

航空輸送の安全にかかわる情報の中間報告
(平成 21 年度上半期)

平成 21 年 12 月
国土交通省航空局

1. 航空事故・重大インシデントの発生の概況

1-1 航空事故・重大インシデントの発生の概況

平成 21 年度上半期においては、以下の本邦航空運送事業者の運航に伴う航空事故及び重大インシデントが発生しています。

○ 航空事故(1件)

発 生 日 時	平成 21 年 8 月 10 日 20 時 23 分頃
発 生 場 所	東京国際空港 B 滑走路
運 航 者	エアーニッポン
航 空 機	ボーイング式 737-800 型(JA56AN)
出発地/最初の着陸予定地	鳥取空港/東京国際空港
便 名	ANA298
搭 乗 者	乗客 147 名、乗務員 6 名(計 153 名)
概 要	当該機は、鳥取空港を離陸し、東京国際空港 B 滑走路に着陸したが、到着後の点検の結果、機体尾部下面に大修理相当の損傷が確認され、また、東京国際空港 B 滑走路に擦過痕が確認された。
負 傷 者	なし
機体の損壊等	機体尾部下面に破損等の損傷
航空局の対応	現在、運輸安全委員会が調査中

○ 重大インシデント(1件)

発 生 日 時	平成 21 年 7 月 23 日 9 時 11 分頃
発 生 場 所	①大阪国際空港 A 滑走路付近 ②大阪国際空港南東約 4km 付近
運 航 者	①ジャルエクスプレス②日本エアコミューター
航 空 機	①ダグラス式 DC-9-81 型(JA8499) ②ボンバルディア式 DHC-8-402 型(JA844C)
出発地/最初の着陸予定地	①仙台空港/大阪国際空港 ②鹿児島空港/大阪国際空港
便 名	①JEX2200 ②JAC2400
搭 乗 者	①乗客 68 名、乗務員 6 名(計 74 名) ②乗客 48 名、乗務員 4 名(計 52 名)
概 要	ジャルエクスプレス 2200 便は大阪国際空港 B 滑走路へ着陸後、許可を得ないまま A 滑走路を横断し、当該滑走路に進入中であつた日本エアコミューター 2400 便が管制の指示により着陸復行した。
負 傷 者	なし
機体の損壊等	なし
航空局の対応	現在、運輸安全委員会が調査中

