海上交通の安全

第１節　海難のない社会を目指して

Ⅰ　海難の状況

○　令和３年から令和６年までの船舶事故隻数は、年平均1,854隻であり、それ以前の５年間の年平均と比べると、約９％減少している。

○　船舶事故の発生海域をみると、沿岸海域（距岸20海里以内）で発生する割合が極めて高く、その中でもふくそう海域及びその周辺海域で全体の約４割が発生しており、ふくそう海域における衝突・乗揚事故については、減少している。

○　事故船舶の種類別の割合をみると、小型船舶が全体の約８割を占め、特にプレジャーボートが全体の約５割を占めている。

○　船舶事故の原因は、見張り不十分、機関取扱不注意等のヒューマンエラーによるものが約７割を占めている。

○　令和３年から令和６年までの船舶事故又は船舶からの海中転落による死者・行方不明者数は、年平均137名であり、それ以前の５年間の年平均と比べると、約６％減少している。

○　令和３年から令和６年までの人身事故者数は、年平均2,415名であり、それ以前の５年間の年平均と比べると、約８％減少している。

○　人身事故の発生海域をみると、船舶事故と同様に沿岸海域（距岸20海里以内）で発生する割合が極めて高く、さらに距岸３海里以内の海域が全体の約９割を占めている。

Ⅱ　交通安全基本計画における目標

○　我が国周辺で発生する船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。）を令和７年と比較し約１割削減を目指す。

○　ふくそう海域における航路を閉塞するような社会的影響が著しい大規模海難の発生数をゼロとする。

○　海難等における死者・行方不明者を減少させるためには、高い救助率を維持確保することが重要であることから救助率95％以上とする。

第２節　海上交通の安全についての対策

Ⅰ　今後の海上交通安全対策を考える視点

○　船舶事故はヒューマンエラーに起因するものが極めて多いことから、ヒューマンエラーによる事故を防止するための対策を推進する。特に船舶事故の多数を占める小型船舶への対策の強化を図る。

○　輸送効率の向上を図るための船舶の大型化や激甚化する自然災害等により、船舶がふくそうする海域において一たび事故を発生させた場合には、海上輸送の遮断、航路の閉塞といった大規模海難に拡大する蓋然性が高いことから、ふくそう海域における安全対策の強化を図る。

○　不特定多数の乗客に被害が生じる可能性がある旅客船の事故を防止するため、事業者に対する指導監督の充実・強化等の対策を推進する。

○　海難が発生した場合に乗船者等の迅速かつ的確な捜索・救助活動を実施するための人命救助体制の充実・強化を図るとともに、ライフジャケットの着用推進等、自己救命対策の強化を推進することで、救助率の向上を図る。

Ⅱ　講じようとする施策

1　海上交通環境の整備

○　海上交通環境の変化には常に注視し、必要に応じて現行制度の見直しの検討にも取り組む。

○　港湾における船舶の安全かつ円滑な航行や荒天時等における海難の発生を防止する観点から、船舶の大型化や高速化を勘案しつつ、防波堤、航路及び泊地の整備を推進するとともに、海象情報をホームページで公表するなど情報提供に努める。また、関係機関間における連絡体制の構築を図る。

○　漁船の安全な航行や荒天時等における漁船の安全な避難を可能とする防波堤、航路及び泊地等の整備を推進する。

○　近年、激甚化する台風等の自然災害に伴う航路標識の倒壊等を未然に防止し、災害時でも海上交通安全を確保するために、航路標識等の強靱化を図る。

○　港湾の大規模地震対策、津波対策、高潮・高波・暴風対策を図る。

○　地震等の災害時に地域の防災拠点や水産物の流通拠点となる漁港において、地域の防災計画とも整合性を図りつつ、救援船等に対応可能な泊地、耐震性を強化した岸壁、輸送施設等の整備を推進する。

　また、漁港構造物の耐震性等についての現状の把握に努めるとともに、耐震化等の技術開発を行う。

○　津波等の災害発生時において、船舶への警報等の伝達、避難海域等の情報提供を迅速確実に実施するとともに、平時における混雑緩和に向けた情報提供を的確に実施し、安全性を向上させ物流の一層の効率化を図ることによる国際競争力の向上を実現するため、三大湾（東京湾、伊勢湾及び大阪湾）における海域監視体制の強化に取り組む。また、海域監視体制の強化による効果を最大限発揮させる。

