

令和7年度 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10月2日

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

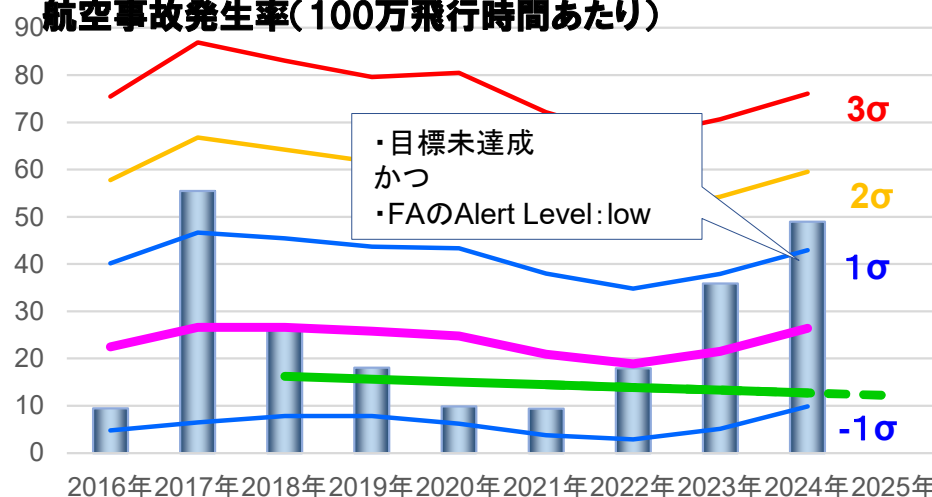
ピンク色のライン: 各年時点における当該年を含む過去10年の実績値の平均値

青、黄、赤のライン: 各年時点における平均値 $\pm 1\sigma$, 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	2 σ を超える年発生率 1 σ 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	1 σ 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(⑱、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)	• 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)	• 滑走路逸脱の件数(H-3)
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(H-4,H-5)
空中衝突(MAC)	• 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)	• 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った場合は、Alert Level Lowの対応を取ることとする。

➤ 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②)※
+1σ超え	4指標(⑥、⑦、⑬、⑭)
Normal(+1σ以下)	14指標

※指標②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⑪)
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、⑬、⑭、⑪、②、H-1、H-3、H-8、H-9の10指標とする。

安全指標

➤ Alert level Low

- ・指標⑥⑦：定期便以外の運送事業・使用事業関連の航空事故発生率
- ・指標⑩⑪：個人に係る重大インシデント発生率
- ・指標⑫：空港分野に関連する重大インシデント発生率

➤ Alert level High

- ・指標⑬：制限区域内における人の死傷又は航空機が損傷した事態の発生率

HRC関連指標

➤ Alert level Low

- ・H-1：航空機の滑走路誤進入(RI)
- ・H-3：航空機の滑走路逸脱(RE)
- ・H-8, H-9：飛行中の制御不能(LOC-I)

指標⑥⑦:定期便を扱う事業者を除く航空運送事業者及び航空機使用事業者の航空事故発生率

Alert Level **Low**

◆定期便以外の運送事業・使用事業関連の航空事故発生状況

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	累計
R6年	0	0	0	1	2	1	1	0	0	0	0	0	5
R7年	0	0	<u>1</u>	<u>1</u>	0	0	0						<u>2</u>

◆令和7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一覧(2件)

	発生日	概要	事業者	型式	備考
1	3/15	荷下ろし作業中、地上の作業員がダウンウォッシュにあおられ、崖から転落し負傷した。	東北エアサービス	ユーロコプター式 AS332L1型	
2	4/6	患者搬送中、海上に不時着水し、搭乗者3名が死亡した。	エス・ジー・シー佐賀航空	ユーロコプター式 EC135T2+型	

【令和7年発生状況の分析】

令和6年と比較して、発生件数は減少傾向にある。

令和7年に発生した個々の事案に係る対応(要因分析、再発・未然防止策等の検討)について、事業者における取り組みを監査等により確認しつつ、指標全体については引き続き毎月の発生状況を確認し、動向を把握する。

指標⑯⑰:個人機に係る重大インシデント発生率

Alert Level **Low**

◆個人機に係る重大インシデント発生状況

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	累計
R6年	1	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	4
R7年	0	0	<u>1</u>	<u>2</u>	0	0	1						<u>4</u>