1-2 航空事故・重大インシデントの発生数の推移

平成 21 年度上半期における航空運送事業に係る航空事故及び重大インシデントの発生件数を、過去 5 年度と比較したものを図 1.1 に示します。

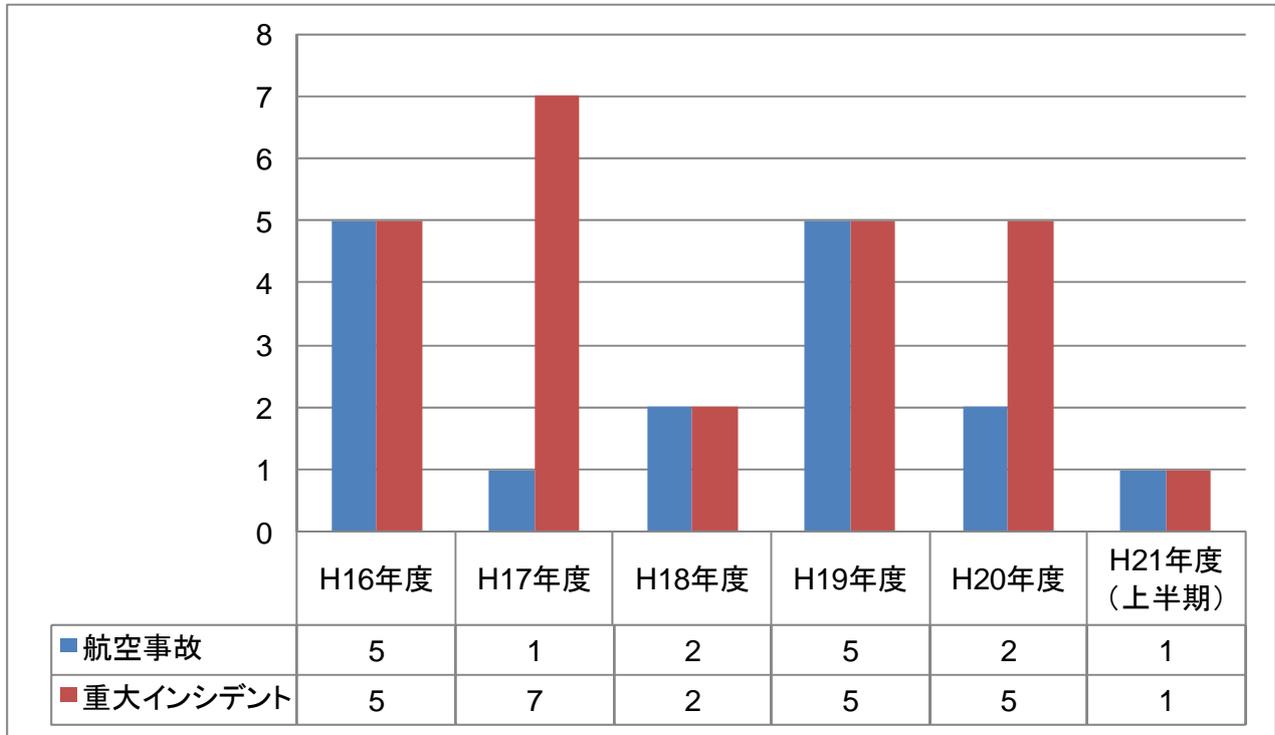


図 1.1: 本邦航空運送事業者による航空事故・重大インシデントの発生件数の推移

2. 航空法第 111 条の 4 の規定による報告の概況(平成 21 年度上半期)

2-1 航空輸送の安全にかかわる情報の報告件数

平成 21 年 4 月 1 日から 9 月 30 日までに、航空法第 111 条の 4 に基づき、本邦航空運送事業者に係る航空事故 1 件、重大インシデント 1 件(報告は 2 件)、安全上のトラブル 411 件(以下、これらの事案を合わせて「安全上のトラブル等」といいます。)の合計 413 件の発生(報告は 414 件)^{注1}について報告がありました。当該報告の概況は以下のとおりです。

(報告された全事案の概要については、別冊参照)

(1) 月別報告件数推移

毎月の安全上のトラブル等の発生件数を表 2.1 に示します。

表 2.1: 月別報告件数

(参考)

	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	計 (H21.4~H21.9)	累計 (H18.10~H21.9)
航空事故	0	0	0	0	1	0	1	9
重大インシデント	0	0	0	1 ^{注1)}	0	0	1	11 ^{注1)}
安全上のトラブル(表 2.2)	51	71	60	99	73	57	411	2380 ^{注1)}
計	51	71	60	100	74	57	413	2400

また、表 2.1 の安全上のトラブルを航空法施行規則第 221 条の 2 の分類に従って集計した件数を表 2.2 に示します。

表 2.2: 「安全上のトラブル」の分類別件数

(参考)

	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	計 (H21.4~H21.9)	累計 (H18.10~H19.9)
① 鳥衝突・被雷等による損傷	10	5	5	9	10	5	44	221
② システムの不具合	21	23	25	42	26	19	156	930
③ 非常用機器等の不具合	1	3	0	6	3	0	13	112
④ 規則を超えた運航	3	3	5	3	1	3	18	102
⑤ 機器からの指示による急な操作等	13	28	15	32	25	22	135	791
⑥ その他	3	9	10	7	8	8	45	224
計	51	71	60	99	73	57	411	2380

注1) 同一事象について複数の事業者から報告された事案については、表 2.1 及び表 2.2 では 1 件として計上しています。ただし、表 2.3 及び表 2.4 では、事業者毎及び機種毎にそれぞれ 1 件として数えているため、合計数が異なります。

