

滑走路の安全確保に関する指針

令和 7 年 11 月 27 日
国 土 交 通 省

この指針は、航空法施行規則（昭和 27 年運輸省令第 56 号。以下「施行規則」という。）第 92 条第 4 号の規定に基づき、空港（ヘリポートを除く。以下同じ。）の設置者（国及び空港運営権者（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（平成 25 年法律第 67 号）又は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（平成 23 年法律第 54 号）に基づき、空港運営権者が空港特定運営事業を実施する場合の当該事業の範囲内に限る。以下同じ。）を含む。以下同じ。）が地上走行中の航空機又は車両の滑走路への誤進入を防止するための施設の維持管理及び改修を行うとともに、関係者との連携体制を整備するため、必要な事項について定めたものである。

また、同号の規定により空港の設置者が講ずべき措置に関する必要な事項と併せ、滑走路への誤進入及び滑走路からの逸脱（以下「滑走路誤進入・逸脱」という。）を防止するため、航空安全当局（国土交通省航空局（地方航空局を含む。）のうち、民間航空の安全を確保するための監督を行う課等をいう。以下同じ。）、空港の設置者、航空保安施設の設置者（国、特定地方管理空港の管理者及び空港運営権者を含む。以下同じ。）、管制機関等（飛行場管制業務を行う機関、航空交通情報の提供に関する業務を行う機関及び施行規則第 92 条第 15 号の規定に基づき運航のため必要な情報を提供する機関をいう。以下同じ。）、航空運送事業者等（航空運送事業者、航空機使用事業者その他の航空機の使用（航空法（昭和 27 年法律第 231 号。以下「法」という。）第 131 条各号に掲げる航空機の使用を除く。）をいう。以下同じ。）及び航空機の地上走行の支援等を行う事業者（以下「グランドハンドリング事業者」という。）（以下これらを「滑走路関係者」と総称する。）が果たすべき役割や講ずべき措置を明確にするために必要な事項についても定めたものである。

1. 背景

航空の安全性の確保に当たり、滑走路の安全確保は重要事項の一つである。国際民間航空機関（International Civil Aviation Organization。以下「ICAO」という。）の策定する世界滑走路安全行動計画（Global Runway Safety Action Plan (GRSAP)）においては、滑走路誤進入・逸脱が滑走路の安全上特にリスクの高い事案であることを踏まえ、これらを防止するため、ICAO や各国航空当局、事業者等の関係者ごとに滑走路の安全確保に寄与する取組を取りまとめるとともに、各国において、滑走路安全行動計画（Runway Safety Action Plan。以下「RSAP」という。）を策定することを推奨している。

また、令和 6 年 1 月 2 日には、東京国際空港の滑走路において、日本航空機と

海上保安庁機が衝突する事故が発生した。これを受け、羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会の間取りまとめにおいて、滑走路上の安全確保に係る取組を総合的に取りまとめた RSAP を策定するとともに、主要空港において滑走路安全チーム（Runway Safety Team (RST)）を設置し、関係者の連携した取組を推進することを検討すべきとされた。これを踏まえ、法第 47 条が改正され、空港等の設置者等が従うべき機能確保基準に、滑走路への誤進入を防止するための施設の維持管理及び改修に関する事項が追加された。

これらを受け、滑走路誤進入・逸脱を防止するため、滑走路関係者が果たすべき役割及び講ずべき措置等並びに連携体制の整備に関し必要な取組を、指針として取りまとめるものである。

2. 滑走路関係者が果たすべき役割及び講ずべき措置等

滑走路誤進入・逸脱について、滑走路関係者は、それぞれ以下に掲げる役割を果たすため、必要な措置等を講じるものとする。

(1) 航空安全当局の取組

航空安全当局は、滑走路関係業務提供者（滑走路関係者のうち航空安全当局以外の者をいう。以下同じ。）による滑走路誤進入・逸脱の防止のための取組が確実かつ効果的に行われるよう、法令や基準等を整備するとともに、監査等の手段を通じてその確実な実施を確保することが求められる。また、その際には国際機関や他国における動向等を適切に反映させることも必要である。

