

第3部 航空交通の安全

1. 航空事故のない社会を目指して
航空事故を減少させる。
事故につながりかねない安全上のトラブルの未然防止を図る。

2. 航空交通の安全についての目標
本邦航空運送事業者が運航する定期便について、死亡事故発生率及び全損事故発生率ゼロ
航空事故発生率、重大インシデント発生率及び地上作業、施設等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に関する 21 の指標で、5年間で17%削減

3. 航空交通の安全についての対策

< 3つの視点 >

航空安全対策の深化・高度化
航空需要増への対応及び安全維持・向上の一体的推進
新技術・産業発展に伴う安全行政の新たな展開

< 9つの柱 >

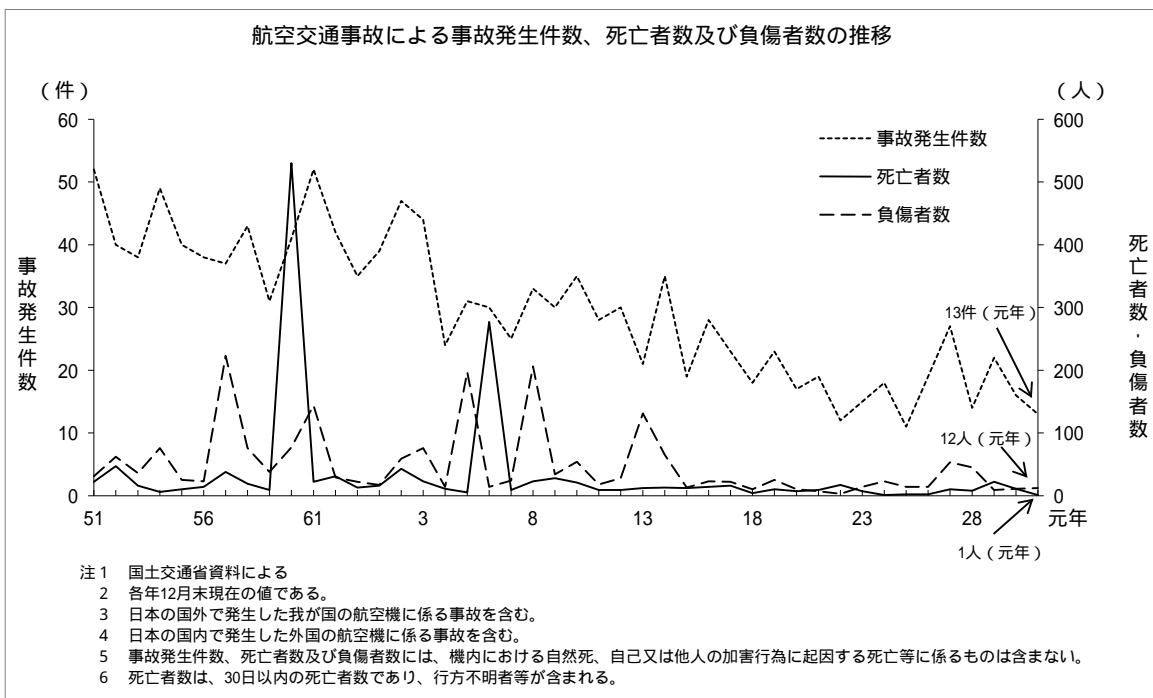
航空安全プログラムの更なる推進
航空機の安全な運航の確保
航空機の安全性の確保
航空交通環境の整備
無人航空機等の安全対策
救助・救急活動の充実
被害者支援の推進
航空事故等の原因究明と事故等防止
航空交通の安全に関する研究開発の推進

第1節 航空事故のない社会を目指して

航空事故を減らすため、また事故につながりかねない安全上のトラブルの未然防止を図るため、航空交通安全についての対策を着実に実施し究極的には航空事故のない社会を目指す。