(2) 航空運送事業者別報告件数

航空運送事業者別の報告件数を表 2.3 に示します。

表 2.3: 航空運送事業者別報告件数

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計 (H21.4~H21.9)	(参考) 累計 (H18.10~H21.9)
日本航空グループ	30	31	19	37	29	20	166	1005
日本航空インターナショナル	19	22	9	19	14	13	96	642 注2)
日本トランスオーシャン航空	4	1	2	1	3	0	11	68
ジャルウェイズ	0	1	0	6	0	0	7	52
ジャルエクスプレス	0	0	0	2	2	3	7	41
日本エアコミューター	4	2	3	6	2	2	19	104
ジェイエア	3	3	4	2	6	2	20	72
北海道エアシステム	0	0	0	0	0	0	0	6
琉球エアコミューター	0	2	1	1	2	0	6	20
全日本空輸グループ	9	26	18	31	29	22	135	788
全日本空輸	4	15	15	21	19	14	88	513
エアーニッポン	2	9	2	7	4	5	29	137
エアージャパン	0	0	0	0	0	0	0	16
エアーネクスト	1	0	0	1	2	0	4	16
エアーニッポンネットワーク	0	0	0	1	4	2	7	67
エアーセントラル	1	1	1	1	0	1	5	30
ANA&JPエクスプレス	1	1	0	0	0	0	2	9
日本貨物航空	3	2	0	3	3	0	11	59
スカイマーク	1	3	4	7	6	5	26	200
北海道国際航空	4	1	2	0	0	2	9	41
スカイネットアジア航空	2	3	8	17	4	5	39	137
スターフライヤー	2	3	7	4	3	3	22	103
アイベックスエアラインズ	0	0	0	0	0	0	0	11
フジドリームエアラインズ	-	-	-	0	0	0	0	0
オリエンタルエアブリッジ	0	0	0	0	0	0	0	13
天草エアライン	0	1	1	2	0	0	4	8
新中央航空	0	0	0	0	0	0	0	3
その他航空運送事業者	0	1	1	0	0	0	2	25
計	51	71	60	101	74	57	414	2405

注2) 日本航空インターナショナルとの合併(平成20年4月1日)以前に日本アジア航空において発生した安全上のトラブルは、日本航空インターナショナルの発生件数に含めています。

(3)機種別報告件数

機種別の報告件数を表 2.4 に示します。

表 2.4: 機種別報告件数

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計 (H21.4~H21.9)	(参考) 累計 (H18.10~H21.9)
B737 系列	17	17	19	34	22	18	127	531
B747(在来型)	1	0	0	1	0	0	2	97
B747-400	8	15	2	10	8	5	48	251
B767 系列	7	13	11	14	12	12	69	515
B777 系列	3	5	10	12	10	6	46	223
A300-600	2	3	0	3	0	0	8	97
A320 系列	3	6	7	8	6	6	36	194
DC-9 系列	2	2	0	6	2	3	15	137
DHC-8-100~300	0	1	2	4	2	0	9	61
DHC-8-400	3	2	3	7	6	5	26	137
CRJ	3	3	3	2	5	2	18	81
ERJ170	0	0	1	0	1	0	2	4
SAAB340B	2	1	1	0	0	0	4	41
その他航空運送事業機	0	3	1	0	0	0	4	36
計	51	71	60	101	74	57	414	2405

2-2 報告された事案への対応

航空局では、航空法第 111 条の 4 に基づき報告された事案のうち重要度の高いものとして抽出した事案について、重点的に航空運送事業者による対策内容を確認し、指導等を行っています。

平成 21 年度上半期におけるこのような主要な事案の概要並びにこれに対する航空運送事業者の対策及び航空局の措置を整理したものを別添に示します。

2-3 安全上のトラブルの内容別分類

安全上のトラブルの要因を分析し、内容別に分類した件数を表 2.5 に示します。ただし、この分類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。

表 2.5:安全上のトラブルの内容別分類

内容	件数
機材不具合	181
ヒューマンエラー	50
運航乗務員	20
客室乗務員	7
整備従事者	15
地上作業員	1
設計・製造	6
その他	1
回避操作	124
TCAS-RA に基づく回避操作	115
GPWS に基づく回避操作	9
FOD	23
鳥衝突	18
その他	5
被雷	26
その他	7
	411

3. 安全上のトラブルの評価・分析と今後の対策

平成 21 年 12 月 11 日に開催された第 6 回航空安全情報分析委員会において、平成 21 年度上半期に報告された安全上のトラブル等について審議した結果、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、今後とも、前回の第 5 回航空安全情報分析委員会(平成 21 年 6 月 23 日開催)において「安全性向上に向けた今後の取り組み」として確認されたとおり、航空安全情報管理・提供システム(ASIMS システム)を用いた予防的安全対策の推進、安全監査等を通じた監視・監督の強化、ヒューマンエラー防止対策の推進などの取り組みを継続する必要があるとの評価を受けました。

別添

航空法第111条の4に基づき報告された主要な事案及びこれに対する措置
(平成21年4月～平成21年9月)

