「空港機能管理規程（セイフティ編）策定基準」等の一部改正案に関する意見募集の結果について

令和7年11月27日
国土交通省航空局

国土交通省では、令和7年10月10日から令和7年11月８日まで「空港機能管理規程（セイフティ編）策定基準」等の一部改正案に関する意見の募集を行いました。

その結果、本件に関して、21件の御意見が寄せられました。

お寄せいただいた御意見の概要とそれに対する国土交通省の考え方を別紙のとおりまとめましたので公表いたします。

皆様の御協力に深く御礼申し上げるとともに、今後とも国土交通行政の推進に御協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

１．実施方法

① 募集期間：令和7年10月10日（金）から令和7年11月８日（土）

② 周知方法：電子政府の総合窓口（e-Gov）（http://www.e-gov.go.jp/）の「パブリックコメント（意見募集中案件一覧）」欄に掲載。

③ 意見提出方法：電子政府の総合窓口（e-Gov）、電子メール又は郵送

２．意見数

提出意見数　21件（提出者数　4名）

３．お問い合わせ先

国土交通省航空局安全部安全政策課空港安全室　意見募集担当あて
電話番号：03-5253-8111（内線　49566）

（別紙）

御意見の概要及び国土交通省の考え方

	御意見の概要	国土交通省の考え方
1	【空港機能管理規程（セイフティ編）策定基準】 第１章1．1に追記された部分のうち、「法第 47 条第 2 項の「機能確保基準」に第 4 号として」と記載されているが、第 3 号ではないでしょうか。	ご指摘のとおり、第4号は誤りであるため、第3号に修正します。
2	【空港機能管理規程（セイフティ編）策定基準】 ５．１０文中に「国以外の空港の設置管理者にあっては、これを参照し」と記載があることから、会社管理空港においては必ずしも構内営業を承認する要領等に明記する必要は無いという認識でよろしいでしょうか。なお、その際は、丸数字１から4に記載された事項について協力要請をすることで対応することとしたいと考えます。協力要請だけでは不十分であり「これを参照し、所要の措置を講ずること。」に従えない場合、空港定期検査において指摘事項となる可能性をお示し頂くと同時に、指定された以外の方法を不可とする根拠となる法令や基準をお示し頂きたく意見します。	丸数字１から4に記載しています制限区域内における事故等を防止するため、グランドハンドリング事業者に対する措置等については、グランドハンドリングの安全監督を実施するうえで必要な事項になりますので、これらを確保するための措置として、貴空港においても関係する要領等に定めて頂く必要がございます。その際、これら4つの事項が、構内営業を承認するにあたっての条件となるよう、措置頂けるようお願いします。 また、規定化せず協力要請のみで行う場合など、空港機能管理規程が空港機能確保基準に適合していないと認められる場合は、航空法第４７条の２第３項に基づき、空港機能管理規程の変更の命令の処分を執る可能性がございます。
3	【空港機能管理規程（セイフティ編）策定基準】 ５．１０　丸数字4　文中に「空港における安全管理システムの整備指針」とあるが、「整備基準」ではないでしょうか。	ご指摘のとおり、誤りであるため「空港における安全管理システムの整備基準」に修正します。
4	【空港機能管理規程（セイフティ編）策定基準】 第6章 飛行場灯火運用手順及び安全対策の詳細に新設されようとしている「6．8 飛行場灯火施設の安全確保（ヘリポートを除く。）」につい	「6．8 飛行場灯火施設の安全確保」に関する詳細につきましては、各空港において、航空保安施設の設置者が取組む内容が異なり、例えば、

