

# 令和3年度の国の安全指標・目標値の検証及び 令和4年度の国の安全目標値について

---

国土交通省航空局  
令和4年3月

# (1)令和3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	R3の状況
			日本		国際指標			
	R2	R3	R2	R3	R2	R3		
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	0.14	0.11	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	0.23	0.00	0	達成

【その他安全目標】		各年の安全目標値		各年の実績値				件数	R3の状況	
業務提供者の区分	安全指標			日本		国際指標				
		R2	R3	R2	R3	R2	R3			
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)	0.62	0.60	2.30	0.71			1	未達成
		②-1 " (回数あたり)	1.24	1.19	3.93	1.52			1	未達成
		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	1.06	1.02	3.94	1.53	0.86	0.46	1	未達成
		③ 重大インシデント発生率(時間あたり)	1.87	1.79	1.53	0.71			1	達成
	④ " (回数あたり)	3.71	3.56	2.62	1.52			1	達成	
	(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)	15.04	14.46	9.86	9.39			1	達成
		⑥ " (回数あたり)	10.83	10.41	7.06	6.87			1	達成
		⑦ 重大インシデント発生率(時間あたり)	33.74	32.45	19.73	46.93			5	未達成
⑧ " (回数あたり)		23.45	22.54	14.13	34.33			5	未達成	

・平成29年以降の実績値は、参考資料②参照

# (1)令和3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	R3の状況	
業務提供者の区分	安全指標	R2	R3	R2	R3			
航空運送分野	(3) 国、地方公共団体	⑨ 航空事故発生率 (時間あたり)	15.28	14.69	13.23	0.00	0	達成
		⑩ " (回数あたり)	18.32	17.62	15.97	0.00		達成
		⑪ 重大インシデント発生率 (時間あたり)	4.36	4.20	26.45	25.12	2	未達成
		⑫ " (回数あたり)	5.24	5.04	31.93	30.20		未達成
	(4) 個人	⑬ 航空事故発生率 (時間あたり)	141.18	136.75	80.50	138.82	4	未達成
		⑭ " (回数あたり)	135.93	130.71	68.69	128.79		達成
		⑮ 重大インシデント発生率 (時間あたり)	62.74	60.33	0.00	104.11	3	未達成
		⑯ " (回数あたり)	60.41	58.09	0.00	96.59		未達成
交通管制分野	航空保安業務等提供者※3	⑰ 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)	0.00	0.00	0.00	0.00	0	達成
		⑱ 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)	0.79	0.76	0.00	0.00	0	達成
空港分野	空港管理業務等提供者	⑲ 空港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(着陸回数あたり)	0.00	0.00	0.00	0.00	0	達成
		⑳ 空港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(着陸回数あたり)	0.00	0.00	0.00	0.00	0	達成
		㉑ 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)	21.77	20.93	25.67	36.98	30	未達成

・平成29年以降の実績値は、参考資料②参照 2

最重要目標は達成。その他の安全目標は 22指標のうち、11指標で達成。

## (1)令和3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、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、以下のとおり取り組んでいる。

### ○定期便を運航する本邦航空運送事業者の航空事故発生率(①、②)

- ・ 目標達成には航空事故件数が0件とならなければならなかったが、航空機の損傷(大修理を要するもの)が1件発生した。
- ・ 事業者に対し、要因の分析及び対策の策定を指示するとともに、安全監査において、策定された内容を確認した。運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、必要により追加措置を実施するよう指導していく。

### (参考:個別事案の概要)

- ・ 令和3年2月1日 日本貨物航空機(ボーイング式747-8F型)は、香港を離陸し、成田国際空港A滑走路に向けて進入中、気流が乱れていたため18時51分頃着陸をやり直したのち、19時09分に同滑走路に着陸した。到着後の点検において、胴体後部下面に擦過痕が確認された。

## (1)令和3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重大インシデント発生率(⑦⑧)

- ・ 目標達成には重大インシデント件数が3件以下とならなければならなかったが、滑走路からの逸脱(航空機が自ら地上走行できなくなった場合に限る。)が1件、他の航空機が使用中の滑走路へ着陸した事態が1件、航行中他の航空機との接触のおそれがあったと認めた事態が1件、誘導路からの離陸が1件、機体の外につり下げた物件が意図せず落下した事態が1件発生し、年間で5件発生した。
- ・ 各事業者に対し、要因の分析及び対策の策定を指示するとともに、安全監査において、策定された内容を確認した。運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、必要により追加措置を実施するよう指導していく。

#### (参考:個別事案の概要)

- ・ 令和3年3月13日 岡山航空機(ホンダ・エアクラフト式HA-420型)は、岡南飛行場を離陸し、17時26分同飛行場に着陸した際、滑走路の左側に逸脱し、同滑走路南側の緑地帯に停止した。
- ・ 令和3年8月26日 学校法人 君が淵学園機(セスナ式172S型)について、熊本空港において試験飛行を実施中の熊本防災ヘリ機が滑走路に着陸後、浮揚したため、管制官が後続機である君が淵セスナ機に対してタッチアンドゴーを許可した。その後、熊本防災ヘリ機が再度接地したため、管制官は君が淵セスナ機に対して復行の指示をしたものの、君が淵セスナ機は滑走路に接地後、上昇した。
- ・ 令和3年9月8日 12時18分に妻沼滑空場を離陸した滑空機は、飛行中右側上方を水産航空機(セスナ式U206G型)が通過するのを視認し、危険を感じた。
- ・ 令和3年9月23日 小川航空機(ロビンソン式R44 II型)は、長崎空港において管制官から滑走路からの離陸を指示されていたが、誘導路から離陸を開始した。
- ・ 令和3年12月22日 朝日航洋機ベル式412型は、群馬県桐生市内場外離着陸場を離陸し、物資をつり下げて飛行中、同市内の山中に物資の一部(内容物:生コンクリート重さ約800~900kg)が落下した。

## (1)令和3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)

#### ○国、地方公共団体の重大インシデント発生率(⑪⑫)

- 目標達成には重大インシデント件数が0件とならなければならなかったが、航空機の脚以外の部分が地表面に接触した事態が1件、他の航空機が使用中の滑走路へ着陸した事態が1件発生し、年間で2件発生した。
- 航空機の脚以外の部分が地表面に接触した事態の発生原因については、運輸安全委員会の報告書によると接地直前に遭遇した乱気流の影響下で大きな機首上げ操作が行われたことが関与したものと考えられるとされている。また他の航空機が使用中の滑走路へ着陸した事態の詳細な発生原因は運輸安全委員会が調査中であるが、小型航空機の安全対策については、国や地方自治体の航空機を含め、従来から操縦士に対する定期的な技能審査制度の実効性向上や、小型航空機の操縦士向けの安全セミナー等の開催のほか、平成28年12月から定期的に行っている「小型航空機等に係る安全推進委員会」での有識者や関係団体等の意見を踏まえ、定期的な安全啓発メールマガジンの配信、SNSを活用した安全情報・安全啓発動画の配信などの注意喚起・安全啓発のための情報発信などにより対策を講じてきた。
- 今後も引き続き「小型航空機等に係る安全推進委員会」を通じて、有識者や関係団体等の意見を踏まえながら、小型航空機の総合的な安全対策を一層推進しており、引き続き安全啓発のあり方等についても検討を進めて行く。

#### (参考:個別事案の概要)

- 令和3年2月3日 海上保安庁機(テキストロン・アビエーション式172S型)は、北九州空港を離陸し、同空港に向けて進入中、強風のため11時30分頃着陸をやり直した際、胴体後部下面等が滑走路に接触した。当該機は、その後、11時36分同空港に着陸した。
- 令和3年8月26日 熊本県防災消防航空隊(エアバス・ヘリコプターズ式AS365N3型)は、熊本空港において試験飛行を実施中に滑走路上に着陸後、浮揚したため、管制官が後続機である君が淵セスナ機に対してタッチアンドゴーを許可した。その後、熊本県防災ヘリ機が再度接地したため、管制官は君が淵セスナ機に対して復行の指示をしたものの、君が淵セスナ機は滑走路に接地後、上昇した。

