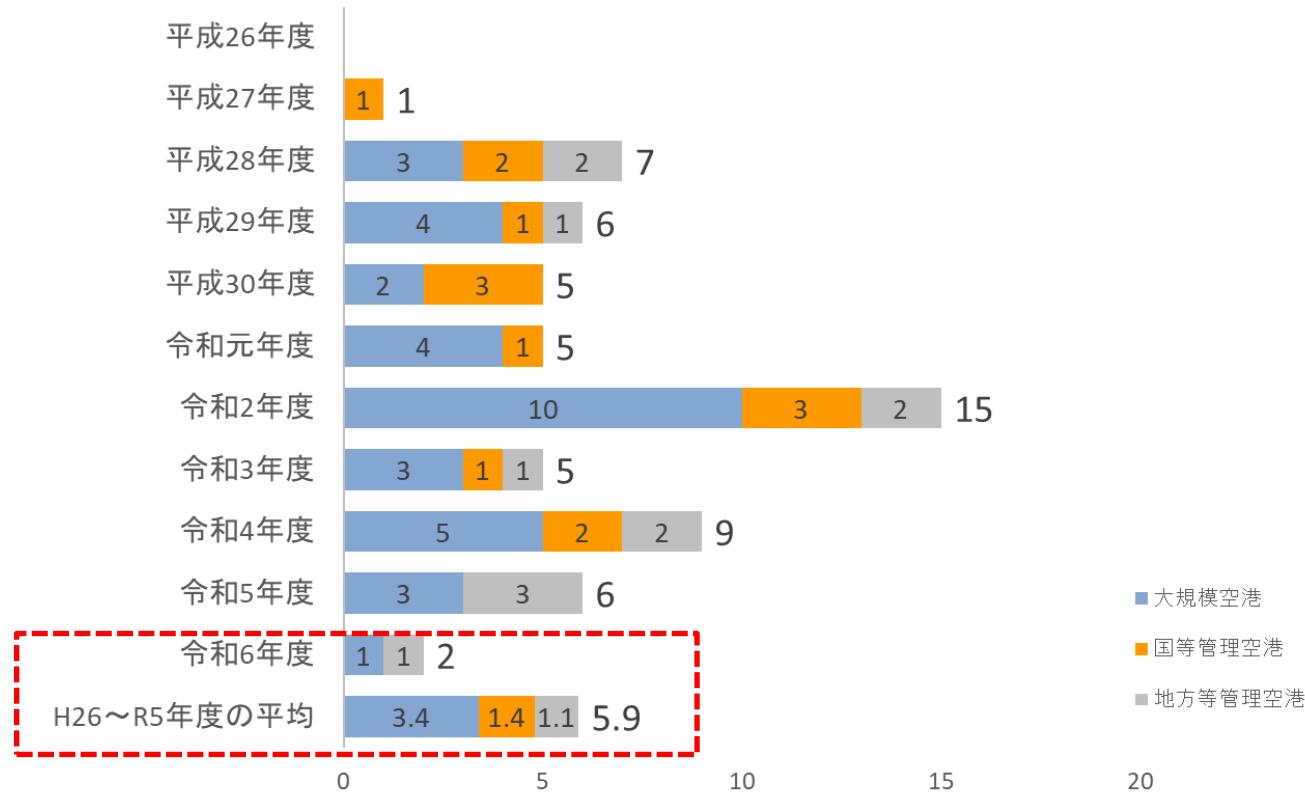


図43 その他施設等の破損発生件数

舗装破損

○ 分析結果から判明した事実

- ・ 令和6年度は、これまでと同様そのほとんどが大規模空港で発生、その他としては、地方等管理空港での発生頻度が多く、国等管理空港での発生頻度は少ない。
- ・ 発生時期としては、7月～10月の高温・多雨期に発生。

○ 措置・対策

① 空港管理者による措置・対策

- ・ 発生を未然に防ぐため、各空港で作成した「維持管理・更新計画書」に基づいた滑走路等の基本施設の点検・補修を着実に実施。
- ・ 突発舗装破損の近接についても、重点的に点検を行い、その結果を踏まえ計画的な修繕を行う。

② 航空安全当局としての取組

- ・ 出水期の舗装破損の早期発見に係る巡回点検について注意喚起の文書を令和6年7月5日に発出
- ・ 舗装破損事例を全ての空港管理者へ水平展開し、同種事例の低減のための参考資料として活用して頂くよう周知。(事案発生後に空港安全部会へ諮り、翌月に水平展開)

消防能力の低下

○ 分析結果から判明した事実

- ・ 令和6年度は大規模空港及び国等管理空港では発生しておらず、地方等管理空港のみで発生。
- ・ 故障の原因是、部品の経年劣化及び電気系統の不具合によるものであった。

○ 措置・対策

① 空港管理者による措置・対策

- ・ 不具合発生時における復旧のため、整備工場及び車輛メーカーとの間でサービス体制・連絡体制を再確認。
- ・ 不具合発生時における速やかな復旧のため、車輛メーカーに対し、購入に係る化学消防車の共通仕様書等に記載している部品の供給体制、アフターサービスにおけるサービス体制等の内容について、改めて遵守するよう申し入れを行った。
- ・ 整備を依頼している地元の車輛の整備事業者と塩害による腐食が発生しやすい箇所等について情報交換を行い、トラブル発生の事前防止に努める。
- ・ 塩害対策として、運用上においては、出動待機以外は可能限り消防車庫に格納する運用を徹底し、法定点検等の点検時ににおいては、腐食防止(部品の洗浄や塗料のコーティング等)の施工等を今後検討することで、消防車部品の腐食防止に努める。
- ・ 空港カテゴリーを見直した結果、令和7年4月1日より、空港カテゴリーを6から5に変更した。

② 航空安全当局としての取組

- ・ 空港管理者から空港カテゴリーの見直しについて相談を受けた際、「空港等における消防救難体制の整備基準」も参照し空港カテゴリーの見直しを検討するよう、助言を行った。
- ・ 消防車両のカテゴリーダウンについての注意喚起の文書を令和7年2月4日に発出
- ・ 消火能力の低下によるカテゴリーダウン事例を水平展開し、同種事例の低減のための参考事案として活用して頂くよう周知。(事案発生後に空港安全部会へ諮り、翌月に水平展開)

その他

- 分析結果から判明した事実
 - ・ 令和6年度は、工事等による施設閉鎖が目立つ状況であった。
- 措置・対策
 - ① 空港管理者等による措置・対策
 - ・ 工事着手前に施工範囲における場所の地盤の状況を確認し、必要に応じて安全対策として車両停車位置(前輪・後輪の4箇所)に敷板等を設置するなど、機材等のスタック等の安全防止に務める。
 - ② 航空安全当局としての取組
 - ・ 平成26年度から発生した事案について、発生した空港、発生状況、原因等を整理しており、全空港管理者を対象とした水平展開情報の充実を図る。

2-3. 誤った操作、運用により航空機の正常な運航に 安全上の支障を及ぼす事態 (無許可進入・誤進入・基準逸脱)

- 1) 全体
- 2) 無許可進入
- 3) 航空機の誤進入
- 4) 誤った操作、運用に関する分析

誤った操作、運用により航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態であって、以下に掲げるもの

- ・ 人又は車両が、管制機関等の進入許可が必要な区域に無許可で進入した、又は管制機関等との連絡体制を維持すべき状態において維持できなくなった事態(無許可進入)
- ・ 閉鎖区域に航空機が誤って進入した事態(誤進入)
- ・ 誤った操作又は運用により安全基準を逸脱した事態(基準逸脱)

- 令和6年度は26件。対令和5年度比で6件減少した。
- 「無許可進入」は対令和5年度比で5件減少した。
- 「誤進入」は8件で令和5年度と同数であった。

表8 無許可進入・誤進入(件数)

	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和1年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
無許可進入	15	19	16	25	18	22	9	20	16	23	18
誤進入	8	6	5	4	5	4	5	3	2	8	8
基準逸脱	0	0	1	0	3	0	0	1	3	1	0
計	23	25	22	29	26	26	14	24	21	32	26

