「航空安全プログラム（案）」に関する意見募集の結果について

令和８年４月１日
航　　空　　局
安 全 企 画 室

国土交通省では、令和８年１月30日から令和８年３月１日まで「航空安全プログラム（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、４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８年１月30日（金）から令和８年３月１日（日）

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　４件（提出者数　４名）

３．お問い合わせ先

国土交通省 航空局 安全企画室
電話番号：０３－５２５３－８６９６

（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	国の「安全管理」というが、国民への 情報公開が、まったく抜け落ちているではないか。 国が介入するのであれば、全ての行為は 国民に情報が提供されてしかるべきはずだ。 事故等に関する情報および対応について、その情報が開示される方法についても、きちんと定めるべきだ。	本プログラムは、国全体の航空の安全を管理するための仕組み等について定めたものであるため、主に航空活動関係者等における情報の収集・分析等について定めております。 航空事故等に関する情報の公開については、「航空輸送の安全にかかわる情報」等において公表しておりますが、いただいたご意見は今後の施策の検討に当たって参考とさせていただきます。
2	【意見の概要】「安全インテリジェンス」のオープンデータ化および外部知見の積極活用による解析能力の強化 【該当箇所】 5.1 安全情報の収集（案文 P.24） 5.2 安全データ及び安全情報の分析（案文 P.26） 5.3 安全データ及び安全情報の保護の原則（案文 P.26） 5.4.2 航空活動関係者との情報共有（案文 P.27） 【意見内容】航空安全の確保において、事故が起きてからの事後対応ではなく、データを収集・分析して予兆を捉える「予知保全」へと舵を切る本プログラムの方向性に強く賛同します。しかし、その肝となるデータの扱いについて、収集したデータを「国（航空安全当局）と業界関係者だけで抱え込む」ような閉鎖的な印象を受けます。現代において、最も優れた分析能力は必ずしも役所の中にあるわけではありません。よって、以下の 3 点について、より「開かれたデータ活用」を推進する文言への修正・追加を要望します。 1. 匿名化データの「オープンデータ化」を原則とすること 案文の「5.2 安全データ及び安全情報の分析」では、航空安全当局がデータを分析するとされています 。しかし、日々膨大に蓄積されるデータを行政職員の人力や限られた予算内のシステムだけで解析し切れるとは思えません。現在、民間企業や研究機関では、AI を用いた高度なデータ解析技術が急速に進化しています。個人や特定企業が識別できないよう十分に加工（匿名化・秘匿処理）した上であれば、これらの安全データは広く一般に公開すべきです。そうすることで、外部のデータサイエンティストが行政では気づけなかった新たなリスクの傾向や相関関係を発見できる可能性が飛躍的に高まります。「安全インテリジェンス」を国だけで独占せず、社会全体の資産として活用する視点を明記してください。 2.「機械判読可能な形式」での公開 情報の公開や共有にあたっては、単に PDF で報告書を出すだけでは不十分です。本プログラムが目指す高度な分析には、コンピュータが直接データを読み込める形式(CSV や API 等）での提供が不可欠です。案文「5.4.2 航空活動関係者との情報共有」 において、ポータルサイト等を通じた情報共有が触れられていますが、ここは人間が読むための資料だけでなく、解析ソフトが扱えるローデータの提供も視野に入れた基盤整備を行う旨を加えてください。	本プログラムは、国全体の航空の安全を管理するための仕組み等について定めたものであるため、主に航空活動関係者等における情報の収集・分析等について定めております。 航空事故等に関する情報の公開については、「航空輸送の安全にかかわる情報」等において公表しておりますが、いただいたご意見は今後の施策の検討に当たって参考とさせていただきます。