航空交通の安全を確保し事故発生を防止するため、安全監督を推進するとともに、航空保安施設の整備、航空保安業務の近代化、空港施設の整備等の施策を推進してきた。これらの施策の成果として、航空交通の増大に対応しつつも、我が国における民間航空機の事故の発生件数は、長期的には減少傾向にある。このうち、令和元年に発生した事故の内訳をみると、小型機による事故が13件中8件であるなど半数以上を占める傾向にある。一方で、我が国の特定本邦航空運送事業者（客席数が百又は最大離陸重量が5万キログラムを超える航空機を使用して行う航空運送事業を営む本邦航空運送事業者）における乗客死亡事故は、昭和60年の日本航空123便の御巣鷹山墜落事故以降は発生していない。

しかしながら、航空運送事業の中心となる大型機の事故は、乱気流に起因する機体の動揺に伴うものを中心に、年間数件程度ではあるものの依然として発生しており、下げ止まりの傾向も見られる。また、平成29年1月19日に秋田空港を離陸したANAウイングス運航の全日空1831便が新千歳空港に着陸した際、オーバーランして積雪のある草地で停止した事案を始め、ヒューマンエラー、機材不具合等による重大インシデントや安全上のトラブルも発生している。このほか、平成30年6月に仁川を離陸した大韓航空703便が成田国際空港に着陸した際、右主脚の後方車軸が折損し、その後の地上走行中に誘導路上で停止し地上走行が継続できなくなった重大インシデントなど、我が国内での外国航空会社による航空事故も発生している。



第2節 航空交通の安全についての目標

目標設定の考え方

「航空事故のない社会」を目指す施策の取組において、中でも生命の重さ及び一たび重大な事故が起こった際の社会に対する影響の大きさを勘案すれば、「死亡事故」及び「全損事故」については、特に削減を図っていかなければならない。一方で、これまで約30年にわたり我が国特定本邦航空運送事業者における乗客の死亡事故が発生していないことは、航空運送事業の安全確保にかかるあらゆる関係者の不断の努力の賜物であるが、この「死亡事故ゼロ」を今後も続けていくため、たゆまぬ努力を続けていかなければならない。これらのことから、不特定多数の者が利用する本邦航空運送事業者が運航する定期便について、死亡事故発生率及び全損事故発生率をゼロにするという目標を設定する。

これに加え、民間航空の安全に関する重大な結果に関連する指標を設定する。設定に当たっては、安全上の懸念のある分野が特定可能であること、客観的に数値として計れるものであること、及び国際的統計と比較できることの観点から、航空事故発生率及び重大インシデント発生率について、以下のとおり21の指標に細分化する。

(運航者に着目した安全指標)