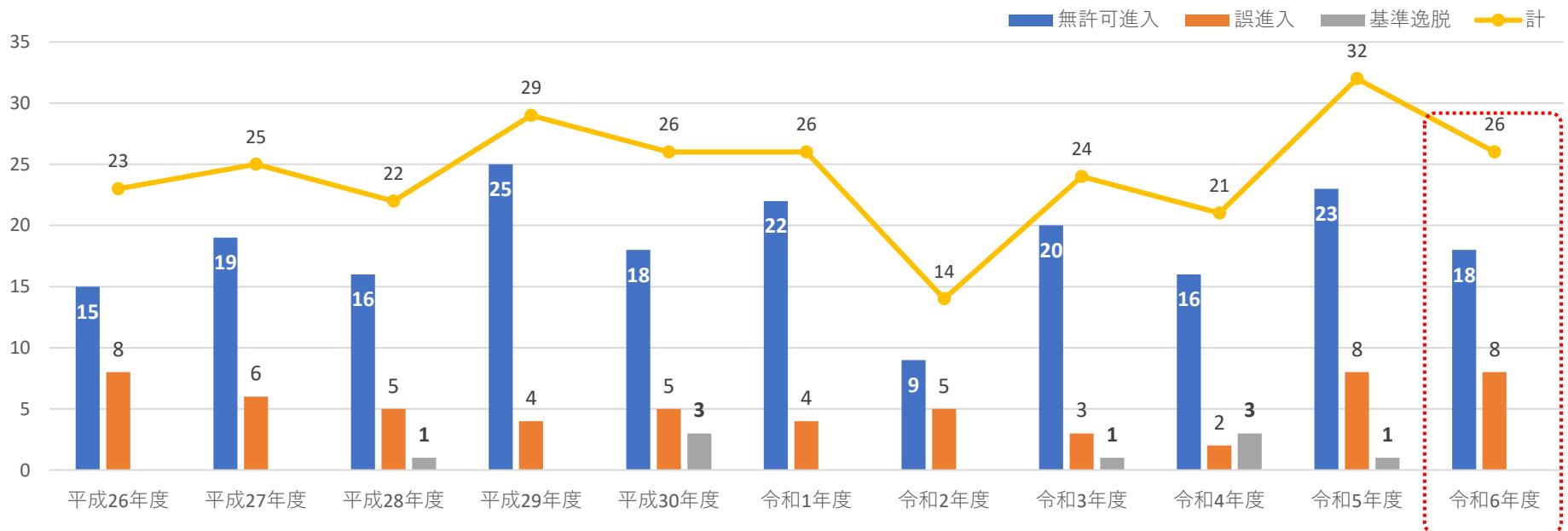


図44 全体件数と事案種別の発生件数推移

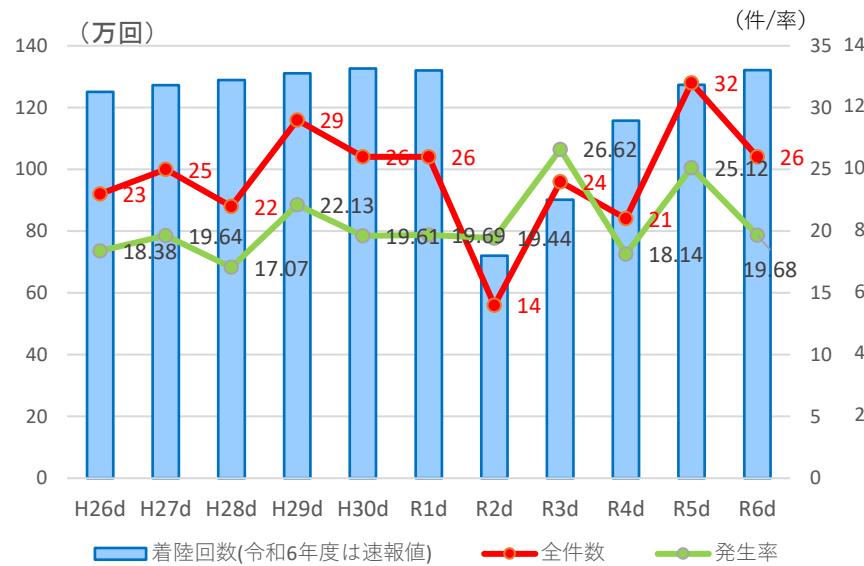


図45 発生率：着陸回数100万回あたりの発生件数(以下同じ)

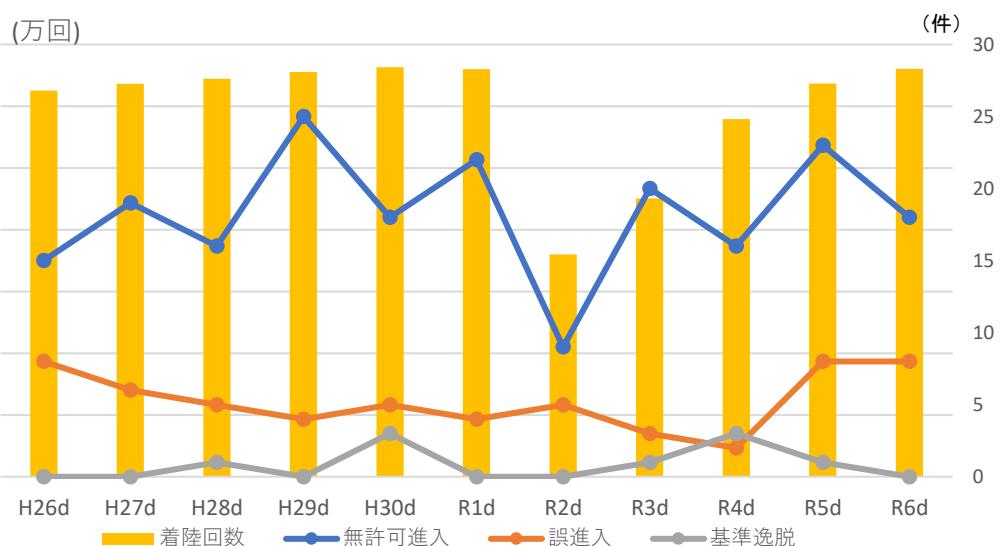


図46 着陸回数と事案種別との関係

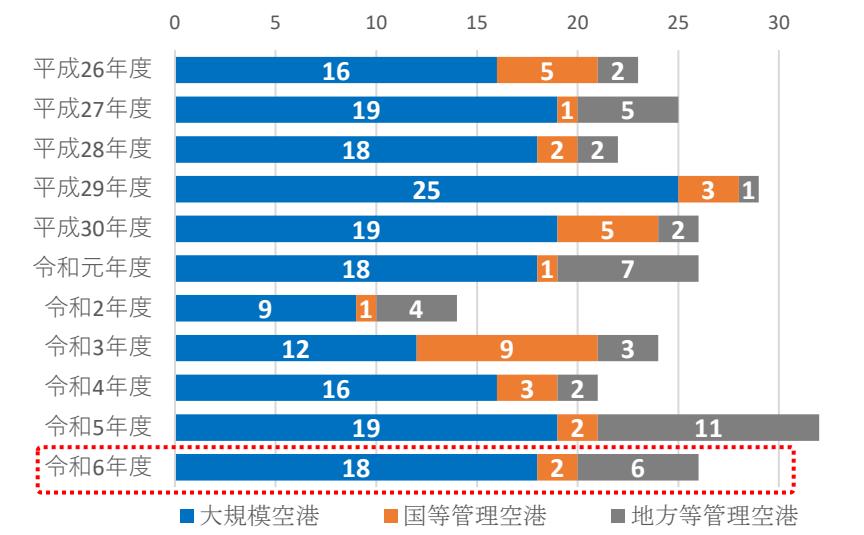


図47 誤った操作・運用の発生件数推移

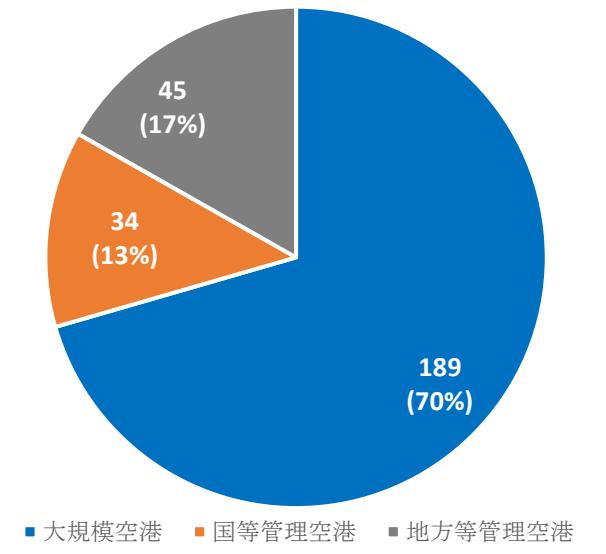


図48 空港規模別発生割合(平成26年度～令和6年度)