	3. 「保護」を「隠蔽」の理由にしないための明確な基準 案文「5.3 安全データ及び安全情報の保護の原則」において、「不適切な公開を防ぐ」という記述があります。通報者や当事者のプライバシーを守ることは正確な情報を集めるために絶対に必要であり異論はありません。しかしこの「保護」という言葉が拡大解釈され、行政や航空会社にとって「都合の悪いデータ」を隠すための盾に使われてはなりません。何を守り（個人情報など）、何を公開するのか（事象の統計データなど）、その境界線をあらかじめ明確なルールとして定め、恣意的な運用が入らない仕組みを構築することを求めます。透明性こそが、国民からの信頼の源泉です。 【理由】航空事故という極めて甚大な被害をもたらす事象を防ぐためには、行政のリソースだけでは限界があります。納税者として、収集されたデータが死蔵されることなく、最新のテクノロジーと民間の知恵によって最大限に活用され、一人の犠牲者も出さない空の安全が実現されることを強く望むため。	
3	改正案中「1.3.4 危機管理に関する航空安全当局の対応 航空安全当局は、重大な事故、自然災害、テロ等に備え、対応措置の迅速かつ的確な実施を目的として、政府対策本部・現地対策本部等への国土交通省航空局の出席者、他機関との連携・調整、情報伝達の手順等の航空安全当局の役割をあらかじめ設定するものとする。」を「1.3.4 危機管理に関する航空安全当局の対応 航空安全当局は、重大な事故、自然災害、テロ等に備え、対応措置の迅速かつ的確な実施を目的として、平素から防衛省、警察庁等安全保障当局の意見を踏まえて、設備、運用の適正を図り、政府対策本部・現地対策本部等への国土交通省航空局の出席者、他機関との連携・調整、情報伝達の手順等の航空安全当局の役割をあらかじめ設定しなければならない。」に変更を提案します。 理由。カルロスゴーン被告が空港から逃走した事案があったが、それは空港の出入り管理に穴がある事実を端的に示しており、テロリストの出入りの脅威に対応出来ない現状があるが、改正案においてもテロ等安全保障上の脅威に対して無策であり、それら脅威には設備と運用面において常時警戒が必要であり、特に、語尾の「航空安全当局の役割をあらかじめ設定するものとする。」との記載は「航空安全当局の役割をあらかじめ設定しなければならない。」と明確な義務を設定しなければ、航空安全当局が無責任なまま、脅威に対する対策が放棄されるおそれがある。	本プログラムは、国際民間航空条約（昭和28年条約第21号。）の附属書19に基づき、航空事故等を防止するための安全管理について定めたものであり、御指摘のようなテロ等に係る航空保安対策については、本プログラムの対象外であるため、御指摘の修正については原案のとおりとさせていただきます。 一方で、当該部分に「テロ」が例示されていることは上記の観点から適切ではないため、削除いたします。
4	①（該当箇所） 15ページ「2.2 安全管理システムの実施の義務付け」に記載されている業務提供者は、⑴から⑷までに示す枠組みを基本として、航空安 全当局が航空法規に準拠し業務提供者の業務の種類に応じて別途定める要件（3.1.3 において「SMS要 件」という。）に適合する安全管理システムを確立し、必要な文書及び体制の整備等を行うとともに、 安全データ及び安全情報の収集・共有、ハザードの特定、その安全リスクの評価、必要に応じた是正 措置の実施及び講じた是正措置の有効性の評価といった活動を継続的に実施 しなければならない。 （意見） 今回の安全管理プログラム（SSP）の改訂は、ICAO Annex 19 3rd Edition, November 2025の発行にも準拠して行われるものと考えています。 この ICAO Annex 19 3rd Edition、Chapter 4 Safety	1点目の御意見については、別途 SMS 要件規程を定めているところ、ご指摘も踏まえ、ICAO Doc 9859の内容に関して当該規程への反映などについて検討してまいります。 ２点目の御意見について、安全とは「航空活動に係るリスクが受入可能なレベルまで低減され制御されている状態」と定義しており、安全管理システムにより安全リスクを管理することにより、リスクの低減・制御が行われ、結果として安全な状態が確保されるという考え方となっております。

	Management System(SMS)が記載され業務提供者が実施するSMSの内容を示しています。 このChapter 4には業務提供者が確立すべきSMSの具体的な活動内容のガイダンスとしてDoc 9859を呼び出しています。 現在、我が国に於いては SMS を確立するためのガイダンスとしてICAO Doc 9859と同等なものが無く業務提供者は手探りで設定している状況です。 我が国の SSP の目的を達成するためには、業務提供者が正しく SMS を確立し運用するかに掛かっていると言っても過言でないと考えます。ICAO Doc 9859 にも記載されています。 よって、この SSP で要求している業務提供者への継続的な活動内容を確立するために、ICAO Doc 9859と同等のガイダンスを作成し業務提供者に提供されることを提言します。 ②（該当箇所） ３ページ ⑹ 安全管理システム（Safety management system） 安全リスクを管理するための体系的な仕組みであって、必要な組織体制、責任、方針及び手順 を含むものをいう。 （意見） ICAO Annex 19 3rd Edition, November 2025 の Chapter 1 定義の Safety management system では、今回の SSP の「『安全リスク』を管理するための」ではなく『安全』と記載されています。安全リスクと限定しない方が良いかと考えます。	
５	その他	その他、誤字等の軽微な修正を行うこととしました。