◆令和7年に発生した個人機に係る重大インシデント一覧(4件)

	発生日	概要	型式	備考
1	3/20	着陸時、機体の胴体下面が滑走路に接触し滑走路上で停止した。	パイパー式PA-28RT-201T型	
2	4/11	着陸した際、プロペラが滑走路に接触した。	セスナ式172G ラム型	
3	4/13	着陸した際、滑走路を逸脱し、誘導路付近の緑地帯に停止した。	ホンダ・エアクラフト式HA-420型	
4	7/7	着陸した際、滑走路からオーバーランし、滑走路先の崖付近で停止した。	セスナ式172P型	

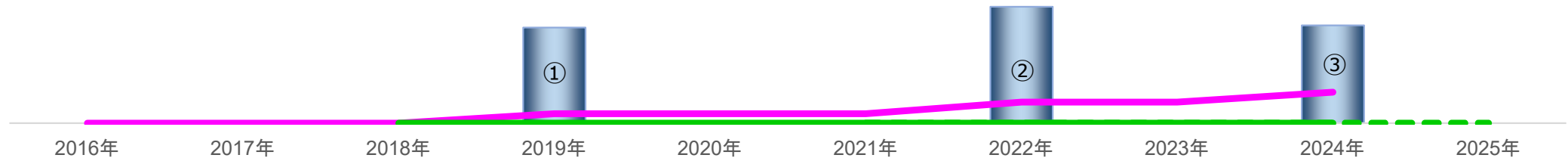
【令和7年発生状況の分析】

令和6年と比較して同程度の発生傾向にある。内訳としては、HRCである滑走路逸脱(RE)は2件(令和6年は1件)発生し、その他の2件は「離着陸時における滑走路又は着陸帯への異常接触(ARC)」であり令和6年と同数であった。令和7年3月20日にもARCにかかる事案が発生したことから運航者団体等に対して注意喚起を図った他、令和7年7月7日に発生したオーバーランによる滑走路を逸脱した事案を受け、運航者団体等に対して注意喚起を実施した。引き続き毎月の発生状況を確認し、動向を把握する。

指標②①: 空港分野に関連する重大インシデント発生率

Alert Level **Low**

◆過去の空港分野に関連する重大インシデント発生状況



- ①2019年11月30日 東京国際空港において、滑走路34Lに着陸機が進入中、工事作業車両が同滑走路に進入した。
- ②2022年12月12日 佐賀空港において、着陸機が進入中、バードスweep用車両が滑走路に進入した。
- ③2024年11月28日 新千歳空港において、着陸許可を受け着陸機が進入中、B滑走路は閉鎖中であると誤認した工事車両が進入した。

◆令和7年に発生した空港分野に関連する重大インシデント発生状況(0件)

1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	累計
0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	0

【令和7年発生状況の分析】

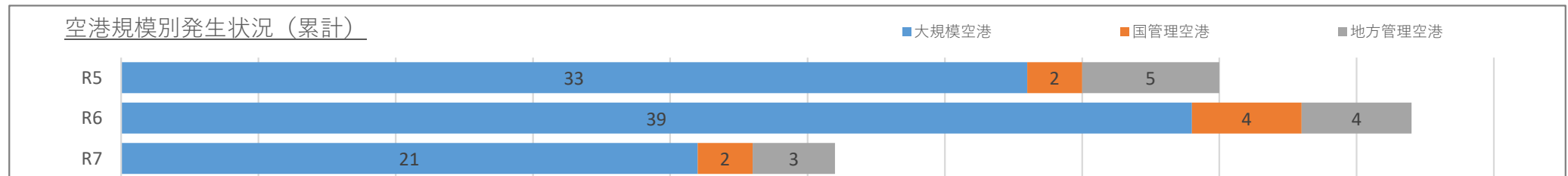
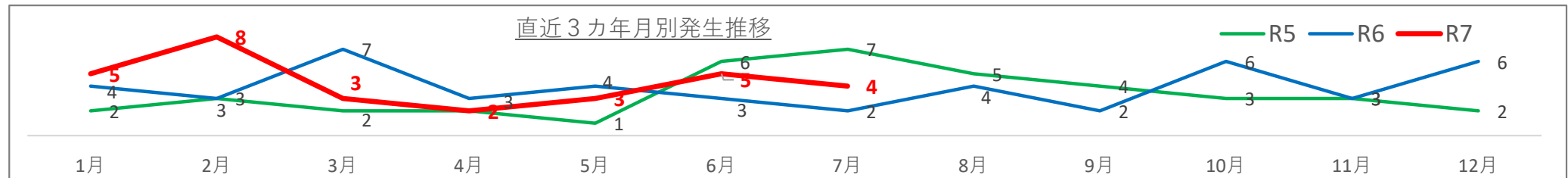
令和7年は重大インシデントは発生しておらず、引き続き重大インシデントに至る原因である運用中の滑走路への無許可進入事案の発生状況を把握し、動向を確認する。