(1)航空事故(1件)

事案番号	発生日	事業者名	型式	登録記号	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置	状況
1	H21.8.10	エアーニッポン	ボーイング式737-800型	JA56AN	当該機は、東京国際空港着陸時、機体がバウンドし、その後再度接地した後に機体尾部を滑走路に接触させ、当該部分を損傷(大修理)させた。 負傷者なし。	運輸安全委員会により調査中である。	社内に設置した事故調査体制により原因究明等を行い、以下の対策を講じた。 ①着陸操作に関する規定の改訂 ②訓練実施要領の改訂 ③当該型式の運航乗務員に対してはB737-800型機の運航特性の再確認について周知 ④運航乗務員全員に対し、当該事故についての社内中間報告を周知 今後も運輸安全委員会の調査状況等を踏まえ、さらなる対策を実施する。	会社に要因分析を指示し、当面の再発防止策を確認。 今後、運輸安全委員会の報告を受け、必要な追加措置をとる予定。	措置継続中

(2)重大インシデント(1件)

事案番号	発生日	事業者名	型式	登録記号	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置	状況
2	H21.7.23	ジャルエクスプレス/日本エアコミューター	ダグラス式 DC-9-81 型 (ジャルエクスプレス) / ボンバルディア式 DHC-8-402 型 (日本エアコミューター)	JA8499 / JA844C	ジャルエクスプレス2200便は大阪国際空港B滑走路へ着陸後、許可を得ないままA滑走路を横断し、当該滑走路に進入中であった日本エアコミューター2400便が管制の指示により着陸復行した。	運輸安全委員会により調査中である。	ジャルエクスプレスでの対策 ①当該乗務員に対し随時訓練を実施。 ②全運航乗務員に対する事例紹介及び注意喚起 ③職制によるラインモニターの実施 今後も運輸安全委員会の調査状況等を踏まえ、さらなる対策を実施する。	会社に要因分析を指示し、当面の再発防止策を確認。 今後、運輸安全委員会の報告を受け、必要な追加措置をとる予定。	措置継続中

(3)安全上のトラブル

①航空機の損傷(3件)

事案番号	発生日	事業者名	型式	登録記号	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置	状況
3	H21.4.12	全日本空輸	ボーイング式767-300型	JA8257	当該機は、高松空港へ着陸時、風の急変により機体姿勢が不安定となったため着陸復行を行った際、機体尾部のテール・スキッドを滑走路面に接触させた。	①当該運航乗務員に、着陸時の風の急変に対する適切な対応等が不足していた。 ②社内規定上、副操縦士の着陸操縦に関する実施範囲が不明瞭であった。	①当該運航乗務員に対し教育訓練及び社内臨時監査を実施 ②副操縦士の離着陸操縦に関する規定内容を明確化	会社に要因分析を指示し、対策内容を確認	完了
4	H21.4.22	日本航空インターナショナル	ダグラス式DC-9-81型	JA8260	当該機は、大阪国際空港に着陸時、左主翼端を滑走路に接触させた。	①着陸時に気流の乱れがあったことが推定される。 ②機体が大きく傾いたのは一瞬のことであり、機長は翼端が接地するほどの傾きとは認識していなかった。	①事例の振り返り、社内随時訓練及び随時監査を実施 ②定期訓練で、低高度で風の変化を入れたシミュレータによる経験を実施 ③全運航乗務員に対し事例紹介及び注意喚起	会社に要因分析を指示し、対策内容を確認	完了
5	H21.7.3	日本航空インターナショナル	ボーイング式777-300型	JA8941	当該機は、新千歳空港を離陸中、センサー油圧系統の作動油量が徐々に低下し、警告表示が点灯した。大阪国際空港到着後の点検で、右側主脚の内側後部のタイヤの表面が全周にわたってはがれていた。	離陸時にはがれたタイヤの破片が、主脚にある油圧系統のチューブに損傷を与え漏洩した結果、油量の低下に至ったものと考えられる。はがれたタイヤを検証したところ、製造時の異物混入に起因した低接着部分の存在が原因と判明したが、混入した異物とその混入原因については特定に至らなかった。	①当該タイヤと同一ロット品を特定し、在庫品の排除と機体装着品の取り下ろしを実施 ②タイヤの製造会社に対し対策を要請 ③当該製造会社は、製造工程の一斉点検を実施するとともに異物混入の可能性を排除	会社に要因分析を指示し、対策内容を確認	完了

