

平成27年度の国の安全指標・目標値の検証及び 平成28年度の国の安全目標値について

(1)平成27年度の国の安全目標達成度の検証①

【最重要目標】	各年の安全目標値		各年の実績値				件数	H27の状況
			日本		国際指標			
	H26	H27	H26	H27	H26	H27		
① 定期便(本邦航空運送事業者)の死亡事故発生率(回数あたり) ←ICAO加盟国の定期便との比較	0.00	0.00	0.00	0.00	0.19	0.12	0	達成
② 定期便(本邦航空運送事業者)の全損事故発生率(回数あたり) ←IATA加盟エアラインの有償便(ジェット機)との比較	0.00	0.00	0.00	0.00	0.12	0.45	0	達成

国際比較用

【その他安全目標】		各年の安全目標値		各年の実績値				件数	H27の状況	
業務提供者の区分	安全指標			日本		国際指標				
		H26	H27	H26	H27	H26	H27			
航空運送分野	(1) 定期便を運航する本邦航空運送事業者	① 航空事故発生率(時間あたり※1)	1.28	1.23	1.59	0.00		0	達成	
		②-1 " (回数あたり※1)	2.40	2.32	3.11	0.00			達成	
		②-2 定期便(本邦航空運送事業者)の事故発生率(回数あたり)(②-1の内数) ← ICAO加盟国の定期便との比較	1.96	1.90	2.07	0.00	2.7	2.2	0	達成
		③ 重大インシデント発生率(時間あたり※1)	3.38	2.80	2.12	2.83			6	未達成
	(2) (1)以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者	④ " (回数あたり※1)	6.33	5.28	4.14	6.04				未達成
		⑤ 航空事故発生率(時間あたり※1)	24.88	19.56	0	32.10			3	未達成
		⑥ " (回数あたり※1)	19.94	14.96	0	21.86				未達成
		⑦ 重大インシデント発生率(時間あたり※1)	17.77	12.45	9.57	32.10			3	未達成
⑧ " (回数あたり※1)	14.25	9.52	6.82	21.86				3	未達成	

※1 「時間あたり」は、100万飛行時間あたりを示す。「回数あたり」は、100万飛行回数あたりを示す。

※2 ⑤～⑧の時間、回数は統計データの抽出機能不具合解消までの暫定値である。(H28.4頃まで)

(1)平成27年度の国の安全目標達成度の検証②

【その他安全目標】(つづき)		各年の安全目標値		各年の実績値		件数	達成度	
業務提供者の区分	安全指標	H26	H27	H26	H27			
航空運送分野	(3) 国、地方公共団体、個人	⑨ 航空事故発生率 (時間あたり ※1、2)	43.72	43.28	44.32	101.27	11	未達成
		⑩ " (回数あたり ※1、2)	49.59	48.77	49.13	114.05		未達成
		⑪ 重大インシデント発生率 (時間あたり ※1、2)	15.61	12.82	8.86	9.32	1	達成
		⑫ " (回数あたり ※1、2)	17.71	14.45	9.83	10.37		達成
交通管制分野	航空保安業務等提供者※3	⑬ 交通管制分野に関連する又は関連するおそれのある航空事故発生率(管制取扱機数あたり※1、3)	—	0	—	0.51	1	未達成
		⑭ 交通管制分野に関連する又は関連するおそれのある重大インシデント発生率(管制取扱機数あたり※1、3)	—	1.28	—	1.54	3	未達成

※1 「時間あたり」は、100万飛行時間あたりを示す。「回数あたり」は、100万飛行回数あたりを示す。「管制取扱機数あたり」は、管制取扱機数100万機あたりを示す。

※2 ⑨～⑫の時間、回数は統計データの抽出不具合解消までの暫定値である。(H28.4頃まで)

※3 管制取扱機数＝福岡FIR内の全IFR飛行計画数＋(VFR離陸機数＋VFR着陸機数)/2。なお、VFR離陸・着陸機数は管制・レイオ・RAG空港での総和とする。

※4 航空保安業務等提供者は、航空灯火又は航空保安無線施設を管理する国以外の者を含む。



最重要目標は達成したものの、その他の安全目標15指標のうち、10指標で未達成であった²

(1)平成27年度の国の安全目標達成度の検証③

【未達成の指標についての考え方】

個別事案はいずれも運輸安全委員会が調査中であるが、以下のとおり、航空局では事業者に対して要因分析及び安全対策実施の指示など、以下について取り組んでいる。

○定期便を運航する本邦航空運送事業者の重大インシデント発生率（表③、④）

- 発生した6件の内訳は、閉鎖中の又は他の航空機が使用中の滑走路への着陸又はその試みが2件、航空機内の気圧の異常な低下が2件、異常接近が1件及び誘導路からの離陸中止が1件であった。
- いずれの事案についても運輸安全委員会が調査中であるが、航空安全当局では必要に応じて事業者に対して要因分析及び対策を指示するとともに、航空事業安全推進フォーラム等を通じて事例研究を行うなど、定期運送事業者と共に発生要因の分析及び更なる再発防止策の検討を進め、目標達成に向けた取り組みを継続しているところ。
- 航空機内の気圧の異常な低下については、当該事業者は同型機全機に対する点検等を実施するとともに、航空機製造者と協力し再発防止に向けた更なる対策を検討している。
- 誘導路からの離陸中止については、当該事業者において運航乗務員に対する教育及び地上滑走に係る手順の見直し等安全対策が講じられている。

(参考:個別事案の概要)

