

航空輸送の安全にかかわる情報の中間報告
(平成 27 年度上半期)

平成 28 年 1 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 27 年度上半期においては、本邦航空運送事業者の運航に伴う、以下の航空事故およ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 27 年 8 月 28 日 8 時 55 分頃
発 生 場 所	沖縄県 粟国空港
運 航 者	第一航空
航 空 機	バイキング式 DHC-6-400 型 (JA201D)
出発地/最初の着陸予定地	那覇空港/粟国空港
便 名	-
搭 乗 者	乗務員 2 名、乗客 12 名 (計 14 名)
概 要	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超えて停止した。
負 傷 者	なし
機体の損壊等	機首及び胴体下部等の損傷 (損傷の程度が大修理のため、航空事故に該当する。)
備 考	現在、運輸安全委員会が調査中

○重大インシデント（5件）

発生日時	平成27年4月5日10時59分頃
発生場所	徳島飛行場進入時
運航者	日本航空
航空機	ボーイング式767-300型(JA8299)
出発地/最初の着陸予定地	東京国際空港/徳島飛行場
便名	JAL455
搭乗者	乗務員8名、乗客59名（計67名）
概要	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。その後、同飛行場に正常に着陸した。（「閉鎖中の又は他の航空機が使用中の滑走路への着陸又はその試み」に準じた事態として重大インシデントに該当する。）
負傷者	なし
機体の損壊等	なし
備考	現在、運輸安全委員会が調査中

発生日時	平成27年6月3日13時24分頃
発生場所	那覇空港滑走路
運航者	① 全日本空輸 ② 日本トランスオーシャン航空
航空機	① ボーイング式737-800型(JA80AN) ② ボーイング式737-400型(JA8938)
出発地/最初の着陸予定地	① 那覇空港/新千歳空港 ② 新石垣空港/那覇空港
便名	① ANA1694 ② JTA610
搭乗者	① 乗務員6名、乗客77名（計83名） ② 乗務員5名 乗客39名（計44名）
概要	全日本空輸機は、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に対し、管制官が着陸のやり直しを指示したが、当該機は全日本空輸機が同滑走路を離脱する前に着陸した。（「他の航空機が使用中の滑走路への着陸」に該当する事案であり、重大インシデントに該当する。）
負傷者	なし
機体の損壊等	なし
備考	現在、運輸安全委員会が調査中

発 生 日 時	平成 27 年 6 月 30 日 8 時 20 分頃
発 生 場 所	種子島空港の東北東約 55 キロメートル、高度約 11,000 メートル
運 航 者	日本トランスオーシャン航空
航 空 機	ボーイング式 737-400 型 (JA8525)
出発地/最初の着陸予定地	那覇空港/関西国際空港
便 名	JTA2
搭 乗 者	乗務員 5 名、乗客 32 名 (計 37 名)
概 要	飛行中、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。(「航空機内の気圧の異常な低下」に該当する事態であり、重大インシデントに該当する。)
負 傷 者	なし
機体の損壊等	なし
備 考	現在、運輸安全委員会が調査中

発 生 日 時	平成 27 年 7 月 7 日 15 時 24 分頃
発 生 場 所	秋田空港の南西約 60 キロメートル、高度約 10,000 メートル
運 航 者	フジドリームエアラインズ
航 空 機	エンブラエル式 ERJ170-200STD 型 (JA06FJ)
出発地/最初の着陸予定地	新千歳空港/松本空港
便 名	FDA212
搭 乗 者	乗務員 5 名、乗客 67 名 (計 72 名)
概 要	飛行中、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。(「航空機内の気圧の異常な低下」に該当する事態であり、重大インシデントに該当する。)
負 傷 者	なし
機体の損壊等	なし
備 考	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27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。

