# 第3部 航空交通の安全についての施策

## 第1節 航空安全プログラム等の更なる推進

我が国の民間航空の安全性を向上するため、国が安全指標及び安全目標値を設定してリスクを管理するとともに、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安全管理システム（SMS）の強化
2 安全に関する航空法規等の策定・見直し等
3 業務提供者に対する監査等の強化
4 安全情報の収集・分析等
5 安全文化の醸成及び安全監督の強化

## 第2節 航空機の安全な運航の確保

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、独立行政法人航空大学校における着実な操縦士養成の実施や航空業界における女性活躍推進に向けた検討等、操縦士・整備士の養成・確保に向けた各種取組を推進する。

航空機の運航に係る新たな技術や手法（測位衛星を用いた運航方式等）等について、国際民間航空機関（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。

操縦士のアルコール摂取に関する適切な教育を含む日常の健康管理の充実や身体検査の適正な運用に資する知識の普及啓発を図るとともに、飲酒に係る不適切事案を発生させた航空会社に対しては要因分析・再発防止策の検討を指示し監査等を通じて取組の実施状況を確認するなど航空会社に対する指導・監督を実施する。さらに、操縦士の身体検査を行う医師（指定医）等に対する講習会、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着実に実施することにより、能力水準の維持・平準化を図る。

危険物輸送に関する国際的な安全基準の検討に積極的に参画し、我が国としての技術的な提案を行う。また、これらの動向を踏まえ国内基準の整備を図るとともに、危険物教育訓練の徹底・指導や、危険物に関するルールの周知・啓蒙を図ることで制度の実効性を高める。

小型航空機の事故を防止するため、「新技術の活用」、「操縦士に関する指導監督の強化」及び「安全情報の発信強化」の三つの柱で安全対策を推進していくこととし、メールマガジンやSNSによる安全情報の発信を強化していくほか、特定操縦技能審査を行う操縦技能審査員に対する講習の充実等により、更なる特定操縦技能審査制度の実効性向上に取り組む。また、令和７年の航空法等の一部改正により修了が求められることとなる操縦者のヒューマンエラー防止を目的とした技能発揮訓練により、滑走路への誤進入等の危険な事態の発生を防止するなど、小型航空機の安全対策を推進するほか、「新技術の活用」として「小型航空機用FDM導入ガイドライン」を活用してFDMの普及促進に向け取り組む。

事業者が社内一丸となって安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価については、運輸防災マネジメント指針を活用し、自然災害への対応を運輸安全マネジメント評価において重点的に確認するなど、事業者の取組の深化を促進する。

平成29年９月に航空機からの落下物事案が続けて発生したことを踏まえ、30年３月に「落下物対策総合パッケージ」を策定した。同パッケージに基づき、同年９月に「落下物防止対策基準」を策定し、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、本邦航空会社は31年１月から、外国航空会社は同年３月から適用している。また、29年11月より、国際線が多く就航する空港を離着陸する航空機に部品欠落が発生した場合、外国航空会社を含む全ての航空会社等から報告を求めている。報告

された部品欠落情報については、原因究明の結果等を踏まえて国として航空会社等への情報共有や指示、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おり、再発防止に活用している。引き続き、「落下物対策総合パッケージ」に盛り込まれた対策を関係者とともに着実かつ強力に実施していく。

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など連携の強化に努める。また、外国航空機の操縦士に対するアルコール検査の導入を図る。

悪天候による航空交通への影響を軽減し、航空機の運航・航空交通流管理を支援する航空気象情報について、更なる精度向上と適時・適切な発表及び関係機関への迅速な提供を実施するため、航空機の運航に必要な空港の気象状況を観測する装置の整備や高度化を進める。特に、令和８年度は、関西国際空港において、航空機の離着陸に多大な影響を及ぼす低層ウィンドシアー（大気下層の風の急激な変化）を検知する空港気象ドップラーライダーの更新整備を行う。くわえて、Web形式により情報提供を行う空港気象情報提供装置で効率的に情報を入手・分析できるよう、ユーザーが選択した複数の航空気象情報を重ね合わせて表示する機能を追加する。また、火山灰に対する航空交通の安全の確保及び効率的な航空機運航に資するよう、航空路火山灰情報や推定噴煙流向報を適時・適切に発表するとともに、令和７年11月の国際民間航空条約第三附属書第82次改正を踏まえ、定量的火山灰情報の提供に向けた取組を行う。

**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　危険物輸送安全対策の推進**
**３　小型航空機等に係る安全対策の推進**
**４　運輸安全マネジメント評価の実施**
**５　落下物防止対策の強化**
**６　外国航空機の安全性の確保**
**７　航空交通に関する気象情報等の充実**

## 第３節　航空機の安全性の確保

最新技術の開発状況や国際的な基準策定の動向等を踏まえ、航空機に係る安全性に関する技術基準等を整備するとともに、航空機の検査及び運航・整備審査を的確に実施することにより、航空機の安全性を確保する。

