

空港の安全にかかわる情報
(平成 27 年度)

平成 28 年 6 月
国土交通省航空局

はじめに

国土交通省航空局は、国際民間航空条約第19附属書に従い、民間航空の安全監督を行う者として民間航空の安全のために講ずるべき対策等について網羅的に定めた「航空安全プログラム（SSP：State's civil aviation safety Programme for Japan）」を策定（平成25年10月）しています。

このSSPを実効あるものとしていくため、具体的な実施施策等を整理し航空安全プログラム実施計画を定め、この中で安全情報の評価・分析を行い、当該情報を整理し公表するとしています。

本報告書は、平成27年度（平成27年4月～平成28年3月）に発生した、空港分野（空港施設・運用業務）にかかわる情報をとりまとめたものです。

目次

| | |
|----------------------------|---|
| I. 国における航空安全の向上への取組み | 2 |
| II. 安全に関わる情報 | 2 |
| 1. 報告対象とする事態 | 2 |
| 2. 報告発生状況 | 3 |
| 3. 安全上の支障を及ぼす事態報告一覧 | 5 |

I. 国における航空安全の向上への取組み

(1) 航空安全プログラム

国際民間航空機構(ICA0)は、締結国が「State Safety Programme (SSP)」を導入することを国際標準としました。

これを受け、国土交通省航空局は、民間航空を監督するものとして、民間航空の安全のために、自らが講ずべき対策を網羅的に定める規程として、「航空安全プログラム」(平成25年10月)を策定しました。

これらの施策の詳細等については、「航空安全プログラム」下記 URL を参照下さい。

http://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk2_000005.html

II. 安全に関わる情報

空港施設・運用業務に起因する下記の事態が発生した際、空港管理者から安全情報として報告がなされます。

1. 報告対象とする事態

(1) 航空法第76条第1項各号に規定する航空事故のうち、空港の設置管理者が管理する施設又は運用に起因する又は起因して発生したおそれのある事態。

(2) 航空法第76条の2に規定する事態(重大インシデント)のうち、空港の設置管理者がする施設又は運用に起因する又は起因して発生したおそれのある事態。

(3) 当該空港において発生した安全上の支障を及ぼす事態

①制限区域内において、地上での作業又は地上の施設若しくは物件に起因する人の死傷、又は航空機が損傷した事態であって、以下に掲げるもの

- ・旅客が死傷した事態
- ・作業又は工事に従事する者が死亡・重傷を負った事態、又は負傷したことにより4日以上休業となった事態
- ・航空機と空港施設又は車両若しくはその他の物件等が衝突又は接触することにより航空機が損傷した事態

②空港の施設、設備、機器等の突発的な不具合や損傷により航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態であって、以下に掲げるもの

- ・滑走路又は誘導路(エプロン誘導路及びスポット誘導経路を含む。)の舗装面が剥離、陥没、ひび割れ、隆起、轍掘れ、平坦性が損なわれた等があり、緊急補修実施等のため当該場所を実運用時間内に閉鎖した事態
- ・消防用の機材又は車両の突発的な障害により、空港の消火能力が低下した事態
- ・空港用地内の作業において空港施設等を誤って破損させ、当該施設が使用不能となった事態、又は復旧の不備等により当該施設が実運用時間内に使用不能となった事態

③誤った操作、運用により航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態であって、以下に掲げるもの

- ・人又は車両が、管制機関等の進入許可が必要な区域に無許可で進入した、又は管制機関等との連絡体制を維持すべき状態において維持できなくなった事態
- ・閉鎖区域に航空機が誤って進入した事態

④当該空港の設置管理者が管理する空港内の一般道路の構造や維持管理の不備に起因する事故により当該空港の利用者等に安全上の支障を及ぼした事態あって、以下に掲げるもの

- ・舗装面の陥没等に起因する事故により、人が死亡又は重傷を負った事態
- ・施設（橋梁等）の一部又は全部が破損したこと等に起因して、人が死亡又は重傷を負った事態

