

資料1

# 平成26年度の国の安全指標・目標値の結果の検証及び 平成27年度の国の安全指標・目標値について

---

# (1)平成26年度の国の安全指標・目標値の結果の検証①

○平成26年度の国の安全目標値の達成度は以下のとおり

運航者の分類	指 標	目標値	H26実績値		件数	達成度(%)
			日本	国際指標※		
(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)	1.28	1.59		3	未達成(124%)
	②-1 " (回数あたり)	2.40	3.11			未達成(130%)
	②-2 " (回数あたり)(定期便に限る)(②-1の内数) ← ICAO加盟国の定期便との比較	1.96	2.07	2.70	2	未達成(106%)
	③死亡事故発生率 (回数あたり)(定期便に限る) ← ICAO加盟国の定期便との比較	0.00	0.00	0.19	0	達成
	④全損事故発生率 (回数あたり)(定期便に限る) ← 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	0.12	0	達成
	⑤重大インシデント発生率 (時間あたり)	3.38 <sup>※</sup>	2.12		4	達成(63%)
⑥ " (回数あたり)	6.33 <sup>※</sup>	4.14		達成(65%)		
(2) (1)以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者	⑦航空事故発生率 (時間あたり)	24.88	0		0	達成
	⑧ " (回数あたり)	19.94	0			達成
	⑨重大インシデント発生率 (時間あたり)	17.77	9.57		1	達成(54%)
	⑩ " (回数あたり)	14.25	6.82			達成(48%)
(3) 国、地方公共団体、個人	⑪航空事故発生率 (時間あたり)	43.72 <sup>※</sup>	44.32		5	未達成(101%)
	⑫ " (回数あたり)	49.59 <sup>※</sup>	49.13			達成(99%)
	⑬重大インシデント発生率 (時間あたり)	15.61 <sup>※</sup>	8.86		1	達成(57%)
	⑭ " (回数あたり)	17.71 <sup>※</sup>	9.83			達成(56%)

国際比較用

※ 平成26年度の航空安全プログラム実施計画で示されている国の安全の算定に使用した運航データの一部に、集計漏れ及び対象外のデータが含まれていたため、再度目標値を計算し修正した値を示す。  
 ※ 「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。  
 ※ 国際指標は、ICAO iSTARS「Statistics and Data on Accidents and Incidents」及びIATA「Safety Fact Sheet -Results as of 31 December 2014」を使用。

### 【未達成の指標についての考え方】

#### ○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（表①、②-1、②-2）

- 目標値達成には事故件数が2以下とならなければならなかったが、乱気流に係る事案が2件発生したこともあり、年間で3件となった。
- 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、航空局では事業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。
- 乱気流に係る事案については、これまでも着席時におけるシートベルト着用の徹底など安全対策が講じられているが、引き続き航空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るなど、目標達成に向けた取り組みを継続する。

#### ○国、地方公共団体及び個人の航空事故発生率（表⑪）

- 目標達成には事故件数が4以下とならなければならなかったが、個人が運航する航空機に係る事故が年間で5件発生した。
- 事故件数自体が多くなき、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。
- 操縦士の技量維持については、航空局では平成26年4月に施行された特定操縦技能審査制度の運用、安全確保を促すための通達発出、安全運航セミナーでの定期的な安全啓蒙等により事故発生率の低減に取り組んでいるところ。
- 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。

### 【平成26年度の状況についての評価】

- 平成26年度において掲げた指標については、安全の状況を適切に反映するものであったと思われ、設定した目標についても、現実的で取り組みの強化を促すものとなっていると考えられる。
- 一部において目標が未達成となった指標があるが、現在の施策に引き続き取り組むことで、今後達成を図っていくことが適当。
- その他の指標については目標を達成しており、現在の取り組みを引き続き進めることで、現在の状況の維持・一層の改善を図っていくことが適当。

