

## 2. 「ヒヤリ・ハット」と航空事故等の内容について

国への報告が不要な「ヒヤリ・ハット」と事故等の違いは、事故等は法令等（航空法及び同法施行規則 等）で規定されていることです。航空事業者や個人の操縦士等はこれらの法令等で規定されているトラブルが発生した時は、国土交通大臣への報告が義務付けられています。

他方「ヒヤリ・ハット」は、航空関係の業務に携わる個人又は組織から、自発的に VOICES へ報告されるものであり、ATEC が情報収集を行っています。

### ① 「ヒヤリ・ハット」と事故等が発生した状況について

「ヒヤリ・ハット」と事故等が発生した状況を航空機の種類別に比較すると、「ヒヤリ・ハット」では「大型機・操縦士の管制官との交信時、運航時」に関する報告が最も多く、全体の75%を占めました（図1参照）。

「ヒヤリ・ハット」に対して事故等では、「小型機・操縦士の管制官との交信時、運航時」に関する報告が最も多く、全体の38%ありました（図2参照）。

以上の結果になったのは、自家用航空機の所有者等から VOICES への報告が少なく、FEEDBACK で掲載されている小型機に関する事例数が少ないためと思われます。

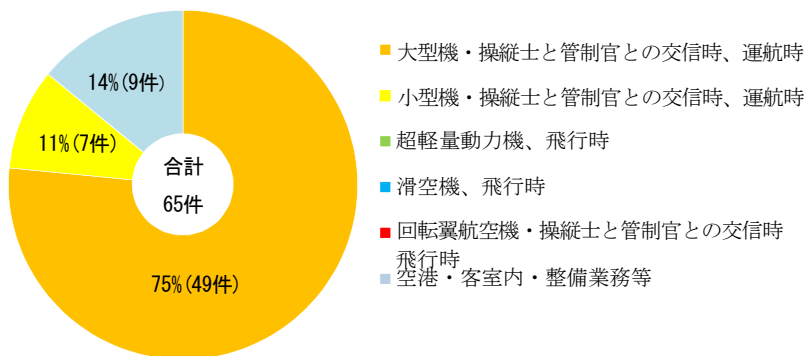


図1 「ヒヤリ・ハット」が発生した状況

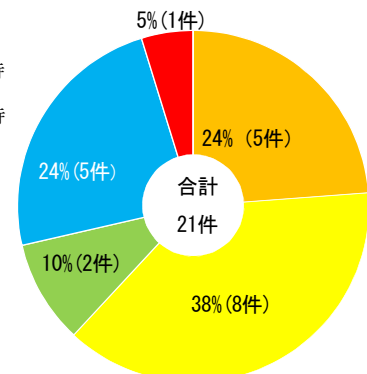


図2 事故等が発生した状況

### ② 「ヒヤリ・ハット」と事故等が発生したフライトフェーズについて

「ヒヤリ・ハット」と事故等が発生したフライトフェーズを比較したところ、「ヒヤリ・ハット」は、あらゆる場面で発生したことが分かります（図3参照）。

「ヒヤリ・ハット」に対して事故等は、着陸時に最も多く発生しており、全体の67%ありました。（図4参照）。

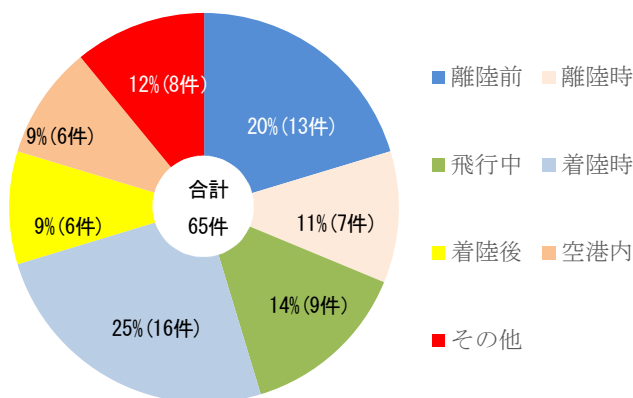


図3 「ヒヤリ・ハット」が発生したフライトフェーズ

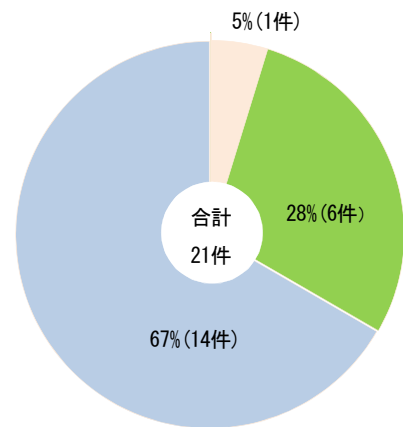


図4 事故等が発生したフライトフェーズ

#### ※参考

- ・図1及び図3は、ATECのホームページに掲載されている、「FEEDBACK」2014年12月25日及び2015年3月30日公表分65件を基に作成した。
- ・図2及び図4は、2014年に発生、運輸安全委員会の調査対象となった事故等の21件を基に作成した。

#### ※「ヒヤリ・ハット」事例

VOICESにより報告のあった「ヒヤリ・ハット」には、下記のように幅広い状況で発生した事例が含まれています。

航空機の運航において操縦室内のほか、空港関係及び整備関係などの場面においても、「ヒヤリ・ハット」が発生することがあり、日頃より基本を踏まえた業務を行うことは航空機の運航に関わるトラブル等の減少に役立つと考えられます。

##### 【飛行関係】

- ・目的の空港への着陸アプローチ中、空港周辺の結婚式場から飛んできたと思われる白い風船の一群に遭遇したが、機体と風船との衝突やエンジンへの吸い込みは避けられた。

##### 【空港関係】

- ・空港着陸後、誘導路から駐機場まで向かう間、空港内の業務車両と機体との間隔が狭く、移動に注意が必要だった。
- ・降雪地の空港において、業務用車両の車輪が雪に埋まり、スリップによって脱出ができなくなり、事務所の職員が一部を残してその対応にあたったため、空港灯火を定刻に遅れて点灯した（定期便は支障なく着陸できた）。

##### 【整備関係】

- ・機体整備の際、ある部品に繰り返し点検を要する箇所であることを示すマーキングを認め、記録の確認を行ったところ、その部品は他機より流用されていたもので、流用元では繰り返し点検を行わなければならないこととされていたにも関わらず、当該作業指示が流用先の機体整備に引き継がれていなかったことを発見した。なお点検の期限前に気付いたため、必要な点検を行うことができた。