

令和7年3月31日制定（国官参安企第391号）

令和7年度
航空安全プログラム実施計画

令和7年3月 国土交通省航空局

まえがき

国土交通省航空局は、国際民間航空条約第19附属書に従い、平成25年10月に「航空安全プログラム（State Safety Programme）」（以下「SSP」という。）を策定した。

このSSPを実効あるものとしていくため、平成27年10月に策定した「航空安全行政の中期的方向性」のもと、①定期的に（毎年度1回）、国の安全目標値を設定、②目標を達成するための具体的な施策を、航空運送・交通管制・空港の各分野において整合性を持って統一的に実施、③期間終了時に目標の達成状況を確認・評価することとする。

本実施計画は、この年度毎の安全目標及び具体的な実施施策等を整理したものである。

目 次

第1章 安全に係る方針及び目標

1. 安全方針
2. 国の安全指標及び安全目標値
3. 業務提供者の安全指標及び安全目標値

第2章 航空安全当局の取組

1. 業務提供者におけるSMSの強化
2. 安全に関する航空法規等の策定・見直し等
3. 各種証明、許認可、監査、検査等
4. 安全情報の収集
 - (1) 義務報告制度
 - (2) 自発報告制度
5. 安全情報の分析等
 - (1) SSP委員会及び各分野の部会の取組
 - (2) 安全情報分析委員会の取組
6. 更なる安全性の向上のための取組
 - (1) 教育訓練
 - (2) 航空活動関係者との情報共有等
 - (3) 小型航空機の安全性向上のための総合的取組
 - (4) 情報管理システムの構築
 - (5) 滑走路誤進入防止のための取組

第3章 本計画の実施状況の確認及び見直しについて

第1章 安全に係る方針及び目標

1. 安全方針

航空安全当局は、下記の事項を実施することを通じて、我が国民間航空の安全性の向上に努める。
また、SSP委員会における航空安全当局の取組内容の検討等を通じて、その有効性を評価する取組を循環的かつ継続的に実施する。

- ・業務提供者における安全管理システム（SMS：Safety Management System）の強化
- ・安全に関する航空法規等の策定、見直し等
- ・各種証明、許認可、監査、検査等
- ・義務報告制度、自発報告制度等を通じた安全情報の収集
- ・SSP委員会等を通じた安全情報の分析等
- ・教育訓練、航空活動関係者との情報共有等、更なる安全性の向上のための取組

2. 国の安全指標及び安全目標値

A) 令和6年度の実績・評価

（1）令和6年度の国の安全指標及び安全目標値の設定に関する考え方

令和6年度は、平成30年度に設定した安全目標値の考え方（各安全指標について、平成30年度当時の目標値を起点として、15年間で50%減とする）を維持し、平成30年度の目標値から、15年後の安全目標値に引いた直線と令和6年との交点とした。目標値をゼロとしている指標は、ゼロを維持することを目標値として設定した。

また、過去10年間の移動平均値に対してトリガー値（変動幅）を設け、実績値が変動幅を超えた場合等に原因分析や改善のためのFA（フォローアップ・アクション）を行う取組を継続した。さらに、ICAOが各国に対応を求めるHRC（High Risk Category）に関連する指標についても減少傾向を確認し、増加傾向と判断される場合にはFAを行う取組を継続した。

（2）令和6年に発生した航空事故及び重大インシデント

令和6年に発生した航空事故及び重大インシデントの概要は以下のとおりである。

①定期便を運航する本邦航空運送事業者（定期便以外の運航を含む）

○航空事故：5件

- ・令和6年2月1日 全日空機（ボーイング式787-9型）は、0時37分東京国際空港を離陸し、飛行中、中部国際空港の南南東約100km付近において機体が動揺した際、客室乗務員1名が足首をひねり、1名が足をカートに接触させ負傷した。当該機は、飛行を継続し、6時57分バンコクに着陸した。
- ・令和6年3月20日 全日空機（ボーイング式787-9型）は、5時05分ロサンゼルスを離陸し、降下中、成田国際空港の東南東約77km付近において被雷した。その後、飛行を継続し、16時29分成田国際空港に着陸した。
- ・令和6年4月1日 日本航空機（ボーイング式787-8型）は、6時34分メルボルンを離陸し、飛

行中、成田国際空港の南東約150km付近において機体が動揺した際、客室乗務員4名が負傷した。当該機は、飛行を継続し、16時04分成田国際空港に着陸した。

- ・ 令和6年7月20日 オリエンタルエアブリッジ機（ボンバルディア式DHC-8-402型）は、8時11分対馬空港に着陸し、滑走中、鳥と衝突した。到着後の点検において機体の損傷が確認された。
- ・ 令和6年9月4日 日本航空機（ボーイング式787-9型）は、北京を17時32分に離陸し、ソウルの東約200km付近を飛行中、機体が動揺した際、客室乗務員1名が客席の仕切りに右脇腹を強打した。当該機は、飛行を継続し、20時22分東京国際空港に着陸した。

○重大インシデント：2件

- ・ 令和6年4月7日 ANAウィングス機（ボーイング式737-800型）は、20時20分東京国際空港を離陸し、美保飛行場に向けて進入中、対地接近警報装置の警報が作動したため、当該警報に従い上昇の上、復行し、21時34分同飛行場に着陸した。
- ・ 令和6年6月22日 ANAウィングス機（ボーイング式737-800型）は、9時48分長崎空港を離陸し、降下中、和歌山県日高郡みなべ町付近において与圧系統に不具合が発生し航空機内の気圧が低下したため、緊急事態を宣言し、高度約3,000メートルまで降下した。その後、航空機内の気圧が正常の範囲内となったため、同宣言を取り消し、当該機は10時57分中部国際空港に着陸した。

②航空運送事業許可及び／又は航空機使用事業許可を受けている事業者（定期便を含まない）

○航空事故：5件

- ・ 令和6年4月12日 新日本ヘリコプター機（アエロスパシアル式AS332L1型）は、9時59分静岡県静岡市葵区内場外離着陸場を離陸し、同区付近において物資輸送作業中、地上に置かれていた型枠（鋼製、長さ約6.5m、重さ約140kg）が当該機のダウンウォッシュにあおられて、地上作業員1名に当たり、当該作業員が負傷した。
- ・ 令和6年5月13日 匠航空機（ロビンソン式R44Ⅱ型）は、11時40分熊本県阿蘇市内場外離着陸場を離陸し、着陸のため、同離着陸場に向けて進入中、航空機後方から異音が発生し、エンジンの回転数が低下したため、空き地に着陸した際、強めの接地となった。
- ・ 令和6年5月31日 学校法人ヒラタ学園機（テキストロン・アビエーション式G58型）は、神戸空港に着陸する際、機体の胴体下面が滑走路に接触した。
- ・ 令和6年6月9日 新日本航空機（セスナ式172P型）は、鹿児島空港に向けて進入中、進入経路から逸れ、同空港の南東の山中の樹木に接触し引っかかった状態となった。
- ・ 令和6年7月28日 エス・ジー・シー佐賀航空機（ロビンソン式R44Ⅱ型）は、15時52分大分県日田市内場外離着陸場を離陸後、福岡県柳川市内の農地において、火災が発生している状態で発見された。

○重大インシデント：5件

- ・ 令和6年6月10日 匠航空機（ロビンソン式R44Ⅱ型）は、14時28分名古屋飛行場を離陸し、飛行中、兵庫県相生市付近においてエンジンの出力が意図せず低下したため、緊急事態を宣言のうえ、15時55分兵庫県相生市内の学校のグラウンドに着陸した。
- ・ 令和6年8月5日 スカイネットアカデミー機（セスナ式172S型）は、15時33分竜ヶ崎飛行場に着陸した際、滑走路から逸脱し、草地で停止した。

- ・ 令和6年8月8日 学校法人ヒラタ学園機（ユーロコプター式 EC135P2+型）は、13時45分頃、神戸空港に着陸する際、管制官から誘導路上に設けられたヘリコプター用離着陸地点への着陸を指示されていたが、滑走路に着陸した。
- ・ 令和6年10月10日 新日本ヘリコプター機（ベル式 412EP 型）は、15時20分新潟県上越市安塚場外離着陸場を離陸し、物資をつり下げて飛行中、同市内の山中に物資の一部（内容物：生コンクリート重さ約 820kg）が落下した。
- ・ 令和6年10月22日 岡山航空機（テキストロン・アビエーション式 G58 型）は、15時13分に岡南飛行場を離陸したが、直後に第2（右側）エンジンから異音が発生し、当該エンジンの滑油圧力が低下したことを示す計器表示があったため15時18分岡南飛行場に着陸した。到着後の点検において、当該エンジンの内部部品が破損し、クランクケースを貫通していることが確認された。

③その他（国、地方自治体）（滑空機、超軽量動力機を含まない。）

○航空事故：2件

- ・ 令和6年1月2日 海上保安庁機（ボンバルディア式 DHC-8-315 型）は、17時47分頃東京国際空港C滑走路において、日本航空機と衝突し、火災が発生した。
- ・ 令和6年10月2日 海上保安庁機（アグスタ式 AW139 型）は、1時00分新石垣空港を離陸し、波照間空港に向けて進入中、機体及びメインローターブレードが樹木に接触し、機体後部下面及び同ブレードが損傷した。当該機は飛行を継続し、1時25分に波照間空港に着陸した。

○重大インシデント：1件

- ・ 令和6年2月17日 埼玉県防災航空隊機（アグスタ式 AW139 型）は、10時14分埼玉県比企郡川島町内場外離着陸場を離陸し、ホンダエアポートにおいて機外ホイスト装置の作動試験を実施中、ホイストケーブル及びホイストケーブルに取り付けた錘（大きさ直径約 35 センチメートル、高さ約 30 センチメートル、重量約 135 キログラム）が地上に落下した。

④その他（個人）（滑空機、超軽量動力機を含まない。）

○航空事故：2件

- ・ 令和6年6月5日 個人機（パイパー式 PA-28-151 型）は、10時58分与論空港に着陸した際、滑走路を逸脱して空港場周柵に衝突し、主翼前縁部等を損傷した。
- ・ 令和6年10月27日 個人機（セスナ式 172P 型）は、11時05分宮城県栗原市場外離着陸場に着陸した際、滑走路からオーバーランし、崖から落下し、同離着陸場付近の草地で横転し停止した。

○重大インシデント：4件

- ・ 令和6年1月28日 個人機（ホンダ・エアクラフト式 HA-420 型）は、14時11分大分空港に着陸した際、滑走路を逸脱し草地で停止した。
- ・ 令和6年5月15日 個人機（ソカタ式 TB21 型）は、福井空港にて連続離着陸訓練中、機体の胴体下面が滑走路に接触し損傷した。
- ・ 令和6年7月7日 個人機（セスナ式 172P 型）は、10時14分福島市農道離着陸場（ふくしまスカイパーク）に着陸した際、機体の胴体後方下部が離着陸地帯に接触した。

- ・ 令和6年7月28日 個人機（アグスタ式 A109E 型）は、14 時 33 分に離陸し、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、茨城県結城郡八千代町内の公園に着陸した。

⑤交通管制分野に関連する又は関連するおそれがある航空事故等

- 航空事故：0 件
- 重大インシデント：0 件

⑥空港分野に関連する又は関連するおそれがある航空事故等

- 航空事故：0 件
- 重大インシデント：1 件

- ・ 令和6年11月28日 00時00分頃、新千歳空港において、スプリングジャパンの貨物機（エアバス式A321-231型）が千歳管制隊から滑走路01Rへの着陸許可を受けて進入中に、誘導路改良工事のため作業箇所に向かって走行していた工事車両1台が管制官の許可を受けずに同滑走路に進入した。

（3）令和6年度の達成状況

令和6年度に設定した安全指標及び安全目標値及び実績値は以下のとおり。なお、年度内に達成状況を分析した上で、次年度の計画に反映するサイクルとするため、目標値及び実績値は、1月1日から12月31日の期間で集計した値としている。

