

空港の安全に関わる情報
(令和 6 年度)

令和 7 年 12 月
国土交通省航空局

はじめに

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、民間航空の安全監督を行う者として民間航空の安全のために講ずるべき対策等について網羅的に定めた「航空安全プログラム(SSP: State Safety Programme)」を策定（平成 25 年 10 月）しています。

この SSP を実効あるものとしていくため、具体的な実施施策等を整理し航空安全プログラム実施計画を定め、この中で安全情報の評価・分析を行い、当該情報を整理し公表するとしています。

本報告書は、令和6年度(令和6年4月～令和7年3月)に発生した、空港分野(空港施設・運用業務)に関わる安全情報及び空港等に対する安全監査実施状況をとりまとめたものです。

目 次

I. 国における航空安全の向上への取組	2
II. 安全に関わる情報	2
1. 報告対象とする事態	2
2. 報告発生状況	3
3. 安全上の支障を及ぼす事態報告一覧	5
III. 安全監査実施状況	11
1. 安全監査の種類と目的	11
2. 安全監査実施状況	11

資料集

I. 国における航空安全の向上への取組

(1) 航空安全プログラム

国際民間航空機構(ICAO)は、締結国が「State Safety Programme (SSP)」を導入することを国際標準としました。

これを受け、国土交通省航空局は、民間航空を監督するものとして、民間航空の安全のために、自らが講ずべき対策を網羅的に定める規程として、「航空安全プログラム」(平成 25 年 10 月)を策定しました。

これらの施策の詳細等については、「航空安全プログラム」下記 URL を参照下さい。

http://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk2_000005.html

II. 安全に関わる情報

空港施設・運用業務に起因する下記の事態が発生した際、空港管理者から安全情報として報告がなされます。

1. 報告対象とする事態

(1) 航空法第76条第1項各号に規定する航空事故のうち、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事態。

(2) 航空法第76条の2に規定する事態(重大インシデント)のうち、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事態。

(3) 当該空港において発生した安全上の支障を及ぼす事態。

- ① 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であって、以下に掲げるもの
 - ・ 旅客が死傷した事態
 - ・ 作業又は工事に従事する者が死亡・重傷を負った事態、又は負傷したことにより4日以上上の休業となった事態
 - ・ 航空機と、空港施設、車両又はその他の物件等が衝突又は接触することにより航空機が損傷した事態
- ② 空港の施設、設備、機器等の突発的な不具合や損傷により航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態であって、以下に掲げるもの
 - ・ 滑走路又は誘導路(エプロン誘導路及びスポット誘導経路を含む)の舗装面が剥離、陥没、ひび割れ、隆起、轍掘れ、平坦性が損なわれた等があり、緊急補修実施等のため当該場所を実運用時間内に閉鎖した事態
 - ・ 制限区域内で使用する機材又は車両の突発的な不具合若しくは障害により、滑走路を実運用時間内に閉鎖した事態
 - ・ 消防用の機材又は車両の突発的な障害により、空港の消火能力が低下した事態
 - ・ 空港用地内の作業において空港施設等を誤って破損させ、当該施設が使用不能となった事態、又は復旧の不備等により当該施設が実運用時間内に使用不能となった事態

- ③ 誤った操作、運用により航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態であって、以下に掲げるもの
- ・ 人若しくは車両が、管制機関等の進入許可が必要な区域に無許可で進入した、又は管制機関等との連絡体制を維持すべき状態において維持できなくなった事態
 - ・ 航空情報により閉鎖された区域に、航空機が誤って進入した事態
 - ・ 上記に定める事態のほか、誤った操作又は運用により安全基準を逸脱した事態
- ④ 当該空港の設置管理者が管理する空港内の一般道路の構造や維持管理の不備に起因する事故により当該空港の利用者等に安全上の支障を及ぼした事態であって、以下に掲げるもの
- ・ 舗装面の陥没又は冠水等若しくは管理上の不備に起因する事故により、人が死亡又は重傷を負った事態
 - ・ 施設（橋梁等）の一部又は全部が破損したこと等に起因して、人が死亡又は重傷を負った事態

2. 報告発生状況

2. 1 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機事故・重大インシデントの発生件数

(1) 航空事故 : 0 件

(2) 重大インシデント : 1 件

概要:

令和6年 11 月 28 日 スプリングジャパン貨物機(エアバス式 A321-231 型)は、新千歳空港のB滑走路の着陸許可を受け進入中、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。

事故等の種類: 他の航空機等が使用中の滑走路への着陸の試み

調査状況 : 運輸安全委員会にて調査中

死傷者数 : 無し

2. 2 安全上の支障を及ぼす事態の発生件数

単位: 件

	令和6年度												
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
安全上の支障を及ぼす事態	10	10	5	11	7	9	13	4	10	8	14	5	106
制限区域内事故	4	5	3	3	4	2	6	3	7	5	9	3	54
施設・設備の破損	5	2	1	5	2	2	5			2	1	1	26
誤まった操作・運用	1	3	1	3	1	5	2	1	3	1	4	1	26
空港道路の管理不備													0