指標②：制限区域内における人の死傷又は航空機が損傷した事態の発生率

Alert Level **High**

◆制限区域内における人の死傷又は航空機が損傷した事態の発生状況

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7 (7月現在)
作業員の負傷	11	13	14	23	10	17	16	25	29	20
航空機の損傷	12	20	15	13	12	14	16	15	18	10
全件数	23	33	29	36	22	31	32	40	47	30



【令和7年発生状況の分析】

令和6年と比較し作業員の負傷事案が増加傾向にあり、航空機の損傷事案は、令和6年と同水準で推移している。

これまでも度々発生している同種事案等に対し、その原因や再発防止策を展開し、注意喚起を図ってきており、加えて、全空港に対し制限区域内の未然予防のための安全キャンペーンの実施を指示している。また、更なる取組として、改正航空法※に基づき、国がグランドハンドリング事業者を直接把握し、調査や聞き取りを行うことを可能とするなどの安全監督体制の強化を行うほか、空港単位で発生事象を事例としたリスク管理を実施するなど、空港管理者及び空港内の事業者との連携強化に向けた調整を進めている。

※航空法等の一部を改正する法律(令和7年6月6日、法律第55号)による改正

H-1: 滑走路誤進入(RI)

Alert Level **Low**

◆滑走路誤進入(RI)(航空機)の発生状況

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	累計
R6年	2	1	0	1	1	0	1	1	1	1	2	2	13
R7年	0	0	0	0	1	1	0						<u>2</u>

◆令和7年 滑走路誤進入(RI)(航空機) 発生一覧

	発生月	概要	主な原因	備考
1	5月	航空機が許可なく滑走路に進入した	管制指示等からの逸脱	
2	6月	航空機が許可なく滑走路停止線を越えた	管制指示等からの逸脱	

【令和7年発生状況の分析】

令和6年と比較して、発生件数は減少傾向にある。

主要空港※に設置された滑走路安全チームにおいて、リスク低減策の検討等の議論が行われるなど、羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会の中間取りまとめを踏まえた関係者の航空安全への一層の意識醸成・取組が一定の効果を発揮していることも考えられるが、令和7年に発生した個々の事案に係る対応は実施しつつ、指標全体については引き続き毎月の発生状況を確認し、動向を把握する。

※新千歳、成田、羽田、中部、大阪、関西、福岡、那覇空港

H-3: 滑走路逸脱(RE)

Alert Level **Low**

◆滑走路逸脱(RE)の発生状況

※イレギュラー運航を含む。 ※滑空機(動力付を含む。)、超軽量動力機、自作航空機、無人航空機を除く。

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	累計
R6年	2	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	5
R7年	0	1	0	1	0	0	2						4

◆R7年 滑走路逸脱(RE) 発生一覧

※イレギュラー運航を含む。 ※滑空機(動力付を含む。)、超軽量動力機、自作航空機、無人航空機を除く。

	発生日	場所	概要	事業者	型式	備考
1	2/14	高知空港	連続離着陸訓練を実施中、滑走路を逸脱して東側の緑地帯に進入し、その後自走で駐機場に移動した。	個人	ソカタ式TB10型	イレギュラー運航
2	4/13	中部国際空港	着陸した際、滑走路を逸脱し、誘導路付近の緑地帯に停止した。	個人	ホンダ・エアクラフト式HA-420型	重大インシデント
3	7/7	宮城県栗原市	着陸した際、滑走路からオーバーランし、滑走路の先にある崖の付近で停止した。	個人	セスナ式172P型	重大インシデント
4	7/20	成田国際空港	着陸した際、滑走路端を越えて過走帯に進入し停止した。自走は可能であったが、航空機牽引車による牽引を行い、駐機場に移動した。	シンガポール航空	ボーイング式787-10型	イレギュラー運航

