

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23年は15件であり、これに伴う死亡者数は7人、負傷者数は14人である。近年は、大型飛行機による航空事故は、乱気流によるものを中心に年数件程度にとどまり、小型飛行機等が事故の大半を占めている。

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 プレーン	滑空機	飛行船	計	死亡者	負傷者
平成19年	5	3	4	7	0	4	0	23	10	25
20	3	6	2	3	0	3	0	17	7	10
21	6	2	1	7	0	3	0	19	9	7
22	0	4	2	4	0	2	0	12	17	3
23	2	8	1	3	0	1	0	15	7	14

- 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21年1件、平成23年1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19年1件、20年1件、21年3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 大型飛行機は最大離陸重量5.7トンを超える飛行機、小型飛行機は最大離陸重量5.7トン以下の飛行機である。

2 平成23年中の航空交通の安全上のトラブルの状況

●航空運送事業者における安全上のトラブル

我が国の特定本邦航空運送事業者（客席数が100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発生していない。

我が国の航空運送事業者に対して報告を義務付けている事故、重大インシデントや安全上のトラブルに関する情報は、22年度に867件報告された。

第2章 航空交通安全施策の現況

1 総合的な安全マネジメントへの転換

●国家安全プログラム（SSP）の導入

平成22年11月に改訂された国際民間航空条約附属書により求められている、指標を用いた安全度合の監督、特定の不安全要素に対する重点的監督、業務提供者（航空運送事業者・空港運用者・航空交通業務実施者等）に対する安全マネジメント研修等を実施する航空分野の国家安全プログラム（SSP）を平成25年度末までに確立するための検討を進めている。

第3編 航空交通

2 航空交通環境の整備

●滑走路誤進入対策の推進

滑走路誤進入対策として、管制指示に対するパイロットの復唱のルール化等、管制官とパイロットのコミュニケーションの齟齬の防止や、滑走路占有状態等を管制官やパイロットへ視覚的に表示・伝達するシステムの整備等、ソフト・ハード両面にわたる対策を推進している。

●航空機への鳥衝突（バードストライク）防止対策の推進

鳥の生態に関する専門家、航空会社等により構成される鳥衝突防止対策検討会を開催して、バードストライクの分析と対策を検討している。平成23年度には、新たな対策として、鳥衝突情報データベースを構築し、関係者間の鳥衝突情報の共有を開始した。また、衝突した鳥の種類が不明な事例があることから、生態に応じた防除方法を開発するため、DNA／羽毛鑑定による鳥種の特定制を推進している。更に、東京国際空港では鳥類の生態の監視強化等を推進するため鳥検知装置（鳥検知レーダー等）を導入した。

3 航空機の安全な運航の確保

●航空運送事業者等に対する監督体制の強化

航空会社毎に重点事項を定め、監査専従組織による専門的かつ体系的な立入検査を高頻度で実施するとともに、安全上のトラブルが発生した場合には機動的に立入検査を実施するなど航空会社に対する効果的な安全監査を実施した。

●運輸安全マネジメント制度の充実・強化

平成18年10月より導入した「運輸安全マネジメント制度」により、事業者が経営トップから現場まで一丸となって安全管理体制を構築し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を23年12月末までに延べ87社に対して実施した。

4 航空機の安全性の確保

●航空機、装備品等の安全性を確保するための技術基準等の整備

航空機の安全性の一層の向上を図るため、航空安全に資する技術に関する調査や外国政府等から得た情報を収集・分析し、必要に応じ当該情報を航空機の運航者等に提供するとともに、当該情報に基づき航空機及び装備品の安全性に関する技術基準等を策定した。