2. 3 区内識別発生件数

- (1) 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

単位: 件

	令和6年度												
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
制限区域内事故	4	5	3	3	4	2	6	3	7	5	9	3	54
作業員の負傷	1	3	2	1	3	1	4	1	6	4	4	3	33
旅客の負傷	1	1		1					1		1		5
航空機の損傷	2	1	1	1	1	1	2	2		1	4		16

- (2) 空港の施設、設備、機器等の突発的な不具合や損傷により航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態

単位:件

	令和6年度												
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
施設・設備の破損	5	2	1	5	2	2	5			2	1	1	26
舗装破損	3	2	1	5	2	2	3			1	1	1	21
消火能力の低下	1						2						3
その他	1									1			2

- (3) 誤った操作、運用により航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態

単位:件

	令和6年度												
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
誤まった操作・運用	1	3	1	3	1	5	2	1	3	1	4	1	26
無許可進入		2	1	3	1	4	1	1	1	1	3		18
誤進入	1	1				1	1		2		1	1	8
基準逸脱													0

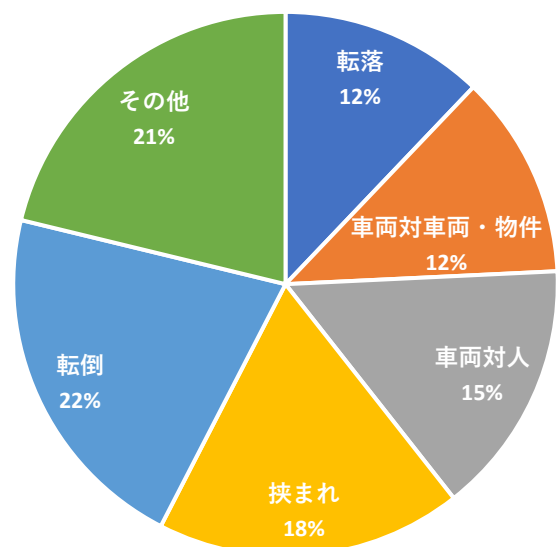
- (4) 当該空港の設置管理者が管理する空港内の一般道路の構造や維持管理の不備に起因する事故により当該空港の利用者等に安全上の支障を及ぼした事態