## (1)令和3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)

#### ○個人の航空事故発生率(⑬)

- 目標達成には航空事故件数が3件以下とならなければならなかったが、航空機が損傷(大修理を要するもの)した事態が3件、航空機が墜落した事態が1件発生し、年間で4件発生した。
- それぞれの事態の詳細な発生原因は運輸安全委員会が調査中であるが、小型航空機の安全対策については、従来から操縦士に対する定期的な技能審査制度の実効性向上や、小型航空機の操縦士向けの安全セミナー等の開催のほか、平成28年12月から定期的に行っている「小型航空機等に係る安全推進委員会」での有識者や関係団体等の意見を踏まえ、定期的な安全啓発メールマガジンの配信、SNSを活用した安全情報・安全啓発動画の配信などの注意喚起・安全啓発のための情報発信などにより対策を講じてきた。
- 今後も引き続き「小型航空機等に係る安全推進委員会」を通じて、有識者や関係団体等の意見を踏まえながら、小型航空機の総合的な安全対策を一層推進しており、引き続き安全啓発のあり方等についても検討を進めて行く。

#### (参考:個別事案の概要)

- 令和3年3月23日 個人機(アエロスパシアル式AS350B型)は、8時41分東京ヘリポートを離陸し、長野県小県郡青木村の田んぼ付近に不時着した際、機体を損傷した。
- 令和3年4月14日 個人機(セスナ式525A型)は、八尾空港を離陸したが、直後に鳥と衝突したため引き返し、8時26分同空港に着陸した。
- 令和3年8月1日 個人機(パイパー式PA-46-350P型)は、11時33分頃仙台空港A滑走路に着陸した際、前脚が格納され、胴体前方下部が滑走路に接触し、滑走路上で停止した。
- 令和3年10月7日 個人機(ロビンソン式R22Beta型)は、6時34分神奈川県足柄上郡大井町内場外離着陸場を離陸し、飛行中、神奈川県秦野市内の草地に墜落した。

## (1)令和3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)

#### ○個人の重大インシデント発生率(⑮⑯)

- 目標達成には重大インシデント件数が1件以下とならなければならなかったが、滑走路から逸脱した事態が2件、航空機の脚以外の部分が地表面に接触した事態が1件発生し、年間で3件発生した。
- それぞれの事態の詳細な発生原因は運輸安全委員会が調査中であるが、小型航空機の安全対策については、従来から操縦士に対する定期的な技能審査制度の実効性向上や、小型航空機の操縦士向けの安全セミナー等の開催のほか、平成28年12月から定期的に行っている「小型航空機等に係る安全推進委員会」での有識者や関係団体等の意見を踏まえ、定期的な安全啓発メールマガジンの配信、SNSを活用した安全情報・安全啓発動画の配信などの注意喚起・安全啓発のための情報発信などにより対策を講じてきた。
- 今後も引き続き「小型航空機等に係る安全推進委員会」を通じて、有識者や関係団体等の意見を踏まえながら、小型航空機の総合的な安全対策を一層推進しており、引き続き安全啓発のあり方等についても検討を進めて行く。

#### (参考:個別事案の概要)

- 令和3年7月18日 個人機(パイパー式PA-28RT-201T型)は、11時26分新潟空港に着陸した際、滑走路を逸脱し草地で停止した。
- 令和3年9月7日 川崎重工(株)が運航する納入前の海上自衛隊機(P-1)は、16時00分頃岐阜飛行場に着陸した際、滑走路から逸脱した。
- 令和3年11月27日 個人機(クリステン・インダストリー式A-1型)は、14時24分ごろ妻沼滑空場に着陸した際、左主翼端が地面に接触した。

## (1)令和3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)

○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(②)

- ・目標達成には、人の死傷又は航空機が損傷した事態の件数が16件以下とならなければならなかったが、30件発生した。(内訳;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 が17件、航空機が損傷した事態が13件発生)。
- ・各事案については、空港管理者等に対し原因及び再発防止策を速やかに報告するよう指導するとともに、これらの情報を、空港安全部会に報告後、各空港管理者へ水平展開し共有した。
- ・また、同様の事案が全国的に連続して発生した際は、当該事案の概要、原因、再発防止策等の情報を臨時に全国の空港管理者等へ水平展開し共有を行うとともに、発生状況や原因等の傾向に係る情報と、それを踏まえた予防策の要点について記載し、空港内の関係事業者向けの注意喚起等の対応について通知する等、再発防止及び未然防止へ向けた取組を行った。

## (2)令和3年度の我が国におけるICAO優先事項の件数①

【安全指標】ICAO優先事項に係る安全指標(暦年・件数)																	
カテゴリ	安全指標	R	R	R03													
		01	02	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計	
滑走路侵入	航空機の滑走路・誘導路誤進入	18	8	1	0	1	1	0	0	0	0	0	3	4	0	1	11
	車両または人の滑走路・誘導路無許可進入	21	15	0	1	0	1	1	1	1	1	1	4	2	1	14	
滑走路逸脱	滑走路逸脱(事故及び重大インシデントの場合に限る)	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	
空中衝突	TCAS RA通報の受領	184	106	2	9	6	5	4	3	15	8	8	8	3	8	79	
飛行中の制御不能	異常姿勢からの回復操作	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	失速からの回復操作	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
地表との衝突	GPWSの警報に基づく回避操作	53	30	1	0	6	4	1	0	2	0	0	3	1	1	19	
年度総合計		<b>280</b>	<b>160</b>													<b>124</b>	

- 滑走路侵入(RI:runway incursion) : 航空機の滑走路・誘導路誤進入、車両又は人の滑走路・誘導路無許可進入の件数
- 滑走路逸脱(RE:runway excursion) : 滑走路逸脱の件数(事故及び重大インシデントの場合に限る)
- 空中衝突(MAC:mid-air collision) : 航空局が受領した空中衝突防止装置(TCAS)の回避指示(RA)通報の件数
- 飛行中の制御不能(LOC-I:loss of control in-flight) : 異常姿勢からの回復操作、失速からの回復操作の件数
- 地表との衝突(CFIT:controlled flight into terrain) : 対地接近警報装置(GPWS)の警報に基づく回避操作の件数

## (2)令和3年度の我が国におけるICAO優先事項の件数②

### ICAO優先事項の取扱いについて

- 平成30年度に新たに設定された指標のうち、ICAO世界航空安全計画(GASP)(※)の2020～2022年版で追加、細分化されたICAO優先事項については、複数年の傾向を把握し、分析していくこととされたところ。

(※)ICAO世界航空安全計画(GASP:Global Aviation Safety Plan)

- ICAOの戦略目的「民間航空の安全で整然とした開発のゴールを達成」を支援する枠組みを提供する世界計画。
  - 2013年の第38回ICAO総会で承認され、3年ごとに見直されている。
- 令和1～3年の実績を分析すると、令和1年～3年にかけて、優先事項の合計数は減少傾向にあるものの、「航空機の滑走路・誘導路誤進入」の件数が直近1年で増加(8件→11件)しており、また、「TCAS RA通報の受領」が直近令和3年でも79件認められ、高止まり傾向にある。