○　船舶交通がふくそうする海域において、航路を閉塞するような大規模海難が発生した場合には、人命、財産、環境の損失といった大きな社会的ダメージを引き起こすだけでなく、海上交通を遮断し、我が国の経済活動を麻痺させるおそれがある。このため、海上交通センターから危険防止のための情報提供・勧告・指示を行うことにより、船舶交通の安全確保を推進する。また、同センターのレーダーの高機能化等による監視機能の強化を推進し、同センターの機能向上と信頼性の向上を図る。

○　さらに、巨大船、危険物積載船、あるいは外国船舶等が多数通航する海域においては、航行船舶の指標となるバーチャルAIS航路標識を整備する。

○　東京湾から四国沖に至る船舶交通量が多い海域は、複雑な進路交差が生じるため、死者、行方不明者を伴うなどの重大海難が発生する蓋然性が高いことから、バーチャルAIS航路標識等を活用した経路指定及び推薦航路の設定による整流化に取り組み、安全性の向上を図る。

○　荒天時における船舶の走錨等に起因する事故を防止するため、走錨等により船舶が衝突するおそれのある施設の周辺海域において、錨泊制限等の対策を継続的に実施するとともに、気象・海象や船舶の状況を踏まえた各船の走錨リスクを判定するシステムの開発・普及や海域監視体制の強化を図るなど、事故防止に係る取組を推進する。

○　船舶の動静を把握した上で行う情報提供や全国各地の灯台等で観測した気象・海象の現況、その他、船舶交通の安全のために必要な情報の提供を、沿岸域情報提供システム（海の安全情報）や船舶自動識別装置（AIS）、無線等、多様な手段を用いて引き続き実施していくとともに、利用者のニーズや利便性向上を図るため、所要の見直しを図る。

また、AIS 情報を活用した乗揚げ防止及び橋梁への衝突防止対策の推進を図る。

○　台風等の異常な気象又は海象、海難の発生等の事情により、船舶交通の危険を生じるおそれのある場合、注意喚起・安全指導・勧告等を行い、船舶に必要な措置を講じさせ船舶交通の安全を確保する。

○　海難の未然防止や安全で効率的な航海の促進を図るため、航海用海図（紙海図及び電子海図）及び航海用刊行物（水路誌等）を的確に整備する。これらの航海用海図等を最新のものに維持するための情報として水路通報及び電子水路通報を提供するほか、航路障害物の存在等、船舶が安全に航行するため緊急に必要な情報を航行警報により提供する。また、水路通報及び航行警報の内容は利用者が視覚的に容易にその海域を把握することができるよう、ビジュアル情報としても提供するなど安全対策を推進する。

特に、電子海図・水路誌等については、今後予定されている新国際基準の実運用に備えて適切に対応する。

○　海上交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象情報等の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。また、気象、津波及び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。

○　高齢者、障害者等に対応した旅客船ターミナルの整備を促進する。

○　港湾の施設単位ごとに作成する維持管理計画や港湾単位で作成する予防保全計画に基づいて、老朽化や社会情勢の変化に伴って機能が低下した施設の利用転換やスペックの見直し等を計画的に進め、より効率的なふ頭へ再編するなど、戦略的なストックマネジメントによる老朽化対策を推進する。

2　海上交通の安全に関する知識の普及

○　海上交通の安全を図るためには、海事関係者のみならず、マリンレジャー愛好者、更には広く国民一人一人の海難防止に関する意識を高める必要がある。そのため、関係団体との連携強化やSNS の活用に加え、影響力のあるインフルエンサーやマリンレジャー用品の販売事業者と連携した情報発信等、あらゆる手段により、海難防止思想の普及に努める。さらに、各種船舶の特性や海難の実態に即したより具体的、より効果的な知識や技能

の習得及び向上を図る。

○　海難防止強調運動（海の事故ゼロキャンペーン）等を通じて、広く海難防止思想の普及及び高揚を図る。また、海難防止講習会、訪船指導等を通じて、船舶操縦者等への海難防止に関する知識・技能の習得及び向上を図る。

○　我が国周辺海域の地理等に不案内な外国船舶に対して、訪船し、又はインターネットを活用し、若しくは代理店と協力し、航行安全上必要な情報を提供する。

3　船舶の安全な運航の確保

○　ヒューマンエラーによる事故を未然に防止するため、AIS 等の技術の活用と普及、関係者の自主的な安全対策の促進、効果的な情報提供・注意喚起を通じ安全意識の向上を図るとともに、AIS を活用した乗揚げ防止対策の推進を図る。

