

# 第3部 航空交通の安全

## 1. 航空事故のない社会を目指して

- 航空事故を減少させる。
- 事故につながりかねない安全上のトラブルの未然防止を図る。

## 2. 航空交通の安全についての目標

- 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ゼロ
- その他の指標について、直近5年間の平均値について年率7%削減

## 3. 航空交通の安全についての対策

### <3つの視点>

- ① 航空安全対策の深化・高度化
- ② 航空需要増への対応及び安全維持・向上の一体的推進
- ③ 新技術・産業発展に伴う安全行政の新たな展開

### <9つの柱>

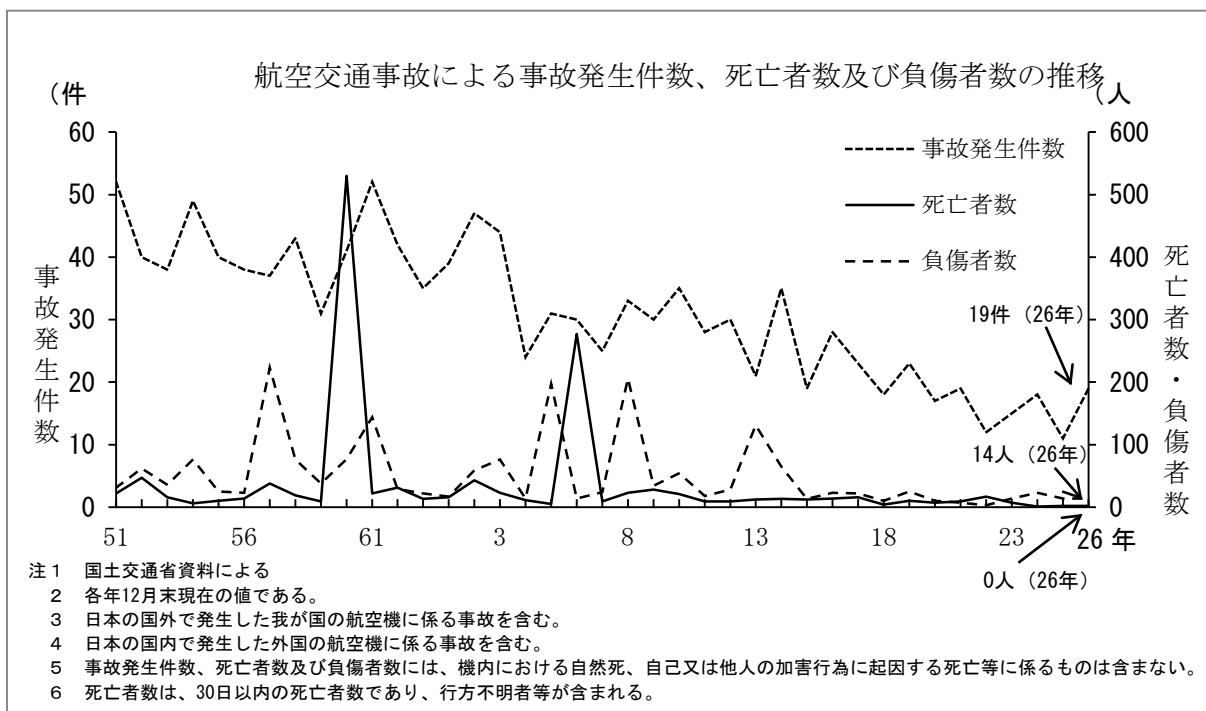
- ① 航空安全プログラムの更なる推進
- ② 航空機の安全な運航の確保
- ③ 航空機の安全性の確保
- ④ 航空交通環境の整備
- ⑤ 無人航空機の安全対策
- ⑥ 航空交通の安全に関する研究開発の推進
- ⑦ 航空事故等の原因究明と再発防止
- ⑧ 救助・救急活動の充実
- ⑨ 被害者支援の推進

## 第1節 航空事故のない社会を目指して

航空事故を減らすため、また事故につながりかねない安全上のトラブルの未然防止を図るため、航空交通安全についての対策を着実に実施し究極的には航空事故のない社会を目指す。

航空交通の安全を確保し事故発生を防止するため、安全監督を推進するとともに、航空保安施設の整備、航空保安業務の近代化、空港施設の整備等の施策の推進により、航空交通量の増大に対応してきた。これらの施策の成果として、航空交通増大、我が国における民間航空機の事故の発生件数は、長期的には減少傾向にある。このうち、平成27年に発生した事故の内訳をみると、小型機による事故が○(17)件中○(13)件であるなど多数を占める傾向にある。一方で、我が国の特定本邦航空運送事業者(客席数が百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行う航空運送事業を営む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は発生していない。