【令和7年発生状況の分析】

令和6年と比較して同程度の発生傾向にあるが、令和7年の傾向として、個人機による滑走路逸脱(RE)が多く発生しており、令和7年7月7日に発生したオーバーランによる滑走路逸脱事案を受け、運航者団体等に対して注意喚起を実施した。
引き続き毎月の発生状況を確認し、動向を把握する。

◆ (LOC-I) 異常姿勢からの回復操作した事案の発生状況 ※通達カテゴリー1.5.1.c 関連

※航空法第111条の4に基づく安全上の支障を及ぼす事態の報告(事業者の義務報告)

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	累計
R6年	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
R7年	0	0	0	0	0	0	0						0

【令和7年発生状況の分析】

令和7年は本邦航空運送事業者及び航空機使用事業者における本指標に係る事案は発生しておらず、引き続き毎月の発生状況を確認し、動向を把握する。

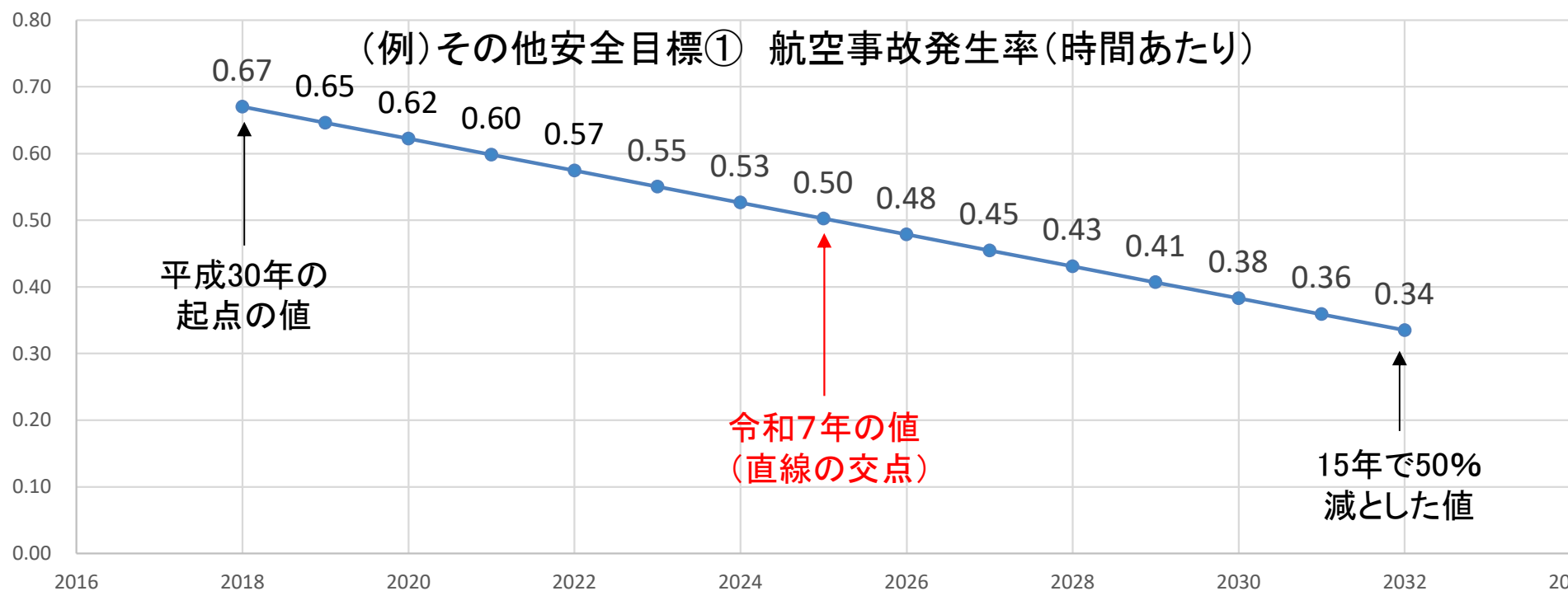
参考資料

（安全目標の設定及び令和7年度FA対象指標の令和6年実績）

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

(参考)令和6年度の国の安全目標達成度の検証①

➤ 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※1	件数	R6の状況	FA対象
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（※最大離陸重量5.7tを超える固定翼機で定期便を運航する事業者であって、定期便に使用する機材での運航に限る。）	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	5.08		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	5.09	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（※(1)の事業者による定期便に使用しない機材での運航を含む。）	⑥ 航空事故発生率（時間あたり）	12.73	46.65	5	未達成	O(+1σ)
		⑦ “ （回数あたり）	9.16	31.01		未達成	O(+1σ)
		⑧ 重大インシデント発生率（時間あたり）	28.55	46.65	5	未達成	
		⑨ “ （回数あたり）	19.84	31.01		未達成	