2)無許可進入①

- 無許可進入は全体で18件発生した。
- 令和6年度は、大規模空港で10件と令和5年度と同数
- 国等管理空港では3件で対令和5年度比1件減少
- 地方等管理空港では5件と対令和5年度比で4件減少

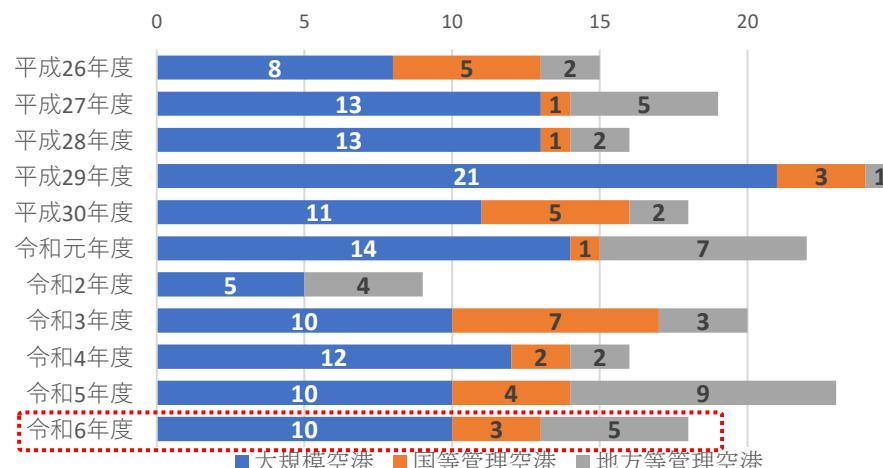


图49 無許可進入の発生件数推移（空港規模別）

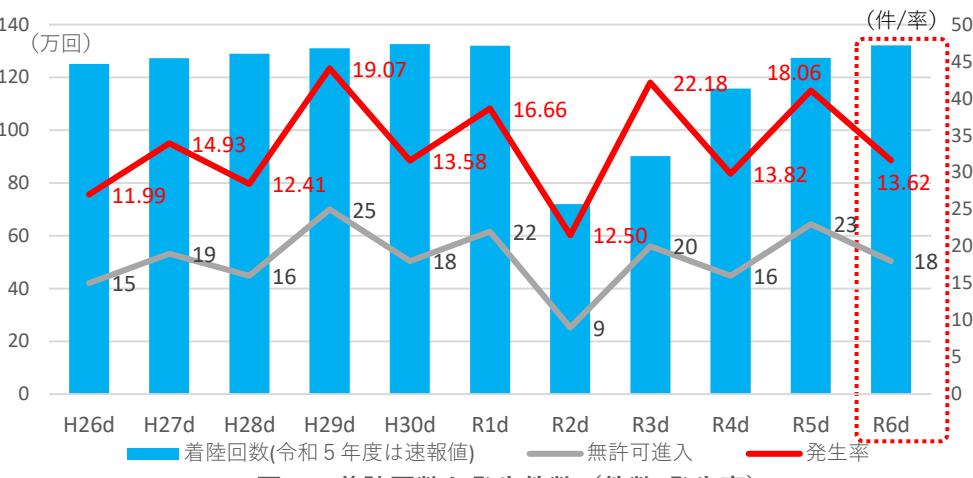


图50 着陸回数と発生件数（件数/発生率）

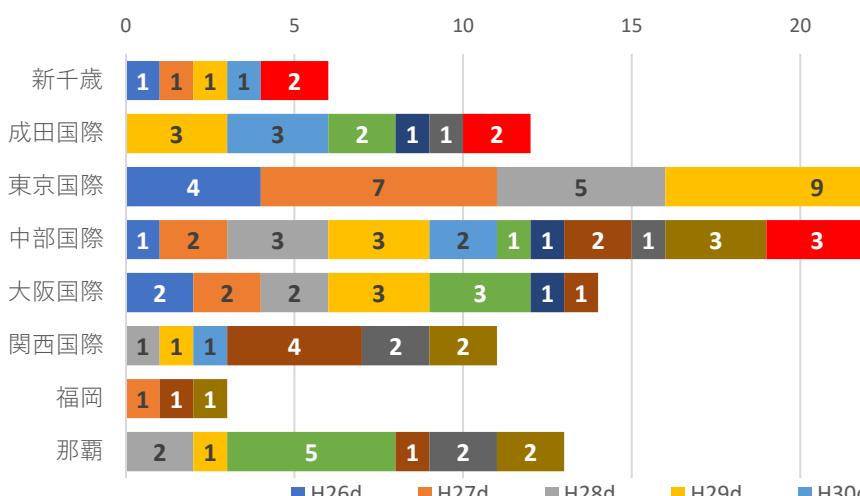


图51 大規模空港発生件数推移

2)無許可進入②

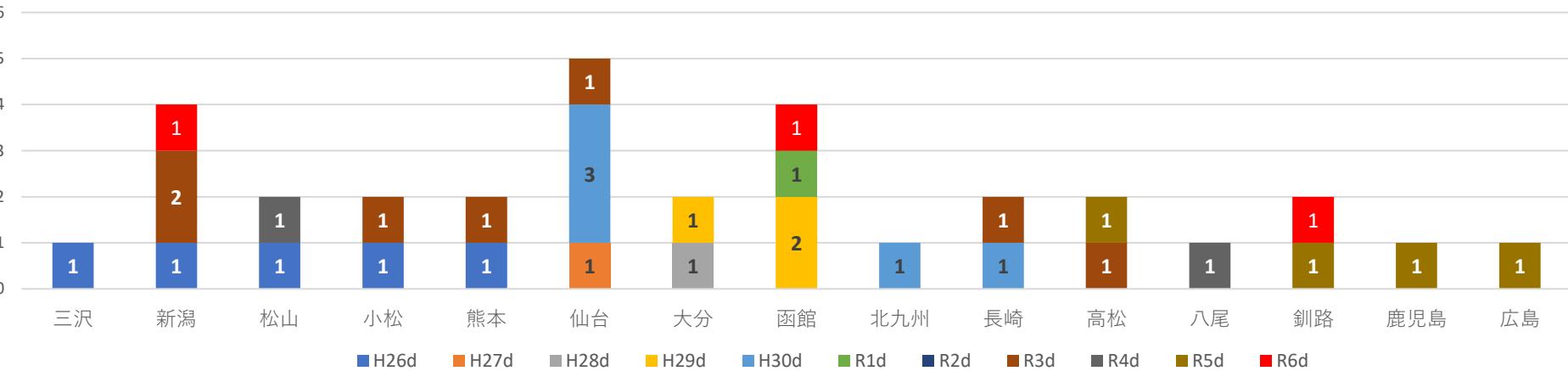


図52 国等管理空港発生件数推移

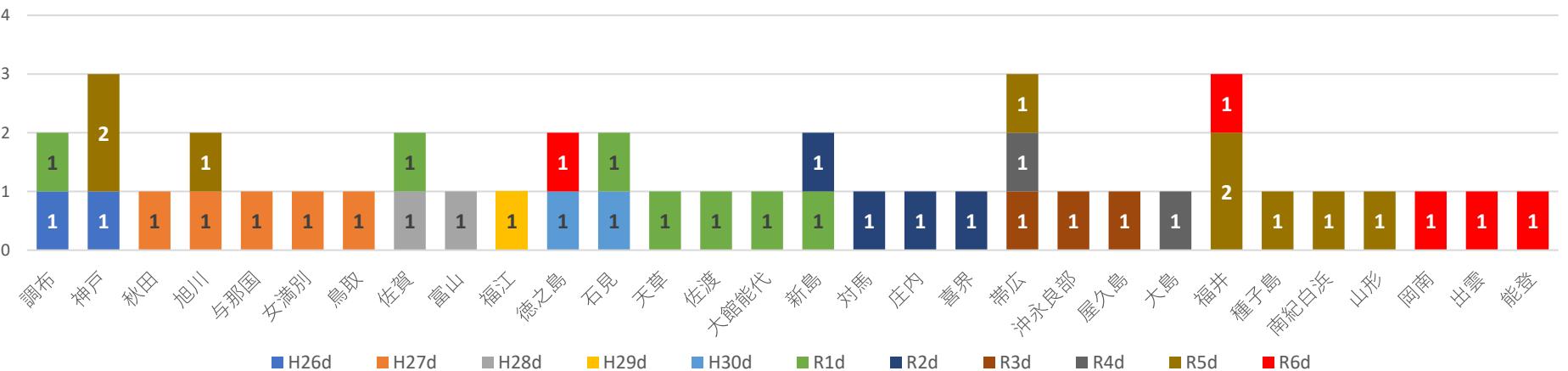