(ア) 定期便を運航する本邦航空運送事業者

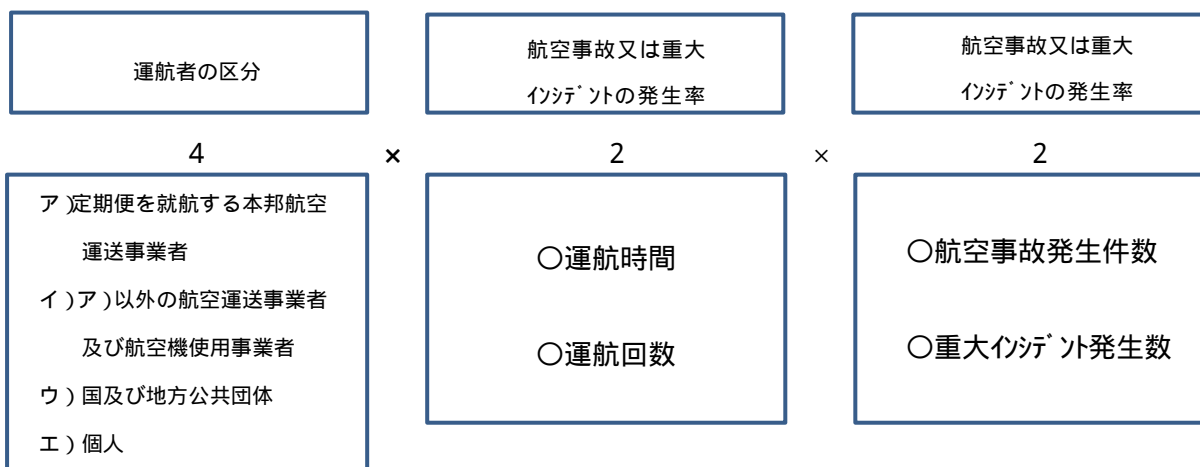
(イ) (ア)以外の航空運送事業許可又は航空機使用事業許可を受けている事業者

(ウ) 国及び地方公共団体

(エ) 個人の4区分の運航者について、それぞれ

運航時間及び運航回数に対する、

航空事故発生率及び重大インシデント発生率(計16指標)を設定する。



(交通管制分野に着目した安全指標)

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及び重大インシデント発生率(管制取扱件数当たり)(2指標)

(空港分野に着目した安全指標)

- ・ 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
- ・ 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
- ・ 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

(3指標)

これらの指標については、一定期間を通じて連続的に比較可能な形で設定される必要があり、5年間で約17%の削減を図っていくものとする。これらの目標の評価に当たっては、後述する「航空安全プログラム」における安全指標・目標の評価とも整合を図る。

交通安全基本計画における目標

以上により、航空交通の安全についての目標は、以下のとおりとする。

本邦航空運送事業者が運航する定期便について、死亡事故発生率及び全損事故発生率をゼロにする。

航空事故発生率、重大インシデント発生率及び地上作業、施設等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に関する21の指標で、5年間で約17%の削減を図る。

第3節 航空交通の安全についての対策

今後の航空交通安全対策を考える視点

安全監督については、国際民間航空機関（ICAO）では規則を遵守させることのみを目的とせず、指標に基づきリスクを測定・管理し、安全を向上させていく航空安全プログラム（SSP）の実施を求めている。これを受けて我が国においても、SSPを導入し、国が航空全体の安全目標指標及び達成に向けた管理計画を定め、各業務提供者と個々の安全目標指標等について合意した上で、その安全管理システム（SMS）を継続的に監視、監督、監査を行う等により、安全の向上を図る取組を推進してきた。今後は、安全目標の達成状況等、SSPの実施状況の変化に対応したSSPの改定を適時に実施し、更なる航空安全対策の強化を進める。なお、2019年度末より新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、その影響を踏まえ、一部の監査や検査について延期又は書面等の対面以外の代替手段により実施する等、柔軟な対応を実施してきたところであるが、今後は航空需要の早期回復に向けて、安全レベルを維持しつつ状況に応じ業務提供者とも十分に連携した安全管理を実施してゆく必要がある。

また、訪日外国人の約9割が航空機を利用して訪日するため、国際航空を中心に航空はきわめて重要な役割を果たすことが期待されている。特に、2030年に、訪日外国人旅行者数6,000万人の高みを政府として目指しているところ、空港容量の拡大や空域の抜本的再編等の対策により、航空需要の増大への対応と、航空交通システムの安全維持・向上を一体として進めることが重要である。

更に、我が国初の国産ジェット旅客機であるMSJ（三菱スペースジェット）の開発、無人航空機の急速な利用拡大及び革新的な空の移動手段として期待がされている「空飛ぶクルマ」の社会実装に向けた検討など新たな取組が進行しており、安全向上のための技術開発等、新技術や産業の発展に伴う安全行政の新たな展開を図っていくことが喫緊の課題となっている。

講じようとする施策

【第11次計画における重点施策及び新規施策】

- 航空安全プログラムの更なる推進（1）
- 安全な運航の確保等に係る乗員資格基準や運航基準等の整備（2（1））
- 航空機の検査の的確な実施（3（2））
- 増大する航空需要への対応及びサービスの充実（4（1））
- 無人航空機の安全対策（5）

ICAO：International Civil Aviation Organization

SSP：State Safety Programme

SMS：Safety Management System

1 航空安全プログラムの更なる推進

SSPを導入し以下の施策に取り組むことにより、これまでの法令遵守型の安全監督に加え、国が安全指標及び安全目標値を設定してリスクを管理し、義務報告制度・自発報告制度等による安全情報の収集・分析・共有等を行うことで、航空安全対策を更に推進する。