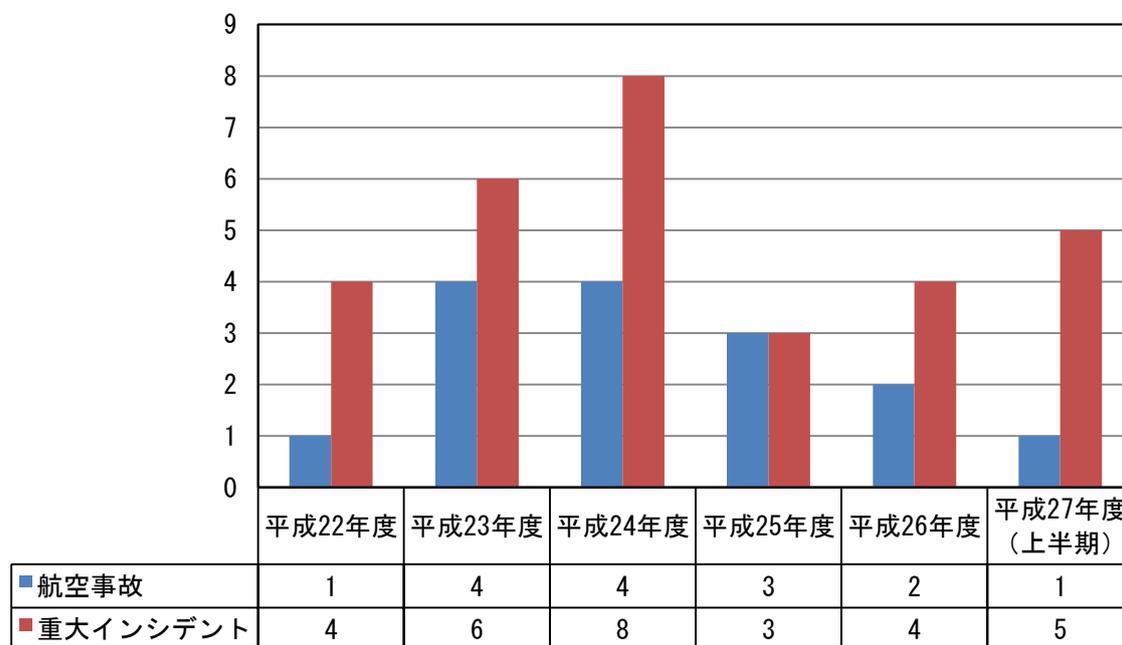


図 1.1 : 本邦航空運送事業者による航空事故・重大インシデントの発生件数の推移

2. 航空法第 111 条の 4 の規定による報告の概況（平成 27 年度上半期）

2. 航空法第 111 条の 4 の規定による報告の概況

航空法第 111 条の 4 の規定に基づき、本邦航空運送事業者は、航空輸送の安全に関わる情報（①航空事故、②重大インシデント、③その他の航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態（以下「安全上のトラブル」といいます。））を国に報告することが義務付けられています。これは、航空事故等を防止する手段として、航空事故や重大インシデントの原因を究明して再発防止を図るだけでなく、安全上のトラブルのような航空事故や重大インシデントに至らなかった事案に関する情報についても航空関係者で共有し、予防安全対策に活用していくことが重要なためです。

航空局では、このような情報の共有による予防安全対策への活用を促進するため当該報告対象の見直しを行い、平成 26 年 10 月 1 日から、事実と異なる内容によって出発前の確認を行った事態や耐空性改善通報に従わず運航した事態等、安全上のトラブルに該当するものを報告対象として新たに扱うこととする一方で、「安全に関する技術規制のあり方検討会」の議論により、非常装置等の軽微な故障、逆推力装置が展開後に収納できなかった事態及び発生の原因が、被雷や鳥衝突など外的要因であることが明らかな機体構造部分の損傷等を報告対象から除外しました。

(参考)「安全上のトラブル」とは、次に掲げる事態をいいます(航空法施行規則第 221 条の 2)

(安全上のトラブルの分類と具体例)

- ① 航行中に発生した航空機の構造の損傷
(例) 到着後の機体点検にて TAIL SKID に接触痕を発見
- ② 航行中に発生したシステムの不具合
(例) エンジントラブル、通信・電気系統のトラブル
- ③ 航行中に発生した非常用機器等の不具合
(例) 火災・煙の検知器の故障
- ④ 規則を超えた運航の実施
(例) 決められた限界速度の超過
- ⑤ 航行中に急な操作等を実施
(例) TCAS（航空機衝突防止装置）等の指示に基づく操作
- ⑥ その他（新たな報告対象項目を含む）
(例) 無申告危険物の誤輸送、運用許容基準（MEL）の誤適用

2-1 航空輸送の安全にかかわる情報の報告件数

平成27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5件、安全上のトラブル570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577件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