### (3) 航空に関する各組織における安全文化の浸透度

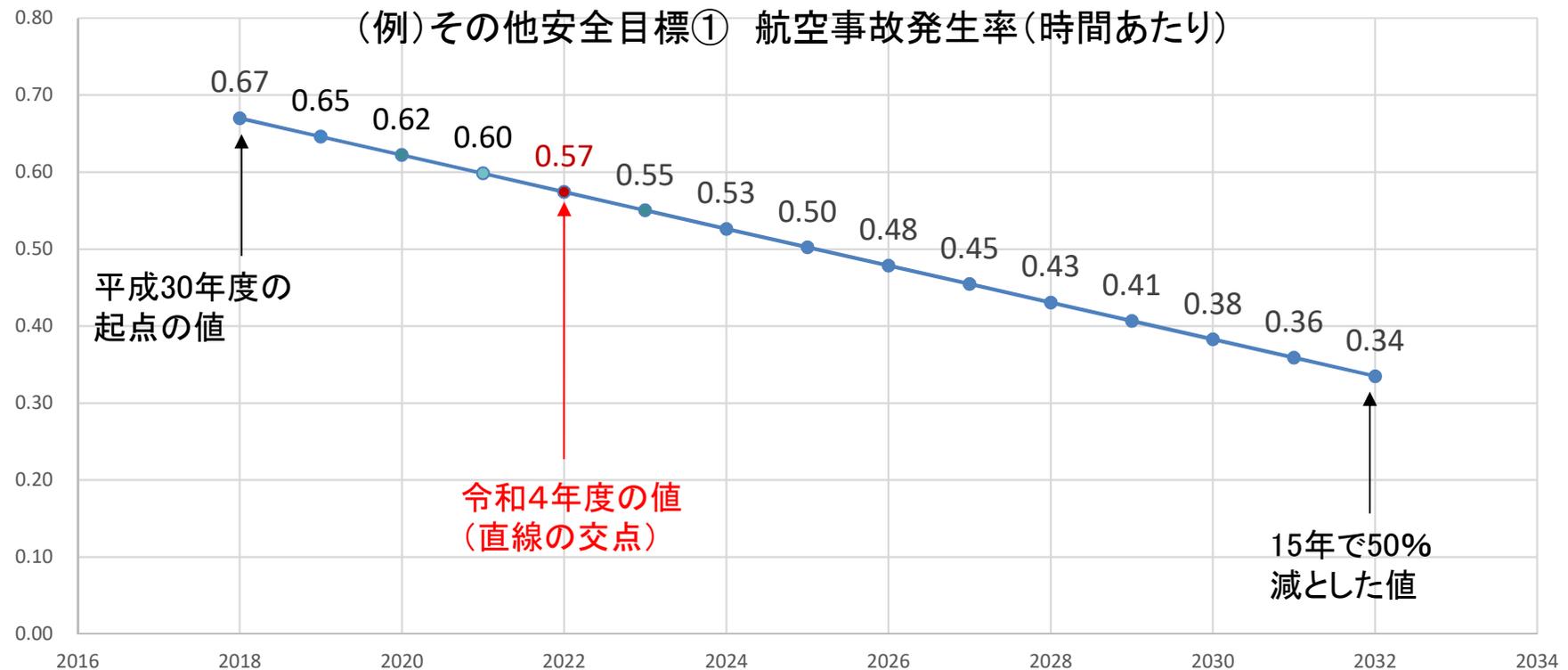
【安全指標】(自発報告制度の報告数) カテゴリ別報告件数(暦年)

	操縦士 (大型)	操縦士 (小型)	運航管 理者	航空管 制・運航 情報	空港管 理	客室業 務	整備業 務	地上取 扱業務	製造技 術	その他	総計
H28	195	46	1	12	0	9	22	11	0	0	296
H29	249	103	2	6	1	46	23	14	0	0	444
H30	243	114	2	3	2	28	69	89	0	135	685
R01	256	103	5	7	0	51	142	128	0	113	805
R02	178	55	5	2	2	24	235	186	0	63	750
R03	191	76	5	3	2	56	148	156	0	88	725

※ その他は、グライダーに関する報告

## 目標値の設定のポイント

- 平成30年度に、各安全指標に対して、平成30年度の目標値を起点として、15年間で50%減とする安全目標を設定した上で、各年度の安全目標値は、平成30年度の起点から、15年後の安全目標値に引いた直線と各年度との交点とするとされたところ。
- この目標設定の計算式について、長期的な目標設定の妥当性を検証するため、5年ごとに当該考え方をレビューすることとされており、来年度にその検証を行うこととする。



## (4)令和4年度の国の安全指標及び安全目標値②

### 【最重要目標】

	令和3年度 目標値	令和4年度 目標値	備考
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	
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	

### 【その他安全目標】

業務提供者の区分		安全指標	令和3年度 目標値	令和4年度 目標値	備考
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)	0.60	0.57	
		②-1 " (回数あたり)	1.19	1.14	
		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	1.02	0.98	
		③ 重大インシデント発生率 (時間あたり)	1.79	1.72	
	(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)	3.56	3.42	
		⑤ 航空事故発生率 (時間あたり)	14.46	13.89	
		⑥ " (回数あたり)	10.41	9.99	
		⑦ 重大インシデント発生率 (時間あたり)	32.45	31.15	
	⑧ " (回数あたり)	22.54	21.64		

※ 「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。

## (4)令和4年度の国の安全指標及び安全目標値③

### 【その他安全目標】(つづき)

業務提供者の区分		各安全指標	令和3年度 目標値	令和4年度目 標値	備考
航空運送分野	国、地方公共 団体	⑨ 航空事故発生率（時間あたり）	14.69	14.10	
		⑩ "（回数あたり）	17.62	16.91	
		⑪ 重大インシデント発生率（時間あたり）	4.20	4.03	
		⑫ "（回数あたり）	5.04	4.83	
	個人	⑬ 航空事故発生率（時間あたり）	135.75	130.32	
		⑭ "（回数あたり）	130.71	125.48	
		⑮ 重大インシデント発生率（時間あたり）	60.33	57.92	
		⑯ "（回数あたり）	58.09	55.77	
交通 管制 分野	航空保安業務 等提供者	⑰ 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）	0.00	0.00	
		⑱ 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）	0.76	0.73	
空 港 分 野	空港管理業務 等提供者	⑲ 空港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（着陸 回数あたり）	0.00	0.00	
		⑳ 空港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 （着陸回数あたり）	0.00	0.00	
		㉑ 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）	20.93	20.09	

## 参考資料①

# 令和3年に発生した航空事故・重大インシデントの概要

# 令和3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	1件	・ 令和3年2月1日 日本貨物航空機(ボーイング式747-8F型)は、香港を離陸し、成田国際空港A滑走路に向けて進入中、気流が乱れていたため18時51分頃着陸をやり直したのち、19時09分に同滑走路に着陸した。到着後の点検において、胴体後部下面に擦過痕が確認された。
● 重大インシデント発生率	1件	・ 令和3年4月19日 全日本空輸機(ボーイング式787-8型)は、パリを離陸し飛行中、運航乗務員1名が一時的に意識不明となったため、緊急事態を宣言のうえ、目的地をノボシビリスクに変更し、11時52分ノボシビリスクに着陸した。

# 令和3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	1件	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和3年9月20日 アカギヘリコプター機(カマン式K-1200型)は、13時01分長野県木曾郡大桑村内場外離着陸場を離陸し、木材搬送作業中、上記場所付近の山中に墜落した。</li> </ul>
●重大インシデント発生率	5件	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和3年3月13日 岡山航空機(ホンダ・エアクラフト式HA-420型)は、岡南飛行場を離陸し、17時26分同飛行場に着陸した際、滑走路の左側に逸脱し、同滑走路南側の緑地帯に停止した。</li> <li>令和3年8月26日 学校法人 君が淵学園機(セスナ式172S型)について、熊本空港において試験飛行を実施中の熊本防災ヘリ機が滑走路に着陸後、浮揚したため、管制官が後続機である君が淵セスナ機に対してタッチアンドゴーを許可した。その後、熊本防災ヘリ機が再度接地したため、管制官は君が淵セスナ機に対して復行の指示をしたものの、君が淵セスナ機は滑走路に接地後、上昇した。</li> <li>令和3年9月8日 水産航空機(セスナ式U206G型)に対して、12時18分妻沼滑空場を離陸した滑空機は、飛行中右側上方を通過するのを視認し、危険を感じた。</li> <li>令和3年9月23日 小川航空機(ロビンソン式R44Ⅱ型)は、長崎空港において管制官から滑走路からの離陸を指示されていたが、誘導路から離陸を開始した。</li> <li>令和3年12月22日 朝日航洋機ベル式412型は、群馬県桐生市内場外離着陸場を離陸し、物資をつり下げて飛行中、同市内の山中に物資の一部(内容物:生コンクリート重さ約800~900kg)が落下した。</li> </ul>