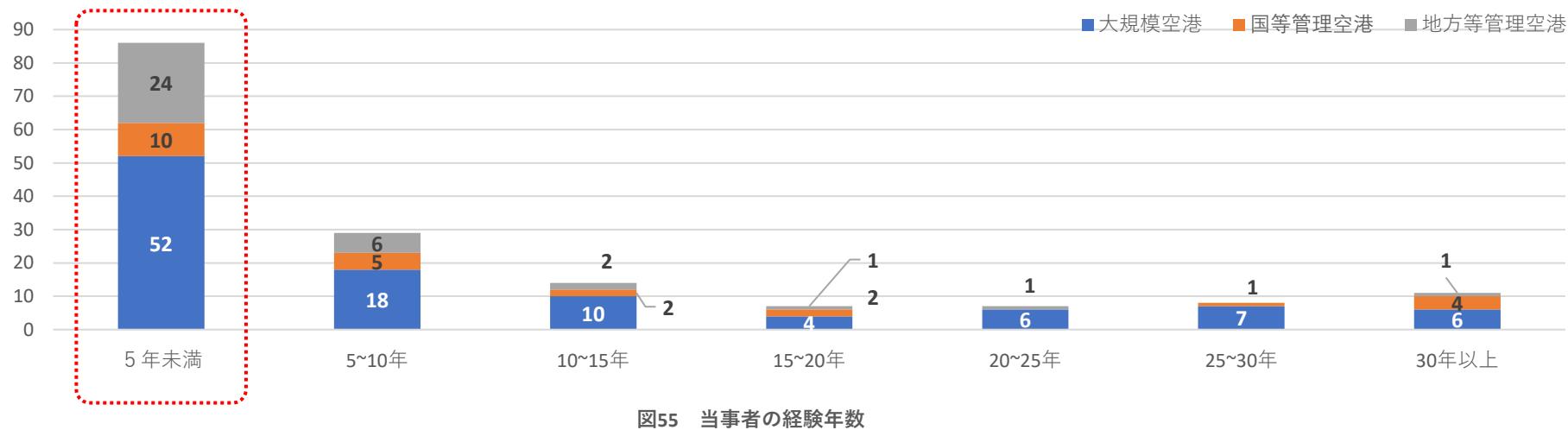


図53 地方等管理空港発生件数推移

2)無許可進入(空港規模別_年齢層/経験年数)

- 無許可進入の年齢層の発生数をみると年代 (70代を除く) で大きな違いはない
- 経験年数でみると5年未満が最も多い傾向である。



2)無許可進入(発生時の状況等)

- 発生時の状況でみると管制許可のための交信を失念した事案が最も多い。次いでエプロン境界線を越えたものが多い。
- 発生時の作業種別でみると工事業者が最も多く、次いで空港管理者による空港内点検作業やグランドハンドリングによるものが多い。

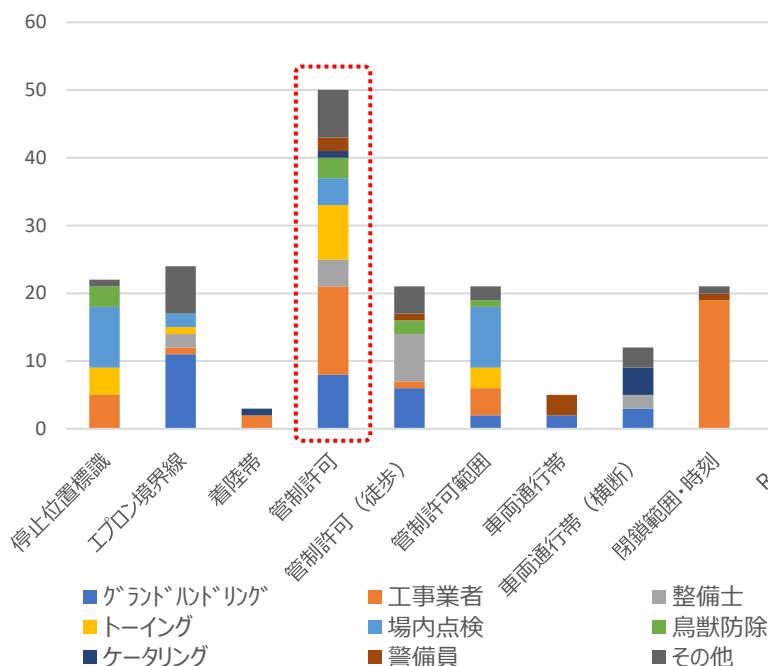


図56 発生時の状況 (H26d~R6d)

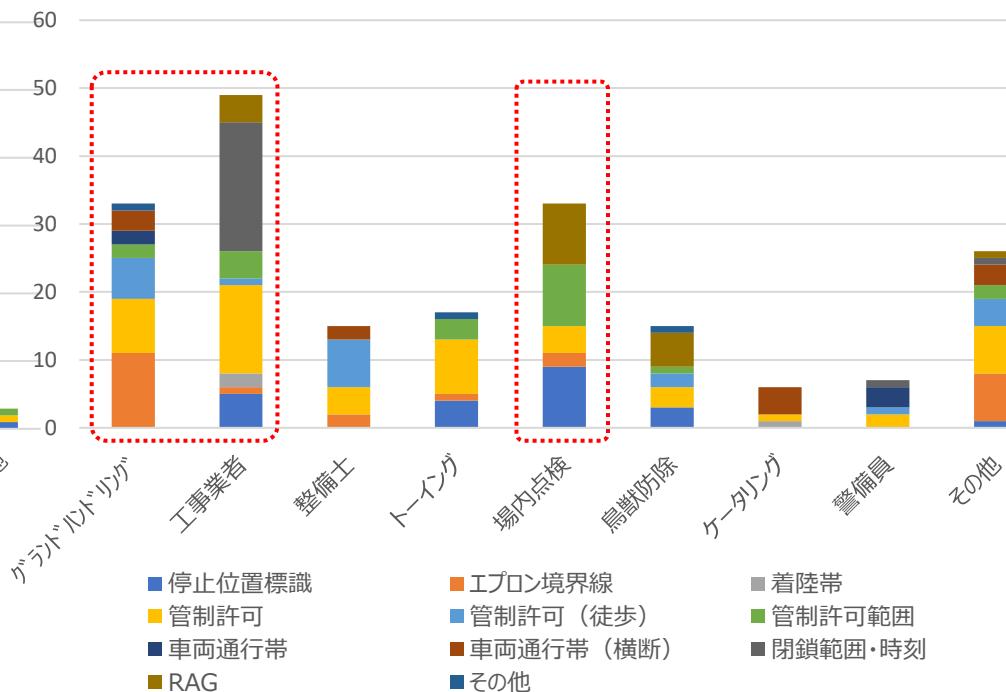


図57 発生時の作業種別 (H26d~R6d)