・令和6年度の発生はなかった。

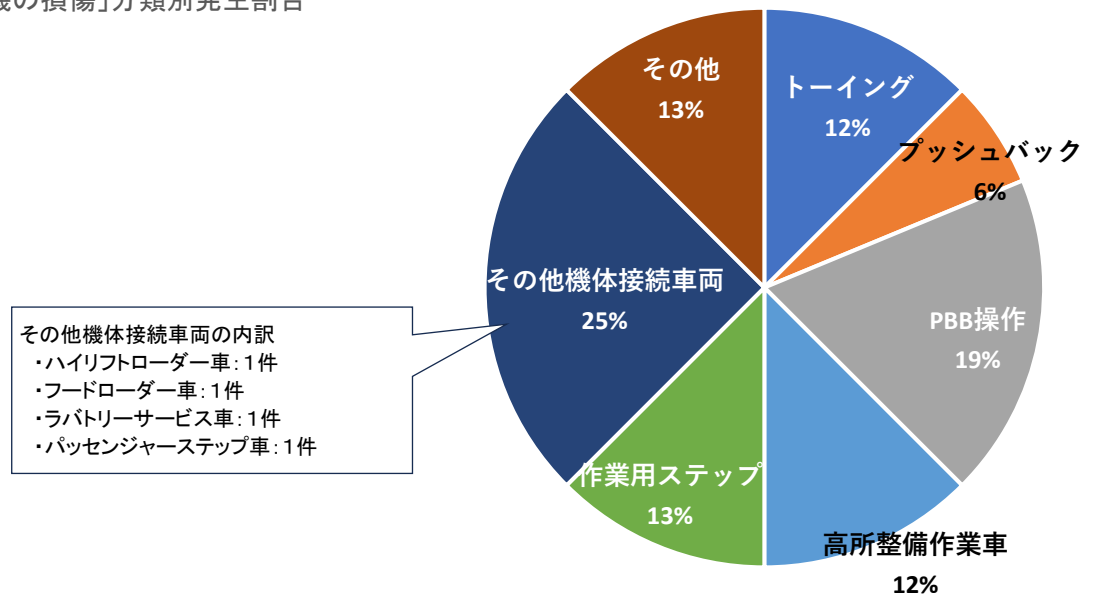
2. 4 区分内識別発生原因・事案の傾向

制限区域内事故や無許可進入・誤進入事案の原因については、当事者の錯誤・失念によるエラーが多くみられる。

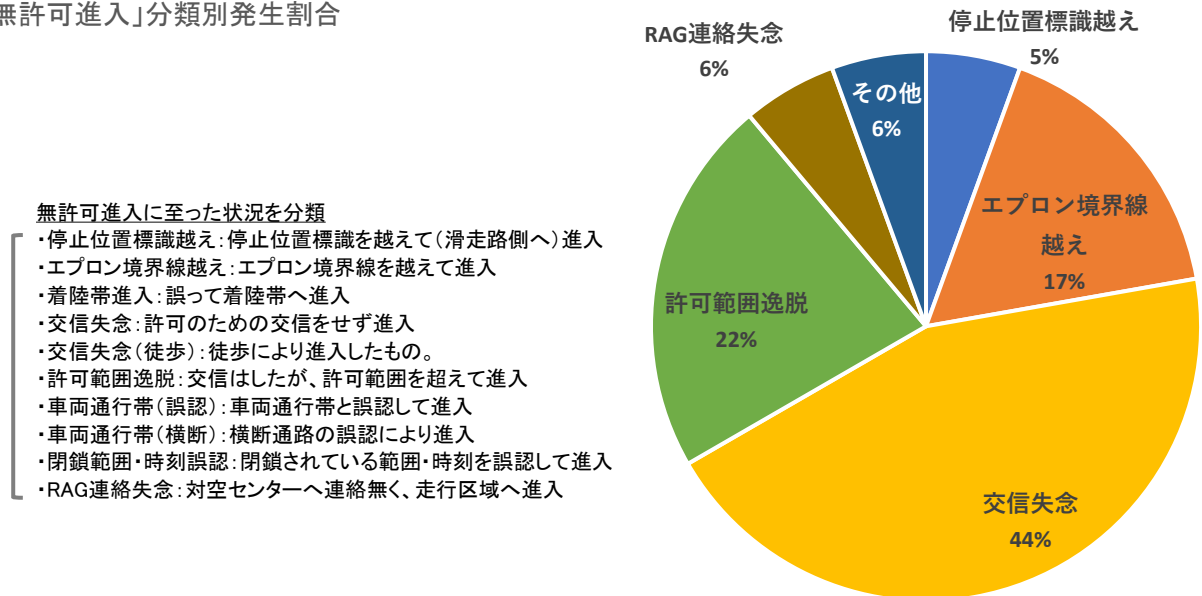
「作業員の負傷」分類別発生割合



「航空機の損傷」分類別発生割合



「無許可進入」分類別発生割合



3. 安全上の支障を及ぼす事態報告一覧

(1) 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

① 作業若しくは工事に従事する者が負傷したことにより4日以上の休業となった事態

番号	発生日	報告機関	発生場所	事態の概要
1	4月16日	関西国際空港	エプロン	作業員が到着便の貨物取卸作業のため、カーゴルームへ進入する際、カーゴドア開口部上部に頭を打ち、転倒し負傷した。
2	5月17日	中部国際空港	エプロン	作業員がドーリーに搭載されたコンテナの整理作業を行っている最中に、別の作業員が当該ドーリーに接続したトーイングトラクターを発進させたため、当該作業員がドーリーの車輪に足を轢かれ負傷した。
3	5月27日	関西国際空港	エプロン	トーイングトラクターを移動させるため車両を発進した際、人力で移動していたトパー先端に接触し、衝撃によりトパーが当該作業員の左足に接触し負傷した。
4	5月30日	東京国際空港	エプロン	コンテナドーリーの連結作業の際、連結の補助作業をしていた作業員がトーイングトラクターを用いてドーリーを押したため、作業中の作業員が指を挟み負傷した。
5	6月13日	高松空港	その他	コンテナ内部に入り手荷物の積み付け作業をしていた作業員が、当該コンテナ内から飛び降りた際、車両衝突防止用のボラードにぶつかり負傷した。
6	6月20日	福岡空港	エプロン	作業員がエアコンホースを片付ける際、埋設式エアコン設備のダンパー開閉レバーに手を挟み負傷した。
7	7月22日	出雲空港	エプロン	作業員がバードスイープのため、駆逐煙火を着火したところ、2発目が手で暴発し負傷した。
8	8月28日	東京国際空港	滑走路	航空機牽引作業中、ノッキング現象が発生し航空機牽引車が大きく前後・上下に揺れたため、当該牽引車の運転手が負傷した。
9	8月29日	東京国際空港	エプロン	作業員が貨物トーイングトラクターを発進させた際、連結していたコンテナドーリーの残留荷物の確認をしていた別の作業員が動きだしたコンテナドーリーに左足を轢かれ負傷した。
10	8月30日	下地島空港	その他	作業員がトラック(重機運搬用)にコンバインドローラー(地盤締固め車両)を積載中、横滑りを起こしたため、当該ローラーの運転手が地上に飛び降りた際、負傷した。
11	9月30日	関西国際空港	その他	作業員がトーイングトラクター(以下、TT車)を運転し、置場に進入した際、立哨警備をしていた警備員に接触し、当該警備員が負傷した。
12	10月7日	関西国際空港	その他	バルクカートの連結作業が完了し、補助員が触手により連結ピンを確認した際、運転手がバルクカートから降車した振動により車両が動き、連結部に挟まれ負傷した。
13	10月11日	成田国際空港	エプロン	機体の客室整備作業のため、客室整備用ステップを作業員10名で手押しにより移動した際、前方の作業員が車輪に轢かれ負傷した。
14	10月15日	美保飛行場	エプロン	GSE 置き場で機体の除雪車両を点検していた作業員が当該車両上部から転落し負傷した。
15	10月19日	関西国際空港	エプロン	トーイングトラクター(以下、TT車)が、前方の一時停止線で停止中の他の車両に追突し、一時停止中のTT車の運転手が負傷した。

