

安全目標及び安全指標に係るフォローアップ・アクション (FA)実施状況について

国土交通省 航空局
安全企画室
令和7年3月27日

目次

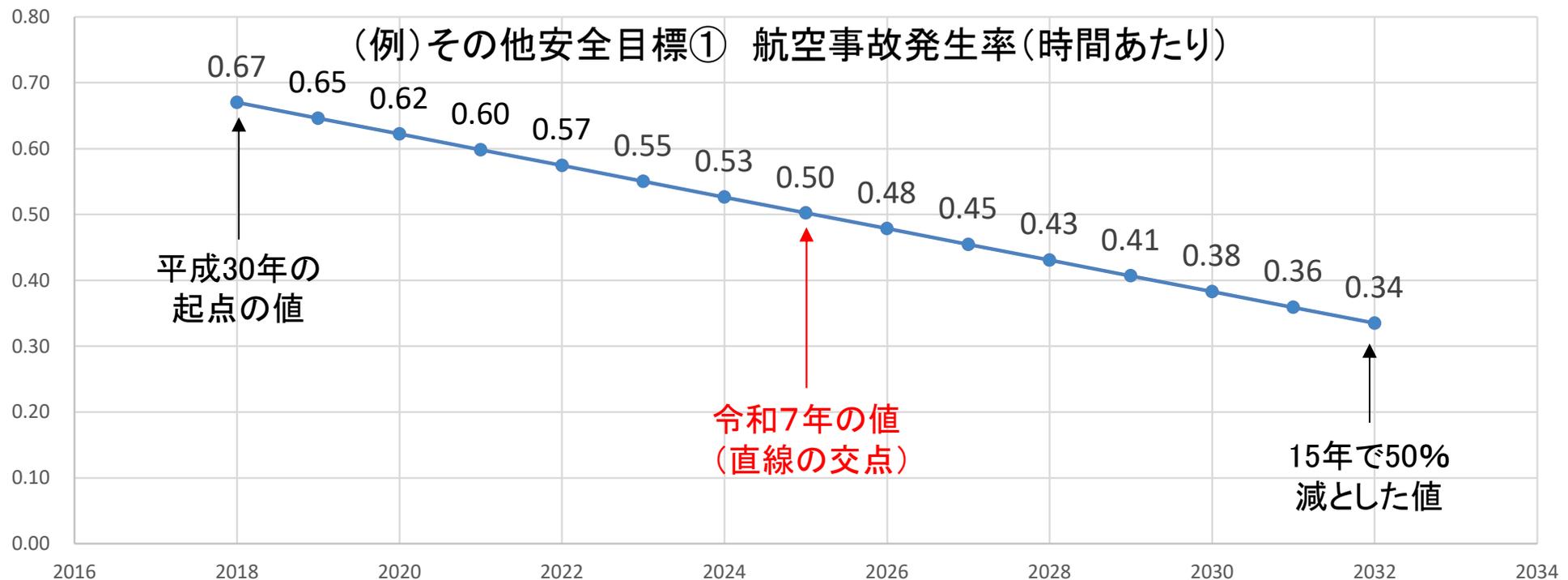
1. 令和6年度の国の安全目標達成度の検証
2. 令和6年度のFA実施状況
3. 令和7年度の国の安全目標値及びFA対象指標の検討
4. 参考資料（令和7年度安全指標目標値、
令和6年度安全指標実績値）

1. 令和6年度の国の安全目標達成度の検証

安全指標・安全目標値の設定の経緯

- 航空安全プログラム(平成25年策定)では、国は安全指標及び安全目標値を設定し、我が国における民間航空の安全達成度の測定及び監視を継続的に実施することを通じて、民間航空の安全の向上を図ることとしている。
- 策定から5年が経過した平成30年には安全指標の追加等を行うとともに、各安全指標に対して、平成30年の目標値を起点として、15年間で50%減とする安全目標を新たに設定し、その上で、各年の安全目標値を、平成30年の起点から15年後の安全目標値を結んだ直線と各年との交点とすることとした。
- この目標設定の考え方については、5年ごとにレビューを行うこととされている。

➡ 5年の節目である令和4年(第17回技術・安全部会)よりレビューを実施。



■ 第17回、18回技術・安全部会における議論の結果、以下のとおり措置することとした。

主な意見

- 目標値を下回る(達成する)には厳しい条件で設定されており、事象が数件起こると実績値が大きく増加し、目標値との乖離が大きくなっている。
- 事象が1件起こるだけで未達成となるような項目もあり、複数年の移動平均等、トレンドを把握することが大事。
- 発生数が少ない事象について、単年度の実績値で検証する場合は変動幅も踏まえた検証も必要ではないか。

等

検討結果

長期目標について

■ 現在の長期目標は官民の安全向上の活動のための要素として一定の役割を果たしていること、将来のあるべき姿として「15年で半減」との高い目標は維持することが適当であることなどから、現行の指標における「15年で半減」との**長期目標の考え方は維持**することとする。

毎年度の目標値やその評価のあり方について

■ 毎年度の実績の評価に当たっては、目標数値を超えたか否かという点のみに留まらず、目標値にトリガー値(変動幅)を設けた上で数値変動の度合いなどを含め評価を行うとともに、実績値がトリガー値を超えた場合等に原因分析や改善のための検討(FA)を行う。

HRC(High Risk Category)関連指標の追加

■ 上記の目標値に加え、事象に繋がる新指標(前兆指標、先行指標)として、**HRC(High Risk Category)関連指標を追加**する。

令和5年度より、上記の運用を開始

目標値の評価に関するあり方

- 目標値(SPT)の達成判定に関する評価はこれまでと同様に行うこととするが、その際には、目標数値を超えたか超えていないかという点のみに留まらず、設定するトリガー値(変動幅)による数値変動の度合いなどを含め、評価を行う。
- ICAOが示している考え方に則り、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)を設定し、各年ごとの数値変動の度合いを可視化することで、安全上の重大な問題が起こる前に対応を図る。

判定グラフの例

棒グラフ: 2024年までの各安全指標の実績値

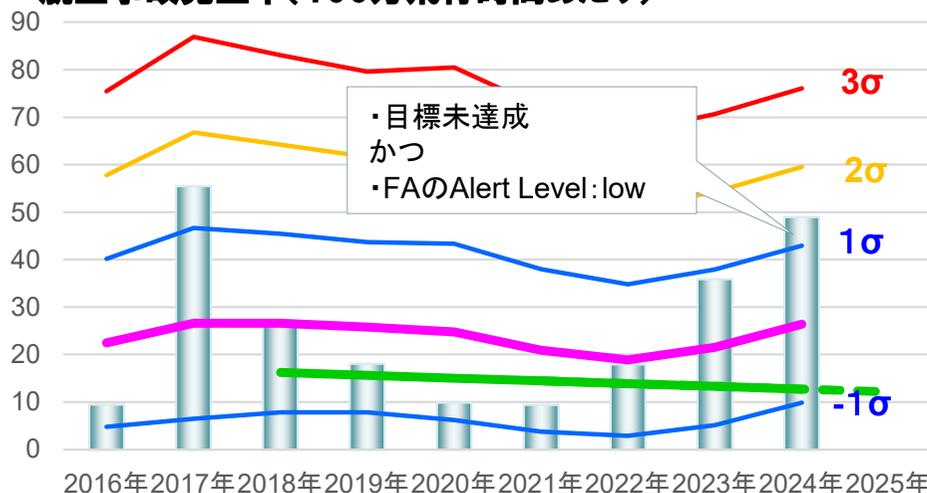
ピンク色のライン: 各年時点における当該年を含む過去10年の実績値の平均値

青、黄、赤のライン: 各年時点における平均値±1σ, 2σ, 3σ変動幅

σ: 標準偏差

緑色のライン: 各年の目標値。2024年以降の点線は、2018年の目標値を起点として15年間で50%減とする安全目標に沿ったライン

指標⑥ 定期便以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者に係る航空事故発生率(100万飛行時間あたり)



フォローアップ・アクション(FA)の内容

Alert Level	要件設定	FA
high	2σを超える年発生率 1σを2回連続 超える年発生率	「low」の対応に加え、詳細な分析や具体的な改善方策を検討(必要に応じ分析チームを立ち上げ)
low	1σを超える年発生率 変動幅を設定しない指標で 事案が発生	当該指標の実績動向を把握し、内部の検討会(毎月開催)で報告
normal	上記以外	—

※ただし、毎年の目標値がゼロで、実績も僅少の3指標(⑩、⑳、㉑)については、変動幅を設定することが適さないと考えられることから、変動幅は設定せず、事故又はインシデントが発生した場合に、Alert Level「Low」の対応をとることとしている。

【前兆指標の追加】

○我が国の指標は遅行指標のみであったが、前兆指標としてHRC(High Risk Category)に関連する指標(以下)を追加する。

カテゴリー	追加する指標
滑走路進入(RI)	<ul style="list-style-type: none"> • 航空機の滑走路誤進入(H-1) • 車両または人の滑走路への無許可進入(H-2)
滑走路逸脱(RE)	<ul style="list-style-type: none"> • 滑走路逸脱の件数(H-3)
地表との衝突(CFIT)	<ul style="list-style-type: none"> • 対地接近警報装置(GPWS)の警報に基づく回避操作(H-4,H-5)
空中衝突(MAC)	<ul style="list-style-type: none"> • 航空局が受領した空中衝突防止装置の回避指示(RA)通報の件数。(H-6,H-7)
飛行中の制御不能(LOC-I)	<ul style="list-style-type: none"> • 異常姿勢からの回復操作(H-8,H-9) • 失速からの回復操作(H-10,H-11)

【目標値に関する考え方】

○過去データの蓄積状況等から現時点では長期目標は定めず、過去3年間の移動平均の減少傾向を目指す。

○指標が減少傾向とならなかつた場合は、Alert Level Lowの対応を取ることとする。

▶ 令和6年度安全目標における目標値及び実績値は、令和6年1月1日から12月31日の期間で集計（1～12月の実績値を翌3月までに収集・分析し、次年度の取組に反映していくサイクル）

【最重要目標】	R6目標値	R6実績値	件数	R6の状況
① 定期便(本邦航空運送事業者)の死亡事故発生率(回数あたり)	0.00	0.00	0	達成
② 定期便(本邦航空運送事業者)の全損事故発生率(回数あたり)	0.00	1.01	1	未達成

【その他安全目標】		R6目標値	R6実績値	件数	R6の状況	FA対象※1	
業務提供者の区分	安全指標						
航空運送分野	(1) 定期便を運航する本邦航空運送事業者	① 航空事故発生率（時間あたり）	0.53	2.39	5	未達成	
		② "（回数あたり）	1.05	5.06		未達成	
		③ 定期便(本邦航空運送事業者)の事故発生率(回数あたり)(②の内数)	0.90	5.07	5	未達成	
		④ 重大インシデント発生率（時間あたり）	1.58	0.95	2	達成	
		⑤ "（回数あたり）	3.14	2.03		達成	
	(2) (1)以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者	⑥ 航空事故発生率（時間あたり）	12.73	48.94	5	未達成	O(+1σ)
		⑦ "（回数あたり）	9.16	33.33		未達成	O(+1σ)
		⑧ 重大インシデント発生率（時間あたり）	28.55	48.94	5	未達成	※2
		⑨ "（回数あたり）	19.84	33.33		未達成	※2

※1: 令和6年の実績値に対するFA対象については「3.令和7年度の国の安全目標値及びFA対象指標の検討」(P20以降)にて詳述

※2: 令和5年の実績値を踏まえ、令和6年度にFA実施した指標

令和6年度の国の安全目標達成度の検証②

【その他安全目標】(つづき)		R6目標値	R6実績値	件数	R6の状況	FA対象※1	
業務提供者の区分	安全指標						
航空運送分野	(3) 国、地方公共団体	⑩ 航空事故発生率 (時間あたり)	12.93	28.06	2	未達成	
		⑪ " (回数あたり)	15.50	30.09		未達成	
		⑫ 重大インシデント発生率 (時間あたり)	3.69	14.03	1	未達成	
		⑬ " (回数あたり)	4.43	15.05		未達成	
	(4) 個人	⑭ 航空事故発生率 (時間あたり)	119.46	80.08	2	達成	
		⑮ " (回数あたり)	115.02	68.30		達成	
		⑯ 重大インシデント発生率 (時間あたり)	53.09	160.16	4	未達成	○ (+1σ)
⑰ " (回数あたり)		51.12	136.60	未達成		○ (+1σ)	
交通管制分野	航空保安業務等提供者	⑱ 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(管制取扱機数あたり)	0.00	0.00	0	達成	
		⑲ 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(管制取扱機数あたり)	0.67	0.00	0	達成	
空港分野	空港管理業務等提供者	⑳ 空港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(着陸回数あたり)	0.00	0.00	0	達成	
		㉑ 空港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(着陸回数あたり)	0.00	0.78	1	未達成	○ (+1σ)
		㉒ 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(着陸回数あたり)	18.42	36.56	47	未達成	○ (+2σ)