②システムの不具合(6件)

事案番号	発生日	事業者名	型式	登録記号	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置	状況
6	H21.7.7	日本貨物航空	ボーイング式747-400F型	JA01KZ	当該機は、成田国際空港を離陸後上昇中に、第2エンジンのエンジンオイル量が減少し0になった。当該エンジンを停止させ、燃料を投棄後、航空交通管制上の優先権を要請のうえ引き返し、同空港へ着陸した。到着後の点検では、当該エンジンオイル量は正常値であった。	当該エンジンのオイルの循環経路から、Oリングが発見された。このOリングにより、エンジンオイルの流れが悪くなり、オイルタンク内のオイル量が次第に減少したものと考えられる。	①同型式機について点検を実施し、他にも1機において同様のOリングを発見 ②製造会社に要因分析及び再発防止策の検討を依頼	会社に要因分析、再発防止策の策定を指示	措置継続中
7	H21.7.15	スカイネットアジア航空	ボーイング式737-400型	JA737A	当該機は、那覇空港へ向け降下中、脚下げ操作を実施したところ、脚が完全に下りたことを示す表示とならなかった。確認したところ3つの脚部関連の回路遮断器が切れていたため、リセット操作を実施したところ、計器表示は正常な状態に戻り、通常通り着陸した。	3つの回路遮断器は独立しているため、システムの不具合により同時に回路が切れる可能性は低い。一方、操縦座席をリクライニングした状態で後端まで下げると当該回路遮断機に接触すること及び当該座席のショルダーハーネスを勢いよく戻すと当該3つの回路遮断器に当たるなど、外的要因により起こった可能性も考えられるが、不具合の原因と特定するには至らなかった。	①座席のリクライニングによる回路遮断機への接触を防ぐために、棒状のついた取り付け ②今回の事例について、会社内で運航乗務員に対し文書により情報共有・注意喚起を実施 ③念のため3つの当該回路遮断器を交換した。	会社に要因分析を指示し、対策内容を確認	完了
8	H21.7.18	ジャルウェイズ	ボーイング式777-200型	JA702J	当該機は、成田国際空港を離陸後、機体に振動を感じた。その後、スポイラー(エアブレーキ)の異常を示す計器表示等があり、方向修正操舵も必要な状態であったため引き返し、同空港に着陸した。	スポイラーの展開を制御するバルブを分解検査した結果、作動装置のスポイラー格納方向の油圧経路が異物により塞がれていた。この異物により常にスポイラーの展開側が加圧されていたものと推察される。また、装置内部のOリングに損傷があり、外表面が粗くけばだった状態であった。	①当該不具合品に近いシリアルナンバーのもの12例を至急取り下ろして点検を実施した結果、2例についてOリングに損傷があったため、交換を実施 ②航空機製造会社では当該不具合が発生する確率は非常に低いとし特別な対策は必要ないとしているが、独自の対策として、Oリングを他社製のものへと交換を実施中	会社に要因分析、再発防止策の策定を指示	措置継続中

事案番号	発生日	事業者名	型式	登録記号	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置	状況
9	H21.7.20	スカイネットアジア航空	ボーイング式737-400型	JA392K	当該機は、東京国際空港を離陸後、異音、風切音及び振動が発生し、前脚が格納されていないことを示す計器表示があった。関係する回路遮断器に異常はなく、再度脚上げ操作を実施するも状況は変わらなかったため引き返し、同空港に着陸した。	前脚を格納するための油圧系統のうち、油圧漏れ防止装置で内部漏洩があり、油圧系統が作動しなくなったため、前脚が格納されなかった。	①不具合原因と考えられる油圧系統にかかる装備品を全てShopに送り、点検を実施 ②C整備時にHigh Timeの前脚油圧漏れ防止装置の交換を実施	会社に要因分析、再発防止策の策定を指示	措置継続中
10	H21.8.9	エアーニッポン	ボーイング式737-500型	JA358K	当該機は、対馬空港へ進入中、天候不良のため着陸をやり直そうとして、エンジン推力を上げたところ、左側エンジンで異音と振動が発生し、エンジン出力が低下したのち、エンジン内温度が900℃を超えたため、当該エンジンを停止させ航空交通管制上の優先権を要請の上引き返し、福岡空港に着陸した。	エンジンの分解整備時に、第4段目の軸受け外輪の部分に硬質粒子が混入したため、軸受け部等が損傷して当該事象に至ったものと推測される。	①エンジンの分解修理整備会社に対し対策を要請 ②当該整備会社では、分解修理時に異物が混入しないよう、分解修理手順の見直しを実施中	会社に要因分析を指示し、対策内容を確認	完了
11	H21.8.27	全日本空輸	ボーイング式767-300型	JA8322	当該機は、串本上空を巡航中、客室高度が上昇したため、緊急に降下した。	着陸後の点検にて、与圧系統のバルブの1つの取り付け方向に誤りがあることが発見された。当該バルブの取付けを実施した整備委託先の作業員及び取り付け後の確認者は、過去に数回の作業経験があることから、作業マニュアルを準備せず作業を実施していた。	①ANAグループ及び整備委託先に対し、事例紹介及び注意喚起 ②整備委託先において、作業時には使用した作業基準を記録する運用を開始 ③整備委託先において、ハンガースタッフ全員を対象に訓練を実施 ④整備委託先における検査体制の強化 ⑤ANAによる整備委託先管理を強化	会社に要因分析、再発防止策の策定を指示	措置継続中