16	11月27日	東京国際空港	エプロン	出発機のプッシュバック作業の際、ノーズタイヤとチョークが圧着し外れなったことから、車両に備え付けているチョークで叩いて外そうとした際に、指を挟み負傷した。
17	12月10日	東京国際空港	エプロン	機内清掃車両のスライドドアの動きが悪かったため、二人がかりでドア閉めていたところ、作業員がスライドドアの縁に手を挟み負傷した。
18	12月13日	東京国際空港	エプロン	作業員が、高所作業車架装部の階段を降りていた際、体制を崩し地面に飛び降り負傷した。
19	12月13日	旭川空港	エプロン	貨物搭載業務において、貨物室ドア上部と郵便コンテナの間に右手が挟まれ負傷した。
20	12月17日	下地島空港	その他	作業員が、傾斜のある箇所で小型草刈り機(手押し式)により除草作業しようとした際、当該草刈り機が横滑りした反動で作業員が転倒し、負傷した。
21	12月18日	新千歳空港	エプロン	機内清掃作業のため作業車両が移動中、前方で一時停止していた牽引中のドーリーに追突し、追突した作業車両に乗車していた作業員が負傷した。
22	12月27日	東京国際空港	その他	車両通路の停止線で一時停止していたトーイングトラクターに後ろから追走してきたフォードローダーが追突し、トーイングトラクターの運転手が負傷した。
23	1月10日	新千歳空港	エプロン	作業員がハイリフトローダー運転席横の梯子を下りる際、足を踏み外し地上に転落して負傷した。
24	1月21日	新千歳空港	エプロン	作業員が、到着便に備えスポット内の異物等の点検中、凍結した路面により転倒し負傷した。
25	1月22日	新千歳空港	その他	受託手荷物返却作業において、コンテナ内の手荷物がコンテナ外に滑り落ち、作業員の足に接触し負傷した。
26	1月24日	関西国際空港	エプロン	作業員が、トーイングトラクターから降車した際、転倒し負傷した。
27	2月8日	奄美空港	場周道路	作業員が化学消防車のホースを車両上部に格納するため、車両備え付けの梯子を登る際、転落し負傷した。
28	2月8日	成田国際空港	エプロン	作業員が貨物トーイングトラクターを運転中、他の作業員がに接触し負傷した。
29	2月19日	新潟空港	その他	消防職員が、消防車の誘導路のため、移動中、凍結した路面により転倒し負傷した。
30	2月25日	関西国際空港	エプロン	コンテナをドーリーの移送する作業において、作業員がコンテナの間で作業していた際、別の作業員がコンテナを後方から押し出したため、コンテナに作業員が接触し、負傷した。
31	3月12日	福岡空港	エプロン	作業員が機体後方貨物ドアをオープン作業において、使用していた作業用ステップから転落し負傷した。
32	3月21日	大阪国際空港	エプロン	作業員が、給水車の給水作業において、車両後方階段部から荷台に登る際、ターミナル軒下の天井に頭部を接触し、バランスを崩し転落し負傷した。
33	3月26日	東京国際空港	エプロン	作業員が到着便の貨物取卸作業において、取り降ろした貨物をハイリフトローダー車からコンテナドーリーに移送するため、ターンテーブルを回転させた際、体制を崩し、転倒し負傷した。