月毎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^{注1)}

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計 (H27.4~H27.9)	(参考) 5年 平均 注2)
航空事故	0	0	0	0	1	0	1	1.0
重大インシデント	1	0	2	2	0	0	5	3.8
安全上のトラブル（表2.2）	101	70	151	81	95	72	570	492.0
計	102	70	153	83	96	72	576	497.2

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^{注1)}

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計 (H27.4~H27.9)	(参考) 5年 平均注2)
① 航行中の構造損傷	2	1	0	2	0	0	5	40.4
② 航行中のシステム不具合	26	19	21	24	18	22	130	170.8
③ 航行中の非常用機器等の不具合	6	2	3	3	13	2	29	22.0
④ 運用限界の超過経路・高度の逸脱	6	6	11	7	8	5	43	37.8
⑤ 機器からの指示による急な操作等	20	21	19	26	20	21	127	127.2
⑥ その他	41	21	97	19	36	22	236	93.8
計	101	70	151	81	95	72	570	492.0

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、それぞれ1件として数えているため、5年平均の合計数が異なります。

注2) 5年平均は平成23年度から27年度までの過去5年度の上半期に報告された件数の平均です。以下同じ。

(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

(参考)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計	5年平均
全日空グループ	15	18	24	32	22	20	131	131.0
全日本空輸 ^{注3)}	11	13	20	28	15	16	103	101.0
エアー・ジャパン	2	0	0	0	1	0	3	7.4
ANA ウイングス	2	5	4	4	6	4	25	22.6
日本航空グループ	41	21	72	28	16	18	196	148.0
日本航空 ^{注4)}	25	13	58	21	9	12	138	92.0
日本トランスオーシャン航空	6	2	6	2	1	2	19	13.6
日本エアコミューター	0	2	1	1	2	0	6	11.4
ジェイエア	4	3	7	2	4	4	24	23.8
琉球エアコミューター	5	1	0	2	0	0	8	4.0
北海道エアシステム	0	0	0	0	0	0	0	3.2
日本貨物航空	9	5	1	4	11	0	30	18.8
スカイマーク	6	4	10	4	8	12	44	80.4
エア・ドゥ ^{注5)}	4	1	4	3	5	2	19	16.8
ソラシドエア ^{注6)}	7	5	3	2	1	2	20	18.4
スターフライヤー	7	2	3	0	6	0	18	12.0
ピーチ・アビエーション	1	2	10	1	1	4	19	—
ジェットスター・ジャパン	3	3	14	2	2	2	26	—
バニラ・エア ^{注7)}	1	2	8	0	0	0	11	—
春秋航空日本	0	1	0	1	0	0	2	—
アイベックスエアラインズ	5	1	2	1	15	1	25	19.2
フジドリームエアラインズ	3	0	2	3	4	9	21	12.0
オリエンタルエアブリッジ	0	2	0	0	2	0	4	1.4
天草エアライン	0	1	0	0	0	0	1	1.0
新中央航空	0	2	1	1	0	1	5	3.8
その他航空運送事業者	2	0	0	1	3	1	6	5.2
航空機使用事業者	6	4	1	4	1	4	22	14.0
計	108	74	155	89	97	76	599	511.2

注3) 全日本空輸との合併以前に発生したエアーニッポン(平成24年4月1日合併)の事案は、全日本空輸の件数に含めています。また、全日本空輸は法人の分割(平成25年4月1日)により、ANAホールディングスに航空運送事業を承継し、同社は商号を全日本空輸に変更しました。

注4) 日本航空との合併以前に発生したジャルエクスプレス(平成26年10月1日合併)の事案は、日本航空の件数に含まれています。また、日本航空インターナショナルは平成23年4月1日より商号を日本航空に変更しました。