2. 報告発生状況

2. 1 空港の設置管理者が管理する施設又は運用に起因する又は起因して発生した航空機事故・重大インシデントの発生件数

・事案発生件数：0

2. 2 安全上の支障を及ぼす事態の発生件数を下表に示す。

| | 平成27年度 | | | | | | | | | | | | |
|--------------|--------|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 1月 | 2月 | 3月 | 合計 |
| 安全上の支障を及ぼす事態 | 9 | 8 | 5 | 17 | 6 | 11 | 7 | 7 | 6 | 8 | 9 | 4 | 97 |
| (1)制限区域内事故 | 4 | 4 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 6 | 3 | 2 | 4 | 1 | 35 |
| (2)施設・設備の破損 | 4 | 1 | 2 | 12 | 4 | 5 | 2 | 0 | 0 | 3 | 3 | 1 | 37 |
| (3)無許可・誤進入 | 1 | 3 | 0 | 3 | 0 | 4 | 3 | 1 | 3 | 3 | 2 | 2 | 25 |
| (4)空港道路の管理不備 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

2. 3 区分内識別発生件数

(1) 制限区域内において、地上での作業又は地上の施設若しくは物件に起因する人の死傷、又は航空機が損傷した事態

| | 平成27年度 | | | | | | | | | | | | |
|---------|--------|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 1月 | 2月 | 3月 | 合計 |
| 制限区域内事故 | 4 | 4 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 6 | 3 | 2 | 4 | 1 | 35 |
| ①作業員の死傷 | 2 | 3 | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 2 | 0 | 15 |
| ②旅客の死傷 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| ③航空機の損傷 | 2 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 15 |

(2) 空港の施設、設備、機器等の突発的な不具合により航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態

| | 平成27年度 | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--------|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 1月 | 2月 | 3月 | 合計 |
| 施設・設備の破損 | 4 | 1 | 2 | 12 | 4 | 5 | 2 | 0 | 0 | 3 | 3 | 1 | 37 |
| ①舗装破損 | 1 | 1 | 1 | 10 | 4 | 5 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 24 |
| ②消火機材の不具合 | 3 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 | 12 |
| ③その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |

(3) 誤った操作、運用により航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態

| | 平成27年度 | | | | | | | | | | | | |
|---------|--------|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|----|----|----|----|
| | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 1月 | 2月 | 3月 | 合計 |
| 無許可・誤進入 | 1 | 3 | 0 | 3 | 0 | 4 | 3 | 1 | 3 | 3 | 2 | 2 | 25 |
| ①無許可進入 | 1 | 2 | 0 | 3 | 0 | 2 | 2 | 1 | 3 | 2 | 2 | 1 | 19 |
| ②誤進入 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 6 |