	て、詳細は「滑走路の安全確保に関する指針（案）」に準拠するとありますが、この策定基準には、その準拠する内容の詳細を示すべきところではないでしょうか。 滑走路誤進入を防止するために、航空保安施設の設置者が取組む、指針（案）に準拠する内容の詳細について示されることを意見します。 （1）RWSLにおける点消灯の時機等の運用を評価・検討に関して RWSLは、管制機関等のRWSLロジックから出力された灯火の点・消灯信号を受信して離陸待機警告灯（THL）や航空機接近警告灯（REL）を点灯させる動作をしていますので、当社として、その運用の評価・検討から導かれる点消灯時期等の改善に対応することは出来かねます。この役割は「管制機関等の取組」と意見します。	RWSL の設置予定がない空港においては、「滑走路の安全確保に関する指針（案）」に記載する RWSL に関する項目が不要となることから、内容の詳細を示すことはせず「滑走路の安全確保に関する指針（案）」に準拠として記載しております。 （1）RWSL につきましては、航空機の位置情報を検知し、灯火の点灯・消灯にかかる情報を航空局のシステムより、飛行場灯火制御システムへ出力するとともに、飛行場灯火制御システムにおいて灯火の点灯・消灯を行う仕組みとなっており、RWSL の点消灯の時期等につきましては、RWSL の各機器の整備を行う中で航空局のシステムにおいて評価・検討を行った後、灯火制御装置と航空局側のシステムを接続し、航空保安施設の設置者を中心に評価運用を行っていただいた上で最終的な調整を行うこととしております。また、RWSL の運用評価後において、実際に航空機や車両により滑走路に進入する者が RWSL による灯火の点灯・消灯で滑走路の占有状態を覚知する中で、改善のための再調整が必要となる場合も考えられることから、これらの調整に当たっては、航空保安施設の設置者が窓口となり、滑走路関係業務提供者の連携体制において評価・検討を実施していただくこととしているところです。その上で、当該評価・検討の結果を踏まえ、航空局において同局側のシステムの改修等を行うことを想定しております。 なお、RWSL を構成する灯火に関する評価・検討が必要な場合においては、各々の航空保安施設（飛行場灯火）の設置者において、評価・検討を実施し、その結果を踏まえ必要に応じて施設の改善等を行うこととなります。

	（2）既設の飛行場灯火の滑走路誤進入防止効果の確認に関して 誤進入防止効果と、新たな施設の導入や位置の変更等の必要性を確認または検討の対象となり得る既設の飛行場灯火について、運用要件を交えてお示しいただき、その効果及び必要性の確認または検討手法、指針等もお示しいただけないでしょうか。 特に、次のことについて疑問を感じています。 ○ 省令第 114 条の飛行場灯火の種類では、誤進入防止効果に言及した飛行場灯火はございませんが、今後は各空港の滑走路関係者の連携体制のもと、航空保安施設の設置者毎に飛行場灯火の種類に新たな解釈が加えられ、設置の変更と運用が行われること。 ○ 省令 126 条第 11 号を踏まえ、飛行場灯台、離陸待機警告灯、航空機接近警告灯、駐機位置指示灯、進入角指示灯、滑走路末端識別灯及び滑走路距離灯以外の飛行場灯火の運用時間は「夜間又は空港等が計器気象状態下にある場合その他視界が制限される場合」に限られています。 滑走路誤進入防止効果の確認を求められる既設の飛行場灯火は、「夜間又は空港等が計器気象状態下にある場合その他視界が制限される場合」の中にあるものと思いますが、航空安全当局側に、昼間を含め空港の運用時間中にも誤進入防止対策が有効とするために必要な法令、指針等の整備の有無が不明なこと。 ○ 例えば、滑走路警戒灯を滑走路誤進入防止効果の対象とするため国際民間航空条約 第 14 附属書「飛行場」の勧告に準じ、夜間等に限る運用時間の制限を省く内容の法令整備された場合であっても、当社が設置している滑走路警戒灯は省令第 117 条第 1 項第 3 号に適合しますが実効光度が 500cd のものですので、昼間の使用については国際民間	（2）既設の飛行場灯火の運用要件などにつきましては、各飛行場灯火の設置者に対し、航空局にて制定している規程類を共有させていただいており、それら規程類に準拠して、管理・運用・保守を実施していただくことを基本としておりますが、空港の特性などにおいて、規程と異なる管理・運用を行う場合などは、航空局他関係機関と調整の上、運用要件などを変更・決定させていただくとともに、航空情報などを活用し、運航者への情報共有などの方法をとることとしております。 ご指摘の誤進入防止効果の確認の方法や、新たな運用要件の設定などにつきましては、今後関係者と相談させていただきつつ検討する予定です。