注5) 北海道国際航空は平成24年10月1日より商号をAIRDO(エア・ドゥ)に変更しました。

注6) スカイネットアジア航空は平成27年12月1日より商号をソラシドエアに変更しました。

注7) エアアジア・ジャパンは平成25年11月1日より商号をバニラ・エアに変更しました。

(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

(参考)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計 (H27.4~H27.9)	5年平均
B737-400/-500	7	6	8	5	4	2	32	37.8
B737-700/-800	20	14	19	13	15	21	102	124.0
B747 系列	9	5	1	4	11	0	30	22.0
B767 系列	14	9	59	16	12	6	116	95.6
B777 系列	16	6	9	22	6	10	69	48.4
B787 系列	4	6	3	5	5	3	26	—
A320 系列	13	12	40	5	10	10	90	50.4
DHC-8-100~300	5	4	0	2	2	0	13	7.8
DHC-8-400	1	1	2	2	4	4	14	19.8
CRJ	8	1	8	1	18	5	41	32.2
ERJ170	4	3	3	5	5	9	29	22.8
SAAB340B	0	1	1	1	1	0	4	7.8
Do228	0	2	1	1	0	1	5	3.6
その他航空運送事業機	1	0	0	1	3	1	6	8.0
航空機使用事業	6	4	1	6	1	4	22	14.0
計	108	74	155	89	97	76	599	511.2

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 27 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 (H27.4~H27.9)
機材不具合	174 (0)
ヒューマンエラー	245 (144)
運航乗務員	37 (2)
客室乗務員	4 (1)
整備従事者	138 (105)
地上作業員	38 (35)
製造	27 (0)
その他	1 (1)
回避操作	115 (20)
TCAS RA (航空機衝突防止装置の回避指示) に基づく回避操作	94 (0)
GPWS (対地接近警報装置) に基づく回避操作	21 (20)
発動機の吸引による損傷	13 (0)
部品脱落	1 (1)
危険物	13 (13)
その他	9 (0)
計	570 (178)

()内は平成 26 年 10 月から新たに報告対象となった件数を内数で示しています。

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、今後とも、前回の第 17 回航空安全情報分析委員会（平成 27 年 6 月 24 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、このような個別事案への対応を適確に行うとともに、航空運送事業者の新規参入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取組みを継続する必要があるとの評価を受けています。

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27年4月～平成27年9月)

別添

(1) 航空事故(航空法施行規則第221条の2第1号)

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	H27.8.28	第一航空	ハイキング式 DHC-6-400型	JA201D	那覇空港を離陸し、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超えて停止した。	運輸安全委員会により調査中	(1)個別対応 ・当該運航乗務員を乗務停止とした。 (2)組織的対応 ①運航規程類において、操縦操作に関する不明確な箇所を改訂した。 ②全運航乗務員に対し、本事案において運航規程どおりに行われなかった事項について再教育を実施中。 ③非常脱出訓練を実施し、手順等の再確認を実施する。 ④全社員に対し、規定遵守の重要性を周知した。 今後、運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、必要な追加措置を予定。	①会社の要因分析及び再発防止策を引き続きフォローしていく。 ②運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、必要な追加措置を実施する。	措置 継続 中

(2) 重大インシデント(航空法施行規則第221条の2第2号)

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	H27.4.5	日本航空	ボーイング式 767-300型	JA8299	東京国際空港を離陸し、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。その後、徳島飛行場に正常に着陸した。	運輸安全委員会により調査中	・組織的対応 全運航乗務員に対し、事例周知及び注意喚起を実施した。 今後、運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、必要な追加措置を実施する予定。	①会社の要因分析及び再発防止策を引き続きフォローしていく。 ②運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、必要な追加措置を実施する。	措置 継続 中
3	H27.6.3	全日本空輸 日本トランス オーシャン航空	ボーイング式 737-800型 ボーイング式 737-400型	JA80AN JA8938	全日本空輸機は、那覇空港滑走路18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。	運輸安全委員会により調査中	【全日本空輸】 ・組織的対応 ①全運航乗務員に対して、事例周知及び注意喚起を実施した。 ②重大インシデントとして運輸安全委員会にて原因を調査中であり、現時点での再発防止策は特に講じない。 【日本トランスオーシャン航空】 (1)個別対応 ・当該運航乗務員に対して、事象の振り返り、座学及びシュミレータ訓練を実施のうえ、臨時審査を実施した。 (2)組織的対応 ①全運航乗務員に対し、事例周知及び注意喚起を実施した。 ②運航乗務員の定期訓練に、接地間際の着陸復行に関するシュミレータ訓練を実施する。 今後、運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、必要な追加措置を実施する予定。	①会社の要因分析及び再発防止策を引き続きフォローしていく。 ②運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、必要な追加措置を実施する。	措置 継続 中
4	H27.6.30	日本トランス オーシャン航空	ボーイング式 737-400型	JA8525	那覇空港を離陸し、飛行中、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。	運輸安全委員会により調査中	保有機全機について、点検を実施、問題はなかった。 今後、運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、必要な追加措置を実施する予定。	①会社に要因分析を指示し、当面の対策内容を確認した。 ②運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、必要な追加措置を実施する。	措置 継続 中