## (2)平成27年度の安全指標・目標値の考え方

平成26年度の検証を踏まえた、平成27年度における基本的な安全指標・目標値の考え方は以下のとおり。

### ○安全指標の考え方

- 平成26年度に設定した安全指標は、航空安全当局の取組が機能しているかどうかの評価の役割は果たしている。
- 安全指標の適否を判定するにはある程度長期の評価が必要であることから、平成27年度における安全指標の変更は適当ではないのではないか。

### ○目標値の考え方

- 直近5年間の実績の平均値から7%減とする目標値については、現実的で達成に向け関係者の取り組みを促すものとなっていることから、目標値として概ね妥当ではないか。
- 具体的目標値設定にあたり参考とした政策評価基本計画においては、平成29年までを対象期間としており、特段の状況の変化がない限り、基本的には平成29年度まではこの考え方を継続することが適当ではないか。

### 【結論】

平成27年度における基本的な安全指標・目標値についての考え方は以下のとおりとしたい。

- 安全指標については、26年度と同じ14(+2)項目を設定。
- 目標値は、26年度と同様に、**直近5年間(平成22年～26年)の実績の平均値から7%減 (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等の目標値はゼロ)**とする。

### (3)第3回技術・安全部会での委員のご指摘についての検討

#### 第3回技術・安全部会での委員のご指摘

安全に関する究極の目標は死亡事故等を「ゼロ」にすることである。死亡事故発生率や全損事故発生率ゼロという指標を、率の低減とは異なるレベルの目標として設定してはどうか。

#### 【考え方】

- 航空局としては、究極としては「航空事故のない社会」を目指して施策に取り組んでいるところ。この考え方は第9次交通安全基本計画においても示されているところ。
- 生命の重さ及び一度重大な事故が起こった際の社会に対する影響の大きさを勘案すれば、「死亡事故」「全損事故」については、特に削減を図る必要性が高いと考えられる。
- 「死亡事故」「全損事故」については、国際機関からデータが公表されており、国際的に比較できる指標である。



#### 【結論】

平成27年度の14(+2)項目の安全指標・目標値のうち、

- 「**定期便(本邦航空運送事業者)の死亡事故発生率ゼロ**」
- 「**定期便(本邦航空運送事業者)の全損事故発生率ゼロ**」

を「**最重要目標**」と位置付け、この達成の継続に向け関係者の意識を高めていきたい。

## (3)第3回技術・安全部会での委員のご指摘についての検討

### 第3回技術・安全部会での委員のご指摘

本邦の航空会社の航空機に限らず、日本の管制下での事故や重大インシデントについて分析していくことに意義があるのではないか。

また、運航区分ごとに加え、場所・原因別にするなどの指標の出し方もあるのではないか。

#### 【考え方】

- 我が国において発生した航空事故や重大インシデントについて、本邦の航空会社の航空機に限らず分析することは重要と考えており、交通管制分野に起因する事故等本邦の航空会社か否かに関係なく発生する事故等に係る目標値を設定することを検討するとしていたところ。
- 事故等について、発生空港・発生空域の特性を踏まえた分析を行うことは重要であるが、場所別に安全指標・目標値を設定することについては、それぞれの場所について目標設定に必要なデータがあるか等慎重な検討が必要。
- 航空事故及び重大インシデントの原因の調査は運輸安全委員会が実施するが、事案によっては結果報告までに数年かかることもあり、1年ごとの指標を原因別に設定する場合、データの活用や傾向の把握が難しい等の課題がある。

#### 【結論】

- 平成27年度は、「**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及び重大インシデント発生率**」に関する安全目標値を設定。
- 以下の指標についても、本邦の航空会社の航空機か否かに関係なく発生・把握しているものであるが、データの蓄積を3年程度実施する一方で、目標値を設定し管理することの有効性について検討を継続することとしたい。
  - 本邦空港における制限区域内事故発生率(データは、平成25年10月以降収集・蓄積)
  - 本邦空港における滑走路誤進入発生率(データは、平成26年1月以降収集・蓄積)