(1) 業務提供者におけるSMS（安全管理システム）の強化

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を的確に設定するよう、連携を密にして指導、監督、助言を行う。その際、安全の向上のための取組により直結した指標と目標値を設定し、SMSの質の向上を促す。

(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、技術開発の状況等を踏まえて、民間航空の安全性の向上を目指し、必要となる民間航空の安全に係る基準等に適時適切に反映する。また、国際機関等によるガイダンス資料等の翻訳・配布等により国内の航空活動関係者の活用と安全活動の向上を促す。

我が国における取組により得た知見を踏まえ、国際会議等の議論に参画し、国際標準の改正やガイドラインの充実に貢献する。また、乱気流に係る事案については、引き続き航空運送事業者と共に発生要因の分析及び更なる再発防止策の検討等に取り組む。また、ICAOにおける重点的な取組である滑走路安全については、関係者による新たな体制の構築・活動を促す。

(3) 業務提供者に対する監査等の強化

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、定期的及び必要に応じ随時に監査、検査等を実施する。その際、安全情報の分析で得られたリスク傾向に応じた監査の重点事項の設定や随時監査の実施、業務提供者における不適切事案の再発防止に関する厳格な指導監督、業務提供者の特性に応じた安全対策の充実等の継続的な取組を行う。

(4) 安全情報の収集・分析等

ア 安全情報の収集

安全上の支障を及ぼす事態の再発防止及び予防的対策の実施に役立てるため、安全情報の義務報告制度、自発報告制度等を推進する。

義務報告制度については、業務提供者への指導・助言等により着実な報告を求めていくとともに、分野横断的な事態への対応を行うための航空安全当局の体制の見直しを図る。

自発報告制度については、安全情報を幅広く収集するため、あらゆる場面を活用して業務提供者や航空活動に従事する者に働きかける等制度の周知・広報活動を行う。また、自発報告制度運営事務局からの提言については、航空安全当局において有効に活用していくため、同制度の運用改善を進める。

イ 安全情報の分析等

業務提供者から報告を受けた安全情報等を，航空運送，空港，交通管制の分野別にそれぞれの視点に基づき分析し，必要な対策の審議・検討のほか，結果を各業務提供者と適切に共有をする。

安全に係るリスクに応じた安全対策を可能とするために，当該リスクの分布の把握を含めて評価・分析手法について検討を進める。また，世界的な動向を踏まえて安全上の支障を及ぼす事態の区分の傾向や特徴に応じて，きめ細かく情報を共有し，安全対策に反映させて行く。

安全情報の分析結果の公表に関しては，業務提供者が報告をしやすい環境づくり等も含め検討を進めるとともに，航空安全についての国民の正確な理解を深めるため，情報発信に努める。

(5) 安全文化の醸成及び安全監督の強化

ア 航空活動関係者との情報共有等

航空活動関係者に対して，安全監査，講習会，セミナー等を通じた知識の普及や安全情報の共有，意見の交換等の活動を行うとともに，特定操縦技能審査制度等を通じて，小型航空機等運航者に対する指導・監督を強化する。その他，国民に必要な情報提供や啓蒙を行うことも含め，安全文化の醸成促進をする。

イ 安全監督の強化

業務提供者等に対する監査・検査等を実施する職員に対し，能力向上のための研修などにより必要な知識・技量の習得及び維持を図る。あわせて航空安全当局において業務改善運動を進める。

2 航空機の安全な運航の確保

(1) 安全な運航の確保等に係る乗員資格基準や運航基準等の整備

安全を確保しつつ，航空輸送の発展等を図るためには，十分な技能を有する操縦士等の安定的な供給を確保することが必要である。このため，操縦士等の養成・確保に向け，技量向上に資する技能証明等諸制度の適切な運用及び必要な見直し等を含めた養成・確保に向けた取組を推進する。

航空機の運航に係る新たな技術や手法（無操縦者航空機の普及，衛星等の新しい通信サービスを用いた運航方式や乗員の疲労の科学的・体系的な管理方法等）について，ICAO や諸外国の動向を継続的に把握し，国内の運航基準への適切な反映を行う。

