

国連の専門機関ICAO（国際民間航空機関）によると、過去20年間（1989～2008年）、世界の定期運

航便で死者を伴った航空事故は年平均で約20件発生、死者数の年平均は722人となっています。

この20年間をみると、重大航空事故は減少傾向にありま

に激減しています。空の安全性は向上してきたといっています。

航空大量輸送化の先鞭をつけたボーイング707やダグラスDC8などの第1世代のジェット旅客機が本格的に就航をはじめたのは1960年代の初め。それから半世紀、今では第4世代の旅客機になりました。空の安全性の向上

整備不良を原因とするものが増加傾向にあることは留意される必要があります。

先進国の第1、2世代機は貨物機に転用されたり、途上国に引き取られています。近年、貨物機の事故が目立っていますが、背景には旅客輸送の現役を引退した旧型機が使用されていることがあります。

官のヒューマンエラーに加え、ダウンバースト（強力な下降気流）やバードストライク（鳥衝突）などが「魔の11分」の事故原因として注目されるようになっていきます。

2009年1月15日、USAエアウェイズ機がニューヨークのラガーディア空港を離陸した直後、バードストライクのために両エンジンが停止し、ハドソン川に不時着水するという事故が発生しました。



時代とともに事故原因も変遷

す。前述の死者を伴った重大事故は1990年代は年間20～30件発生していましたが、

近年は十数件程度に減少しています。輸送1億人^キ当たり^キの死者数（たとえば東京～ニューヨーク間を12万5千回往復する間に事故にあう確率）をみても1989年の0・05から2008年の0・01

は、より信頼性の高い旅客機によるところが大きいのです。

ハイテク機器を満載した新世代旅客機の登場によって、機体を原因とする航空事故は減少しましたが、代わりに整備不良を原因とする事故が増加しています。航空事故の原因でもっとも割合が大きいのはヒューマンエラーですが、

また、途上国の空港や航行援助施設などはインフラの整備水準やメンテナンス力に弱さがあることから、今後、航空機の事故が多発する恐れがあります。

航空機事故の多くが離陸後3分間と着陸前8分間に集中しており、この時間帯は「魔の11分」といわれています。最近では、パイロットや管制

日本国内でもバードストライクは年間千数百件発生しています。ちなみに、昨年度は伊丹空港で54件、関西空港で35件、神戸空港で24件発生しています。各空港で爆音器の設置・増設など対策を講じていますが、根本的な解決策がないのが現状です。

（安部誠治・関西大学社会安全学部教授）