- 4月5日 日本航空機(B767-300)は、徳島飛行場に着陸進入した際、滑走路上の作業車両を確認したため、着陸復行した。
- 6月3日 全日本空輸機(B737-800)は、那覇空港滑走路を離陸滑走中、管制官の指示を受けずに航空自衛隊機が前方を横切ったため離陸を中止した。その際、進入中の日本トランスオーシャン航空機(ボーイング式737-400型)に対し、管制官が着陸のやり直しを指示したが、全日本空輸機が同滑走路を離脱する前に着陸した。
- 6月30日 日本トランスオーシャン機(B37-400)は、抽気系統に不具合が発生し航空機内の気圧が低下したため、航空交通管制上の優先権を要請し高度約3,000メートルまで降下した。その後、同優先権を取り消したうえで飛行を継続し、関西国際空港に着陸した。
- 7月7日 フジドリームエアラインズ機(ERJ170-200STD)は、抽気系統に不具合が発生し航空機内の気圧が低下したため、航空交通管制上の優先権を要請し高度約3,000メートルまで降下した。目的地を新潟空港に変更し、同空港に着陸した。
- 7月12日 日本航空機(B767-300)が、シンガポール・チャンギ国際空港において離陸許可を得た後、滑走路に平行する誘導路から離陸のための滑走を開始した。その後、誤認に気づき離陸を中止した。
- 10月10日 日本航空機(B767-300)が、鹿児島空港に着陸進入中に新日本航空のアイランダー機が日本航空651便の前方に割り込む形で進入してきたため、日本航空651便が着陸復行した。

(1)平成27年度の国の安全目標達成度の検証④

【未達成の指標についての考え方】(つづき)

○定期便を運航する本邦航空運送事業者以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者の航空事故発生率(表⑤、⑥)

- ・ 発生した3件の内訳は、送電線接触による墜落、着陸後の滑走路逸脱による機体損傷及び着陸時の機体損傷がそれぞれ1件であった。
- ・ いずれの事案についても運輸安全委員会が調査中であるが、航空安全当局では事業者に対して要因分析及び対策を指示するとともに、事業者における再発防止策の実施状況等を安全監査等により確認することにより、目標達成に向けた取り組みを継続しているところ。
- ・ 送電線接触による墜落については、事業者において飛行作業中の安全確認、情報共有及び飛行方法について特別訓練を実施している。
- ・ 着陸後の滑走路逸脱による機体損傷については、事業者において操縦操作に係る運航規程類の明確化及び運航乗務員に対する再教育等を実施している。
- ・ 着陸時の機体損傷については、事業者において訓練生に対する再教育及び教官の監視体制の見直し等実施している。

(参考:個別事案の概要)

- ・ 3月6日 新日本ヘリコプター機(エアロパシアル式AS332L1型)は、三重県北牟婁郡紀北町内場外離着陸場を離陸し、飛行中、送電線に接触し同町紀伊長島区三戸北地内付近に墜落、2名死亡した。
- ・ 8月28日 第一航空機(バイキング式DHC-6-400型)は、粟国空港に着陸したが、滑走路を逸脱し、同滑走路脇のフェンスを越えて停止した。
- ・ 9月22日 本田航空機(セスナ172S)は、本田エアポートに着陸した際、強めの接地となり胴体尾部が滑走路に接触したため着陸復行し、本田エアポートに着陸した。

(1)平成27年度の国の安全目標達成度の検証⑤

【未達成の指標についての考え方】(つづき)

○定期便を運航する本邦航空運送事業者以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者の重大インシデント発生率(表⑦、⑧)

- 発生した3件の内訳は、いずれもつり下げている物件が意図せず航空機から落下した事案であった。
- いずれの事案についても運輸安全委員会が調査中であるが、航空安全当局では事業者に対して要因分析及び対策を指示するとともに、航空事業安全推進連絡会議等を通じて、つり下げ運航を実施する事業者に対する事例周知及び適切な固縛の実施等基本動作の徹底について注意喚起を行い、同様事例の未然防止を図っている。
- 事業者においては、物件の意図しない落下について、教育及びつり下げ運航時の手順の見直しを行い、同様事例の再発防止を図っている。

(参考:個別事案の概要)

- 7月22日 東北エアサービス機(エアロパシアル式AS332L1型)は、秋田県由利本荘市岩城滝俣地内場外離着陸場を離陸し、荷吊場から物資(作業小屋)を機外に吊り下げ、荷下場に向け飛行中、同市岩城福俣地内付近において、同物資の一部を落下させた。
- 10月2日 朝日航洋機(エアロパシアル式AS332L1型)は、新潟県糸魚川市内場外離着陸場を離陸し、同市内の作業現場に生コンを輸送後、同離着陸場へ向け飛行中、同市橋立付近において、空のバケットを落下させた。
- 10月8日 中日本航空機(エアロパシアル式AS332L型)は、福井県大飯郡高浜町内場外離着陸場を離陸し、物資輸送中、同町付近において、木枠を落下させた。

(1)平成27年度の国の安全目標達成度の検証⑥

【未達成の指標についての考え方】(つづき)

○国、地方公共団体及び個人の航空事故発生率(表⑨、⑩)

- 年間で11件の事故が発生した。このうち、個人パイロットが運航する航空機によるものは9件であり、発生率としても国等が運航する航空機と比べて10倍以上となっている。
- 事故件数自体が運航回数に比して多くなく、年ごとのばらつきに左右されるという面もあるが、一般に小型機の事故の主な原因は操縦士にある傾向が認められる。
- いずれの事案についても運輸安全委員会が調査中であるが、離着陸に起因する事故が多く発生していることから、航空安全当局においては、出発前の確認など運航に関わる法令・手順の遵守、機体の点検・整備の確実な実施等を通じて、運航の安全確保に万全を期すよう啓蒙活動に取り組んでいるところ。
- 具体的には、小型航空機の事故を防止するため、小型航空機の運航者を対象とした安全運航セミナーを平成27年10月に全国8空港官署にて実施するとともに、航空安全講習会等へ航空局職員を派遣し、運航に関わる法令・手順の遵守、機体の点検・整備の確実な実施等について安全啓蒙活動を行った。
- また、小型航空機安全対策チームを発足させ、安全基準の適用、監査・検査、情報共有等による安全対策の実効性を確保するため、空港設置管理者との連携を進め、全国レベル・空港ごとのきめ細かい安全対策を進めている。
- さらに、今後運輸安全委員会の報告等をふまえ、航空安全当局として分析を行い、それぞれの事故等を受けた対策に取り組んでいく。