【最重要目標】

- 本邦航空運送事業者が運航する定期便

指標	目標値	実績値	結果
①死亡事故発生率（件/100 万回）	0.00	0.00	達成
②全損事故発生率（件/100 万回）	0.00	1.01	未達成

【その他安全目標】

- ①運航者に着目した安全指標及び安全目標値
- 定期便を運航する本邦航空運送事業者（定期便以外の運航を含む）

指標	目標値	実績値	結果
①航空事故発生率（件/100 万時間）	0.53	2.39	未達成
②航空事故発生率（件/100 万回）	1.05	5.06	未達成
③ ②のうち定期便のみ（件/100 万回）	0.90	5.07	未達成
④重大インシデント発生率（件/100 万時間）	1.58	0.95	達成
⑤重大インシデント発生率（件/100 万回）	3.14	2.03	達成

- 航空運送事業許可及び／又は航空機使用事業許可を受けている事業者（定期便を含まない。）

指標	目標値	実績値	結果
⑥航空事故発生率（件/100 万時間）	12.73	48.94	未達成
⑦航空事故発生率（件/100 万回）	9.16	33.33	未達成
⑧重大インシデント発生率（件/100 万時間）	28.55	48.94	未達成
⑨重大インシデント発生率（件/100 万回）	19.84	33.33	未達成

○その他（国、地方自治体）（滑空機、超軽量動力機を含まない。）

指標	目標値	実績値	結果
⑩航空事故発生率（件/100 万時間）	12.93	28.06	未達成
⑪航空事故発生率（件/100 万回）	15.50	30.09	未達成
⑫重大インシデント発生率（件/100 万時間）	3.69	14.03	未達成
⑬重大インシデント発生率（件/100 万回）	4.43	15.05	未達成

○その他（個人）（滑空機、超軽量動力機を含まない。）

指標	目標値	実績値	結果
⑬航空事故発生率（件/100 万時間）	119.46	80.08	達成
⑭航空事故発生率（件/100 万回）	115.02	68.30	達成
⑮重大インシデント発生率（件/100 万時間）	53.09	160.16	未達成
⑯重大インシデント発生率（件/100 万回）	51.12	136.60	未達成

②交通管制分野に着目した安全指標及び安全目標値

指標	目標値	実績値	結果
⑯航空保安業務に関連する又は関連するおそれがある航空事故発生率（件/100 万管制取扱機）	0.00	0.00	達成
⑰航空保安業務に関連する又は関連するおそれがある重大インシデント発生率（件/100 万管制取扱機数）	0.70	0.00	達成

③空港分野に着目した安全指標及び安全目標値

指標	目標値	実績値	結果
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（件/100 万着陸回）	0.00	0.00	達成

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 (件/100 万着陸回)	0.00	0.78	未達成
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 (件/100 万着陸回)	18.42	36.56	未達成

【HRC (High Risk Category) 関連指標 (発生率の3年間の移動平均値)】

カテゴリ	安全指標	令和5年	令和6年	増減
滑走路誤進入 (RI)	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
	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)	滑走路逸脱 100 万着陸回数あたり	1.09	1.57	増加
空中衝突 (MAC)	TCAS RA 通報からの回避操作※ 100 万運航時間あたり	26.45	25.43	減少
	100 万運航回数あたり	54.81	52.46	減少
飛行中の制御不能(LOC-I)	異常姿勢からの回復操作 100 万運航時間あたり	0	0.15	増加
	100 万運航回数あたり	0	0.29	増加
	失速からの回復操作 100 万運航時間あたり	0	0	—
	100 万運航回数あたり	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			
	100 万運航時間あたり	13.08	12.25	減少
	100 万運航回数あたり	27.09	25.24	減少

※安全上懸念のない、Nuisance (ニューサンス) RA を除く

④ 航空に係る各組織における安全文化の浸透度合い (自発報告制度の報告件数)

カテゴリ	令和5年	令和6年
操縦士 (大型)	354	253
操縦士 (小型)	70	61
運航管理者	7	6
航空管制・運航情報	7	11
空港管理	0	2

客室乗務	43	53
整備業務	63	161
地上取扱業務	139	152
製造技術	0	0
その他※	128	175
総 計	811	874

※その他は、グライダーに関する報告

(4) 令和6年度の国の安全指標及び安全目標値の結果及びF A実施状況の検証

①令和6年度の状況についての評価

令和6年度は、最重要目標（2指標）のうち1指標が達成、1指標が未達成となり、その他の安全目標（22指標）のうち7指標で達成、15指標で未達成となった。

最重要目標②「定期便の全損事故発生率」については、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、有識者及び関係団体から構成される「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」を設置し、同年6月24日に滑走路誤進入対策に係る中間とりまとめが公表され、提言に基づいた対策を順次進めている。

その他の安全目標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、トリガー値（変動幅）による数値変動の度合いを含めて評価することが必要である。F Aの取組においては、実績値が過去10年間の移動平均値の変動幅 $+1\sigma$ を超えた場合にAlert Level (Low)、 $+2\sigma$ 若しくは $+1\sigma$ を連続で超える場合はAlert Level (High)とすることとしており、15指標のうちトリガー値を超える6指標については、令和7年度のF Aの対象とし、実績動向の把握、詳細分析等を実施していく。これ以外の9指標については、トリガー値を超えていないことに加え、件数の顕著な増加や内容面で特に注意を要する偏り等もないことから、引き続き動向を注視することとする。なお、F Aの実施の有無に関わらず、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。

また、HRC (High Risk Category)に関連する指標では過去3年間の移動平均が増加傾向となった場合はAlert Level (Low)とすることとしており、該当する4指標について、令和7年度のF A対象とする。

令和7年度F A実施指標については「令和7年度の取組」にて後述する。

②令和6年度にF Aを実施した指標についての検証

令和5年度実績値が $+2\sigma$ を超えた指標（安全目標⑧及び⑨）については、Alert Level (High)として詳細な分析を行い、具体的な改善方策を検討実施した。また、同様に令和5年度実績値が $+1\sigma$ を超えた指標（安全目標⑫（注））については、Alert Level (Low)として、毎月の実績動向を把握し、増減の傾向を確認した。

以下にそれぞれの指標について詳述する。

（注）安全目標⑫の令和5年度実績値は、 $+1\sigma$ 以下であるもののかなり近い値であったことから、 $+1\sigma$ 相当としてF Aの対象としたもの。

○その他の安全目標⑧、⑨「定期便以外の航空運送事業者及び航空機使用時業者の重大インシデント発生率」

令和5年1月～12月における定期便以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者の重大インシデントは計7件発生しており、詳細な分析を行ったところ、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。その結果、近年増加傾向にある ARC に注目し、事故防止ポイント等について文書による周知を行うとともに、当該ポイント等に基づく再発・未然防止策等について、事業者における取組を今後の監査により確認することとした。

以上により、令和6年度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は終了とするが、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・推進していく。

○その他安全目標⑫「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」

令和6年に発生した事案について、「作業員の負傷」と「航空機の損傷」の事象区分をしたうえ、特に令和5年度に多かった作業員の転落事案や車両の機体接続時における接触事案等の動向に注視し、毎月の発生状況の把握・分析を行った。

また、これと並行して、空港管理者等に対し必要な注意事項や作業員間の連携強化等を啓発するとともに、空港管理者や空港内事業者と類似事例の防止に向けた意見交換、空港関係者間の連携強化など、未然防止活動の指導・促進を図り事態の抑制に資する取組を継続して実施したが、令和6年度は令和5年度から更に7件増加し、+1σを超えたことから、引き続き+2σ相当としてFAを継続することとする。

B) 令和7年度の取組

（1）安全指標及び安全目標値の設定に関する考え方

最重要目標については発生率ゼロ、その他安全目標は、平成30年度に設定した安全目標値の考え方（各安全指標について、平成30年度当時の目標値を起点として、15年間で50%減とする。）を維持する。令和7年度の安全目標値は、最重要目標はゼロ、その他安全目標は平成30年度の目標値から、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、目標値をゼロとしている指標は、ゼロを維持する。

HRC（High Risk Category）関連指標については、3年移動平均の減少傾向を確認する。

また、令和5年度から導入したFAを行う仕組みを引き続き実施する。

（2）令和7年度の安全指標及び安全目標値の具体的な設定

（1）の考え方に従って、令和7年度の安全指標及び安全目標値を以下のとおり設定することとする。

【最重要目標】

○本邦航空運送事業者が運航する定期便

①死亡事故発生率	0.00	件/100 万回
②全損事故発生率	0.00	件/100 万回

【その他安全目標】

①運航者に着目した安全指標及び安全目標値

○定期便を運航する本邦航空運送事業者（定期便以外の運航を含む）

①航空事故発生率	0.50	件/100 万時間
②航空事故発生率	1.00	件/100 万回
③うち定期便のみ	0.86	件/100 万回
④重大インシデント発生率	1.51	件/100 万時間
⑤重大インシデント発生率	2.99	件/100 万回

○航空運送事業許可及び／または航空機使用事業許可を受けている事業者（定期便を含まない。）

⑥航空事故発生率	12.15	件/100 万時間
⑦航空事故発生率	8.75	件/100 万回
⑧重大インシデント発生率	27.26	件/100 万時間
⑨重大インシデント発生率	18.94	件/100 万回

○その他（国、地方自治体）（滑空機、超軽量動力機を含まない。）

⑩航空事故発生率	12.34	件/100 万時間
⑪航空事故発生率	14.80	件/100 万回
⑫重大インシデント発生率	3.53	件/100 万時間
⑬重大インシデント発生率	4.23	件/100 万回

○その他（個人）（滑空機、超軽量動力機を含まない。）

⑭航空事故発生率	114.03	件/100 万時間
⑮航空事故発生率	109.79	件/100 万回
⑯重大インシデント発生率	50.68	件/100 万時間
⑰重大インシデント発生率	48.80	件/100 万回

②交通管制分野に着目した安全指標及び安全目標値

⑱交通管制分野に関連する 又は関連するおそれがある 航空事故発生率	0.00	件/100 万機 (管制取扱機数)
⑲交通管制分野に関連する 又は関連するおそれがある 重大インシデント発生率	0.64	件/100 万機 (管制取扱機数)

③空港分野に着目した安全指標及び安全目標値

⑩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	0.00	件/100 万回 (着陸回数)
⑪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	0.00	件/100 万回 (着陸回数)
⑫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	17.58	件/100 万回 (着陸回数)

【HRC (High Risk Category) 関連指標】

発生率の3年間の移動平均値の減少傾向を確認)

カテゴリ	安全指標	
滑走路安全(RS)	航空機の滑走路誤進入	件/100 万回 (着陸回数)
	車両又は人の滑走路無許可進入	件/100 万回 (着陸回数)
滑走路逸脱(RE)	滑走路逸脱	件/100 万回 (着陸回数)
空中衝突	T C A S R A 通報からの回避操作※	件/100 万時間 件/100 万回
飛行中の制御不能(LOC-I)	異常姿勢からの回復操作	件/100 万時間 件/100 万回
	失速からの回復操作	件/100 万時間 件/100 万回
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	件/100 万時間 件/100 万回

※安全上懸念のない、Nuisance (ニューサンス) RA を除く

(3) 令和7年度にFAを実施する指標

○Alert Level (High)

- その他の安全目標⑫

○Alert Level (Low)

- その他の安全目標⑥、⑦
- その他の安全目標⑩、⑪
- その他の安全目標⑫
- HRC 関連指標「航空機の滑走路誤進入（100 万着陸回数あたり）」
- HRC 関連指標「滑走路逸脱（100 万着陸回数あたり）」
- HRC 関連指標「異常姿勢からの回復操作（100 万飛行時間あたり）」
- HRC 関連指標「異常姿勢からの回復操作（100 万飛行回数あたり）」

3. 業務提供者の安全指標及び安全目標値

各業務提供者における、令和 6 年度の安全指標及び安全目標値について、以下のとおり妥当性の確認を行っている。

①航空運送分野

（イ）航空運送事業者

令和 6 年度の航空運送事業者における安全指標・目標値については、特定本邦航空運送事業者 14 社、地方航空局管轄の航空運送事業者 55 社、計 69 社から届出がなされた。多くの事業者では令和 5 度の安全指標を踏襲し、同年度の取組みの総括や過去の実績を踏まえて目標値を設定している。なお、取組みの総括を踏まえて新たな安全指標を設定したのは 10 社（特定本邦 1 社・東京局管轄 5 社・大阪局管轄 4 社）であった。