(2) 重大インシデント(続き)

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
5	H27.7.7	フジドリームエアラインズ	エンブラエル式 ERJ170-200STD型	JA06FJ	新千歳空港を離陸し、飛行中、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。	運輸安全委員会により調査中	①保有機全機について、抽気系統の点検を実施。左右の抽気系統の不具合が同時に発生する可能性のある3機の空気冷却弁を交換した。 ②抽気系統の不具合発生状況を監視する体制とした。 ③取り卸した装備品の不具合分析結果を踏まえ、必要に応じ追加対策を講じる。 今後、運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、必要な追加措置を実施する予定。	①会社に要因分析を指示し、当面の対策内容を確認した。 ②運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、必要な追加措置を実施する。	措置継続中
6	H27.7.12	日本航空	ボーイング式 767-300型	JA606J	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、誤認に気づき離陸を中止した。	発生国(シンガポール)当局により調査中	(1) 個別対応 当該運航乗務員を乗務停止とした。 (2) 組織的対応 ①全社員に対して、事例周知及び注意喚起を実施した。 ②全運航乗務員に対して、運航の安全に必要なコミュニケーションや状況認識等に関して、教育を実施し、知識の定着を図った。 ③運航乗務員の定期訓練において、運航中の様々な場面を想定したディスカッションを実施する。 今後、発生国当局の調査結果を踏まえ、必要な追加措置を実施する予定。	①会社に要因分析を指示し、当面の対策内容を確認した。 ②発生国当局の調査結果を踏まえ、必要な追加措置を実施する。	措置継続中

(3)安全上のトラブル

①航行中の構造損傷(航空法施行規則第221条の2第3号イ)

平成27年度上半期において特記すべき事案はない。

②航行中のシステム不具合(航空法施行規則第221条の2第3号ロ)

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
7	H27.4.6	日本航空	ボーイング式787-8型	JA826J	離陸後、脚上げ操作を実施したが、脚及び脚扉が正常に格納されていないことを示す計器表示があったため、引き返した。	右主脚の下げ位置のロックを制御する作動器の内部部品に製造時の不具合があったため、右主脚のロックを解除できなかったと考えられる。	①不具合兆候を捉えるために脚作動時間の左右差をモニターするプログラムを新設した。 ②作動器の製造者において、当該部品の供給元を変更することとした。	会社の要因分析及び対策内容を確認した。	完了
8	H27.4.8	日本航空	ボーイング式777-200型	JA008D	離陸後、第2エンジン(プラット・アンド・ホットニー式PW4074型)から異音と振動が発生し、同エンジンの不具合を示す計器表示があったため、同エンジンを停止後、航空交通管制上の優先権を要請のうえ、引き返した。	検査の結果、第2エンジンの高圧タービンペーン及びブレードに損傷が確認された。	①他の同型エンジンについて点検を実施し、問題がないことを確認した。 ②高圧タービンペーン及びブレードの点検間隔を短縮し、モニターを継続する。 ③取り卸したエンジンの不具合解析結果をもって、必要な対策を検討する。	会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。	措置継続中
9	H27.4.14	ジェイエア	ボンバルディア式CL-600-2B19型	JA207J	離陸後、脚上げ操作を実施したが、前脚が正常に格納されていないことを示す計器表示があったため、引き返した。	点検の結果、前脚扉を制御する切替え弁の電気接続が外れており、脚操作レバーからの脚格納信号が当該弁に伝わらなかったため、前脚の格納ができなかった。 電気接続が外れた原因については、調査中である。	再発防止策として、原因が判明するまでの間、整備従事者に対し当該事例及び電気接続の取り付けの際の注意事項について周知した。	会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。	措置継続中
10	H27.4.20	スカイマーク	ボーイング式737-800型	JA73NT	巡航中、航空機衝突防止装置が不動作であることを示す計器表示があったため、サーキットブレーカのリセット操作を実施したところ正常となった。	①サーキットブレーカのリセット操作及び到着後の作動点検で不具合が確認されていないことから、一時的な不具合と考える。 ②当該装置の不具合については、航空機製造者(ボーイング社)及び装備品製造者(ハニウェル社)から、コンピュータのソフトウェアが原因との報告を受けている。	①当該不具合は、運航中発生するものの地上での点検において不具合の記録はなく、機能点検および作動試験でも問題は確認されていない。 現在まで、本装置に関連する不具合原因の特定には至っていないが、引き続き航空機及び装備品製造メーカーと協力し、不具合のモニターを実施していく。 ②平成29年末までに、コンピュータのソフトウェアが改修される予定である。	会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。	措置継続中
11	H27.6.24	日本航空	ボーイング式767-300型	JA8399	旭川空港に向け降下中、航空機内の気圧が低下したことを示す計器表示があったため、航空交通管制上の優先権を要請のうえ高度約3,000メートルまで降下した。その後、当該優先権を取り消し、同空港に着陸した。	取り卸された与圧制御コンピュータの詳細確認を実施したが機能検査は全て異常なく、不具合原因の特定には至らなかった。	与圧制御コンピュータの品質は安定していることから本件に対する特段の対策は不要とする。	会社の要因分析及び対策内容を確認した。	完了