※2

※2

※1: 運航時間及び回数は、(1)は国内定期航空運送事業輸送実績調査、(2)～(4)はフライトプランからの運航実績より集計

※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

(参考)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※1	件数	R6の状況	FA対象
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)

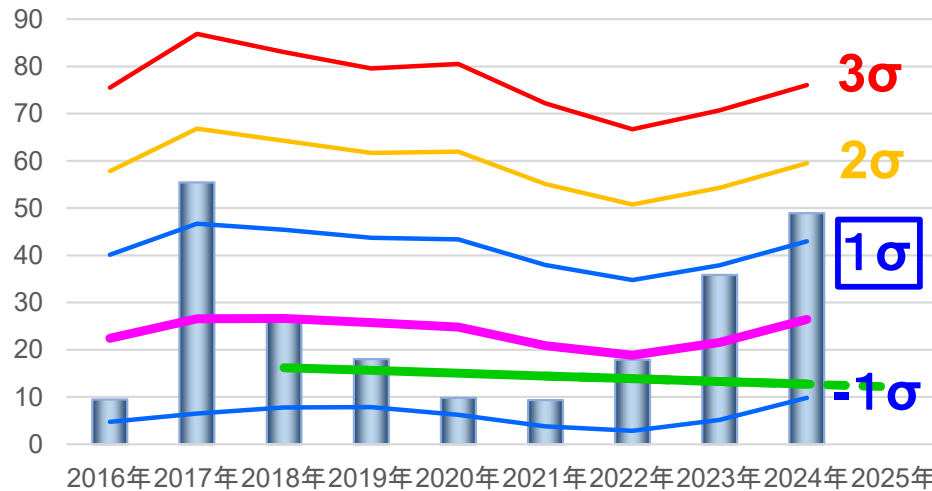
※2

※1: 運航時間及び回数は、(1)は国内定期航空運送事業輸送実績調査、(2)～(4)はフライトプランからの運航実績より集計

※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

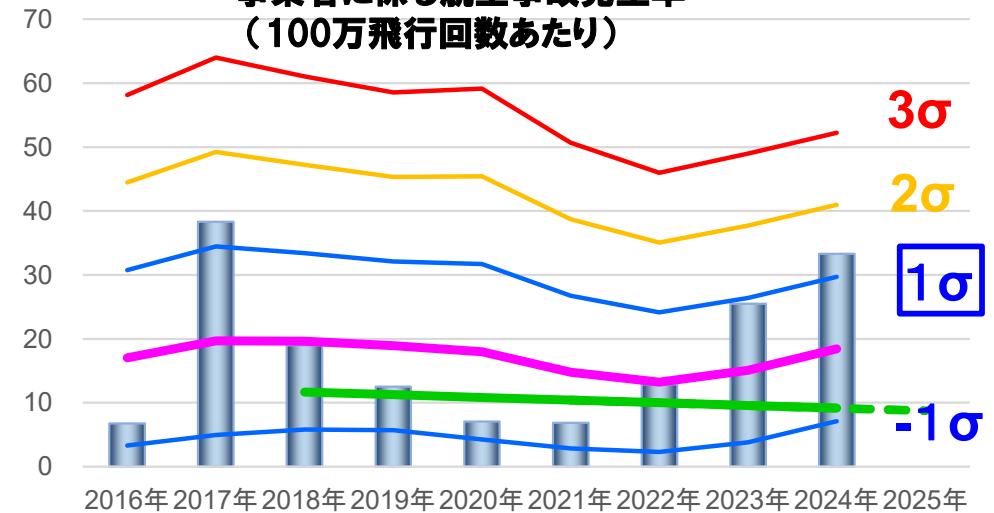
Alert Level **Low**

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)