② 旅客の死傷

番号	発生日	報告機関	発生場所	事態の概要
1	4月1日	丘珠空港	エプロン	出発便の旅客が搭乗のためスポットを歩行中、路面でつまづき、転倒し、負傷した。
2	5月27日	名古屋空港	エプロン	旅客がパッセンジャーステップから降機する際、バランスを崩して足をひねり足首を骨折した。
3	7月17日	福岡空港	エプロン	到着便の旅客がランプバス搭乗する際、乗降口ステップ付近で転倒し、負傷した。
4	12月29日	東京国際空港	エプロン	旅客を乗せたランプバスが車両通路を走行中、急ブレーキとハンドル操作により、乗客1名が転倒し、負傷した。
5	2月9日	東京国際空港	エプロン	旅客がパッセンジャーステップ車で降機していた際、転倒し負傷した。

③ 航空機と、空港施設、車両又はその他の物件等が衝突又は接触することにより航空機が損傷した事態

番号	発生日	報告機関	発生場所	事態の概要
1	4月9日	東京国際空港	エプロン	作業員が出発機の給油作業を終え、使用した脚立をそのまま給油口近くに残置した結果、強風により脚立が倒れ、右エンジン下部に接触し、航空機が損傷した。
2	4月17日	成田国際空港	エプロン	作業員がパッセンジャーステップ車を隣接ポット機体後方に仮置きする際、駐機中の機体の左側水平尾翼に接触し、機体が損傷した。
3	5月23日	東京国際空港	エプロン	離陸のためスポットからプッシュバックを開始した機体の左翼端と隣接するスポットにトーイングにより駐機しようとしていた機体の右翼端が接触し、両機とも損傷した。
4	6月30日	関西国際空港	エプロン	作業員が到着機のPBB装着作業の際、PBB操作を誤り機体に接触し損傷した。
5	7月15日	東京国際空港	エプロン	機体を牽引車両によりエンジン試運転場に駐機する際、左水平尾翼を後方のフェンスに接触させ、航空機が損傷した。
6	8月26日	新千歳空港	エプロン	汚水作業のため、汚水車を航空機へ接近させる際、機体に接触し機体胴体部分が損傷した。
7	9月23日	東京国際空港	エプロン	貨物を搭載するため、整備機材搬送車を機体貨物室ドアへ接近させた際、車両後部を貨物室ドア上部に接触させ、機体が損傷した。
8	10月7日	東京国際空港	エプロン	ハイリフトローダー車の装着訓練中、機体から車両を離脱させようとした際、右主翼に接触し、機体が損傷した。
9	10月11日	東京国際空港	エプロン	機体の整備定例作業のため高所作業車のデッキ位置を微修正した際、水平尾翼に接触し、機体が損傷した。
10	11月13日	新千歳空港	エプロン	出発便の機内食の搭載作業において、フードローダー車の荷台を上昇させた際、機体ドアに接触し、機体が損傷した。
11	11月21日	関西国際空港	エプロン	到着機の旅客搭乗橋(以下、PBB)の装着作業において、PBBのトラブルにより部品が機体に接触し、損傷した。
12	1月29日	東京国際空港	エプロン	高所作業車を駐機中の航空機に向け後退中、作業台が機体と接触し、損傷した。
13	2月2日	福島空港	エプロン	到着機がスポットに駐機する際、マーシャラーが航空機停止位置を誤り、PBBに左翼が接触し、損傷した。

14	2月7日	東京国際空港	エプロン	作業員が機体の定例整備作業において、作業用脚立を移動する際、機体に接触させ損傷した。
15	2月9日	関西国際空港	エプロン	出発便の PBB 離脱作業の際、PBB が機体と接触し機体が損傷した。
16	2月22日	東京国際空港	エプロン	航空機を牽引中、連結部が外れ航空機側の連結部が損傷した。

(2) 空港の施設、設備、機器等の突発的な不具合や損傷により航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態