# 令和3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
(3)国、地方公共団体 ●航空事故発生率	0件	
●重大インシデント発生率	2件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和3年2月3日 海上保安庁機(テキストロン・アビエーション式172S型)は、北九州空港を離陸し、同空港に向けて進入中、強風のため11時30分頃着陸をやり直した際、胴体後部下面等が滑走路に接触した。当該機は、その後、11時36分同空港に着陸した。</li> <li>・令和3年8月26日 熊本県防災消防航空隊(エアバス・ヘリコプターズ式AS365N3型)は、熊本空港において試験飛行を実施中に滑走路に着陸後、浮揚したため、管制官が後続機である君が淵セスナ機に対してタッチアンドゴーを許可した。その後、熊本件防災ヘリ機が再度接地したため、管制官は君が淵セスナ機に対して復行の指示をしたものの、君が淵セスナ機は滑走路に接地後、上昇した。</li> </ul>

# 令和3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
(4)個人 ●航空事故発生率	4件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和3年3月23日 個人機(アエロスパリアル式AS350B型)は、8時41分東京ヘリポートを離陸し、長野県小県郡青木村の田んぼ付近に不時着した際、機体を損傷した。</li> <li>・令和3年4月14日 個人機(セスナ式525A型)は、八尾空港を離陸したが、直後に鳥と衝突したため引き返し、8時26分同空港に着陸した。</li> <li>・令和3年8月1日 個人機(パイパー式PA-46-350P型)は、11時33分頃仙台空港A滑走路に着陸した際、前脚が格納され、胴体前方下部が滑走路に接触し、滑走路上で停止した。</li> <li>・令和3年10月7日 個人機(ロビンソン式R22Beta型)は、6時34分神奈川県足柄上郡大井町内場外離着陸場を離陸し、飛行中、神奈川県秦野市内の草地に墜落した。</li> </ul>
●重大インシデント発生率	3件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和3年7月18日 個人機(パイパー式PA-28RT-201T型)は、11時26分新潟空港に着陸した際、滑走路を逸脱し草地で停止した。</li> <li>・令和3年9月7日 川崎重工(株)が運航する納入前の海上自衛隊機(P-1)は、16時00分頃岐阜飛行場に着陸した際、滑走路から逸脱した。</li> <li>・令和3年11月27日 個人機(クリステン・インダストリー式A-1型)は、14時24分ごろ妻沼滑空場に着陸した際、左主翼端が地面に接触した。</li> </ul>
・航空保安業務等提供者 ●航空事故発生率 ●重大インシデント発生率	0件	
・空港管理業務等提供者 ●航空事故発生率 ●重大インシデント発生率	0件	

## 参考資料②

# 令和4年度の国の安全目標値設定について

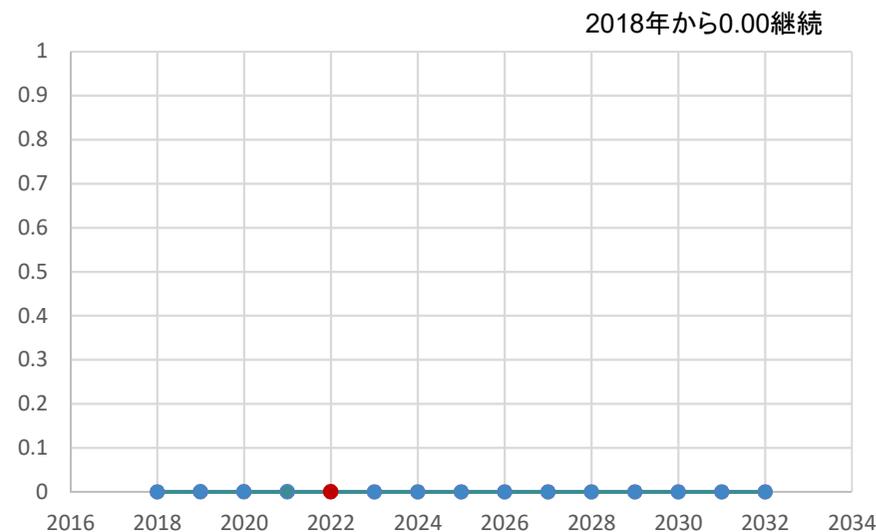
# 令和4年度の国の安全目標値の設定

## 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

	100万飛行回数あたり
令和4年度目標値	0.00

【参考】各年の実績値

暦年	運航回数	報告対象 事故数	事故発生率
平成29年	1,000,683	0	0.00
平成30年	999,593	0	0.00
令和元年	1,016,799	0	0.00
令和2年	761,368	0	0.00
令和3年	653,449	0	0.00



## 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

	100万飛行回数あたり
令和4年度目標値	0.00

【参考】各年の実績値

暦年	運航回数	報告対象 事故数	事故発生率
平成29年	1,000,683	0	0.00
平成30年	999,593	0	0.00
令和元年	1,016,799	0	0.00
令和2年	761,368	0	0.00
令和3年	653,449	0	0.00



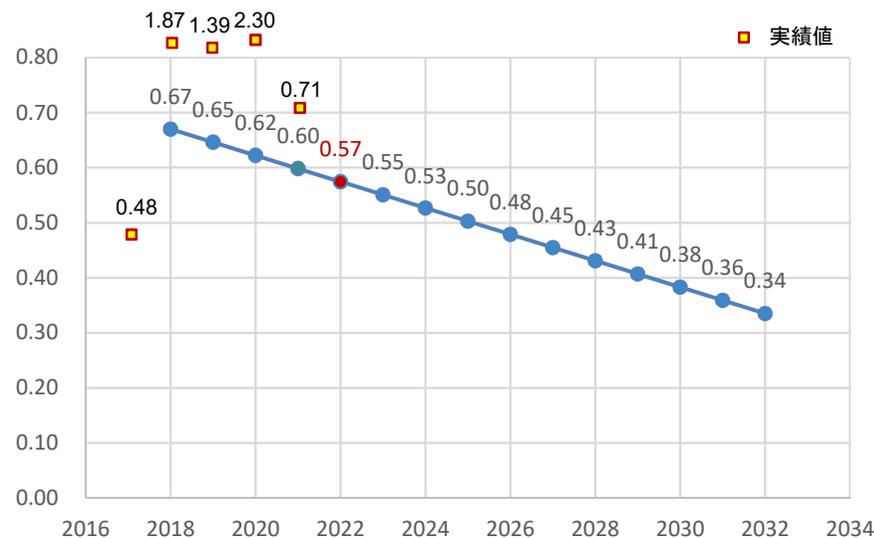
# 令和4年度の国の安全目標値の設定

## 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

	100万飛行時間あたり
<b>令和4年度目標値</b>	<b>0.57</b>

### 【参考】各年の実績値

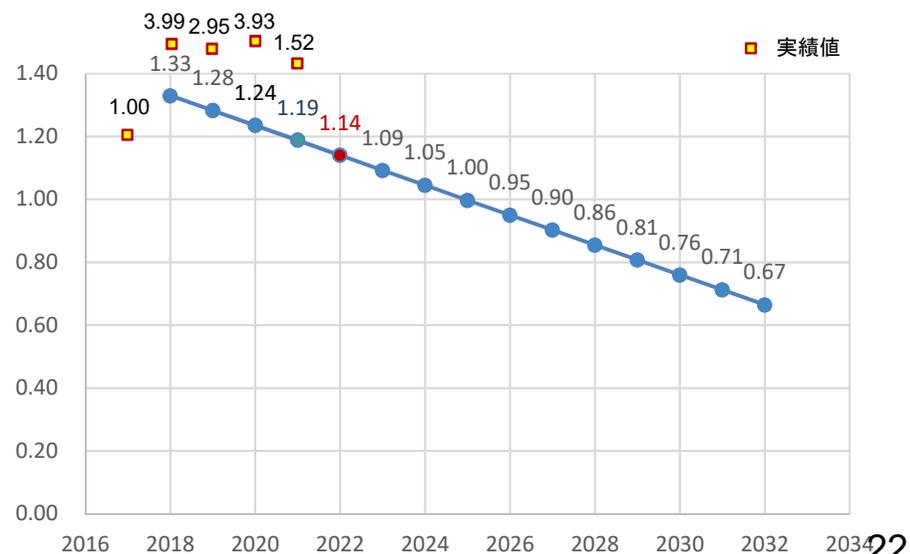
暦年	運航時間	報告対象 事故数	事故発生率
平成29年	2,099,982	1	0.48
平成30年	2,139,152	4	1.87
令和元年	2,152,411	3	1.39
令和2年	1,303,120	3	2.30
令和3年	1,406,973	1	0.71