しかしながら、航空運送事業の中心となる大型機の事故は、乱気流に起因する機体の動揺に伴うものを中心に、年間数件程度ではあるものの依然として発生しており、下げ止まりの傾向も見られる。また、平成23年9月6日に浜松市沖上空で発生した誤操作による急降下事案をはじめ、ヒューマンエラー、機材不具合等による重大インシデントや安全上のトラブルも発生している。このほか、平成27年4月の広島空港におけるアジアナ航空162便による着陸失敗事故など、我が国内での外国航空会社による航空事故も発生している。



## 第2節 航空交通の安全についての目標

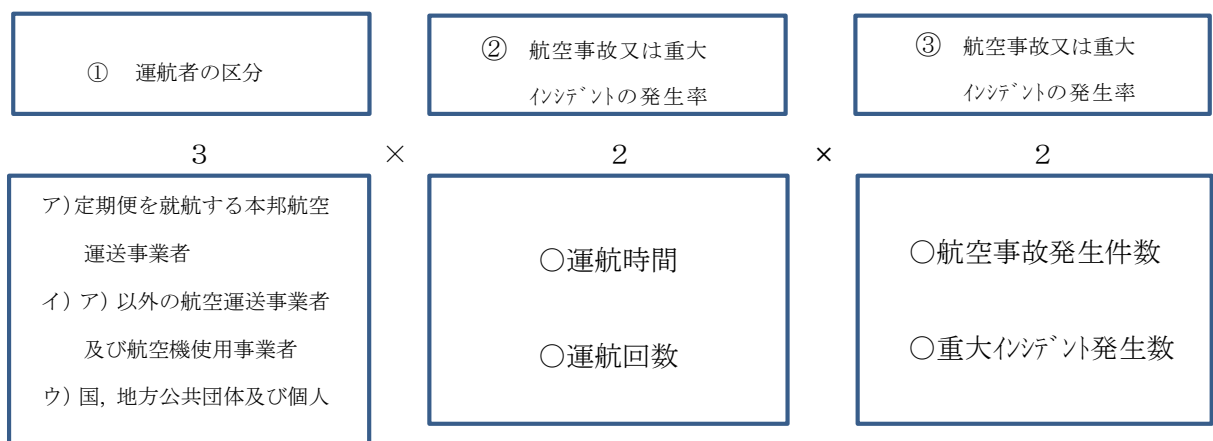
### I 目標設定の考え方

「航空事故のない社会」を目指す施策の取組において、中でも生命の重さ及び一度重大な事故が起こった際の社会に対する影響の大きさを勘案すれば、「死亡事故」及び「全損事故」については、特に削減を図っていかねばならない。一方で、これまで約30年にわたり我が国特定本邦航空運送事業者における乗客の死亡事故が発生していないことは、航空運送事業の安全確保にかかるあらゆる関係者の不断の努力の賜物であるが、この「死亡事故ゼロ」を今後も続けていくため、たゆまぬ努力を続けていかねばならない。これらのことから、不特定多数の者が利用する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という目標を設定する。

これに加え、民間航空の安全に関する重大な結果に関連する指標を設定する。設定に当たっては、安全上の懸念のある分野が特定可能であること、客観的に数値として計れるものであること、及び国際的統計と比較できることの観点から、航空事故発生率及び重大インシデント発生率について、以下のとおり14の指標に細分化する。

(航空運送分野)

- ① (ア) 定期便を運航する本邦航空運送事業者  
(イ) (ア) 以外の航空運送事業許可又は航空機使用事業許可を受けている事業者  
(ウ) 国、地方公共団体及び個人の3区分の運航者について、それぞれ
- ② 運航時間及び運航回数に対する、
- ③ 航空事故発生率及び重大インシデント発生率 (計12指標) を設定する。



(交通管制分野)

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(管制取扱件数あたり) (2指標)

これらの指標については、一定期間を通じて連続的に比較可能な形で設定される必要があり、直近5年間の実績の平均値について、年率7%の削減を図っていくものとする。これらの目標の評価に当たっては、後述する「航空安全プログラム」における安全指標・目標の評価とも整合を図る。

## **II 交通安全基本計画における目標**

以上により、航空交通の安全についての目標は、以下のとおりとする。

- 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 **航空事故発生率及び重大インシデント発生率に関する14の指標で、直近5年間の実績の平均値について、年率7%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