また、多くの事業者が「航空事故・重大インシデント発生件数ゼロ」を安全指標としており、航空事故・重大インシデントを発生させない取り組みとして「ヒューマンエラーの発生件数（又は発生率）」の低減等を設定している。

各事業者から届出のあった安全指標・目標値については、航空運送安全部会において妥当性を確認した。

（ロ）認定事業場

令和 6 年度の認定事業場における安全指標・目標値については、全ての国内認定事業場 56 社（航空運送事業者を除く。）から届出がなされた。各認定事業場では令和 5 年度の安全管理に係る取組みの総括を行い安全指標・目標値を設定していた。なお、取組みの総括を踏まえて、安全指標の達成状況から、安全管理体制を向上させるため新たな安全指標を設定したのは、国内認定事業場 56 社のうち 16 社であった。

安全指標としては、「納入後不具合件数」、「社内不具合件数」等、作業品質に関する取組みや、「ヒヤリハット報告件数」、「改善提案の件数」などの安全に関する取組みを設定した事業者が多かった。

届出のあった安全指標・目標値については、航空運送安全部会において妥当性を確認した。

（ハ）指定航空従事者養成施設

令和6年度の指定航空従事者養成施設における安全指標・目標値については、全ての養成施設15施設（うち航空運送事業者は5施設）から届出がなされた。また、航空大学校からも提出があった。

令和6年度は全ての養成施設で「航空事故・重大インシデント発生件数ゼロ件」を安全指標・目標値に設定している。他に設定されている安全指標・目標値は令和5年度の指標を踏襲しており、養成施設の規模や取得ライセンスの種類により多種多様な傾向にある。

各養成施設から届出のあった安全指標・目標値については、航空運送安全部会において妥当性を確認した。

②交通管制分野

（イ）航空保安業務

令和6年度の航空保安業務における安全指標・目標値については、業務提供者である航空局交通管制部から届出がなされた。令和5年度の安全指標を踏襲し、過去の実績を踏まえた上での継続的な改善の観点から見直しを行った目標値としている。

航空局交通管制部から届出のあった安全指標及び安全目標値については、交通管制安全部会において妥当性を確認した。

（ロ）国土交通大臣以外が設置または管理する航空灯火（予備電源設備を含む。以下同じ。）

令和6年度の航空灯火電気施設における安全指標・目標値については、全ての空港管理者及び運営権者（注）（会社管理空港4（運営権者含む。）、国管理空港9（運営権者）、地方管理空港63（運営権者含む。）、公共用ヘリポート6 計82空港）から届出がなされた。多くの空港において令和5年度の安全指標を踏襲し、同年度の取組みの総括を踏まえて目標値を設定している。主な先行指標として「緊急時対応訓練」、「安全教育の実施」、「安全パトロールの実施」を設定している。

各空港管理者及び運営権者から届出のあった安全指標及び安全目標値については、交通管制安全部会において妥当性を確認した。

（注）民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律（民活法）に基づく国管理空港特定運営事業・地方管理空港特定運営事業の運営権者（空港運営者）及び関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律に基づく特定空港運営事業の運営権者。

（ハ）国土交通大臣以外が設置する航空保安無線施設（予備自家発電装置を含む。以下同じ。）

令和6年度の航空保安無線施設における安全指標・目標値については、全ての空港管理者（会社管理空港2、地方管理空港3 計5空港）から届出がなされた。全ての空港において令和5年度の安全指標を踏襲し、同年度の取組みの総括を踏まえて目標値を設定している。主な先行指標として「緊急時対応訓練」、「安全教育の実施」を設定している。

各空港管理者から届出のあった安全指標及び安全目標値については、交通管制安全部会において妥当性を確認した。

③空港分野

令和6年度は、全ての空港（計107空港）の空港施設及び運用業務の提供者である空港管理者及び運

営権者から、それぞれ安全指標・安全目標値が届出された。多くの空港で、前年度の安全指標が引き続き設定されるとともに、前年度の安全指標に係る取組結果を踏まえて安全目標値が設定された。

各空港とも、安全指標については、安全管理活動の成果や効率性を評価するために結果として発生した安全に関する事象を事後的に示す「遅行指標」と、将来を見据え安全管理活動を積極的に推進していることを示す「先行指標」に分けて設定しており、主な遅行指標として「空港施設運用に起因する航空事故発生率及び重大インシデント発生率」、「制限区域内事故発生率」、「突発的な不具合による滑走路、誘導路の閉鎖発生件数/発生率」などが、主な先行指標として「ランプパトロールの実施」、「安全教育の実施」「空港安全に係る会議体の年度実施回数」などが設定された。

各空港管理者及び運営権者から届出された安全指標・目標値については、空港安全部会において妥当性が確認された。

（参考）届出された空港の内訳（計107空港）

会社管理空港4（運営権者含む。）、国管理空港（共用空港及び運営権者含む。）27、地方管理空港64（運営権者含む。）、公共用ヘリポート12。

第2章 航空安全当局の取組

令和6年度実績・評価及び令和7年度の目標を達成するための取組は以下のとおり。なお、施策は「航空安全行政の中期的方向性」における整理に従い、「継続的に実施すべき取組」と「中期的課題への取組」に分けて記載することとする。

1. 業務提供者におけるSMSの強化

A) 令和6年度の実績・評価

＜継続的に実施した取組＞

前年度に引き続き、業務提供者において過去の実績を踏まえた安全指標及び安全目標値の設定などが的確に実施されるよう、適切に指導、監督、助言等を行った。

B) 令和7年度の取組

＜継続的に実施すべき取組＞

業務提供者に対して安全の向上のための取組に直結した安全指標及び安全目標値の設定を促進し、SMSの質の向上を図るように指導する。特に、SMSの取組の実績が浅い業務提供者に対しては、安全指標及び安全目標値の設定などが的確に実施されるよう、連携を密にして指導、監督、助言等を行っていく。

2. 安全に関する航空法規等の策定・見直し等

把握した安全情報、国際標準の動向及び技術開発の状況等を踏まえ、必要となる民間航空の安全に係る基準等の策定又は改正についての検討、基準の改正等を検討する国際会議等への参画に係る取組については、以下の通り。

A) 令和6年度の実績・評価

【航空法規等の策定・見直し】

＜継続的に実施すべき取組＞

○把握した安全情報、国際標準の動向、技術開発の状況等を踏まえて、国内法令等の反映について適時適切に対応した。具体的には、以下の通り。

- ・「多数機同時運航の普及拡大に向けたスタディグループ」の新設及びガイドラインの策定

無人航空機による事業化促進のために、一人の操縦者による複数の無人航空機の同時運航（多数機同時運航）の普及拡大のため、令和6年10月に「多数機同時運航の普及拡大に向けたスタディグループ」を新設し、関係者と連携して安全に多数機同時運航を行うための要件等の検討を行い、令和7年3月に「多数機同時運航を安全に行うためのガイドライン 第一版」を策定・公表した。

- ・無人航空機の飛行許可・承認の申請期間の1日化に向けた対応

「規制改革推進に関する答申」（令和6年5月31日）のとおり、無人航空機の事業化を促進するため、無人航空機の飛行申請に対する許可・承認申請期間の1日化を目指すべく、令和7年2月に「無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領（カテゴリーⅡ飛行）」を改正するとともに、飛行申請に係るオンラインシステム（ドローン情報基盤システム）を大幅に改修することにより、令和7年3月より申請期間1日化に係る運用を開始した。

- ・総重量25kg以上の無人航空機の安全な利活用を推進するための審査要領改正

無人航空機による物流量の増加に迅速に対応するため、総重量25kg以上の無人航空機の社会実装を進めるべく、総重量25kg以上の無人航空機の飛行に関し「堅牢性が必要」などの定義が曖昧となっている要件について具体化を行うとともに、無人航空機の事故等の発生状況も踏まえ、総重量25kg以上の無人航空機を飛行させる場合は、不測の事態が発生した際に十分な補償ができるよう、飛行させる者に対し第三者賠償責任保険への加入を求めることとし、令和7年3月に「無人航空機の飛行に関する許可・承認の審査要領（カテゴリーⅡ飛行）」の改正を行った。

- ・無人航空機操縦者技能証明に係る行政処分に関する基準の制定

無人航空機操縦者技能証明の取消及び効力の停止並びに技能証明を受けた者に対する行政指導を公正かつ適正に行うため、技能証明に係る行政処分及び行政指導の内容を、処分事由や個別事情、過去の処分の有無に基づく点数制により決定することとし、令和7年1月に「無人航空機操縦者技能証明に係る行政処分に関する基準」を制定した。

- ・「無人航空機の型式認証等における安全基準及び均一性基準に対する検査要領」及び「無人航空機の型式認証等の手続き」の改正（通達）

無人航空機の需要・期待が急速に拡大しているところ、安全確保を大前提としつつ、社会実装の加速を図ることを目的として、型式認証の申請・取得の促進に資する取組に加え、申請者がより型式認証を目指しやすくなるように認証基準及び手続きの見直しを行い、令和7年3月に「無人航空機の型式認証等における安全基準及び均一性基準に対する検査要領」及び「無人航空機の型式認証等の手続き」を改正した。また、外国籍の申請者も増えていることから、通達及びガイドラインの英語仮訳を国土交通省ウェブサイトで公開するとともに、諸外国当局に提出した英語書類を、和訳することなく、

我が国に対しても提出可能であることを明確にした。

- ・空飛ぶクルマの実現に向けた取組

令和7年の大阪・関西万博での空飛ぶクルマの二地点間運航の実現に向けて、空飛ぶクルマの機体や運航の安全基準、操縦者の技能証明や離着陸場に関する基準等に基づき、安全性の審査を実施した。

また、大阪・関西万博後の運航拡大及び社会実装を見据え、自律飛行等のグランドデザインに係る検討を行ったほか、多様な機体や高度な運航等に対応するための制度整備に係る調査・検討を進めた。

国際的に調和が図られた基準の策定に向けて、ICAO AAM SGでの議論に参画するとともに、空飛ぶクルマの新技术等に関する諸課題や国内での制度整備の検討状況などについて海外当局と情報交換を実施した。

- ・航空法施行規則の一部改正

航空機は、航空法第60条及び第62条に基づき、航空機の航行の安全を確保するための装置及び救急用具として、航空法施行規則第147条及び第150条に規定されている装置等を装備しなければ、航空の用に供してはならないとされている。

当該装置等の一つである航空機衝突防止装置（ACAS）の種類として、従来よりも空中衝突のリスク及び不必要な回避指示の発生を低減するACAS Xが国際標準に追加されたこと、また、過去の航空事故において、搜索救難に時間を要したことを受け、航行中に通常では想定されない速度・姿勢・降下率等を検知した場合に、航空機の位置情報を自動で送信する装置が、一部の航空機に対して新規装備要件として国際標準に追加されたことを受け、所要の改正を行った。

- ・「飛行データ解析プログラム実施に関する指針」の改正（通達）

従来、最大離陸重量が27トンを超える飛行機を運航する航空運送事業者にのみ義務付けられていた飛行データ解析プログラム（日常の運航において飛行記録装置などにより記録された飛行データを解析・評価し、これを基に是正措置を講じていく活動体系をいう。）の構築・維持について、国際標準の改正に伴い、最大離陸重量が15トンを超え、かつ、座席数が19を超える飛行機（令和9年1月1日以降に最初の耐空証明等を受けたものに限る。）を運航する航空運送事業者についても義務付けるよう改正を行った。

- ・危険物、放射性物質輸送に係る各告示、通達の改正

国際民間航空機関の理事会において承認された危険物の航空安全輸送に関する技術指針の改正に伴い、「航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示」、「航空法施行規則第194条及び航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示の運用について（通達）」、「危険物輸送に係る教育訓練について（通達）」及び「危険物の危険性評価及び判定基準等について（通達）」について、ナトリウムイオン電池及びリチウムイオン電池に適用される輸送基準の見直し等の改正を行った。

また、同技術指針の改正に伴い、「航空機による放射性物質等の輸送基準を定める告示」及び「放射性物質等の輸送規制について（通達）」について、第二類黄標識又は第三類黄標識を貼付された放射性物質等の取扱方法等を記載した書類に当該放射性輸送物等の寸法を記載する要件追加の改正を行った。