※2

※1: 令和6年の実績値に対するFA対象については「3.令和7年度の国の安全目標値及びFA対象指標の検討」(P20以降)にて詳述

※2: 令和5年の実績値を踏まえ、令和6年度にFA実施した指標

【HRC (High Risk Category) 関連指標】

カテゴリ	安全指標※1	令和5年	令和6年	増減	FA対象※3
滑走路誤進入(RI)	①航空機の滑走路誤進入 100万着陸回数あたり	9.42	9.50	増加	○(+1σ)
	②車両又は人の滑走路無許可進入 100万着陸回数あたり	7.31	6.51	減少	
滑走路逸脱(RE)	③滑走路逸脱 100万着陸回数あたり	1.09	1.57	増加	○(+1σ)
空中衝突(MAC)	TCAS RA通報からの回避操作※2				
	④100万運航時間あたり ⑤100万運航回数あたり	26.45 54.81	25.43 52.46	減少 減少	
飛行中の制御不能(LOC-I)	異常姿勢からの回復操作				
	⑥100万運航時間あたり ⑦100万運航回数あたり	0 0	0.15 0.29	増加 増加	○(+1σ) ○(+1σ)
	失速からの回復操作				
	⑧100万運航時間あたり ⑨100万運航回数あたり	0 0	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				
	⑩100万運航時間あたり ⑪100万運航回数あたり	13.08 27.09	12.25 25.24	減少 減少	

※1 3年間の移動平均値

※2 安全上懸念のない、Nuisance(ニューサンス) RAを除く

※3 令和6年の実績値に対するFA対象については「3.令和7年度の国の安全目標値及びFA対象指標の検討」(P20以降)にて詳述

1 最重要目標(2指標)

- 最重要目標の一つである定期便(本邦航空運送事業者)の全損事故発生率は、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未達成となった。本件については、同年6月24日に公表した滑走路誤進入対策に係る中間とりまとめ(前回ご報告)を踏まえ、航空法改正(今回その他報告議題でご報告)等により対応している。

2 その他の安全目標(22指標)

- その他の安全目標は22指標のうち、7指標で達成。目標未達成となった15指標について、先述のトリガー値による数値変動の度合いに加え、件数の推移や内訳等を踏まえ、以下のとおり評価することとしたい(なお、発生した事案については、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による安全啓発活動等の対策を実施している。)

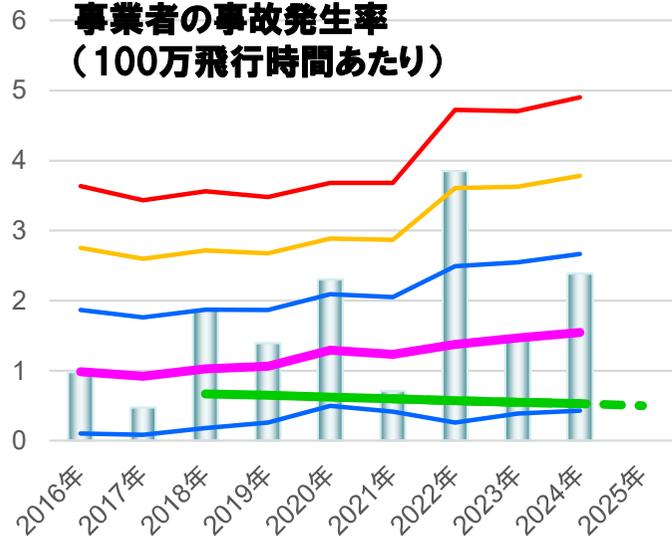
① 15指標のうちトリガー値を超える6指標(今年度FAを実施した1指標を含む。)については、発生率が大きく上昇する等の状況にあり、上記の事案ごとの取組に加え、R7年度のFA対象とし、実績動向の把握、詳細分析等を実施していくこととしたい。(詳細はP23～)

② ①以外の9指標(今年度FAを実施した2指標を含む。)については、トリガー値を超えていないことに加え、件数ベースでの顕著な増加や、内容面での特に注意を要する偏り等はないことから、上記の事案ごとの取組を実施しつつ、引き続き動向を注視する。(次ページより状況詳述)

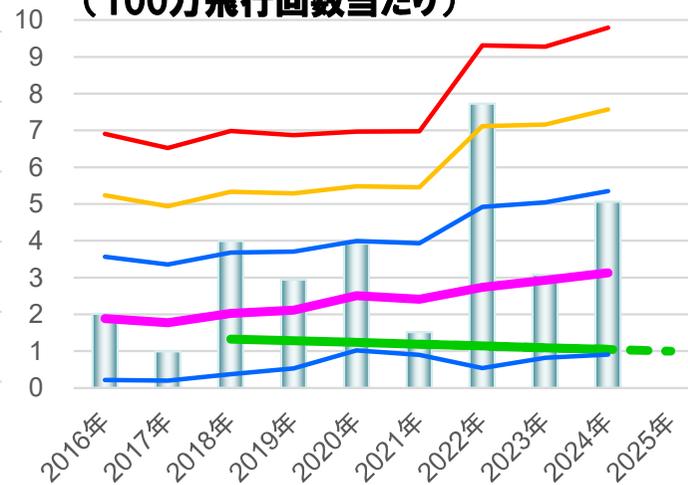
3 HRC関連指標(11指標)

- HRC関連指標は、安全目標とは異なり前兆的な事案を捉えるものであり、過去データの蓄積状況等から減少傾向を目指すこととし、増加した場合はAlert Level Low の対応を行うこととしたもの。
- 7指標で減少傾向(発生件数0件を維持した指標含む。)であり、昨年度より増加した4指標については、顕著な増加ではないものの、Alert Level LowとしてR7年度のFA対象とし、今後の動向把握等を行うこととしたい。

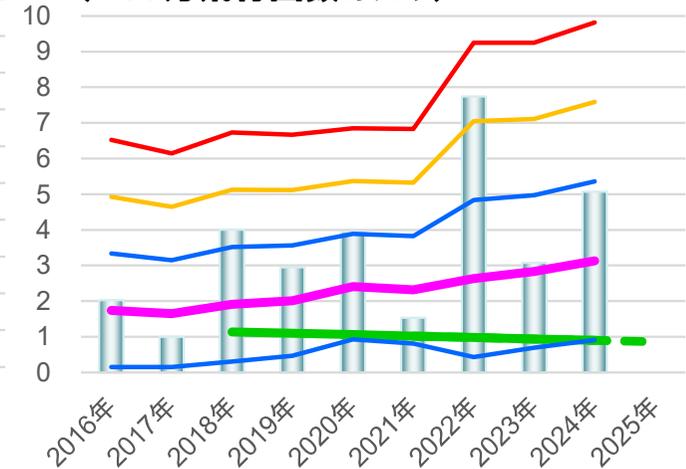
指標① 定期便を運航する本邦航空運送事業者の事故発生率 (100万飛行時間あたり)



指標② 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③ 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)



対象事案件数・内訳

2020年(令和2年) 1件 (乱気流起因1件)

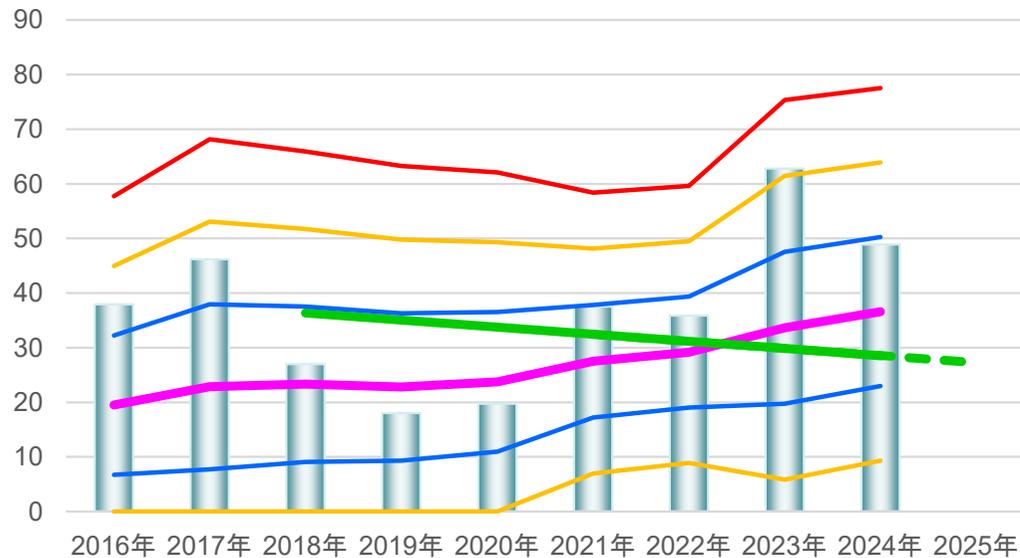
2022年(令和4年) 7件 (乱気流起因6件、その他1件)

2023年(令和5年) 3件 (乱気流起因1件、その他2件)

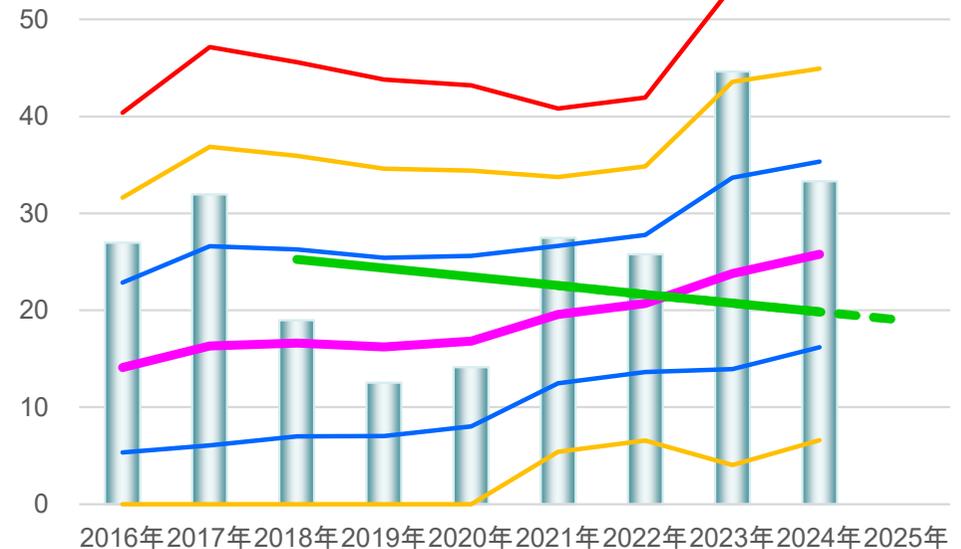
2024年(令和6年) 5件 (乱気流起因3件、被雷1件、バードストライク1件)

- 令和4年以降の事案等を踏まえ、多客期(夏・冬)を前に、客室乗務員が搭乗する定期航空運送事業者に対し、同種事故等の防止に向けた対応を徹底するよう具体的な留意事項とともに周知しており、令和6年から、
 - ・旅客が離席中の揺れに伴う負傷防止対策にも留意して対応するとともに、
 - ・新技術(EDR等乱気流予報・情報共有など)の更なる活用についても積極的に検討するよう周知した。
- また、一般旅客に対しても航空局HPやSNSにより、適切なシートベルトの着用方法について周知したほか、令和6年度においては、乱気流対策に係る取組状況を監査等により重点的に確認している。
- 本件は、令和4年実績を踏まえてFA対象となったものであるが、令和6年の乱気流起因の事故件数は令和4年に比べれば引き続き減少しており、事故発生率も1σを超えておらず、今回はFAの対象としないこととするが、今後も、監査等を通じて当該事業者と共に当該安全リスク低減に向けた更なる対策の改善・取組みを検討していく。

指標⑧ 定期便以外の航空運送事業者及び航空機使用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）

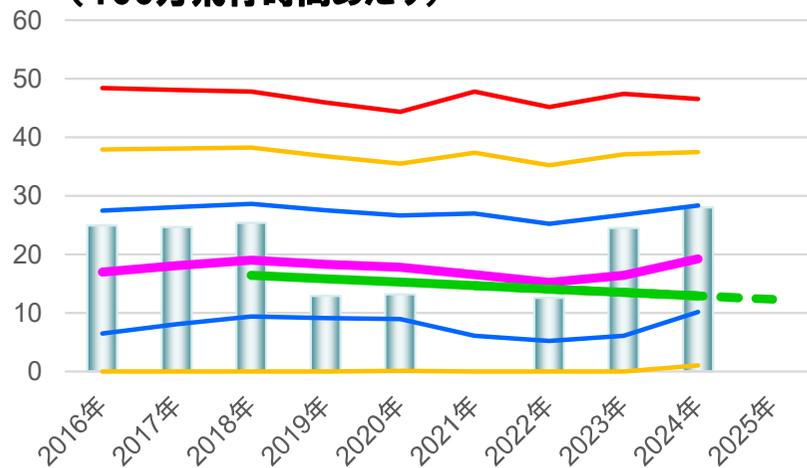


指標⑨ 定期便以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者に係る重大インシデント発生率（100万飛行回数あたり）