	航空条約の勧告に適合しない仕様のものを採用しています。 　このような状況のため、滑走路誤進入防止効果を確認する対象となり得る既設の飛行場灯火の要件の詳細について不明なこと。 ○　指針（案）は地上走行中の航空機の誤進入を防止が観点の様に見受けられますが、着陸に対する滑走路誤進入防止効果の確認は敢えて対象外としているいのかが曖昧に感じます。指針（案）に基づく要件の範囲が不明なこと。 （3）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関して 　エプロンの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も措置を講じる様に示されていることも踏まえ、滑走路と接しない誘導路及びエプロンの工事区域も滑走路誤進入を防止するための取組に取り入れた航空安全当局の意図と、この場合の措置を講ずる要件をお示しいただけないでしょうか。	（3）滑走路誤進入を防止するための取組については、滑走路に限らず、その周辺の誘導路などにおける滑走路周辺での安全に資する取組を示しております。具体的な措置につきましては、航空局にて制定している規程類を共有させていただいておりますので参考としてください。
5	【空港機能管理規程（セイフティ編）策定基準】 　第6章　飛行場灯火運用手順及び安全対策の詳細に新設されようとしている「6．8　飛行場灯火施設の安全確保（ヘリポートを除く。）」について、「滑走路逸脱を防止するための取組」と「その他共通事項」に示された内容は、航空保安施設の機能の確保に関する基準に従い施設を管理するための一般的な内容が示されている様に思えます。 　指針（案）に基づき滑走路逸脱を防止するための取組等として、自空港の空港機能管理規程（セイフティ編）に規定すべき内容の詳細について示されることを意見します。 　併せて、その意図をご教示いただけますと理解が深まると思われま	飛行場灯火施設の管理・運用・保守を確実に実施していただくことで、飛行場灯火施設の安全が確保されるものと認識しております。

	す。	
6	【空港機能管理規程（セイフティ編）策定基準】 第6章 飛行場灯火運用手順及び安全対策の詳細に新設されようとしている「6．8 飛行場灯火施設の安全確保（ヘリポートを除く。）」について、「また、他の滑走路関係業務提供者の取組について協力し、地上走行中の航空機又は車両が滑走路へ誤進入することを防止するために必要な措置を講ずること。」とお示しがあります。 指針（案）では、航空保安施設の設置者の取組に、飛行場灯火施設に関連する事項に、他の滑走路関係業務提供者と関わりをもって取組む事項は見受けられず、指針（案）への準拠以上のことが求められる内容と見受けられます。 また、航空保安施設の設置者が他の滑走路関係業務提供者の取組について協力することと、地上走行中の航空機等の滑走路へ誤進入することを防止するために必要な措置を講じることの因果関係が不明確でもございますので、このお示しの一文は削除いただくことを意見します。	滑走路の安全確保につきましては、「滑走路の安全確保に関する指針（案）」にお示ししているとおり、各空港における滑走路関係業務提供者の連携が重要であり、各々の業務提供者における協力が不可欠となっております。 なお、当該指針（案）3．（1）項においても、その旨を記載しております。
7	【空港機能管理規程（セイフティ編）策定基準】 新設予定の5．10 グランドハンドリング事業者の指導等と5．22 滑走路の安全確保（ヘリポートを除く）の項目について、当該空港の空港機能管理規程(セイフティ編)に追加する場合、既存の条項の途中に差し入れるのではなく、最後の条項に追加しても良いと思慮しますが、問題ありませんでしょうか。	貴空港で定める空港機能管理規程（セイフティ編）に関して、規定順の在り方について、必要に応じてご検討いただいた上で、ご対応頂くことで特段問題はございません。
8	【空港機能管理規程（セイフティ編）策定基準】 セイフティ編 5.10 の案について 改正案では「構内営業承認その他の方法により措置を講ずるものとする」とされ、その後「国管理空港は平成 16 年国空管第 218 号に準拠、国	グランドハンドリング事業者に対する新たな措置について、空港の設置管理者の権限により実施されている既存の構内営業承認権等に基づいた承認条件を付加することにより実効性を担保することが適当と判断したところ