以上の役割を踏まえ、航空安全当局は以下の取組を行うものとする。

- ・ 滑走路誤進入・逸脱の防止のために必要な業務規程、運用、施設、設備、訓練等について、必要な法令、指針等を整備すること。
- ・ 上記の事項が滑走路関係業務提供者において確実に実施されていることを、監査等を通じて確認すること。
- ・ 国際的な活動への参画等を通じ、海外動向等の情報を収集し、我が国における滑走路誤進入・逸脱の防止に係る取組に反映させること。
- ・ 滑走路の安全に関する情報の収集、分析及び滑走路関係業務提供者との共有を行うことにより、滑走路誤進入・逸脱事案の再発防止や予防的対策の実施を推進すること。

(2) 空港の設置者の取組

空港の設置者は、航空機の離着陸の安全を確保するために滑走路等の施設を管理する責務を負っており、滑走路誤進入・逸脱を防止するため、滑走路や誘導路、標識等が有効に機能するよう維持管理や改修等を行うことが求められる。また、空港施設・運用業務における安全管理を一義的に担う立場として、自空港の施設を使用する滑走路関係業務提供者の連携体制の整備についても、主体的な役割を果たすことが求められる。

以上の役割を踏まえ、空港の設置者は以下の取組を行うものとする。

① 滑走路誤進入を防止するための取組

- ・ 他の滑走路関係業務提供者と連携し、以下の運航上の変化に伴う安全上のリスクの評価及び緩和策の策定を行うこと。

ア 航空機及び空港車両の交通需要や地上走行時の経路の複雑性の大幅な変化

イ 運航中の天候の悪化（視界不良、強風、冬季等）

ウ 飛行場レイアウトの変更（滑走路、誘導路及びエプロンの運用開始、閉鎖、廃止等）

- ・ 安全性に関する先行指標及び遅行指標の設定、実施及び定期的な見直しを行うこと。

- ・ 航空機の離着陸及び地上移動のために使用される空港内の区域であって、滑走路、誘導路その他の管制機関等から許可を受けて航空機、車両及び人が進入する区域として空港の設置者が定める区域で運転する者に対する講習、試験及び運転許可の仕組みを維持するとともに、特に以下の点に焦点を当て、当該区域において車両を運転する際に遵守すべき規則の改正を含む定期的な見直しを行うこと。その際、必要に応じ利用可能な優良事例やガイドラインを踏まえた見直しを行うこと。

ア 悪天候下（特に視界不良時）や夜間の運転に関する要件とそれらに対応するための訓練内容

イ 管制機関等と連携した、当該区域内の全車両を管理するための手順

- ・ カテゴリーⅡ航行又はカテゴリーⅢ航行が実施される空港においては、当該航行を可能とするための要件である低視程体制（**Low Visibility Procedures**。以下「**LVP**」という。）の適用及び解除のため、必要な滑走路関係業務提供者とあらかじめ調整された手順を確実に実施すること。

- ・ 他の滑走路関係業務提供者と連携し、自空港のホットスポット（過去に滑走路誤進入が発生したこと等を踏まえ、滑走路誤進入の危険性が高いと認められる地点をいう。以下同じ。）を特定し、定期的に見直すとともに、特定されたホットスポットについて以下の措置を講じること。

ア ホットスポットを示す図表の滑走路関係業務提供者への配布及び航空路誌（**Aeronautical Information Publication (AIP)**）における公表並びに定期的な見直し

イ 特定されたホットスポットに関連する危険性を早期に除去又は軽減するための適切な方策の検討

- ・ 施設の新設又は変更に当たり、優良事例やガイダンス資料を活用し、滑走路誤進入リスクとその軽減策を考慮した上で実施すること。
- ・ 工事等を行う事業者等に対し、航空機の運航の安全確保と工事等の安全管理が確実に実施されることを確認すること。