操縦士の日常の健康管理（アルコール摂取に関する適切な教育を含む。）の充実や身体検査の適正な運用に資する知識（航空業務に影響を及ぼす疾患や医薬品に関する知識を含む。）の普及啓蒙を図るとともに，航空会社の健康管理体制に対する定期的な監査・指導を実施する。さらに，操縦士の身体検査を行う医師（以下，「指

定医」という。)等に対する講習会の内容の充実化を図るとともに、指定医が所属する航空身体検査指定機関等に対する立入検査を強化することにより、更なる能力水準の向上・平準化を図る。

(2) 危険物輸送安全対策の推進

医療技術等の発展に伴う放射性物質等及び化学工業や電池工業の発展に伴う危険物の航空輸送量の増加並びに輸送物質の多様化に対応し、ICAO 及び国際原子力機関（IAEA）において国際的な危険物輸送に関する安全基準の整備・強化の検討が進められているところであり、我が国として輸送基準に関する技術的な提案をする等これに積極的に参画する。また、これらの動向を踏まえ所要の国内基準の整備を図る。

また、荷主を含め、危険物の航空輸送に携わる全ての関係者に対し、危険物教育訓練の徹底を図るとともに輸送の管理に関する指導を行う。

さらに、政府広報その他の手段を通じて、旅客の手荷物に含まれる危険物に関するルールの国民への周知・啓蒙を図る。

(3) 小型航空機等に係る安全対策の推進

小型航空機の事故を防止するため、平成 26 年度から、操縦者に対して操縦等に当たり、2 年以内に離着陸時の操縦や非常時の操縦技能及び知識が維持されているかどうかの審査を受けていることを義務付ける特定操縦技能の審査制度を施行している。当該制度における口述審査の内容等について、最近あった事例等を踏まえ適宜改正を行い、当該制度等を通じた操縦者の技量維持を図る。

また、小型航空機の操縦士や整備士に対する法令及び関係規程の遵守、教育訓練の徹底、的確な気象状況の把握等の周知徹底を図るため、関係団体と連携して安全講習会の開催等に取り組む。また、事故及び重大インシデント等が発生した際には必要に応じ、小型航空機の運航者に指導を行う。

小型航空機の利用実態を把握し、幅広い運航形態に応じたきめ細かい安全対策の検討充実を図る。

更に、小型航空機へ簡易型飛行記録装置（FDM）を搭載しての実証試験を行い、得られたデータの分析を通して活用方策を検討し普及促進を図る。

(4) 運輸安全マネジメント評価の実施

航空運送事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全への取組を的確に確認する。加えて、アルコール事案等事業者によるコンプライアンスを

IAEA : International Atomic Energy Agency

FDM : Flight Data Monitoring

徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

(5) 外国航空機の安全性の確保

我が国に乗り入れている外国航空会社の運航する機体に対する立入検査（ランプ・インスペクション）の充実・強化を図るとともに，外国航空機による我が国内での事故及び重大インシデント等の不具合が発生した際には，必要に応じ，関係国の航空安全当局及び日本に乗り入れている外国航空会社に対して原因の究明と再発防止を要請する。また，諸外国の航空当局と航空安全に係る情報交換を進める等連携の強化に努める。

(6) 航空交通に関する気象情報等の充実

航空交通に影響を及ぼす気象，地震，津波，火山噴火等の自然現象を的確に把握し，特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに，これらの情報の質的向上に努める。

また，気象，地震，津波，火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し，観測・監視体制の強化を図る。

3 航空機の安全性の確保

(1) 航空機，装備品等の安全性を確保するための技術基準等の整備

技術の進歩等に対応した航空機等の安全基準の策定，安全の向上に資する技術に関する調査等を実施するとともに，我が国の航空機の安全性に関する情報や外国政府，外国メーカー等から得られる安全確保に関する情報を収集及び分析し，関係者に提供する。