(4) 当該空港の設置管理者が管理する空港内の一般道路の構造や維持管理の不備に起因する事故により当該空港の利用者等に安全上の支障を及ぼした事態

・ 事案発生件数 : 0

3. 安全上の支障を及ぼす事態報告一覧

(1) 制限区域内において、地上での作業又は地上の施設若しくは物件に起因する人の死傷、又は航空機が損傷した事態

①作業又は工事に従事する者が負傷したことにより4日以上休業となった事態

| 番号 | 発生日 | 報告機関 | 発生場所 | 発生事案概要 |
|----|--------|--------|--------|---|
| 1 | 4月6日 | 成田国際空港 | エプロン | ULDをハイリフトローダーからパレットドリーに移送した際、ULD後方に作業員がいることに気づかず、作業員をパレットドリーとULDの間に挟み負傷した。 |
| 2 | 4月29日 | 松山空港 | エプロン付近 | 給水車の運用訓練の際、加圧された状態で吐出口キャップを外したため、キャップが顔面を直撃し負傷した。 |
| 3 | 5月6日 | 青森空港 | その他 | 到着便荷捌き場において、カーゴトラックから受託手荷物を降ろす作業中、グラウンドハンドリングスタッフが車両の昇降台から降りた際、足を下ろした先にあった段差で足をくじき、右足首靭帯を損傷した。 |
| 4 | 5月22日 | 高知空港 | その他 | 保安防災に従事する職員が、医療機材であるエアークッション救助用マットの外観・破損の点検において、マットに飛び乗った職員が地面に胸部を強打した。 |
| 5 | 5月27日 | 小松飛行場 | エプロン付近 | 保安防災に従事する職員が救急医療搬送車の助手席から降車する際、ステップを踏み外し、頭部を地面で打った。 |
| 6 | 6月18日 | 関西国際空港 | エプロン付近 | フードローダーを運転していた作業員が、次の搭載に向けての移動中に、トイレに行くため降車しようとした際に、意識がもうろうとして車両から転落し、頭部を地面に打ち付けた。 |
| 7 | 6月20日 | 関西国際空港 | エプロン | ハンドリング作業員が機体のトーイング作業を終え、航空機からトーパーを切り離す際に手順を誤り、トーパーを右足の小指の上に落下させ負傷した。 |
| 8 | 7月31日 | 大阪国際空港 | エプロン | 貨物ハンドリング職員が貨物搭載時にコンテナドリーのターンテーブルを回すために、ペダルを操作したところ、左手薬指先端を回転ペダルの隙間に挟み負傷した。 |
| 9 | 8月23日 | 佐賀空港 | エプロン付近 | 貨物ハンドリング職員がコンテナの扉を開める際に、コンテナの折り目に手を挟み負傷した。 |
| 10 | 10月20日 | 成田国際空港 | エプロン付近 | 貨物上屋制限区域側警備の警備員が交替のためエプロン付近を徒歩で移動中、アスファルトとコンクリートのつなぎ目で躓き強打した結果、膝を骨折した。 |
| 11 | 11月22日 | 関西国際空港 | エプロン | 整備士が駐機中の航空機に作業用階段上で立って作業をしていたところ、突然後方に転倒し、仰向けに倒れ負傷した。 |
| 12 | 11月22日 | 関西国際空港 | エプロン | 貨物取り下ろし作業において、メインデッキローダーのコンテナをパレットドリーに移送する際、メインデッキローダーとパレットドリーの間にいた作業員が、流れてきたコンテナとパレットドリーの間に足を挟まれ、負傷した。 |
| 13 | 12月2日 | 高知空港 | 消防庁舎周辺 | 保安防災に従事する職員が、消防庁舎軒下沿いを歩行中、置いてあった車両阻止アングルにつまずき、左手首の上部を負傷した。 |
| 14 | 2月10日 | 大阪国際空港 | エプロン | コンテナを航空機に搭載する作業において、パレットドリーのコンテナロックを解除しその後コンテナストッパーを外そうとした際に、コンテナが動きだし、ストッパーとコンテナの間に左人差し指を挟み負傷した。 |
| 15 | 2月19日 | 東京国際空港 | エプロン | カーゴトラックが、交差点で一時停止したランプバス後方に追突し、ランプバス運転手が負傷した。 |

②旅客の死傷

| 番号 | 発生日 | 報告機関 | 発生場所 | 発生事案概要 |
|----|--------|--------|--------|--|
| 1 | 5月7日 | 関西国際空港 | エプロン | 到着便の旅客がパッセンジャーステップ車から降機する際に、階段を踏み外して転落し負傷した。 |
| 2 | 8月11日 | 成田国際空港 | エプロン付近 | 到着便の旅客がオープンスポットからターミナルビルバスゲートまでの移動時に、バス降車後、徒歩で館内に入る際、段差につまずき転倒し負傷した。 |
| 3 | 10月25日 | 東京国際空港 | エプロン | 到着便の旅客が降機して徒歩で旅客輸送用バスに移動する際に、当該スポット内の段差解消のため敷設したゴム板につまずいて転倒した。 |
| 4 | 11月13日 | 関西国際空港 | エプロン | 到着便の旅客がパッセンジャーステップ車から降機する際に、タラップ中段で足を滑らせて転倒落下し負傷した。 |
| 5 | 11月15日 | 福岡空港 | エプロン | 到着便の旅客を車いすリフターで降機させたところ、旅客の右腕がリフターの手摺り部分に擦れて負傷した。 |