■ 進入の状況について(どのように無許可進入をしたのか(何を錯誤・失念したのか))の分類

- 停止位置標識=停止位置標識を越えて(滑走路側へ)進入
- エプロン境界線=エプロン境界線を越えて(誘導路へ)进入
- 着陸帯=着陸帯へ进入
- 管制許可=管制許可のための交信をせず进入
- 管制許可(徒歩)=特に、管制許可のための交信をせず、徒歩により、無許可进入をしたもの。
- 管制許可範囲=管制許可取得の交信はしたが、許可範囲を超えて进入
- 車両通行帯=車両通行帯と誤認して(誘導路等へ)进入
- 車両通行帯(横断)=横断通路の誤認により(誘導路等へ)进入
- 閉鎖範囲・時刻=閉鎖されている範囲・時刻を誤認して(閉鎖外の誘導路等へ)进入
- RAG=対空センターへの連絡無く、走行区域へ进入

2)無許可進入(空港規模別_発生状況/作業種別)

- 空港規模によらず管制許可の失念が多い。
- 地方等管理空港ではRAG空港(遠隔地で管制業務等を行う空港)での連絡失念が最も多い。
- 発生時の作業別でみると空港規模によらず、工事業者の無許可進入が最も多い。

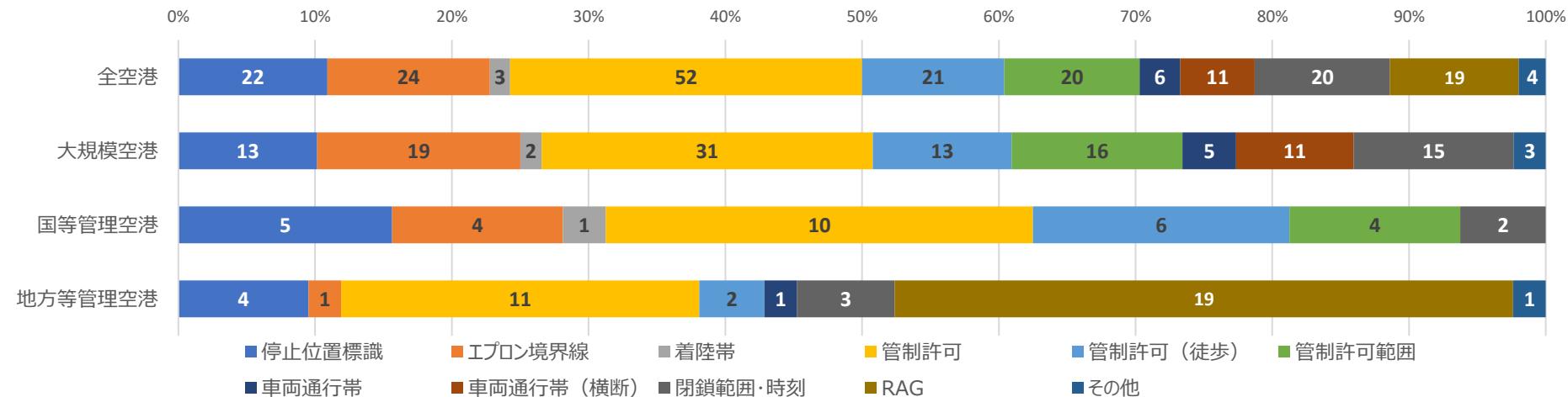


図58 発生時の状況（空港規模別）

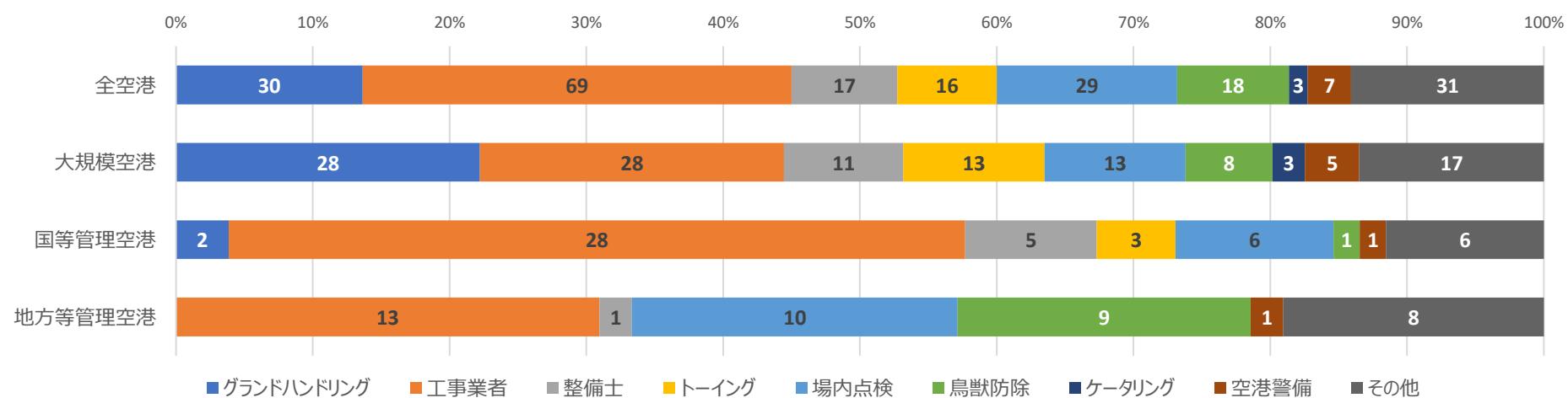


図59 発生時の作業別

2)無許可進入(区域別、原因者別)

- 令和6年度は18件中、滑走路が6件、誘導路が6件、エプロンが6件発生した。
- 平成26年度からの全体では、誘導路での発生が6割を超える。
- 滑走路への無許可進入は、滑走路への立入作業が高い頻度で発生する空港管理者と工事業者が大半を占める。

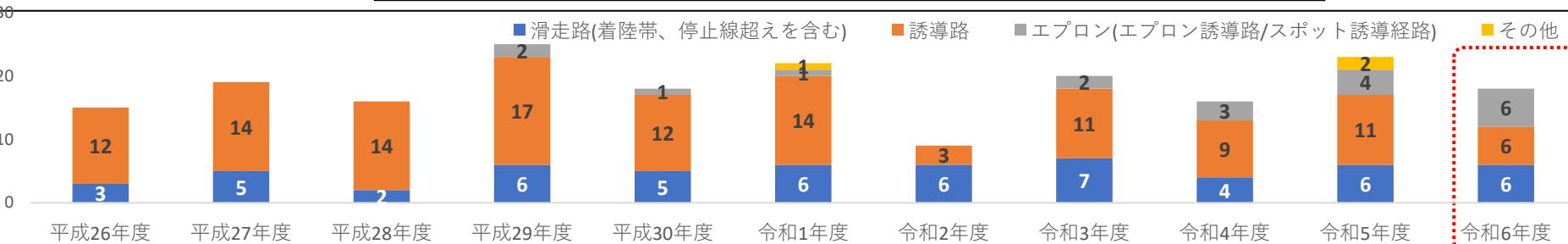


図60 発生場所別発生件数推移

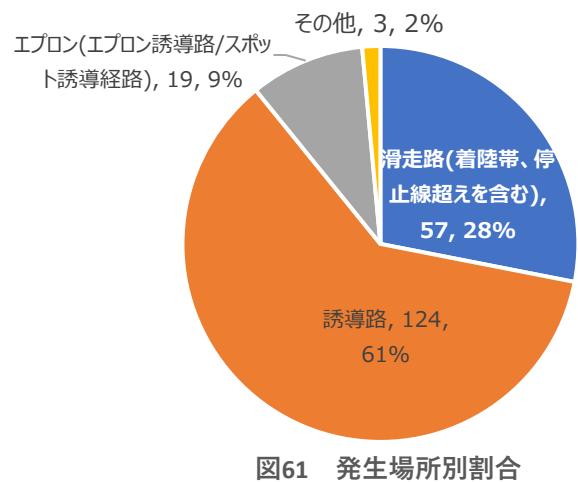


図61 発生場所別割合

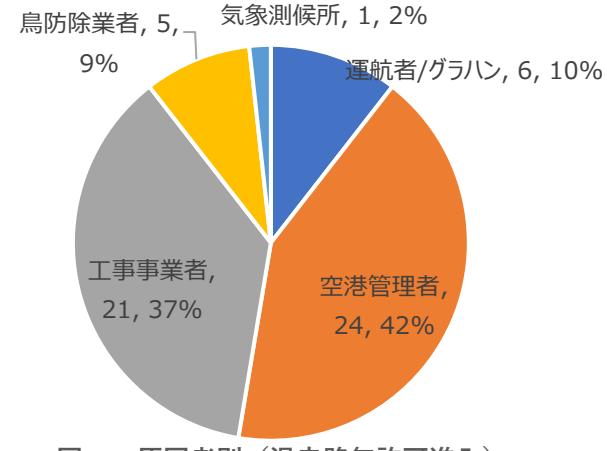


図62 原因者別 (滑走路無許可進入)



