

# 第 3 編

## 航空交通

# 第1章 航空交通事故の動向

## 1 近年の航空交通事故の状況

我が国における民間航空機の事故の発生件数は、平成17年において23件であり、これに伴う死者数は16人、負傷者数は18人である。近年は、大型機による航空事故は、乱気流によるものを中心に年2、3件程度にとどまり、小型機等が事故の大半を占めている（第3 1表）。

## 2 平成17年中の航空交通の安全上のトラブルの状況

### (1) 航空運送事業者における安全上のトラブル

我が国の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おらず、国民の航空輸送の安全性に対

する信頼につながっている。しかしながら、平成17年1月以降、我が国航空運送事業者では、ヒューマンエラーや機材不具合に起因するトラブルが目立っている状況にあり、特に日本航空グループでは、貨物機の主脚部品の誤使用、新千歳空港や韓国・仁川国際空港における管制指示違反（1月22日、3月11日）等、安全上のトラブルが相次いだ。

### (2) 管制関係の安全上のトラブル

平成17年8月16日に新潟空港、9月23日に宮崎空港において管制官とパイロットとの間における飛行計画の承認の授受に関してトラブルが発生し、11月2日には大阪国際空港において管制官から着陸許可が発出されず、航空機が着陸をやり直すトラブルが発生するなど管制関係のトラブルが続発した。

第3 1表 航空事故発生件数及び死傷者数の推移（民間航空機）

区分 年	発生件数								死傷者数	
	大型 飛行機	小型 飛行機	超軽量 動力機	ヘリコ プター	ジャイロ ブレン	滑空機	飛行船	計	死亡者	負傷者
平成13年	2	6	2	7	0	4	0	21	12	131
14	4	4	5	15	0	7	0	35	13	65
15	3	10	3	1	0	2	0	19	12	13
16	5	11	2	6	1	3	0	28	14	23
17	1	8	0	7	0	7	0	23	16	18

- 注 1 国土交通省資料による。  
 2 各年12月末現在の値である。  
 3 日本の国外で発生した我が国の航空機に係る事故を含む（平成15年1件、16年2件）。  
 4 日本の国内で発生した外国の航空機に係る事故を含む（平成15年1件、17年1件）。  
 5 事故発生件数及び死傷者数には、機内における自然死、自己又は他人の加害行為に起因する死亡等に係るものは含まない。  
 6 死亡者数は、30日以内死亡者数であり、行方不明者等が含まれる。  
 7 平成17年の負傷者数は暫定値である。

## 最近の航空交通の安全上のトラブルとその対応策

## 1. 航空運送事業者における安全上のトラブル

我が国の航空運送事業者においては、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おらず、年間数件発生している航空事故についても、その多くが乱気流によるものである。しかしながら、平成17年1月以降航空事故には至らぬもののヒューマンエラーや機材不具合に起因する安全上のトラブルが続発している。

具体的には、日本航空グループでは、平成17年3月17日に国土交通省から事業改善命令を受けるまでの短期間に、貨物機の主脚部品の誤使用、新千歳空港や韓国・仁川国際空港における管制指示違反などのトラブルが相次いだほか、平成18年に入っても、整備管理の不備により点検期限を超過したりするトラブルが発生している。

一方、他の航空運送事業者においても管制指示違反や誤った高度計の指示に従った飛行、修理期限を超過した航空機の運航などのトラブルが発生している。

## 2. 国土交通省の対応

## (1) 日本航空グループ

平成17年3月17日に事業改善命令等を発出し、同年4月14日、これに対する改善措置の報告を受けた。これ以降、改善措置の実施状況等を監視監督するため継続的な立入検査を実施している。

また、平成18年1月9日には同グループにおけるヒューマンエラーの防止策の再徹底を、3月22日には整備作業の確実な実施を求めるため、厳重注意を行った。

## (2) スカイマークエアラインズ

整備従事者の適切な配置が行われていなかったことについて平成17年6月15日、修理期限を超過して航空機を運航させるなど整備管理の一部が不適切であったことについて平成18年3月14日に、それぞれ厳重注意を行った。また、同年3月17日からは、整備管理や安全管理体制に懸念があることを踏まえ、特別監査チームを編成して監視監督を強化し、羽田空港に常駐して監査を実施した。その結果を受けて、同年4月17日に航空局長から同社社長に対し、「業務改善勧告」を発出し、早急に安全管理体制の構築と整備管理体制などの改善を図るよう、強力に指導した。

## (3) その他の対応

国土交通省では、航空会社においてトラブルが続発している状況にかんがみ、抜打ちによる立入検査を導入したほか、平成18年より航空局に監査専従部門を設置するなど、航空運送事業者に対する監視監督体制を大幅に強化することとしている。

また、平成18年3月29日に成立した「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」により航空法を改正し、航空運送事業者による安全管理体制の構築を図るとともに、航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態について報告を義務づけ、安全情報の収集・分析を通じて、航空運送事業者に対する安全対策の指示や安全基準の見直しを行う等予防的な安全対策を強化することとしている。

航空交通安全対策の今後の方向  
第8次交通安全基本計画より

## 1 基本的考え方

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ていく。

## 2 目標

昭和61年以降継続している特定本邦航空運送事業者における乗客の死亡事故ゼロの記録を継続する。

## 3 対策

### (1) 視点

事故の予兆ともいえる一連のトラブルの発生を断ち切り、国民の航空輸送の安全に対する信頼を回復することが喫緊の課題となっている。

一方、航空交通情勢をみると、現在、空港及び上空では航空機の交通集中による混雑や遅延等が深刻化しており、今後更に航空交通量が増大していくと予測される中で、羽田再拡張事業を始めとする空港容量の拡大を図るとともに、上空においてもより一層安全で効率的な航空交通システムを確立することが喫緊の課題となっている。

### (2) 講じようとする施策

#### 航空交通環境の整備

航空交通の安全を確保しつつ、航空輸送の増大に対応するため、次世代航空保安システムの整備及びこれらを活用した航空管制の高度化に資する空域・航空路の整備等を着実に推進することにより、航空交通環境の整備を推進する。

#### 航空機の安全な運航の確保

航空会社に対する監査専従部門の新設、事後対応型から予防的安全行政への転換等の安全対策を推進するほか、経営トップから現場まで一丸となった安全管理の態勢の構築を推進するとともに、その確認を国が行う「安全マネジメント評価」の仕組みを導入することにより、航空機の安全な運航を確保する。

#### 航空機の安全性の確保

技術基準等の整備、情報の収集及び処理体制の充実、検査体制の充実等の安全対策を推進することにより、航空機の安全性の確保を図る。

#### 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・救急体制の整備を図る。

#### 被害者支援の推進

損害賠償請求の援助活動等の強化や被害者等の心情に配慮した対策の推進を図る。特に、大規模事故が発生した場合に、警察、医療機関、地方公共団体、民間の被害者支援団体等が連携を図り、被害者を支援する。

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。

研究開発及び調査研究の充実

航空交通の安全に関する研究開発及び航空事故の原因究明のための調査研究を推進し、その結果を速やかに安全対策に反映させることにより、航空交通の安全の確保を図る。