- ・「特定操縦技能審査実施要領」等の改正（通達）

令和6年2月に開催した第12回小型航空機等に係る安全推進委員会において、今後の取り組みの方向性として、「特定操縦技能審査制度の実効性向上」が確認されたこと及び操縦技能審査員に対して実施したアンケート結果を踏まえ、特定操縦技能審査で使用するチェックリストの様式変更や

操縦技能審査員講習に係る修了証について電子発行を可能にするなど、これまでの運用実態を踏まえた制度運用の適正化及び明確化を図るための所要の改正を行った。

- ・「航空法第 16 条に基づく整備・改造の実施について」及び「整備規程審査要領細則」の改正（通達）

航空法施行規則第 151 条に規定されている救急用具のうち一部の救急用具（特定救急用具）については、同条に基づく定期点検のほかに規則第 23 条の 18 の規定による整備（点検を含む。）が重複して行われているほか、その他の救急用具については、規則第 151 条の点検を行うにあたって点検方法の定めはなく、航空機の利用者により点検が行われている。

上記の実態に鑑み、救急用具の点検に係る規定について適正化を図るための改正が行われ、関連する通達について所要の改正を行った。

- ・「航空従事者養成施設指定申請・審査要領」等の一部改正（通達）

将来的な航空需要の増大に対応するため、国内の操縦士養成基盤を強化し、我が国の操縦士を安定的に供給することが必要である。そのため、安全性確保を前提とした効率的な養成スキームの確立を目指し、欧州において採用されている飛行機の事業用操縦士技能証明（多発）と計器飛行証明の資格を一連の訓練で取得する手法（Integrated System）を我が国へ導入するため、関連する通達について所要の改正を行った。

- ・「航空身体検査証明制度の運用について」等の一部改正（通達）

航空運送事業者における操縦士育成の円滑化を図るため、自家用操縦士等の技能証明の資格を有している者が航空身体検査証明を申請する場合に、第二種航空身体検査証明書のみならず第一種航空身体検査証明書の交付を受けることも可能とするため、令和 5 年度に航空法施行規則の一部改正を行った。これに伴い、本年度は関連する通達について所要の改正を行った。

- ・空港運用業務指針の改正

制限区域内の自動運転車両の使用承認条件等に係る新たな基準等を定め、制限区域安全知識を補い安全意識を高めるための安全講習及び車両運転の知識を維持させるための運転者講習制度を定めることとし、令和 6 年 12 月に「空港運用業務指針」の一部を改正し、令和 7 年 1 月に施行した。

- ・本邦航空運送事業者が公表する安全報告書の記載内容の充実（通達）

令和 4 年 4 月に発生した知床遊覧船事故を受け、旅客船事業においては安全情報の提供の拡充等が必要とされ、対策が進められている。今般、本邦航空運送事業者の安全管理規程の記載事項のうち、経営の責任者の責務及び安全統括管理者の選任の方法等の新たに公表すべき内容、並びに救急用具の搭載状況及び事故時の連絡体制等の、旅客にも提供することが望ましいと考えられる安全情報については、安全報告書に記載することにより公表することとする、通達の改正を令和 6 年 6 月に施行し、令和 7 年 4 月から義務化されている。（令和 7 年 3 月までは猶予期間を設定）

- ・落下物防止対策基準の強化

平成 30 年に「落下物防止対策基準」を公布し、本邦航空会社のみならず、日本に乗り入れる外国航空会社にも対策の実施を義務付けており、必要に応じて落下物防止対策基準への対策追加等を実施している。令和 6 年度は、令和 6 年 9 月及び令和 7 年 3 月に同基準を改正し、燃料給油口キャ

ップの欠落を防止するためのマーキングの実施や、エンジンの消音パネルの欠落を防止するための取付け金具の交換の実施などの対策を追加した。

＜中期的課題への対応＞

- 国際標準・欧米の基準との整合性を図りながら、航空機の搭載装備品、運航規程、特別な方式による航行等に係る国内基準について検討を行った。
- 無人航空機の運航管理システム（U T M）の段階的導入を実現するために、「無人航空機の見視外及び第三者上空等での飛行に関する検討会」における「運航管理 WG」において関係者間での議論を重ね、令和 6 年 3 月に「無人航空機の運航管理（U T M）に関する制度整備の方針」を策定するとともに、令和 6 年 11 月に策定された「空の産業革命に向けたロードマップ 2024」において、UTM プロバイダ認定制度（Step2）及び空域指定制度（Step3）の実現に向けた検討・調整や動態情報の共有に係る装備・機能の導入に向けた調査・検討を段階的に進めていくことを明示した。

【国際的な取組への参画】

＜継続的に実施すべき取組＞

○安全管理パネル（S M P）

第 7 回安全管理パネル及び作業部会に参画し、附属書第 19 第 2 改訂の追加変更に係る検討、安全リスク分析手法の検討その他の S M P タスクの検討、Safety Management Manual、Safety Intelligence Manual 等のガイダンス文書の改訂案、附属所の次々改訂等、SSP 及び SMS をよりスムーズかつ効果的な実施に資する取組に係る議論に参加した。

○耐空性パネル（A I R P）

第 11 回耐空性パネル会合に参画し、設計国・登録国間での設計審査の重複や複数の国の航空機を整備する認定工場に対する検査の重複を低減する手法、航空機内に持ち込まれる様々な電子機器等による電磁干渉へのリスク分析、市販の既製部品を航空機に取り付けるための許容性等に係わる議論に積極的に参画し、国際標準やガイダンスマニュアルの改正の議論に寄与した。

○航空環境保全委員会（C A E P）

第 13 回航空環境保全委員会（C A E P）に参画し、国際航空分野における C O 2 排出削減の長期目標やその枠組み及び持続可能な航空燃料（S A F）の導入促進、騒音や排出物対策など国際航空分野における航空分野における航空環境分野全般に関する議論に積極的に貢献した。

また、各ワーキンググループ会合等にもオンライン・対面で積極的に参加した。

○運航パネル（F L T O P S P）

第 11 回運航パネル及び運航パネル会合に参画し、滑走路逸脱警報装置の開発の遅延に伴う同装置の装備義務適用時期の見直し、飛行船の安全基準、回転翼航空機の装備要件等に関する議論を行った。

○危険物パネル（D G P）

第 24 回ワーキンググループ会合に参画し、医療従事者が救命医療処置に使用する機器及びバッテリーの規制緩和や電動車いすに使用するバッテリーの安全基準等、航空危険物の輸送基準の策定及び改正に関する議論を行った。

○遠隔操縦航空機システムパネル（R P A S P）

第2回及び第3回遠隔操縦航空機システムパネル全体会合に参画し、国際的にIFRで運航する遠隔操縦航空機システムの運航を実現させるために、シカゴ条約関連附属書の改正に関する議論に参加した。

○空港設計運用パネル(ADOP)

ADOP傘下のワーキンググループ会合等に参画し、飛行場設計や飛行場運用業務、救難及び消防に係る国際標準の改正について議論を行った。

飛行場設計ワーキンググループでは、飛行場基準コードについて航空機進入速度や航空機設計区分に基づいたコード区分の変更について議論したが、参加国間の意見がまとまらず継続して議論することとなった。

また、飛行場運用業務ワーキンググループでは、航空航法業務方式(PANS-飛行場)の今後の改正において考慮すべき項目を議論するとともに、個々の作業計画の更新及び追加を行った。また、日本とACIが共同提案した制限区域内における自動運転関連のジョブカードがADOPにおいて了承され、今後、日本をジョブカードリーダーとして議論していくこととなった。

○世界航空安全計画スタディグループ(GASPSG)

世界航空安全計画(GASP)の2026-2028年版や関連するガイダンスの策定について、定期的で開催されたオンライン会議において、GASP最終案やガイダンスの案に係る検討、ICAOの各種会議で提案されたGASP関連の取組に係る討議等に参加した。

○アジア太平洋地域航空安全グループ(RASG-APAC)

アジア太平洋地域における安全施策立案に関する議論を行った。また、当該会議の下部に設置された専門家会合であるアジア太平洋地域航空安全チーム(APRAST)においても、施策の実施に関して専門的見地から意見を述べ、議論を行った。

○安全管理の国際調和に関する主要国航空当局間会議(SMICG)

当該会議のガイドライン作成活動にオンライン参加し、SSP及びSMSに関するガイドラインの作成に協力するとともに、SSP及びSMSの拡充に係る意見交換を行った。

○無人機システムの規則に関する航空当局間会議(JARUS)

ICAOにおける本格的な議論がまだ開始されていない無人機のリスク評価手法も含め、無人機システムに関する国際的規則策定を推進するための当会議について、令和6年11月に実施された総会に参加し、情報収集等を行った。

○米国連邦航空局及びアジア・太平洋地域航空当局との耐空性調整会議(FAA-APAC)

令和6年5月にインドネシア・デンパサールで開催された第24回FAA-APACに出席し、次世代航空モビリティや航空の脱炭素化に向けた電動化、水素燃料電池等の環境新技術について情報共有や意見交換を行った。

○米国連邦航空局及びアジア・太平洋地域航空当局とのUASの機体認証制度ワーキンググループ(FAA-APAC UCWG)

FAA及びAPAC航空当局間で、UASの機体認証制度の基本方針に関する各航空当局の制度の調和を目的として、制度のアップデートの報告及びUASの評価手法や適用基準等について議論を行った。

○米国連邦航空局及び欧州航空安全庁による国際航空安全会議(FAA-EASA国際航空安全会議)

令和6年6月にワシントンで開催されたFAA-EASA国際航空安全会議に出席して安全情報

を収集するとともに、参加国とのバイ会議の機会を設け、空飛ぶクルマに関する我が国の取組状況の共有や整備分野 BASA 等に関する意見交換を行い、各国との一層の連携強化を図った。

○人材訓練・資格制度パネル（P T L P）

I C A Oにおいて設置された操縦士や管制官等の訓練や資格について議論するパネルについて、令和6年11月に実施された第5回会合に参加し、コンピテンシーベースの訓練・審査手法や模擬訓練装置の認定基準等、検討事項の整理や作業の進め方に係る議論を行った。

○サイバーセキュリティパネル（C Y S E C P）

航空安全及び保安におけるサイバー攻撃の識別・分析及び対策について議論する本パネルについて参加し、情報収集及び提案等を実施した。

○日本—米国—韓国 航空局3か国課長級会議（J C A B-F A A-K O C A Meeting）

交通管制分野の安全監督業務における取り組みや課題等を議論・共有するため、令和6年度は、東京で会議を開催し、I C A O U S O A P C M A対応、リスクベース監視及び航空管制官の電子ライセンス導入の取り組みについて情報交換及び意見交換を行った。また、東京航空交通管制部及び技術管理センターにおいて施設見学を実施したほか、我が国の安全文化啓発活動に関する取り組み紹介として日本航空安全啓発センターを訪問した。

B) 令和7年度の取組

【航空法規等の策定・見直し】

＜継続的に実施すべき取組＞

○把握した安全情報、国際標準の動向、技術開発の状況、社会のニーズ等を踏まえて、国内法令等への反映について適時適切に対応する。

○航空機からの落下物の防止対策については、「部品等脱落防止措置に関する技術基準」及び「部品等脱落防止措置に関する技術基準細則」を平成30年9月に公布し、本邦航空運送事業者及び航空機使用事業者については平成31年1月15日、外国人国際航空運送事業者については平成31年3月15日より施行されており、適用状況等を十分に検証しながら落下物防止に関係者が一丸となって対応していく必要がある。このため、今後も引き続き継続的に落下物等の状況の情報共有・分析、落下物対策の実施状況の共有、更なる対策検討等を行う。

○整備士に関する指定養成施設での教育訓練時間の合理化について、実地試験の全免除を認めるための条件として能力を段階的に評価するC B T Aの考え方を取り入れることを含めた検討を進める。