図63 令和6年度無許可進入原因者別

2)無許可進入分析

表9 令和6年度の無許可進入に係る空港規模別

() 内は平成26年度から令和6年度までの総計

比較項目	大規模空港	国等管理空港	地方等管理空港
発生件数	10件(総数126件)	3件(総数32件)	5件(総数42件)
当事者の年齢層	20代、30代が多い	40代、50代が多い	50代、60代が多い
経験年数	5年未満が多い	5年未満が多い	5年未満が多い
原因者	工事業者に次いで、 グランドハンドリング事業者が多い	工事業者が多い	工事業者に次いで、 空港管理者が多い

3)航空機の誤進入

- 航空機の誤進入は、航空機の離着陸や地上走行のない閉鎖区域への進入事案を対象としている。
- 令和6年度は、航空機同士の衝突や工事施行箇所への進入等のリスクが高い事象は発生していない。
- 令和6年度は8件と令和5年度と同件数。8件中、東京国際で5件発生している。
- 外国機によるものが5件発生しており、東京国際の離着陸経験が少ない運航乗務員によるものが多かった。

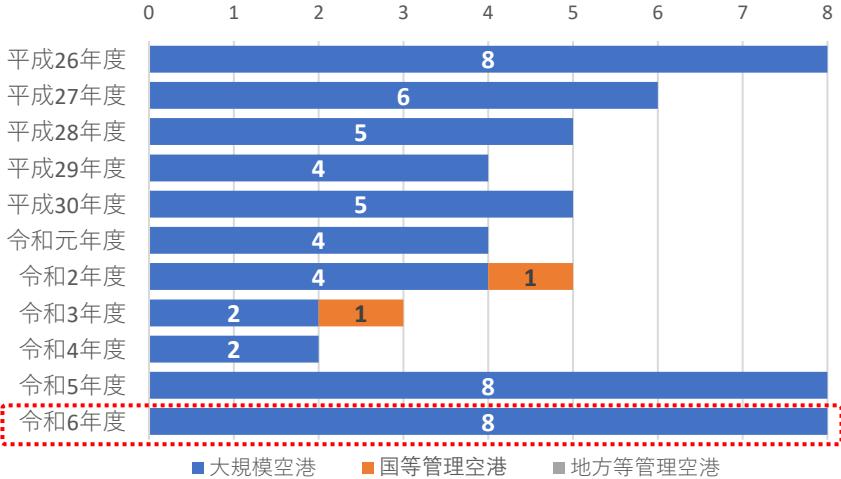


図64 航空機の誤進入発生件数推移 (空港規模別)

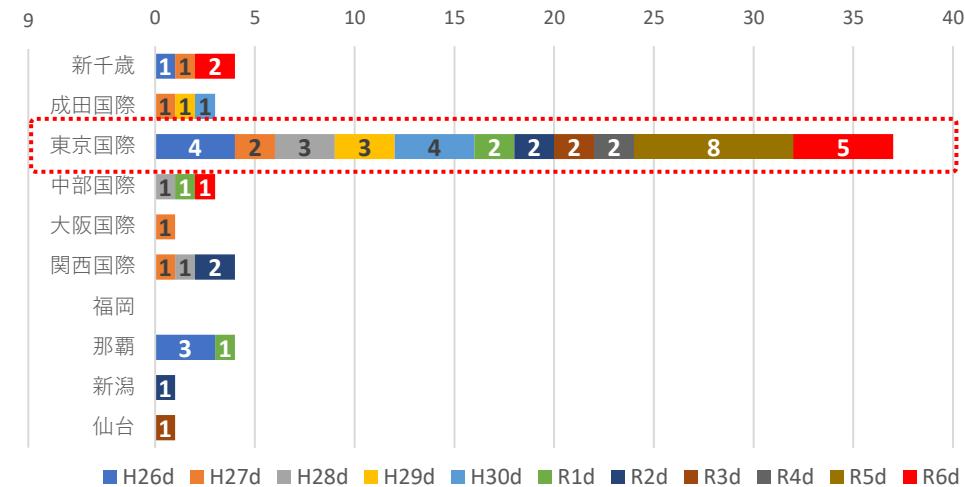


図65 空港別発生件数推移

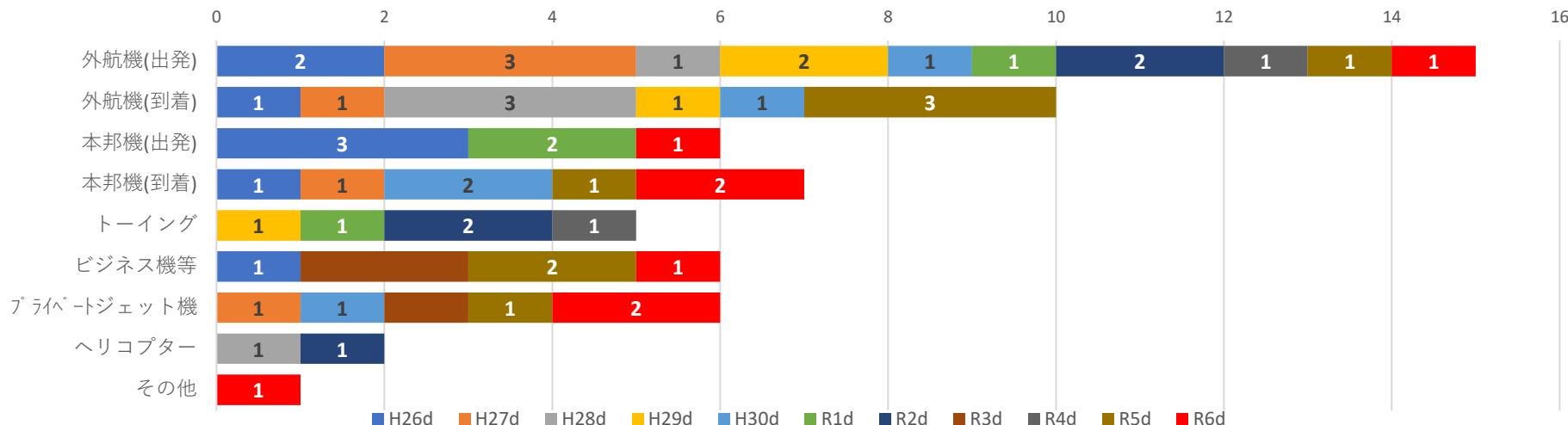


図66 事案対象航空機の種別

無許可進入

- ◆ 特に地方等管理空港は5件と昨年度の過去最多9件から減少したものの、工事事業者、空港管理者、鳥防除事業者によるものなど空港管理系での事案が多く発生している。
- ◆ また、空港内に管制機関が所在しないRAG空港（遠隔地から管制業務が実施される空港）における管制機関等への電話連絡の失念も昨年度と同件数の2件発生した。
- ◆ 空港規模によらず、管制許可の誤認等、管制機関との交信に関するエラーによるものが多くみられる。



- 工事事業者に対しては、空港管理者による空港内のルールや安全対策に関する知識の付与等の徹底が必要である。加えて、実際の立入りに関する空港管理者との確認・連絡体制等を徹底することによる閉鎖時刻・範囲等の最新状況を把握させる仕組みが必要
- 車両運転における管制指示の確実な復唱、理解、モニター及び自ら外部監視を徹底による周囲状況の把握、同乗者との役割分担や意思疎通の徹底などの基本動作の徹底が必要
- 無許可進入事案等の現状を踏まえ、空港の制限区域内の車両運転許可保持者に対し、半年毎の安全講習の受講を義務付け、車両運転許可保持者の更なる安全性向上として関係基準を改正した。（令和6年12月改正）