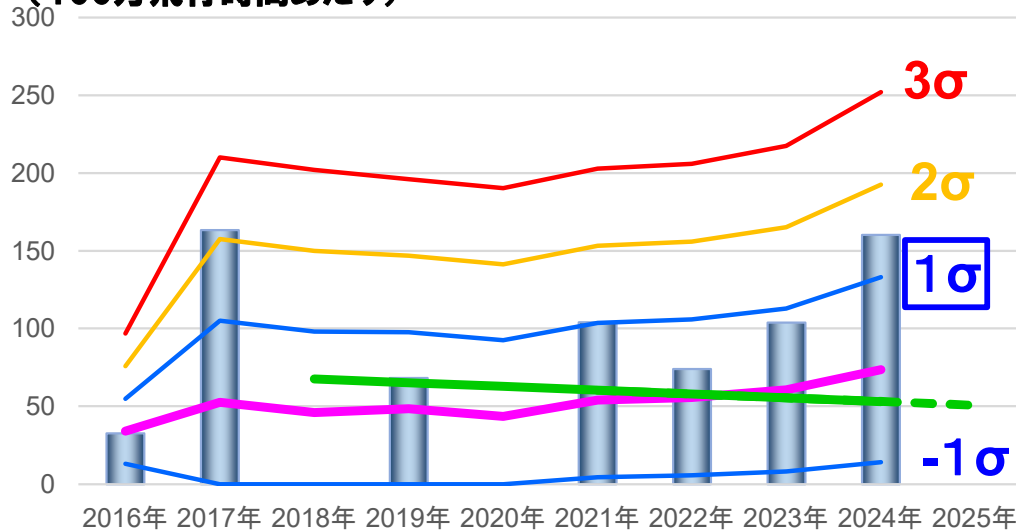
- 4月12日 地上に置かれていた型枠がダウンウォッシュにあおられ、地上作業員が負傷した。
- 5月13日 エンジンの回転数が低下、着陸した際、強めの接地となり乗員1名が負傷した。
- 5月31日 着陸時、胴体下面が滑走路に接触し損傷した。
- 6月9日 進入経路から逸れ、樹木に接触し左主翼を損傷した。
- 7月28日 田畑に墜落し火災が発生している状態で発見され乗員が死亡した。

分類
EXTL
ARC
ARC
—
—

+1σ 超えであり、Alert Level **Low** とする。

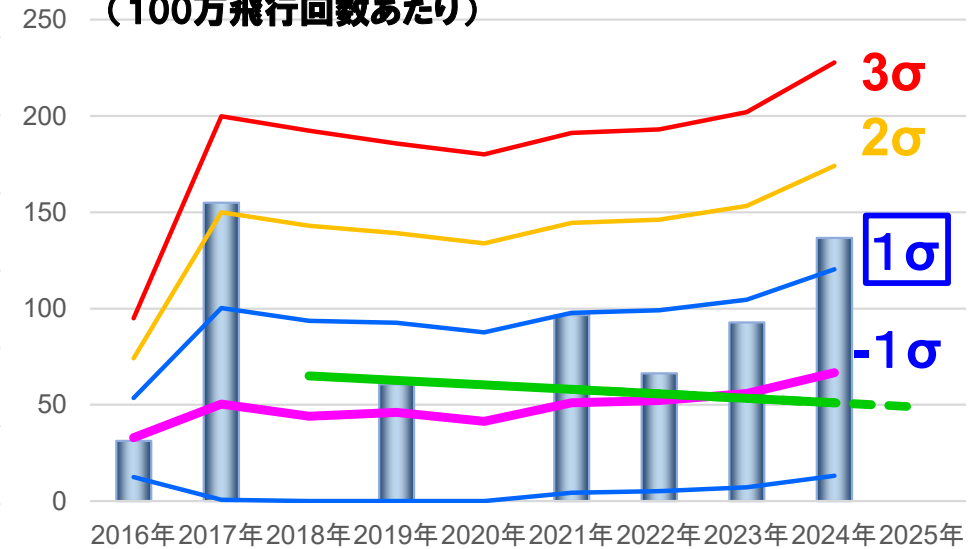
Alert Level **Low**

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)



