

航空輸送の安全にかかわる情報の報告（平成 30 年度）（要約版）

1. 航空事故・重大インシデントの発生の概況

平成 30 年度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、以下のとおりです。

○航空事故（6 件）

- 平成 30 年 4 月 15 日、せとうち SEAPLANES 機（境ガ浜沖→同左、クエスト式 Kodiak 100 型、JA02TG）が離着水訓練中、フロートと胴体を結合する支柱、胴体等を破損した。
- 平成 30 年 6 月 6 日、エアージャパンが運航する全日空 834 便（ホーチミン→成田国際空港、ボーイング式 767-300 型、JA612A）がホーチミンにおいて地上走行中にブレーキをかけた際、客室乗務員 5 名が負傷（内 1 名が左腰椎横突起骨折）した。
- 平成 30 年 6 月 7 日、エクセル航空機（那覇空港→粟国空港、ユーロコプター式 AS350B3 型、JA350D）が空輸飛行中、緊急状態である旨の送信を行った後、海上に墜落し、機長 1 名が負傷（首及び腰の骨折）した。
- 平成 30 年 6 月 24 日、日本航空 514 便（新千歳空港→東京国際空港、ボーイング式 777-300 型、JA8944）が飛行中、機体が動揺した際に客室乗務員 1 名が負傷（左足外果骨折）した。
- 平成 30 年 7 月 25 日、岡山航空機（岡南飛行場→同左、セスナ式 172R 型、JA10AZ）が飛行中、鳥衝突により機体を破損した。
- 平成 30 年 8 月 27 日、バニラ・エア 873 便（関西国際空港→奄美空港、エアバス式 A320-214 型、JA14VA）が飛行中、機体が動揺した際に客室乗務員 1 名が負傷（尾骨骨折）した。

○重大インシデント（3 件）

- 平成 30 年 5 月 24 日、日本航空 632 便（熊本空港→東京国際空港、ボーイング式 767-300 型、JA8980）が、上昇中、第 1（左側）エンジンに不具合が発生したため、引き返した。到着後の点検で、当該エンジンのケース等に損傷が確認された。
- 平成 30 年 6 月 14 日、琉球エアークommューター-804 便（宮古空港→那覇空港、ボンバルディア式 DHC-8-402 型、JA84RC）が着陸許可を受けて那覇空港に進入中、他の航空機が滑走路に進入したため、管制官の指示により着陸を中止した。当該他の航空機が滑走路を離脱後、琉球エアークommューター-804 便は改めて着陸許可を受け、那覇空港に着陸した。
- 平成 30 年 10 月 27 日、岡山航空機（岡南飛行場→東京国際空港、セスナ式 510 型、JA123F）が着陸許可を受けて東京国際空港 B 滑走路に進入中、他の航空機が同滑走路に進入したため、管制官の指示により復行した。

2. 安全上のトラブル等の報告の状況

平成 30 年度においては、航空事故が 6 件、重大インシデントが 3 件及び安全上のトラブルが 1,011 件の合計 1,020 件について本邦航空運送事業者から報告がありました。

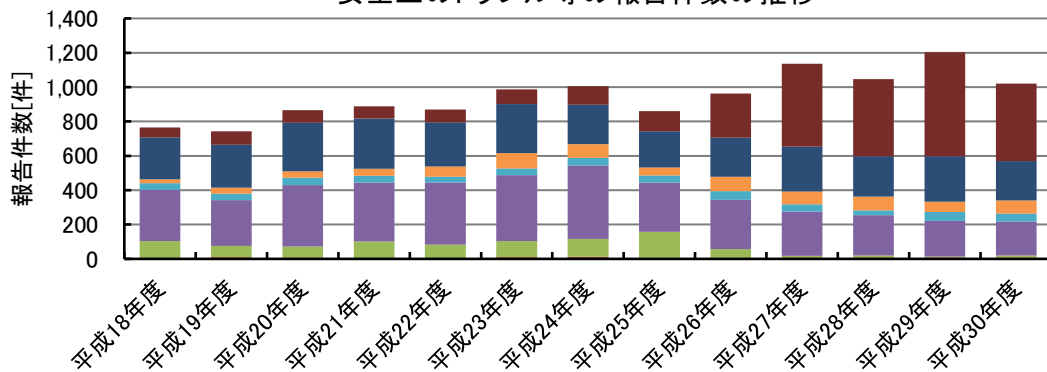
平成 30 年度に発生した航空事故、重大インシデント及び安全上のトラブル（以下これらをまとめて安全上のトラブル等といいます。）に係る報告の件数を事態の種類別に分類すると、次の表のとおりです。