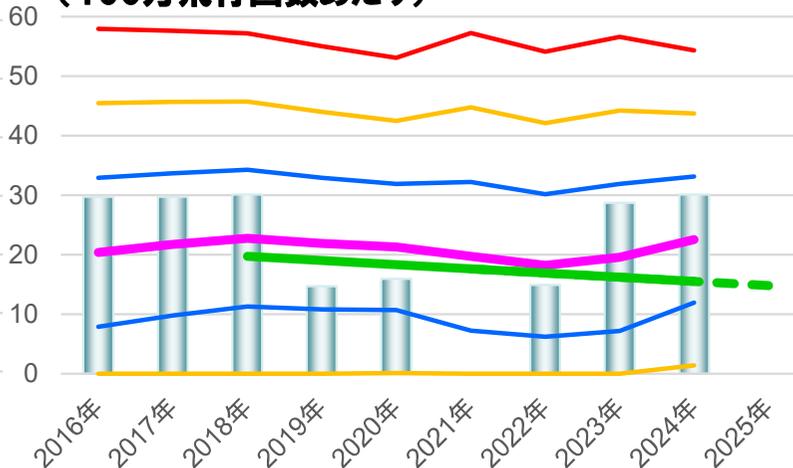


- 令和5年度の実績を踏まえ、今年度FAを実施した結果、発生件数が減少している（FAの内容についてはP16,17で詳述）。
- その結果、発生率も1σを超えている状態ではないことから、FAの対象としないこととする。

指標⑩ 国、地方公共団体に係る航空事故発生率 (100万飛行時間あたり)



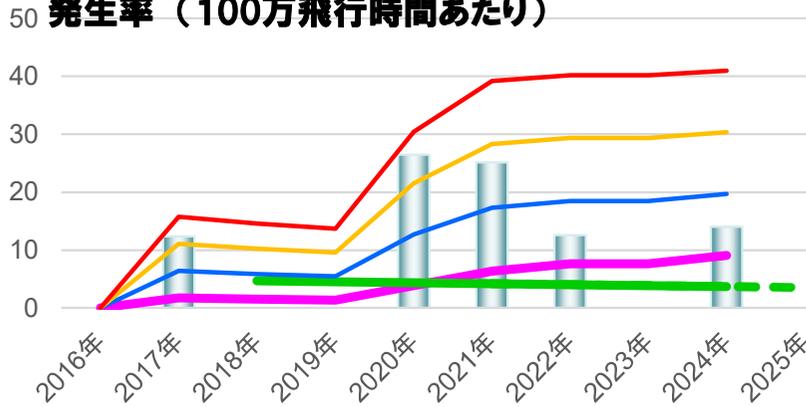
指標⑪ 国、地方公共団体に係る航空事故発生率 (100万飛行回数あたり)



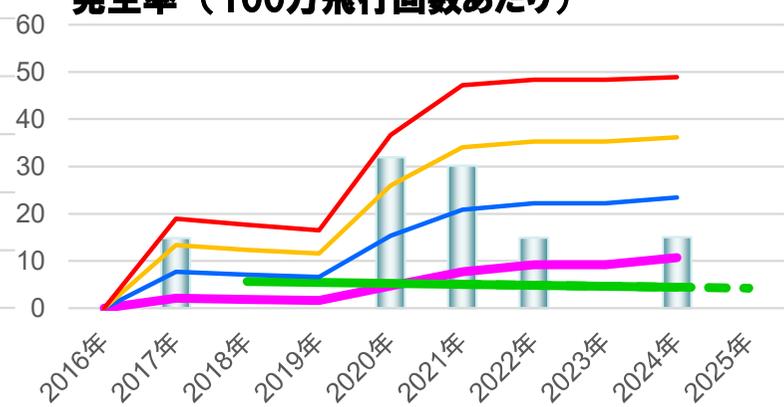
対象事案	
2021年	0件
2022年	1件
2023年	2件
2024年	2件※

※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含む

指標⑫ 国、地方公共団体に係る重大インシデント発生率 (100万飛行時間あたり)



指標⑬ 国、地方公共団体に係る重大インシデント発生率 (100万飛行回数あたり)



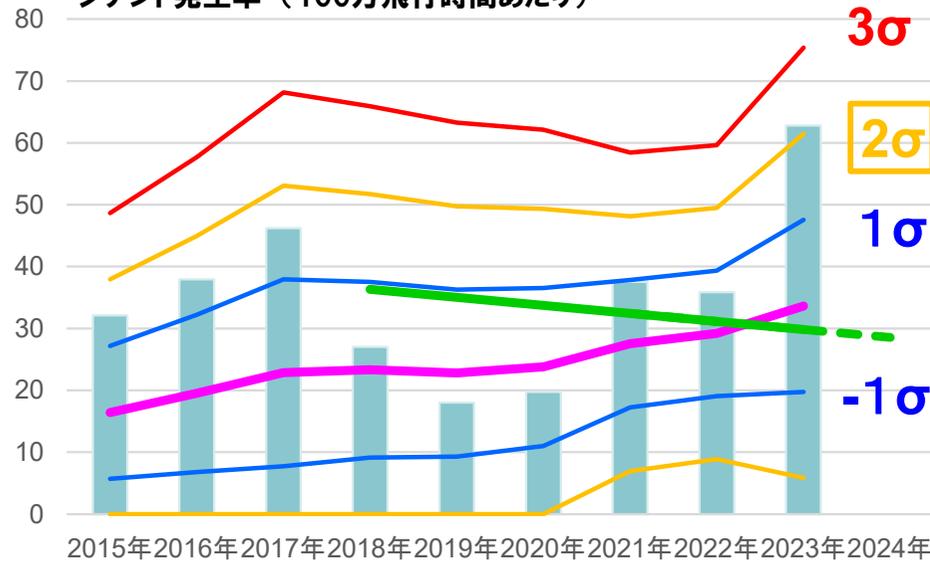
対象事案件数	
2021年	2件
2022年	1件
2023年	0件
2024年	1件

- ここ数年の事案発生は2件以内で推移しており、顕著な兆候は見られない。
- 上記を踏まえ、発生率も1σを超えている状態ではないことから、FAの対象としないこととする。
- 「小型航空機等の安全推進委員会」で確認した今後の対応方針に基づき、引き続き小型航空機等の安全性向上に向けた取組を推進。

2. 令和6年度のFA実施状況

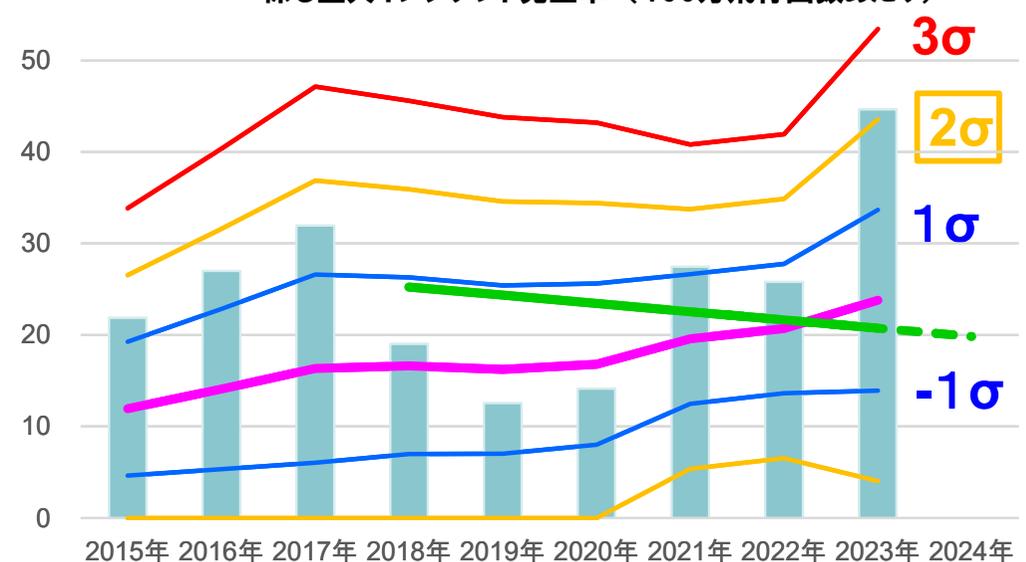
Alert Level **High**

指標⑧ 定期便以外の航空運送事業者及び航空機使用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）



Alert Level **High**

指標⑨ 定期便以外の航空運送事業者及び航空機使用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）

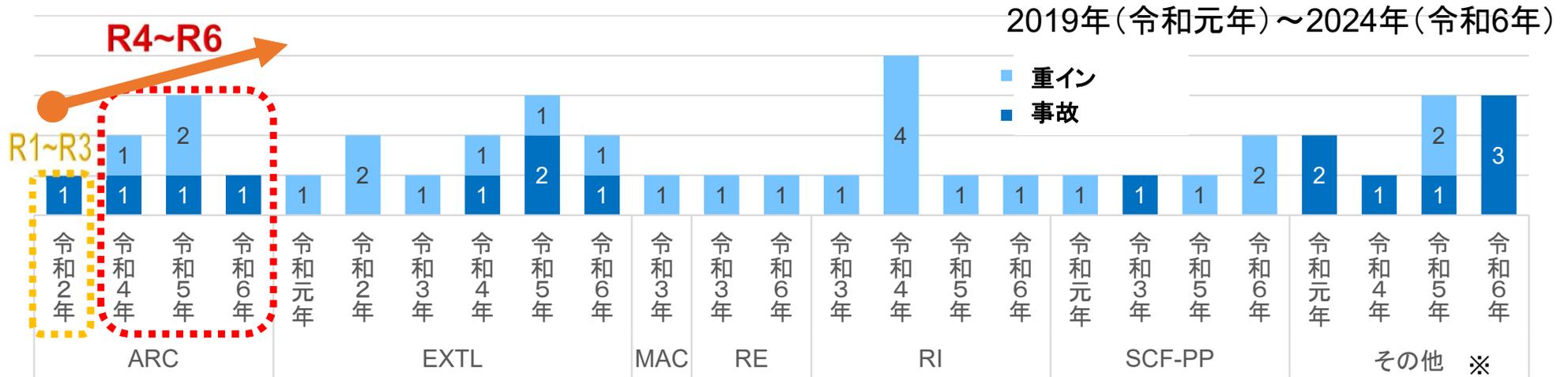


対象事案 7件 (令和5年に発生した定期便以外の運送事業・使用事業関連の重大インシデント)

日付	事案内容	分類
1月11日	到着後の点検において、プロペラの損傷が確認された。	ARC
5月22日	管制官からの指示とは違う、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。	NAV (RI)
5月29日	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。	SCF - PP
6月20日	到着機が進入中、出発機が滑走路に進入したため、到着機が復行した。	RI
7月 3日	物件を吊り下げて飛行中、当該物件の一部が落下した。	EXTL
7月14日	連続離着陸訓練のため進入中、発動機が停止した。	FUEL
7月20日	到着後の点検において、プロペラの損傷が確認された。	ARC

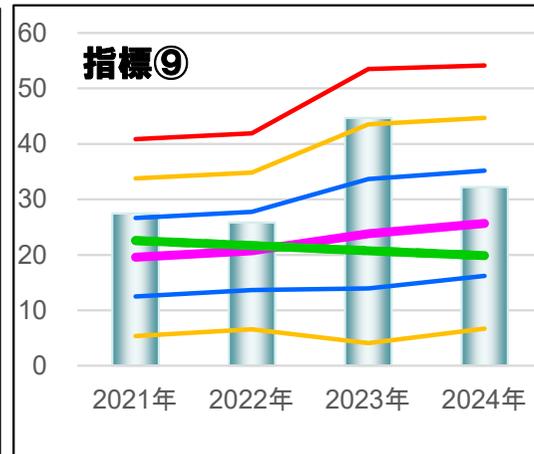
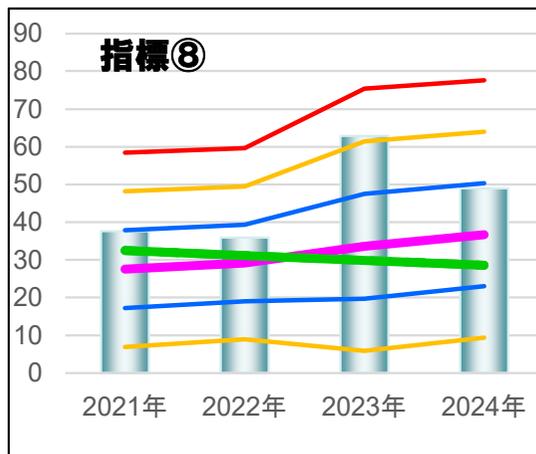
発生した事案の内容は多種多様で、共通点や一括りの対策は見当たらないため、事故及び重大インシデントの分類 (Occurrence Categories) ごとに近年の発生傾向を把握し、増加傾向にある事故等の分類について対策を行った。

【背景】 ◆近年発生した定期便以外の運送事業・使用事業関連の事故・重イン



⇒ 令和元年から令和6年までの事故・重インの発生件数を集計した結果、R1～R3に比べ、R4～R6の発生件数が多く、その中でもARC(離着陸時の異常な滑走路への接触を伴う全ての着陸/離陸)等に分類される事故・重イン件数は増加傾向の可能性がある。