○身体検査基準について、インスリン等の医薬品使用の拡大をはじめとする見直しについて検討する。

＜中期的課題への取組＞

○航空の安全に関する相互承認協定の締結又は範囲拡大に際し、我が国の認定事業場に関する基準や運用の細則を定めた通達について、所要の改正を行う。

○航空機乗組員の疲労に係るリスク管理制度の導入に向け、検討を行う。

○客室乗務員の乗務割の基準化の検討を行う。

○C O 2排出削減に資する進入方式の導入促進など、カーボンニュートラル実現に向けた運航基準

の見直しのための検討を行う。

- 「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」でとりまとめられたロードマップに基づき、無人航空機に係る制度の検討を行うとともに、安全な利活用に向け、官民一体となって取り組む。
- 無人航空機の型式認証について、技術の進展や実績を踏まえて、継続的に基準の改善を図る。
- 無人航空機の運航管理システム（UTM）について、サービスプロバイダ認定制度（Step2）を令和7年度より開始するべく、認定に係る通達を制定するとともに、関連するオンラインシステム（ドローン情報基盤システム）の改修を行う。また、UTM Step2の拡大や空域指定制度（Step3）の実現に向けた検討・調整等を行う。

- 令和7年の大阪・関西万博における空飛ぶクルマの二地点間運航の実現と万博以降の運航拡大に向けて、「空の移動革命に向けた官民協議会」を通じて令和5年度末に策定した基準等に基づき、引き続き安全性の審査を実施するとともに、自律飛行等のグランドデザインを提示し、多様な機体や高度な運航等に対応するための制度整備等を進める。
- 国際標準との整合性を図りながら、航空機の搭載装備品、運航規程、特別な方式による航行、危険物輸送等に係る国内基準について検討を行い、当該基準の整備を図る。
- 外国人国際航空運送事業者に対するアルコール検査の実施に向け、運用方法等の検討を行う。
- 水素航空機や電動化といった脱炭素に資する航空機環境新技術の導入に向けて、航空機の脱炭素化に向けた新技術官民協議会でとりまとめられた戦略的な国際安全基準、国際標準の策定に向けたロードマップに基づき、官民一体となって取り組む。

【国際的な取組への参画】

<継続的に実施すべき取組>

- ICAOにおいては、安全管理、耐空性、環境適合性、運航、危険物輸送、遠隔操縦機、空港設計・運用等に関する各国からの専門家からなるパネル等において、我が国における取組により得た知見を踏まえ、国際標準の改正やガイドラインの充実のための議論に参画するとともに、各国の取組に関する情報を入手する。
- ICAOの枠組みの外においても、安全管理に係るSMICG、危険物輸送に関する国際原子力機関（IAEA）や、無人航空機に係るJARUSやFAA-APAC UCWG、機材・装備品等への環境新技術の導入に係るSociety of Automotive Engineers International（SAEインターナショナル）、European Organization for Civil Aviation Equipment（EUROCAE）等の国際標準化団体といった、基準やマニュアル作成に関する国際的な取組へ積極的に参画する。

3. 各種証明、許認可、監査、検査等

各種申請等があったときは、当該申請等が基準に適合しているかどうかについて審査・検査等を行い、適合すると認めるときは各種証明・許認可等を行うほか、業務提供者等に対し、航空活動に伴う各業務が適切に実施されていることを確保するために監査、検査等を実施する。

A) 令和6年度の実績・評価

【各種証明、許認可等】

＜継続的に実施すべき取組＞

航空局安全部航空安全推進室、航空機安全課及び安全政策課並びに地方航空局保安部運航課、運航審査官、航空機検査官、整備審査官等は、航空運送事業者、事業場、指定航空従事者養成施設等からの各種申請等に対し、以下のとおり証明・許認可等を行った。

証明・許認可等	根拠法令	令和6年4月～ 令和6年12月 実績（件）	＜参考＞ 令和5年度 実績（件）
耐空証明	航空法第10条	904	1,283
試験飛行等許可（有人機）	航空法第11条	380	679
試験飛行等許可（無操縦者航空機 （空飛ぶクルマ含む））	航空法第11条	33	24
型式証明	航空法第12条	0	0
型式設計変更承認	航空法第13条	23	44
型式証明を受けた型式の航空機の 当該型式証明を受けた者以外の者 による設計の一部変更の承認	航空法第13条の2	54	83
修理改造検査	航空法第17条	85	85
耐空証明を受けた型式の航空機の 修理又は改造のための設計の一部 変更の承認	航空法第18条	3	2
事業場認定	航空法第20条	196	240
従事者技能証明	航空法第28条、第78 条	1,893	2,092
航空従事者養成施設の指定	航空法第29条	1	1
航空身体検査証明	航空法第31条	1,331	1,467
指定航空身体検査医の指定	航空法第31条	50	59
航空英語能力証明	航空法第33条	2,028	1,946
計器飛行証明	航空法第34条	298	434
操縦教育証明	航空法第34条	46	36
航空機の安全を確保するための装 置の装備義務免除	航空法第60条	2	63
航空機の航行の状況を記録するた めの装置の装備義務免除	航空法第61条	1	57
航空運送の用に供する機長の認定 審査	航空法第72条	410	429
本邦航空運送事業者の指定	航空法第72条	0	0

場外離着陸の許可	航空法第 79 条	1072	1, 519
飛行禁止区域における飛行の許可	航空法第 80 条	3	49
最低安全高度以下の飛行の許可	航空法第 81 条	3105	3, 758
特別な方法による航行の許可	航空法第 83 条の 2	78	137
無操縦者航空機の飛行の許可	航空法第 87 条	43	32
曲技飛行等の許可	航空法第 91 条	135	186
操縦練習飛行等の許可	航空法第 92 条	915	1, 191
運航管理施設等の検査	航空法第 102 条	33	62
運航規程及び整備規程の認可	航空法第 104 条	506	1, 157
型式認証（無人航空機）	航空法第 132 条の 16	2	3
設計又は製造過程の変更の承認	航空法第 132 条の 17	1	1
無人航空機の飛行の許可・承認	航空法第 132 条の 85、第 132 条の 86	60, 147	67, 430
無人航空機の機体認証（第一種、第二種）	航空法第 132 条の 13	18	0
無人航空機操縦者技能証明（一等、二等）	航空法第 132 条の 40、第 132 条の 41	11, 965	9, 956

< 中期的課題への取組 >

○航空機・次世代航空モビリティに対する安全性審査

従来の航空機及び空飛ぶクルマについては、外国の航空当局との密接な連携等により、安全・環境基準への適合性の審査を適切かつ円滑に実施した。また、空飛ぶクルマについては、円滑な審査に資するため、安全基準の詳細検討を実施するとともに騒音基準の適用方針について検討を行った。無人航空機については、無人航空機のレベル 4 飛行に対応した安全性基準等への適合性の審査を適切かつ円滑に実施した。

【業務提供者に対する監査、検査等】

（１）航空運送分野

< 継続的に実施すべき取組 >

航空局安全部航空安全推進室、航空機安全課及び安全政策課並びに地方航空局保安部航空事業安全監督官及び航空機検査官は、航空運送事業者、認定事業場及び指定航空従事者養成施設の業務提供者等に対し、業務が適切に実施されていることを確保するため、以下の監査及び検査を実施した。

（イ）令和 6 年度は、最近の航空事故、重大インシデント、安全上のトラブルの発生状況等も踏まえ、特定本邦航空運送事業者に対して 183 件、特定本邦航空運送事業者以外の定期便を運航する本邦航空運送事業者に対して 109 件の監査を実施した。

乱気流対策に関しては、令和 4 年以降の事案等を踏まえ、多客期（夏・冬）を前に、航空会社に対し、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た。

また、滑走路誤進入事案を含む安全上のトラブルが相次いで発生したことや操縦士等の飲酒に係る不適切事案が発生したことを受け、令和 6 年度に、当該事案を発生させた本邦航空会社に対し、要因分析・再発防止策の検討を指示するとともに、監査等を通じて再発防止策の実施状況等を確認するなど、指導・監督を実施した。

さらに、令和 6 年度に複数の事業者において不適切な整備事案が確認され、認定事業場の業務停止命令を含む航空法に基づく行政処分等に至る事態も発生したことから、航空運送事業者、整備事業者等に対し、適切な整備の実施を改めて徹底した。

(ロ) 認定事業場に対して 12 件の新規認定検査、114 件の更新検査及び 28 件の立入検査を実施した。

また、不安全事故報告等を踏まえて、随時による立入検査や報告徴収を実施した。

(ハ) 指定航空従事者養成施設に対して 20 カ所の検査を実施した。

(ニ) 指定航空身体検査医及び航空身体検査機関に対して 10 件の検査を実施した。

※ 上記 (イ) ～ (ニ) における実績値は、令和 6 年 4 月～12 月のものである。

(2) 交通管制分野

<継続的に実施すべき取組>

航空局安全部航空安全推進室（航空交通管制安全室）及び地方航空局保安部交通管制安全監督課は、交通管制分野の業務提供者に対し、業務が適切に実施されていることを確保するため、以下の監査・検査を実施した。

また、対象機関の状況を勘案し柔軟な対応を図りつつ、立入の際には感染症防止に細心の注意を払い実施した。

(イ) 航空保安業務の提供者に対し 28 回（内随時監査 5 回含む。）の監査を実施した。

(ロ) 国土交通大臣以外の航空保安無線施設の設置者に対し 9 回の検査を実施した。

(ハ) 国土交通大臣以外の航空灯火の設置者及び国管理空港運営権者に対し 98 回の検査を実施した。

(3) 空港分野

<継続的に実施すべき取組>

航空局安全部航空安全推進室（空港安全室）及び地方航空局安全統括室空港安全監督課は、空港管理者等に対し、計 38 件（空港 28 件、ヘリポート 10 件）の定期検査・臨時検査・SMS 監査を実施した。

（令和 6 年 4 月～令和 6 年 12 月実績）

B) 令和 7 年度の取組

【各種証明、許認可等】

<継続的に実施すべき取組>

航空局安全部航空安全推進室、航空機安全課、安全政策課及び無人航空機安全課並びに地方航空局保安部運航課、運航審査官、航空機検査官、整備審査官等は、航空運送事業者、事業場、指定航空従事者養成施設等からの各種申請等に対し、必要な基準に適合しているか審査・検査を行い、適合すると認める場合には A) の表に掲げる証明・許認可等を行う。

＜中期的課題への取組＞

○航空機・次世代航空モビリティに対する安全性審査

従来の航空機、空飛ぶクルマ及び無人航空機について、外国の航空当局と密接な連携等により、進展する技術に対応する適切な安全基準等を設定し、基準への適合性の審査を適切かつ円滑に実施する。

【業務提供者に対する監査、検査等】

＜継続的に実施すべき取組＞

(1) 航空運送分野

航空局安全部航空安全推進室、航空機安全課及び安全政策課並びに地方航空局保安部運航課、統括事業安全監督官、運航審査官、航空機検査官、及び整備審査官は、航空運送事業者、認定事業場及び指定航空従事者養成施設の業務提供者等に対し、業務が適切に実施されていることを確保するため、以下の監査、検査等を実施する。

(イ) 安全監査においては、事業者毎に最近の航空事故・重大インシデント、安全上のトラブルの発生状況、不利益処分等の状況、安全監査の状況、今後予定されている運航環境の大幅な変化等を総合的に勘案し、監査重点事項を設定して事業者の特徴に応じた効果的な監査を実施している。また、収集した安全情報を基に、安全に係るリスクがより大きいと考えられる部門又は対象に対し、監査を追加する等の機動的に実施してヒューマンエラー等による事故・安全上のトラブルを未然に防止する。

(ロ) 認定事業場に対しては、2年ごとの認定更新時の検査において技術上の基準への適合性を確認するとともに、不安全事象報告等を勘案して立入検査及び報告徴収を実施することにより、監視・監督強化を図る。

(ハ) 指定航空従事者養成施設に対しては、指定基準への適合性が維持されているかの確認を行うため、特定本邦運送事業者の指定航空従事者養成施設は1年に1回、特定本邦運送事業者以外の指定航空従事者養成施設は2年に1回の検査を実施する。

(ニ) 航空機の安全運航を確保するためには航空機乗組員の心身の状態が健全であることが極めて重要であり、また、近年、乗員の流動化及び加齢乗員の増加により、航空会社及び乗員自身の日常管理が今まで以上に重要となっている。