(2) 航空機の検査の的確な実施

航空機に対する型式証明等における設計検査の充実や国の検査に代わり基準適合性の確認を行う民間事業者の指導・監督等に万全を期す等，航空機検査体制の充実を図る。特に国産ジェット旅客機については，設計製造国として安全・環境基準への適合性の審査を適切かつ円滑に実施するとともに，運航開始後も安全性が維持・継続されるよう，的確に対応する。

(3) 航空機の運航・整備体制に係る的確な審査の実施

昨今の厳しい環境下においても航空運送事業者による必要な運航・整備体制の確保を図るため，航空機の運航・整備に対する審査及び指導・監督を的確に実施する。

4 航空交通環境の整備

(1) 増大する航空需要への対応及びサービスの充実

ア 国内空域の抜本的再編

2030年の訪日外国人旅行者数6,000万人の高みを政府として目指しているところ，国際競争力の強化及び首都圏空港の機能強化に資する整備を計画的に図る

必要がある。安全かつ効率的な運航を維持しつつ管制処理能力を向上させるため、国内の航空路空域等の抜本的な再編を行う。具体的には、管制空域の上下分離、複数の空港周辺の空域（ターミナル空域）の統合を着実に進め、管制処理能力の向上を図る。

イ 統合管制情報処理システム等の機能向上

管制処理能力の向上によって増大する航空需要に対応するため、統合管制情報処理システムについてハードウェアとソフトウェア両面での機能向上を図る。

ウ 小型航空機運航環境の整備

低高度空域における小型航空機の安定的な運航の実現を図るため、計器飛行方式による、既存航空路の最低経路高度の引き下げ、最低経路高度の低い新たな航空路の設定及びヘリポートへの進入・出発方式の設定について検討を進める。

また、海上部及び山間部における送電線への接触事故等を未然に防止するため、引き続き、運航者に対して物件情報の提供を行う。

エ 航空保安職員教育の充実

国内空域の抜本的再編を確実に進めるとともに、新技術や新方式の導入に適切に対応するため、必要な訓練機材の準備を進めるほか、研修訓練の到着目標や評価方法を明確化するなどの国際標準化された教育手法を導入するなど、教育体制の強化を図る。

オ 新技術や新方式の導入

航空機の運航効率の向上や悪天候時における就航率の向上等を図るため、計器着陸装置（ILS）が設置されていない空港や地形等により進入ルートに制約がある空港に対し、GPSを利用した航法精度の高い運航方式（RNAV）の展開や、静止衛星型衛星航法補強システム（SBAS）により、水平方向及び垂直方向の精度を高めた進入方式を実現する垂直方向ガイダンス付進入（LPV）の導入、また高精度かつ柔軟な進入方式の設定を可能とする地上型衛星航法補強システム（GBAS）の導入を進める。

カ 飛行検査体制の充実

SBASによるLPVやGBASを利用した進入など航法精度の高い運航方式の導入を円滑に進めるため、これらに対応した飛行検査・検証体制の構築を図る。

キ 電子地形・障害物データ提供の拡充

航空機運航者の利便性や情報品質の向上を図るため、航空機の運航に必要な

ILS : Instrument Landing System

RNAV : Area Navigation

SBAS : Satellite-based Augmentation System

LPV : Localizer Performance with Vertical guidance

GBAS : Ground Based Augmentation System

る空港周辺の地形や障害物等の基礎的情報をデジタルデータとして提供するとともに、対象となる空港の拡大を進める。

ク 将来の航空交通システムの構築に向けた取組

国際的な相互運用性を確保しつつ、長期的な航空需要の増加や地球環境問題等に対応するとともに、更なる安全性の向上を図るため、ICAO や諸外国と連携して、将来の航空交通システムに関する長期ビジョン（CARATS）の推進を図る。

ケ 大都市圏における拠点空港等の整備

国内・国際航空需要の増大に対応するため、大都市圏における拠点空港の整備を最優先課題として推進し、航空機の安全かつ円滑な運航を確保するための施設整備を行う。また、一般空港等についても、福岡空港の滑走路増設事業、那覇空港の国際線ターミナル地域再編事業等空港ゲートウェイ機能の強化による航空ネットワークの基盤強化や、地方航空ネットワークの安定的な確保を図るとともに、航空機の安全かつ安定した運航を確保するため空港の老朽化対策等を着実に実施する。