○　運航労務監理官による立入検査を強化するなど、引き続き旅客船事業者等に対する指導監督の充実を図る。

○　事故原因の分析を踏まえた適切な再発防止策を策定し、その徹底を図る。

○　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、事業者による防災意識向上及び事前対策強化等を図り、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安全対策を講ずる。

○　安全統括管理者、運航管理者等に対する資格者証制度等の導入により、安全管理体制の強化を図る。

○　事業者及び国による安全情報の公表を行い、事業者による運航の安全確保に関する取組の促進を図る。

○　海技資格制度の適切な運用や船員教育の適切な実施等を通じて、海技士の知識技能の維持向上を図る。

○　船員災害防止基本計画及び船員災害防止実施計画の着実な実施により船員災害防止対策の推進を図る。

○　免許制度及び強制水先制度を適切に運用するとともに、水先人の安定的な確保・育成対策を促進することにより、水先制度の充実を図る。

○　国際条約の基準に適合していない船舶（サブスタンダード船）の排除を目的に、東京 MOU を始めとする国際的な協力体制の下、我が国に寄港する外国船舶の資格証明、当直基準等に関する監督（PSC）を推進する。

○　旅客船事業者及びタンカー等の危険物輸送船事業者に対し、津波避難の実効性を向上させるため、津波避難マニュアルに基づく訓練の継続的な実施及び改善を支援する。一方で、日本に入港する外国籍船に対して、津波避難の主要ポイントを押さえた「津波対応シート」を周知し、津波発生時における円滑な退避及び人命の保護を推進する。

○　内航を始めとする船舶への新技術の導入を促進することで、船員の労働環境改善や船舶の安全性向上を図るとともに、必要に応じて関係基準の見

直し、検討又は策定等を進める。

○　ダイビング船安全対策ガイドラインを活用して安全啓発活動を行い、ダイビング船の航行の安全確保を図る。

4　船舶の安全性の確保

○　国際海事機関（IMO）における船舶の構造・設備等の国際的に統一された安全基準の策定のため、我が国の技術的な知見の蓄積を活用して、積極的に検討に参画するとともに、国内法令への取り入れを着実に実施する。

　また、自動運航船や水素・アンモニアを代替燃料とする船舶等、社会の需要に対応して開発が進む次世代船舶の安全性担保のため、国内外の技術開発の動向を注視しつつ、船舶の安全基準等の整備・検討を行う。

○　船舶の安全性を確保するため、船舶の構造・設備等に関する検査体制の充実及び船舶検査の更なる高度化を図るとともに、船舶検査官及び運航労務監理官による立入検査を実施する。

○　サブスタンダード船の排除を目的に、東京MOUを始めとする国際的な協力体制の下、我が国に寄港する外国船舶の構造・設備等に関する監督（PSC）を推進する。

5　小型船舶の安全対策の充実

○　小型船舶の船舶事故の主な原因は、見張り不十分、操船不適切、機関取扱不注意、船体機器整備不良といったヒューマンエラーによるものが大半である。その未然防止を図るため、小型船舶操縦者による自主的な安全対策の促進、事故防止に資する技術の活用・普及、情報提供等を通じた安全意識の向上に取り組む。

○　小型船舶操縦者は発航前に船体・機関等の検査を実施しなければならないが、これらの検査を操縦者が自ら的確かつ容易に行うことができるよう、使いやすい発航前検査チェックリストの配布や「ウォーターセーフティガイド」の活用を促進する。また、航行中に不具合が発生した場合であっても、操縦者が自ら必要な対処を行えるよう、トラブルシュートマニュアルを配布し、その活用を促進する。

○　訪船指導等の機会を利用するほか、海の安全情報や船舶事故ハザードマップのようにインターネットも活用して、安全に関する情報の効果的な提供や注意喚起を実施し、小型船舶操縦者等の安全意識の向上を図るとともに、事故防止策等の情報提供・注意喚起を行う。

・　小型船舶の衝突事故を防止するため、衝突防止対策として、船舶同士が互いに動静を把握するための簡易型AIS等の普及促進を引き続き図るとともに、近年のスマートフォンの急速な普及を踏まえ、スマートフォンを活用して他船の動静把握、衝突防止警報機能、船舶同士の通信等が可能となるアプリケーションの普及を推進する。

○　特に、小型船舶は、大型船舶に比べて耐航性や情報入手手段の面で劣るため、気象の急変や危険海域の存在を速やかに認知できるよう、海の安全情報によるスマートフォンを活用した情報提供の充実やメール配信機能等

