

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8年3月18日

1. 令和7年度のFA実施状況

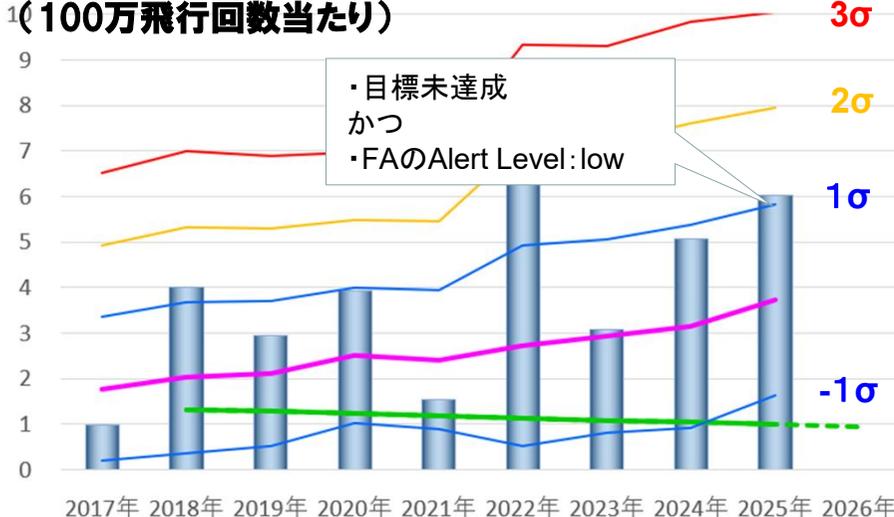
目標値の評価に関するあり方

- 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(100万飛行回数当たり)



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。

➤ 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。

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⑯⑰：個人に係る重大インシデント発生率
- ・指標⑳：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㉒：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

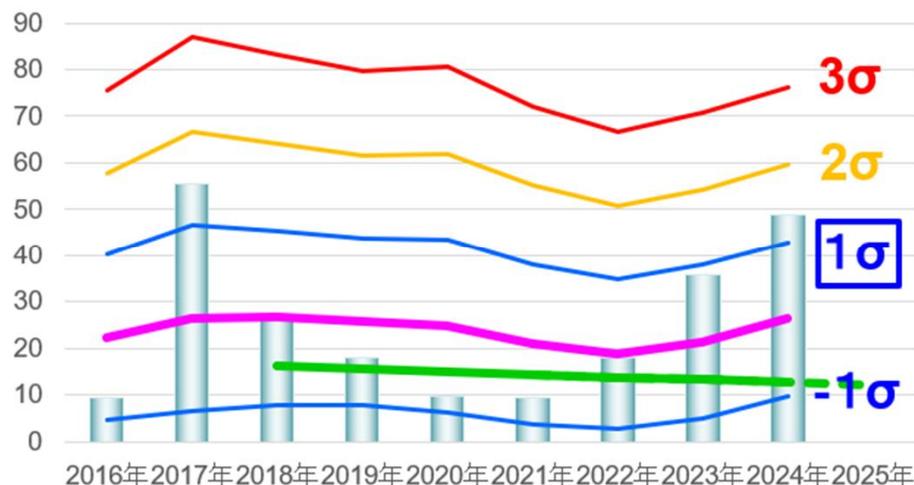
HRC関連指標

➤ 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)

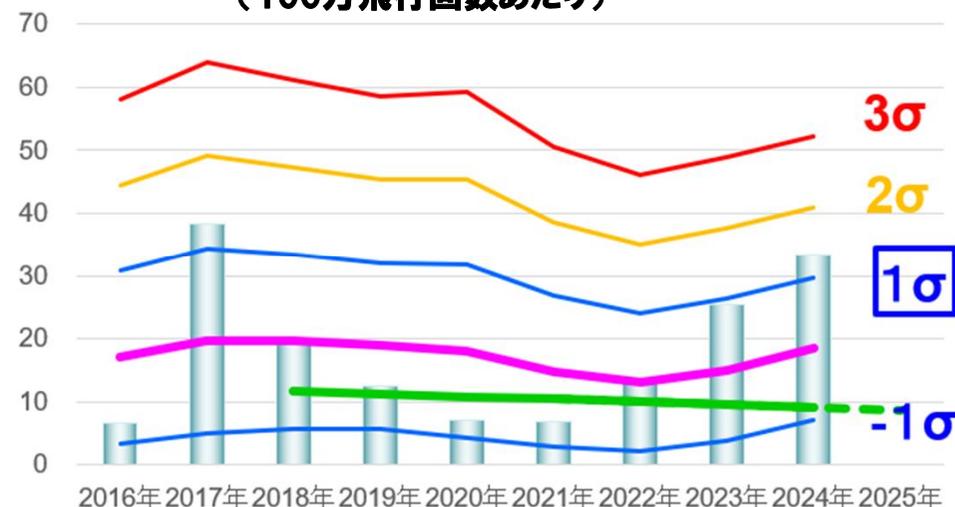
Alert Level Low

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。 | EXTL |
| 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。 | ARC |
| 5月31日 | 着陸時、胴体下面が滑走路に接触し損傷した。 | ARC |
| 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**

◆ 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	1	1	0	0	0	0	1	0	1	0	4

◆ 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(4件)

	発生日	概要	所属	型式	管轄局	分類
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	東京局	EXTL
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	大阪局	調査中
3	9/2	機体に吊り下げて運搬していた荷物を地上に降ろす際に地上の作業員と荷物が接触し、当該作業員が負傷した。	アカギヘリコプター株式会社	ベル式212型	東京局	調査中
4	11/24	機体に吊り下げて運搬していた荷物を地上に降ろす際に地上の作業員と荷物が接触し、当該作業員が負傷した。	東北エアサービス	ユーロコプター式 AS332L1型	東京局	調査中



【令和7年発生状況の分析】

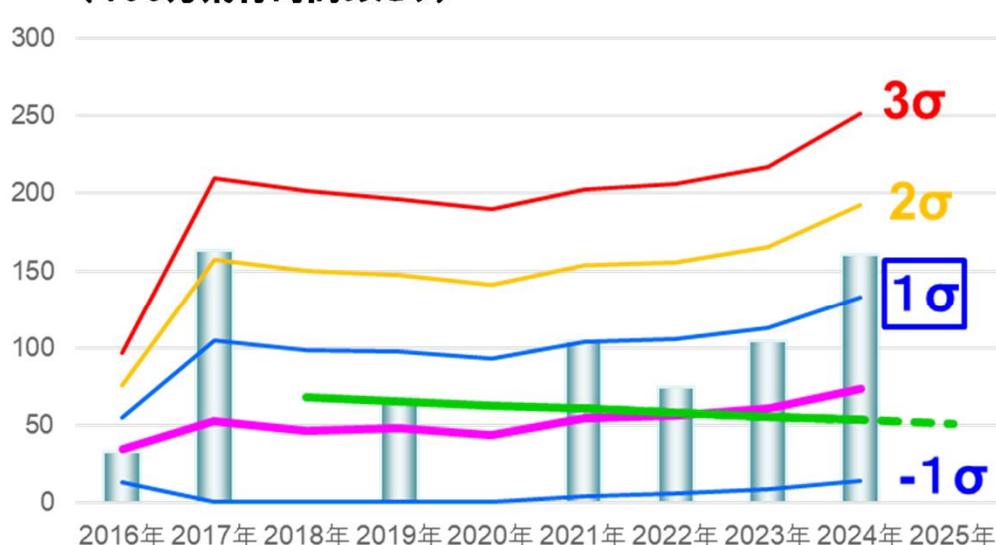
令和6年と比較し、発生件数は減少傾向となり、結果、1σ未満の偏差に収まった。令和7年に発生した個々の事案に係る対応(要因分析、再発・未然防止策等の検討)については、引き続き事業者における取組を監査等において重点的に確認し、フォローアップを図る。

＜参考情報＞

ARCに分類される事故・重インの発生件数が、令和元年～3年(計1件)に比べ、令和4年～6年(計6件)に増加傾向となっていることを踏まえ、事業者に対して、注意喚起を実施した結果、令和7年は0件となった。

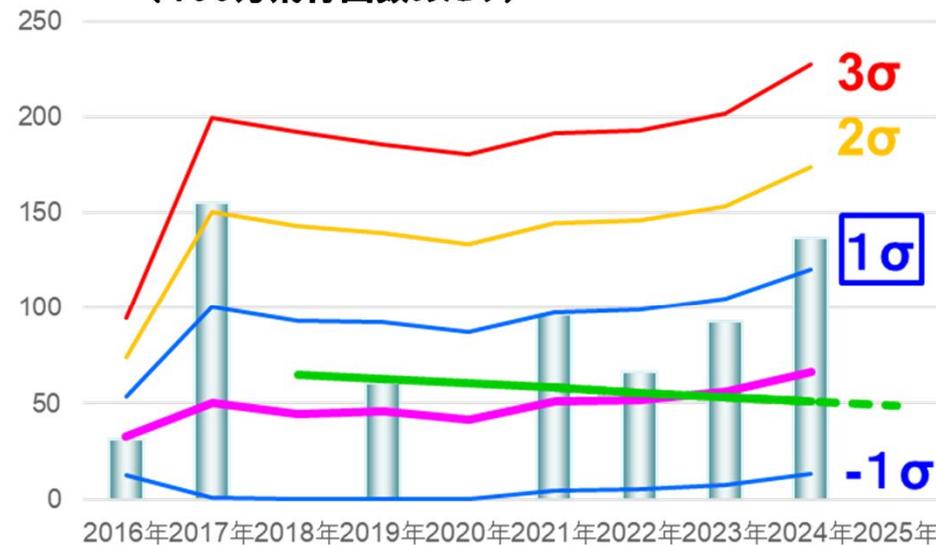
Alert Level Low

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**

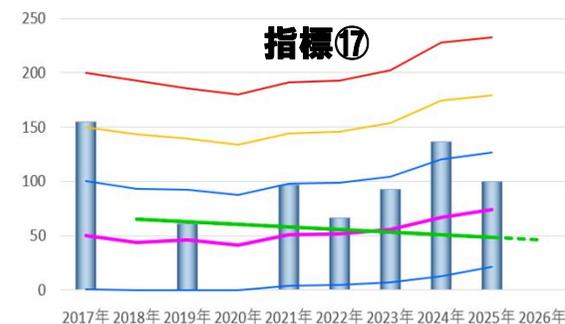
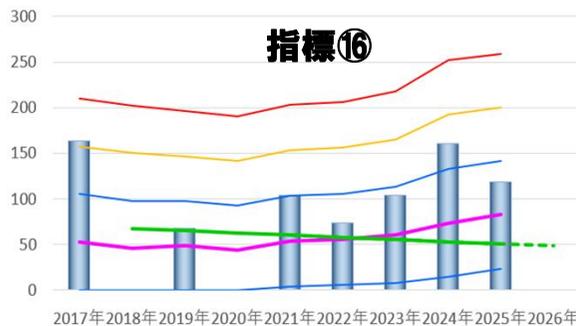
◆個人機に係る重大インシデント発生状況

	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	0(※)	0	0	0	0	0	<u>3</u>

(※)第22回技術・安全部会資料においては1件としていたが、外国機における事故であり、正しくはカウント対象外であったため、0としている。

◆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(3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	