	以外は参照して所要措置を講ずる」と記載されています。 改正案の趣旨は制限区域における安全確保であり、遵守義務の対象もグランドハンドリング業務に限定されることが明記されています。 しかしながら、改正案では営業承認手続きの方法自体を変更することも含まれており、この対応は管理者の負担が大きいです。この施策による安全への寄与度はあるとは思いますが、その寄与度に対してコストパフォーマンスが低いと考えられます。また、記載内容も直感的にも理解しづらいと感じます。管理者によって異なると思いますが、義務的対応に終始し、本来期待される主体的かつ積極的な安全確保行動が阻害されるおそれがあります。 つきましては、改正案では、安全対策や発生後の再発防止に関わる業務への遵守義務を課し、遵守が確保されない場合には制限区域の事業者としての登録の停止・取消・制限や、立入承認の停止・取消・制限等の措置を講ずることを、空港運用業務指針に明記し、セイフティ編策定基準と連動させることが望ましいと考えます。国管理空港との管理方法の違いはあるものの、これにより民間管理空港においてもシンプルで統一的かつ実効性のある安全管理運用が可能となり、過剰な管理者負担や安全趣旨の逸脱を防ぐことが期待できます。	です。 これまでの対応では事故等が低減していない状況を踏まえ、新たな措置を執るための枠組みとして承認条件とすると整理したものであり、これまでの空港の設置管理者やグランドハンドリング事業者が実施していた取組みなどの主体的な活動を制限するものではありません。その上で、空港の設置管理者とグランドハンドリング事業者との間で事故等の防止のための措置について協議会などを通じて、しっかりとご議論いただくことなどにより、効果的な取組み事例があれば、それを事業者間で共有するなど、安全性の向上に向けて、空港の設置管理者においても積極的にご対応いただきたく存じます。
9	【空港運用業務指針】 第 8 章5.（1）で航空局から通知する安全情報を空港管理者が事業者等に共有することとされていますが、グランドハンドリング事業者全社を航空安全監視システムに登録させることから、航空安全当局が直接共有が可能であり、空港管理者を経由する必要がないことを意見します。	国から航空安全監視システムを通じた安全情報の共有は、あくまでも航空安全監視システムに登録したグランドハンドリング事業者に限定されるため、制限区域内の安全管理を実施する空港管理者において、グランドハンドリング事業者以外の事業者等への共有について規定するものです。
10	【空港運用業務指針】 第 8 章5.（3）航空局への協力 b 航空局がグランドハンドリング事	ご指摘のとおり明確化のため、「航空局が行うグランドハンドリング事業者

	業者と安全管理に関する取り組みや未然防止策の評価等に関する意見交換について、空港管理者はこれに協力すること。 と記載されておりますが、主語となる「航空局」が何をするのかが不明確です。 　一例ですが、「航空局が（行う、開催する、主催する）グランドハンドリング事業者と安全管理に関する取り組みや未然防止策の評価等に関する意見交換について、空港管理者はこれに協力すること。」などとする、とわかりやすいかと存じます。	の安全管理に関する取組みや未然防止策の評価等に関する意見交換について、空港管理者はこれに協力すること。」に修正します。
11	【空港運用業務指針】 　航空機走行区域等への立入りについての質問です。 　現行はノータムによる閉鎖がされている区域は管制機関の許可が不要であるものを、今回の改正案では「閉鎖されている区域を除く。」とされています。つまりノータムが発行されていない場合であっても、閉鎖されていることの確認が取れれば、許可なく立入ることができるとの理解でよろしいでしょうか。 　その場合、ノータムという可視化された手段がなくなる以上、閉鎖区域が発生する都度、空港管理者は「航空機走行区域等（閉鎖されている区域を除く。）へ立ち入ろうとする者」に周知を行う規定が必要になるのではないでしょうか。	航空機走行区域等のうち、立ち入ろうとする区域の閉鎖が確認できる場合は、管制機関等の許可なく立入ることができます。ただし、空港管理者から立入承認を受けておく必要があります。 　ご意見を踏まえ、空港管理者から航空機走行区域等（閉鎖されている区域を除く。）へ立ち入ろうとする者に対する通知について規定するとともに、閉鎖されている航空機走行区域等への立入り指示等について規定することといたします。 　また、ご指摘いただいた明確化の観点で改めてパブコメした5つ規程類の改正内容を確認し、「空港機能管理規程（セイフティ編）策定基準」については、制限区域に立ち入るグランドハンドリング事業者を対象として明確化するため、5.10 文中の「～なお、グランドハンドリング事業者に対する事故等の防止に関する指導にあっては、空港管理規則（昭和27年運輸省令第44号）、供用規程又は空港管理条例に基づく規則等に定めるところにより行う構内営業承認その他の方法により措置を講ずるものとする。」を「～なお、事故等の防止に関する指導にあっては、空港管理規則（昭和27年運輸省令第44号）、供用規程又は空港管理条例に基づく規則等に定めるところに