※事故等調査中のために分類できていない案件や分類変更の可能性のある案件も含んでいます



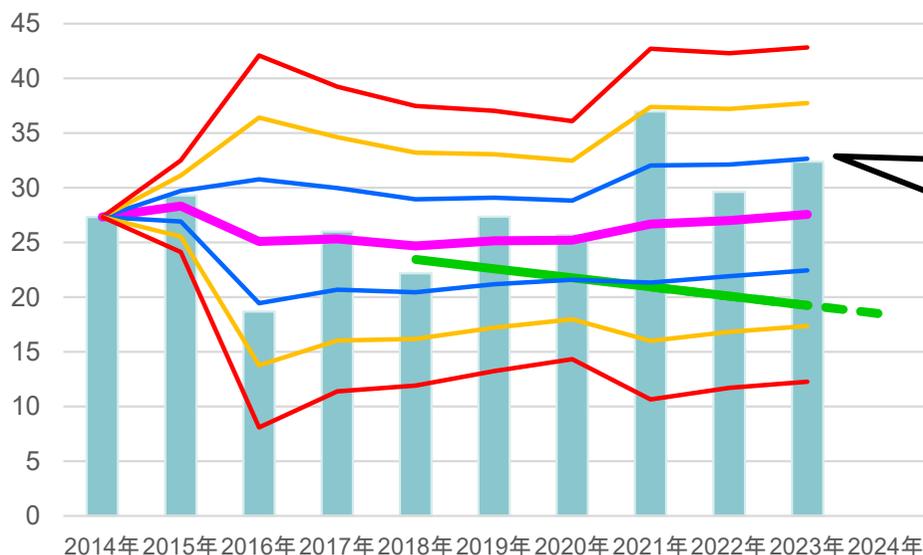
【航空局の対応】

- ⇒ 近年発生した事案等を踏まえ、事業者に対し、他社の対応について、積極的にその対策等の必要性を検討(特に近年増加傾向にあるARCに注目)し、安全情報を活用した対策に取り組むよう文書により周知。
- ⇒ 再発・未然防止策等について、事業者における上記の取り組みを監査により確認。
- ⇒ 監査にて問題点が見受けられる場合、注意喚起を実施する等、具体的な内容を指示。

⇒ 令和6年の重大インシデント件数は減少し+1σ未満となったことから、FAは終了するが、監査等を通じて事業者に対する指導監督を徹底するとともに、監査項目を拡充するなど、更なる対策の改善を検討・推進。

Alert Level Low

指標② 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)



変動幅は±1σ内であるが、+1σにかなり近い値であること等の状況からFA対象(+1σ相当)とした。

対象事案 40件

- ① 作業員の負傷 25件
- ② 航空機の損傷 15件

➤ R5年の事案の概要・分析

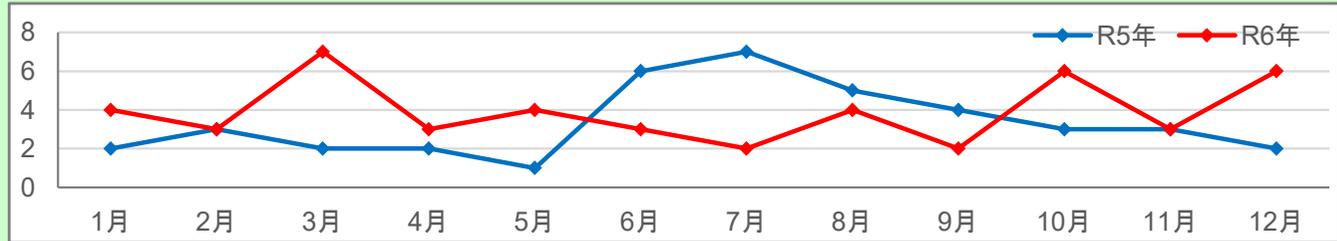
安全指標	目標値	実績値	移動平均値から+1σ
② 制限区域内において、地上での作業又は地上の施設若しくは物件に起因する人の死傷、又は航空機が損傷した事態の発生率(100万着陸回数あたり)	19.25以下	32.37	32.64

R5年は、作業員の負傷事案が25件発生しており前年比9件増加した。

➤ R6年発生状況

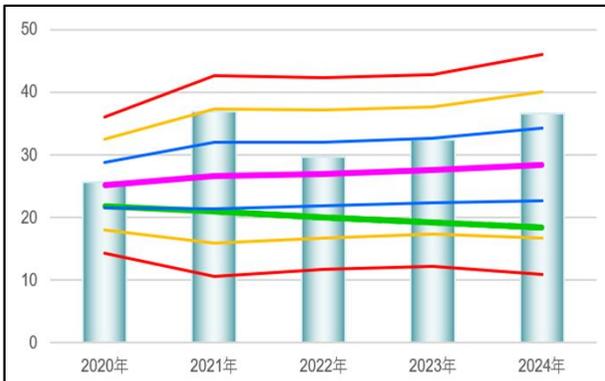
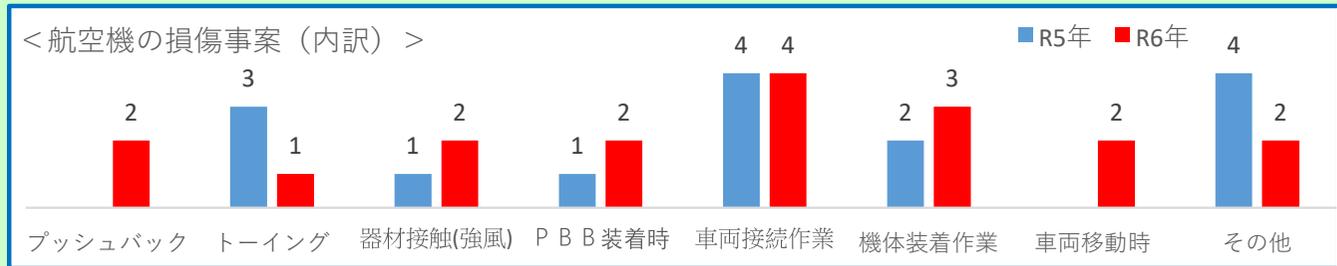
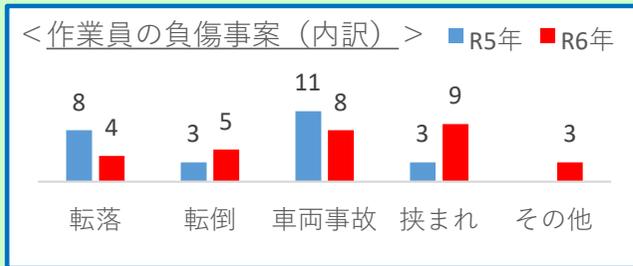
	R5年	R6年
作業員の負傷事案	25	29
航空機の損傷事案	15	18
全 数	40	47

R6年は、前年比7件増加となった。



✓ R6年は、R5年と比べ、特に夏場の発生件数が逆転して減少したものの、秋から冬にかけ増加した。

【事案種別毎に監視】



- 「空港内のグランドハンドリング事業者への注意喚起(基本動作の徹底)」(R6.1.17)
- 「制限区域内事案の未然防止に向けた空港内関係者による安全対策会議」の開催(R6.1.23)
- 「制限区域内事案の未然防止のための安全キャンペーンの実施」(R6.3.26)
- 空港管理者及び空港に所在するグランドハンドリング事業者との制限区域内事案の未然防止に関する意見交換会の実施(R6.7~12)

R6年は、R5から更に7件増加し+1σを超えたため、引き続き+2σ相当としてFAを継続することとし、重大事案の低減に向けたリスク管理の促進及び同種事例の未然防止に向けた取組を推進するとともに、空港管理者及びグランドハンドリング事業者との連携を強化する。

3. 令和7年度の国の安全目標値 及びFA対象指標の検討

これまでの技術・安全部会の議論より

○目標値・評価のあり方について

- 各年の安全目標値として、最重要目標については発生率ゼロ、その他安全指標は、平成30年の目標値を起点として「15年で半減」との長期目標を設定。この目標の考え方について、5年ごとにレビューを行う。(令和4年度のレビューでは「この考え方を維持」)
- 実績の評価に当たり、目標数値を超えたか否かという点のみに留まらず、目標値にトリガー値(変動幅)を設けた上で数値変動の度合いなどを含め評価を行うとともに、実績値がトリガー値を超えた場合等に原因分析や改善のための検討(FA)を行う。

○前兆指標の追加及び目標値の設定について

- ICAOの優先事項であるHRC(High Risk Category)に関連する11指標を追加。
- 過去データの蓄積状況等から現時点では長期目標は定めず、過去3年間の移動平均の減少傾向を目指す。

⇒令和7年度の各指標の目標値は、上記の考え方を維持し、

- 最重要目標は、引き続き発生率 ゼロ とする。
- その他安全目標は、平成30年の目標値から15年後の安全目標値に引いた直線と令和7年との交点とする。
- また、HRC関連指標については、令和6年度と同様の指標・目標(減少傾向の維持)を引き続き設定する。

➤ 安全指標(全部で22指標)の変動幅超え等の状況

• 変動幅を設ける指標 (19指標)

状況	指標数
+2σ超え(2回連続+1σ超含む)	1指標(指標⑳)※
+1σ超え	4指標(⑥、⑦、⑯、⑰)
Normal(+1σ以下)	14指標

※指標⑳について、状況は+1σ超えであるが、昨年度+1σ超え相当として取扱ったため連続+1σ超えとして扱う。

• 変動幅を設けない指標 (3指標)

状況	指標数
目標未達成(事象発生)	1指標(指標㉑)
目標達成(事象発生なし)	2指標

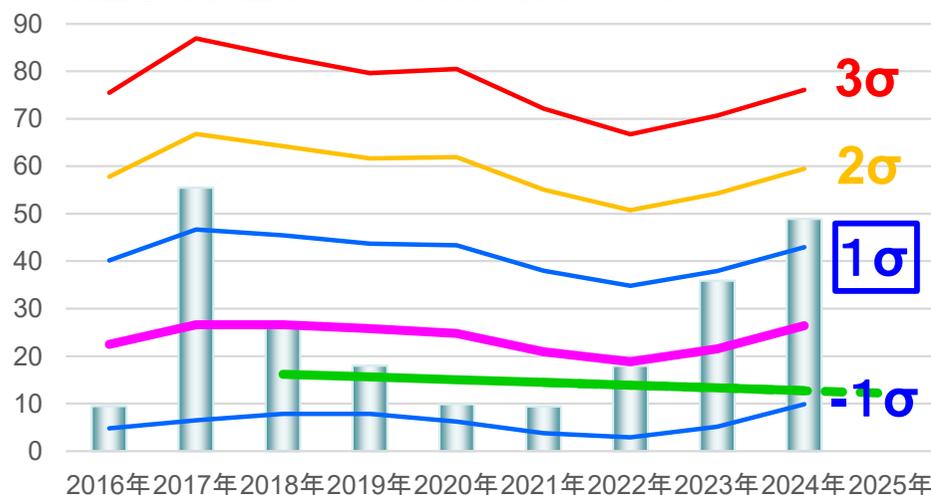
➤ HRC(High Risk Category)関連指標(全部で11指標)の状況

状況	指標数
増加傾向	4指標
減少傾向等	7指標

⇒令和7年度にFAを実施する指標は、安全指標:指標⑥、⑦、⑯、⑰、㉑、㉒、H-1、H-3、H-8、H-9の10指標とする。

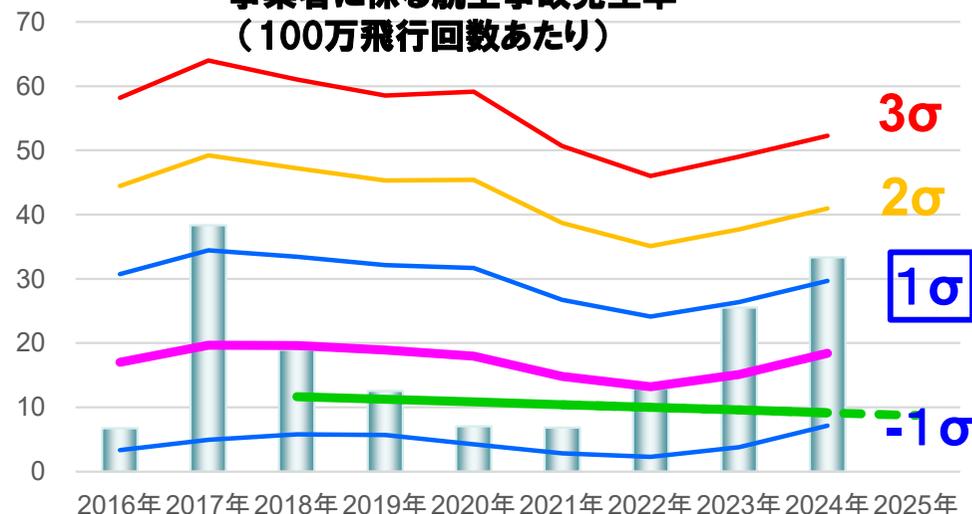
Alert Level **Low**

指標⑥ 定期便以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者に係る航空事故発生率(100万飛行時間あたり)



Alert Level **Low**

指標⑦ 定期便以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者に係る航空事故発生率(100万飛行回数あたり)



対象事案 5件 (令和6年に発生した定期便以外の運送事業・使用事業関連の航空事故)