③非常用機器等の不具合(1件)

事案番号	発生日	事業者名	型式	登録記号	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置	状況
12	H21.5.22	全日本空輸	ボーイング式747-400型	JA8098	当該機は、パリシャルルドゴール空港へ着陸前の確認の際に、客室乗務員が、Upperデッキの左側ドアのドアモードがマニュアルになっていることに気づいた。	機材に不具合がなかったことから、客室乗務員のヒューマンエラー又は旅客が操作した可能性がある。	①グループ各社客室部門に対して注意喚起 ②出発前、到着前におけるドアモードのレバーが定位置にあることの確認を、当該確認を担当する保安担当客室乗務員に加え、サービスを主に担当するために乗務している客室乗務員においても実施 ③非常口の監視強化を図るため、従来の機内監視項目に「非常口」を追加	会社に要因分析を指示し、対策内容を確認	完了

④規則を超えた運航(3件)

事案番号	発生日	事業者名	型式	登録記号	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置	状況
13	H21.4.2	日本航空インターナショナル	ボーイング式767-300型	JA619J	当該機は、成田国際空港へ着陸時、客室内外の気圧差が規定値を超過した。	与圧制御装置に不具合が発生した。	①与圧制御装置の改善・信頼性向上を装置メーカーに依頼 ②当該型式の運航乗務員に対し、事例紹介及び注意喚起を実施	会社に要因分析を指示し、対策内容を確認	完了
14	H21.4.23	日本トランスオーシャン航空	ボーイング式737-400型	JA8954	当該機は、那覇空港を離陸後上昇中、左右の燃料タンクの消費量に差が生じ、左右の燃料量の差が基準を上回った。	運航乗務員は、上昇経路の乱気流に注意を払っていたため、燃料量の変化に気付くのが遅れ、クロスフィードを行わなかったため、左右の燃料量に差が生じた。	①全運航乗務員に対する事例紹介 ②燃料計の確認の徹底について周知 ③燃料の運用方法を改善し、左右差が出ない方式に変更	会社に要因分析を指示し、対策内容を確認	完了
15	H21.6.9	日本航空インターナショナル	ボーイング式777-200型	JA705J	センタータンクに燃料搭載する場合はメインタンクが Full になるように計画しなければならぬところ、当該機に、モスクワで燃料搭載する際に、メインタンクが Full でない状態でセンタータンクに燃料を搭載した。	①燃料搭載を担当した整備士は、搭載方法を自動に設定したと思い込んでいたが、実際は手動となっていたためメインタンクを Full にすることなくセンタータンクに燃料を搭載した。 ②機体確認を担当した整備士は左右のメインタンクの燃料差に気を取られ、当該状況に気づかなかった。 ③運航乗務員は、左右のメインタンクの燃料差に気を取られ、離陸前において当該状況に気づかなかった。	①JALグループ内への事例紹介 ②当該基地の整備士に対し、燃料搭載方法について教育を実施 ③当該運航乗務員に対し、査察操縦士による知識確認を実施 ④全運航乗務員に対し、各タンクの燃料搭載量に関する注意喚起を図るとともに、不具合については地上側と確実な意思確認を行うよう徹底 ⑤燃料搭載時に Fuel Loading Form の各タンクの Required Gage 欄に必要搭載量を記載	会社に要因分析を指示し、対策内容を確認	完了