③航空機と空港施設又は車両若しくはその物件等が衝突又は接触することにより航空機が損傷した事態

| 番号 | 発生日 | 報告機関 | 発生場所 | 発生事案概要 |
|----|--------|--------|--------|--|
| 1 | 4月11日 | 関西国際空港 | エプロン付近 | 出発便プッシュバック後、トーパーを航空機のノーズギアから切り離れたところ、航空機が動き出し、当該トーパーに航空機のノーズギアが乗り上げ、ノーズギアのタイヤホイールが損傷した。 |
| 2 | 4月29日 | 松山空港 | エプロン | スポットに駐機していた、小型航空機がエンジンを始動した際、機体が動き出し、前方に駐機していた別の小型航空機に衝突した。 |
| 3 | 6月22日 | 東京国際空港 | エプロン | 航空機の左メインギアのタイヤ交換作業が終了し、ジャッキを降ろした際、左エンジンの整備作業で使用していた作業台と左エンジンのスターターダクトが接触し、当該ダクトに凹みを生じた。 |
| 4 | 7月9日 | 東京国際空港 | エプロン | 格納庫前のエプロンにおいて、航空機の整備作業中、左翼のスポイラー取り付け後の調整及び点検を実施していた際、左翼の内側フラップの下にセットされた作業台と接触させ、当該フラップに損傷を与えた。 |
| 5 | 9月8日 | 関西国際空港 | エプロン | パッセンジャーステップ車を出発便に接合する際、スタビライザーを降ろそうとしたところ、誤ってプラットフォームを下げる操作をしたため、車両が航空機に接触した。 |
| 6 | 9月23日 | 東京国際空港 | エプロン | トーパーレス航空機牽引車が航空機前輪を押しすぎたことから航空機が動き出し、牽引車と航空機を接続していたGPUケーブルが引っ張られ、航空機側の外部電源接続口のパネル変形等の損傷を生じた。 |
| 7 | 11月3日 | 小松飛行場 | エプロン | 到着便汚水タンクの給排水作業を実施していた際、機体右側後方の汚水パネルに給水ホースを接続させたまま汚水車を発進させ、当該ホースが接続された金属製のアダプタを損傷させた。 |
| 8 | 11月28日 | 関西国際空港 | エプロン | 到着便のコンテナ取り下ろし作業のため、ハイリフトローダーを貨物扉に接続する際、車両左側の補助プラットフォームが貨物室付近のスキンと接触し、損傷させた。 |
| 9 | 12月11日 | 成田国際空港 | エプロン | スポット移動のトローリングにおいて、誤って指定外のスポットに入ってしまう、隣接スポットに駐機中だった航空機と翼端同士が接触し破損した。 |
| 10 | 12月28日 | 福岡空港 | エプロン | トローリング後、牽引車を切り離れたが、当該牽引車が無人のまま後退を始め、トーパーに接触、その後トーパーが航空機のタイヤに接触した。 |

| 番号 | 発生日 | 報告機関 | 発生場所 | 発生事案概要 |
|----|-------|--------|--------|--|
| 11 | 1月18日 | 東京国際空港 | エプロン | 給油作業のためサービサーを航空機にセットする際、上部クリアランスが不十分な位置に進入し機体右翼フラップフェアリング後部に接触し、損傷させた。 |
| 12 | 1月29日 | 中部国際空港 | エプロン | 航空機に貨物搭降載のためハイリフトローダーを横付けする際、当該車両の運転席下部にある足場が右翼付け根(フェアリング)に接触した。 |
| 13 | 2月13日 | 関西国際空港 | エプロン | 機内清掃作業及び整備を終え、駐機中の航空機(A320型機)に装着していた非自走パセンジャーステップが、強風により倒れ、当該航空機に接触した。 |
| 14 | 2月15日 | 成田国際空港 | エプロン付近 | トーバーレス航空機牽引車(パワープッシュユニット)を航空機から離脱させる際、機体の左メインギアのトルクリンクダンパーが損傷した。 |
| 15 | 3月28日 | 東京国際空港 | エプロン | トローリングによりスポットインした航空機にPBBを装着する際、PBB先端部が胴体に接触し、機体に擦過痕を生じさせた。 |