### (3)第3回技術・安全部会での委員のご指摘についての検討

#### 第3回技術・安全部会での委員のご指摘

仮に平成26年度の実績が例年より多い場合、翌年度の目標値が上がってしまうのではないか。

死亡事故等目標値をゼロとしている指標については、仮に発生した場合、その翌年度の目標値はゼロでなくなってしまうことは問題ではないか。

万が一事故等があった場合は過去の実績の数字が変動するので、過去の実績に左右されない単年度ごとに設定する目標も必要ではないか。

#### 【考え方】

- 安全目標値は、過去5年の実績を踏まえて設定することとしており、ご指摘のとおり、万が一事故が多発すると、目標値が引き上げられる可能性がある。
- 国の目標値の設定にあたって、「現状よりも改善した値とすること」を基本的な考え方としている。この考え方に則れば、目標値の水準が現在のものより水準が下がっていくことは必ずしも適切ではないのではないか。



#### 【結論】

- 仮に今年度までの実績を踏まえて設定しようとする翌年度の目標値が、現行の目標値よりも高くなる場合は、現状の目標値を維持することとしたい。

# 平成27年度の国の安全指標及び安全目標値

○これらの検討を踏まえ、平成27年度の国の安全指標及び安全目標値について以下のとおり設定することとしたい。

【最重要目標】		5年 平均値	目標値
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	0
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	0

  

【その他安全目標】		5年 平均値	目標値	
業務提供者の区分	安全指標			
航空運送分野	① 航空事故発生率 (時間あたり)	1.32	1.23	
	②-1 " (回数あたり)	2.50	2.32	
	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	2.04	1.90	
	③ 重大インシデント発生率 (時間あたり)	3.01	2.80	
	④ " (回数あたり)	5.68	5.28	
	(2)(1)以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者	⑤ 航空事故発生率 (時間あたり)	21.04	19.56
		⑥ " (回数あたり)	16.09	14.96
		⑦ 重大インシデント発生率 (時間あたり)	13.39	12.45
		⑧ " (回数あたり)	10.24	9.52
	(3)国、地方公共団体、個人	⑨ 航空事故発生率 (時間あたり)	46.54	43.28
		⑩ " (回数あたり)	52.45	48.77
		⑪ 重大インシデント発生率 (時間あたり)	13.79	12.82
⑫ " (回数あたり)		15.54	14.45	
交通分野 管制	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	0	
	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)	1.38	1.28	

※ 「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。  
 ※ 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・イ・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26年の航空事故・重大インシデント

## (1)定期便を運航する本邦航空運送事業者①(航空事故)

航空事故：3件

・2月12日

オリエンタルエアブリッジ(株)が運航するボンバルディア式DHC-8-201型機が、長崎空港において連続離着陸訓練を行った際、強めの接地となり、胴体前方外板等を損傷した。

・4月29日

(株)ジェイエアが運航するエンブラエル式ERJ170-100STD型機が、山形空港を離陸し飛行中、茨城県つくば市付近上空・高度約3,300メートルにおいて機体が動揺し、客室乗務員1名が負傷した。

・9月12日

日本航空(株)が運航するボーイング式767-300型機が、東京国際空港を離陸し、ソウル(金浦)に向け降下中、金浦国際空港南東約95キロメートル・高度約4,900メートルにおいて機体が動揺し、客室乗務員7名が負傷した。

### 重大インシデント：4件

・4月28日

ピーチアビエーション(株)が運航するエアバス式A320-214型機が、新石垣空港を離陸し、那覇空港に進入中、対地接近警報装置が作動したため緊急の回避操作(機首上げ操作)を行い、進入復行した。

・5月28日

全日本空輸(株)が運航するボーイング式777-300ER型機が、ニューヨークを離陸したが、直後に第2エンジンに振動が発生し、排気ガス温度が高いことを示す計器表示があったため、同エンジンを停止し、航空交通管制上の優先権を要請のうえ引き返し、同空港に着陸した。