(1)平成27年度の国の安全目標達成度の検証⑦

【未達成の指標についての考え方】(つづき)

○国、地方公共団体及び個人の航空事故発生率(表⑨、⑩)

(参考:個別事案の概要)

- ・ 3月13日 航空局飛行検査機(ガルフストリーム・エアロスペース式G-IV型)は、新潟空港上空において被雷し機体損傷した。
- ・ 4月26日 個人機(セスナ式172RG型)は、鹿児島空港に着陸した際、胴体着陸となり、機体が損傷した。
- ・ 5月30日 海上保安庁機(ボンバルディア式DHC-8-315型)は、仙台空港に着陸した際、強めの接地となり、胴体前方左右の外板が損傷した。
- ・ 6月7日 個人機(シュワイザー式269C-1型)は、グリーンピア三木場外の上空にて、ホバリング中に姿勢が不安定となり、機体後部付近が地面に接触し横転し大破。同乗者が左肩甲骨骨折した。
- ・ 6月10日 個人機(セスナ式525A型)は、岡南飛行場に着陸した際、滑走路をオーバーランし、滑走路西端付近の池に入って停止した。
- ・ 7月20日 個人機(セスナ式172P型)は、北海道野付郡別海町内場外離着陸場を離陸したが、上昇中に失速し滑走路端の100メートル手前左に墜落した。
- ・ 7月26日 個人機(パイパー式PA-46-350P型)は、調布飛行場を離陸したが、調布市富士見町1丁目24付近に墜落し、大破した。搭乗者2名、住民1名が死亡、搭乗者3名、住民2名が負傷した。
- ・ 8月19日 個人機(パイパー式PA-28R-201型)は、札幌飛行場に着陸した際、胴体着陸となり、機体が損傷した。
- ・ 11月16日 個人機(ビーチクラフト式A36型)は、仙台空港を離陸し、同空港に着陸した際、胴体着陸となり、機体が損傷した。
- ・ 11月22日 個人機(ロビンソン式R22Beta型)は、東京ヘリポートを離陸し群馬県安中市松井町に墜落した。乗員2名が死亡した。
- ・ 12月20日 個人機(パイパー式PA-18-150型)は、静岡県静岡市内場外離着陸場(富士川滑空場)を離陸し、同場外離着陸場に着陸した際、滑走路を逸脱し、同滑走路西側の草地に転覆して停止した。

(1)平成27年度の国の安全目標達成度の検証⑧

【未達成の指標についての考え方】(つづき)

○交通管制分野に関連する又は関連するおそれのある航空事故発生率(表⑬)

- 発生した1件の内訳は、航空機(飛行検査機)が被雷した事案であった。
- 当該事案は運輸安全委員会が調査中であるが、航空安全当局では業務提供者に対して要因分析及び対策を指示し、業務提供者においては、被雷事例の調査を実施し、その結果を操縦士の訓練に導入し、再発防止に取り組んでいるところ。

(参考:個別事案の概要)

- 3月13日 航空局飛行検査機(ガルフストリーム・エアスペース式G-IV型)は、新潟空港付近において被雷し機体損傷した。

○交通管制分野に関連する又は関連するおそれのある重大インシデント発生率(表⑭)

- 発生した3件の内訳は、着陸許可を得て進入した航空機が進入許可を得た作業車両を滑走路に認めため着陸復行した事案が1件、他の航空機が使用中の滑走路に着陸した事案が1件、異常接近に係る事案が1件発生した。
- いずれの事案についても運輸安全委員会が調査中であるが、航空安全当局では業務提供者に対して要因分析及び対策を指示し、再発防止に取り組んでいるところ。
- 滑走路上の作業車両存在による着陸復行については、業務提供者においては管制官の滑走路閉鎖を明確に表示するボードの使用及び基本手順の確実な実施の徹底等を図っている。

(参考:個別事案の概要)

- 4月5日 日本航空機(B767-300)は、徳島飛行場に着陸進入した際、滑走路上の作業車両を確認したため、着陸復行した。
- 6月3日 全日本空輸機(B737-800)は、那覇空港滑走路を離陸滑走中、管制官の指示を受けずに航空自衛隊機が前方を横切ったため離陸を中止した。その際、進入中の日本トランスオーシャン航空機(B737-400)に対し、管制官が着陸のやり直しを指示したが、全日本空輸機が同滑走路を離脱する前に着陸した。
- 10月10日 日本航空機(B767-300)が、鹿児島空港に着陸進入中に新日本航空のアイランダー機が日本航空651便の前方に割り込む形で進入してきたため、日本航空651便が着陸復行した。

(2)平成28年度の国の安全指標・目標値の考え方

平成27年度に設定した安全指標・目標値については、航空安全当局の取組が機能しているかどうかを数値として把握することを可能にするなど、一定の役割を果たしている。



そのうえで、航空安全行政の中期的方向性と第4回技術・安全部会における議論も踏まえ、平成28年度の安全指標・目標値を設定するに際して、以下について検証する。

- 1 直近の年度の実績が例年よりも多かった場合の取扱いの整理について、これを変更すべき事情がないと言えるのか。
- 2 空港分野における国の安全指標・目標値の設定すること