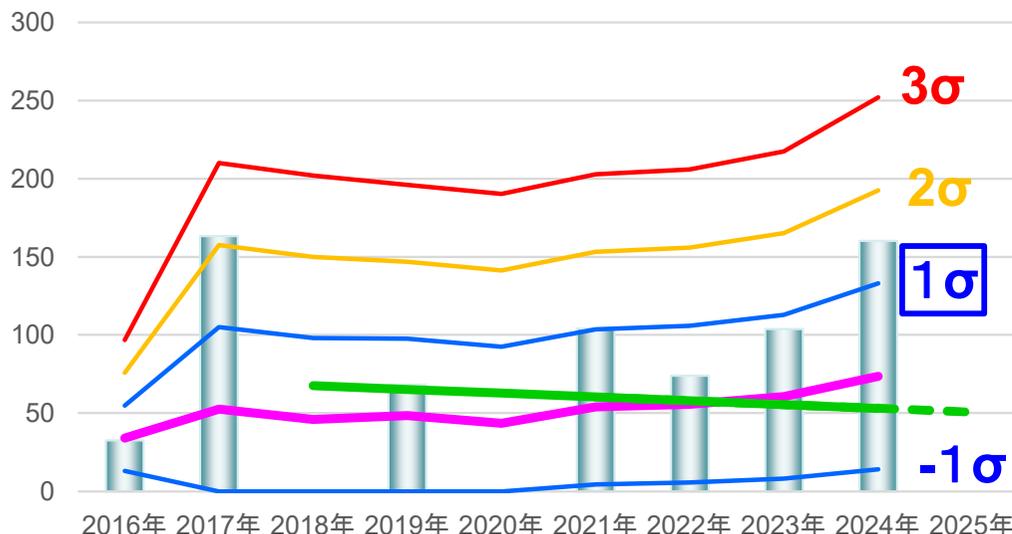
- 4月12日 地上に置かれていた型枠がダウンウォッシュにあおられ、地上作業員が負傷した。
- 5月13日 エンジンの回転数が低下、着陸した際、強めの接地となり乗員1名が負傷した。
- 5月31日 着陸時、胴体下面が滑走路に接触し損傷した。
- 6月9日 進入経路から逸れ、樹木に接触し左主翼を損傷した。
- 7月28日 田畑に墜落し火災が発生している状態で発見され乗員が死亡した。

分類
EXTL
ARC
ARC
—
—

+1σ 超えであり、Alert Level **Low** とする。

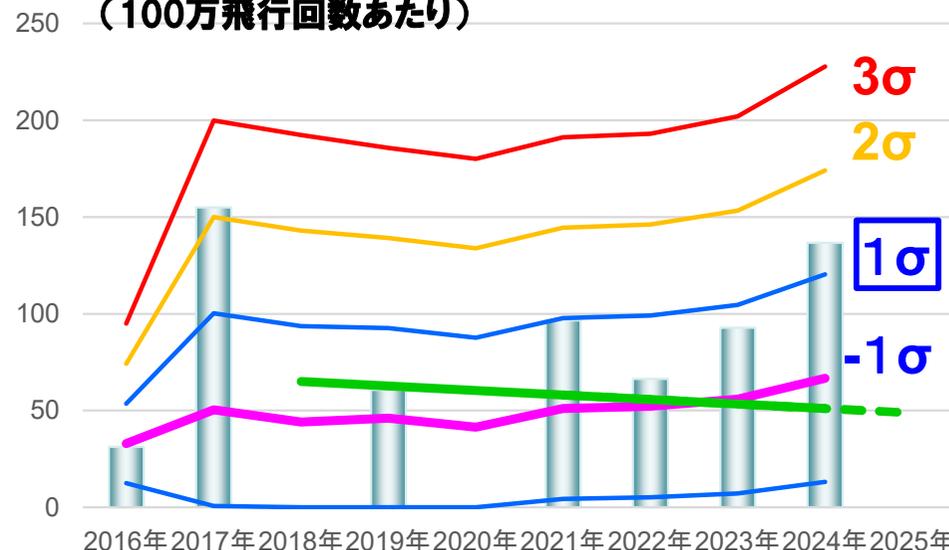
Alert Level **Low**

指標⑬ 個人に係る重大インシデント発生率
(100万飛行時間あたり)



Alert Level **Low**

指標⑭ 個人に係る重大インシデント発生率
(100万飛行回数あたり)



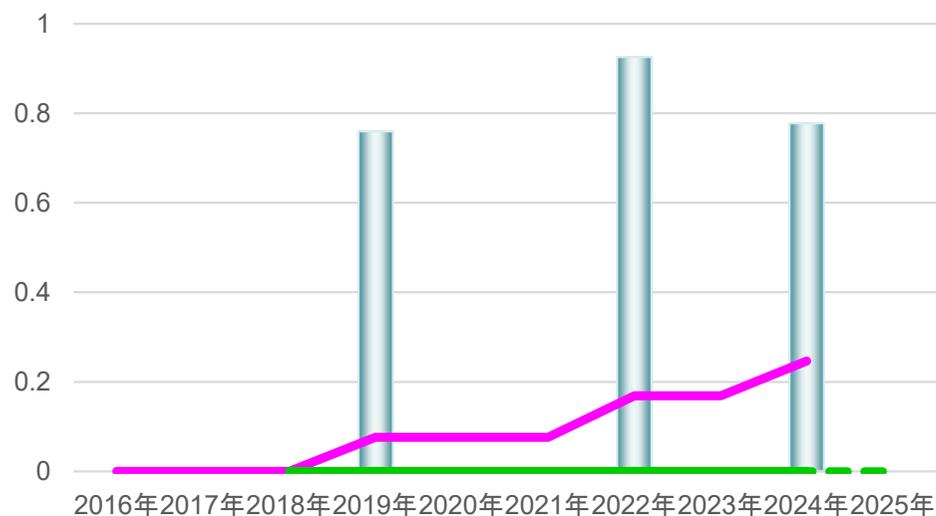
対象事案 4件(令和6年に発生した個人に係る重大インシデント)

- 1月28日 着陸時、滑走路を逸脱し草地で停止した。
- 5月15日 連続離着陸訓練中、機体の胴体下面が滑走路に接触し損傷した。
- 7月 7日 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。
- 7月28日 飛行中、操縦系統の一部に不具合が発生し、航空機の操縦に障害が発生したため、緊急事態を宣言のうえ着陸した。

+1σ 超えであり、Alert Level **Low** とする。

Alert Level **Low**

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)



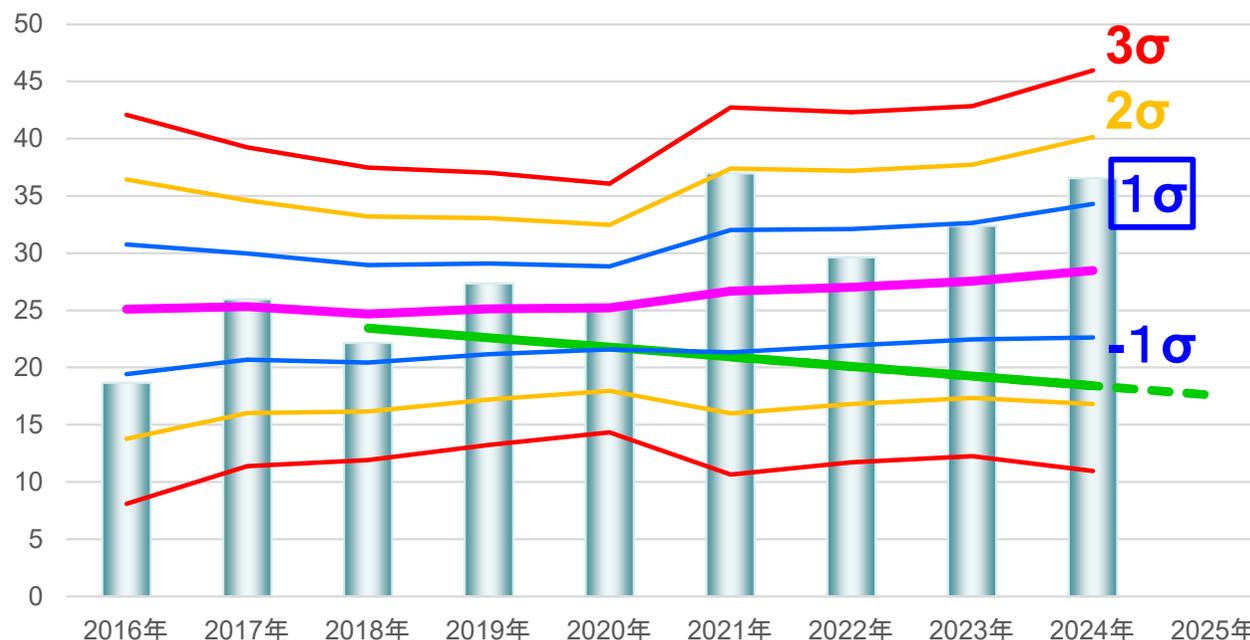
対象事案 1件

11月28日 航空機が進入中に工事車両が管制官の許可を受けず、滑走路に進入した。

変動幅を設定しない指標であり、事案が発生したことから、Alert Level **Low** とする。

Alert Level **High**

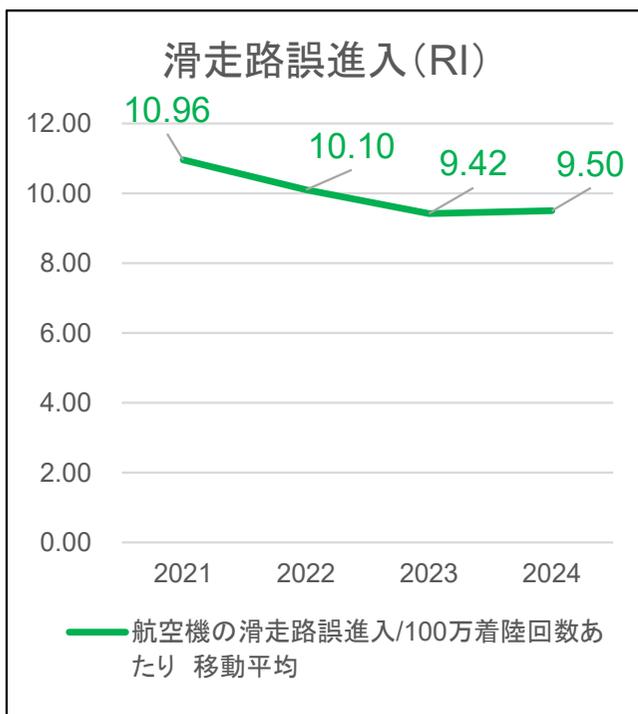
指標② 制限区域内において、地上での作業又は地上の施設若しくは物件に起因する人の死傷、又は航空機が損傷した事態の発生率(100万着陸回数あたり)



対象事案 47件
 ①作業員の死傷 29件
 ②航空機の損傷 18件

R6年実績の状況は+1σ 超えであるが、昨年度+1σ 超え相当として取扱ったため連続+1σ 超えとし、Alert Level **High** とする。

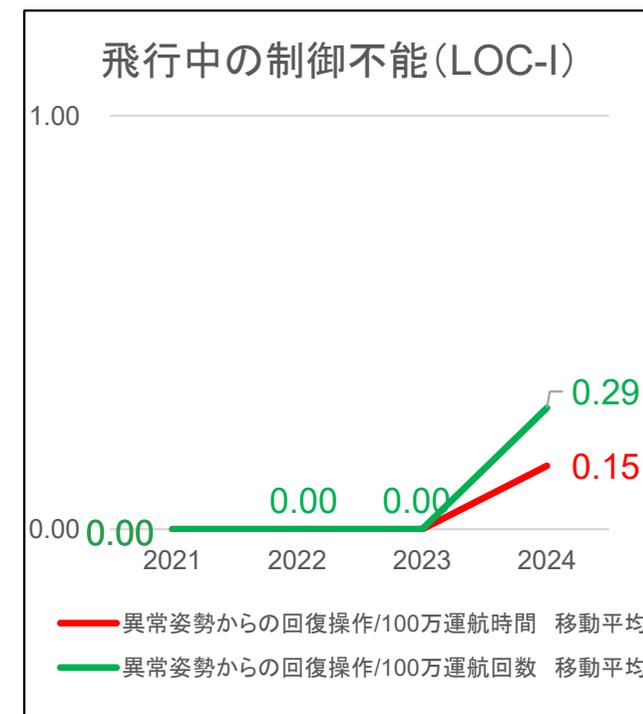
Alert Level Low



Alert Level Low



Alert Level Low



対象事案

滑走路誤進入 (航空機)	2023年	9件	2024年	13件
滑走路逸脱	2023年	1件	2024年	5件
異常姿勢からの回復操作	2023年	0件	2024年	1件

増加傾向を示したことから、Alert Level Low とする。

4. 参考資料

(令和7年安全指標目標値、令和6年度安全指標実績値)

【最重要指標】

	令和7年度 目標値
① 定期便(本邦航空運送事業者)の死亡事故発生率(回数あたり)	0
② 定期便(本邦航空運送事業者)の全損事故発生率(回数あたり)	0

【その他安全目標】

業務提供者の区分		安全指標	令和7年度 目標値
航空運送分野	(1) 定期便を運航する本邦航空運送事業者	① 航空事故発生率 (時間あたり)	0.50
		② " (回数あたり)	1.00
		③ 定期便(本邦航空運送事業者)の事故発生率(回数あたり)(②の内数)	0.86
		④ 重大インシデント発生率(時間あたり)	1.51
		⑤ " (回数あたり)	2.99
	(2) (1)以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者	⑥ 航空事故発生率 (時間あたり)	12.15
		⑦ " (回数あたり)	8.75
		⑧ 重大インシデント発生率 (時間あたり)	27.26
		⑨ " (回数あたり)	18.94
	(3) 国、地方公共団体	⑩ 航空事故発生率 (時間あたり)	12.34
		⑪ " (回数あたり)	14.80
		⑫ 重大インシデント発生率 (時間あたり)	3.53
		⑬ " (回数あたり)	4.23