・7月30日

日本貨物航空(株)が運航するボーイング式747-8F型機が、成田国際空港を離陸し、アンカレッジ国際空港に向けて降下中、高度約1,950メートルにおいて、ナビゲーションディスプレイ(航法指示計器)上に接近する航空機を確認したため、衝突を回避するために右旋回をした。その際、空港の管制官からも急いで右旋回するよう指示があった。(最接近時の水平距離:約3,000メートル、最接近時の高度差:約60メートル)

・9月20日

新中央航空(株)が運航するセスナ式172P型機が、遊覧飛行のため、百里飛行場を離陸し、遊覧飛行終了後、同飛行場に着陸する際、管制官から指示された滑走路ではなく、作業員が滑走路付近で作業中であった別の滑走路に着陸を試みた。その後、管制官の指示に従い復行し、同飛行場に着陸した。

航空事故：0件

重大インシデント：1件

・10月9日

新日本ヘリコプター(株)が運航するアエロスパシアル式AS332L1型機が、群馬県吾妻郡嬭恋村内場外離着陸場を離陸し、荷下場である浅間山火山館に向けて、物資を機外につり下げ、飛行をしていたところ、群馬県吾妻郡嬭恋村大字鎌原字横笹の南東約2キロメートル・高さ約100メートルにおいて、運送中の物資(バイオトイレ)の一部(扉一枚、アルミ製、約180cm×80cm×3cm、約5~6kg)が落下した。

## (3)国、地方公共団体、個人①(航空事故)

航空事故：5件

・3月5日

個人が運航するセスナ式172Mラム型機が、名古屋飛行場を離陸し、飛行中、愛知県豊田市篠原町付近に墜落し、搭乗者2名が死亡した。

・5月12日

個人が運航するエクストラ式EA300\_L型機が、福島県福島市ふくしまスカイパークを離陸したが、福島県福島市飯坂町付近の山林に不時着し、左主翼等が損傷した。搭乗者2名が軽傷を負った。

・7月26日

個人が運航するロビンソン式R44Ⅱ型機が、三重県鳥羽市内場外離着陸場へ着陸する際にホバリングを実施し方向転換したところ、テールブームが樹木に接触してテールブーム等が折損し、落着した。

※テールブーム：胴体からテールローター(機体尾部の回転翼)へつながる構造部分

・10月12日

個人が運航するパイパー式PA-28R-201T型機が、秋田空港を離陸し、調布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

個人が運航するムーニー式M20K型機が、山口宇部空港を離陸し、北九州空港に着陸した際、滑走路から逸脱、機体を損傷し、機長及び同乗者1名が負傷した。

## (3)国、地方公共団体、個人②(重大インシデント)

重大インシデント：1件

・8月12日

個人が運航するロビンソンR44型機が、佐賀空港を離陸し、壱岐空港へ着陸する際、清掃作業のため閉鎖中の滑走路に着陸した。

## 参考資料②

# 平成27年度の国の安全目標値設定について

# 平成27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22年	0	814,116	0.00	0.36
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	0.19
5年間	0	4,402,534	0.00	0.32

<b>安全目標値 (5年平均の7%減)</b>	<b>0.00</b>
<b>参考(平成26年度)</b>	<b>0.00</b>

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

(参考) 仮に平成27年の運航回数を平成26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27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22年	0	814,116	0.00	0.26/0.00
平成23年	0	811,812	0.00	0.42/0.72
平成24年	0	875,043	0.00	0.00/1.75
平成25年	0	935,478	0.00	0.30/2.82
平成26年	0	966,085	0.00	0.12/0.93
5年間	0	4,402,534	0.00	0.22/1.24