(2)–1 安全目標値設定のルールについて

- ・ 平成27年度の安全目標の達成度合いは我が国の航空活動を適切に示していると考えられる。
- ・ 航空安全行政の中期的方向性では、**最重要目標**については**ゼロ**、**それ以外**については**過去5年間の平均値から7%削減**することとされている。
- ・ ただし、**単純に直近5年間の実績の平均値から7%減を行うと、前年度の目標よりも低水準となってしまう指標**について、第4回技術・安全部会で「**現状の目標値**を維持する」こととされた。



平成27年度の安全目標のうち、半数以上の指標については達成されなかった。しかしながら、現在の考え方で設定した目標の達成がおよそ困難となっているといった状況があるとは認められない。また、平成27年度の実績のみでは把握困難な状況変化が進行しているかどうかは、複数年度の実績をもとに検証する必要があると考えられる。



平成28年度における安全目標値は、引き続き同様の考え方により定めることが適当であると考えられる。

(2)–2 空港分野における国の安全指標の導入

効果的・効率的な安全監督を推進するためには、安全に係るリスクを特定し、その傾向に基づく監査の重点化等の安全対策の高度化を進めることが肝要である。第4回技術・安全部会及び航空安全行政の中期的方向性において、空港分野における安全指標の導入について、平成28年度にも実施するべく検討することとされている。

指標選定の考え方

- 既に設定している航空運送分野、交通管制分野と同様の考え方に従えば、まずは重大な結果に関連するものとして、航空事故発生率、重大インシデント発生率を指標とすべきと考えられる。
- また、人命は航空の安全にとって最優先の事項であるとともに、社会的影響度も大きいため、上記以外であっても人命に関わるものは指標として取り入れるべきと考えられる。

この考え方に基づき、以下を空港分野の安全指標として導入してはどうか。

- ・航空事故のうち、空港の設置管理者が管理する施設若しくは運用に起因する又は起因して発生したおそれのある事態。(航空法第76条第1項各号関連)
- ・重大インシデントのうち、空港の設置管理者が管理する施設若しくは運用に起因する又は起因して発生したおそれのある事態。(航空法第76条の2関連)
- ・制限区域内において、地上での作業若しくは地上の施設若しくは物件に起因する人の死傷又は航空機が損傷した事態

これらは、空港分野の業務の規模を勘案したものとすることが適当であると考えられることから、着陸回数(100万着陸回数)あたりの件数とする。

- ・ 最重要目標については、0とする。
- ・ その他の指標については、平成28年度から設定する指標も含め、直近5年間(平成23年～平成27年)の実績の平均値から7%減とする。(空港分野の制限区域内事故についてはデータの取得の関係から直近2年間)
- ・ 上記の算出法により算出した目標値が平成27年度の目標値を上回る場合には、平成27年度の値を維持する。

(4) 平成28年度の国の安全指標及び安全目標値(1/2)

【最重要目標】

	平成23～27年平均値の7%減	平成27年度目標値	平成28年度目標値
① 定期便を運航する本邦航空運送事業者の死亡事故発生率(回数あたり) ← ICAO加盟の各国定期航空運送事業者との比較	0	0	0
② 定期便を運航する本邦航空運送事業者の全損事故発生率(回数あたり) ← IATA(国際航空運送協会)加盟の各国定期航空運送事業者との比較	0	0	0

【その他安全目標】

国際比較用

業務提供者の区分		安全指標	平成23～27年平均値の7%減	平成27年度目標値	平成28年度目標値
航空運送分野	(1)定期便を運航する本邦航空運送事業者	① 航空事故発生率 (時間あたり)	1.15	1.23	1.15
		②-1 " (回数あたり)	2.23	2.32	2.23
		②-2 " (回数あたり)(定期便に限る)(②-1の内数) ← ICAO加盟の各国定期航空運送事業者との比較	1.83	1.90	1.83
		③ 重大インシデント発生率 (時間あたり)	2.81	2.80	2.80
	(2)(1)以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者	④ " (回数あたり)	5.48	5.28	5.28
		⑤ 航空事故発生率 (時間あたり)	21.69※	19.56	19.56
		⑥ " (回数あたり)	15.97※	14.96	14.96
		⑦ 重大インシデント発生率 (時間あたり)	16.27※	12.45	12.45
	⑧ " (回数あたり)	11.98※	9.52	9.52	

※ 「時間あたり」は100万飛行時間あたりを、「回数あたり」は100万飛行回数あたりを示す。

※ 計算に使用している時間、回数のデータは、現時点で統計データの抽出機能不具合解消までの暫定値である。(H28.4頃まで)

(4) 平成28年度の国の安全指標及び安全目標値(2/2)

【その他安全目標】(つづき)

業務提供者の区分		各安全指標	平成23～27年 平均値の7%減	平成27年度 目標値	平成28年度 目標値
航空運送分野	国、地方公共団体、個人	⑨ 航空事故発生率 (時間あたり)	52.56	43.28	43.28
		⑩ " (回数あたり)	58.90	48.77	48.77
		⑪ 重大インシデント発生率 (時間あたり)	13.14	12.82	12.82
		⑫ " (回数あたり)	14.73	14.45	14.45
交通管制分野	航空保安業務等提供者	⑬ 交通管制分野に関連する又は関連するおそれのある航空事故発生率(管制取扱機数あたり)	0.11	0.00	0.00
		⑭ 交通管制分野に関連する又は関連するおそれのある重大インシデント発生率(管制取扱機数あたり)	1.28	1.28	1.28
空港分野	(新) 空港管理業務等提供者	⑮ 空港の設置管理者が管理する施設若しくは運用に起因する又は起因して発生したおそれのある航空事故発生率(着陸回数あたり)	0	—	0
		⑯ 空港の設置管理者が管理する施設若しくは運用に起因する又は起因して発生したおそれのある重大インシデント発生率(着陸回数あたり)	0	—	0
		⑰ 制限区域内において、地上での作業又は地上の施設若しくは物件に起因する人の死傷、又は航空機が損傷した事態の発生率(着陸回数あたり)	26.54	—	26.54