① 滑走路又は誘導路の舗装面が剥離、陥没、ひび割れ、隆起、轍掘れ、平坦性が損なわれた等があり、緊急補修実施等のため当該場所を実運用時間内に閉鎖した事態

番号	発生日	報告機関	発生場所	事態の概要
1	4月13日	下地島空港	滑走路	運用開始前点検中にコンクリート目地部分に不具合を発見、緊急補修が必要と判断し、滑走路を閉鎖した。
2	4月19日	下地島空港	滑走路	運用開始前点検中にコンクリート目地部分に不具合を発見、緊急補修が必要と判断し、滑走路を閉鎖した。
3	4月25日	那覇空港	誘導路	定時点検中にアスファルト舗装不具合を発見、緊急補修が必要と判断し、誘導路を閉鎖した。
4	5月20日	新千歳空港	誘導路	定時点検中にアスファルト舗装不具合を発見、緊急補修が必要と判断し、誘導路を閉鎖した。
5	5月20日	成田国際空港	誘導路	運用開始前点検中にコンクリート目地部分に不具合を発見、緊急補修が必要と判断し、誘導路を閉鎖した。
6	6月28日	松山空港	誘導路	定時点検中にアスファルト舗装不具合を発見、緊急補修が必要と判断し、誘導路を閉鎖した。
7	7月1日	成田国際空港	誘導路	パイロットレポートにより、誘導路で舗装破損を発見、緊急補修が必要と判断し、誘導路を閉鎖した。
8	7月2日	成田国際空港	誘導路	パイロットレポートにより、誘導路で舗装破損を発見、緊急補修が必要と判断し、誘導路を閉鎖した。
9	7月5日	旭川空港	誘導路	経過観察中の誘導路において、グルーピングの変状を確認したため、清掃作業が必要と判断し、誘導路を閉鎖した。
10	7月7日	東京国際空港	誘導路	パイロットレポートからの航空管制運航情報官による確認にて、誘導路でアスファルト舗装の不具合を発見、緊急補修が必要と判断し、誘導路を閉鎖した。
11	7月22日	東京国際空港	誘導路	パイロットレポートからの航空管制運航情報官による確認にて、誘導路でアスファルト舗装の不具合を発見、緊急補修が必要と判断し、誘導路を閉鎖した。
12	8月12日	関西国際空港	誘導路	飛行場面臨時点検中にアスファルト舗装不具合を発見、剥離した舗装の除去が必要と判断し、誘導路を閉鎖した。

13	8月30日	東京国際空港	誘導路	航空会社からの連絡により、誘導路で舗装破損を発見、緊急補修が必要と判断し、誘導路を閉鎖した。
14	9月11日	那覇空港	誘導路	パイロットレポートにより、誘導路で舗装破損を発見、緊急補修が必要と判断し、誘導路を閉鎖した。
15	9月12日	那覇空港	誘導路	朝の定時点検中に、誘導路で舗装破損を発見、緊急補修が必要と判断し、誘導路を閉鎖した。
16	10月2日	宮崎空港	誘導路	不発弾の爆発により、S6 誘導路の東側ショルダーの一部が陥没しており、滑走路を含む周辺約 200m の範囲にアスファルト片が散乱していたため、滑走路及び誘導路の一部を閉鎖した。
17	10月4日	那覇空港	誘導路	パイロットレポートにより、誘導路で舗装不具合を発見、緊急補修が必要と判断し、誘導路を閉鎖した。
18	10月18日	宮古空港	滑走路	パイロットレポートにより、滑走路で舗装破損を発見、緊急補修が必要と判断し、滑走路を閉鎖した。
19	1月23日	新千歳空港	誘導路	定時点検中に H4 誘導路及び J6 誘導路の交差部の舗装(アスファルト舗装とコンクリート舗装の境界部)で3cm の段差を発見、緊急補修が必要と判断し、誘導路を閉鎖した。
20	2月16日	新千歳空港	誘導路	パイロットレポートにより、A1 誘導路で舗装破損を発見、緊急補修が必要と判断し、誘導路を閉鎖した。
21	3月20日	東京国際空港	誘導路	パイロットレポートにより、C 誘導路で舗装破損を発見、緊急補修が必要と判断し、誘導路を閉鎖した。

② 消防用の機材又は車両の突発的な障害により、空港の消火能力が低下した事態

番号	発生日	報告機関	発生場所	事態の概要
1	4月7日	種子島空港	その他	化学消防車(6000 ㍓級)のギアの不調で走行ができないことが判明し、カテゴリーダウン(7→6)となった。
2	10月8日	沖永良部空港	その他	化学消防車(6,000 ㍓級)の油漏れを確認、早期の復旧が見込めないことが判明し、カテゴリーダウン(6→5)となった。
3	10月14日	静岡空港	その他	化学消防車(12,500 ㍓級)のセルモーターの不調で走行ができないことが判明し、カテゴリーダウン(9→8)となった。

③ 制限区域内で使用する機材又は車両の突発的な不具合若しくは障害により、滑走路を実運用時間内に閉鎖した事態

④ 空港用地内の作業において空港施設等を誤って破損させ、当該施設が使用不能となった事態、又は復旧の不備等により当該施設が実運用時間内に使用不能となった事態

番号	発生日	報告機関	発生場所	事態の概要
1	4月15日	与論空港	着陸帯	ユニック車が着陸帯内で故障し移動不可となり、滑走路を閉鎖した。

2	1月22日	成田国際空港	誘導路	誘導路補修工事が終了予定時刻(5:20)までに終わらず、誘導路閉鎖を延長し、施工を継続することとなったため、閉鎖対象の誘導路が実運用時間内に使用不能となった。
---	-------	--------	-----	---