また、航空旅客ターミナル施設及び航空機においては、旅客の安全確保のため、高齢者、障害者等の安全利用に配慮した、段差の解消や運航情報提供設備の設置等のバリアフリー化を引き続き推進するとともに、総合的・一般的な環境整備を実現するなどの観点からユニバーサルデザイン化を図る。

(2) 航空交通の安全確保等のための施設整備の推進

ア データリンク通信の利用拡大

音声通信により発生する管制官及びパイロットの「言い間違い」や「聞き間違い」によるヒューマンエラーの防止等を図るため、現在洋上空域や地上（出発前）で活用されているデータリンク通信の航空路空域への導入を順次進める。

イ 航空路監視機能の高度化

航空路空域における更なる安全の確保等を図るため、航空路監視レーダーの一部を高精度な新型監視装置（航空路 WAM 等）に移行しつつ、現行の二次レーダーと連携させることにより、それぞれの特長を活かした高精度・高信頼な航空路監視網を構築する。

(3) 空港の安全対策等の推進

ア 滑走路誤進入対策の推進

ヒューマンエラー等に起因する滑走路誤進入を防止するため、管制指示に対するパイロットの復唱のルール化等管制官とパイロットのコミュニケーションの齟齬の防止に引き続き取り組む。

また、滑走路誤進入事案の情報を航空運送、交通管制、空港の分野横断的に共

CARATS : Collaborative Actions for Renovation of Air Traffic Systems

WAM : Wide Area Multilateration

有し、それぞれの視点に基づいた分析、必要な対策の審議・検討を行うほか、結果を各業務提供者と適切に共有をする。

イ 空港の維持管理の着実な実施

滑走路等の諸施設が常に良好な状態で機能するよう、定期的な点検等により劣化・損傷の程度や原因を把握し、老朽化の進んでいる施設について効率的かつ効果的な更新・改良を実施し、航空機の安全な運航を支える。

ウ 空港における災害対策の強化

大規模自然災害発生時には、空港は緊急物資及び人員等の輸送拠点として、航空ネットワークの維持、背後圏経済活動の継続性の確保等に大きな役割を果たしている。今後も、災害時に航空ネットワークの維持等を確実とするため、災害対策の強化を図る。

(ア) 災害への対応力の強化

災害時における滞留者対応や施設の早期復旧等を図るため各空港で策定された対応計画（BCP）に基づき、空港関係者やアクセス事業者等と連携し、災害時の対応を行うとともに、訓練の実施等による対応計画の実効性の強化に努める。

(イ) 空港インフラの強靱化の推進

航空輸送上重要な空港等について、災害時における緊急物資輸送拠点としての機能確保、航空ネットワークの維持や背後圏経済活動の継続性確保、さらには飛行中の航空機の安全確保を図るため、必要となる基本施設、管制施設等の空港施設の強靱化を推進する。

5 無人航空機等の安全対策

(1) 無人航空機の安全対策

無人航空機の有人地帯での補助者無し目視外飛行の実現に向け、機体認証・操縦ライセンス・運航管理ルール等に係る制度の検討・整備を進める。また、無人航空機の登録制度について、多数の申請を迅速かつ円滑に処理するためのオンラインシステムの整備等により、円滑な運用と定着を図る。さらに、国際的に検討されている無人航空機等の国際基準検討に引き続き参画し、国内ルール化を進める。

(2) 「空飛ぶクルマ」の安全対策

「空飛ぶクルマ」の社会実装実現に向けて、諸外国の動向を注視し、国際的な調和に努めつつ、機体の安全基準、操縦者の技能証明、運航安全基準等の安全の確保を推進する。また、「空の移動革命に向けた官民協議会」を通じて、「空の移動革命に向けたロードマップ」を踏まえた官民での議論を加速させ、必要な環境整備を推

各空港で策定された対応計画（BCP）：空港全体としての機能保持及び早期復旧に向けた目標時間や関係者の役割分担等を明確化した空港の事業継続計画(A2-BCP)