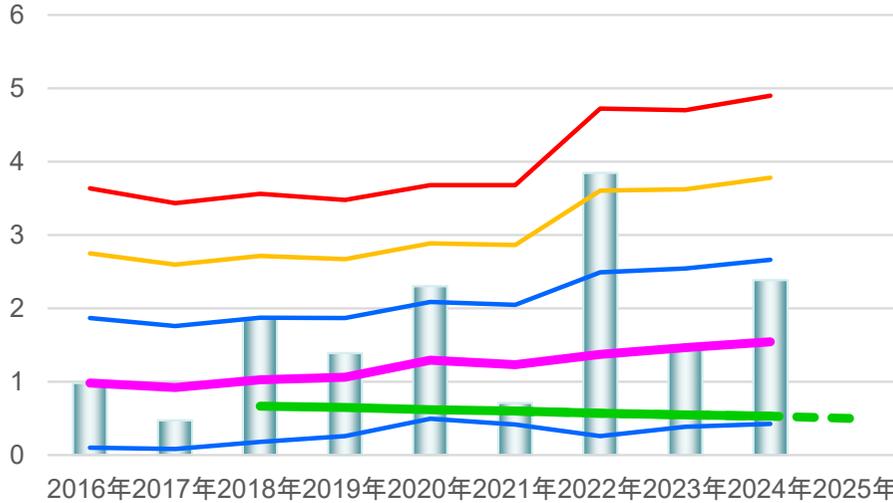
【その他安全目標】

業務提供者の区分		安全指標	令和7年度目標値
航空運送分野	(4)個人	⑭ 航空事故発生率（時間あたり）	114.03
		⑮ "（回数あたり）	109.79
		⑯ 重大インシデント発生率（時間あたり）	50.68
		⑰ "（回数あたり）	48.80
交通管制分野	航空保安業務等提供者	⑱ 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（管制取扱機数あたり）	0.00
		⑲ 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（管制取扱機数あたり）	0.64
空港分野	空港管理業務等提供者	⑳ 空港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（着陸回数あたり）	0.00
		㉑ 空港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（着陸回数あたり）	0.00
		㉒ 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（着陸回数あたり）	17.58

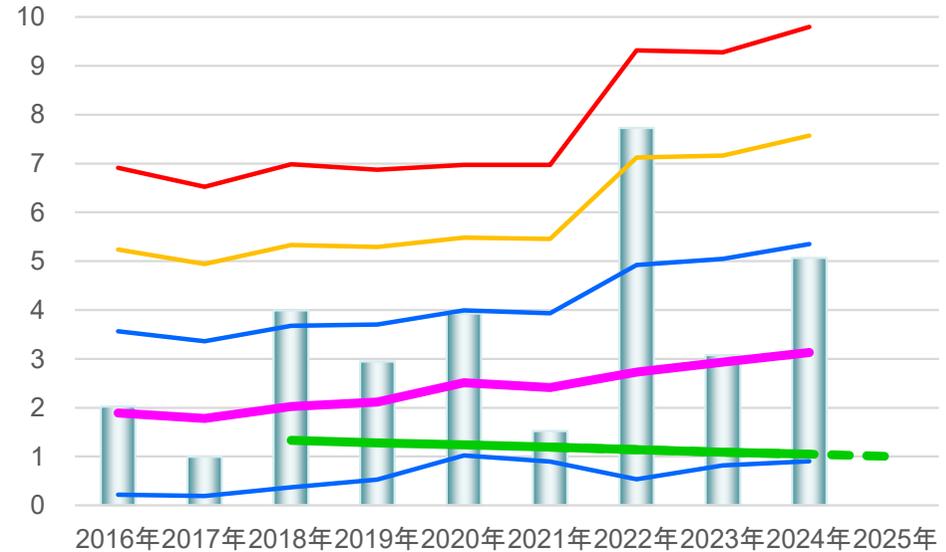
【HRC (High Risk Category) 関連指標】

カテゴリ	安全指標	
滑走路誤進入(RI)	①航空機の滑走路誤進入	100万着陸回数あたり
	②車両又は人の滑走路無許可進入	100万着陸回数あたり
滑走路逸脱(RE)	③滑走路逸脱	100万着陸回数あたり
空中衝突(MAC)	④、⑤TCAS RA通報からの回避操作	100万運航時間あたり
		100万運航回数あたり
飛行中の制御不能(LOC-I)	⑥、⑦異常姿勢からの回復操作	100万運航時間あたり
		100万運航回数あたり
地表との衝突(CFIT)	⑧、⑨失速からの回復操作	100万運航時間あたり
		100万運航回数あたり
	⑩、⑪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
		100万運航回数あたり

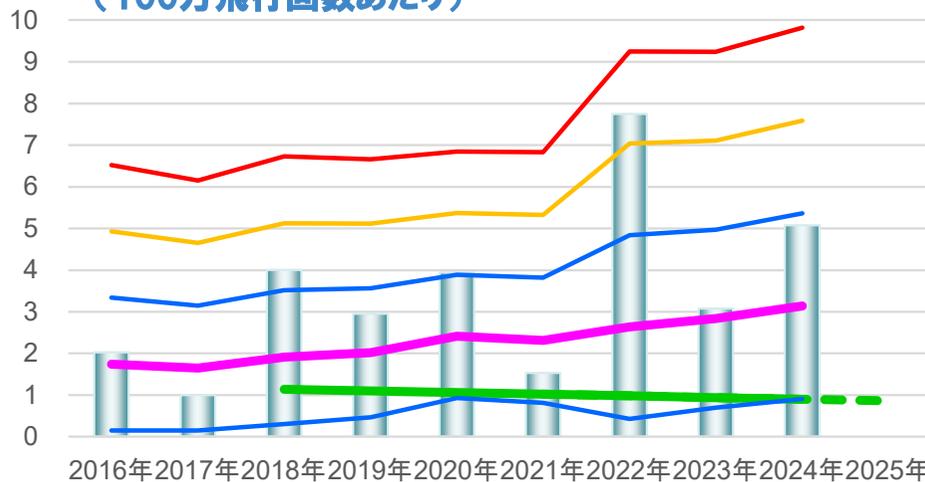
指標① 定期便を運航する本邦航空運送事業者の事故発生率 (100万飛行時間あたり)



指標② 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)

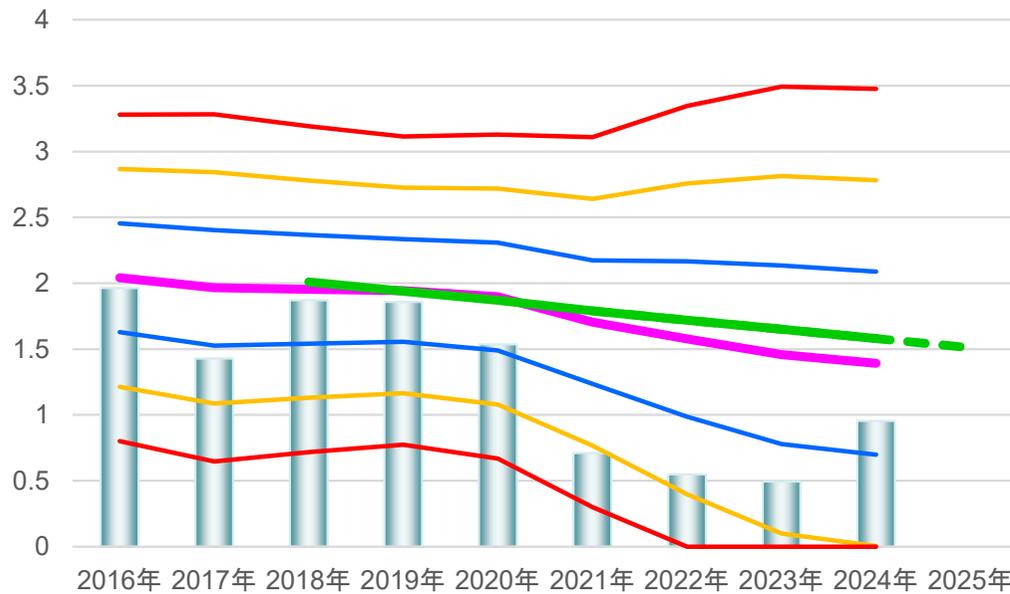


指標③ 定期便の事故発生率(本邦航空運送事業者) (100万飛行回数あたり)

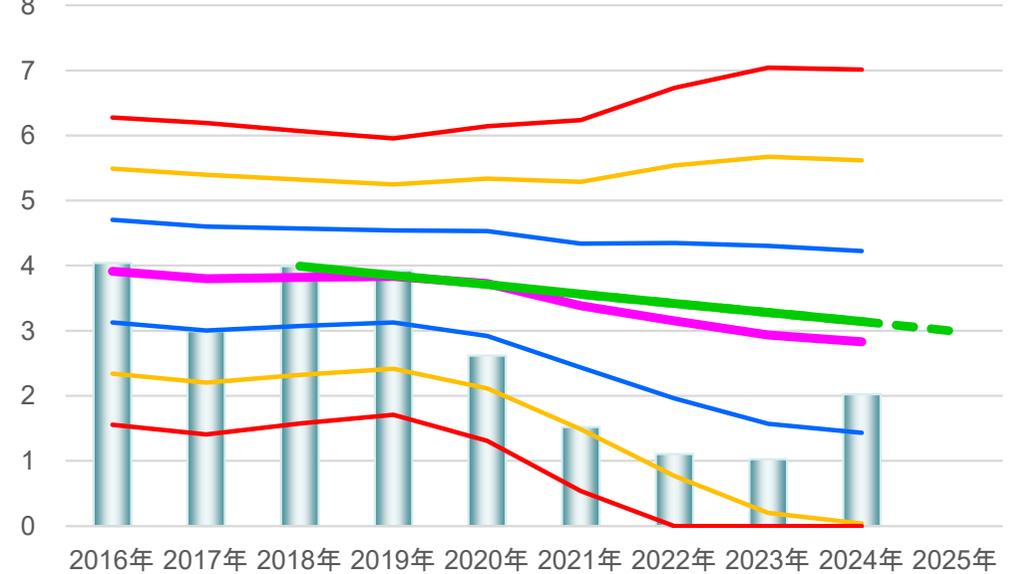


- ・ 棒グラフ: 2024年までの各安全指標の実績値
- ・ ピンク色のライン: 各年時点における当該年を含む過去10年の実績値の平均値
- ・ 青、黄、赤のライン: 各年時点における平均値±1σ, 2σ, 3σ変動幅
- ・ σ: 標準偏差
- ・ 緑色のライン: 各年の目標値。2024年以降の点線は、2018年の目標値を起点として15年間で50%減とする安全目標に沿ったライン

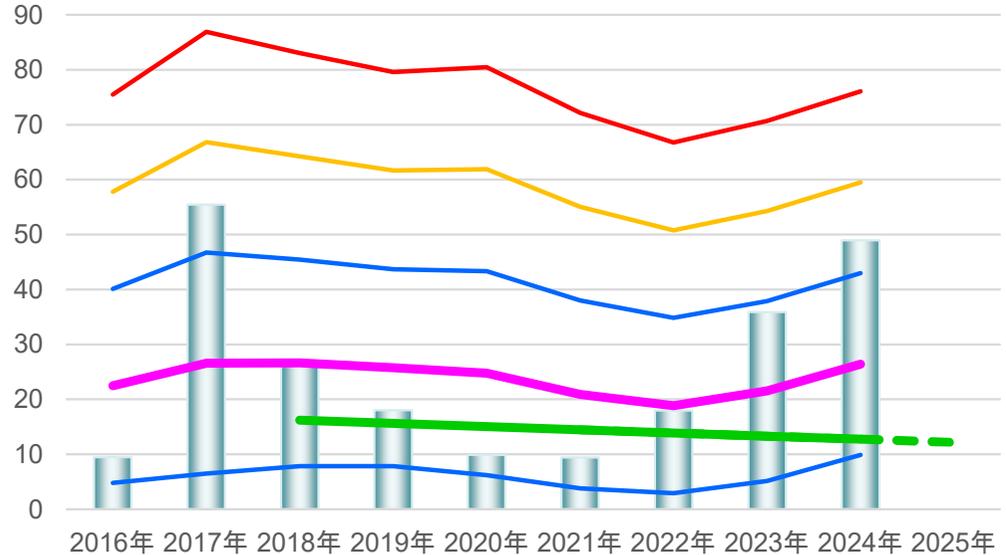
指標④ 定期便を運航する本邦航空運送事業者の重大インシデント (100万飛行時間あたり)



