

航空輸送の安全にかかわる情報の中間報告（平成 23 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 23 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 23 年 4 月 27 日、全日本空輸機（ボーイング式 767-300 型）が、宮崎空港を離陸し、飛行中、機体が動揺したため、乗客 2 名及び客室乗務員 3 名が負傷した。

○ 重大インシデント（5 件）

- ・平成 23 年 5 月 10 日、日本エアコミューター機（ボンバルディア式 DHC-8-402 型）が管制官から着陸許可を受け、福岡空港に進入中、全日本空輸機（ボーイング式 767-300 型）が離陸許可を受け誘導路から滑走路に進入した。日本エアコミューター機が管制官に着陸許可の確認を求め、同機は管制官の指示により着陸復行した。
- ・平成 23 年 6 月 4 日、北海道エアシステム機（サーブ式 SAAB340B 型）において、奥尻空港へ進入したが天候不良で進入復行した際、北海道奥尻郡奥尻町付近上空において対地接近警報装置の警報が作動したため、当該警報に従い上昇した後、函館空港へ引き返し、着陸した。
- ・平成 23 年 6 月 27 日、ANA ウイングス機（ボンバルディア式 DHC-8-314 型）が、大阪国際空港を離陸し、上昇中、第 1 エンジン（プラット・アンド・ホイットニー・カナダ式 PW123B 型）から異音が発生するとともにタービン温度が制限値を超過したため、当該エンジンを停止し、航空交通管制上の優先権を要請のうえ引き返し、同空港に着陸した。
- ・平成 23 年 7 月 8 日、全日本空輸機（ボーイング式 767-300 型）が、東京国際空港を離陸し、上昇中、第 1 エンジン（ゼネラル・エレクトリック式 CF6-80C2 型）から異音及び振動が発生したため、当該エンジンを停止し、航空交通管制上の優先権を要請のうえ引き返し、同空港に着陸した。
- ・平成 23 年 9 月 6 日、エアーニッポン機（ボーイング式 737-700 型）が、那覇空港を離陸し、飛行中、機体が異常姿勢となり、約 1,900 メートル降下したうえ制限速度を超過した。機長が一時離席して操縦室に戻る際、副操縦士が操縦室のドアスイッチを操作すべきところで、ラダートリムコントロールスイッチを操作したものと推定されている。

2. 航空法第 111 条の 4 の規定による報告の概況

平成 23 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^{注 1)} 及び安全上のトラブル 491 件の合計 497 件について報告があった。

注 1) 平成 23 年 5 月 10 日に発生した事案(重大インシデント)は、日本エアコミューターと全日本空輸から報告があったが、ここでは 1 件として計上（以下の表では別々に計上）

表 1：事業者別報告件数

JAL グループ	ANA グループ	日本貨物 航空	スカイマーク	北海道 国際航空	スカイネット アジア航空	スターフライヤー	その他	計
135	152	15	110	12	24	9	41	498

表 2：機種別報告件数

B737	B747 -400	B767	B777	A300 -600	A320	DC-9	DHC-8 (-400 除く)	DHC-8 -400	CRJ	ERJ 170	SAAB 340B	その他	計
197	25	102	53	2	24	5	8	24	23	13	17	5	498

表 3：安全上のトラブルの内容別分類件数^{注 2)}

機材 不具合	ヒューマンエラー						回避操作		鳥等の外来物 による損傷	被雷	その他	計
	運航	客室	整備	地上 作業	設計 製造	その他	TCAS ^{注 3)}	GPWS ^{注 4)}				
271	30	0	12	0	1	3	113	13	25	20	3	491
	46						126					

注 2) 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 3) 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 4) 対地接近警報装置の指示に基づく回避操作を表す。

3. 安全上のトラブルの評価・分析と今後の対策

第 10 回航空安全情報分析委員会において、平成 23 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た。

また、今後とも、前回の第 9 回航空安全情報分析委員会（平成 23 年 6 月 21 日開催）において「安全性向上に向けた今後の取組み」として確認されたとおり、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ていくとともに、昨今の経済状況の影響、LCC の参入など、航空を取り巻く環境変化にも十分配慮し、予防的安全対策の充実、監視・監督の強化等を図る取組みを継続する必要があるとの評価を受けている。