誤進入

- ◆ 令和6年度は8件発生しており、いずれも大規模空港である東京国際5件、新千歳2件、中部国際1件であった。
- ◆ 東京国際空港は、滑走路が4本あり、発着回数が多く、複雑な誘導路を有しているところに、更に夜間帯の工事等による誘導路閉鎖が多いため見誤ることが大きな要因とみられる。
- ◆ 特に運航頻度の少ないビジネスジェット等にあっては、ハンドリング受託会社等に対し、誤進入リスクのある箇所の注意喚起（ハザードマップ等）の徹底など、空港管理者と関係機関の連携が必要。



- 引き続き、誤進入が多い箇所等を評価のうえハザードとして周知するとともに、空港管理者、管制機関、運航者等との関係機関との意見交換などを通じた連携強化が必要

- ・本報告制度が始まった平成26 年度以降、当事案は発生していない。

資料-3

空港分野の安全監査実施状況

1. 空港に対する安全監査(公共用ヘリポートを除く)
2. 公公用ヘリポートに対する安全監査

1. 空港に対する安全監査(公共用ヘリポートを除く)

(1) 令和6年安全監査概要

- 令和6年度安全監査実施数
定期検査32空港、SMS監査2空港。
- 令和6年度(4巡目の2年目)定期検査不適切事項数
3巡目の同期(2年目)比14%減少。
(令和3年度29件／33空港→令和6年度25件／32空港)。

【安全監査実施の概要】

- ✓ 定期検査 : 32空港[表1]
- ✓ SMS監査 : 2空港[表1]

【安全監査結果の概要】

- ✓ 定期検査
・不適切事項は25件であった。検査項目別としては図1のとおり、基本施設管理が11件、障害物管理が9件、消火救難体制と空港運用業務がそれぞれ2件、安全管理システムが1であった。また、空港規模別の内訳としては別図2のとおり、地方等管理空港が10件、国等管理空港が13件、大規模空港が2件であった。

- ・表2のとおり、基本施設管理の不適切事項は空港土木施設台帳の不備、障害物管理の不適切事項は、障害物件の除去請求手続の未実施、消火救難体制の不適切事項は、消防車両法定点検の未実施、空港運用業務の不適切事項は制限区域車両使用承認手続きの誤った運用、安全管理システムの不適切事項は義務報告対象事態の未報告であった。

- ✓ SMS監査

- ・不適切事項はなかった。

表1 令和6年度安全監査実施件数

対象	定期検査	SMS監査
大規模空港	3件	2件※1
国等管理空港	8件	—
地方等管理空港	21件	—

※1 SMS監査は「大規模空港(8空港)」を対象

大規模空港…新千歳、成田、羽田、中部、関西、伊丹、福岡、那覇
国等管理空港…国交省管理空港、共用空港、運営委託された国管理空港
地方等管理空港…地方公共団体管理空港、運営委託された地方管理空港

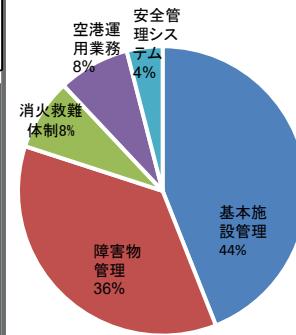


図1
検査区分別不適切事項件数内訳

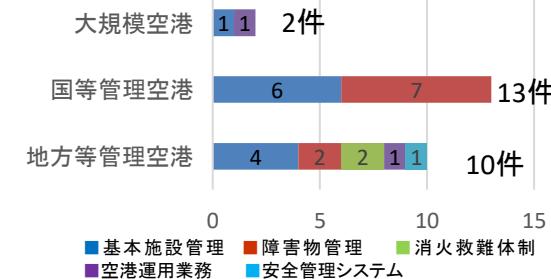


図2
空港規模別不適切事項件数内訳

表2 不適切事項の概要

検査項目	主な不適切事項の概要	主な是正措置
基本施設管理	・空港土木施設台帳の不備	・空港土木施設台帳の更新(予算確保込む)
障害物管理	・制限表面を突出する物件の除去請求手続の未実施	・所有者の特定後、除去請求実施
消火救難体制	・消防車両法定点検の未実施	・業務従事者へ本事案周知と点検計画の作成
空港運用業務	・制限区域車両使用承認手続きの誤った運用	・規程の見直し
安全管理システム	・義務報告対象事態の未報告	・従事職員の再教育

1. 空港に対する安全監査(公共用ヘリポートを除く)

(2) 平成26年度～令和6年度の安全監査概要

- 定期検査不適切事項件数
1巡目(470件)と比較して3巡目(89件)は19%まで減少。
- 3巡目不適切事項のは是正数
令和7年9月末時点で66件是正完了し23件まで減少。

- ✓ 定期検査における不適切事項は、検査を重ねるごとに着実に減少している。図3のとおり、1巡目470件→2巡目288件→3巡目89件。1巡目と比較して3巡目で19%まで減少している。
- ✓ 航空安全当局は、空港管理者が作成した不適切事項改善計画に基づく是正措置に関するフォローアップを進めており、図4のとおり令和7年9月末時点で23件まで減少。空港規模別の是正状況は図5のとおり是正が進んでいる。残存する不適切事項は是正完了に向け、引き続き改善計画への適切なフォローアップを実施する。
- ✓ 空港管理者の安全文化の浸透と向上のため、
 - ・数多く見られた不適切事項については、他空港での未然防止を目的として全ての空港管理者に対し、ASICSSによる周知や、研修等の機会を活用して注意喚起を実施した。
 - ・地方公共団体からの要請に応じ、過去における不適切事項例や航空行政の概要などをテーマとした出前研修や懇談会を実施した。
- ✓ 様々な研修や航空安全当局が不適切事項改善計画のフォローアップに努めたことにより、空港管理者の空港施設・運用業務への理解度が向上したことにより、不適切事項件数は減少してきていると推測。

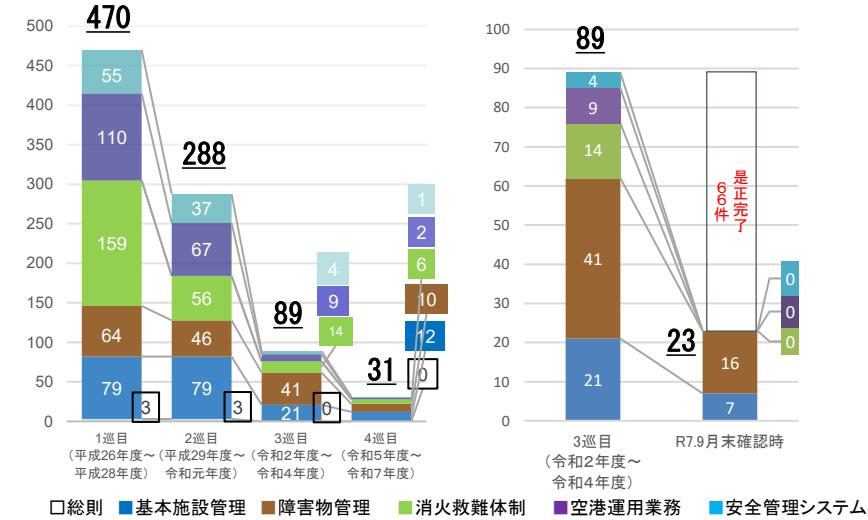


図3 不適切事項件数の推移

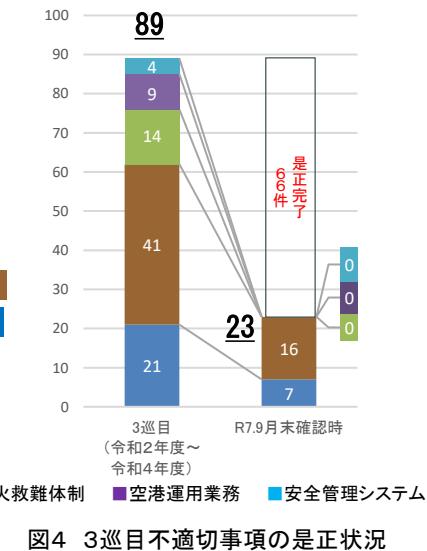


図4 3巡目不適切事項のは是正状況



図5 空港規模別3巡目不適切事項のは是正状況

1. 空港に対する安全監査(公共用ヘリポートを除く)