- ・ 他の滑走路関係業務提供者等に対し、航空情報の共有等により工事等作業に係る情報を事前に共有すること。
- ・ 他の滑走路関係業務提供者と連携し、工事等の作業の計画について、航空機や工事車両等による滑走路誤進入等の想定されるリスクを特定し、軽減策を確立するための安全評価を行うとともに、当該安全評価に係る情報について、他の滑走路関係業務提供者等と共有すること。
- ・ 航空機又は車両に対し、他の航空機又は車両が当該滑走路を占有（使用）していることを赤色の灯火で示す施設である滑走路状態表示灯（Runway Status Lights system。以下「RWSL」という。）について、各空港の3.に規定する滑走路関係業務提供者の連携体制において他の滑走路関係業務提供者と連携し、各空港の特性に応じた運用（点消灯の時機など）の効果を確認すること。
- ・ 設置済みの飛行場標識施設等の滑走路誤進入防止効果を確認し、標識の新たな導入や位置の変更等の必要性を検討すること。また、導入や位置変更等をした標識についても滑走路誤進入防止効果を確認すること。
- ・ 滑走路、誘導路及びエプロンの工事中に、当該工事区域への誤進入を引き起こす可能性のある既設の飛行場標識施設について、航空機から視認できないようにするとともに、当該工事区域への進入禁止を明示するための措置を講じること。
- ・ 主要空港（新千歳、成田国際、東京国際、中部国際、大阪国際、関西国際、福岡及び那覇空港）においては、航空情報により閉鎖中であることが公示されている滑走路に進入する場合及び管制機関等と調整した上で空港の設置者が定める場合を除き、滑走路に進入する車両を使用する者に対して、当該車両に、施行規則第92条第16号に規定する位置情報及び識別記号をモードS信号により自動的に送信する機能を有する装置を装備させること。

② 滑走路逸脱を防止するための取組

- ・ 滑走路から逸脱した場合においても航空機の損傷を軽減するために、施行規則等で規定されている滑走路端安全区域（Runway End Safety Area。以下「RESA」という。）を設けること。ただし、RESAの長さが確保できない場合には、滑走路をオーバーランする航空機を確実に減速させ、航空機の損傷を軽減させるアレスティングシステムを、滑走路終端を超えた部分に設置することにより、その長さを縮小することができる。
- ・ 航空情報により公示された航空機の離着陸に利用可能な滑走路の長さが変更される場合には適切に航空情報の発行を依頼すること。
- ・ 滑走路に積雪又は凍結がある場合は、定められた報告様式により、滑走路の路面状況を評価し、他の滑走路関係業務提供者に対する適時報告を行うとともに、速やかに航空情報発行の手続きをとること。なお、評価及び報告を

行う職員に対して、あらかじめ教育訓練を行うこと。

- ・ 滑走路の路面の雨水を良好に排水するため、滑走路の勾配を施行規則等の規格に適合するものとした上で、滑走路の表面が十分な摩擦抵抗を有するとともに、航空機の運航に対する安定性及び雨水に対する排水性を有するよう、舗装の維持管理及び改修を行うこと。

③ その他共通事項

- ・ 航空機の運航に必要な滑走路、着陸帯、誘導路等の施設及び飛行場標識施設について、それぞれの設置基準に基づいた位置及び構造を有するとともに、飛行場標識施設については明瞭に識別できるよう、適切に維持管理及び改修を行うこと。
- ・ 他の滑走路関係業務提供者に対し、自空港のホットスポット等に関する資料を配布するとともに、無線通信手順や車両運転等に関する基本動作の徹底など、継続して滑走路安全の啓発に係る活動を実施すること。

(3) 航空保安施設の設置者の取組

航空保安施設の設置者は、航空機の離着陸の安全を確保するために航空保安施設を管理する責務を負っており、滑走路誤進入・逸脱を防止するため、航空保安施設が有効に機能するよう維持管理や改修等を行うことが求められる。

以上の役割を踏まえ、航空保安施設の設置者は以下の取組を行うものとする。

① 滑走路誤進入を防止するための取組

- ・ RWSL等の適切な運用を確保するとともに、3.に規定する滑走路関係業務提供者の連携体制においてRWSLにおける点消灯の時機等の運用を評価・検討した上で、必要に応じ、それらの運用の改善を行うこと。
- ・ LVPの適用及び解除のため、必要な滑走路関係業務提供者とあらかじめ調整された手順を確実に実施すること。
- ・ 既設の飛行場灯火の滑走路誤進入防止効果を確認し、新たな施設の導入や位置の変更等の必要性を検討すること。また、導入や位置の変更等をした飛行場灯火について滑走路誤進入防止効果を確認すること。
- ・ 滑走路、誘導路及びエプロンの工事中に当該工事区域への誤進入を引き起こす可能性のある既設の飛行場灯火について、航空機から視認できないようにするとともに、当該工事区域への進入禁止を明示するための措置を講じること。