		より行う構内営業承認その他の方法により制限区域に立ち入るグランドハンドリング事業者に対し措置を講ずるものとする。」に修正します。
12	【空港における安全管理システムの整備基準】 ４．１(２)１(ｃ)イ．及びロ．「発生するおそれ」と記載あるのは「発生したおそれ」、ハ．「死傷する」と記載あるのは「死傷した」、「損傷する」と記載あるのは「損傷した」ではないでしょうか。	既存の「安全情報等取扱指針」の表現と整合させるべく、ご指摘を踏まえ、「発生したおそれ」、「死傷した」、「損傷した」に修正します。
13	【空港における安全管理システムの整備基準】 ４．２(４)はグランドハンドリング事業者と構成する協議会についての記載ですが、４．２(３)に定めのある空港委員会を上回る詳細な基準が示されており、必須の議題も指定されているように見受けられます。当空港では、空港管理者が設置した協議会ではないものの我々も参加している有益な議論の場が既に存在していることから、同様の議題を扱う同類の会議体を増やすことは得策ではありません。(４)では協議会を組織することについてのみ定義し、具体的取組内容については「空港安全管理システム(空港 SMS)解説」等で示すことが適当と考えますので意見します。	ご指摘のような会議体を増やすことを意図したものではなく、4.2 安全管理体制の⑷制限区域内事故等の未然防止に係る協議会の①から④に掲げる取組みを空港の設置管理者とグランドハンドリング事業者との間でしっかりとご議論いただくことが最も重要であり、既存の会議体の活用等により空港の設置管理者が主導する形で協議会を運営してください。 なお、ご意見いただきました「具体的な取組み内容」以降の内容については、今後の参考とさせて頂きます。
14	【空港における安全管理システムの整備基準】 ４．２(４)２ に「事前予防的な安全措置について協議」とありますが、安全措置はそもそも事前予防のための取り組みと認識しております。どのような内容を想定しているか具体的にお示しいただけますようお願いします。	同項③にその具体的な取組みを明示しておりますので、ご確認ください。
15	【空港における安全管理システムの整備基準】 ４．２(４)丸数字3 全般について、すでに航空安全当局からの水平展開情報については空港内事業者に広く周知をしているところです。他空港で発生した事案については参考とはなるものの、空港の形状、運用条	他空港で発生した事案については、これまでも同系列グループ事業者でも同種事故等が発生している現状に鑑み、グループ内事業者のみならず、空港単位でグランドハンドリング事業者の未然防止のため自社の手順や予

	件等も異なる中、当空港のグランドハンドリング事業者が自分事としてリスクを洗い出し、対応策を検討することは困難である旨、主要空港における先進的な実証から明らかにされていると伺っています。当該議論を必須化し、さらにそれを空港管理者で取りまとめ、航空安全当局への報告まで義務化することは、グランドハンドリング事業者の過度な負担にも繋がることから、未然防止策の取りまとめ及び航空安全当局への報告については反対します。水平展開の実施時に意見がある事業者が直接意見を提出できるような制度を当局が設けられることが望ましいと考えます。	防策について再点検し、リスクを洗い出すことに加え、各社の予防的対応を共有していくことも重要な取組みと認識しています。また、ご指摘の空港の形状等により異なるケースがあることは、承知していますが、あくまでも空港の形状等以外のことが事案の背景要因となったものについて行うものです。したがって、各事業者の安全に係る取組みを共有することはグランドハンドリング事業の安全性の向上に資するものと考え、空港の設置管理者に実施を求めている安全管理の範囲でその取りまとめや航空安全当局への報告について新たに制度化したものです。 グランドハンドリング事業者の意見等については、国による安全推進の取組みとして関係団体等との意見交換の実施により把握していくこととしています。
16	【構内営業承認事務等の取扱いについて】 6. 営業改善命令等に記載がある「規則第 25 条」で引用する規則とは、空港管理規則（昭和27年運輸省令第44号）を指していると考えてよろしいでしょうか。	ご認識のとおりです。
17	【構内営業承認事務等の取扱いについて】 当空港における構内営業規程では、航空運送事業が適用除外種として定められていることから、航空会社が自ら行うハンドリングについては構内営業承認を行っておりませんので、構内営業承認を通じて今般の措置を講ずることは困難です。また、一次委託先（構内営業者）が二次委託（再委託）を行う場合は、一次委託先（構内営業者）からの構内営業委託申請に基づき、二次委託先への委託承認を一次委託先の構内営業者に対して交付しています（二次委託先には交付しておりません）。よって、二次委託先に構内営業に係る措置を行う場合は、一時委託先（構内営業者）に行うこととなりますことをご承知おきください。	改正予定の航空法施行規則第 92 条第 17 号のとおり、航空会社からの委託により実施するグランドハンドリング事業者を対象としており、航空会社が自ら行うグランドハンドリング業務は対象としておりません。 また、二次以上の再委託先については、一次委託先（構内営業者）からの構内営業委託申請に基づき貴空港が交付される委託承認において、同様の措置が確保される場合は、問題ありません。