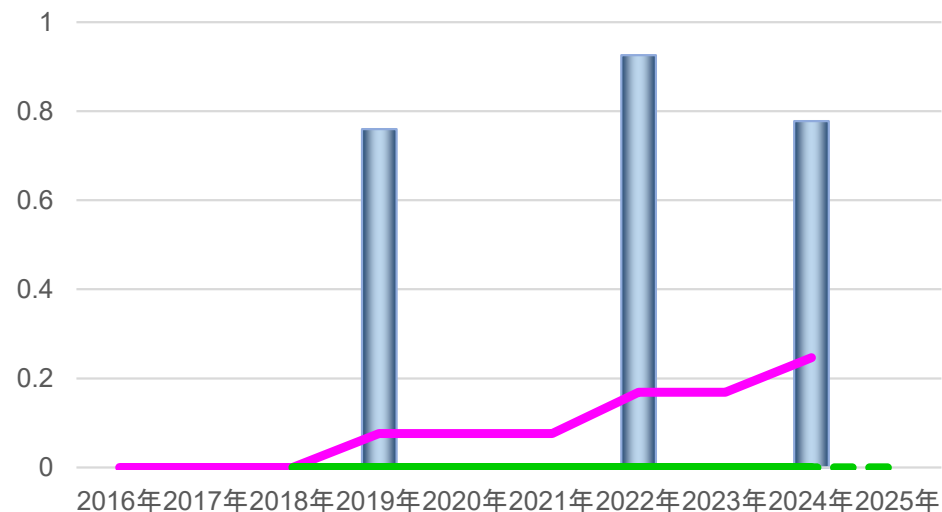
対象事案 4件(令和6年に発生した個人に係る重大インシデント)

- 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
重大インシデント発生率(100万着陸回数あたり)



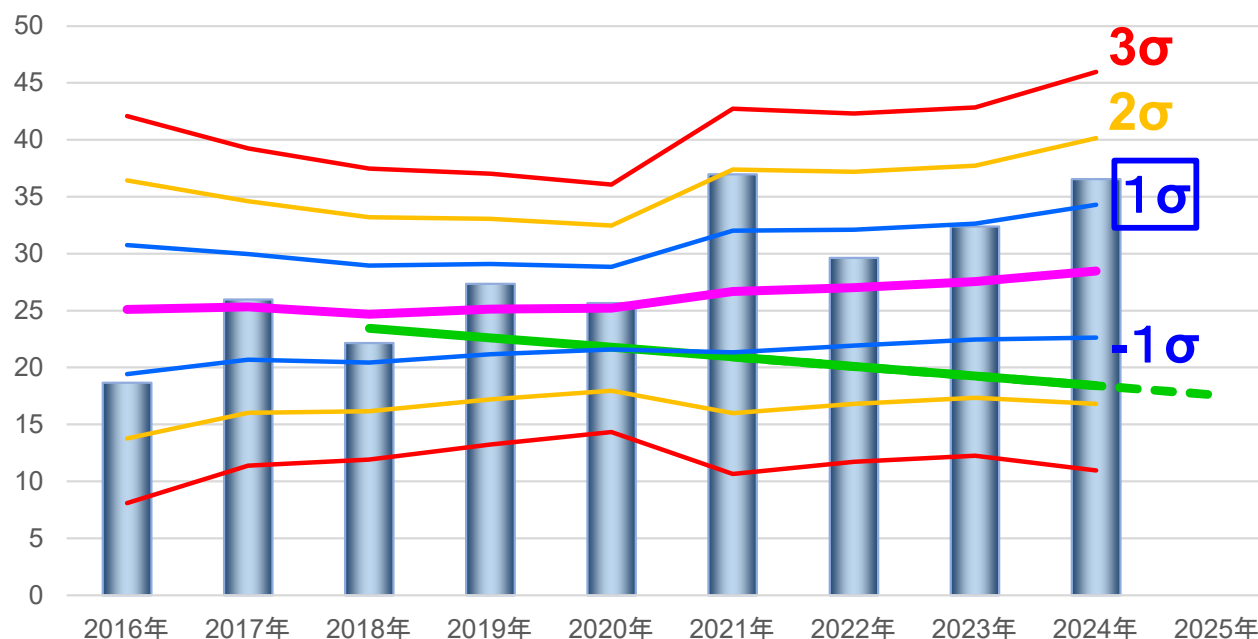
対象事案 1件

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(100万着陸回数あたり)



