

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、ここ数年多少の変動があるものの、ほぼ横ばいの傾向を示しており、平成26年は17件、これに伴う死亡者数は2人、負傷者数は28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
25	1	4	1	3	0	2	0	11	2	14
26	4	5	2	1	0	5	0	17	2	28

- 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24年3件、26年2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26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25年度に856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

●航空安全プログラム（SSP）の導入

国際民間航空条約附属書により各締約国に対し「国家安全プログラム（SSP）」の設定が求められていることを受け、平成26年4月から「航空安全プログラム（SSP）」を導入している。SSPを実効あるものとしていくため、航空の安全性を定量的に測定するために用いる指標（安全指標）及び目標値（安全目標値）の設定を含む年度計画を策定した上で、安全情報の収集・分析及び各分野の関係者と共有、業務提供者に対する検査等の航空の安全の向上のための活動を行っている。

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。

3 航空機の安全な運航の確保

●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、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、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26年において20者に対して実施した。

●航空運送事業者等に対する監督体制の強化

航空会社の事業形態が複雑化・多様化する状況を踏まえ、抜き打ちを含む厳正な立入検査を行うことにより航空会社における安全性の現状や将来のリスクを把握するなど体系的な監査を実施するほか、年末年始の輸送等安全総点検により、事業者の安全意識の向上を図った。また、専門的かつ的確な監査の実現を図るため、監査担当職員等の研修の充実等を図っている。

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等を図るため、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、新基準に対応した自動操縦システムの安全性審査方法の調査等の必要な調査を実施するとともに、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。