(3) 誤った操作、運用により航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態

- ① 人若しくは車両が、管制機関等の進入許可が必要な区域に無許可で進入した、又は管制機関等との連絡体制を維持すべき状態において維持できなくなった事態

番号	発生日	報告機関	発生場所	事態の概要
1	5月2日	徳之島空港	滑走路	バードスイープの要請を受けた担当職員(空港管理者)が管制機関に許可(電話連絡)を得ず、誘導路及び滑走路に進入した。
2	5月28日	新千歳空港	エプロン	トーイングによるスポット移動のためプッシュバックする際、管制官の許可を得ずプッシュバックを開始し、エプロン誘導路に進入した。
3	6月26日	福井空港	滑走路	回転翼機の着陸後、一時退避していた灯火施設の現地調査車両が作業を再開する際、空港管理事務所職員が対空センターの許可を得ず、着陸帯内に進入させた。
4	7月11日	東京国際空港	滑走路	トーイング車両が滑走路手前の誘導路で停止し滑走路の横断許可を待っていた際、別のトーイング車両に対する滑走路横断許可を自機に対するものと誤認し、許可を得ず滑走路に進入した。
5	7月19日	新潟空港	滑走路	場内点検を終えエプロンから庁舎へ帰投する際、通常のルートである場周経路へ入らず、誤って誘導路から滑走路に進入した。
6	7月22日	中部国際空港	エプロン	給水車が機体後方へ移動する際、誤ってエプロン境界線を越え、管制官の許可を得ず誘導路に進入した。
7	8月23日	成田国際空港	誘導路	トーイングにより航空機牽引車が走行中、A誘導路を滑走路と誤認識し、管制塔の許可を得ず、A誘導路に進入した。
8	9月2日	出雲空港	滑走路	作業員が、滑走路上でバードスイープ作業を実施中、車外に出て煙火の打ち上げを行っていたが、管制塔からの待避指示に気づかず作業を継続した結果、到着機が着陸復行した。
9	9月7日	東京国際空港	エプロン	作業員がバードスイープのためエプロン誘導路付近に出動した際、管制官の許可を得ず、エプロン誘導路に進入した。
10	9月15日	中部国際空港	エプロン	ケータリング搭載作業のため機体後方を後方を通過中、管制官の許可を得ず、エプロン境界線を越えてエプロン誘導路に進入した。
11	9月25日	中部国際空港	誘導路	定例の灯火点検のため走行中、スポットでエンジン試運転している航空機を避けるため経路を迂回した際、管制の許可を得ず誘導路に進入した。
12	10月11日	岡南飛行場	滑走路	作業員が、バードスイープのため誘導路の停止線標識手前で待機していた際、車両を発進し許可を得ず、停止線標識を超え、滑走路側に進入した。
13	11月10日	釧路空港	エプロン	スポット間の移動のための機体をプッシュバックする際、管制官の許可を得ずにエプロン境界線を越えて誘導路に進入した。
14	12月6日	函館空港	エプロン	空港管理者が、飛行場面の定時点検において、管制官から待機指示を受けたにもかかわらず、走行許可を受けたと誤認し、誘導路に進入した。
15	1月22日	成田国際空港	誘導路	工事作業員が工事の遅れにより運用開始した誘導路を管制官の許可

				を得ず、進入した。
16	2月20日	新千歳空港	誘導路	機材整備に伴うスポット移動のためにトーイングする際、管制官の許可を得ず、プッシュバックを開始し、誘導路に進入した。
17	2月20日	能登空港	滑走路	測量作業のため、工事作業員が大阪対空センターの許可を得ず、誘導路及び滑走路に進入した。
18	2月21日	東京国際空港	誘導路	工事作業員が工事閉鎖箇所を示すカラーコーンを設置するため、工事閉鎖範囲を誤り、管制官の許可を得ず、運用中の誘導路に進入した。

② 航空情報により閉鎖された区域に、航空機が誤って進入した事態

番号	発生日	報告機関	発生場所	事態の概要
1	4月23日	東京国際空港	誘導路	出発機がD滑走路に向かうため、管制官からの指示を受け正しく復唱したものの、誤って閉鎖中の誘導路L5に進入した。
2	5月21日	東京国際空港	誘導路	到着機がC滑走路に着陸後、スポットへ向かう際、管制指示を正しく復唱したものの、閉鎖中の誘導路P11に誤って進入した。
3	9月10日	新千歳空港	誘導路	到着機が滑走路19Lに着陸後、誤って閉鎖中のB9誘導路に進入した。
4	10月21日	東京国際空港	滑走路	到着機がC滑走路に着陸後、管制官からの指示を正しく復唱したものの、誤って閉鎖中のA滑走路を左折し、A滑走路上で停止した。
5	12月25日	中部国際空港	エプロン	到着機が、スポットに向けて地上走行中、管制官の指示を正しく復唱したものの、閉鎖中のE2へ進入した。
6	12月30日	東京国際空港	滑走路	出発機が滑走路05に向けて走行中、管制官からの経路指示を正しく復唱したものの、誤ってA滑走路の閉鎖区域に進入した。
7	2月23日	東京国際空港	誘導路	出発機が滑走路05に向けて走行中、管制官からの経路指示を正しく復唱したものの、誤って閉鎖中のA5誘導路に進入した。
8	3月6日	新千歳空港	誘導路	到着機がB滑走路に着陸後、閉鎖中のB5誘導路へ誤って進入した。