【令和7年発生状況の分析】

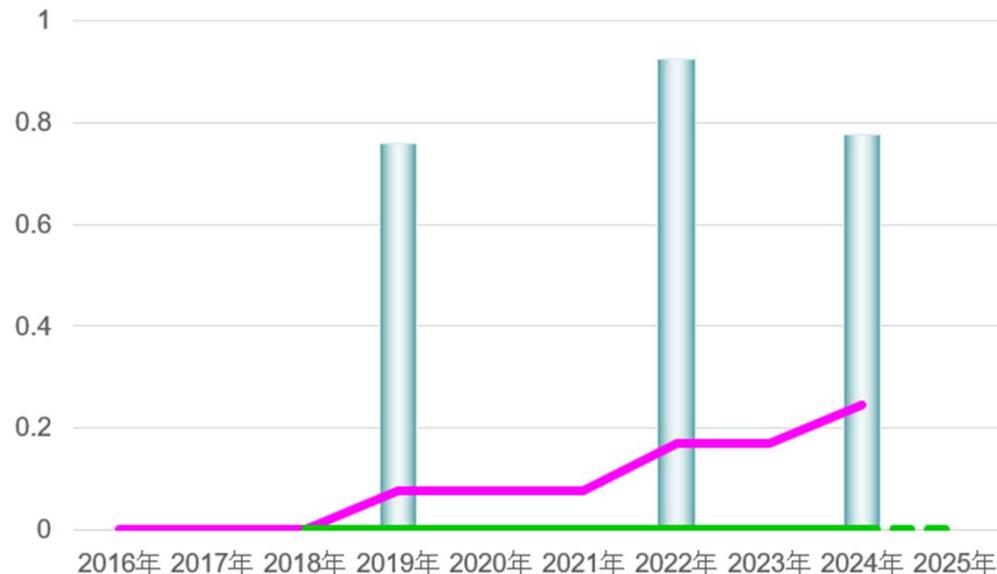
令和6年と比較し、発生件数は減少傾向となり、結果、1σ未満の偏差に収まった。令和7年の事案はいずれも着陸時における事例となっており、内訳としては、滑走路逸脱(RE)が1件、離着陸時における滑走路又は着陸帯への異常接触(ARC)が2件発生し、それぞれ令和6年と同数となっている。

個別の事案発生を受けた運航者団体に対する注意喚起のほか、連休中において小型航空機等の操縦機会が増えることを想定したメールマガジンやSNSによる安全啓発の発信、空港事務所開催の安全運航セミナーにおける事例を用いた注意喚起、滑走路逸脱・離着陸時における障害物との衝突防止のためのリーフレットの作成・配信を行っている。

引き続き発生傾向を踏まえ、注意喚起や情報発信を実施していく。

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。

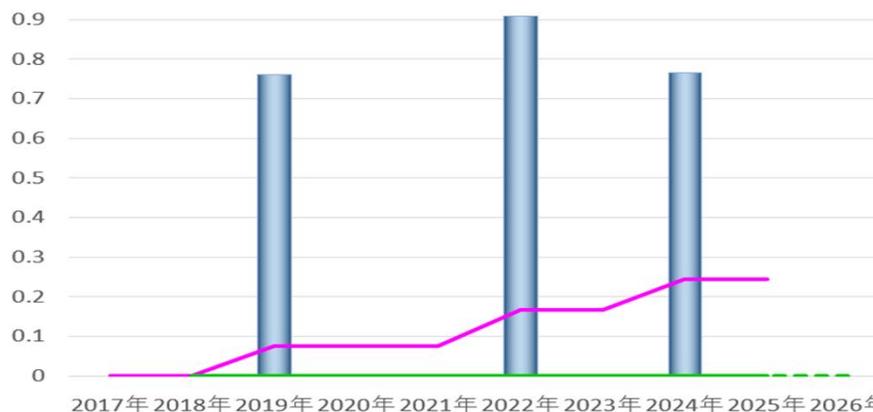
変動幅を設定しない指標であり、事案が発生したことから、Alert Level Low とする。

◆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)

Alert Level **Low**

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	0	0	0	0	0

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)



【令和7年発生状況の分析】

重大インシデントは発生しなかった。

【令和7年の取組状況】

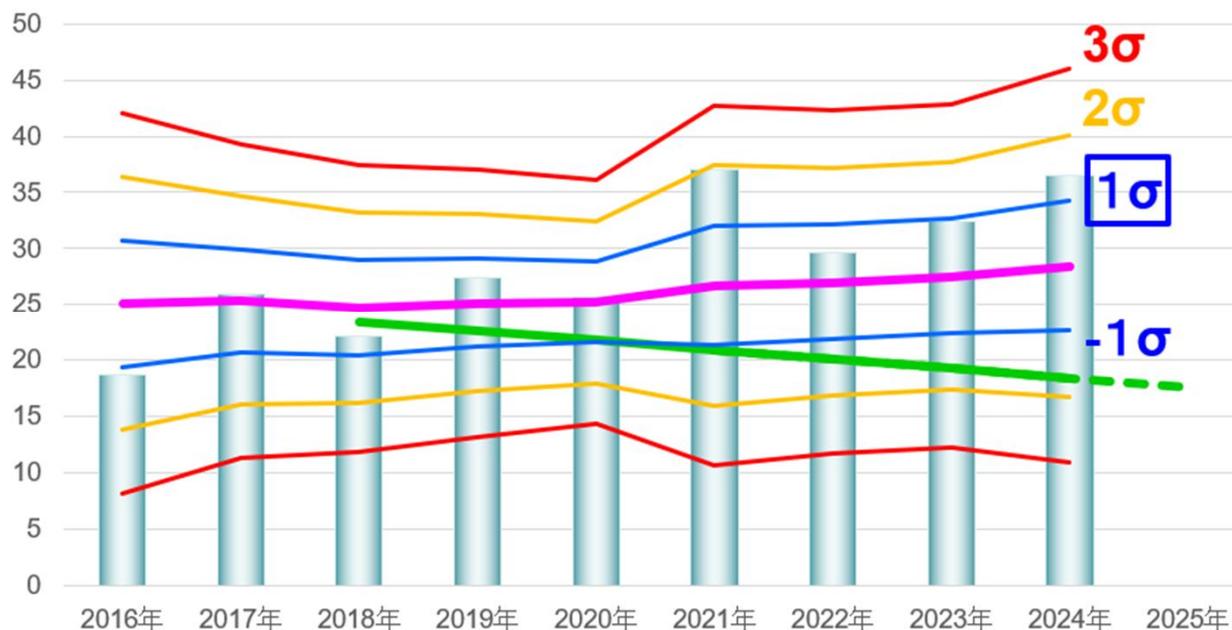
- 令和6年に発生した新千歳空港における重大インシデントの経過報告及び注意喚起並びに基本動作の徹底を各空港に指示。
- 無許可進入事案の一層の防止に関する安全キャンペーンの実施を各空港に指示。
- 令和7年に滑走路への無許可進入が発生した空港に対し、特別検査を実施するとともに、検査により判明した事実関係等を踏まえ各空港に注意喚起を実施。

【今後の対応】

各空港の共通目標として、「運用中の滑走路への人や車両の無許可進入」を設定し、各空港における無許可進入の低減に努める取組を強化させ、その有効性や発生状況等を国が定期的に監視していく。

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

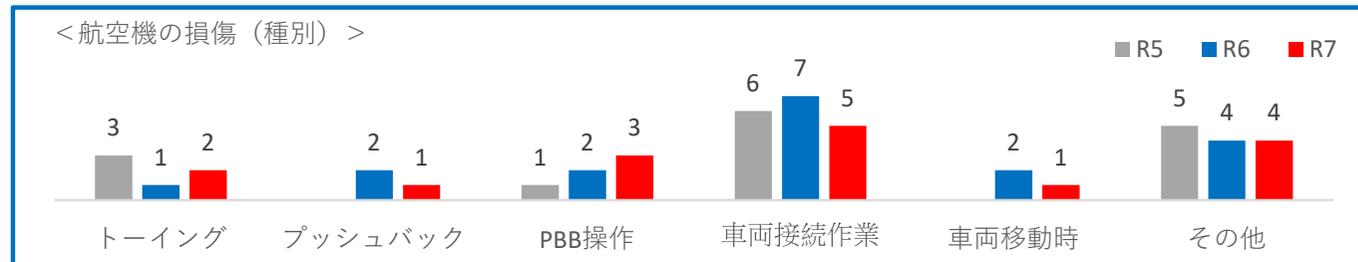
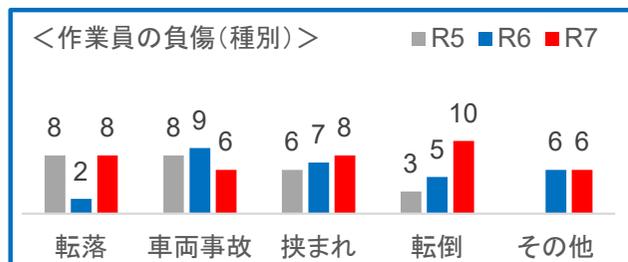
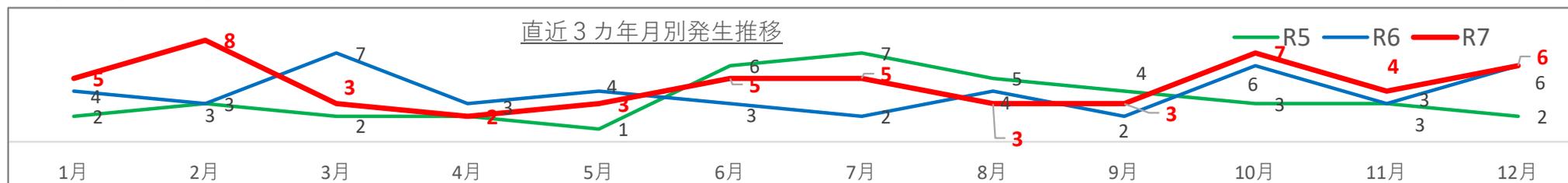
R6年実績の状況は+1σ 超えであるが、昨年度+1σ 超え相当として取扱ったため連続+1σ 超えとし、Alert Level **High** とする。

Alert Level **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
作業員の負傷	11	13	14	23	10	17	16	25	29	38
航空機の損傷	12	20	15	13	12	14	16	15	18	16
全件数	23	33	29	36	22	31	32	40	47	54

【令和7年発生状況の分析】



【令和7年の取組状況】

- 全空港に対し、制限区域内事故等の未然予防のための安全キャンペーンの実施を指示。
- 航空法施行規則等を改正し、空港管理者に対しグラウンドハンドリング事業者による制限区域内事故等の防止措置の実施を求め、航空安全監視システム(ASICSS)にグラハン事業者が登録することにより国・空港管理者が事業実態を把握すること、国によるグラハン事業者への直接調査に協力すること及び空港管理者が組織する事故等防止のための協議会にグラハン事業者が参画することを規定化。(R7.12)
- 上記ASICSSへの登録により把握したグラハン事業者に対し、安全情報の展開並びに制限区域内事故の低減及びPBB接触事案に関する注意喚起を実施。

【今後の対応】

- ◆ 発生事案に応じて、必要と認められる場合はグラハン事業者に対し直接調査を実施し、原因分析や再発防止策について適宜、フォローアップするとともに、空港管理者とグラハン事業者との事故防止のための効果的な協議会を推進し、事故等の低減を図る。
- ◆ グラハン業界団体との連携を強化のうえ、事故等の低減にかかる取組について議論し、効果的な未然防止策を推進する。