このため、航空機乗組員の身体検査を行う指定航空身体検査医及び航空身体検査指定機関に対する講習会の内容の充実、立入検査の強化等により、能力水準の更なる向上・平準化を図るとともに、航空会社の健康管理体制への監査・指導の強化等により航空会社の健康管理体制の強化を図る。

(2) 交通管制分野

＜継続的に実施すべき取組＞

航空局安全部航空安全推進室（航空交通管制安全室）及び地方航空局保安部交通管制安全監督課は、交通管制分野の業務提供者に対し、業務が適切に実施されていることを確保するため、以下の監査・検査を実施する。

(イ) 航空保安業務の提供者について、航空局交通管制部及び地方航空局保安部の関係組織に対して1年に1回、監査を実施する。また、航空交通管制部、空港事務所及び文教研修施設等に対して令和

7年度は、計画監査を19回実施する。

(ロ) 国土交通大臣以外の航空保安無線施設の設置者に対し、1年に2回以内の頻度で検査を実施する。

令和7年度は、定期検査を9回実施する。

(ハ) 国土交通大臣以外の航空灯火の設置者及び国管理空港運営権者に対し、陸上空港等の飛行場灯火に対して1年に1回、ヘリポートの飛行場灯火及び航空灯台に対して3年に1回、検査を実施する。

令和7年度は、定期検査を97回実施する。

<中期的課題への取組>

安全情報の分析結果から得られた潜在的なリスクについては、個別重点事項として優先的に監査において確認する。

(3) 空港分野

<継続的に実施すべき取組>

航空局安全部航空安全推進室（空港安全室）及び地方航空局安全統括室空港安全監督課は、空港管理者等に対し、航空法で定める空港等の機能確保基準に従って管理が適切に実施されていることを確認するため、3年に1回の頻度で定期検査を実施する。（大規模空港については、SMS監査を加え3年に2回の頻度で検査等を実施する。）

令和7年度は、45件（空港33件、ヘリポート12件）の定期検査等を実施する。

各分野ともに定期的に実施する監査・検査等の他、航空事故、重大インシデント、安全上の支障を及ぼす事態の発生又はその恐れがある場合並びに不適切・不安全な事象が発生した場合等、航空安全当局が必要と判断した場合は随時監査・検査等を実施する。

監査・検査等を実施する要員については、各資格要件に適合するよう、要員の資格要件に係る航空安全当局の内部規程に基づき、必要な業務経験の付与及び研修等を実施する。

4. 安全情報の収集

以下の報告制度により収集された安全情報を航空安全の確保のために活用するとともに、同報告制度が有効に機能するよう取り組む。

(1) 義務報告制度

A) 令和6年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

令和6年4月から令和6年12月の間において、各業務提供者から以下のとおり報告がなされた。

①航空運送分野

(イ) 本邦航空運送事業者及び航空機使用事業者から、航空法第111条の4（同法第124条において準用する場合を含む）に基づき、航空事故4件、重大インシデント7件及び安全上の支障を及ぼす事態868件の事案について報告がなされた。

(ロ) 認定事業場から、航空法第134条第1項の規定に基づき、不安全事故44件の報告がなされた。

②交通管制分野

安全情報に関する事案について、国家行政組織法第14条第2項に基づき、交通管制分野に係る国の機関から、航空法第47条第1項及び航空法施行規則第108条第5号の規定に基づき、国土交通大臣以外の航空保安無線施設の設置者から、航空法第47条第1項、第47条の2第2項及び航空法施行規則第126条第5号の規定に基づき、航空灯火を設置する地方管理空港及び会社管理空港から、それぞれ報告がなされた。

③空港分野

安全情報に関する事案について、航空法第47条第1項・第47条の2第2項の規定に基づき国管理空港、会社管理空港、地方管理空港等の空港管理者等から、安全上の支障を及ぼす事態の事案（計79件）について報告がなされた。

B) 令和7年度の実績・評価

＜継続的に実施すべき取組＞

航空事故等その他の航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態に関する情報を適切に分析し、また関係者と共有することにより、再発防止及び予防的対策の実施に役立てるため、業務提供者に対し、義務報告制度による着実な報告を求める。

（2）自発報告制度

A) 令和6年度の実績・評価

＜継続的に実施すべき取組＞

令和6年度は、前年度に引き続き、制度運営者が航空安全情報自発報告制度（VOICES）を運営した。制度運営者は、自発報告の受領、匿名化、分析等を行い、航空安全当局に対して、分析・検討結果としての提言の発行を行った。

VOICESに対して、令和6年暦年で874件の報告があった。

制度運営者による専門家チームが分析を行った報告事象の一部は、刊行物（FEEDBACK）として、3回発行され、航空関係者に共有された。また、報告事象の概要をまとめたトピック集や、海外の航空関係者への情報共有をすることが有効と考えられる報告についての英訳版を新たに共有した。VOICESの広報は、制度運営者がポスター配布や各種研修会等における周知等を実施したが、それに加えて、航空安全当局においても、報告件数が少ない交通管制分野と空港分野について、会議や研修会等の機会を利用して、広報を行った。

また、航空安全当局は、令和5年度にVOICESに寄せられた航空安全情報について制度運営者が分析・検討した結果として、航空安全当局に対してなされた以下の提言を評価し、対応が必要であると判断して関係者に通知するとともに、必要な対応を行った。

提言への対応状況は以下のとおり：

提言：

【1】QNHのセットに関する提言

・RNP進入方式が日本国内空港へ積極的に導入・展開されている。RNP進入はFMS（Flight Management System）に設定された降下経路上を航空機の高度情報（気圧高度）に基づき進入するため、機上のQNHは到着空港のQNHに適切にセットされている必要がある。航空機の機長側および副操縦士側のQNHセットは操縦士により手動で行われ、Procedure（通常操作）により双方による確認が行われるものの、両方のQNHが適切にセットされなかった場合には、システムによる警報機能は存在せず、そのまま進入を継続した場合、CFITに陥る可能性がある。

過去、2022年5月にはパリ・シャルルドゴール空港においてA320がRNP進入中、Visual Referenceを視認できずGo Aroundした際、機上のQNHが適切にセットされていなかったため、地表面と衝突寸前（高度6 feet）となった重大インシデント事例も発生しており、類似の事例は世界中で複数件発生しているのが実情である。

VOICES投稿の中には、QNHのセットを適切に実施できなかった事例が複数あげられている現状および世界的なインシデント発生事例等を踏まえ、ヒューマンエラーは起こり得るとの前提のもと、事故、重大インシデントの発生を未然に防止するため、既にロンドンのTMA（ターミナルエリア）で導入・運用されているようなBAT（Barometric Pressure Setting Advisory Tool）注）の日本国内への導入を検討するよう提言する。

【2】AIPでの周知に関する提言

- ・羽田空港 西側Hanger 前のW-TWYとA-TWYの運用に関し、地上取扱業務担当者より翼端接触の可能性に関する投稿が寄せられた。

Spot 201～208 前のW-TWYに対してA-TWYは斜めに会合するようになっており、W-TWY上をPushbackした場合、A-TWYを通行する航空機と翼端接触する可能性があるが、現状では、管制官による運用だけで対応されている（航空機間の翼端間隔を確保できないことから、W1から南のW-TWYとA-TWY間では、型式によらず航空機等が相互通行しない運用を行っている）。

上記運用については、令和3年度関東ブロック合同管制技術交流会において、管制側より参加運航者側に回答されているが、こういった事故・重大インシデントに発展し得る重要な情報は、管制のみならずあらゆる運航者に対してAIPで注意喚起することにより、翼端接触の未然防止に役立つと考えられることから、早急にAIPで周知することを検討するよう提言する。

【3】IFR機とVFR機との接近に関する提言

- ・IFR機とVFR機との意図しない接近事例の報告が複数件挙げられている。

交通量が増えている昨今、エアラインと小型機事業者や団体、その他自家用パイロットそれぞれにおける運航上の特徴をまずお互いに理解し、その上で効果的な対応案を検討するために、管制機関も参加する形式での会議を航空局主導で開催することを提言する。

【4】類似した3文字略号の改善を求める提言

- ・3文字運航者略号が類似していることに起因する自発報告が複数挙げられている。管制官による誤った管制指示、あるいはパイロットの管制指示誤認による対応により、航空

機の誤った Flight Path Management につながり、結果として混雑空域において異常接近のリスクが高まる恐れがある。

類似した運航者略号に起因する誤った管制指示を防止するため、必要な対策を検討するよう提言する。

【5】無人航空機に関する提言

- ・昨今、無人航空機、特にドローンの普及に伴い、航空機や滑空機との接近事例についての報告が挙がってきている。

2022 年の関連法令類の整備によって、無人航空機運航に関するルール・管理体制の明確化がなされたものの、使用者の中には、ルールに従わない人、理解していない人もいるようなので、ルールの理解促進と定着・徹底を強化していく必要がある。

今後も無人航空機使用者の増加が予測される中、空中衝突等の重大な事案発生 of 未然防止の観点から、以下の 2 点について提言する。

1. ドローン情報基盤システム（DIPS）への登録と無人航空機運航ルールの周知徹底

これまで VOICES へ投稿されてきた内容によれば、いずれも無人航空機使用者側のルールが徹底されていなかったとのことである。無人航空機使用者に対するルールの設定内容と、DIPS への登録、特に運航前の飛行計画の通報・確認実施について、周知徹底を図ること。

2. 情報共有の強化

無人航空機事業者の関係団体内での情報共有を強化し、協力して安全な運航を確保するための取り組みを推進すること。

【6】エクステンションベルトに関する提言

- ・旅客が機内に持ち込んだエクステンションベルトの使用に関する報告が過去から継続している（2014 年度 1 件、2015 年度 1 件、2019 年度 1 件、2022 年度 2 件）。2024 年度は現時点で 4 件の報告がある。ネット通販等により購入が容易になってきたことが背景にあると考えられ、今後も同様事例の発生が懸念される。これまで旅客の負傷等に至った事例は確認されていないが、正規のエクステンションベルト以外のものを使用し、タービュランスに遭遇した場合等において当該旅客が負傷等することも想定される。ついては、航空会社が貸し出すエクステンションベルト以外のものは使用できない旨、ホームページで旅客に周知する等、必要な対策を検討するよう提言する。

対応（概要）：

【1】提言事項について、航空保安業務の業務提供者と共有した。

適切な QNH のセットはパイロット側の責務であるが、本件はパイロットのワークロードの高まりも発生要因の一つと考えられる。

現時点で業務提供機関において、BAT 相当の導入計画は策定されていないが、提言を踏まえ、安全監督機関として、引き続き国内における発生状況を注視し、必要に応じて背景要因の分析を行うなど、適切な対策を検討する。

なお、管制官の業務負荷が増加することについては、慎重に検討する必要がある。

- 【2】 業務提供機関においては、これまでもパイロットが誤認しやすく、かつ滑走路や閉鎖誘導路への進入などリスクが高いと判断したものについて AIP への掲載や技術交流会等を活用し注意喚起を図っている。

Spot 201～208 前の W-TWY と A-TWY の運用に関しては、翼端接触防止の観点から管制官が相互通行をさせない運用を行っているため、リスクは低いと考えるが、提言を踏まえハンドリング会社や航空事業者とも情報を共有しつつ、引き続き注視していく。

- 【3】 VFRで飛行することが多い小型航空機の操縦士をはじめとする関係者を対象とした安全運航セミナーや小型航空機の操縦者を対象とした安全講習会等の既存の会議体等を通じ安全対策に係る周知・啓蒙活動に引き続き取り組む。

なお、安全啓発メールマガジンを定期的に発行するほか、国土交通省HP等で小型航空機の安全情報・安全啓発動画の配信など行っている。

https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000061.html

- 【4】 業務提供機関における以下の取組の継続を推奨

- ・状況に応じたサフィックス付加及び数字の普通読みの更なる促進、並びにヒアバックの徹底の周知
- ・過去の事例（FEEDBACK等を参照）を教育訓練に活かすことで意識付けの強化
- ・パイロットと意見交換を行うなど、安全意識の共有