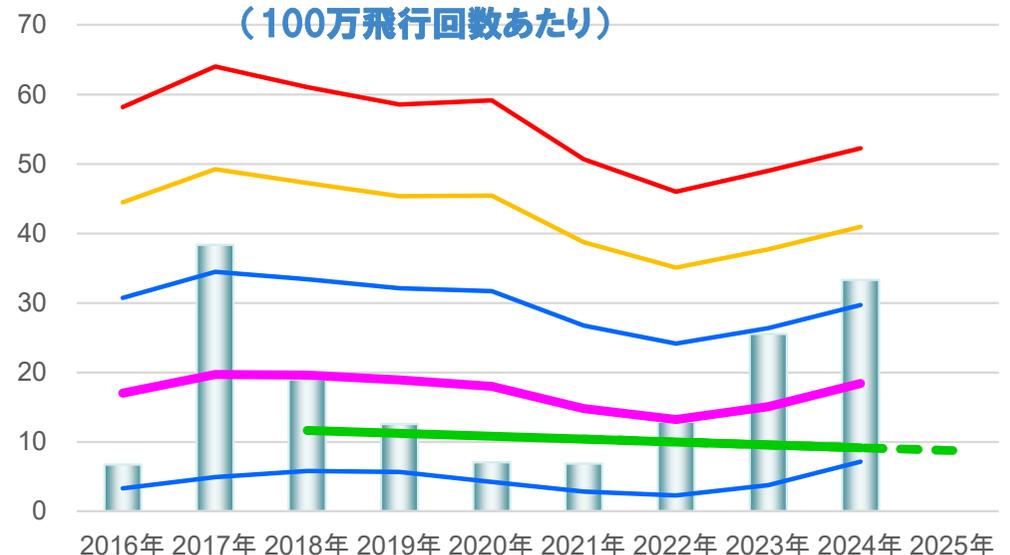
指標⑤ 定期便を運航する本邦航空運送事業者の重大インシデント (100万飛行回数あたり)



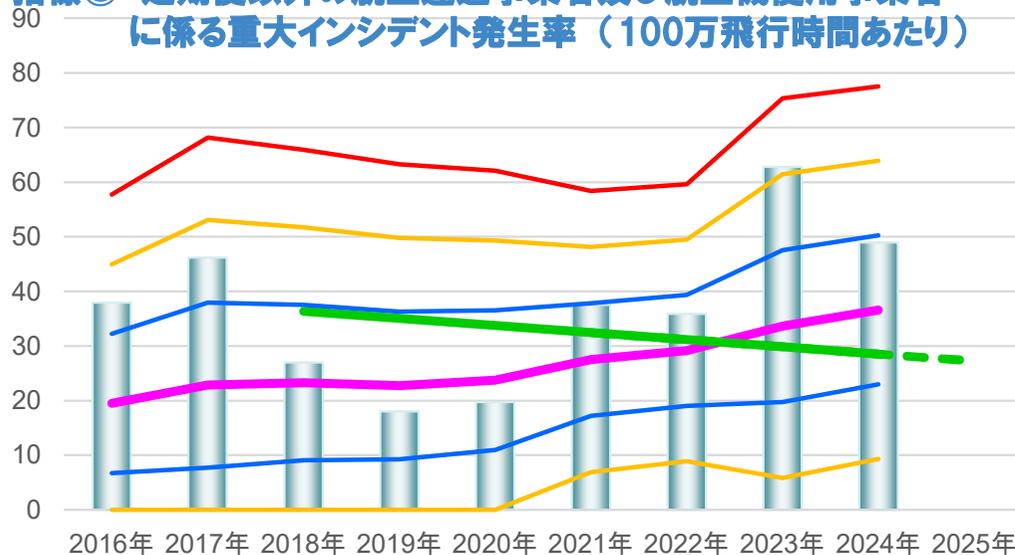
指標⑥ 定期便以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者に係る航空事故発生率(100万飛行時間あたり)



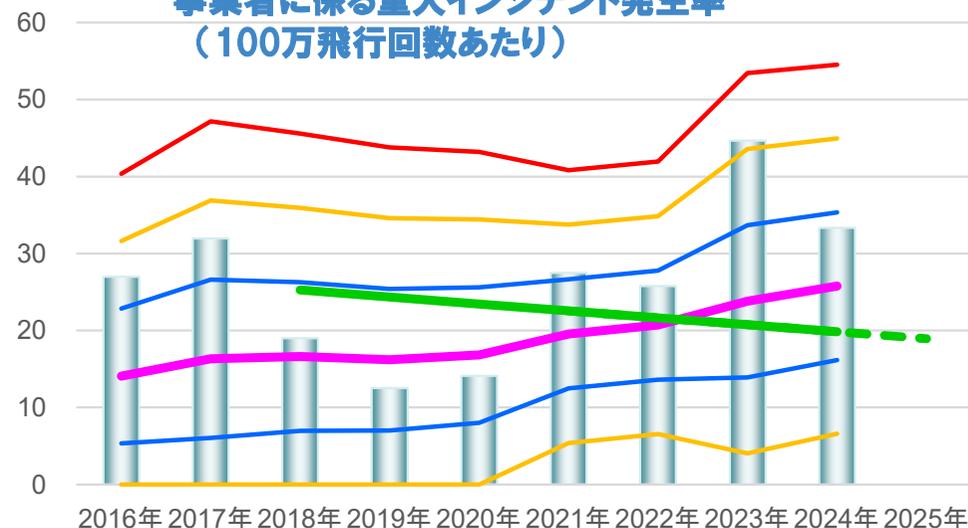
指標⑦ 定期便以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者に係る航空事故発生率 (100万飛行回数あたり)



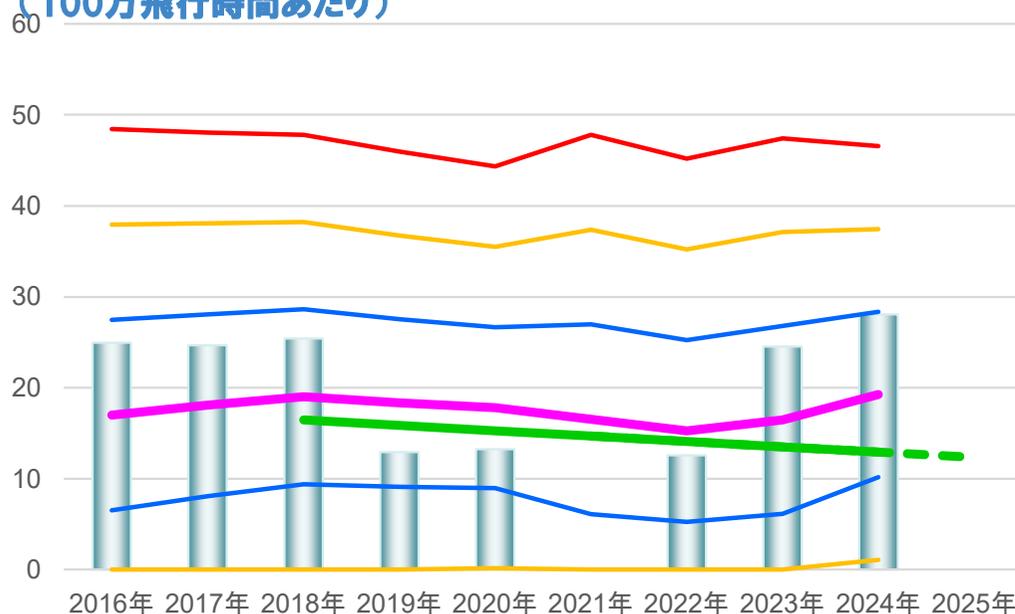
指標⑧ 定期便以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者に係る重大インシデント発生率（100万飛行時間あたり）



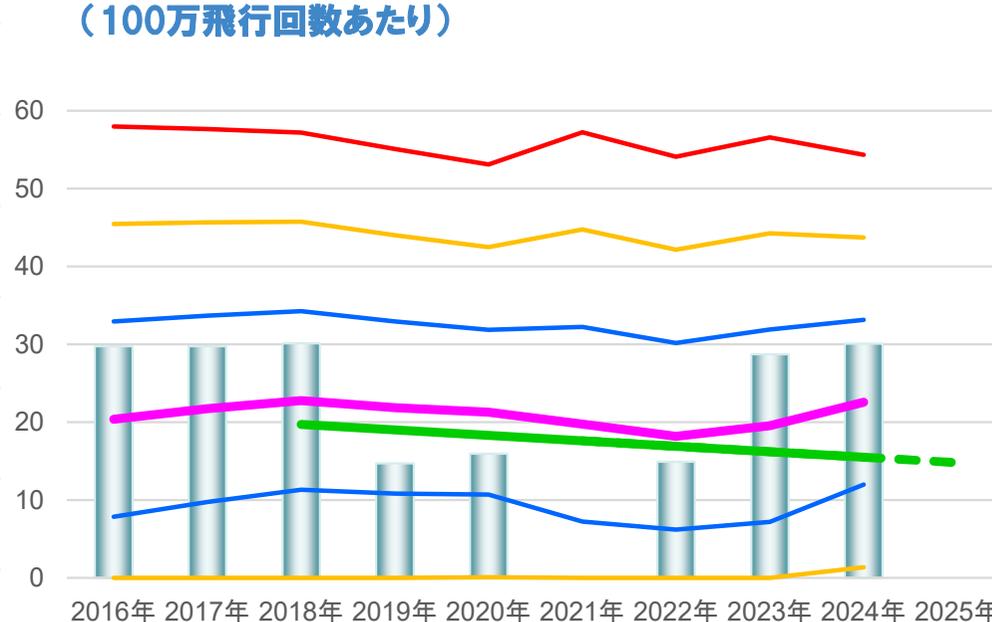
指標⑨ 定期便以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者に係る重大インシデント発生率（100万飛行回数あたり）



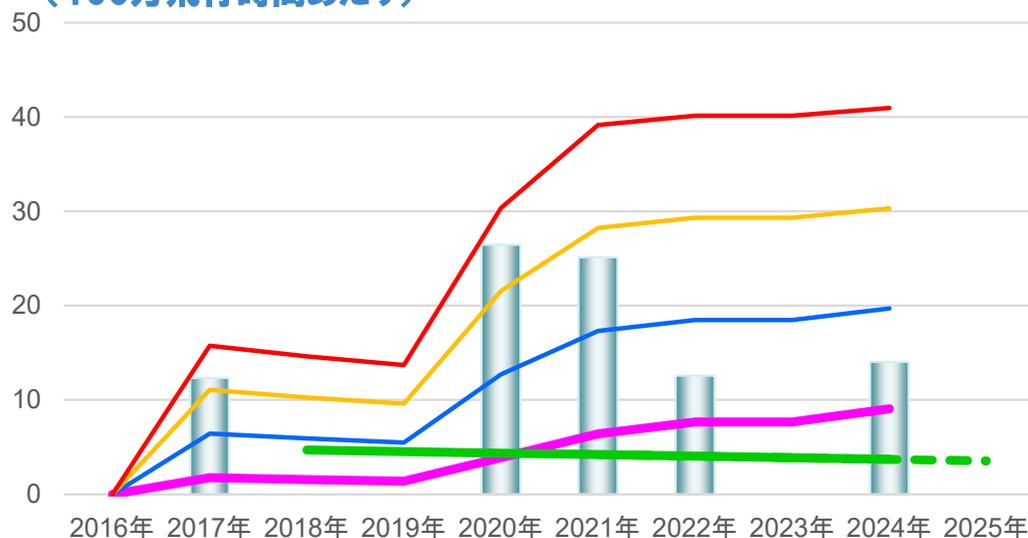
指標⑩ 国、地方公共団体に係る航空事故発生率（100万飛行時間あたり）



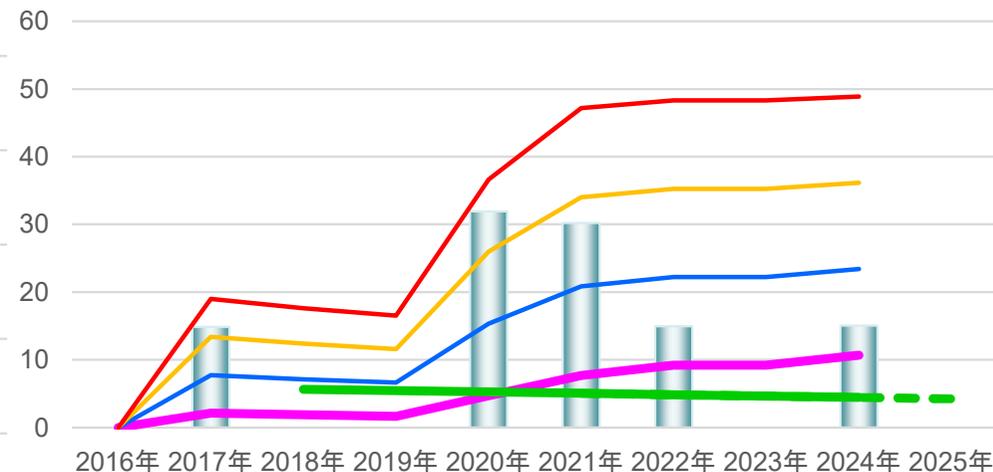
指標⑪ 国、地方公共団体に係る航空事故発生率（100万飛行回数あたり）



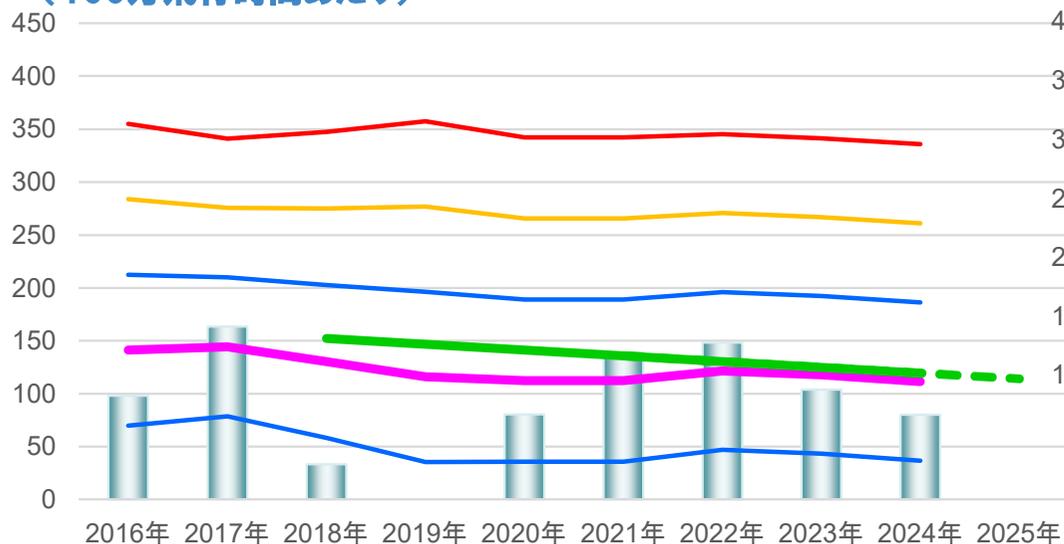
**指標⑫ 国、地方公共団体に係る重大インシデント発生率
(100万飛行時間あたり)**