を活用した情報提供手段の充実を進めることで、安全対策の一層の強化を図る。

○　海難防止講習会や訪船指導等の様々な機会を活用して小型船舶操縦者の遵守事項の啓発を行うとともに、遵守事項違反制度の適切な運用により小型船舶操縦者の資質向上を図る。

○　自己救命策確保の取組を積極的かつ効果的に推進し、ライフジャケットの着用効果等への理解と、その着用の指導徹底を図る。また、着用義務違反に対する指導・取締りを充実させ、ライフジャケットの着用率を向上させる。

○　プレジャーボートの船舶事故は全体の約５割を占めており、特に機関故障事故が多く、発航前検査では防止することができない事故が、一定数発生している現状を踏まえ、関係省庁・民間団体と連携し、整備事業者等による定期的な点検整備の有用性について訪船指導等を通じた周知に加え、SNS を活用した効果的な周知を行い、同点検整備の実施を推進する。

○　ミニボート（長さ３ｍ未満、機関出力 1.5ｋW未満で、検査・免許が不要なボート）の安全・安心な利用を推進するため、ユーザーの資質向上に向けた周知・啓発の取組を行う。

○　漁船の船舶事故は、衝突が最も多く、見張り不十分、操船不適切のヒューマンエラーを原因とするものが大半を占めている。このような状況から、関係省庁が連携し、漁業関係者を対象とした海難防止講習会や訪船指導等を通じて、特に見張りの励行、ライフジャケットの常時着用について指導を強化し、漁船等の安全対策を推進する。

○　近年、カヌー、SUP 等の免許や検査が不要なウォーターアクティビティが多様化・活発化している。海に関する基礎知識を有しない者が利用している状況もあることから、各種アクティビティの特性や注意点について、関係省庁や民間団体との意見交換会を通じて策定した「ウォーターセーフティガイド」の内容充実及び普及を促進する。

○　係留・保管能力の向上と効果的な規制措置の実施等により、プレジャーボートの放置艇対策の推進を図る。

6　海上交通に関する法秩序の維持

○　海上交通に係る法令違反の指導取締りを行い、海上交通に関する法秩序を維持する。

○　海上交通のふくそうする航路等における航法に関する指導取締りの強化を図る。

7　救助・救急活動の充実

○　海難による遭難者の救助には、海難発生の第一報の早期入手が極めて重要であることから、「緊急通報用電話番号『118 番』、聴覚や発話に障害を持つ方を対象とした『NET118』の有効活用」及び「防水パック入り携帯電話等による連絡手段の確保」に関する指導・啓発及び広報活動等を実施する。

○　海難救助を迅速かつ的確に行うために、船舶・航空機等からの遭難警報の受信・解析・配信を行うコスパス・サーサットシステムにおいて、中軌道衛星を用いた MEOSER システム等を活用するとともに、映像通報システム「Live118」を活用することで、海難情報を早期かつ正確に入手する体制の構築を図る。

○　海難の多くが距岸 20 海里未満の沿岸部において発生していることから、ヘリコプターを活用した救難体制や救急救命士・救急員による救急救命体制を強化する。

○　洋上で発生した傷病者に対し、医師による迅速な医療活動を行う洋上救急体制の充実強化に向けて、関係団体と協力を行う。

8　被害者支援の推進

○　プレジャーボートの保険加入を促進するため、ユーザーへの周知活動及び関係団体への働き掛けを行う。

○　海難事故に備えた保険契約の締結等被害者保護のための船主等の賠償責任保障制度の充実に引き続き取り組む。

○　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、事故発生時の情報提供のための窓口機能や、事故後の中長期にわたる被害者等へのコーディネーション機能を担うことに加え、引き続き、外部機関とのネットワークの構築、被害者等支援フォーラムの開催、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。

9　船舶事故等の原因究明と事故等防止

○　船舶事故等の原因究明を行い、事故等防止に寄与する。

○　海上技術安全研究所に設置している「海難事故解析センター」において専門的な事故解析、原因究明の深度化、防止技術及び適切な対策の立案に関する研究開発等を推進する。

10　海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実

○　海上技術安全研究所において、自動運航船やゼロエミッション船を始めとする次世代船舶等の安全性評価・リスク解析手法、自動操船・操船支援技術の高度化及び船体構造評価技術に関する研究開発を推進する。また、海難事故の高度な再現技術や海難事故の適切な評価手法、再発防止技術に関する研究開発を推進する。