② 滑走路逸脱を防止するための取組

- ・ 航空保安施設について、それぞれの設置基準に基づいた位置及び構造を有するとともに、その機能を確保するよう、適切に維持管理及び改修を行うこと。

③ その他共通事項

- ・ 離着陸に利用する航空保安施設の機能確保のために必要な周辺環境を適切に管理するとともに、当該施設の状態監視を行い、運用に支障が生じた場合又はその状況から復旧した場合、必要な滑走路関係業務提供者に対し、速やかに情報を提供すること。

(4) 管制機関等の取組

管制機関等は、航空機が安全に離着陸できるよう、気象情報や交通状況を常に監視しつつ、航空機や車両に対する離着陸順序、管制間隔及び地上走行経路の設定・指示並びに情報の提供を行うことが求められる。

以上の役割を踏まえ、管制機関等は以下の取組を行うものとする。

① 滑走路誤進入を防止するための取組

- ・ 以下の手順を含む管制機関等の業務処理手順を評価し、その結果を踏まえ、滑走路誤進入に対する不安全要素となり得る手順について、必要な滑走路関係業務提供者と相互に見直しを行うこと。
 - ア 管制機関等の業務提供者が航空機や車両の滑走路使用状況を認識するための手順
 - イ 滑走路点検の手順
 - ウ 滑走路への進入及び離脱の手順
 - エ LVP の適用及び解除のため、必要な滑走路関係業務提供者とあらかじめ調整された手順
- ・ 以下の項目を含む管制機関等の無線通信を評価し、その結果を踏まえた見直しを行うこと。
 - ア 滑走路運用に関する全ての通信において、航空機又は車両のコールサインを確実に使用すること。
 - イ 同じ又は類似のコールサインによる混乱を避けるための手順を確立し、それに従うこと。
 - ウ 適用される国の規制及び ICAO の規定（例：ICAO 無線電話マニュアル（Doc9432））に従って標準的な表現を使用すること。
 - エ 復唱を行うべき内容を明確にし、その確実な履行を確認するための手順を確立すること。
- ・ 滑走路運用に関連する全ての通信が適切な用語で行われていることを確認し、不適切な通信の排除を行うこと。
- ・ LVP の適用及び解除のため、必要な滑走路関係業務提供者とあらかじめ調整された手順を確実に実施すること。
- ・ 空港の設置者と協力し管制機関等の全ての業務提供者がホットスポットを把握するとともに、当該ホットスポットに関連する緩和策を理解している

ことを確認すること。

② 滑走路逸脱を防止するための取組

- ・ 飛行場の状況に関する重要な情報や、天候、風、滑走路の状態等の安全上重要な情報を運航乗務員に対し適時適切に提供すること。
- ・ 不安定な進入に繋がる要因（空域設計、進入方式、業務の手順及び訓練に係る規定、天候等）を特定し、必要に応じリスク低減のための措置を講じること。

③ その他共通事項

- ・ 管制機関等の研修課程に、滑走路誤進入・逸脱に係る教育・訓練カリキュラムを組み込むこと。
- ・ パイロット等との間で管制交信に関する共通認識を醸成するため、定期的に意見交換を実施するとともに、必要なマニュアル・教材を作成すること。

(5) 航空運送事業者等の取組

航空運送事業者等は、管制指示等を基に、他の航空機や気象条件等にも注意を払うことで、滑走路誤進入・逸脱を起こすことなく、離着陸や地上走行を安全かつ確実に行うことが求められる。そのためには、運航乗務員へ必要な訓練等を実施することにより、必要なスキルが確実に習得されていることを確保することも必要である。

以上の役割を踏まえ、本邦航空運送事業者は以下の取組を行うものとする。また、それ以外の航空運送事業者等においても、以下の本邦航空運送事業者における取組を踏まえた必要な取組を行うことが推奨される。