②航行中のシステム不具合(続き)

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	H27.6.26	全日本空輸	ボーイング式 777-300型	JA755A	新千歳空港に向け降下中、第1エンジン(フラット・アンド・ホイットニー式PW4090型)から異音と振動が発生し、排気ガス温度が高いことを示す計器表示があったため、同エンジンを停止し、航空交通管制上の優先権を要請のうえ、同空港に着陸した。	検査の結果、エンジンの可変空気整流システムの不具合を確認した。当該システムの関連装備品を製造者に送付し、詳細調査を実施中である。	取り卸した装備品の詳細点検結果により、対策の要否を検討する。	会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。	措置 継続 中
13	H27.8.26	全日本空輸	ボーイング式 777-200型	JA705A	上昇中、第1エンジン(フラット・アンド・ホイットニー式PW4077型)から異音と振動が発生し、排気ガス温度が高いことを示す計器表示があったため、同エンジンを停止し、航空交通管制上の優先権を要請のうえ、引き返した。	点検の結果、第1エンジンの高圧タービンブレードが1枚欠損していることが確認された。	①同一部品番号の高圧タービンブレードを装備するエンジン5台に対し、当該ブレードの交換を実施していく。交換までの間は繰り返し点検を実施する。 ②エンジン製造者とデータを共有し、不具合調査結果を以って恒久対策について検討することとする。	会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。	措置 継続 中
14	H27.9.10	ANAウイングス	ボンバルディア式 DHC-8-402型	JA461A	上昇中、異音と共に耳に違和感があり、客室高度を確認したところ与圧されていないため、引き返した。	点検の結果、後方荷物室扉の隙間シーンを制御する装置に装備しているシリカゲルの影響により、配管に腐食が発生し、腐食生成物である白い粉により制御弁が詰まり、当該シーンが膨らまず、与圧ができなかった。	①暫定対策として、配管内に堆積した粉を定期的に取り除くこととした。 ②恒久対策として、配管、関連装置の交換及び当該装置からシリカゲルの取り外しを予定している。	会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。	措置 継続 中

③航行中の非常用機器の不具合(航空法施行規則第221条の2第3号ハ)

平成27年度上半期において特記すべき事案はない。

④運用限界の超過、経路・高度の逸脱(航空法施行規則第221条の2第3号ニ)