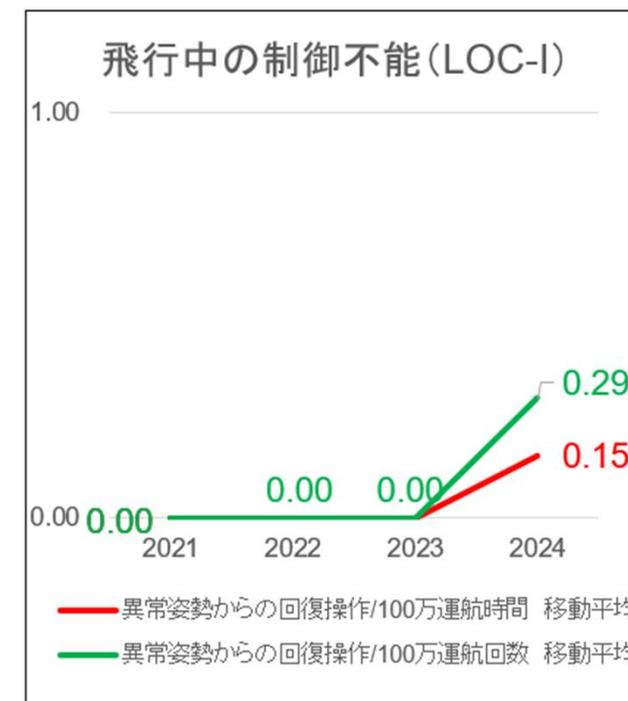
Alert Level Low



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。

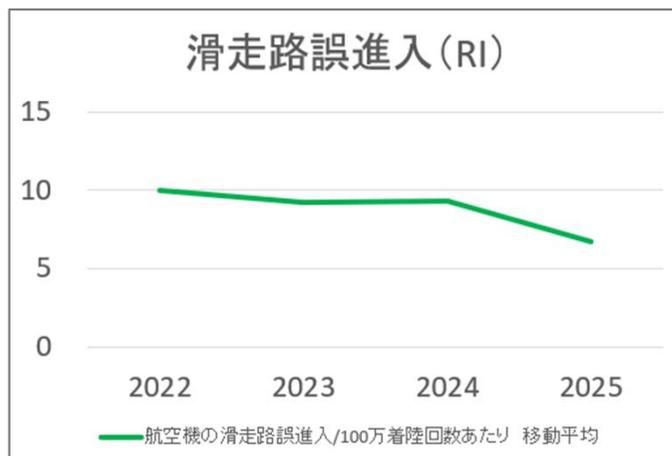
Alert Level **Low**

◆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	<u>1</u>	<u>1</u>	0	0	<u>1</u>	<u>1</u>	0	0	<u>4</u>

◆令和7年 滑走路誤進入(RI)(航空機)発生一覧(4件)

	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	
3	9月	航空機が許可なく滑走路を走行した。	管制指示等からの逸脱	
4	10月	航空機が許可なく滑走路を横断した。	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、発生件数は大幅に減少した。

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。

令和7年において減少傾向となったことからFAは終了とするが、今後も当該リスク低減に向けた対策の改善・取組を検討していく。

Alert Level **Low**

◆滑走路逸脱(RE)の発生状況

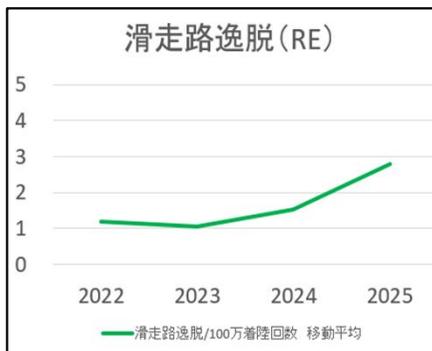
※イレギュラー運航を含む。 ※滑空機(動力付を含む。)、超軽量動力機、自作航空機、無人航空機を除く。

	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	0	0	0	0	1	5

◆令和7年 滑走路逸脱(RE) 発生一覧(5件)

※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
5	12/12	新千歳空港	着陸した際、滑走路をオーバーランし、草地で停止した。	個人(外国籍)	ガルフストリーム・エアロスペース式G-V型	重大インシデント



【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、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の発生はなかった。

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他、滑走路逸脱・離着陸時における障害物との衝突防止のためのリーフレットの作成・配信を行ったところ、今後、当該リーフレットを活用し滑走路逸脱等の防止等、運航者を集めた安全運航セミナー等において啓蒙を図ることとする。

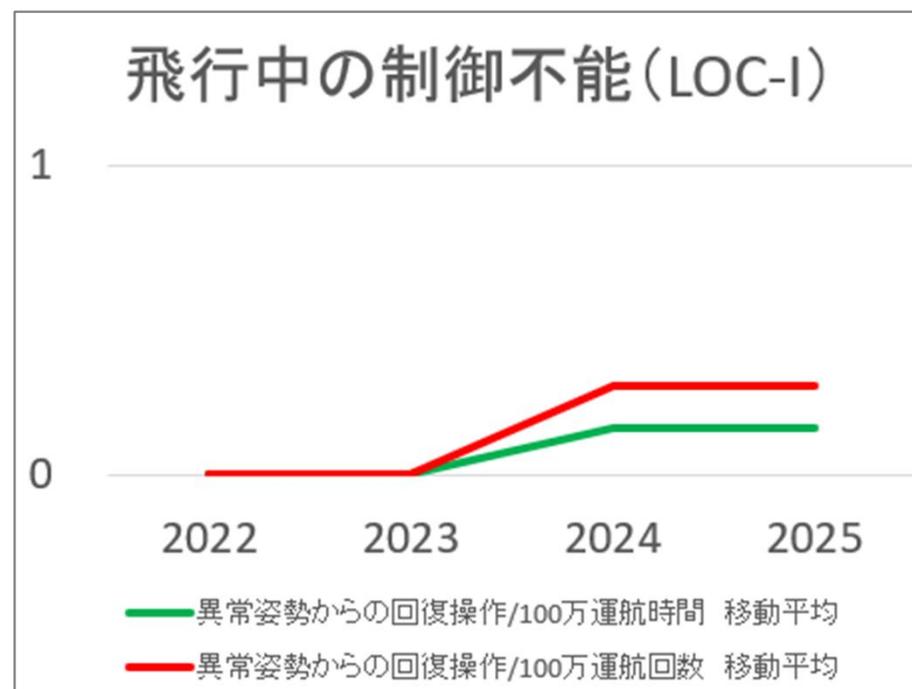
外国航空会社による事案については、再発防止策の実施状況の確認及び運航国当局に対する同社への監督指導の徹底を要請した。

Alert Level **Low**

◆(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-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	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の発生はなかった。引き続き事業者における取組を監査等により確認し、フォローアップを図る。

2. 令和7年度の国の安全目標達成度の検証

令和7年度の国の安全目標達成度の検証①

▶ 令和7年度安全目標における目標値及び実績値は、令和7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】		R7目標値	R7実績値	件数	R7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	0.00	0	達成		
【その他安全目標】		R7目標値	R7実績値※2	件数	R7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 (※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）	0.50	2.75	6	未達成	
	② "（回数あたり）	1.00	6.03	未達成		○ (+1σ)	
	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	5.03	5	未達成		
	④ 重大インシデント発生率（時間あたり）	1.51	0.92	2	達成		
	⑤ "（回数あたり）	2.99	2.01		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）	12.15	38.24	4	未達成	※3
	⑦ "（回数あたり）	8.75	26.88	未達成		※3	
	⑧ 重大インシデント発生率（時間あたり）	27.26	19.12	2	達成		
	⑨ "（回数あたり）	18.94	13.44		達成		

※1: 令和7年の実績値に対するFA対象については「3.令和8年度の国の安全目標値及びFA対象指標の検討」(P24以降)にて詳述

※2: 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

※3: 令和6年の実績値を踏まえ、令和7年度にFA実施した指標

令和7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)		R7目標値	R7実績値※2	件数	R7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)	12.34	27.34	2	未達成	
		⑪ " (回数あたり)	14.80	31.86		未達成	
		⑫ 重大インシデント発生率 (時間あたり)	3.53	27.34	2	未達成	○ (+1σ)
		⑬ " (回数あたり)	4.23	31.86		未達成	○ (+1σ)
	(4) 個人	⑭ 航空事故発生率 (時間あたり)	114.03	276.13	7	未達成	○ (+2σ)
		⑮ " (回数あたり)	109.79	233.75		未達成	○ (+2σ)
		⑯ 重大インシデント発生率 (時間あたり)	50.68	118.34	3	未達成	※3
		⑰ " (回数あたり)	48.80	100.18		未達成	※3
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)	0.64	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	0.00	0	達成	※3
		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	40.21	54	未達成	○ (+2σ) ※3

※1: 令和7年の実績値に対するFA対象については「3. 令和8年度の国の安全目標値及びFA対象指標の検討」(P24以降)にて詳述

※2: 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

※3: 令和6年の実績値を踏まえ、令和7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6年	令和7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	9.34	6.70	減少		※4
	②車両又は人の滑走路無許可進入 100万着陸回数あたり	6.40	5.21	減少		
滑走路逸脱(RE)	③滑走路逸脱 100万着陸回数あたり	1.54	2.78	増加	O(+1σ)	※4
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					
	④100万運航時間あたり ⑤100万運航回数あたり	12.24 27.26	10.51 24.34	減少 減少		
空中衝突(MAC)	TCAS RA通報からの回避操作※2					
	⑥100万運航時間あたり ⑦100万運航回数あたり	25.41 56.85	24.77 57.12	減少 増加	O(+1σ)	
飛行中の制御不能(LOC-I)	異常姿勢からの回復操作					
	⑧100万運航時間あたり	0.15	0.15	—		※4
	⑨100万運航回数あたり	0.29	0.29	—		※4
	失速からの回復操作					
	⑩100万運航時間あたり ⑪100万運航回数あたり	0 0	0 0	— —		

※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7年の実績値に対するFA対象については「3.令和8年度の国の安全目標値及びFA対象指標の検討」(P24以降)にて詳述

※4 令和6年の実績値を踏まえ、令和7年度にFA実施した指標

3. 令和8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指標を令和5年度より追加。
- 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8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8年との交点とする。
- また、HRC関連指標については、令和7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)	3指標(指標⑭、⑮、⑳)
+1σ超え	3指標(②、⑫、⑬)
Normal(+1σ以下)	13指標

• 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)	0指標
目標達成(事象発生なし)	3指標

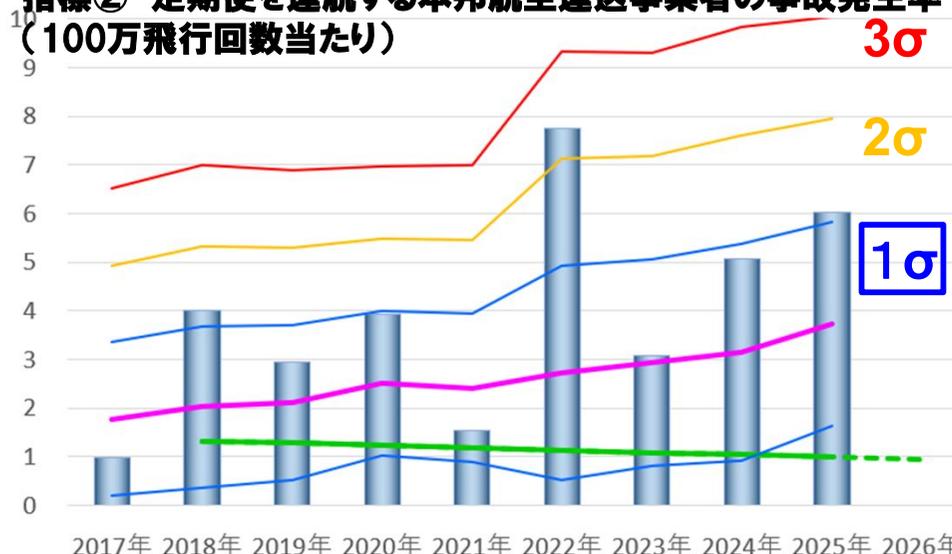
➤ HRC(High Risk Category)関連指標(全部で11指標)の状況