※ 「時間あたり」は100万飛行時間あたりを、「回数あたり」は100万飛行回数あたりを示す。

※ 計算に使用している時間、回数のデータは、現時点で統計データの抽出機能不具合解消までの暫定値である。(H28.4頃まで)

※ 「管制取扱機数あたり」は、管制取扱機数100万機あたりを示す。「着陸回数あたり」は、100万着陸回数あたりを示す。

※ 管制取扱機数＝福岡FIR内の全IFR飛行計画数＋(VFR離陸機数＋VFR着陸機数)/2。なお、VFR離陸・着陸機数は管制・レポート・RAG空港での総和とする。

※ 航空保安業務等提供者は、航空灯火又は航空保安無線施設を管理する国以外の者を含む。

参考資料①

平成27年に発生した航空事故・重大インシデントの概要

平成27年に発生した航空事故・重大インシデントの概要 (1/4) 国土交通省

業務提供者の区分	件数	事案概要
(1) 定期便を運航する本邦航空運送事業者 ● 航空事故発生率	0件	
● 重大インシデント発生率	6件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成27年4月5日 日本航空機(ボーイング式767-300型)は、徳島飛行場に着陸進入した際、滑走路上の作業車両を確認したため、着陸復行した。 ・ 平成27年6月3日 全日本空輸機(ボーイング式737-800型)は、那覇空港滑走路を離陸滑走中、管制官の指示を受けずに航空自衛隊機が前方を横切ったため離陸を中止した。その際、進入中の日本トランスオーシャン航空機(ボーイング式737-400型)に対し、管制官が着陸のやり直しを指示したが、全日本空輸機が同滑走路を離脱する前に着陸した。 ・ 平成27年6月30日 日本トランスオーシャン機(ボーイング式737-400型)は、抽気系統に不具合が発生し航空機内の気圧が低下したため、航空交通管制上の優先権を要請し高度約3,000メートルまで降下した。その後、同優先権を取り消したうえで飛行を継続し、関西国際空港に着陸した。 ・ 平成27年7月7日 フジドリームエアラインズ機(エンブラエル式ERJ170-200STD型)は、抽気系統に不具合が発生し航空機内の気圧が低下したため、航空交通管制上の優先権を要請し高度約3,000メートルまで降下した。目的地を新潟空港に変更し、同空港に着陸した。 ・ 平成27年7月12日 日本航空機(ボーイング式767-300型)が、シンガポール・チャンギ国際空港において離陸許可を得た後、滑走路に平行する誘導路から離陸のための滑走を開始した。その後、誤認に気づき離陸を中止した。 ・ 平成27年10月10日 日本航空機(ボーイング式767-300型)が、鹿児島空港に着陸進入中に新日本航空のアイランダー機が日本航空651便の前方に割り込む形で進入してきたため、日本航空651便が着陸復行した。

平成27年に発生した航空事故・重大インシデントの概要 (2/4) 国土交通省

業務提供者の区分	件数	事案概要
(2)(1)以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者 ●航空事故発生率	3件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成27年3月6日 新日本ヘリコプター機(エアロパシアル式AS332L1型)は、三重県北牟婁郡紀北町内場外離着陸場を離陸し、飛行中、送電線に接触し同町紀伊長島区三戸北地内付近に墜落、2名死亡した。 ・ 平成27年8月28日 第一航空機(バイキング式DHC-6-400型)は、粟国空港に着陸したが、滑走路を逸脱し、同滑走路脇のフェンスを越えて停止した。 ・ 平成27年9月22日 本田航空機(セスナ172S)は、本田エアポートに着陸した際、強めの接地となり胴体尾部が滑走路に接触したため着陸復行し、本田エアポートに着陸した。
●重大インシデント発生率	3件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成27年7月22日 東北エアサービス機(エアロパシアル式AS332L1型)は、秋田県由利本荘市岩城滝俣地内場外離着陸場を離陸し、荷吊場から物資(作業小屋)を機外に吊り下げ、荷下場に向け飛行中、同市岩城福俣地内付近において、同物資の一部を落下させた。 ・ 平成27年10月2日 朝日航洋機(エアロパシアル式AS332L1型)は、新潟県糸魚川市内場外離着陸場を離陸し、同市内の作業現場に生コンを輸送後、同離着陸場へ向け飛行中、同市橋立付近において、空のバケットを落下させた。 ・ 平成27年10月8日 中日本航空機(エアロパシアル式AS332L型)は、福井県大飯郡高浜町内場外離着陸場を離陸し、物資輸送中、同町付近において、木枠を落下させた。

