

## 航空輸送の安全にかかわる情報の報告（平成 27 年度上半期）（要約版）

## 1. 航空事故・重大インシデントの発生の概況

平成 27 年度上半期において本邦航空運送事業者の運航に伴い発生した航空事故及び重大インシデントは以下のとおり。

## ○ 航空事故（1 件）

- ・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。

## ○ 重大インシデント（5 件）

- ・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、誤認に気付き離陸を中止した。

## 2. 航空法第 111 条の 4 の規定による報告の概況

平成 27 年度上半期においては、本邦航空運送事業者から、航空法第 111 条の 4 の規定に基づき、航空事故 1 件、重大インシデント 5 件及び安全上のトラブル 570 件の合計 576 件について報告があった。（※うち 178 件は、平成 26 年 10 月から新たに報告対象となったものである。）

表：安全上のトラブルの内容別分類件数<sup>注1)</sup>

※平成 26 年 10 月から報告範囲が変更されているため、新たに報告対象となった事案の件数を（内数）で示す。

機材 不具合	ヒューマンエラー						回避操作		発動機の異 物吸引によ る損傷	部品脱落	危険物の 誤輸送等 <sup>注4)</sup>	その他
	運航	客室	整備	地上作業	製造	その他	TCAS RA <sup>注2)</sup>	GPWS <sup>注3)</sup>				
174 (0)	37 (2)	4 (1)	138 (105)	38 (35)	27 (0)	1 (1)	94 (0)	21 (20)	13 (0)	1 (1)	13 (13)	9 (0)
	245 (144)						115 (20)					

注1) 分類別の件数は、今後の要因分析の進捗により変更されることがある。

注2) 航空機衝突防止装置の回避指示に基づく回避操作を表す。

注3) 対地接近警報装置の指示に基づく回避操作を表す。

注4) 危険物の漏洩を含む

## 3. 安全上のトラブルの評価・分析と今後の対策

第 18 回航空安全情報分析委員会において、平成 27 年度上半期の安全上のトラブル等について審議した結果、それぞれの事案について、関係者により必要な対応がとられており、引き続き適切にフォローアップを行っていくべきことが確認されました。

また、引き続き、安全上のトラブル等の航空安全情報の分析に基づき、機材不具合への対応、ヒューマンエラー防止への取組み、TCAS RA や GPWS による回避操作に係る情報共有を進め、このような個別事案への対応を適確に行うとともに、航空運送事業者の事業規模拡大による航空を取り巻く環境変化にも十分配慮し、監視・監督の強化、予防的安全対策の充実等を図ることが必要であるとの評価を受けています。