状況	指標数
増加傾向	2指標
減少傾向等	9指標

⇒ 令和8年度にFAを実施する指標は、安全指標: 指標②、⑫、⑬、⑭、⑮、⑳、HRC関連指標: H-3、H-7の8指標とする。

Alert Level **Low**

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
(100万飛行回数当たり)



対象事案件数 6件(令和7年に発生した定期便の航空事故)

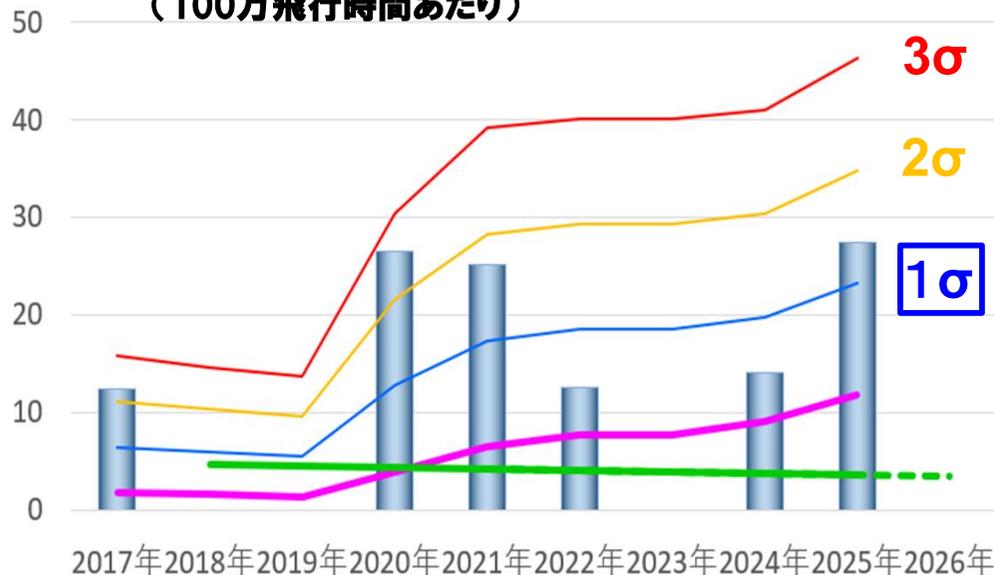
日付	概要	分類
・1月8日	降下中、機体が動揺した際に客室乗務員1名が負傷した。	TURB
・2月6日	地上走行中、右主翼翼端と駐機していた航空機の垂直尾翼が接触した。	GCOL
・7月19日	地上走行中、左主翼翼端と駐機していた航空機の尾部が接触した。	GCOL*
・11月1日	降下中、被雷し胴体等が損傷した。	WSTRW*
・12月8日	降下中、機体が動揺した際に乗客1名が負傷した。	TURB*
・12月22日	飛行中、機体が動揺した際に客室乗務員1名が負傷した。	TURB*

※運輸安全委員会からの事故調査報告書が公表されていないため、分類は今後変更の可能性がある。

+1σ 超えであり、Alert Level **Low** とする。

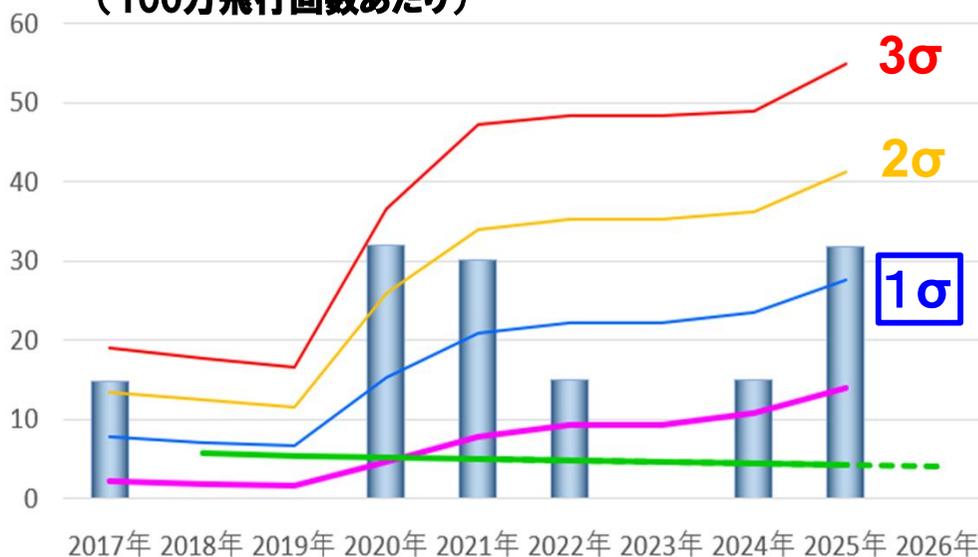
Alert Level **Low**

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)



Alert Level **Low**

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 2件(令和7年に発生した国、地方公共団体の重大インシデント)

4月4日 バケツが意図せず落下した。

11月23日 着陸した際、機体後方のプロペラ及び垂直尾翼が滑走路に接触した。

※運輸安全委員会からの事故調査報告書が公表されていないため、分類は今後変更の可能性がある。

分類

EXTL

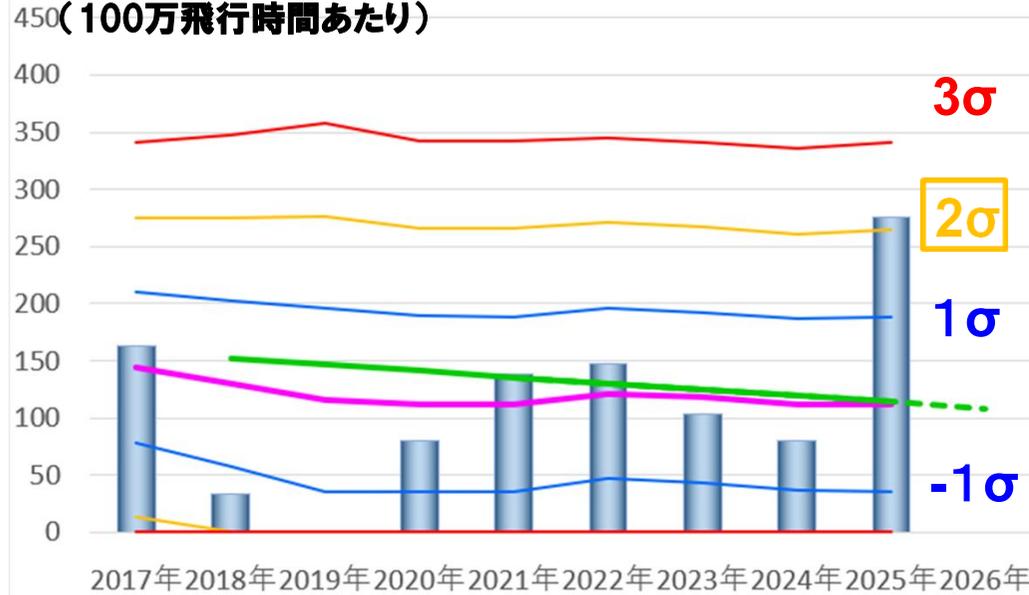
ARC

+1σ 超えであり、Alert Level **Low** とする。

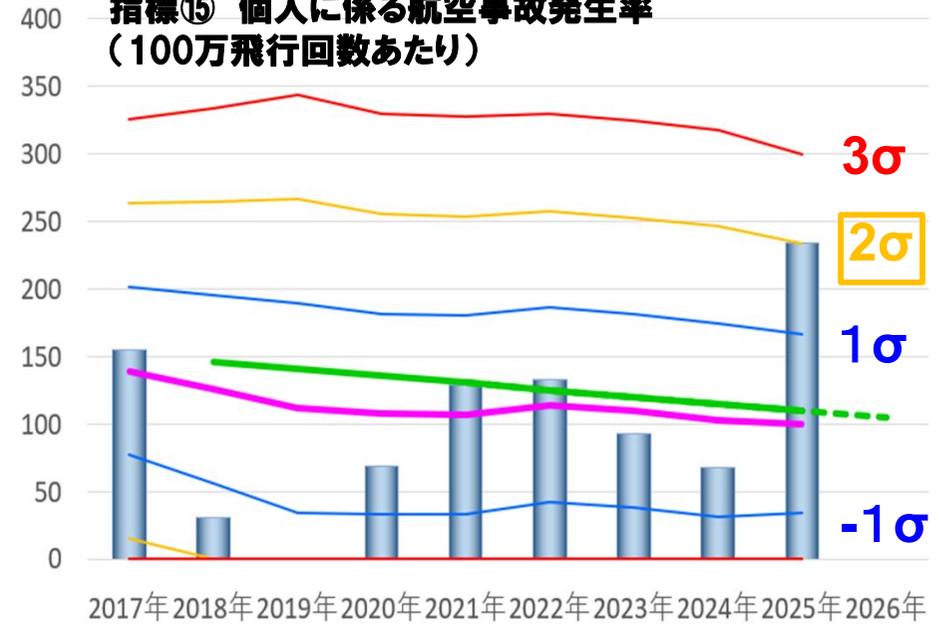
Alert Level **High**

Alert Level **High**

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)



対象事案 7件(令和7年に発生した個人の航空事故)

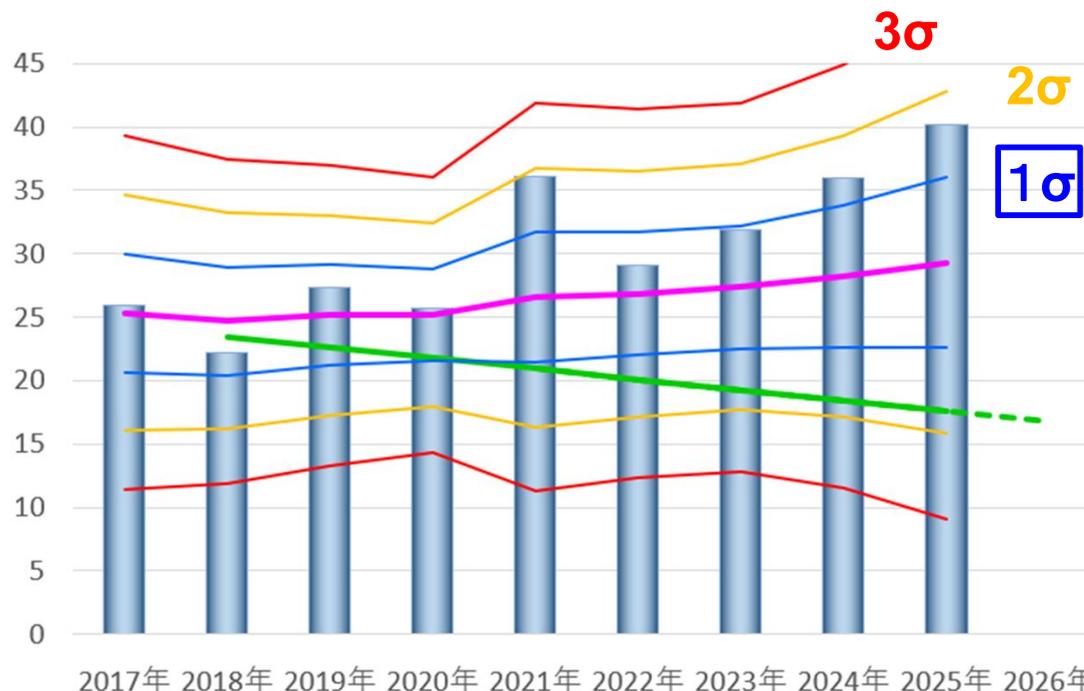
日付	事案概要	分類
3月23日	着陸時に横転し、機体の損傷程度が大修理相当となった。	ARC
3月30日	連続離着陸中、滑走路手前の空港敷地外の茂みに突っ込み、機体を大破した。	CTOL
4月29日	中海付近の岸辺に不時着し、機体の損傷の程度が大修理に該当した。	SCF-PP
7月7日	滑走路からオーバーランし滑走路の先にある崖の付近で停止した。	RE
9月14日	駐機中の他の航空機に接触し、駐機中の航空機の損傷程度が大修理に該当した。	LOC-G
10月9日	着陸時に前脚が損傷し、滑走路上で停止し、点検の結果、大修理に該当した。	ARC
11月18日	山中で発見され、搭乗者3名の死亡が確認された。	UNK