	100万飛行回数あたり
<b>令和4年度目標値</b>	<b>1.14</b>

### 【参考】各年の実績値

暦年	運航回数	報告対象 事故数	事故発生率
平成29年	1,002,175	1	1.00
平成30年	1,001,423	4	3.99
令和元年	1,018,436	3	2.95
令和2年	763,956	3	3.93
令和3年	657,016	1	1.52



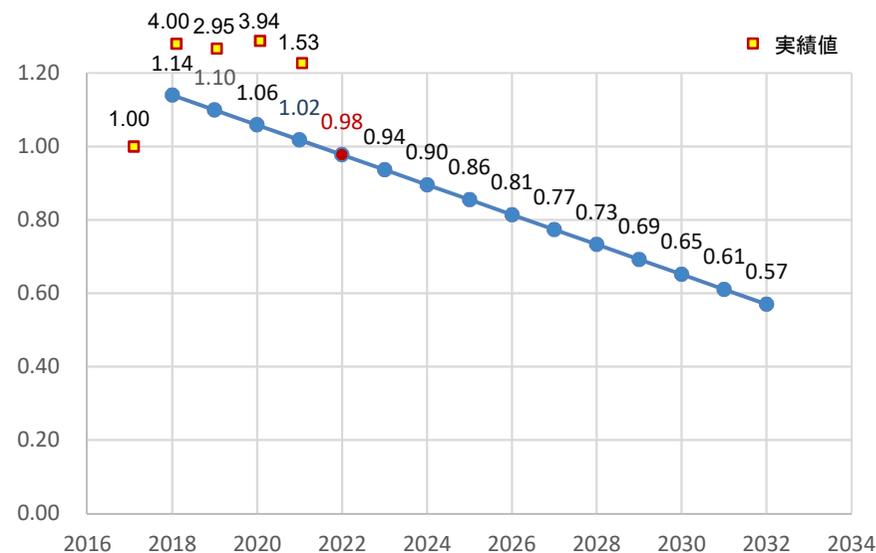
# 令和4年度の国の安全目標値の設定

## 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

	100万飛行回数あたり
令和4年度目標値	0.98

### 【参考】各年の実績値

暦年	運航回数	報告対象 事故数	事故発生率
平成29年	1,000,683	1	1.00
平成30年	999,593	4	4.00
令和元年	1,016,799	3	2.95
令和2年	761,368	3	3.94
令和3年	653,449	1	1.53



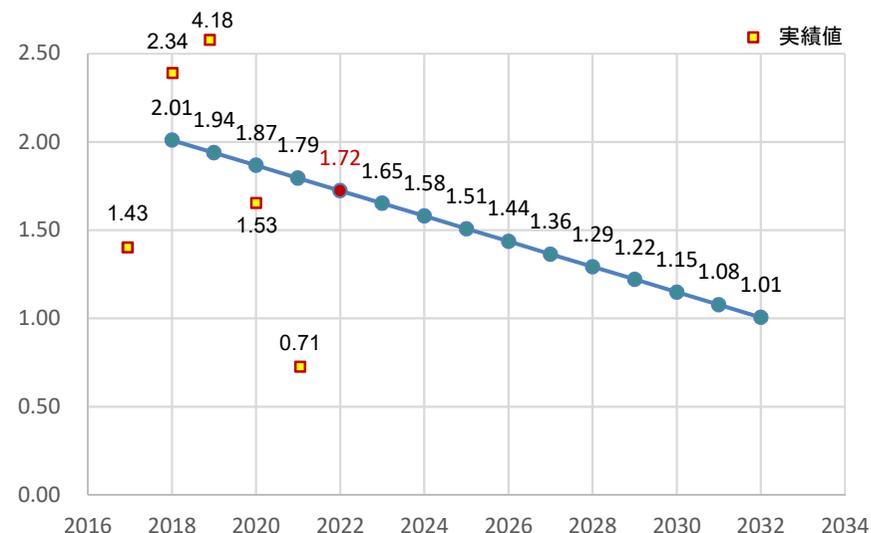
# 令和4年度の国の安全目標値の設定

## 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

	100万飛行時間あたり
令和4年度目標値	1.72

【参考】各年の実績値

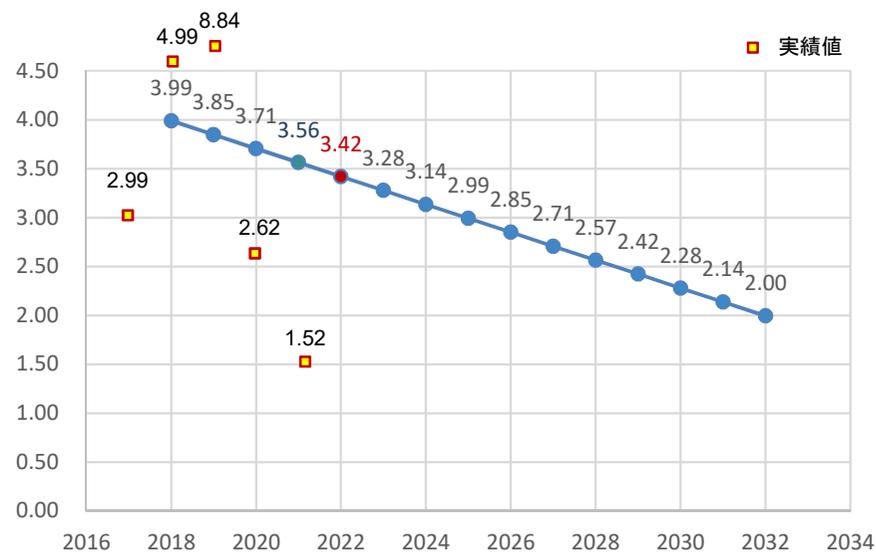
暦年	運航時間	報告対象インシデント数	インシデント率
平成29年	2,099,982	3	1.43
平成30年	2,139,152	5	2.34
令和元年	2,152,411	9	4.18
令和2年	1,303,120	2	1.53
令和3年	1,406,973	1	0.71



	100万飛行回数あたり
令和4年度目標値	3.42

【参考】各年の実績値

暦年	運航回数	報告対象インシデント数	インシデント率
平成29年	1,002,175	3	2.99
平成30年	1,001,423	5	4.99
令和元年	1,018,436	9	8.84
令和2年	763,956	2	2.62
令和3年	657,016	1	1.52



# 令和4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

	100万飛行時間あたり
令和4年度目標値	13.89

【参考】各年の実績値

暦年	運航時間	報告対象事故数	事故発生率
平成29年	108,181	5	46.22
平成30年	111,037	3	27.02
令和元年	110,905	2	18.03
令和2年	101,378	1	9.86
令和3年	106,549	1	9.39



	100万飛行回数あたり
令和4年度目標値	9.99

【参考】各年の実績値

暦年	運航回数	報告対象事故数	事故発生率
平成29年	156,494	5	31.95
平成30年	157,950	3	18.99
令和元年	159,460	2	12.54
令和2年	141,556	1	7.06
令和3年	145,640	1	6.87