平成27年に発生した航空事故・重大インシデントの概要 (3/4) 国土交通省

業務提供者の区分	件数	事案概要
<p>(3) 国、地方公共団体、個人</p> <p>● 航空事故発生率</p>	11件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成27年3月13日 航空局飛行検査機(ガルフストリーム・エアロスペース式G-IV型)は、新潟空港上空において被雷し機体損傷した。 ・ 平成27年4月26日 個人機(セスナ式172RG型)は、鹿児島空港に着陸した際、胴体着陸となり、機体が損傷した。 ・ 平成27年5月30日 海上保安庁機(ボンバルディア式DHC-8-315型)は、仙台空港に着陸した際、強めの接地となり、胴体前方左右の外板が損傷した。 ・ 平成27年6月7日 個人機(シュワイザー式269C-1型)は、グリーンピア三木場外の上空にて、ホバリング中に姿勢が不安定となり、機体後部付近が地面に接触し横転し大破。同乗者が左肩甲骨骨折した。 ・ 平成27年6月10日 個人機(セスナ式525A型)は、岡南飛行場に着陸した際、滑走路をオーバーランし、滑走路西端付近の池に入って停止した。 ・ 平成27年7月20日 個人機(セスナ式172P型)は、北海道野付郡別海町内場外離着陸場を離陸したが、上昇中に失速し滑走路端の100メートル手前左に墜落した。 ・ 平成27年7月26日 個人機(パイパー式PA-46-350P型)は、調布飛行場を離陸したが、調布市富士見町1丁目24付近に墜落し、大破した。搭乗者2名、住民1名が死亡、搭乗者3名、住民2名が負傷した。 ・ 平成27年8月19日 個人機(パイパー式PA-28R-201型)は、札幌飛行場に着陸した際、胴体着陸となり、機体が損傷した。 ・ 平成27年11月16日 個人機(ビーチクラフト式A36型)は、仙台空港を離陸し、同空港に着陸した際、胴体着陸となり、機体が損傷した。 ・ 平成27年11月22日 個人機(ロビンソン式R22Beta型)は、東京ヘリポートを離陸し群馬県安中市松井町に墜落した。乗員2名が死亡した。 ・ 平成27年12月20日 個人機(パイパー式PA-18-150型)は、静岡県静岡市内場外離着陸場(富士川滑空場)を離陸し、同場外離着陸場に着陸した際、滑走路を逸脱し、同滑走路西側の草地に転覆して停止した。
● 重大インシデント発生率	1件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成27年12月20日 個人機(モール・エア式M-7-235C)は、茨城県稲敷郡河内18町内場外離着陸場に着陸後の地上走行中、尾脚が損傷し、自走できなくなった。

平成27年に発生した航空事故・重大インシデントの概要 (4/4) 国土交通省

業務提供者の区分	件数	事案概要
交通管制分野に関連する安全目標値 ●航空事故発生率	1件	<ul style="list-style-type: none"> 平成27年3月13日 航空局飛行検査機(ガルフストリーム・エアロスぺース式G-IV型)は、新潟空港付近において被雷し機体損傷した。
●重大インシデント発生率	3件	<ul style="list-style-type: none"> 平成27年4月5日 日本航空機(ボーイング式767-300型)は、徳島飛行場に着陸進入した際、滑走路上の作業車両を確認したため、着陸復行した。 平成27年6月3日 全日本空輸機(ボーイング式737-800型)は、那覇空港滑走路を離陸滑走中、管制官の指示を受けずに航空自衛隊機が前方を横切ったため離陸を中止した。その際、進入中の日本トランスオーシャン航空機(ボーイング式737-400型)に対し、管制官が着陸のやり直しを指示したが、全日本空輸機が同滑走路を離脱する前に着陸した。 平成27年10月10日 日本航空機(ボーイング式767-300型)が、鹿児島空港に着陸進入中に新日本航空のアイランダー機が日本航空651便の前方に割り込む形で進入してきたため、日本航空651便が着陸復行した。

参考資料②

平成28年度の国の安全目標値設定について

平成28年度の国の安全目標値の設定

最重要目標【①】定期便(本邦航空運送事業者)の死亡事故発生率

【国際比較用】

暦年	発生件数 (A)	運航回数 (B)	回数あたりの発生率 (件/回数) (A/B*100万)	【参考】 ICAO加盟国の定期便における死亡事故発生率 (件数/100万回) (※)
平成23年	0	811,812	0.00	0.46
平成24年	0	875,043	0.00	0.36
平成25年	0	935,478	0.00	0.28
平成26年	0	966,085	0.00	0.21
平成27年	0	992,845	0.00	0.12
5年間	0	4,581,263	0.00	0.28

平成23年～27年平均の7%減	0.00
平成27年度目標値	0.00
平成28年度採用目標値	0.00

※ICAO「Saftey Report (2014)」及び「Statistics and Data on Accidents and Incidents」から計算

(参考) 仮に平成28年の運航回数を平成27年の実績値とした場合の航空事故の発生件数換算:
0.00 [件]

平成28年度の国の安全目標値の設定

最重要目標【②】定期便(本邦航空運送事業者)の全損事故発生率

〔国際比較用〕

暦年	発生件数 (A)	運航回数 (B)	回数あたりの発生率 (件/回数) (A/B*100万)	【参考】 IATA加盟エアラインの定期便(チャーター便、貨物便を含む)における全損事故発生率 (件数/100万回) (※) 右JET/左TURBOPROP
平成23年	0	813,392	0.00	0.42/0.72
平成24年	0	875,348	0.00	0.00/1.75
平成25年	0	936,125	0.00	0.30/2.82
平成26年	0	967,178	0.00	0.12/0.93
平成27年	0	994,253	0.00	0.45/1.69
5年間	0	4,586,296	0.00	0.21/1.58

平成23年～27年平均の7%減	0.00
平成27年度目標値	0.00
平成28年度採用目標値	0.00

※「IATA Safety Fact Sheet - Results as of 31 December 2014」

(参考) 仮に平成28年の運航回数を平成27年の実績値とした場合の航空事故の発生件数換算:
0.00 [件]

平成28年度の国の安全目標値の設定

その他安全目標【①・②-1】定期便を運航する本邦航空運送事業者の航空事故発生率

暦年	発生件数 (A)	運航時間 (B)	運航回数 (C)	時間あたりの発生率 (件/100万時間) (A/B*100万)	回数あたりの発生率 (件/100万回数) (A/C*100万)
平成23年	3	1,507,184	813,392	1.99	3.69
平成24年	4	1,647,740	875,348	2.43	4.57
平成25年	1	1,769,214	936,125	0.57	1.07
平成26年	3	1,882,561	967,178	1.59	3.10
平成27年	0	2,119,257	994,253	0.00	0.00
5年間	11.00	8,925,956	4,586,296	1.23	2.40

(注) 定期便を運航する本邦航空運送事業者の定期便以外の運航時に発生した航空事故も含む。

平成23年～27年平均の7%減	1.15	2.23
平成27年度目標値	1.23	2.32
平成28年度採用目標値	1.15	2.23

(参考) 仮に平成28年の運航回数を平成27年の実績値とした場合の航空事故の発生件数換算：
2.21 [件]