安全上のトラブル等の報告件数

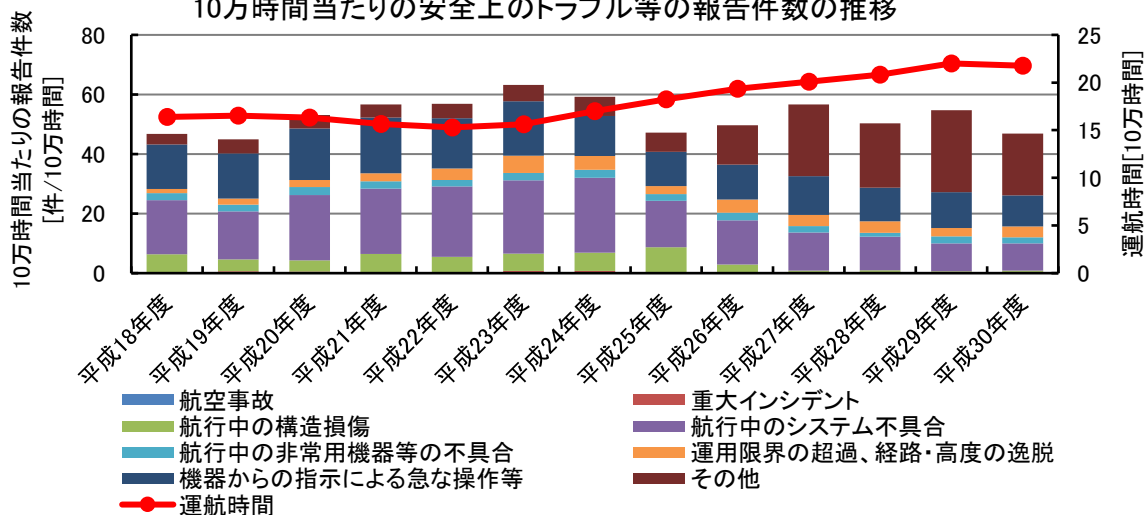
航空事故	重大インシデント	安全上のトラブル					その他
		航行中の構造損傷	航行中のシステム不具合	航行中の非常用機器等の不具合	運用限界の超過、経路・高度の逸脱	機器からの指示による急な操作等	
6	3	10	198	46	78	228	451
1,011							

また、平成 18 年度からの報告件数の推移は、次のとおりです。

安全上のトラブル等の報告件数の推移



10万時間当たりの安全上のトラブル等の報告件数の推移



※1 運航時間は、航空輸送統計（平成 30 年度については速報）によります。

※2 報告制度が創設された平成 18 年度の報告件数は、12 か月分に換算しています。

※3 平成 26 年 10 月 1 日、平成 29 年 3 月 14 日及び平成 31 年 1 月 31 日に安全上のトラブルに該当する具体的な事態の変更を行っています。

国土交通省では、これらの安全上のトラブル等について本邦航空運送事業者において適切に要因分析が行われ、必要な対策がとられていることを確認しています。

安全上のトラブルについて要因を分析し、内容別に分類すると、次の表とおりです。

安全上のトラブルの内容別分類

機材不具合	ヒューマンファクター事案						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	その他
	運航	客室	整備	地上作業	製造	その他	TCAS RA	GPWS				
331	111	14	168	94	21	5	151	58	21	17	26	14
	413						209					