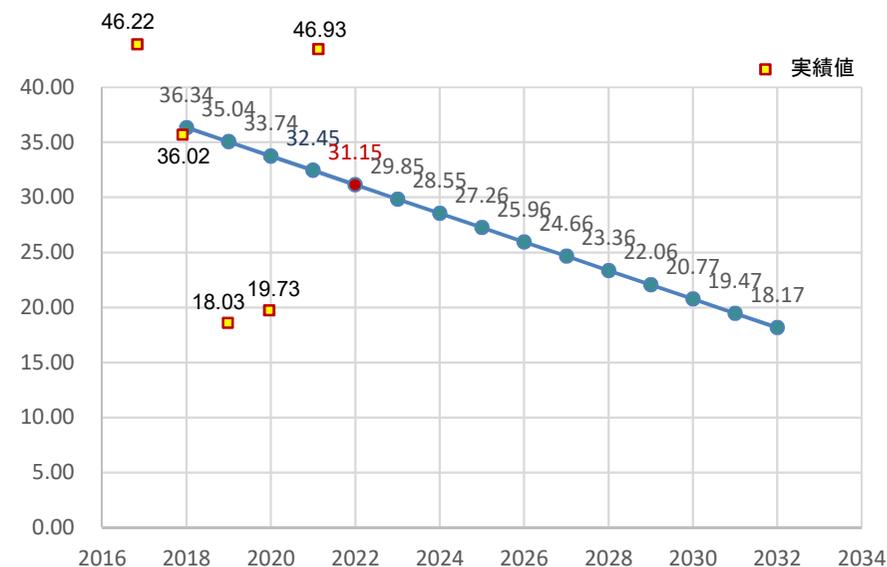
# 令和4年度の国の安全目標値の設定

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

	100万飛行時間あたり
令和4年度目標値	31.15

【参考】各年の実績値

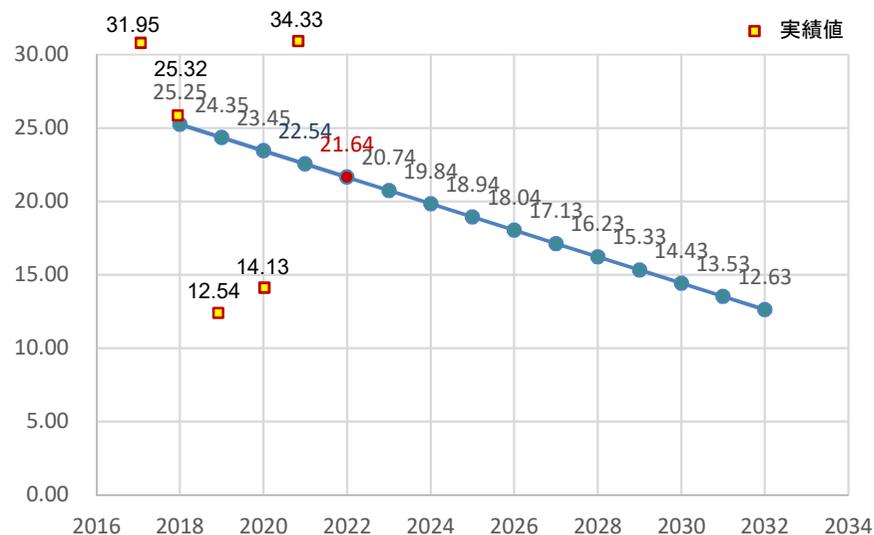
暦年	運航時間	報告対象インシデント数	インシデント率
平成29年	108,181	5	46.22
平成30年	111,037	4	36.02
令和元年	110,905	2	18.03
令和2年	101,378	2	19.73
令和3年	106,549	5	46.93



	100万飛行回数あたり
令和4年度目標値	21.64

【参考】各年の実績値

暦年	運航回数	報告対象インシデント数	インシデント率
平成29年	156,494	5	31.95
平成30年	157,950	4	25.32
令和元年	159,460	2	12.54
令和2年	141,556	2	14.13
令和3年	145,640	5	34.33



# 令和4年度の国の安全目標値の設定

## その他安全目標【⑨・⑩】国、地方公共団体に係る航空事故発生率

	100万飛行時間あたり
令和4年度目標値	14.10

【参考】各年の実績値

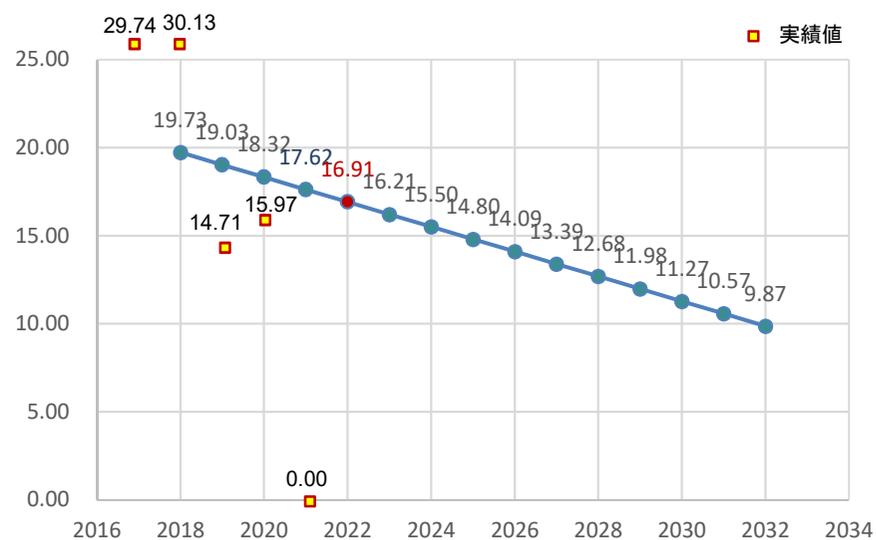
暦年	運航時間	報告対象事故数	事故発生率
平成29年	81,068	2	24.67
平成30年	78,746	2	25.40
令和元年	77,316	1	12.93
令和2年	75,607	1	13.23
令和3年	79,610	0	0.00



	100万飛行回数あたり
令和4年度目標値	16.91

【参考】各年の実績値

暦年	運航回数	報告対象事故数	事故発生率
平成29年	67,250	2	29.74
平成30年	66,389	2	30.13
令和元年	67,977	1	14.71
令和2年	62,636	1	15.97
令和3年	66,232	0	0.00



# 令和4年度の国の安全目標値の設定

## その他安全目標【⑪・⑫】国、地方公共団体に係る重大インシデント発生率

	100万飛行時間あたり
令和4年度目標値	4.03

### 【参考】各年の実績値

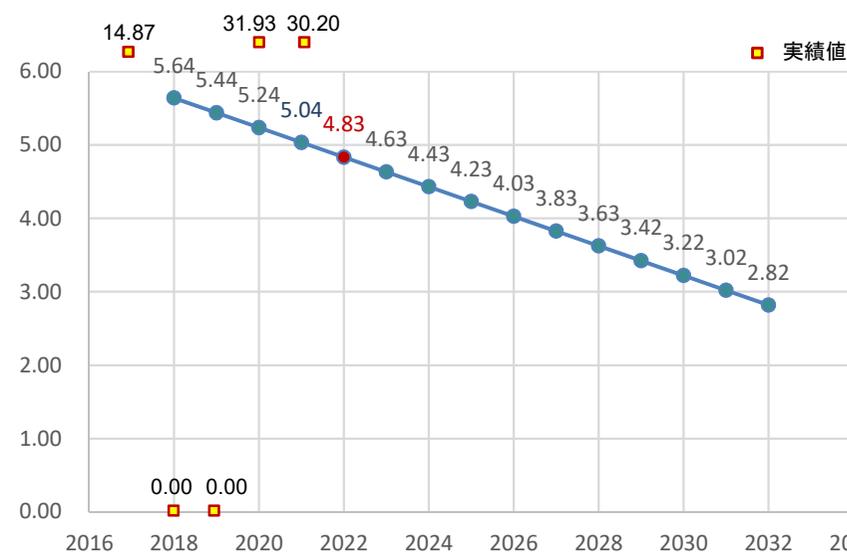
暦年	運航時間	報告対象インシデント数	インシデント率
平成29年	81,068	1	12.34
平成30年	78,746	0	0.00
令和元年	77,316	0	0.00
令和2年	75,607	2	26.45
令和3年	79,610	2	25.12



	100万飛行回数あたり
令和4年度目標値	4.83

### 【参考】各年の実績値

暦年	運航回数	報告対象インシデント数	インシデント率
平成29年	67,250	1	14.87
平成30年	66,389	0	0.00
令和元年	67,977	0	0.00
令和2年	62,636	2	31.93
令和3年	66,232	2	30.20