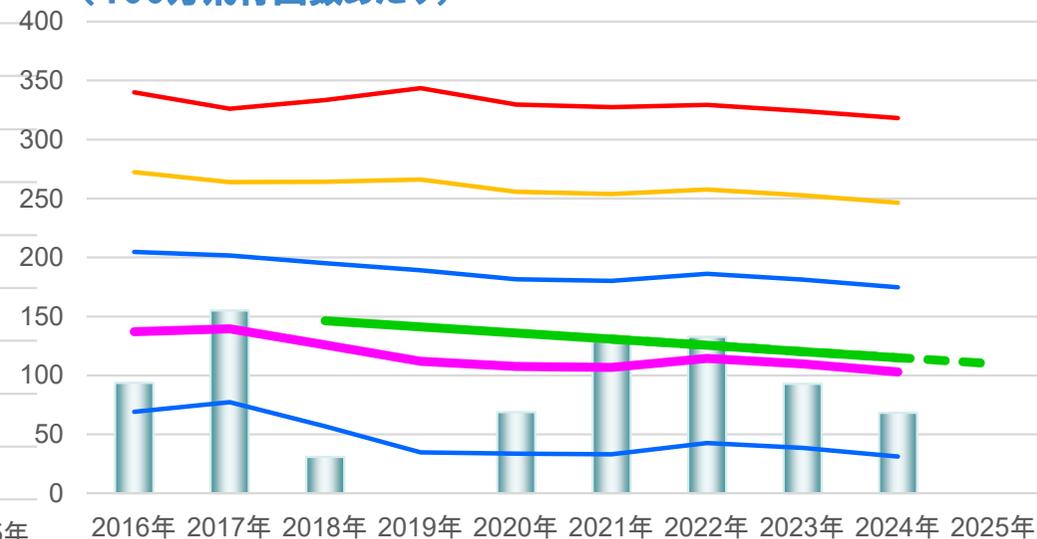
**指標⑬ 国、地方公共団体に係る重大インシデント発生率
(100万飛行回数あたり)**



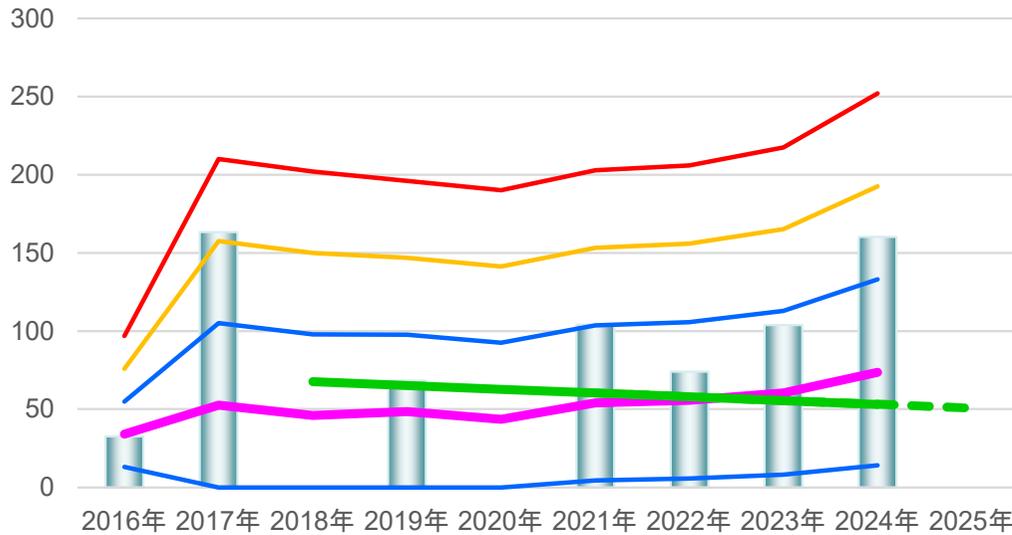
**指標⑭ 個人に係る航空事故発生率
(100万飛行時間あたり)**



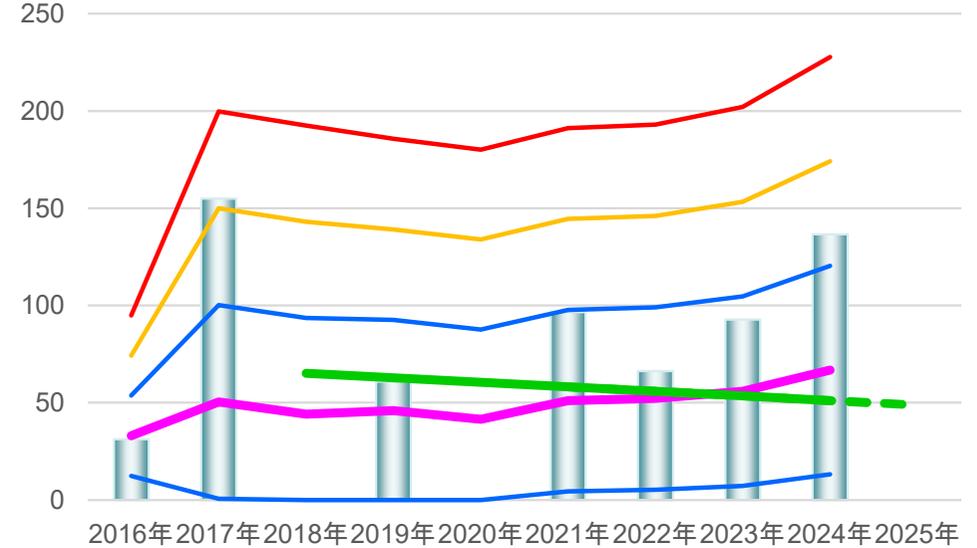
**指標⑮ 個人に係る航空事故発生率
(100万飛行回数あたり)**



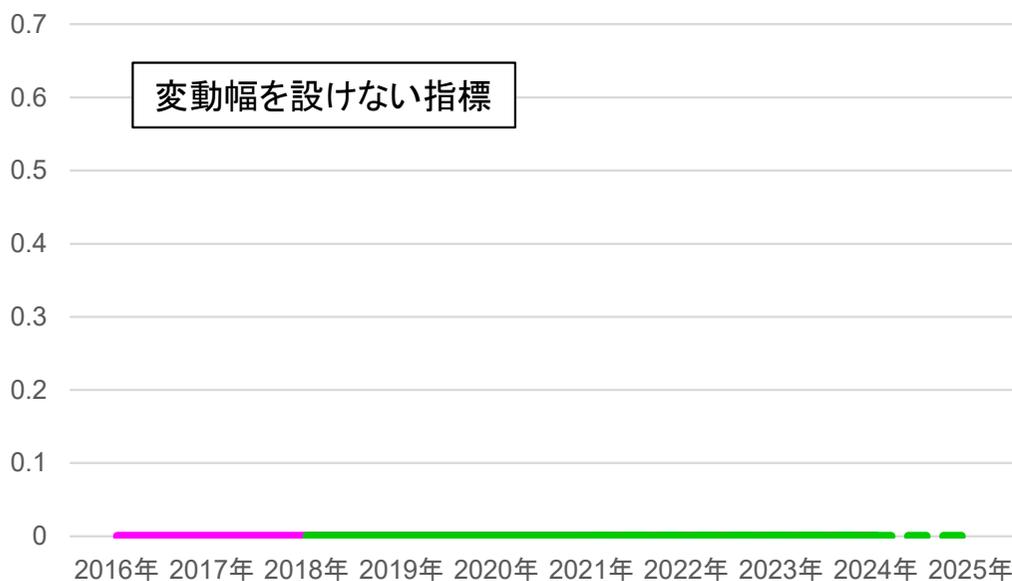
**指標⑬ 個人に係る重大インシデント発生率
(100万飛行時間あたり)**



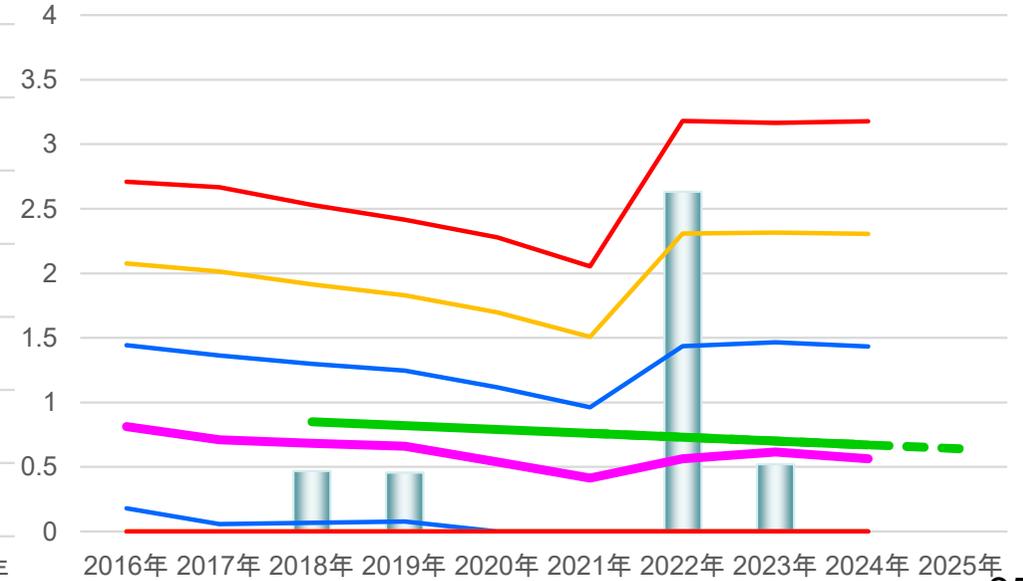
**指標⑭ 個人に係る重大インシデント発生率
(100万飛行回数あたり)**



**指標⑮ 交通管制分野に関する又は関係するおそれのある
航空事故発生率(100万管制取扱機数あたり)**



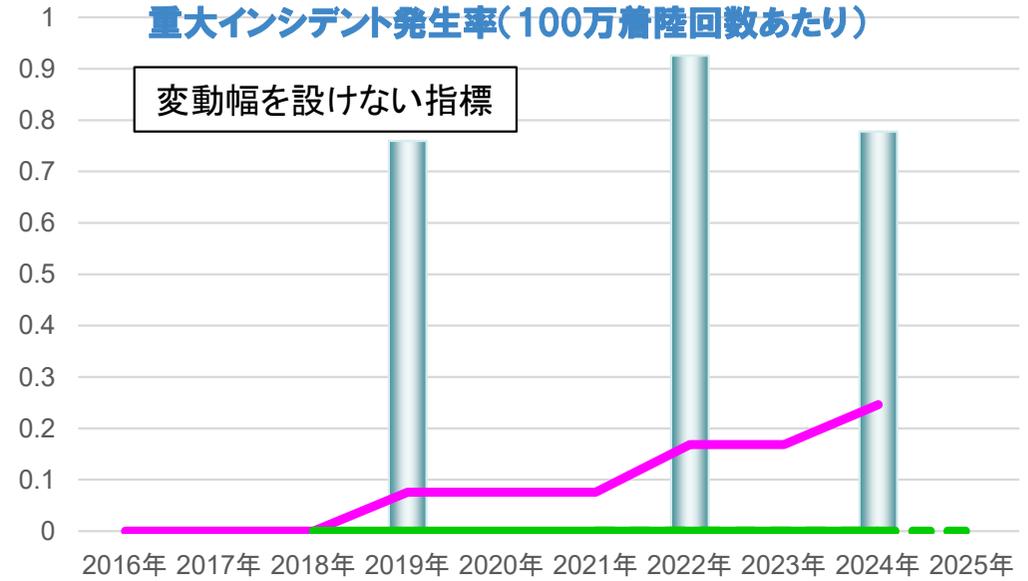
**指標⑯ 交通管制分野に関する又は関係するおそれのある
重大インシデント発生率(100万管制取扱機数あたり)**



指標㉑ 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)



指標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重大インシデント発生率(100万着陸回数あたり)



指標㉓ 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)