さらには、国産及び輸入航空機について、その安全性を確保するため、米国・欧州の航空当局等との密接な連携を実施していく。

**１　航空機に係る安全性を確保するための技術基準等の整備**
**２　航空機の検査の的確な実施**
**３　航空機の運航・整備体制に係る的確な審査の実施**

## 第４節　航空交通環境の整備

航空交通の安全を確保しつつ、航空輸送の増大に対応するため、予防的な安全管理体制により安全対策を進めるとともに、老朽化が進んでいる基本施設（滑走路、誘導路等）、航空保安施設（無線施設、航空灯火等）等の更新・改良等を実施する。さらに、災害時における緊急物資等輸送拠点としての機能確保や、航空ネットワークの維持及び背後圏経済活動の継続性確保と首都機能維持に必要となる滑走路等の耐震対策及び浸水対策等のハード対策を推進する。くわえて、ソフト対策として「統括的災害マネジメント」の考え方を踏まえ各空港で策定された空港BCP（A2（Advanced/

Airport)-BCP）に基づき、災害対応を行うとともに、訓練の実施等による実効性強化を図る。あわせて、被災地の空港の機能が停止又は低下した際に近隣空港が代替空港としての役割を担うための、他空港との連携に関する検討を実施する。

また、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、空の安全・安心確保のための対策に関係者と一丸となって着実に取り組む。さらに、最終的には、運輸安全委員会の事故調査報告も踏まえ、必要な対策を講じる。

**１　増大する航空需要への対応及びサービスの充実**
**２　航空交通の安全確保等のための施設整備の推進**
**３　空港の安全対策等の推進**

## 第５節　無人航空機等の安全対策

無人航空機については、登録制度や飛行の許可・承認制度のほか、機体認証制度や操縦ライセンス制度等を定めた航空法やガイドライン等により、引き続き飛行の安全を確保していく。また、「空の産業革命に向けたロードマップ2024」に沿って、より高度かつ高密度な運航を実現するための、ドローンの運航管理システム（UTM）の段階的導入や多数機同時運航の普及拡大に向けた環境整備等を進めていく。

小型無操縦者航空機については、山間地や災害時における物資輸送等への幅広い活用が期待されるため、早期実装に向けて当該機体の開発促進及び運航実現に必要となる安全基準等の整備を進めていく。

「空飛ぶクルマ」については、大阪・関西万博後の社会実装に向けて、安全性の審査を実施するとともに、社会受容性の向上、多様な機体や高度な運航（自動・自律飛行、高密度運航）等への対応、離着陸場の普及を進めるために、「空の移動革命に向けた官民協議会」において策定した「空の移動革命に向けたロードマップ」に基づき、官民一体となって取組を進めていく。

**１　無人航空機の安全対策**
**２　小型無操縦者航空機の安全対策**
**３　「空飛ぶクルマ」の安全対策**

## 第６節　救助・救急活動の充実

航空機の遭難、行方不明等に迅速かつ的確に対応するため、関係機関相互の連携を強化するなど救助・救急体制の充実・強化を図る。特に航空機の捜索・救難に関しては、遭難航空機の迅速な特定を行うため、国土交通省東京空港事務所に設置されている救難調整本部と捜索・救難に係る関係機関との実務担当者会議及び合同訓練を実施し、並びに救難調整本部において航空機用救命無線機（ELT）に登録された航空機、運航者等に関する情報の管理等を引き続き行う。

さらに、アジア太平洋地域における航空機の捜索・救難活動の連携強化のため、隣接国の捜索救難機関との間で、海上での遭難航空機発生を想定した捜索救難合同訓練を実施しているところ、引き続き、合同訓練実施国の拡大に向けて必要な調整を行うなど、ICAOによる「アジア太平洋捜索救難計画」を着実に進める。

また、高所や火元に近い箇所での消火活動が可能なHRET（High Reach Extendable Turret）の化学消防車両の導入とそれに備えた訓練を実施することにより、消防体制のより一層の強化を図っていくこととする。

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。

１　捜索救難体制の整備
２　消防体制及び救急医療体制の強化

## 第７節　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、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引き続き対策を講じる。

また、国土交通省公共交通事故被害者支援室においては、関係者からの助言を得ながら、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。

## 第８節　航空事故等の原因究明と事故等防止

引き続き、運輸安全委員会は、独立性の高い専門の調査機関として、航空の事故及び重大インシデントの調査により原因を究明し、国土交通大臣等に再発防止及び被害の軽減に向けた施策等の実施を求めていく。

調査においては、ドローン、3Dスキャン装置、CTスキャン装置等を活用し、より多様な事故現場又は事故対象物品に対して高精度なデータを取得するなど、新たな調査手法の導入により科学的かつ客観的な解析能力の強化を目指す。

## 第９節　航空交通の安全に関する研究開発の推進

「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、滑走路上における航空機等の衝突防止のため、デジタル技術等の活用による滑走路誤進入検知システムの強化や、航空交通管理の高度化を推進するための調査・研究を進める。

また、航空機の離着陸時の安全性向上等を目的として、滑走路等の設計・施工・補修及び点検方法の高度化に関する研究を行う。