平成28年度の国の安全目標値の設定

その他安全目標【②-2】定期便(本邦航空運送事業者)の航空事故発生率

〔国際比較用〕

暦年	発生件数 (A)	運航回数 (B)	回数当たりの発生率 (件/回数) (A/B*100万)	【参考】ICAO加盟国の定期便に おける事故発生率(件数/100万 回) (※)
平成23年	2	811,812	2.46	4.2
平成24年	4	875,043	4.57	3.2
平成25年	1	935,478	1.07	3.8
平成26年	2	966,085	2.07	3.0
平成27年	0	992,845	0.00	2.2
5年間	9.00	4,581,263	1.96	3.1

平成23年～27年平均の7%減	1.83
平成27年度目標値	1.90
平成28年度採用目標値	1.83

※ICAO「Safety Report (2014)」及び「Statistics and Data on Accidents and Incidents」から計算

(参考)仮に平成28年の運航回数を平成27年の実績値とした場合の航空事故の発生件数換算:

平成28年度の国の安全目標値の設定

その他安全目標【③・④】定期便を運航する本邦航空運送事業者の重大インシデント発生率

暦年	発生件数 ^(注) (A)	運航時間 (B)	運航回数 (C)	時間あたりの発生率 (件/時間) (A/B*100万)	回数あたりの発生率 (件/回数) (A/C*100万)
平成23年	7	1,507,184	811,812	4.64	8.62
平成24年	6	1,647,740	875,043	3.64	6.86
平成25年	4	1,769,214	935,478	2.26	4.28
平成26年	4	1,882,561	966,085	2.12	4.14
平成27年	6	2,119,257	992,845	2.83	6.04
5年間	27.00	8,925,956	4,581,263	3.02	5.89

(注) 定期便を運航する本邦航空運送事業者の定期便以外の運航時に発生した重大インシデントも含む。

平成23年～27年平均の7%減	2.81	5.48
平成27年度目標値	2.80	5.28
平成28年度採用目標値	2.80	5.28

(参考) 仮に平成28年の運航回数を平成27年の実績値とした場合の航空事故の発生件数換算:
5.24 [件]

平成28年度の国の安全目標値の設定

その他安全目標【⑤・⑥】航空運送事業許可または航空機使用事業許可を受けている事業者(定期便を運航する事業者を含まず)に係る航空事故発生率

暦年	発生件数 (A)	運航時間 (B)	運航回数 (C)	時間あたりの発生率 (件/時間) (A/B*100万)	回数あたりの発生率 (件/回数) (A/C*100万)
平成23年	4	103,296	129,087	38.72	30.99
平成24年	4	104,276	139,736	38.36	28.63
平成25年	1	109,040	145,992	9.17	6.85
平成26年	0	104,495	146,729	0.00	0.00
平成27年	3	93,465	137,240	32.10	21.86
5年間	12.00	514,571	698,784	23.32	17.17

平成23年～27年平均の7%減	21.69	15.97
平成27年度目標値	19.56	14.96
平成28年度採用目標値	19.56	14.96

(参考)仮に平成28年の運航回数を平成27年の実績値とした場合の航空事故の発生件数換算： 26
2.05 [件]

平成28年度の国の安全目標値の設定

その他安全目標【⑦・⑧】航空運送事業許可または航空機使用事業許可を受けている事業者(定期便を運航する事業者を含まず)に係る重大インシデント発生率

暦年	発生件数 (A)	運航時間 (B)	運航回数 (C)	時間あたりの発生率 (件/時間) (A/B*100万)	回数あたりの発生率 (件/回数) (A/C*100万)
平成23年	0	103,296	129,087	0.00	0.00
平成24年	3	104,276	139,736	28.77	21.47
平成25年	2	109,040	145,992	18.34	13.70
平成26年	1	104,495	146,729	9.57	6.82
平成27年	3	93,465	137,240	32.10	21.86
5年間	9.00	514,571	698,784	17.49	12.88

平成23年～27年平均の7%減	16.27	11.98
平成27年度目標値	12.45	9.52
平成28年度採用目標値	12.45	9.52

(参考)仮に平成28年の運航回数を平成27年の実績値とした場合の航空事故の発生件数換算:
1.31 [件]

平成28年度の国の安全目標値の設定

その他安全目標【⑨・⑩】国、地方公共団体、個人に係る航空事故発生率

暦年	発生件数 (A)	運航時間 (B)	運航回数 (C)	時間あたりの発生率 (A/B*100万)	回数あたりの発生率 (A/C*100万)
平成23年	6	113,971	100,773	52.64	59.54
平成24年	4	113,800	101,653	35.15	39.35
平成25年	6	116,037	102,790	51.71	58.37
平成26年	5	112,810	101,771	44.32	49.13
平成27年	11	109,631	98,250	100.34	111.96
5年間	32.00	566,249	505,237	56.51	63.34

平成23年～27年平均の7%減	52.56	58.90
平成27年度目標値	43.28	48.77
平成28年度採用目標値	43.28	48.77

(参考) 仮に平成28年の運航回数を平成27年の実績値とした場合の航空事故の発生件数換算:
4.74 [件]

平成28年度の国の安全目標値の設定

その他安全目標【⑪・⑫】国、地方公共団体、個人に係る重大インシデント発生率

暦年	発生件数 (A)	運航時間 (B)	運航回数 (C)	時間あたりの発生率 (A/B*100万)	回数あたりの発生率 (A/C*100万)
平成23年	0	113,971	100,773	0.00	0.00
平成24年	3	113,800	101,653	26.36	29.51
平成25年	3	116,037	102,790	25.85	29.19
平成26年	1	112,810	101,771	8.86	9.83
平成27年	1	109,631	98,250	9.12	10.18
5年間	8.00	566,249	505,237	14.13	15.83