- 【5】 1 について

・飛行計画の通報を含む無人航空機の飛行ルールについてリーフレットを作成し、国土交通省のHPでの公表等を通じて制度の周知を図っている。

<https://www.mlit.go.jp/koku/content/001465741.pdf>

・また、「無人航空機（ドローン、ラジコン機等）の安全な飛行のためのガイドライン」を作成し、国土交通省のHPにて公表しており、当該ガイドラインに飛行前の飛行計画の通報・確認実施に係るDIPSへの登録に係る内容も含めており、安全な飛行を呼びかけているところ。

<https://www.mlit.go.jp/common/001303818.pdf>

・上記の他、各種講演会や説明会など、あらゆる機会を通じて、無人航空機の飛行ルール等について説明・周知を実施している。

2. について

・無人航空機の安全な飛行を確保するための取り組みとして、無人航空機を利用した事業に従事する団体や事業者等に対し、説明会等を随時実施しており、今後もこうした取り組みを継続していく予定。

- 【6】 エクステンションベルトに関する提言を踏まえ、航空会社と連携し、航空会社が貸し出すエクステンションベルト以外のものは使用できない旨を各社のホームページで旅客に周知している。

B) 令和 7 年度の取組

＜継続的に実施すべき取組＞

令和 6 年度と同様の制度によって、引き続き航空安全情報自発報告制度を運用する。当該制度の周知・広報活動については、航空運送分野以外の分野について報告数の増加を図るため、安全に係る情報共有の重要性の再認識を図り、当該制度において収集した情報を不利益処分等の根拠として使用しないことについて機関誌等を通して再周知するなど、報告文化や公正な文化を含む安全文化のさらな

る醸成に重点を置いて、関係者への働きかけを行っていく。

＜中期的課題への取組＞

前年度の経験を踏まえ、航空安全当局は、提言をより有効かつ迅速に活用するよう取り組む。

5. 安全情報の分析等

（１）ＳＳＰ委員会及び各分野における部会の取組

①ＳＳＰ委員会の取組

A) 令和６年度の実績・評価

＜継続的に実施すべき取組＞

令和６年度におけるＳＳＰ委員会の開催実績は以下のとおり。令和６年度航空安全プログラム実施計画の策定等、航空安全当局の取組を推進するために必要な事項の決定が適切に実施され、的確な運営がなされた。

令和６年１０月２２日 第３９回ＳＳＰ委員会開催

令和７年３月２７日 第４０回ＳＳＰ委員会開催

B) 令和７年度の取組

＜継続的に実施すべき取組＞

複数の分野に関係する国の安全指標及び安全目標値の評価・設定、自発報告制度運営事務局からの複数の分野に関係する提言を踏まえた措置の評価、国家航空安全計画（仮称）（ＮＡＳＰ）の策定並びに実施内容の検討及び決定等を行う。

②各分野の部会の取組

A) 令和６年度の実績・評価

＜継続的に実施すべき取組＞

（イ）航空運送安全部会

令和６年度には、本部会において義務報告等安全情報及び個々の再発防止策等について適時に把握・分析し必要に応じ追加措置を講じた。加えて、運輸安全委員会から本邦運送事業者及び航空機使用事業者に係る航空事故７件及び重大インシデント４件の調査報告書が公表されたことを受け、事業者において必要な再発防止策等が適切に講じられていることを確認した。なお、令和６年度における部会の開催実績は以下のとおり。

令和６年４月２６日 第１２６回航空運送安全部会開催

令和６年５月２９日 第１２７回航空運送安全部会開催

令和６年６月２７日 第１２８回航空運送安全部会開催

令和６年７月２６日 第１２９回航空運送安全部会開催

令和６年８月２６日 第１３０回航空運送安全部会開催

令和６年９月２６日 第１３１回航空運送安全部会開催

令和６年１０月３０日 第１３２回航空運送安全部会開催

令和６年１１月２８日 第１３３回航空運送安全部会開催

令和 6 年 12 月 23 日	第 134 回航空運送安全部会開催
令和 7 年 1 月 29 日	第 135 回航空運送安全部会開催
令和 7 年 2 月 27 日	第 136 回航空運送安全部会開催
令和 7 年 3 月 26 日	第 137 回航空運送安全部会開催

※いずれも web 開催

(ロ) 交通管制安全部会

令和 6 年度には、本部会において義務報告等安全情報及び個々の再発防止策等について適時に把握・分析し必要に応じ追加措置を講じた。なお、令和 6 年度における部会の開催実績は以下のとおり。

令和 6 年 4 月 30 日	第 127 回交通管制安全部会開催
令和 6 年 5 月 31 日	第 128 回交通管制安全部会開催
令和 6 年 6 月 28 日	第 129 回交通管制安全部会開催
令和 6 年 7 月 29 日	第 130 回交通管制安全部会開催
令和 6 年 8 月 27 日	第 131 回交通管制安全部会開催
令和 6 年 9 月 30 日	第 132 回交通管制安全部会開催
令和 6 年 10 月 29 日	第 133 回交通管制安全部会開催
令和 6 年 11 月 29 日	第 134 回交通管制安全部会開催
令和 6 年 12 月 25 日	第 135 回交通管制安全部会開催
令和 7 年 1 月 31 日	第 136 回交通管制安全部会開催
令和 7 年 2 月 26 日	第 137 回交通管制安全部会開催
令和 7 年 3 月 24 日	第 138 回交通管制安全部会開催

※いずれも web 開催

(ハ) 空港安全部会

令和 6 年度には、本部会において義務報告等安全情報及び個々の再発防止策等について適時に把握・分析し必要に応じ追加措置を講じた。なお、令和 6 年度における部会の開催実績は以下のとおり。

令和 6 年 4 月 26 日	第 127 回空港安全部会開催
令和 6 年 5 月 28 日	第 128 回空港安全部会開催
令和 6 年 6 月 25 日	第 129 回空港安全部会開催
令和 6 年 7 月 25 日	第 130 回空港安全部会開催
令和 6 年 8 月 23 日	第 131 回空港安全部会開催
令和 6 年 9 月 25 日	第 132 回空港安全部会開催
令和 6 年 10 月 28 日	第 133 回空港安全部会開催
令和 6 年 11 月 28 日	第 134 回空港安全部会開催
令和 6 年 12 月 26 日	第 135 回空港安全部会開催
令和 7 年 1 月 29 日	第 136 回空港安全部会開催
令和 7 年 2 月 28 日	第 137 回空港安全部会開催
令和 7 年 3 月 26 日	第 138 回空港安全部会開催

※いずれも web 開催

B) 令和6年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

航空運送、交通管制及び空港分野の各分野の部会において、業務提供者における安全情報、再発防止策及び安全指標等の把握・分析、及び分析結果の各業務提供者との共有等を引き続き行う。各部会は、原則として毎月開催し、前々月に発生した事案の安全情報の分析等を行う。

(2) 安全情報分析委員会の取組

①航空運送分野

A) 令和6年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

令和6年度における航空運送安全情報分析委員会の開催実績は以下のとおり。

令和6年8月1日 第35回航空安全情報分析委員会（Web及び対面開催）

令和6年12月19日 第36回航空安全情報分析委員会（Web及び対面開催）

なお、航空輸送の安全にかかわる情報は国土交通省ウェブサイトにおいて公表している。

（参考）航空輸送の安全にかかわる情報

http://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000188.html

B) 令和7年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

6ヶ月ごとに有識者・学識経験者を含む航空安全情報分析委員会を開催し安全情報の評価・分析を行い、分析後、輸送の安全にかかわる情報を整理し公表する。

<中期的課題への対応>

機材不具合への対応、ヒューマンエラー防止への取組、TCAS RA、GPWSによる回避操作に係る情報共有を進めるとともに、統計的評価・分析手法によりリスク把握を行うことについて検討する。

②交通管制分野

A) 令和6年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

交通管制分野の安全情報（令和5年4月から令和6年3月分）の分析・評価と今後の対応について審議し、交通管制に関する安全の向上のための取組として、国土交通省ウェブサイトに公表している。

令和6年度における交通管制安全情報分析委員会の開催実績は以下のとおり。

令和6年10月18日 第11回交通管制安全情報分析委員会

（参考）「交通管制に関する安全の向上のための取り組み（令和5年度）」の公表

https://www.mlit.go.jp/report/press/kouku02_hh_000244.html

B) 令和 7 年度の取組

＜継続的に実施すべき取組＞

1 年ごとに有識者・学識経験者を含む交通管制安全情報分析委員会を開催し、安全情報の評価・分析を行った上で整理し、議事概要を公表する。

③空港分野

A) 令和 6 年度の実績・評価

＜継続的に実施すべき取組＞

令和 6 年度における空港安全情報分析委員会の開催実績は以下のとおり。

本委員会において空港分野の安全情報（令和 5 年 4 月から令和 6 年 3 月分）の分析・評価と今後の対応について審議し、空港分野の安全に関わる情報を公表した。

令和 6 年 9 月 5 日 第 11 回空港安全情報分析委員会

（参考）空港の安全に関わる情報

http://www.mlit.go.jp/koku/koku_fr9_000016.html

B) 令和 7 年度の取組

＜継続的に実施すべき取組＞

1 年ごとに、有識者等で構成する空港安全情報分析委員会を開催し、安全情報の評価・分析と今後の対応について審議した上、当該情報を整理し公表する。

6. 更なる安全性の向上のための取組

（1）教育訓練

業務提供者等に対する監査・検査等を実施する要員に対し、航空安全当局が設定する資格要件に係る内部規程に基づき、必要な知識・技量の習得及び維持を目的とした教育・訓練を各分野において実施する。

① 航空運送分野

A) 令和 6 年度の実績・評価

＜継続的に実施すべき取組＞

航空局安全部航空安全推進室（航空事業安全監督室含む）、並びに地方航空局保安部統括事業安全監督官、運航課、運航審査官及び整備審査官は、安全監査、運航規程及び整備規程の審査、運航管理施設等の検査、機長の認定等の業務に新たに従事する職員に対し、必要な座学研修及び実技研修（現場 OJT）を実施した。また、安全監査員等に対し知識及び技倆の向上を目的に監査員定期訓練を実施した。

航空局安全部安全政策課及び航空機安全課は、新たに航空機の耐空証明等の検査業務に従事する職員に対し、必要な座学研修及び実技研修（現場 OJT）を実施した。また、航空機及び装備品の整備及び改造を行う認定事業場の検査業務に従事する者に対し必要な審査手法等の知識を付与するため

のリカレント研修、航空機及び装備品の設計審査業務に従事する者に対し必要な知識を付与する座学研修及び実地研修（現場OJT）、設計審査業務の中でも特にフライトテストを実施するパイロットに対する技量維持訓練等、能力向上に必要な研修を実施した。

B) 令和7年度の取組

＜継続的に実施すべき取組＞

航空局安全部安全政策課、航空機安全課及び航空安全推進室（航空事業安全監督室含む）、並びに地方航空局保安部統括事業安全監督官、運航課、運航審査官及び整備審査官は、安全監査、型式証明等の審査、運航規程及び整備規程の審査、運航管理施設等の検査、機長の認定等の業務に必要な業務経験等を有する職員に対し、座学研修及び実技研修を実施する。また、安全監査員の知識を維持・向上するため、監査員定期訓練を毎年度計画する。

② 交通管制分野

A) 令和6年度の実績・評価

＜継続的に実施すべき取組＞

航空局安全部航空安全推進室（航空交通管制安全室）及び地方航空局保安部交通管制安全監督課は、転入者に対し安全監査員の資格取得に必要な座学研修及び実技研修（現場OJT）を実施した。また、安全監督業務への理解促進を目的とした座学研修を実施した。この他、安全監査員の技量向上を目的とした外部研修としてISO9001 内部監査員スキルアップコースを受講した。

B) 令和7年度の取組

＜継続的に実施すべき取組＞

航空局安全部航空安全推進室（航空交通管制安全室）及び地方航空局保安部交通管制安全監督課は、転入者に対し、安全監督の知識を習得するために必要な安全教育・訓練を実施する。また、安全監査員に必要な業務経験等を有する職員に対し、座学研修及び実技研修（現場OJT）を実施する。その他、安全監査員としての知識・技量の維持及び向上を目的に、ISO9001に係る外部研修等を受講するほか、安全監査員の安全に対する意識向上を目的とした研修を実施する。