① 滑走路誤進入を防止するための取組

- ・ 運航乗務員に対して以下の事項に関する訓練を実施すること。なお、イに掲げる事項に関する訓練は、コンピテンシー（業務において期待される成果を得るために求められる人間の行動指標）やエビデンスに基づき実施するものとする。
 - ア 運航乗務員間の意思決定、適切な介入及び役割に関する事項（構造上、その操縦に二人を要する航空機を運航する場合に限る。）
 - イ 航空機製造者の定める滑走路誤進入に関するマニュアルに従って、適切な運航手順を実施するとともに、脅威とエラーの管理（**Threat and Error Management**。以下「**TEM**」という。）を行うための事項
 - ウ 飛行場の標識、標示及び照明に関する事項
 - エ 管制官等との交信において以下の事項を実施するために必要な事項
 - a) 滑走路運用に関連する全ての通信を航空英語で実施すること（国際線の運航に限る。）。

- b) 各国及び国際民間航空条約の規定に準拠した、標準的な用語を確実に使用すること。
- オ 安全上重要な段階において運航に必要な会話等により、航空機乗組員の安全に係る業務の集中を妨げる行為を防止するルール（以下「ステライルコックピットルール」という。）を遵守するための事項
 - ・ 以下の手順を適切に定めるとともに、必要に応じ改善を行うこと。
 - ア 運航乗務員間の意思決定、適切な介入及び役割に関する手順（構造上、その操縦に二人を要する航空機を運航する場合に限る。）
 - イ 航空機製造者の定める滑走路誤進入に関するマニュアルに従った運航手順及び TEM の実施に係る手順
 - ウ 航空機の運航に影響する工事を乗務員に認識させる手順
 - エ 以下を含む乗務員のための地上走行手順
 - a) 地上走行中、空港内の標識を常に確認する手順
 - b) 地上走行経路（滑走路や誘導路の横断、管制機関等の指示により地上走行を許可された地点の限界）を乗務員間で相互に確認する手順（構造上、その操縦に二人を要する航空機を運航する場合に限る。）
 - c) 走行経路上にあるホットスポットを認識する手順
 - オ ステライルコックピットルールを遵守するための手順
 - ・ 必要に応じて、解像度の向上した空港ムービングマップ、電子フライトバッグ（Electronic Flight Bag）、エンハンスト・ビジョンシステム、ヘッド・アップ・ディスプレイ（Head-Up Display）など、特に視界不良時の状況認識向上を支援する装置等を航空機に装備すること。

② 滑走路逸脱を防止するための取組

- ・ 運航乗務員に対して以下の事項を含む訓練を実施すること。なお、イに掲げる事項に関する訓練は、コンピテンシーやエビデンスに基づき実施するものとする。
 - ア 運航乗務員間の意思決定、適切な介入及び役割に関する事項（構造上、その操縦に二人を要する航空機を運航する場合に限る。）
 - イ 航空機製造者の定める離陸、着陸及び着陸復行に関するマニュアルに従って、適切な運航手順を実施するとともに、TEM を行うための事項。これらの事項に係る訓練には少なくとも以下の事項を含めるものとする。
 - a) 手順にない事態の評価及び分析
 - b) 手順の逸脱がもたらす影響の認識
 - c) あらゆる気象条件下で着陸距離を決定するための最新技術の効果的な活用
 - d) 適切な代替計画を考慮した進入の計画及び実施
 - e) 気象条件の悪化を考慮した進入の計画及び実施