安全監督については、国際民間航空機関（ICAO<sup>※</sup>）では規則を遵守させることのみを目的とせず、指標に基づきリスクを測定・管理し、安全を向上させていく航空安全プログラム（State Safety Programme:SSP）の実施を求めている。これを受けて我が国においても、SSPを段階的に導入し、国が航空全体の安全目標指標及び達成に向けた管理計画を定め、各業務提供者と個々の安全目標指標等について合意した上で、その安全管理活動（Safety Management System:SMS）を継続的に監視、監督、監査を行う等により、安全の向上を図る取組を推進してきたが、これを航空安全対策の中核と位置づけ、対策を進めることとする。

また、アジアをはじめ世界の成長を取り込むため、国際航空を中心に航空はきわめて重要な役割を果たすことが期待されている。また、オリンピック・パラリンピック東京大会が開催される予定の2020年に、訪日外国人旅行者数2,000万人の高みを政府として目指しているところ、空港容量の拡大や空域の抜本的再編等の対策により、航空需要の増大への対応と、航空交通システムの安全維持・向上を一体として進めることが重要である。

更に、我が国初の国産ジェット旅客機であるMRJ（三菱リージョナルジェット）の開発が国家プロジェクトとして進められていることや、無人航空機の急速な利用拡大に伴い安全対策が必要とされていること、安全向上のための技術開発等、新技術や産業の発展に伴う安全行政の新たな展開を図っていくことが喫緊の課題となっている。

### II 講じようとする施策

#### 【第10次計画における重点施策及び新規施策】

- 航空安全プログラムの更なる推進（1）
- 小型航空機等に係る安全対策の推進（2（5））
- 航空機の検査の的確な実施（3（2））
- 増大する航空需要への対応及びサービスの充実（4（1））
- 無人航空機の安全対策（5）

#### 1 航空安全プログラムの更なる推進

SSPを導入し以下の施策に取り組むことにより、これまでの法令遵守型の安全監督に加え、国が安全指標及び安全目標値を設定してリスクを管理し、義務報告制度・自発報告制度等による安全情報の収集・分析・共有等を行うことで、航空安全対策を更に推進する。

※ ICAO : International Civil Aviation Organization

### **(1) 業務提供者におけるSMS※(安全管理システム)の強化**

業務提供者において過去の実績を踏まえた安全指標及び安全目標値を的確に設定するよう、連携を密にして指導、監督、助言を行う。その際、安全の向上のための取組により直結した指標と目標値を設定し、SMSの質の向上を促す。

### **(2) 安全基準の策定・見直し等**

把握した安全情報、国際標準の動向、技術開発の状況等を踏まえて、基準等に適時適切に反映する。また、国際機関等によるガイダンス資料等の翻訳・配布等により国内の航空活動関係者の活用と安全活動の向上を促す。

我が国における取組により得た知見を踏まえ、国際会議等の議論に参画し、国際標準の改正やガイドラインの充実に貢献する。また、乱気流に係る事案については、引き続き航空運送事業者と共に発生要因の分析及び更なる再発防止策の検討等に取り組む。また、ICAOにおける重点的な取組である滑走路安全については、関係者による新たな体制の構築・活動を促す。

### **(3) 業務提供者に対する監査等の強化**

業務提供者に対し、業務が適切に実施されていることを確保するため、定期的及び必要に応じ随時に監査、検査等を実施する。その際、安全情報の分析で得られたリスク傾向に応じた監査の重点事項の設定や随時監査の実施、業務提供者における不適切事案の再発防止に関する厳格な指導監督、業務提供者の特性に応じた安全対策の充実等の継続的な取組を行う。

### **(4) 安全情報の収集・分析等**

#### **ア 安全情報の収集**

安全上の支障を及ぼす事態の再発防止及び予防的対策の実施に役立てるため、安全情報の義務報告制度、自発報告制度等を推進する。

義務報告制度については、業務提供者への指導・助言等により着実な報告を求めていくとともに、分野横断的な事態への対応を行うための航空安全当局の体制の見直しを図る。

自発報告制度については、安全情報を幅広く収集するため、あらゆる場面を活用して業務提供者や航空活動に従事する者に働きかける等制度の周知・広報活動を行う。また、自発報告制度運営事務局からの提言については、航空安全当局において有効に活用していくためのプロセス検討を行い、同制度の運用改善を進める。

#### **イ 安全情報の分析等**

把握した業務提供者における安全情報等を、航空運送、空港、交通管制の分野別にそれぞれの視点に基づき分析し、必要な対策の審議・検討のほか、結果を各業務提供者と適切に共有をする。

---

※ SMS : Safety Management System