

第1章 航空交通事故の動向

1 近年の航空事故の状況

我が国における航空事故の発生件数は、平成29年は20件、これに伴う死亡者数は22人、負傷者数は6人である。近年は、大型飛行機による航空事故は、乱気流等気象に起因す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。

第3-1表 航空事故発生件数及び死傷者数の推移

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25	1	4	1	3	0	2	0	11	2	14
26	4	5	2	1	0	5	0	17	2	28
27	3	9	3	3	1	8	0	27	10	42
28	3	4	1	2	0	4	0	14	8	14
29	2	7	3	5	1	2	0	20	22	6

- 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。
 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。
 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29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、重大インシデントに関する情報は、平成29年度に17件報告された。

なお、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する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。

第2章 航空交通安全施策の現況

1 航空安全プログラムの更なる推進

業務提供者におけるSMS（安全管理システム）の強化

本邦航空運送事業者等の業務提供者に対して安全の向上の取組に直結した安全指標及び安全目標値の設定を促進し、安全に係るリスク管理の仕組みであるSMSの質の向上を図るように指導した。特に、新たに航空運送事業者となった者や民活法等に基づき新たに空港運営者になった者等、SMSの取組の実績が浅い業務提供者に対しては、安全指標及び安全目標値の設定などが的確に実施されるよう、連携を密にして指導、監督、助言等を行った。

重大インシデント

結果的には事故に至らなかったものの、事故が発生するおそれがあったと認められる事態のうち重大なもの。

2 航空機の安全な運航の確保

安全な運航の確保等に係る運航基準等の整備

我が国の航空機の運航の基準について、安全の確保を前提として、近年のめまぐるしく変化する航空業界の運航環境に適切に対応するため、国際標準や諸外国の状況を踏まえ様々な基準改正を実施した。例えば、衛星航法装置（GBAS，ABAS等）等の新技術を利用した運航要件の緩和や、操縦士の疲労リスク管理制度の開始、洋上運航における航空機と管制官との通信に対する新たな性能要件の導入など、更なる安全確保に向けた基準の制定等を行った。

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29年は13者に対して実施した。

3 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、航空機の燃料消費性能に関する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。

4 航空交通環境の整備

滑走路誤進入対策の推進

ヒューマンエラーに起因する滑走路誤進入を防止するため、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、滑走路占有状態を管制官やパイロットへ視覚的に表示・伝達する滑走路状態表示灯システム（RWSL）の整備等を推進している。