- f) 航空機が着陸で接地した後、再び浮揚する現象への機種ごとの対応
- g) 滑走路の状態の変化、滑走路変更、気象条件の悪化等の悪条件下における滑走路逸脱防止のための TEM に関するシナリオ訓練
- h) 出発前及び到着前のブリーフィング
- i) 離陸及び着陸性能の適切な算出と、それに基づく滑走路の安全マージンの確保
- j) 滑走路路面状態評価方式に基づき発行された航空情報の効果的な活用
- ウ 進入又は離陸の中止に対応するための事項
- エ ステライルコックピットルールを遵守するための事項
- 以下の手順等を適切に定めること。
 - ア 運航乗務員間の意思決定、適切な介入及び役割に関する手順（構造上、その操縦に二人を要する航空機を運航する場合に限る。）
 - イ 航空機製造者の定める離陸、着陸及び着陸復行に関するマニュアルに従った運航手順及び TEM の実施に係る手順
 - ウ 運航乗務員が気象及び空港の路面状況を把握するための手順
 - エ 実際の到着時刻に予報されている天候の悪化を考慮した着陸性能を計算する手順
 - オ 運航乗務員が着陸復行を実施するための方針
 - カ 航空機の製造者が設定する進入時の諸元からの許容逸脱範囲
 - キ ステライルコックピットルールを遵守するための手順
- 上記の手順を必要に応じて改善するため、以下の事項を実施すること。
 - ア 飛行データ解析、航空運送事業者等による路線運航安全監査（Line Operations Safety Audit (LOSA)）、自主的な航空安全報告等の社内プログラムを活用し、手順の遵守状況及び不足点の評価並びに技能発揮訓練（Crew Resource Management (CRM) 訓練）の適用状況の評価を行うこと。
 - イ 飛行データ解析が実施されている場合、包括的な飛行データの分析によるリスク評価を実施し、手順に反映させること。
 - ウ 手順の不遵守事例について、根本原因を分析し、手順の改善に活用すること。
 - エ 管制機関等と連携し、特にリスクが高いとされる滑走路への不安全な進入を減らすため手順等の見直しを実施すること。
 - オ 航空機の製造者と協力して運用上の問題を把握し、必要に応じ手順を改善すること。
- 進入、着陸及び着陸復行の際に、運航乗務員が最適な自動化レベルを用いることができるよう、訓練、標準的な手順（Standard Operational Procedure (SOP)）策定等の必要な支援を行うこと。
- 必要に応じて、滑走路逸脱警報装置を航空機に装備すること。

(6) グランドハンドリング事業者の取組

グランドハンドリング事業者については、グランドハンドリング業務で使用される車両は滑走路に進入する機会が多いこと、また、昨今、航空需要が回復する中で、空港の制限区域内における事故の発生件数が増加しており、グランドハンドリング業務に関連する事案が多数を占めていることを踏まえ、空港の設置者の協力を得て、事業実態を把握するためグランドハンドリング事業者から国が直接情報提供を受ける仕組みや、重大事案等発生時に国が直接調査を行う等の仕組みの整備を行ったところである。

このような背景も踏まえ、グランドハンドリング事業者においては、車両による滑走路誤進入の防止について、国が共有する安全情報等も活用し、滑走路の安全確保の一端を担う立場として主体的に取り組むことが必要である。具体的には、航空運送事業者が定める運航規程や空港の設置者が定める構内ルールを遵守することに加え、3. に掲げる連携体制への参加・協力等、他の滑走路関係業務提供者と連携し、各空港の滑走路の安全確保に貢献していくことが重要である。

また、重大な事案等が発生した場合は、国や空港の設置者が行う直接調査や是正要請に協力し、再発防止等の必要な措置を確実に講じること。

(7) その他共通で留意すべき事項

滑走路関係者は、ヒューマンエラーを防止するための注意喚起や業務補助等、滑走路誤進入・逸脱の防止に資する利用可能な技術の導入について、技術の進展を踏まえつつ随時検討を行うとともに、導入した技術を必要に応じ適切に活用することが必要である。

3. 滑走路関係業務提供者の連携体制の整備

(1) 各空港における連携体制の整備

滑走路の管理や運用には多数の関係者が関与するため、滑走路関係業務提供者その他の関係者における調整や認識の共有が不十分なまま措置を講じた場合、その効果が十分に発揮されない可能性があるほか、誤解や認識不足による新たなリスクを生じるおそれもある。このため、滑走路誤進入・逸脱の防止のための措置を講ずるに当たっては、安全リスクに関する情報収集や評価、対応策の検討について、滑走路関係業務提供者が個別に行うのではなく連携して行われることが重要である。