<b>安全目標値 (5年平均の7%減)</b>	<b>0.00</b>
<b>参考(平成26年度)</b>	<b>0.00</b>

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

(参考)仮に平成27年の運航回数を平成26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27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22年	0	1,502,143	814,116	0.00	0.00
平成23年	3	1,507,184	811,812	1.99	3.70
平成24年	4	1,647,740	875,043	2.43	4.57
平成25年	1	1,769,214	935,478	0.57	1.07
平成26年	3	1,882,561	966,085	1.59	3.11
5年間	11	8,308,842	4,402,534	1.32	2.50

(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。

<b>安全目標値 (5年平均の7%減)</b>	<b>1.23</b>	<b>2.32</b>
<b>参 考 (平成26年度)</b>	<b>1.28</b>	<b>2.40</b>

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

# 平成27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22年	0	814,116	0.00	4.2
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	2.8
平成26年	2	966,085	2.07	2.7
5年間	9	4,402,534	2.04	3.36

<b>安全目標値 (5年平均の7%減)</b>	<b>1.90</b>
<b>参考 (平成26年度)</b>	<b>1.96</b>

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

(参考) 仮に平成27年の運航回数を平成26年の実績値とした場合の航空事故の発生件数換算: 19  
1.84 [件]

# 平成27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 (A) <sup>(注)</sup>	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22年	4	1,502,143	814,116	2.66	4.91
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
5年間	25	8,308,842	4,402,534	3.01	5.68

(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。

<b>安全目標値 (5年平均の7%減)</b>	<b>2.80</b>	<b>5.28</b>
<b>参考(平成26年度)</b>	<b>3.38</b>	<b>6.33</b>

(参考) 仮に平成27年の運航回数を平成26年の実績値とした場合の航空事故の発生件数換算: 20  
5.10 [件]

# 平成27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22年	2	101,828	122,248	19.64	16.36
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
5年間	11.00	522,935	683,792	21.04	16.09

<b>安全目標値 (5年平均の7%減)</b>	<b>19.56</b>	<b>14.96</b>
<b>参考(平成26年度)</b>	<b>24.88</b>	<b>19.94</b>

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

# 平成27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22年	1	101,828	122,248	9.82	8.18
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
5年間	7.00	522,935	683,792	13.39	10.24

<b>安全目標値 (5年平均の7%減)</b>	<b>12.45</b>	<b>9.52</b>
<b>参考 (平成26年度)</b>	<b>17.77</b>	<b>14.25</b>

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

# 平成27年度の国の安全目標値の設定

## その他安全目標【⑨・⑩】国、地方公共団体及び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22年	6	123,577	107,837	48.55	55.64
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
5年間	27.00	580,195	514,824	46.54	52.45

<b>安全目標値 (5年平均の7%減)</b>	<b>43.28</b>	<b>48.77</b>
<b>参考(平成26年度)</b>	<b>43.72</b>	<b>49.59</b>

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

# 平成27年度の国の安全目標値の設定

## その他安全目標【⑪・⑫】国、地方公共団体及び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22年	1	123,577	107,837	8.09	9.27
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
5年間	8.00	580,195	514,824	13.79	15.54

<b>安全目標値 (5年平均の7%減)</b>	<b>12.82</b>	<b>14.45</b>
<b>参考(平成26年度)</b>	<b>15.61</b>	<b>17.71</b>

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

# 平成27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22年	0	1,621,153	0.00
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
5年間	0	8,712,343	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。

<b>安全目標値（5年平均の7%減）</b>	<b>0</b>
------------------------	----------

(参考) 仮に平成27年の管制取扱機数を平成26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27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22年	3	1,621,153	1.85
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
5年間	12	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）、<sup>1</sup> 伊予空港、RAG空港における総和とする。

<b>安全目標値（5年平均の7%減）</b>	<b>1.28</b>
------------------------	-------------

(参考) 仮に平成27年の管制取扱機数を平成26年の実績値とした場合の航空事故の発生件数換算： 2.43 [件]