※運輸安全委員会からの事故調査報告書が公表されていないため、分類は今後変更の可能性がある。

+2σ 超えであり、Alert Level **High** とする。

Alert Level **High**

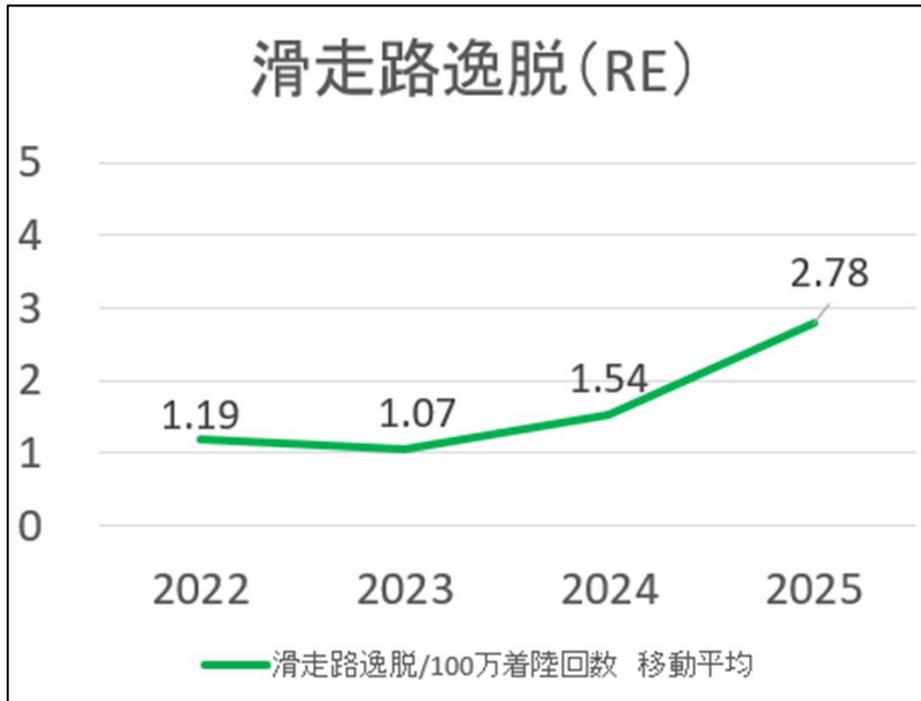
指標② 制限区域内において、地上での作業又は地上の施設若しくは物件に起因する人の死傷、又は航空機が損傷した事態の発生率(100万着陸回数あたり)



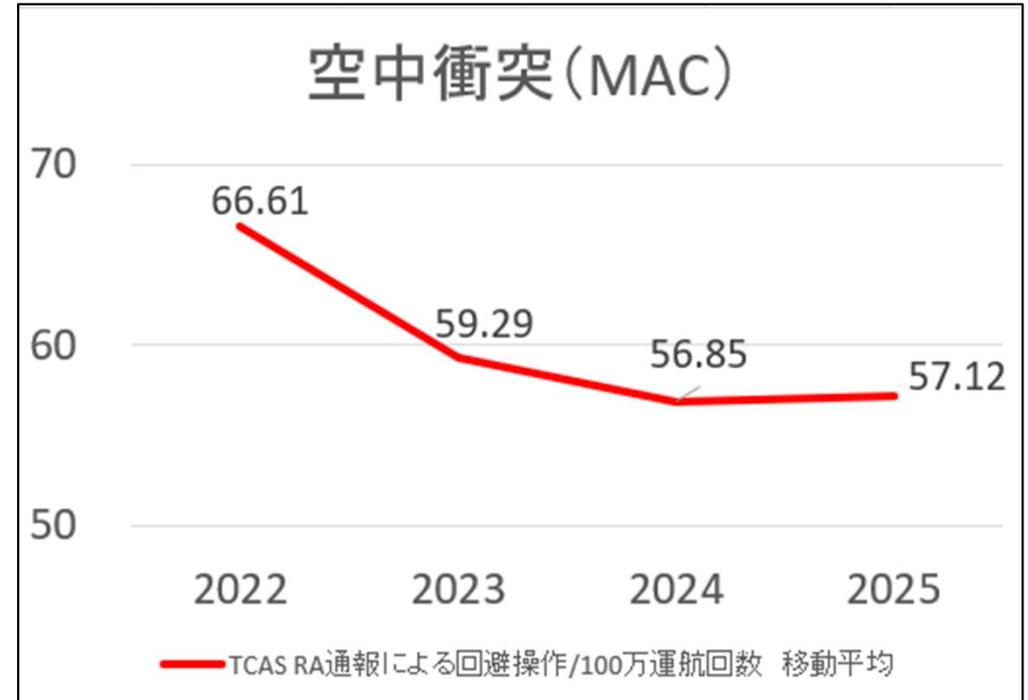
対象事案 54件
 ①作業員の死傷 38件
 ②航空機の損傷 16件

2年連続+1σ 超えとなるので+2σとして対応
 Alert Level **High** として発生動向を確認する。

Alert Level **Low**



Alert Level **Low**



対象事案

滑走路逸脱

2024年 5件 2025年 5件

TCAS RAの回復操作

2024年 50件 2025年 58件

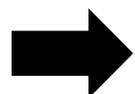
増加傾向を示したことから、Alert Level **Low** とする。

4. 参考資料

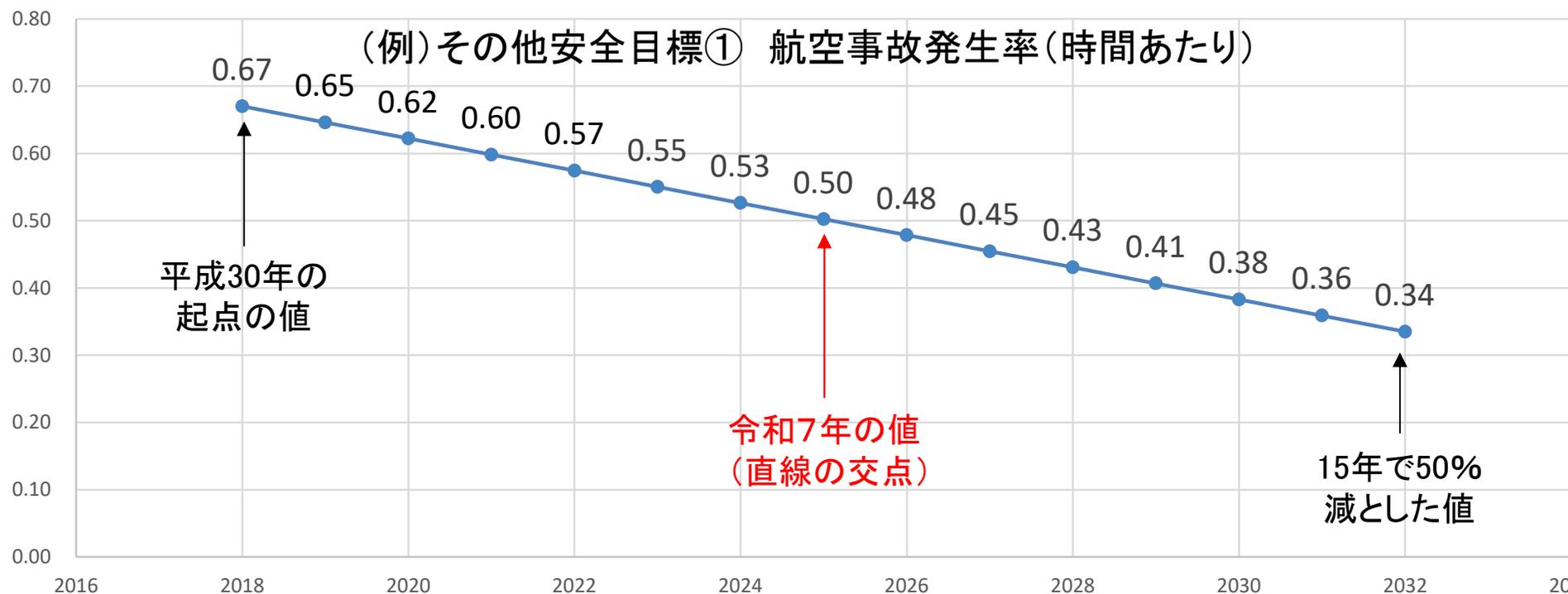
(令和8年度安全目標値、令和7年度安全指標実績値)

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

【最重要指標】

	令和8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8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 (※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)	0.48
		② " (回数あたり)	0.95
		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)	0.81
		④ 重大インシデント発生率(時間あたり)	1.44
		⑤ " (回数あたり)	2.85
	(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)	11.57
		⑦ " (回数あたり)	8.33
		⑧ 重大インシデント発生率 (時間あたり)	25.96
		⑨ " (回数あたり)	18.04
	(3) 国、地方公共団体	⑩ 航空事故発生率 (時間あたり)	11.75
		⑪ " (回数あたり)	14.09
		⑫ 重大インシデント発生率 (時間あたり)	3.36
		⑬ " (回数あたり)	4.03