18	【構内営業承認事務等の取扱いについて】 　当空港でハンドリング事業を行う者の中には本社や日本支社が構内営業承認を取得している事例もあります。このような者が他空港で承認を取り消された場合、当空港での事業にも影響が及ぶかご教示ください。	ご承知のとおり構内営業承認は空港ごとに取得されているため、ある空港で当該営業承認を取り消された場合であっても、他の空港における営業承認の制限などの指示等を国土交通省から行うことはありません。
19	【構内営業承認事務等の取扱いについて】 　構内営業承認の取消について、航空局の指示を受け空港管理者がこれを行うことが出来るとする明確な根拠をお示しいただきたい。また、取消措置をすることによって営業補償や訴訟等、空港管理者と事業者間での発生しうるリスクがあると懸念しておりますが、想定されるリスクとその対応について少なくとも施行前までには明示いただきたい。	国土交通省は、航空法第 47 条の2に基づき、空港設置者が定めた空港機能管理規程について、同法第 47 条の機能確保基準に従って空港の機能を確保するために遵守すべき管理体制・方法等について必要な内容が定められていないと認める場合は、空港管理者に対して、当該規程の変更を命ずることができるとともに、同法第 48 条に基づき、空港の管理が機能確保基準に従って行われていないと認める場合は、供用停止を命ずることができます。 　その上で、貴空港においての空港機能管理規程（セイフティ編）をその空港の機能確保基準や別通達（空港機能管理規程（セイフティ編）策定基準）に従った内容としていただく必要があり、また当該策定基準においては、本通達（構内営業承認事務等の取扱いについて）に準拠、又はこれを参照し、所要の措置を講ずることを求めています。 　なお、取消措置による営業補償や訴訟等のリスク等が発生しないよう、貴空港において、関係する要領や関係事業者との契約等に必要な事項を定めていただくことなど、事前の諸対応が必要と考えます。
20	【構内営業承認事務等の取扱いについて】 　3．(9)に ASICSS への事業者登録について記載があるが、構内営業承認を行うにあたり、事業者は構内営業申請時点での登録を義務付けるものなのか。そうであれば、明記していただきたい。	構内営業承認を受けてから営業開始までの間に登録いただくことを想定しております。

21	【航空保安無線施設の管理規程等策定基準及び安全管理システム整備基準】 「航空保安無線施設の管理規程等策定基準及び安全管理システム整備基準」の一部改正について、第5章を新設するにあたり、用語「滑走路関係業務提供者」を1．定義に定義した方が読みやすくなるかと思います。	ご指摘を踏まえ、用語の定義として、「第1章　1定義」に、以下の内容を追加いたします。 (11)　「滑走路関係業務提供者」とは、空港の設置者、航空保安施設の設置者、管制機関等、航空運送事業者等及び航空機の地上走行の支援等を行う事業者とし、詳細は滑走路の安全確保に関する指針による。
22	【構内営業承認事務等の取扱いについて】 その他、意見公募期間中に規定ぶりの軽微な修正を行い、案を差し替えております。	