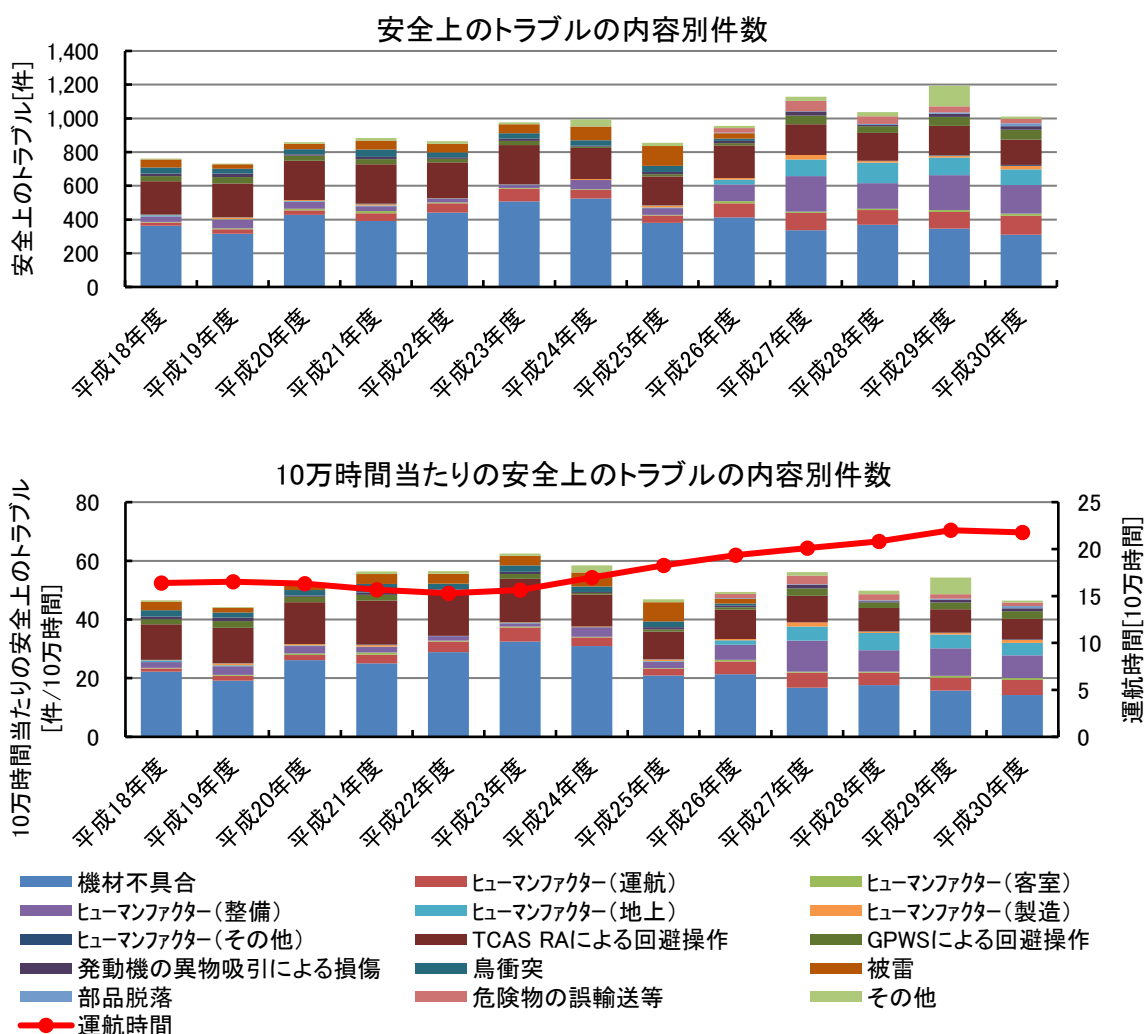
※4 内容別の件数は、今後の要因分析の進捗により変更されることがあります。

※5 TCAS RA とは、航空機衝突防止装置の回避指示を表しています。

※6 GPWS とは、対地接近警報装置の指示を表しています。

※7 危険物の誤輸送等には、危険物の漏洩を含みます。

また、平成 18 年度からの内容毎の件数の推移は、次のとおりです。



※8 運航時間は、航空輸送統計（平成 30 年度については速報）によります。

※9 報告制度が創設された平成 18 年度の報告件数は、12 か月分に換算しています。

※10 内容別の件数は、今後の要因分析の進捗により変更されることがあります。

※11 平成 26 年 10 月 1 日から分類を変更しました。

3. 安全上のトラブルの評価・分析と今後の対策

第 25 回航空安全情報分析委員会において、平成 30 年度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、各事案への対応を適確に行うとともに、安全情報の一層の活用により、個々の航空運送事業者の特徴に応じた監査を実施するなど、更なる輸送の安全確保に向けた取組みを進めることが必要であるとの評価を受けています。