【その他安全目標】

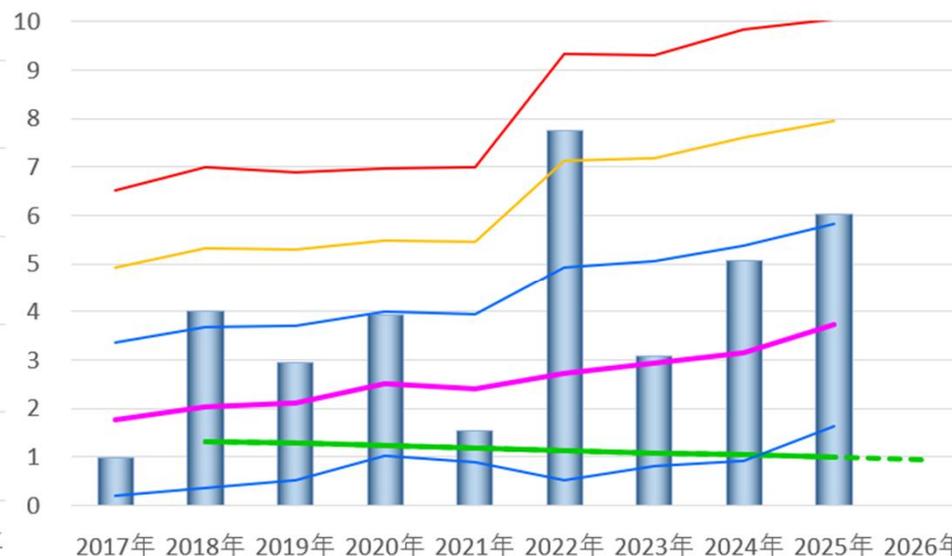
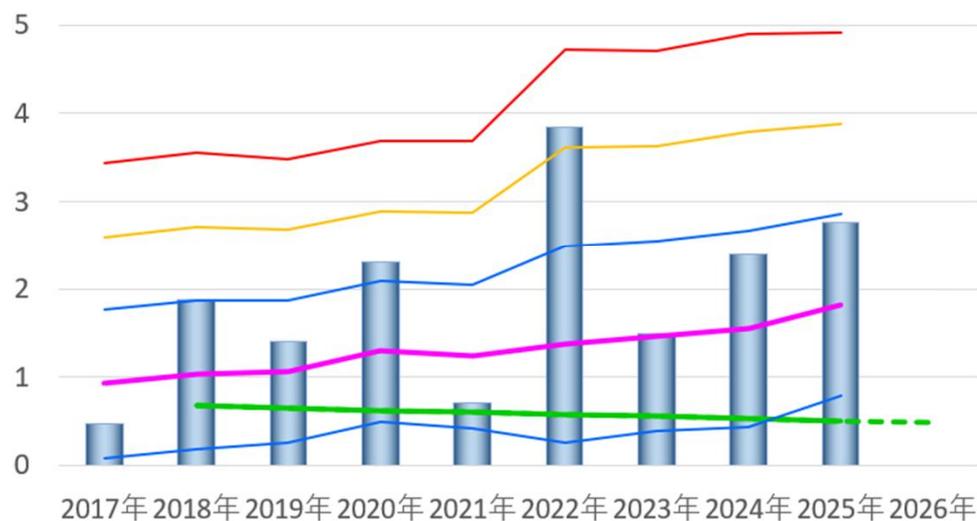
業務提供者の区分		安全指標	令和8年度目標値
航空運送分野	(4) 個人	⑭ 航空事故発生率 (時間あたり)	108.60
		⑮ " (回数あたり)	104.56
		⑯ 重大インシデント発生率 (時間あたり)	48.26
		⑰ " (回数あたり)	46.47
交通管制分野	航空保安業務等提供者	⑱ 交通管制分野に関連する又は関連するおそれのある航空事故発生率(管制取扱機数あたり)	0.00
		⑲ 交通管制分野に関連する又は関連するおそれのある重大インシデント発生率(管制取扱機数あたり)	0.61
空港分野	空港管理業務等提供者	⑳ 空港分野に関連する又は関連するおそれのある航空事故発生率(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)	16.74

【HRC(High Risk Category)関連指標】

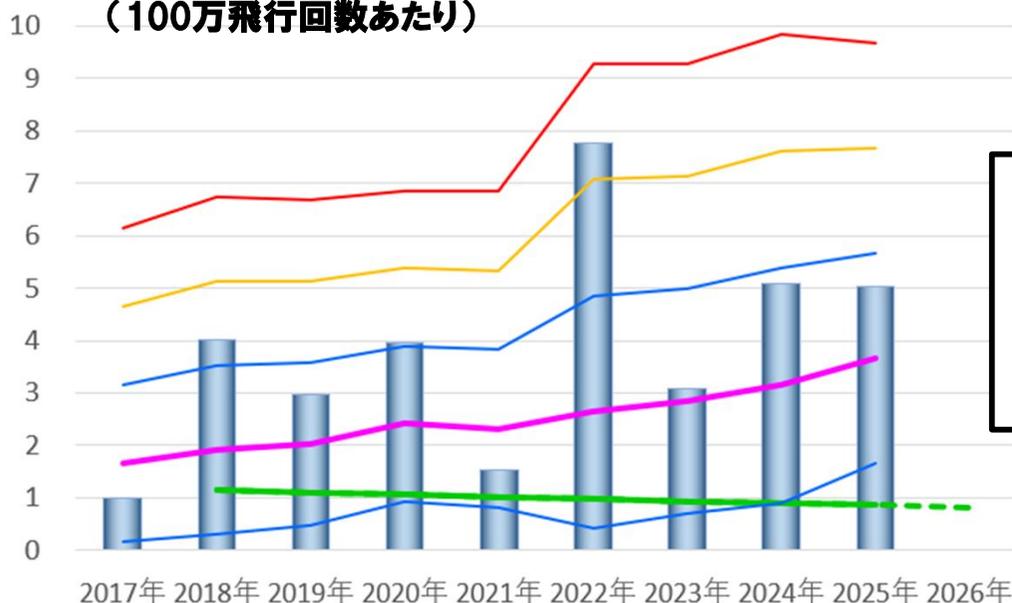
カテゴリ	安全指標	
滑走路誤進入(RI)	①航空機の滑走路誤進入	100万着陸回数あたり
	②車両又は人の滑走路無許可進入	100万着陸回数あたり
滑走路逸脱(RE)	③滑走路逸脱	100万着陸回数あたり
空中衝突(MAC)	④、⑤TCAS RA通報からの回避操作	100万運航時間あたり
		100万運航回数あたり
飛行中の制御不能(LOC-I)	⑥、⑦異常姿勢からの回復操作	100万運航時間あたり
		100万運航回数あたり
地表との衝突(CFIT)	⑧、⑨失速からの回復操作	100万運航時間あたり
		100万運航回数あたり
	⑩、⑪対地接近警報装置(GPWS)の警報に基づく回避操作	100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

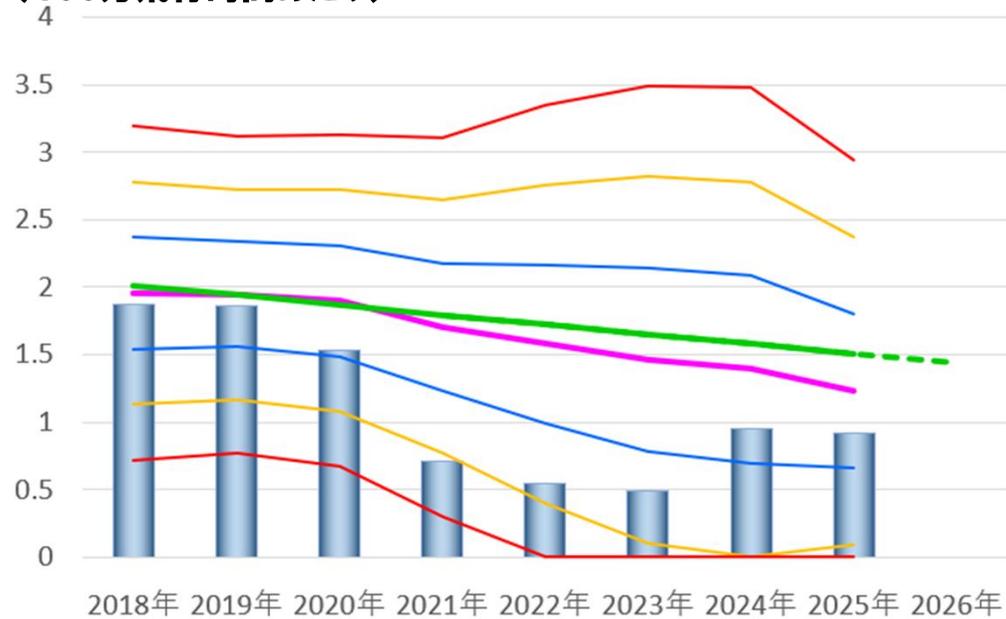


指標③ 定期便の事故発生率(本邦航空運送事業者) (100万飛行回数あたり)

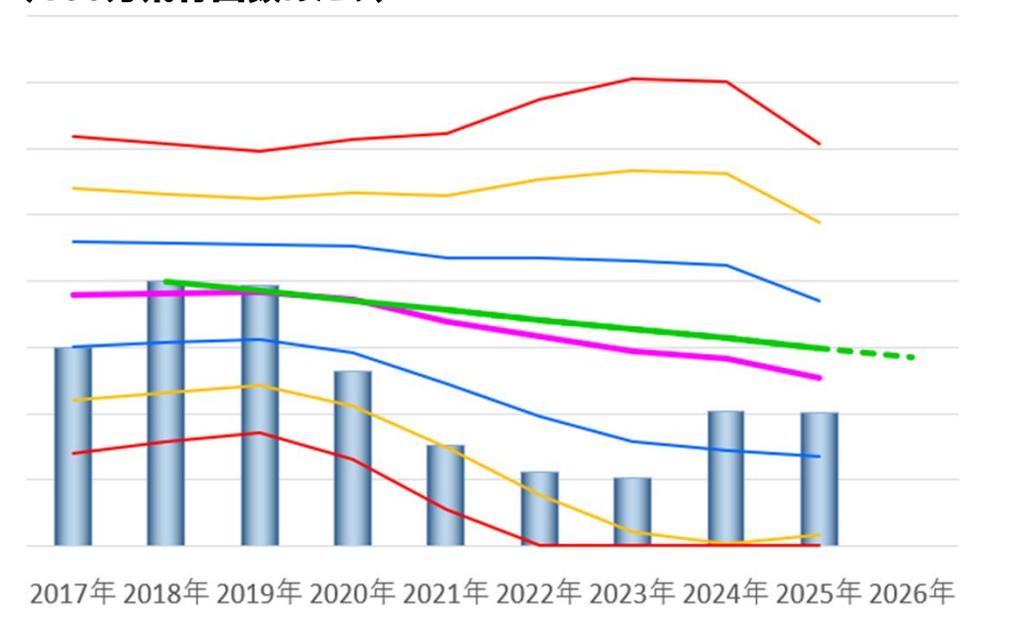


- ・ 棒グラフ: 2024年までの各安全指標の実績値
- ・ ピンク色のライン: 各年時点における当該年を含む過去10年の実績値の平均値
- ・ 青、黄、赤のライン: 各年時点における平均値±1σ, 2σ, 3σ変動幅
- ・ σ: 標準偏差
- ・ 緑色のライン: 各年の目標値。2024年以降の点線は、2018年の目標値を起点として15年間で50%減とする安全目標に沿ったライン

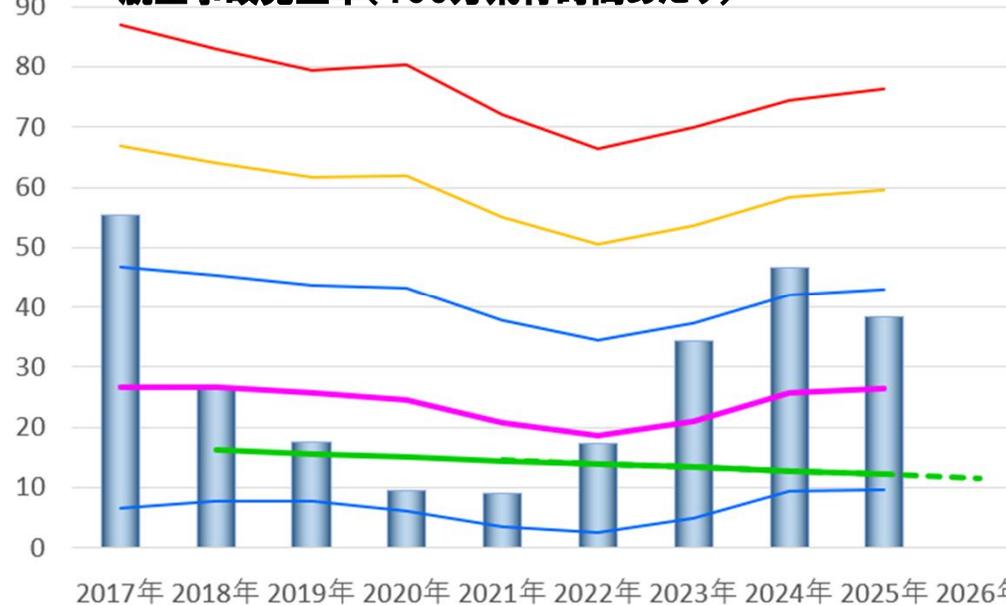
指標④ 定期便を運航する本邦航空運送事業者の重大インシデント (100万飛行時間あたり)