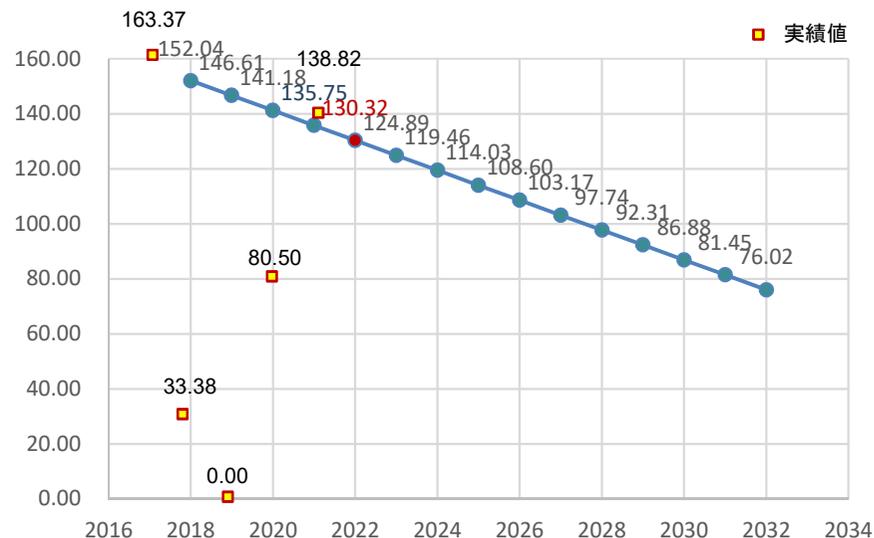
# 令和4年度の国の安全目標値の設定

## その他安全目標【⑬・⑭】個人に係る航空事故発生率

	100万飛行時間あたり
令和4年度目標値	130.32

【参考】各年の実績値

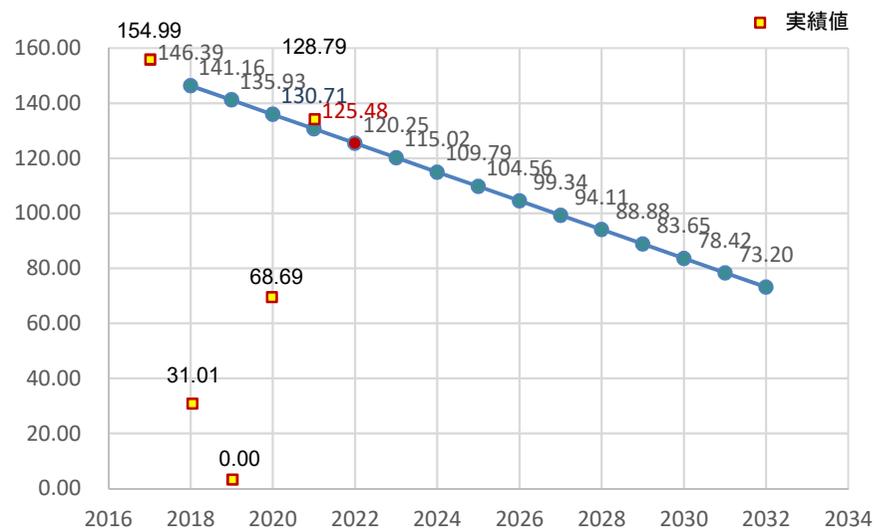
暦年	運航時間	報告対象事故数	事故発生率
平成29年	30,606	5	163.37
平成30年	29,962	1	33.38
令和元年	29,353	0	0.00
令和2年	24,844	2	80.50
令和3年	28,815	4	138.82



	100万飛行回数あたり
令和4年度目標値	125.48

【参考】各年の実績値

暦年	運航回数	報告対象事故数	事故発生率
平成29年	32,261	5	154.99
平成30年	32,249	1	31.01
令和元年	32,293	0	0.00
令和2年	29,115	2	68.69
令和3年	31,059	4	128.79



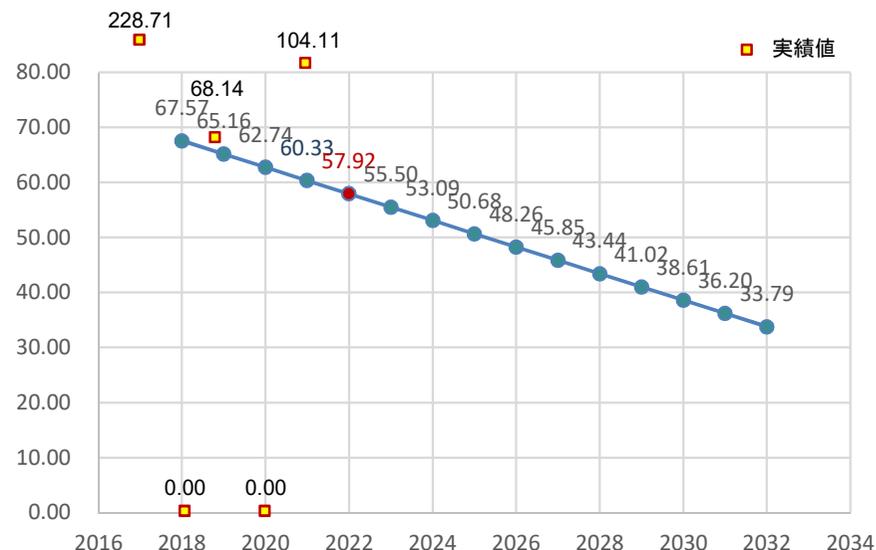
# 令和4年度の国の安全目標値の設定

## その他安全目標【⑮・⑯】個人に係る重大インシデント発生率

	100万飛行時間あたり
令和4年度目標値	57.92

【参考】各年の実績値

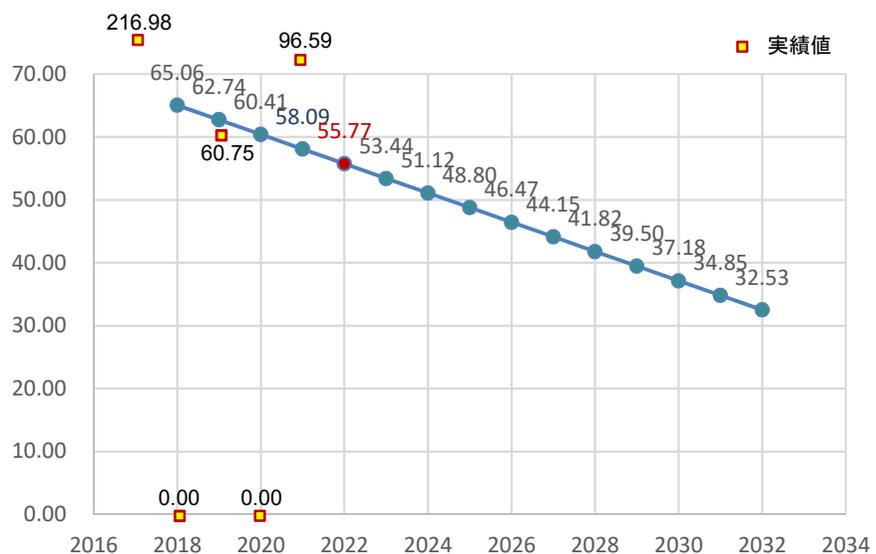
暦年	運航時間	報告対象インシデント数	インシデント率
平成29年	30,606	7	228.71
平成30年	29,962	0	0.00
令和元年	29,353	2	68.14
令和2年	24,844	0	0.00
令和3年	28,815	3	104.11



	100万飛行回数あたり
令和3年度目標値	55.77

【参考】各年の実績値

暦年	運航回数	報告対象インシデント数	インシデント率
平成29年	32,261	7	216.98
平成30年	32,249	0	0.00
令和元年	32,923	2	60.75
令和2年	29,115	0	0.00
令和3年	31,059	3	96.59



