

現状

- 航空の安全分野は、国際民間航空条約及び同附属書により国際標準が定められており、我が国はこれら国際標準に準拠し、かつ、米国基準、欧州基準と整合を図りつつ、安全規制に取り組んでいるところ。
- 我が国の各航空会社は、これら安全規制を遵守し、世界的にみて低い事故発生率を維持していることに加え、過去20年以上の間で乗客の死亡事故を起こしておらず、高い安全レベルを維持している。

安全においてより高い水準が実現されるよう、航空会社の安全に対する取り組みを一層促す指標を検討



指標案1

過去5年間に国に報告(義務報告)した安全上の支障を及ぼす事態に対して講じた措置(再発防止対策)が一定期間内に完了している割合

- 航空会社は、安全上の支障を及ぼす事態が発生したときは、国に対して、事態の概要に加え、不具合の要因分析、再発防止策等を報告。
- 国は、報告された要因分析の内容、再発防止策等を確認し、不足があれば、追加の分析・検討を指導。
- 必要な要因分析を終了し、再発防止策が策定されると、当該事案に対する措置は完了となる。
- 航空会社は、並行して必要な再発防止策を実施する。

指標案2

過去5年間の機材品質に係る不具合に起因する欠航又は15分を超える遅延の発生率

- 航空会社には、例えばよりきめ細かい機材の点検や、予防整備の積極的な実施など機材品質を向上させるインセンティブが働く。
- なお、機材品質に係る不具合に起因する欠航・遅延の発生率は、以下のとおり。

B737-800

世界の平均 : 100便当たり 0.45便

日本の平均※ : 100便当たり 0.19便

※B737-800に係る日本の平均には、一部B737-700のデータを含む。

A320

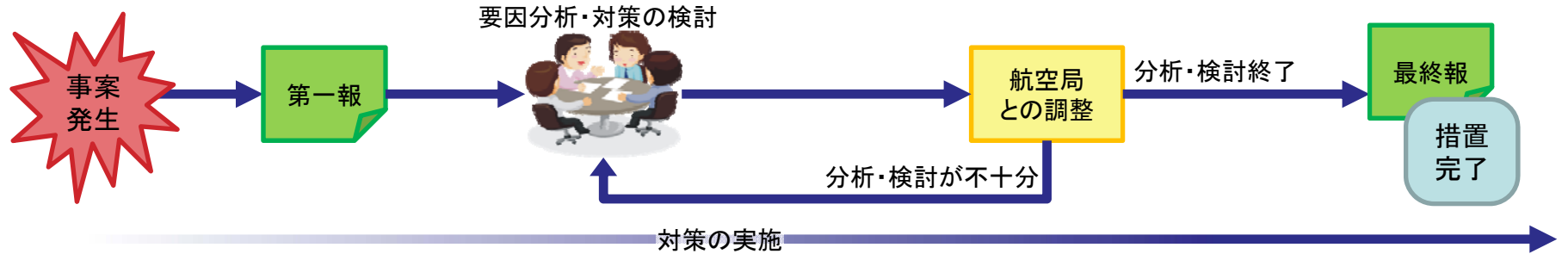
世界の平均 : 100便当たり 0.65便

日本の平均 : 100便当たり 0.39便

航空安全にかかわる情報の調査・分析・活用

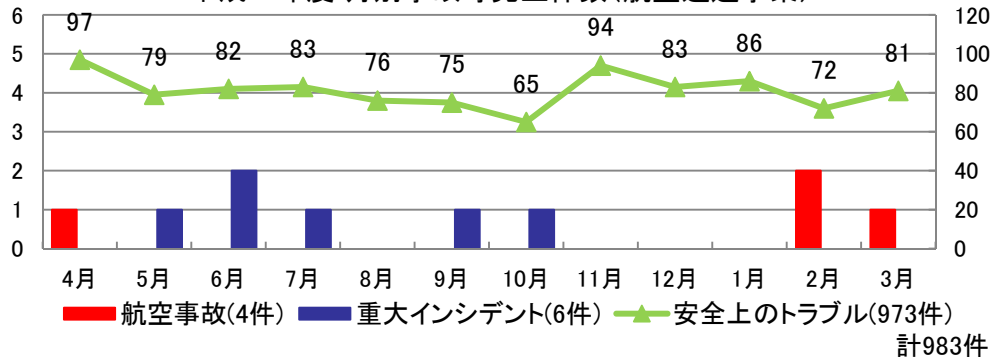
航空輸送の安全にかかわる情報を収集・整理・公表し、航空関係者で共有することによって予防的な安全対策に活用

- 航空運送事業者等は、安全上の支障を及ぼす事態(航空事故、重大インシデント及び安全上のトラブル)が発生したときは、国土交通大臣に事態の概要、不具合の要因分析、再発防止策等を報告しなければならない。【航空法第111条の4】



航空法第111条の4に基づき 航空運送事業者から報告された安全情報

平成23年度 月別事故等発生件数(航空運送事業)



個々の安全情報を踏まえ、事業者の対策内容の確認・指導、他の事業者への水平展開等のフォローを実施。

航空安全情報分析委員会 (年2回開催)

航空事業者から報告された安全情報等を踏まえ、安全性向上のため必要な対策等について、有識者を交えて審議・検討

安全情報等の分析

必要な対策の審議・検討

航空安全情報分析委員会審議結果(H24.6)

- 安全監査等を通じた監視・監督の強化
- 航空安全情報を用いた予防的な安全対策の推進
- ヒューマンエラー防止対策の推進

航空安全情報の公表

予防的な安全対策の推進

航空事故 : 墜落、衝突、火災、行方不明、人が死傷した事態、航空機が損傷した事態(修理が容易でないもの) 等

重大インシデント : 事故が発生するおそれがあると認められる次の事態

✓ 他の航空機が使用中の滑走路における離着陸及びその中止、発動機内部の大規模な破損、与圧の異常な低下 等

安全上のトラブル : 事故や重大インシデントには至らないものの、予防的な安全対策に活用するために報告が必要な事態。

✓ 航空機が損傷した事態(航空事故に該当しないもの)、システムの不具合、非常用機器等の不具合、規則を超えた運航 等