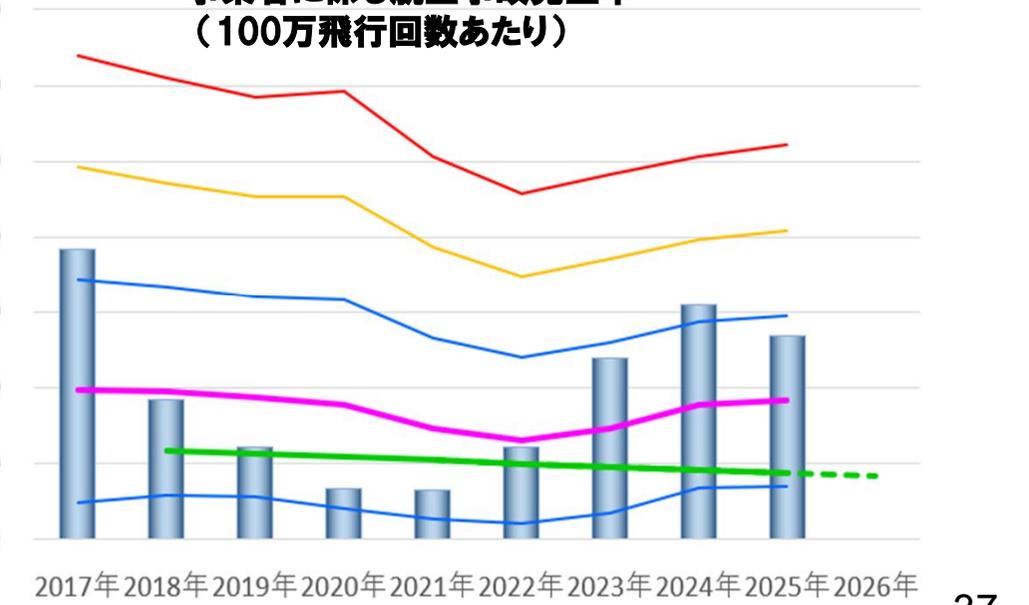
指標⑤ 定期便を運航する本邦航空運送事業者の重大インシデント (100万飛行回数あたり)



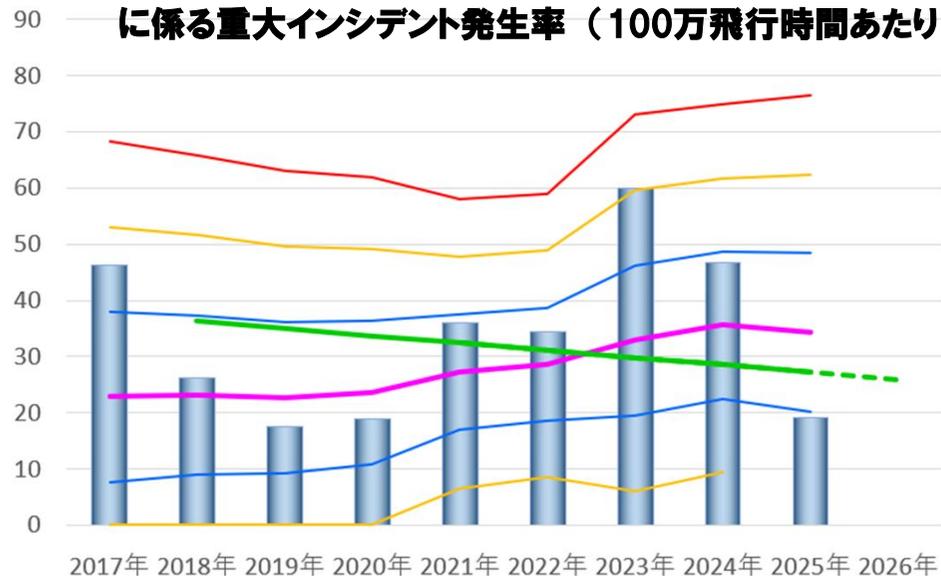
指標⑥ 定期便以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者に係る航空事故発生率(100万飛行時間あたり)



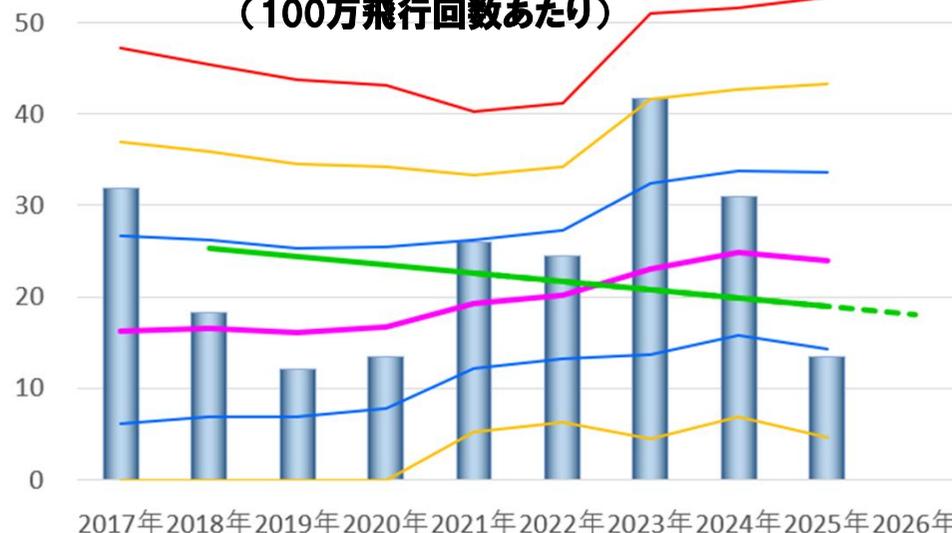
指標⑦ 定期便以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者に係る航空事故発生率 (100万飛行回数あたり)



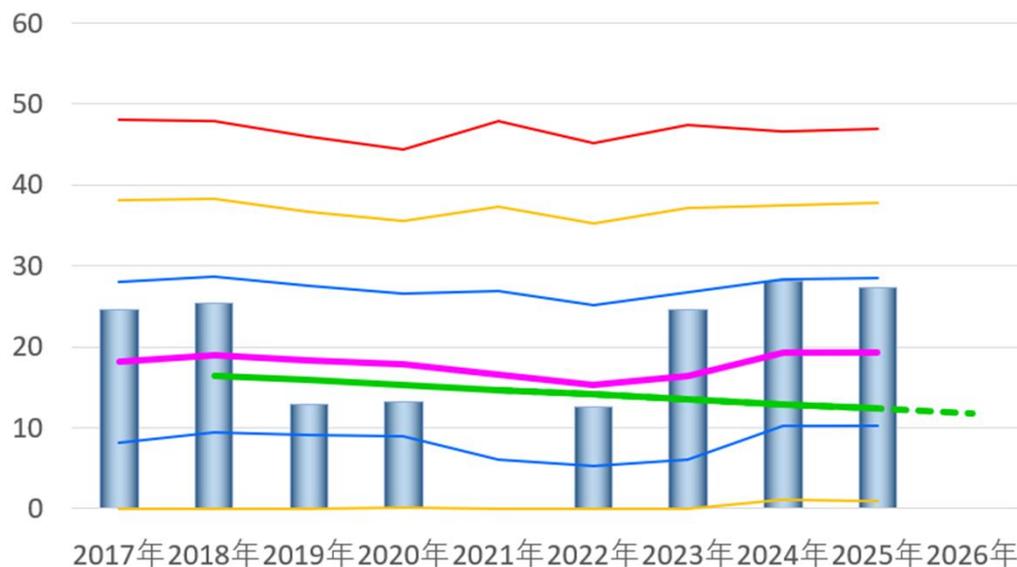
指標⑧ 定期便以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者に係る重大インシデント発生率（100万飛行時間あたり）



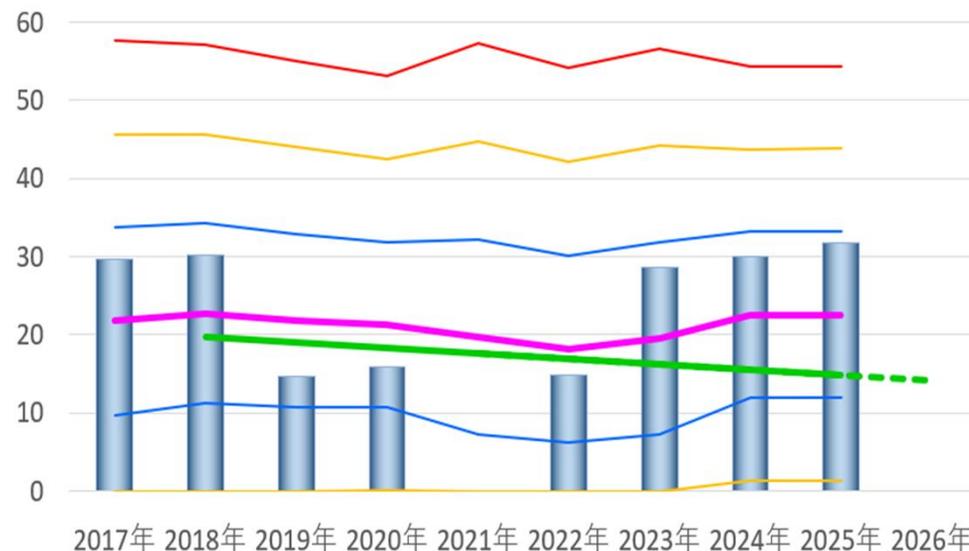
指標⑨ 定期便以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者に係る重大インシデント発生率（100万飛行回数あたり）