③ 空港分野

A) 令和5年度の実績・評価

＜継続的に実施すべき取組＞

航空局安全部航空安全推進室（空港安全室）は、4月、6月、7月、10月の転入者に対し、必要な座学研修及び実技研修・安全監査員試験を実施し安全監査員資格を付与した。また、定期検査時において、本省及び地方航空局の安全監査員を相互に派遣しクロストレーニングにより力量の平準化及び向上を行った。この他、安全監査員に対し、力量向上を目的とした外部研修としてISO9001 内部監査員コースを受講した。

B) 令和7年度の取組

＜継続的に実施すべき取組＞

航空局安全部航空安全推進室（空港安全室）は、転入者に対し、随時、安全監督の知識を習得するために必要な安全教育・訓練を実施する。また、安全監査員資格を付与する必要がある転入者に対し

て、速やかに、必要な座学研修及び実技研修・安全監査員試験を実施し資格を付与する。この他、安全監査員としての知識・技量の維持及び向上を目的に I S O 9001 に係る外部研修、運輸安全マネジメント評価研修等を受講させることに加え、安全監査員の安全に対する意識向上を目的とした波及研修を実施する。

更に、本省、東京及び大阪航空局における定期検査等において、安全監査員を相互に派遣しクロストレーニング等で力量の平準化と向上を図る。

（２）航空活動関係者との情報共有等

①航空運送分野

A) 令和 6 年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

（イ）認定事業場講習会

航空局安全部安全政策課及び関係課室は、令和 7 年 2 月に「認定事業場講習会」を、対面形式にて実施した。

（ロ）運航基準連絡会等

航空局安全部安全政策課は、運航に関する国際標準の動向や国内基準の変更計画・内容について、会議や説明会を開催し共有するとともに国内の航空会社及び関係業界団体と意見交換を実施した。

（ハ）危険物輸送等に関する講習会

航空局安全部安全政策課は、危険物輸送に係る法令遵守に関し、荷主、貨物利用運送事業者及び航空会社社員に対して講習会を実施した。

（ニ）指定航空身体検査医等に対する講習会

航空局安全部安全政策課は、航空機乗組員の航空身体検査証明を行う医師等に対して、統一的な運用を指導するため令和 6 年 6 月に講習会を実施した。特に、航空身体検査証明を行う上で判断ミスを起こしやすい点について、講習の内容の充実化を図ることにより、医師等の能力水準の向上・平準化に努めた。

（ホ）航空事業安全推進フォーラム

航空局安全部航空安全推進室は、「航空事業安全推進フォーラム」の開催を通じ、安全情報に係る評価分析の状況や対応策等について、特定本邦運送事業者等との間において意見の交換や情報の共有を実施した。

B) 令和 7 年度を取組

<継続的に実施すべき取組>

（イ）認定事業場講習会

航空局安全部安全政策課及び関係課室は、認定事業場に対し、講習会の開催を通じ、法令等の基準や運用事項の啓発活動を図ると共に、航空に関する技術品質情報を提供する。

（ロ）運航基準連絡会等

航空局安全部安全政策課は、国内の航空会社、関係事業者及び業界団体に対して、会議や説明会を開催し、運航に関する国際標準の動向や国内基準の変更等の情報共有・意見交換を実施する。

(ハ) 危険物輸送等に関する講習会等

航空局安全部安全政策課は、荷主、貨物利用運送事業者及び航空会社と調整のうえ、引き続き講習会等を実施する。

(ニ) 指定航空身体検査医等に対する講習会

航空局安全部安全政策課は、航空機の安全運航を確保するためには航空機乗組員の心身の状態が健全であることが極めて重要であるため、航空機乗組員の身体検査を行う医師及び航空運送事業者に所属する乗員健康管理医等に対する講習会の内容の充実により、能力水準の更なる向上・平準化を図る。

(ホ) 航空事業安全推進フォーラム等

航空局安全部航空安全推進室は、「航空事業安全推進フォーラム」等の開催を通じ、安全情報に係る評価分析の状況や対応策等について、特定本邦運送事業者等との間において意見の交換や情報の共有などを行う。

②交通管制分野

A) 令和6年度の実績・評価

＜継続的に実施すべき取組＞

航空局安全部航空安全推進室（航空交通管制安全室）は、SSP委員会の下に設置された交通管制安全部会及び同部会と合同で開催する交通管制安全推進委員会（航空局交通管制部主催）において、安全情報の共有等を実施した。また、国土交通大臣以外の航空保安施設の設置者に対し、適宜安全情報を送付し情報を共有して安全性の向上を推進した。

更に、計5官署に対してATS安全講座を開催したほか、安全管理担当者特別研修への講師派遣並びに安全情報誌の発行を通じて、積極的に安全情報の共有等の推進を図った。

B) 令和7年度の取組

＜継続的に実施すべき取組＞

航空局安全部航空安全推進室（航空交通管制安全室）は、SSP委員会の下に設置された交通管制安全部会及び同部会と合同で開催する交通管制安全推進委員会（航空局交通管制部主催）において、安全情報の共有等を実施する。また、国土交通大臣以外の航空保安施設の設置者に対し、必要に応じて安全情報を送付し、情報共有を図る。

更に、前年度に引き続き、ATS安全講座の開催、安全管理関係者のための会議体や研修等への講師派遣及び安全情報誌の発行により、積極的に安全情報の共有等の推進を図る。

③空港分野

A) 令和6年度の実績・評価

＜継続的に実施すべき取組＞

(イ) 空港の安全推進に関する懇談会

航空局安全部航空安全推進室（空港安全室）は、会社管理空港が主体となり我が国の大規模空

港の更なる安全性向上を目指した意見交換を行う場として「空港の安全推進に関する懇談会」を令和6年11月開催し、各大規模空港における特徴的な取組、空港安全情報分析委員会（航空局主催）の内容等の情報交換、大規模空港の管理者間等で意見交換を行い、空港施設・運用業務の安全性向上の推進を図った。

（ロ）空港安全管理研修・空港管理者研修

航空局安全部安全推進室（空港安全室）は、国管理空港の管理者を対象とした「空港安全管理研修」を2月開催し、また、地方管理空港等管理者の空港施設・運用業務及びSMSに係るスキル向上を目的とした「空港管理者研修」を3月開催した。さらに、空港管理者に着任した新人向けに「空港管理者（初任向け）研修」を4月開催した。

B) 令和7年度の取組

＜継続的に実施すべき取組＞

（イ）空港の安全推進に関する懇談会

航空局安全部航空安全推進室（空港安全室）は、引き続き「空港の安全推進に関する懇談会」を開催し、国の安全指標の一つである「制限区域内事故」の発生件数の約8割が大規模空港で発生していること等を踏まえ、未然防止策等に関する情報交換やリスク管理の取り組み推進にかかる意見交換を行うなど、我が国の大規模空港の更なる安全性向上を図る。

（ロ）空港管理者研修・空港安全管理研修

航空局安全部航空安全推進室（空港安全室）は、引き続き空港管理者等を対象とした外部研修や空港管理者が主催する安全教育へ当室職員を講師として派遣するほか、大規模空港以外の空港管理者等の空港施設・運用業務やSMSに係る知識の更なる習得を目的とした研修については、地方管理空港を管理する地方公共団体職員の空港管理・運用業務経験の状況や受講者アンケート結果等を踏まえ、同業務を経験して間もない初任者向けと、ある程度の経験を有する経験者向けとに分けて実施し、安全情報の共有等に加え、空港管理者等における安全文化の醸成・促進を図る。

（3）小型航空機の安全性向上のための総合的取組

A) 令和6年度の実績・評価

＜継続的に実施すべき取組＞

（イ）小型航空機等に係る安全対策に関する講習会

航空局安全部安全政策課は、小型航空機に係る事故の再発防止・未然防止の観点から、小型航空機の操縦士をはじめとする関係者を対象とした安全運航セミナーを、全国の主要な6空港において開催し、小型航空機の安全対策、航空気象情報の利用等について周知・啓発を行ったほか、関係団体が主催する安全講習会等に航空局職員を派遣し、小型航空機を中心とした最近の航空安全行政の動きについて講演を行った。

また、平成27年11月より開催している小型航空機を整備する整備士等を対象とした安全講習会について、令和6年度は全国5会場において開催し、国の安全対策、適切な整備の実施、航空機の整備の不適切事例の紹介等について周知・啓発活動を行った。

（ロ）小型航空機等に係る安全推進委員会

航空局安全部安全政策課は、新たな安全対策の構築に向けた調査、検討や安全啓発活動等の取組を進めるため、平成 28 年 12 月に「小型航空機等に係る安全推進委員会」を立ち上げ、毎年、小型航空機の安全対策に係る取り組みについて検討・議論を行っている。令和 6 年度においては、令和 7 年 2 月に開催し、安全情報発信の強化、操縦士に対する指導強化及び航空事故の未然防止のための新技術の活用について引き続き取り組むこととした。

B) 令和 7 年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

航空局安全部安全政策課及び関係各課は、小型航空機の安全対策の実効性を確保するため、事故／重大インシデント発生時における報告、運輸安全委員会による航空事故／重大インシデントの調査報告書等を通じた情報収集に努めるとともに、関係各課や関係団体とも連携し、より一層の安全推進を図る。

加えて、「小型航空機等に係る安全推進委員会」を継続して開催し、注意喚起・安全情報発信の強化や操縦士との情報共有の促進等、更なる対策の検討を進める。小型航空機のほか、超軽量動力機についても、同委員会において、更なる安全対策を講ずるべく、様々な観点から検討していくこととする。

(4) 情報管理システムの構築

A) 令和 6 年度の実績・評価

<継続的に実施すべき取組>

航空安全監視システムを活用して、業務提供者からの安全情報の収集、管理及び共有並びに監査等の情報の効率的な管理・提供を行った。

交通管制、空港分野、航空運送事業者及び航空機使用事業者に係る安全情報をWebベースで登録し、データベースで管理するとともに、蓄積された安全情報より傾向・要因分析、リスク評価、共有等を航空安全監視システムにおいて行った。

また、航空安全当局、航空運送事業者、航空機使用事業者、認定事業場、航空保安業務関係者及び空港管理者等の間で安全情報の効率的な収集及び共有をすすめるとともに、航空機検査業務サーキュラーや耐空性改善通報の公表、局内における監査情報や航空機検査報告書等の管理を行った。

令和 6 年度より、航空機の運航に係る手続き（航空法第 79 条、航空法第 81 条、航空法第 89 条）についてオンライン上での申請・許可手続きを可能とする「航空機運航情報処理システム（AOPS）」の運用を開始した。

B) 令和 7 年度の取組

<継続的に実施すべき取組>

システムに蓄積された安全情報の更なる効率的な管理を行うため、航空安全監視システム及び航空安全情報管理・提供システム（ASIMS）の安全情報の分析及び対策の立案に資する機能向上を計画しており、システム構築に向けた整備を行う。

航空機運航情報処理システム（AOPS）について、オンライン上での申請・許可手続きのサービスの継続およびシステムの改善に向けた調整を行う。

(5) 滑走路誤進入防止のための取組

A) 令和6年度の実績・評価

令和6年1月2日に羽田空港で発生した航空機衝突事故を受けて設置した「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」が、同年6月24日に公表した中間取りまとめを踏まえ、滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化等、航空の安全・安心確保のための対策に順次取り組んでいる。

B) 令和7年度を取組

＜継続的に実施すべき取組＞

「羽田空港航空機衝突事故検討委員会」の中間とりまとめで提言された対策を、関係者と一丸となって着実に進めるとともに、最終的には、運輸安全委員会の事故調査報告も踏まえ、必要な対策を講じていく。

第3章 本計画の実施状況の確認及び見直しについて

I C A Oでは2030年以降に民間航空機の死亡事故をゼロにするというビジョンを実現するため、航空安全マネジメントに関する戦略的方向性を示す世界航空安全計画（G A S P）を定めており、我が国においてもこのビジョンの実現に貢献するべく、N A S Pの策定を行うこととしている。

航空安全当局は、本年度の終了時において、本計画の実施状況の確認及び見直しを行った上で、N A S Pの策定状況を踏まえ、次年度の航空安全プログラム実施計画について検討を行うこととする。