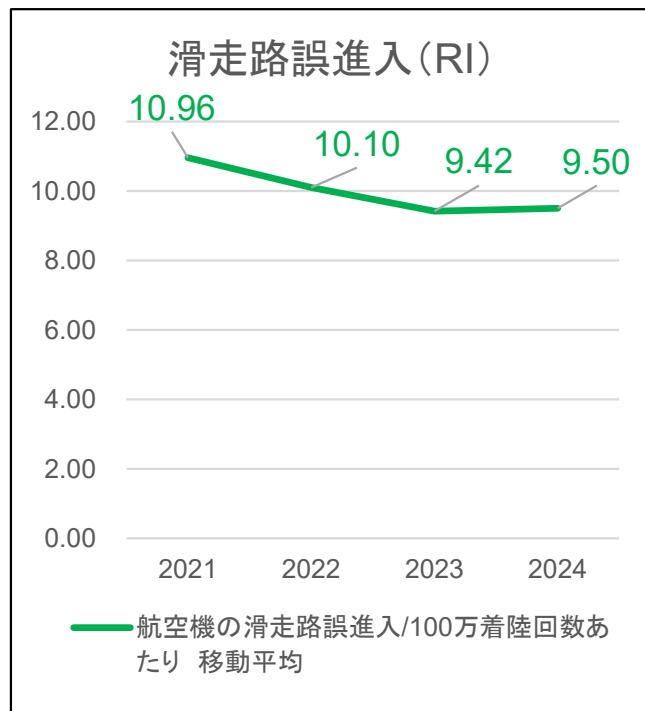
対象事案 47件

①作業員の死傷 29件

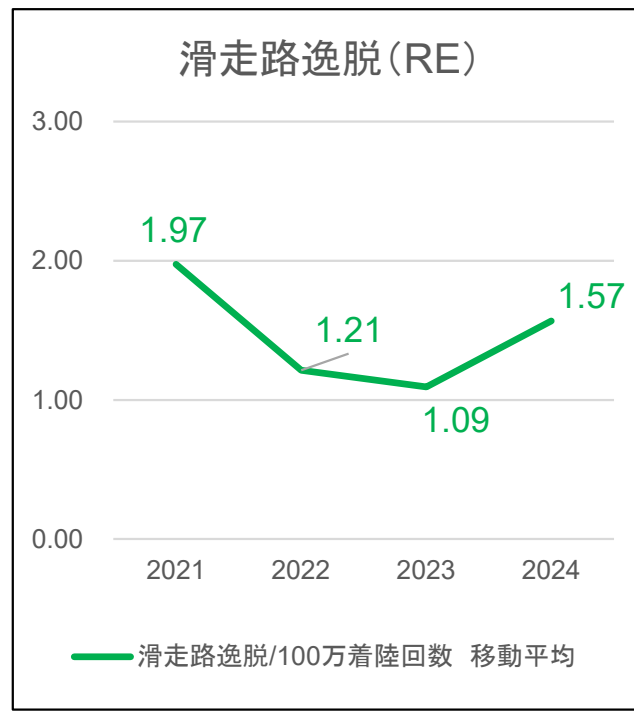
②航空機の損傷 18件

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。

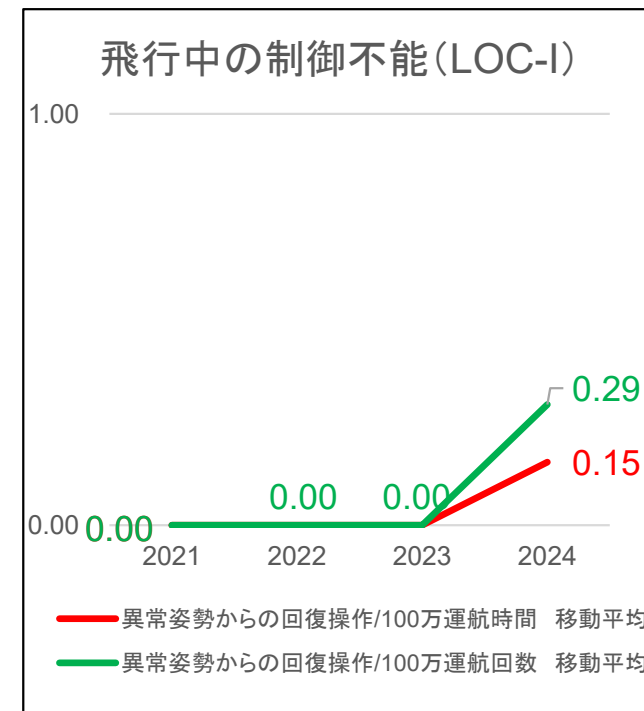
Alert Level **Low**



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。