表4 定期検査

	1巡回	2巡回	3巡回	4巡回
	平成26年度～ 平成28年度	平成29年度～ 令和元年度	令和2年度～ 令和4年度	令和5年度～ 令和6年度
大規模空港(8空港)	新千歳、東京、大阪、那覇、成田、中部、関西、福岡、那覇	新千歳、東京、成田、中部、那覇	東京、那覇、成田、中部	東京、成田、中部
	—	大阪、関西、福岡※	大阪、関西、新千歳※、福岡	新千歳、大阪、関西
国等管理空港(23空港)	稚内、函館、新潟、松山、熊本、宮崎、札幌、三沢、釧路、仙台、高知、長崎、鹿児島、八尾、小松、岩国、広島、高松、北九州、大分、百里、美保、徳島	稚内、函館、新潟、松山、宮崎、札幌、三沢、高知、長崎、鹿児島、八尾、小松、岩国、北九州、大分、百里、美保、徳島	新潟、札幌、三沢、松山、宮崎、高知、長崎、鹿児島、八尾、小松、岩国、	新潟、札幌、三沢、松山、宮崎、高知、長崎、鹿児島、八尾、小松、岩国、
	—	仙台、高松	熊本※、釧路※、仙台、広島※、高松	稚内、函館、熊本、仙台、釧路
地方等管理空港(64空港)	中標津、紋別、花巻、新島、神津島、佐渡、能登、松本、静岡、名古屋、神戸、山口宇部、大分県央、小値賀、上五島、与論、粟国、久米島、慶良間、波照間、種子島、与那国、帯広、奥尻、女満別、秋田、大館能代、大島、調布、富山、福井、南紀白浜、石見、岡山、岡南、福江、天草、奄美、南大東、北大東、宮古、下地島、新石垣、旭川、利尻、青森、山形、庄内、福島、八丈島、三宅島、鳥取、隱岐、出雲、佐賀、対馬、奄岐、屋久島、喜界、徳之島、沖永良部、伊江島、多良間	中標津、紋別、花巻、新島、神津島、佐渡、能登、松本、名古屋、山口宇部、大分県央、小値賀、上五島、与論、粟国、久米島、慶良間、波照間、種子島、与那国、奥尻、秋田、大館能代、大島、調布、富山、福井、石見、岡山、岡南、福江、奄美、南大東、宮古、下地島、新石垣、利尻、青森、山形、庄内、福島、八丈島、三宅島、鳥取、隱岐、出雲、佐賀、対馬、奄岐、屋久島、喜界、徳之島、沖永良部、伊江島、多良間	中標津、紋別、花巻、松本、名古屋、新島、神津島、佐渡、山口宇部、大分県央、能登、小値賀、上五島、種子島、与論、粟国、久米島、慶良間、波照間、種子島、与那国、奥尻、秋田、大館能代、大島、調布、富山、福井、石見、岡山、岡南、福江、奄美、南大東、宮古、下地島、新石垣、利尻、青森、山形、庄内、福島、八丈島、三宅島、鳥取、隱岐、出雲、佐賀、対馬、奄岐、屋久島、喜界、徳之島、沖永良部、伊江島、多良間	中標津、紋別、花巻、松本、名古屋、新島、神津島、佐渡、山口宇部、大分県央、能登、小値賀、上五島、種子島、与論、粟国、久米島、慶良間、波照間、種子島、与那国、奥尻、秋田、大館能代、大島、調布、富山、福井、石見、岡山、岡南、福江、奄美、南大東、宮古、下地島、新石垣、利尻、青森、山形、庄内、福島、八丈島、三宅島、鳥取、隱岐、出雲、佐賀、対馬、奄岐、屋久島、喜界、徳之島、沖永良部、伊江島、多良間
	但馬※	鳥取※、但馬	女満別※、帯広※、静岡、神戸、南紀白浜、旭川、鳥取、但馬	静岡、神戸 女満別、帯広、南紀白浜

※印：臨時検査を兼ねた定期検査

表5 SMS監査

	1巡回			2巡回			3巡回			4巡回
	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
大規模空港(8空港)	新千歳、福岡	東京	那覇、成田、中部	新千歳、福岡	東京、大阪、関西	那覇、成田、中部	福岡	東京、大阪、関西	那覇、成田、中部	新千歳、福岡

2. 公公用ヘリポートに対する安全監査

(1) 令和6年度の安全監査概要

○令和6年度に実施した安全監査は、なし。

(2) 平成26年度～令和6年度の安全監査概要

➤ 定期検査不適切事項件数

1巡目(41件)と比較して2巡目(20件)は50%まで減少。

➤ 不適切事項の是正数

令和5年3月末に全て是正完了。

【安全監査実施の概要】

- 定期検査における不適切事項は、検査を重ねるごとに減少している。表6のとおり、2巡目41件→2巡目20件。1巡目と比較して2巡目で50%(20件)まで減少している。
 - 不適切事項の数が多い公用用ヘリポート管理者に対し出前研修を実施し、過去における不適切事項例を基に是正措置の必要性や航空行政の概要について理解度を高めている。
 - 全ての公用用ヘリポート管理者への研修やヘリポート管理者が作成した不適切事項改善計画に基づく是正措置に関するフォローアップに努めしたことにより、公用用ヘリポート管理者の空港施設・運用業務への理解度が向上したことで不適切事項件数は減少してきていると推測。2巡目における主な不適切事項の検査項目は表7のとおり、
 - 空港運用業務では、制限区域立入承認、車両使用承認、車両運転許可手続きの不備、次いで制限区域安全講習に係る不備。
 - 消火救難体制では、ヘリポート内事業者との緊急相互援助協定の不備、次いで定期的な訓練に係る不備。
- 定期検査における不適切事項は令和5年3月末に全て是正完了している。

表6 不適切事項件数の推移

	総則	基本施設管理	障害物管理	消火救難体制	空港運用業務	安全管理システム	計
1巡目	2	1	2	8	16	12	41
2巡目	1	2	3	5	7	2	20

表7 2巡目不適切事項の概要

検査項目	主な不適切事項の概要	主な是正措置
総則	・機能管理規程の内容が最新の状態になっていない	・機能管理規程を改正
基本施設管理	・着陸帯基準勾配逸脱 ・空港土木施設台帳の不備	・不陸整正工事実施 ・空港土木施設台帳の更新(予算確保含む)
障害物管理	・定期測量調査未実施 ・周辺自治体への制限表面制度の目的・概要の説明未実施	・測量調査実施 ・周辺自治体へ制限表面制度の目的・概要を説明及び周辺自治体のホームページへ本制度を掲載するよう依頼
消火救難体制	・ヘリポート内事業者との緊急相互援助協定未締結 ・定期的な訓練の未実施	・ヘリポート内事業者と緊急相互援助協定締結 ・総合訓練は2年を超えない間隔で実施 図上訓練は年2回実施
空港運用業務	・制限区域立入承認、車両使用承認、車両運転許可手続きの不備 ・制限区域安全講習未実施	・当該申請の確認は上長を含め複数で行うよう体制を変更 ・安全講習を半年毎に実施 安全管理計画に安全講習実施時期を明示
安全管理システム	・安全に係るリスク管理の手順及び実施の不備	・安全管理マニュアルの見直し及び同マニュアルについて再教育・周知徹底

表8 平成26年度～令和6年度 定期検査実施状況

	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度～令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度～令和6年度
公用用ヘリポート	津市伊勢湾、豊富、静岡、栃木、増毛、佐伯	広島、若狭、東京、つくば、占冠、神戸、砂川	米沢、奈良、高崎、群馬、舞洲、二セヨ	※定期検査なし	豊富、栃木、津市伊勢湾	静岡、若狭、枕崎つくば	米沢、高崎、群馬、東京、広島、奈良	※定期検査なし