○　AIS を始めとする ICT を活用した航行安全システムについては、船舶交通の安全を担う中核システムとして発展していくことが期待されており、IMO、関係機関において、今後の戦略が議論されている。中でも、現在の AIS と比較し、航行支援に係るデータ通信量が飛躍的に増大する「VHF データ交換システム（VDES）」については、次世代 AIS と位置づけられ、国際標準の策定作業が行われているところであり、これを推進・主導している我が国においては、引き続き、国際標準化に貢献し、我が国への導入可能性の検討を行う。

航空交通の安全

第1節　航空事故のない社会を目指して

Ⅰ　航空事故の状況

○　我が国における民間航空機の事故の発生件数は、令和6年は18件、これに伴う死亡者数は7人、負傷者数は17人である。事故の内訳をみると、小型機等による事故が、令和6年には18件中11件であるなど半数以上を占める傾向にある（データは令和6年12月末現在の値である。）。

○　我が国の特定本邦航空運送事業者（客席数が100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航空運送事業を経営する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件数をみると、年数件程度ではあるものの、下げ止まりの傾向がみられる。

第2節　航空交通の安全についての目標

Ⅰ　目標設定の考え方【P】

○　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。

○　以下の考え方に基づく22の指標について、5年間で約17%の削減を図る。

これらの目標については、航空安全プログラムにおける安全指標・目標の検証結果とも整合を図る。

（運航者に着目した安全指標）

（1）定期便を運航する本邦航空運送事業者	① 航空事故発生率（時間あたり）
	② 航空事故発生率（回数あたり）
	③ 航空事故発生率（回数あたり）（定期便に限る）
	④ 重大インシデント発生率（時間あたり）
	⑤ 重大インシデント発生率（回数あたり）
（2）（1）以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者	⑥ 航空事故発生率（時間あたり）
	⑦ 航空事故発生率（回数あたり）
	⑧ 重大インシデント発生率（時間あたり）
	⑨ 重大インシデント発生率（回数あたり）
（3）国、地方公共団体	⑩ 航空事故発生率（時間あたり）
	⑪ 航空事故発生率（回数あたり）
	⑫ 重大インシデント発生率（時間あたり）
	⑬ 重大インシデント発生率（回数あたり）
（4）個人	⑭ 航空事故発生率（時間あたり）
	⑮ 航空事故発生率（回数あたり）
	⑯ 重大インシデント発生率（時間あたり）
	⑰ 重大インシデント発生率（回数あたり）

(交通管制分野に着目した安全指標)

・　管制取扱機数あたりの、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（２指標）

(空港分野に着目した安全指標)

・　着陸回数あたりの、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及び重大インシデント発生率（２指標）

・　着陸回数あたりの、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（１指標）

Ⅱ　交通安全基本計画における目標

① 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。

② 航空事故発生率、重大インシデント発生率及び人の死傷又は航空機が損傷した事態の発生率に関する 22 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

Ⅰ　今後の航空交通安全対策を考える視点

○　航空事故発生の更なる削減を図るため、指標を通じ安全を管理・向上させる航空安全プログラムの更なる推進を図るなどの航空安全対策の深化・高度化を進める。

○　空港需要が増加する状況を踏まえ、空港機能強化等の需要増への対策と、航空交通システムの安全維持・向上を一体として進める。

○　安全向上のための技術開発の推進や、新技術や産業の発展に伴う安全行政の新たな展開を図る。

Ⅱ　講じようとする施策

１　航空安全プログラムの更なる推進

○　業務提供者における SMS の強化

・　業務提供者において安全指標及び安全目標の設定等が的確に実施されるよう、指導、監督、助言等を実施する。

○　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、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の策定、改正を検討する。

・　基準の改正を検討する国際会議等へ積極的に参画する。

○　業務提供者に対する監査等の強化

・　各分野の業務提供者に対し定期的、随時に監査等を実施する。

・　義務報告分析で得られたリスク評価に応じた監査の重点化を図る。

○　安全情報の収集・分析、予防的安全対策の推進

・　義務報告制度により収集した情報を分析するとともに関係者と共有し、再発防止及び予防的対策に活用する。

・　自発報告制度により収集された情報に基づく提言を、予防的安全対策に活用する。

○　安全文化の醸成及び安全監督の強化

・　講習会等を通じ、安全文化の啓発、航空活動関係者との情報共有等を図る。

・　担当職員への教育訓練等による安全監督の強化を図る。

2　航空機の安全な運航の確保

○　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

・　高度な人的資源たる操縦士及び整備士の安定的確保のため、中長期的な視点で計画的に養成・確保に向けた取組を継続するとともに、技能維持向上等のため、技能証明等諸制度の適切な運用及び必要な見直しを図る。

