

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24年は18件であり、これに伴う死亡者数は1人、負傷者数は23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）

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
24	8	3	2	4	0	1	0	18	1	23

- 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、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20年1件、21年3件、24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24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、平成23年度に983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：State Safety Program）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、安全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年度末までに導入するための検討を進めている。

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。検討会で提言された方針に基づき，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図るとともに，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等の対策を推進している。更に，東京国際空港において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，段階的に評価運用を実施している。

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。

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，装備品等の安全性の一層の向上を図るため，最新技術の開発状況や国際的な基準策定の動向等を踏まえ，必要な調査を実施するとともに，エンジンの整備基準やチャイルドシートの要件を見直すなど，航空機及び装備品の安全性に関する技術基準等の整備を行った。