⑤機器からの指示による急な操作等(1件)

事案番号	発生日	事業者名	型式	登録記号	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置	状況
16	H21.8.1	日本航空インターナショナル	ボーイング式777-300ER型	JA732J	当該機はバリシャルドゴール空港を離陸滑走中、150ノット付近で右側エンジンの異常を示す計器表示があったため、離陸を中止した。	高圧コンプレッサーの第4段目にあるブレードのうち1枚が欠損していたことから、コンプレッサーの損傷から、エンジンの異常に至ったと考えられるが、現在のところ原因特定には至っていない。	①当該エンジンは内部損傷が大きいため交換 ②同様な構造及び使用状況である他のエンジンについても点検を行い、ブレードの先端に部分的な欠損があるものについては、滑らかになるまで研磨を実施 ③エンジン製造会社と再発防止策について検討中	会社に要因分析、再発防止策の策定を指示	措置継続中

⑥その他(4件)

事案番号	発生日	事業者名	型式	登録記号	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置	状況
17	H21.4.5	全日本空輸	エアバス式A320-200型	JA8393	当該機の整備中に、左側前方のドアにある緊急脱出用スライドの展開チェックを行ったところ、スライドに取り付くケーブルが引っかかり正常に作動しなかった。	脱出スライドを機体に取り付ける際、当該ケーブルの設置位置がずれていたために作動時に引っかかってしまい、スライドが正常に展開しなかったものと考えられる。	①同型機全機に対して、左右前方ドアの脱出スライドに取り付くケーブルの位置が適切かどうか検査を実施 ②上記の作業内容を反映した作業指示書を発行	会社に要因分析を指示し、対策内容を確認	完了
18	H21.5.11	エアーニッポン	ボーイング式737-800型	JA53AN	当該機を整備中に、当該機に取り付けることが認められていない電動ポンプが装着されていることが発見された。	整備作業支援部門の担当者が、部品の互換性について誤った解釈をしており、整備士から装着の可否について問い合わせを受けた際に誤った解釈のまま装着可能と回答した。なお、同担当者は自身の解釈に確信がなかったが、技術部門へ当該解釈の良否を確認していなかった。	①当該部品を部品管理システムで取り扱う際は、互換性に係る「注意事項」が表示されるようシステム改修を実施 ②整備作業支援部門の全担当者に対し、当該事案を周知するとともに、部品の装着について疑義がある場合には技術部門に問い合わせる旨も周知	会社に要因分析を指示し、対策内容を確認	完了
19	H21.7.5	全日本空輸	ボーイング式777-200型	JA709A	当該機の酸素発生装置の交換作業中に、化粧室の酸素マスクについて、マスクを引いても酸素が供給されない状態であることが発見された。	①関連作業の実績は確認されず、機体製造段階から不具合が内在していた可能性がある。 ②作業の輻輳や化粧室エリアの作業環境の悪さにより、当該状態を見落とした。	①機体製造時の不具合である可能性が高いため、ボーイング社に問い合わせを実施 ②ANAグループ整備部門へ事例紹介及び作業上の注意点を周知 ③作業手順及び環境を見直し	会社に要因分析、再発防止策の策定を指示	措置継続中
20	H21.9.27	日本航空インターナショナル	ボーイング式767-300型	JA8987	当該機は高雄国際空港を離陸後上昇中、ギャレーに搭載されたリキッドコンテナ1台が落下し、リキッドコンテナ内の湯が客室内に漏れた。	①搭載担当者は、当該リキッドコンテナの搭載に際し、ラッチによる固定を失念した。 ②客室乗務員のギャレー担当者及びダブルチェック担当者は、当該リキッドコンテナのラッチの確認を失念した。	①当該客室乗務員に対し、指導を実施 ②全客室乗務員に対し、注意喚起文書を発行 ③ラッチ確認手順を明確化し、不要なコンテナは取り外すことを検討中 ④注意を要するラッチ/ストッパーの設置箇所へのステッカー添付を検討中 ⑤職制によるラインモニタリングの実施を検討中 ⑥当該搭載担当者に対し教育を実施 ⑦搭載部門に対し、事例紹介及び注意喚起を実施	会社に要因分析、再発防止策の策定を指示	措置継続中