・　安全で効率的な運航のための運航基準の検討及び策定を実施する。

・　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、必要な指導等を実施する。

・　技能発揮訓練制度等を通じ、ヒューマンエラーに起因した事故等を防止するため、操縦者に対するコミュニケーション能力等の操縦技量以外のスキルの定着を図る。

○　危険物輸送安全対策の推進

・　危険物輸送規則の国内法令化と運用を実施する。

・　危険物輸送に関する対策について国際機関で行われる検討へ積極的に参画する。

・　危険物の航空輸送に携わる事業者等への教育訓練及び輸送の管理に関する指導を実施する。

・　旅客手荷物内の危険物に関する国民への周知・啓蒙を図る。

○　小型航空機等に係る安全対策の推進

・　小型航空機等による航空事故等の発生状況を踏まえ、安全対策の検討充実を図る。

・　特定操縦技能審査制度等を通じ、操縦者の技量維持、整備点検の確実な実施を図る。

・　安全情報の共有、安全意識の啓蒙等を推進するため、関係団体と連携し安全講習会等に係る取組を強化する。

・　先進技術を活用した安全対策の普及のための活動を行う。

○　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、事業者による防災意識向上及び事前対策強化等を図り、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安全対策を講ずる。加えて、飲酒事案対策についての取組を的確に確認する。

○　外国航空機の安全性の確保

・　ランプインスペクションの更なる充実、強化を図る。

・　事故等が発生した際の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との連携を図る。

○　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自然現象を的確に把握し、情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。

・　気象、地震、津波及び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

○　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

・　技術の進捗等に対応し安全基準を策定する。

・　安全性の向上に資する技術に関する調査を実施する。

・　我が国における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の収集、分析及び関係者への提供を実施する。

○　航空機の検査の的確な実施

・　国産及び輸入航空機の安全・環境基準への適合性審査を実施する。

・　国の検査に代わり基準適合性確認を行う民間事業者を指導・監督する。

・　運航開始後の国産航空機の安全性を維持する。

○　航空機の整備審査の的確な実施

・　航空運送事業者の新規参入、新型式機の導入、整備業務の委託等多様化への対応を図る。

4　航空交通環境の整備

○　増大する航空需要への対応及びサービスの充実

・　管制情報処理システムの機能を向上させる。

・　低高度における小型航空機の計器飛行方式による運航の実現を図る。

・　航空保安職員の教育の充実を図る。

・　大都市圏における拠点空港等の整備を進める。

○　航空交通の安全確保等のための施設整備の推進

・　データリンク利用拡大に伴う必要な環境を構築する。

・　航空路監視機能の高度化を進める。

・　GNSS の脆弱性への対策を進める。

・　航空保安施設の老朽化対策を推進する。
・　災害時や電源消失時等における施設の信頼性・安定性を確保する。

○　空港の安全対策等の推進
・　滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化を図る。
・　空港の維持管理を着実に実施する。
・　空港における災害対策の強化を図る。

5　無人航空機等の安全対策

○　無人航空機の運航管理システム（UTM）の段階的導入を進める。
○　多数機同時運航を安全に実施するための環境整備を継続的に進める。
○　小型無操縦者航空機の社会実装に向けて必要となる基準等の整備を進める。
○　「空飛ぶクルマ」の運航拡大に向けて必要な環境整備を図る。

6　救助・救急活動の充実

○　航空機の遭難、事故等の事態に迅速かつ適切に対応するため、関係機関相互の連携を強化するなど救助・救急体制を強化
・　消防体制及び救急医療体制を強化する。

7　被害者支援の推進

○　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。
○　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、事故発生時の情報提供のための窓口機能や、事故後の中長期にわたる被害者等へのコーディネーション機能を担うことに加え、引き続き、外部機関とのネットワークの構築、被害者等支援フォーラムの開催、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

○　航空事故等の原因究明を行い、事故等防止に寄与する。

9　航空交通の安全に関する研究開発の推進

○　航空交通の安全に関する研究開発の推進による航空交通の安全確保
・　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を進める。
・　滑走路上における航空機等の衝突リスクの更なる低減を図るため、管制側・機体側におけるデジタル技術等の更なる活用に向けた調査・研究を進める。