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
15	H27.4.6	全日本空輸	ボーイング式 787-8型	JA814A	成田国際空港着陸時、最大着陸重量を超過して着陸した。	①計画上の飛行時間に対して、離陸後直ぐに誘導飛行となったことから、燃料消費が計画より少なくなった。 ②着陸のための準備に意識が傾注し、着陸重量の確認を失念した。	(1)個別対応 当該運航乗務員に対し、当該事案の振り返り及び機長の確認行為、権限と責任等について、再確認を行った後、確認飛行を実施した。 (2)組織対応 全運航乗務員に対し、事案の周知及び事象の解析を踏まえた運航上の留意点に関する注意喚起を実施した。	会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。	措置継続中
16	H27.4.23	スカイネットアジア航空	ボーイング式 737-800型	JA805X	宮崎空港に向け降下中、通過高度の誤認識により、航路上の地点通過時の制限高度を下回った。	運航乗務員は、進入許可を得たことで当該地点の高度制限がキャンセルされたと思い込んだ。	(1)個別対応 ①当該運航乗務員に対し、口頭注意を実施した。 ②当該運航乗務員に対し、事象の振り返り、座学訓練及びシミュレータ訓練を実施した。 (2)組織的対応 ①全運航乗務員に対し、当該事例について周知した。 ②当該事案及び過去に発生した不具合事案について、訓練教材を作成し、全運航乗務員を対象に随時訓練を実施した。	会社の要因分析及び対策内容を確認した。	完了
17	H27.8.13	エア・ドゥ	ボーイング式 767-300型	JA601A	東京国際空港に向け降下中、航路上の地点通過時の制限高度を下回った。	当該運航乗務員は天候の状態や航空交通管制の対応に注視し、降下時の高度計の補正を失念した。	(1)個別対応 当該運航乗務員に対し、事案の振り返り及び乗員間のコミュニケーションの重要性等に関する座学訓練を実施した。 (2)組織的対応 全運航乗務員に対し、事案の周知を実施した。	会社の要因分析及び対策内容を確認した。	完了

⑤機器からの指示による急な操作等(航空法施行規則第221条の2第3号ホ)

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
18	H27.6.5	全日本空輸	ボーイング式 767-300型	JA606A	上昇中、操縦室内で異臭及び煙が発生したため、航空交通管制上の優先権を要請のうえ目的地を変更した。その後、操縦室窓の防水装置を停止したところ、異臭及び煙は消えた。	操縦室窓と防水用配線との接続部が緩んでいたため、取りつけ部分が抵抗をもち、熱源となったと推測する。 取り卸した部品を航空機製造者(ボーイング)に送付し、原因分析を実施中。	①同型の操縦室窓を搭載している機体の点検を実施、問題はなかった。 ②定期点検時に当該接続部の確認手順を追加する。 ③航空機製造者(ボーイング)による不具合分析の結果により、適切な整備処置を検討する。	会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。	措置継続中

⑥その他(航空法施行規則第221条の2第4号)

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
19	H27.8.11	スターフライヤー	エアバス式 A320-214型	JA22MC	定期訓練の一部科目について、整備確認主任者3名の訓練実施期限が超過した。	①訓練担当者は、定期訓練の期限管理や年度計画の策定について明確な手順がなかったため、個人的に資料を作成し管理しており、平成25年に実施した訓練について、「訓練記録表」に入力することを失念した。 ②平成27年に担当者が交代したが、「訓練記録表」を基に訓練計画を策定したため、訓練の対象者が漏れてしまった。 ③当該訓練の該当者は、定期訓練の実施期限を自身で確認する認識がなかった。	・組織的対応 定期訓練の期限管理及び訓練計画・実施記録に関する運用要領を制改訂し、関係部署と訓練該当者自身により、訓練期限管理を行い、組織的に訓練実績を確認するとともに、訓練計画及び実施記録の入力漏れを発生させない仕組みにする。	会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。	措置継続中
20	H27.8.18	日本貨物航空	ボーイング式 747-400F型	JA04KZ	燃料タンクのパネルに使用しているパッキンについて、同社の部品カタログの補足事項で、「パッキン交換時には改良型のパッキンを使用すること」と指示しているが、整備委託先の作業記録を確認したところ、従来型パッキンが取り付けられていることが判明した。 【備考】 航空機製造者(ボーイング社)の部品カタログでは、従来型のパッキンの継続使用は認められている。	①委託先の整備従事者は、部品カタログを確認したが、部品カタログの本文に従来型パッキンは改良型パッキンよりも耐久性がある旨の記載があったことから、同社の指示に従わず従来型パッキンを装着した。 ②委託先の当該整備従事者は、同社の指示が優先するという業務要領の理解が曖昧であったため、改良型パッキンを使用する認識がなかった。	(1)個別対応 ・委託先の当該整備従事者に対し、知識確認を目的とした再教育を実施した。 (2)組織的対応 ①他の同様事例について確認を実施、問題はなかった。 ②委託先の全整備従事者に対し、事態の再認識及び注意喚起を実施した。 ③委託先に対し、再発防止を図るよう指導した。	会社の要因分析及び対策内容を確認した。	完了