平成23年～27年平均の7%減	13.14	14.73
平成27年度目標値	12.82	14.45
平成28年度採用目標値	12.82	14.45

(参考) 仮に平成28年の運航回数を平成27年の実績値とした場合の航空事故の発生件数換算:
1.41 [件]

平成28年度の国の安全目標値の設定

その他安全目標【⑬】交通管制分野に関連する又は関連するおそれのある航空事故発生率(管制取扱機数)

暦年	発生件数 (A)	管制取扱機数 (B) *	管制取扱機数あたりの発生率 (A/C*100万)
平成23年	0	1,625,527	0.00
平成24年	0	1,743,705	0.00
平成25年	0	1,821,587	0.00
平成26年	0	1,900,372	0.00
平成27年	1	1,943,740	0.51
5年間	1.00	8,712,343	0.11

* 管制取扱機数＝福岡FIR内の全IFR飛行計画数＋(VFR離陸機＋VFR着陸機)/2 なお、VFR離陸・着陸機数は管制空港（自衛隊が管制業務を実施する飛行場のうち、民間機が就航する共用空港等を含む）、レギュラー空港、RAG空港における総和とする。

平成23年～27年平均の7%減	0.11
平成27年度目標値	0.00
平成28年度採用目標値	0.00

(参考) 仮に平成28年の管制取扱機数を平成27年の実績値とした場合の航空事故の発生件数
換算：0〔件〕

平成28年度の国の安全目標値の設定

その他安全目標【⑭】交通管制分野に関連する又は関連するおそれのある重大インシデント発生率(管制取扱機数)

暦年	発生件数 (A)	管制取扱機数 (B) *	管制取扱機数あたりの発生率 (A/C*100万)
平成23年	2	1,625,527	1.23
平成24年	3	1,743,705	1.72
平成25年	2	1,821,587	1.10
平成26年	2	1,900,372	1.05
平成27年	3	1,943,740	1.54
5年間	12.00	8,712,343	1.38

*管制取扱機数＝福岡FIR内の全IFR飛行計画数＋(VFR離陸機＋VFR着陸機)/2 なお、VFR離陸・着陸機数は管制空港（自衛隊が管制業務を実施する飛行場のうち、民間機が就航する共用空港等を含む）、レイク空港、RAG空港における総和とする。

平成23年～27年平均の7%減	1.28
平成27年度目標値	1.28
平成28年度採用目標値	1.28

(参考)仮に平成28年の管制取扱機数を平成27年の実績値とした場合の航空事故の発生件数換算：2.49 [件]

平成28年度の国の安全目標値の設定

その他安全目標【⑮】空港の設置管理者が管理する施設若しくは運用に起因する又は起因して発生したおそれのある航空事故発生率(着陸回数あたり)

暦年	発生件数 (A)	着陸回数 (B) *	着陸回数あたりの発生率 (A/C*100万)
平成23年	0	1,074,032	0.00
平成24年	0	1,148,296	0.00
平成25年	0	1,204,716	0.00
平成26年	0	1,244,173	0.00
平成27年	0	1,244,173	0.00
5年間	0.00	5,915,390	0.00

* 管制取扱機数＝福岡FIR内の全IFR飛行計画数＋(VFR離陸機＋VFR着陸機)/2 なお、VFR離陸・着陸機数は管制空港（自衛隊が管制業務を実施する飛行場のうち、民間機が就航する共用空港等を含む）、レギュラー空港、RAG空港における総和とする。

平成23年～27年平均の7%減	0.00
平成27年度目標値	0.00
平成28年度採用目標値	0.00

(参考)仮に平成28年の管制取扱機数を平成27年の実績値とした場合の航空事故の発生件数
換算：0〔件〕

平成28年度の国の安全目標値の設定

その他安全目標【⑩】空港の設置管理者が管理する施設若しくは運用に起因する又は起因して発生したおそれのある重大インシデント発生率(着陸回数あたり)

暦年	発生件数 (A)	着陸回数 (B) *	着陸回数あたりの発生率 (A/C*100万)
平成23年	0	1,074,032	0.00
平成24年	0	1,148,296	0.00
平成25年	0	1,204,716	0.00
平成26年	0	1,244,173	0.00
平成27年	0	1,244,173	0.00
5年間	0.00	5,915,390	0.00

* 管制取扱機数＝福岡FIR内の全IFR飛行計画数＋(VFR離陸機＋VFR着陸機)/2 なお、VFR離陸・着陸機数は管制空港（自衛隊が管制業務を実施する飛行場のうち、民間機が就航する共用空港等を含む）、¹ 羽田空港、RAG空港における総和とする。

平成23年～27年平均の7%減	0.00
平成27年度目標値	0.00
平成28年度採用目標値	0.00

(参考) 仮に平成28年の管制取扱機数を平成27年の実績値とした場合の航空事故の発生件数換算：0〔件〕

平成28年度の国の安全目標値の設定

その他安全目標【⑰】制限区域内において、地上での作業又は地上の施設若しくは物件に起因する人の死傷、又は航空機が損傷した事態(着陸回数あたり)

暦年	発生件数 (A)	着陸回数 (B) *	着陸回数 (B) * 発生率 (A/C*100万)
平成23年	—	—	—
平成24年	—	—	—
平成25年	—	—	—
平成26年	34	1,244,173	27.33
平成27年	37	1,244,173	29.74
5年間	74.00	2,488,346	28.53

※着陸回数：管理状況報告(公共空港・公共ヘリポート)を採用する。

※本指標を収集開始した、平成26年からのデータにより算出する。

安全目標値 (2年平均の7%減)	26.54
------------------	-------

(参考) 仮に平成28年の管制取扱機数を平成27年の実績値とした場合の航空事故の発生件数換算： 33.02 [件]