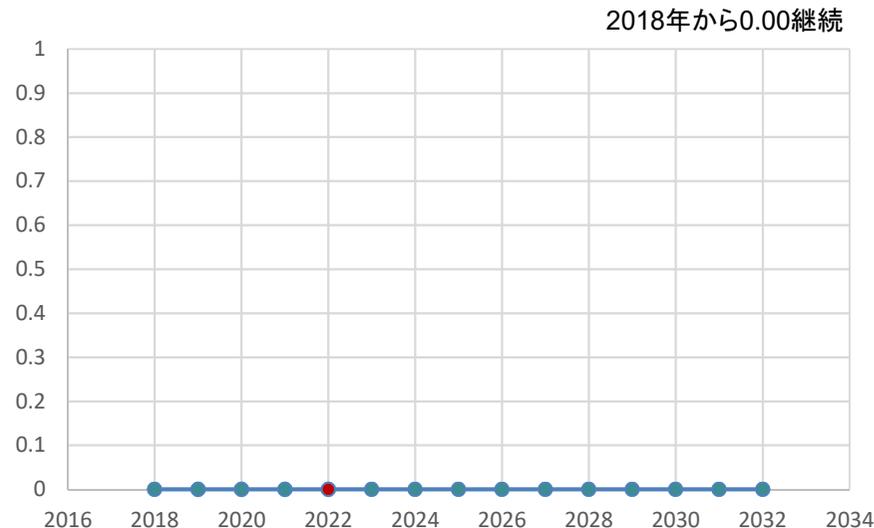
# 令和4年度の国の安全目標値の設定

## その他安全目標【⑰】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

	100万管制取扱機数あたり
令和4年度目標値	0.00

【参考】各年の実績値

暦年	管制取扱機数	報告対象事故数	事故発生率
平成29年	2,092,990	0	0.00
平成30年	2,139,759	0	0.00
令和元年	2,195,230	0	0.00
令和2年	1,281,067	0	0.00
令和3年	1,204,850	0	0.00

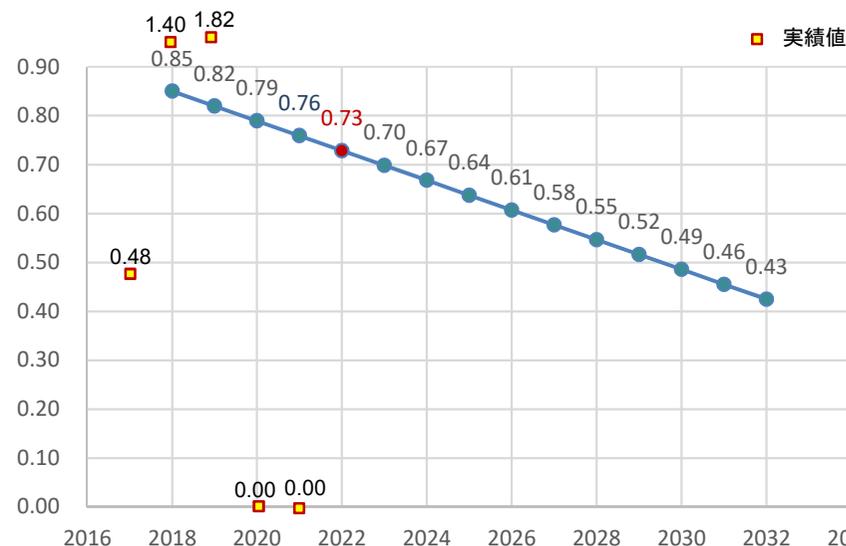


## その他安全目標【⑱】交通管制分野に関連する又は関連するおそれのある重大インシデント発生率

	100万管制取扱機数あたり
令和3年度目標値	0.73

【参考】各年の実績値

暦年	管制取扱機数	報告対象事故数	インシデント発生率
平成29年	2,092,990	1	0.48
平成30年	2,139,759	3	1.40
英和元年	2,195,230	4	1.82
令和2年	1,281,067	0	0.00
令和3年	1,204,850	0	0.00

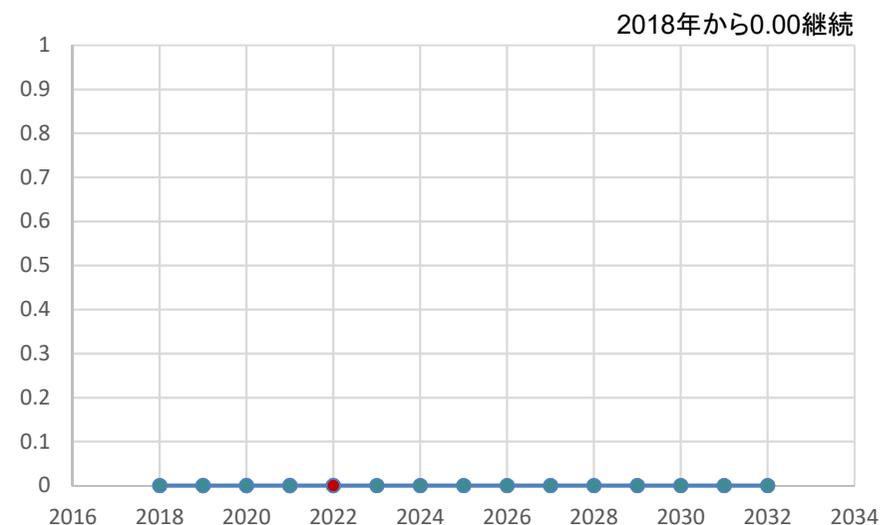


## その他安全目標【⑱】空港分野に関連する又は関連するおそれのある航空事故発生率

	100万着陸回数あたり
令和4年度目標値	0.00

### 【参考】各年の実績値

暦年	着陸回数	報告対象事故数	事故発生率
平成29年	1,308,452	0	0.00
平成30年	1,308,452	0	0.00
令和元年	1,316,115	0	0.00
令和2年	857,056	0	0.00
令和3年	811,157	0	0.00

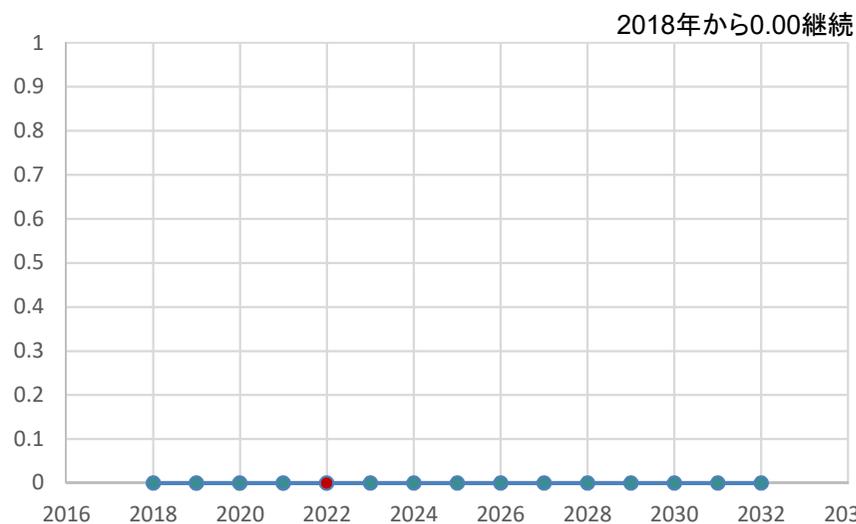


## その他安全目標【㉔】空港分野に関連する又は関連するおそれのある重大インシデント発生率

	100万着陸回数あたり
令和4年度目標値	0.00

### 【参考】各年の実績値

暦年	着陸回数	報告対象インシデント数	インシデント発生率
平成29年	1,308,452	0	0.00
平成30年	1,308,452	0	0.00
令和元年	1,316,115	1	0.76
令和2年	857,056	0	0.00
令和3年	811,157	0	0.00



# 令和4年度の国の安全目標値の設定

その他安全目標【⑳】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

	100万着陸回数あたり
令和4年度目標値	20.09

【参考】各年の実績値

暦年	着陸回数	報告対象事態数	発生率
平成29年	1,308,452	34	25.98
平成30年	1,308,452	29	22.16
令和元年	1,316,115	36	27.35
令和2年	857,056	22	25.67
令和3年	811,157	30	36.98