③ 誤った操作又は運用により安全基準を逸脱した事態

番号	発生日	報告機関	発生場所	事態の概要
事案発生なし				

(4) 当該空港の設置管理者が管理する空港内の一般道路の構造や維持管理の不備に起因する事故により当該空港の利用者等に安全上の支障を及ぼした事態

番号	発生日	報告機関	発生場所	事態の概要
事案発生なし				

Ⅲ. 安全監査実施状況

1. 安全監査の種類と目的

(1) 定期検査

航空法第 47 条に基づき航空法施行規則第 92 条で規定する機能確保基準に従い、空港施設・運用業務の適切な遂行の確保を目的に実施する立入検査。定期検査は 3 年に 1 回（公共用ヘリポートは 6 年に 1 回）を標準とする。

(2) SMS 監査

安全に係るリスクの管理状況など、安全管理システムに限って、その適切な遂行の確保を目的に実施する立入検査。SMS 監査は大規模空港を対象に 3 年に 1 回を標準とする。

2. 安全監査実施状況

(1) 安全監査実施数

令和6年度	大規模空港	国等管理空港	地方等管理空港	公共用 ヘリポート	計
定期検査	3	8	21	0	32
SMS監査	2	－	－	－	2

(2) 不適切事項

安全監査において、航空法（同施行令及び施行規則を含む）に明示された基準等に適合していない、または航空法に基づき策定した指針や関係基準等に適合していないと認められた事項。

不適切事項が確認された場合、空港管理者は、一定期間内に不適切事項を改善するための計画を策定し、提出する必要がある。

① 安全監査における不適切事項の数

令和6年度	大規模空港	国等管理空港	地方等管理空港	公共用 ヘリポート	計
定期検査で確認された不適切事項数	2	13	10	0	25

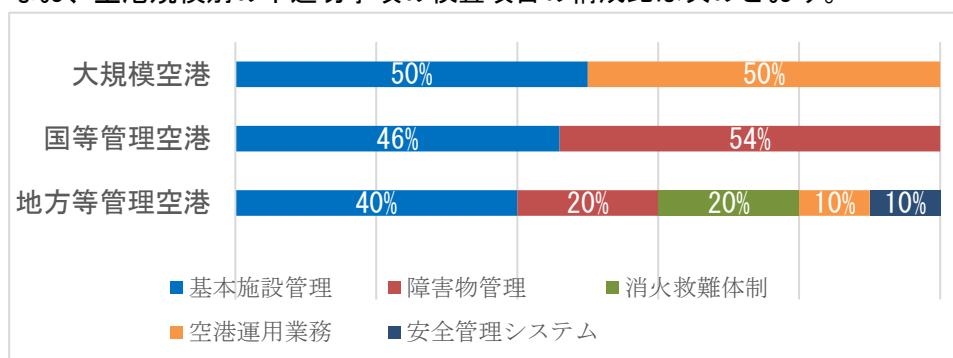
※ 令和 6 年度に実施した安全監査において不適切事項が確認されたのは定期検査のみであった。

② 不適切事項の内訳

不適切事項 25 件（32）について、大規模空港で 2 件（3）、国等管理空港で 13 件（8）、地方等管理空港で 10 件（21）が確認されている。

（括弧内は実施した定期検査の数。）

なお、空港規模別の不適切事項の検査項目の構成比は次のとおり。



③ 検査項目と主な検査内容

検査対象となる検査項目と主な内容は、以下の表のとおり。

(表中の「空港機能管理規程」は、航空法の機能確保基準に従って空港の管理を適切に行うために、空港管理者が定める空港の管理運用を行うための規程)

検査項目	検査内容(主なもの)
総 則	空港機能管理規程の管理状況 等
基本施設管理	基本施設の管理状況、維持管理・更新計画 等
障害物管理	制限表面の監視、新たな開発の監視 等
消火救難体制	消火救難体制の整備、空港緊急時対応計画 等
危険物・高圧ガス管理	危険物の貯蔵・取扱・運搬、高圧ガスの取扱 等
空港運用業務	制限区域立入り・車両使用の取扱 等
安全管理システム	安全管理体制、定期的な安全教育 等

資料集