

## 第14回 小型航空機等に係る安全推進委員会議事概要

日時： 2026年3月19日（木）10:00～12:00

場所： 国土交通省（中央合同庁舎3号館）7階A会議室及びwebによるハイブリッド開催

以下は、委員からの主なご意見、ご指摘  
（⇒は事務局の発言）

### 小型航空機等による航空事故等の発生状況

○春先は風の変化に注意する必要がある。

○小型機が安全に着陸するには、安定した最終進入が前提という考え方が徹底されると、滑走路逸脱がかなり防げると思う。また、滑走路の中心からずれてしまった場合にアライン操作で滑走路逸脱するケースがあり、そうした場合でもすぐに修正しようとせず、滑走路の端までに戻せばいいという気持ちでアライン操作を行うように指導してもらいたい。

○ダウンウォッシュは山や積乱雲の近くで発生しやすいので、気象予報等で積乱雲等の発生を確認し、ダウンウォッシュの発生について警戒心を持つことが必要。

○ハイリスクカテゴリーに分けて対策を検討することで、非常に実用的な対策につながると考える。

○航空局には、ヒューマンエラーは誰にでも起きるし、起きた時にそれをマネジメントしなければならないという姿勢を徹底的に打ち出してほしい。

○小型機の事故は様々な要因があり、操縦士が正しい知識を有していたのか疑わしい事故がある。規定やルールを遵守することは非常に重要である。

### 小型航空機等の安全性向上に向けた取組状況及び今後の方向性

#### 【安全情報発信強化の取組み】

○操縦士の中に安全情報が蓄積されることで、飛行中における状況認識、状況判断において非常に参考となる。引き続き、航空局から安全情報を発信していただきたい。

○ホームページが刷新されて非常にわかりやすくなった。情報共有や周知の重要性という観点から、取組みを続けていただきたい。

○安全情報にアクセスしてもらうことを期待するだけでなく、プッシュ型で情報発信する必要もある。

○空港へのアプローチ動画や地上走行動画について、ヘリコプター目線のものもあって良いと思う。

○リーフレットは非常に実用的であるため、来年度からセミナー等で活用していただきたい。

#### 【操縦士の指導監督の強化】

○訓練教官の座談会の議事録を見たところ、教官が考えていることが全部含まれていると感じた。訓練中は一番リスクが多いため、こうして意見を出し合って共有することは非常に大切である。今後も機会があるごとに座談会を実施していただきたい。

○座談会に参加したが、杓子定規な話しか出なかったと感じたところもあり、もう少し対面で対話できると良いと感じた。また、参加者は事業会社及び航空大学校等が中心であったので、飛行クラブなどの教官にも声がけするとよい。

#### 【新技術の活用】

○FLARM については、グライダーだけでなく、小型飛行機、ヘリコプターでも有効なものだと思うので、ぜひ調査研究の推進をお願いしたい。

○ADS-B も FLARM と同じぐらいに重視して考える必要があるのではないかと。

⇒我が国においては、レーダーが十分に整備されており、ADS-B が無くとも、航空機の位置は把握可能となっているが、将来的な管制サービスの向上等といった面も踏まえて中長期的に検討すべき課題になるものと考えている。

○ADS-B について、今後、無人航空機や空飛ぶクルマといった低空で飛ぶものが増えるため、時間をかけて ADS-B の搭載義務化を考えていただきたい。

⇒無人航空機のレベル4フライトが今後、増えるにあたり有人機との衝突防止の観点で ADS-B が必要とのご意見を頂いている。今後、無人航空機の運航管理が進む中で、有人機の航空管制とも連携も発生し、ADS-B も航空機把握の手段の一つとなることが想定される。今後、無人航空機等の動向も踏まえ他の関係部署とも連携して検討を進めていきたい。

○ADS-B については、自家用の操縦士でも取り付けたいという声は多いが、取り付ける時の手続がネックになっているという声もあるため、手続の簡素化をお願いしたい。また、簡便に取り付け可能な ADS-B もあると聞いており、そういったものを簡単に装備できるようになれば歓迎されるのではないかと考えている。

○FDM に関し、どこまで普及しているのかわからない。搭載するモチベーションが湧

くようインセンティブも考えて、啓発をしていかなければならない。

○空中衝突について、VOICES では大型機と小型機の接近の報告が散見されている。空中衝突システムの導入等について、一緒に考えていけたらと考える。

以上