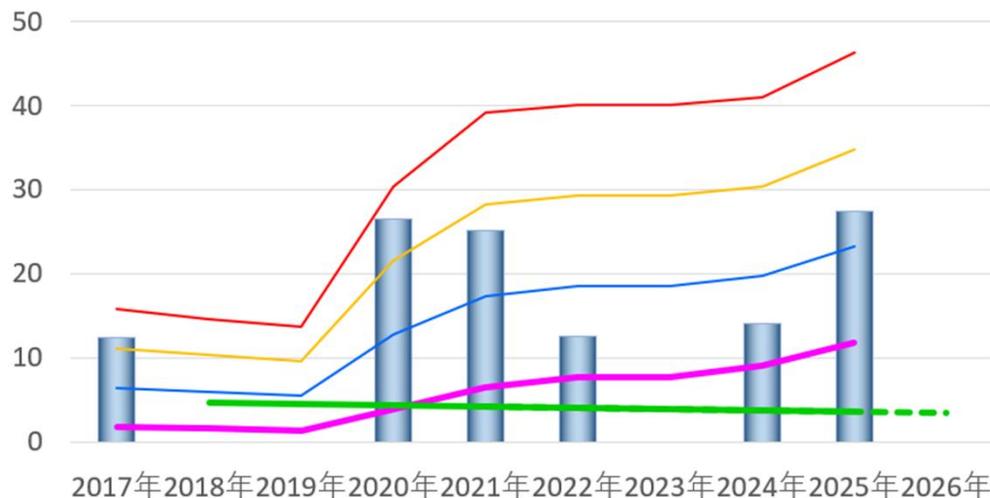
指標⑩ 国、地方公共団体に係る航空事故発生率（100万飛行時間あたり）



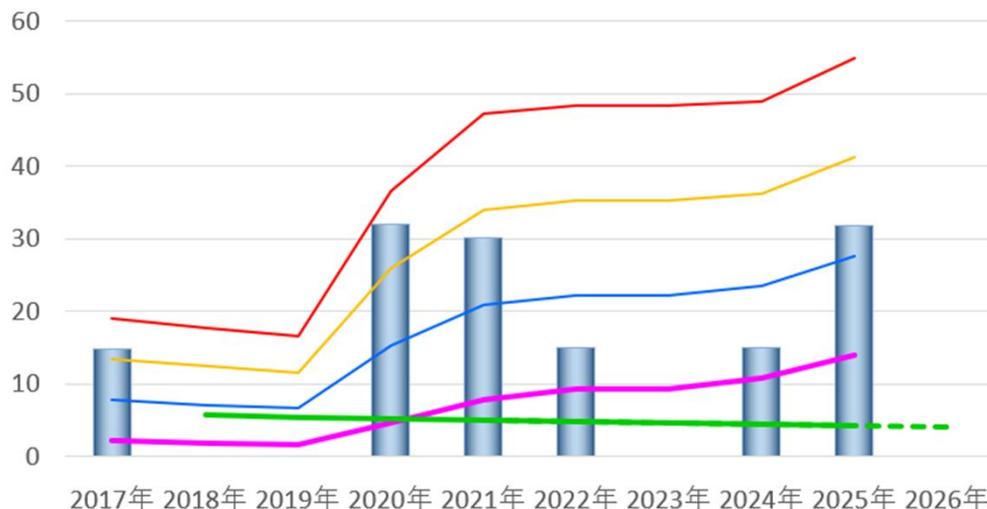
指標⑪ 国、地方公共団体に係る航空事故発生率（100万飛行回数あたり）



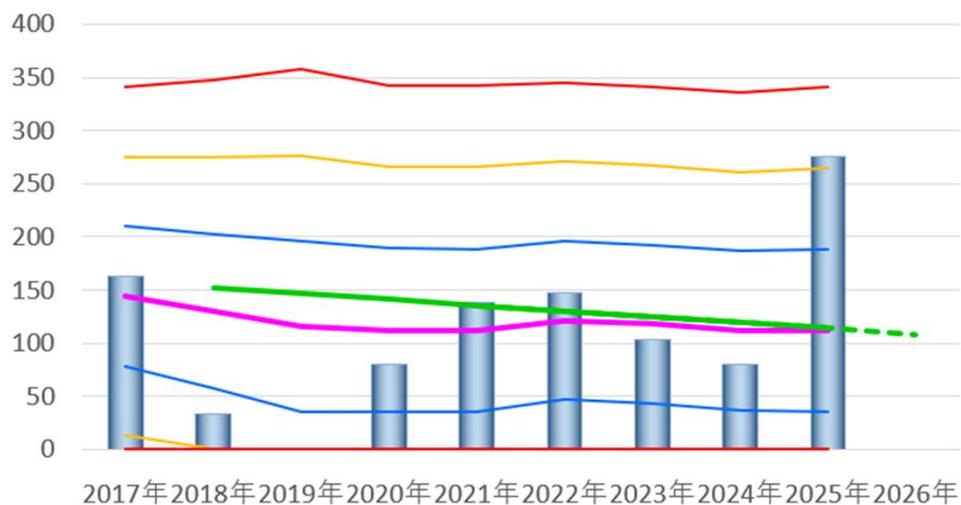
**指標⑫ 国、地方公共団体に係る重大インシデント発生率
(100万飛行時間あたり)**



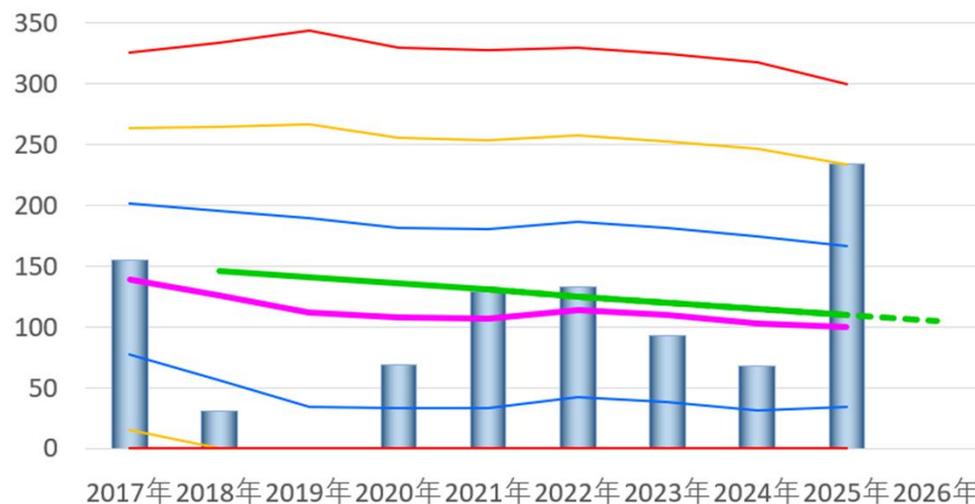
**指標⑬ 国、地方公共団体に係る重大インシデント発生率
(100万飛行回数あたり)**



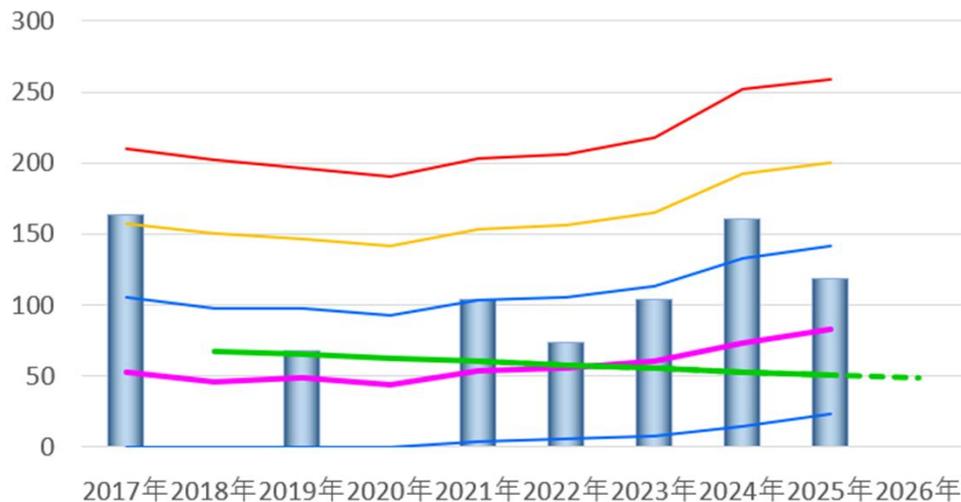
**指標⑭ 個人に係る航空事故発生率
(100万飛行時間あたり)**



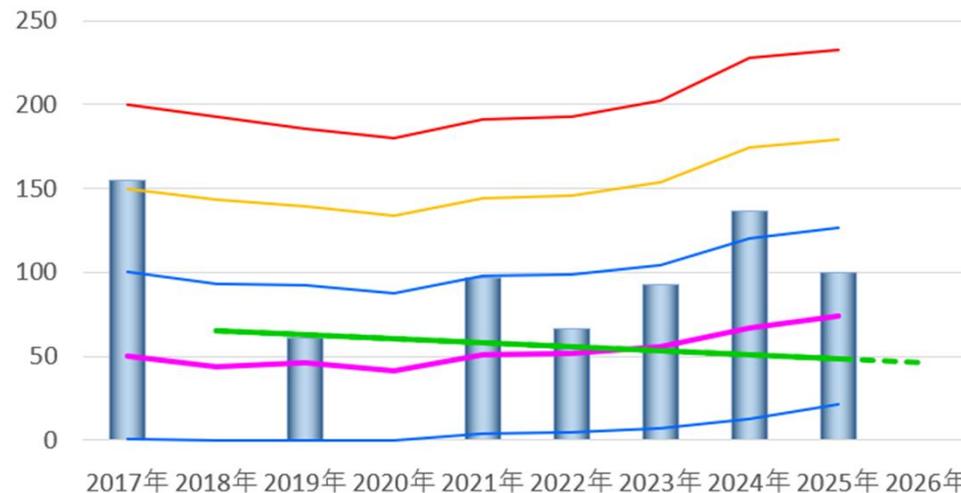
**指標⑮ 個人に係る航空事故発生率
(100万飛行回数あたり)**



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)



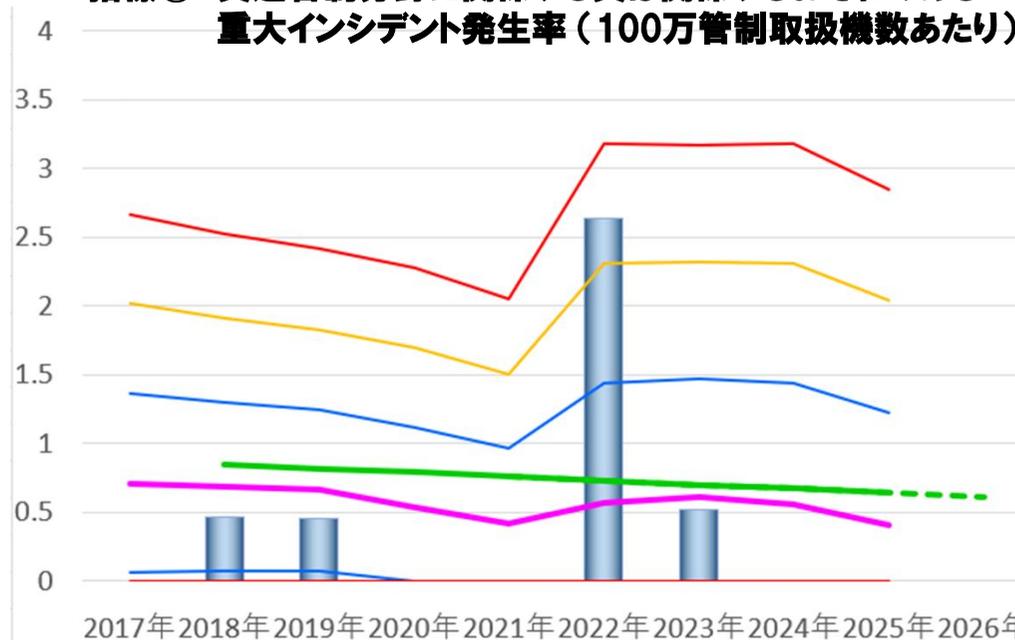
指標⑭ 個人に係る重大インシデント発生率
(100万飛行回数あたり)



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航空事故発生率(100万着陸回数あたり)



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重大インシデント発生率(100万着陸回数あたり)



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)