進する。

6 救助・救急活動の充実

(1) 搜索救難体制の整備

航空機の遭難，行方不明等に際して，迅速かつ的確な搜索救難活動を行うため，救難調整本部と関係行政機関の連携を強化するとともに，隣接国の搜索救難機関と連携した搜索救難体制を確立する。

(2) 消防体制及び救急医療体制を強化

国が設置管理する空港の消防体制については，国際的な基準に準拠して，化学消防車の配備等充実強化を図る。空港会社又は地方公共団体が設置管理する空港についても，同様に消防施設等の整備に努めるよう空港管理者を指導する。

また，空港における救急医療体制については，年次計画に従い救急医療活動に必要な医療資機材の配備等を進めるとともに，救急医療活動が的確かつ円滑に実施できるよう関係医療機関等との連携の強化を図る。

さらに，空港管理者が，事故発生時に備え，迅速かつ的確な消防・救急活動が行われるよう，空港の所在する市町村の消防機関等の関係機関との協力体制の構築を推進する。また，空港職員に対する，自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動を推進する。

7 被害者支援の推進

空港を離陸した自家用航空機が住宅地に墜落し，住民に死傷者を出す被害が発生するなどの事故の発生を受け，平成 29 年より，国が管理する空港等において自家用航空機を使用する際には，被害者保護のための航空保険（第三者賠償責任保険）に加入していることを確認することにより，無保険の状態で飛行することがないように対策を講じている。なお，国が管理する空港等以外の空港等においても同様の対策を要請している。

また，公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため，国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では，公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能，被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしている。引き続き，関係者からの助言をいただきながら，外部の関係機関とのネットワークの構築，公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催，公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等，公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

8 航空事故等の原因究明と事故等防止

航空事故及び航空事故の兆候（航空重大インシデント）の原因究明をさらに迅速かつ的確に行うため、調査を担当する職員への専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図るとともに、ドローン等新たな調査機材の導入、過去の事故等調査で得られたノウハウや各種分析技術、同種事故の比較分析など事故調査結果のストックの活用等により、調査・分析手法の高度化を図る。

我が国初の国産ジェット旅客機である MSJ（三菱スペースジェット）については、国際民間航空条約により設計製造国として求められる海外での事故等調査に必要な体制整備を推進する。

事故等調査の結果等に基づき、事故等の防止又は事故が発生した場合の被害の軽減のため、必要に応じて、国土交通大臣又は原因関係者へ勧告し、また国土交通大臣又は関係行政機関の長へ意見を述べることにより、必要な施策又は措置の実施を求め、航空交通の安全に寄与する。

これまでの事故等調査の結果が航空関係者に有効活用され航空事故等の防止につながるよう、関係者が関心を有するテーマに沿って、調査報告書を分かりやすく再整理し紹介する情報誌を発行する等の普及啓発活動を推進するとともに、調査報告書データベースのコンテンツや検索機能をさらに充実させる。

また、自然災害の激甚化や人手不足等の社会状況の変化に対応し、運輸安全委員会の知見、情報のストックを活用し、運航の安全性向上に貢献する。

国際民間航空条約に基づき、複数の国が関連する航空事故等の調査を確実に実施し、必要に応じて安全勧告を行うとともに、ICAO 事故調査パネル（AIGP）、国際航空事故調査員協会（ISASI）及びアジア航空事故調査員協会（AsiaSASI）等における事故等調査に関する検討に参加し、情報交換等を行うことにより、世界における航空交通の安全性向上に貢献していく。

9 航空交通の安全に関する研究開発の推進

国立研究開発法人等、研究開発を行う機関（以下「研究開発機関」という。）においては、航空機運航の安全性及び効率性の向上に関する研究開発、航空機運航による環境負荷低減に関する研究開発、航空機の安全な離着陸のための滑走路等空港土木施設の研究等を推進するとともに、関連研究開発機関相互の連絡協調体制の強化による総合的な研究開発等を推進する。

AIGP : Accident Investigation Panel

ISASI : International Society of Air Safety Investigators

Asia SASI : Asian Society of Air Safety Investigators