このため、2. に掲げる取組を含む滑走路誤進入・逸脱の防止のための取組を行うに当たり、以下のとおり、各空港において関係者における連携体制を整備するものとする。

① 主要空港における体制整備

空港の規模や利用状況等を踏まえ、特に必要性が高い主要空港においては、

以下のとおり滑走路安全チームを設置し、滑走路誤進入・逸脱の防止のための取組を実施するに当たり、関係者における連携体制を整備すること。

ア 対象となる主要空港

滑走路安全チームを設置すべき主要空港は、新千歳、成田国際、東京国際、中部国際、大阪国際、関西国際、福岡及び那覇空港とする。なお、これ以外の空港においても、②の連携体制として滑走路安全チームを設置することは有益であり、この場合、以下のイからオまでに準じて活動が行われることが望ましい。

イ 活動内容

滑走路安全チームは、滑走路誤進入・逸脱に関する情報の収集や評価、対策の検討、効果の検証、見直し等を行うものである。また、これらの活動に必要な場合、関係機関との連携や、航空安全当局への提言等を行うことも考えられる。なお、議題として取り扱う範囲は必ずしも滑走路上に講じられる措置に限られるものではなく、例えば誘導路など、滑走路誤進入・逸脱防止のために周辺に講じられる措置も含め、必要な取組を幅広く取り扱うことが望ましい。

活動内容の例としては、不安全要素の特定、安全リスク評価、リスク低減策と行動計画の策定、情報の管理と共有などが挙げられる。具体的な活動内容は、各空港において当該空港の事情等を踏まえ検討すること。

ウ 設置者

滑走路安全チームは、各空港の設置者が設置することとし、事務局については当該空港の設置者が担うこととする。

エ 構成員

滑走路安全チームには、各空港において滑走路の管理や運用に直接関わる者が参加することが重要であり、構成員としては、例えば以下の者が想定される。空港の設置者は、幅広い関係者が参加する意義と、会議の実効性・継続性を考慮しつつ、各空港の事情等を踏まえ参加を呼び掛けること。

- ・ 空港の設置者
- ・ 航空保安施設の設置者
- ・ 管制機関等
- ・ 各空港において恒常的に航空機の離着陸を行う者（航空運送事業者、航空機使用事業者、法第130条の2の許可を受けた者、航空機を使用する公的機関、自家用機の利用者等）
- ・ グランドハンドリング事業者
- ・ その他必要と認める者

なお、特定の議題に関係する事業者や有識者のほか、相互の情報共有や学習のため、他の空港の滑走路安全チームの構成員等を議題等に応じてオブザーバーとして招待することも有益である。

オ チームへの参加及び協力

各空港の滑走路関係業務提供者は、空港の設置者から滑走路安全チームへの参加の要請があった場合には、可能な限りこれに応じること。また、滑走路安全チームの構成員は、チームの活動に積極的に取り組むとともに、チームにおける議論の結果を尊重し、適切に自身の安全に係るリスクを管理するための仕組み（Safety Management System（SMS））に反映した上で、滑走路誤進入・逸脱の防止措置を講じること。

② 上記以外の空港における体制整備

上記①アに掲げる主要空港以外の空港においては、空港の設置者は、滑走路誤進入・逸脱の防止について、滑走路安全チームの設置その他の方法により、滑走路関係業務提供者で情報や認識を共有する仕組みや意見交換の機会等、滑走路関係業務提供者における連携体制を整備すること。その際、必要に応じ既存の会議体や情報共有手段を活用することも含め、各空港の規模や利用状況等も踏まえつつ必要な方法を検討すること。

また、各空港の滑走路関係業務提供者は、これらの取組に積極的に参加及び協力するとともに、これらの取組も踏まえつつ滑走路誤進入・逸脱の防止措置を講じること。

(2) 滑走路安全チームの活動の横展開

各空港の滑走路安全チームにおける活動や、これを受けて各空港において講じられた滑走路誤進入・逸脱の防止に係る措置について、優良事例等の横展開を図る観点から、航空安全当局は、各空港の滑走路安全チーム同士の情報共有の場を設けるものとする。その際、滑走路安全チームが設置されていない空港からの参加も推奨するものとする。

4. 施行日

この指針は、航空法施行規則及び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施行規則の一部を改正する省令（令和7年国土交通省令第114号）の施行の日から施行する。ただし、2.（2）①の規定中位置情報及び識別記号を送信する機能を有する装置の装備に係る規定は、現に存する空港については、令和8年3月30日までの間は、適用しない。