(2) 空港の施設、設備、機器等の突発的な不具合や損傷により航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態

①滑走路又は誘導路の舗装面が剥離、陥没、ひび割れ、隆起、轍掘れ、平坦性が損なわれた等があり、緊急補修実施等のため当該場所を実運用時間内に閉鎖した事態

| 番号 | 発生日 | 報告機関 | 発生場所 | 事態の概要 |
|----|-------|--------|------|---|
| 1 | 4月13日 | 鹿児島空港 | 滑走路 | 飛行場面点検時に滑走路と誘導路の交差部に骨材散乱を発見し、緊急的に路面清掃を実施した。 |
| 2 | 5月22日 | 大阪国際空港 | 誘導路 | 飛行場面点検時にアスファルト舗装の破損を発見し、緊急補修を実施した。 |
| 3 | 6月21日 | 東京国際空港 | 誘導路 | 飛行場面点検時にアスファルト舗装の破損を発見し、緊急補修を実施した。 |
| 4 | 7月5日 | 東京国際空港 | 誘導路 | 飛行場面点検時にアスファルト舗装の破損を発見し、緊急補修を実施した。 |
| 5 | 7月6日 | 東京国際空港 | 誘導路 | パイロットレポートがあり、現地確認にてアスファルト舗装の破損を確認し、緊急補修を実施した。 |
| 6 | 7月7日 | 東京国際空港 | 誘導路 | 飛行場面点検時にアスファルト舗装の破損を発見し、緊急補修を実施した。 |
| 7 | 7月11日 | 東京国際空港 | 誘導路 | 飛行場面点検時にコンクリート舗装目地の不具合を発見し、緊急補修を実施した。 |
| 8 | 7月17日 | 関西国際空港 | 滑走路 | 飛行場面点検時にアスファルト舗装の破損を発見し、緊急補修を実施した。 |
| 9 | 7月19日 | 関西国際空港 | 誘導路 | 飛行場面点検時にコンクリート舗装の破損を発見し、緊急補修を実施した。 |
| 10 | 7月21日 | 東京国際空港 | 誘導路 | パイロットレポートがあり、現地確認にてアスファルト舗装の破損を確認し、緊急補修を実施した。 |
| 11 | 7月23日 | 東京国際空港 | 誘導路 | 飛行場面点検時にアスファルト舗装の破損を発見し、緊急補修を実施した。 |
| 12 | 7月27日 | 東京国際空港 | 誘導路 | 飛行場面点検時にアスファルト舗装の破損を発見し、緊急補修を実施した。 |

| 番号 | 発生日 | 報告機関 | 発生場所 | 事態の概要 |
|----|-------|--------|------|---|
| 13 | 7月29日 | 東京国際空港 | 誘導路 | 飛行場面点検時にアスファルト舗装の破損を発見し、緊急補修を実施した。 |
| 14 | 8月6日 | 大阪国際空港 | 滑走路 | 飛行場面点検時にアスファルト舗装の破損を発見し、緊急補修を実施した。 |
| 15 | 8月8日 | 岡山空港 | 誘導路 | 飛行場面点検時にアスファルト舗装の破損を発見し、緊急補修を実施した。 |
| 16 | 8月16日 | 東京国際空港 | 誘導路 | 飛行場面点検時にアスファルト舗装の破損を発見し、緊急補修を実施した。 |
| 17 | 8月21日 | 東京国際空港 | 誘導路 | 飛行場面点検時にアスファルト舗装の破損を発見し、緊急補修を実施した。 |
| 18 | 9月8日 | 東京国際空港 | 誘導路 | 飛行場面点検時にアスファルト舗装の破損を発見し、緊急補修を実施した。 |
| 19 | 9月10日 | 東京国際空港 | 誘導路 | 飛行場面点検時にコンクリート舗装の破損を発見し、緊急補修を実施した。 |
| 20 | 9月10日 | 東京国際空港 | 誘導路 | 飛行場面点検時にアスファルト舗装の破損を発見し、緊急補修を実施した。 |
| 21 | 9月11日 | 東京国際空港 | 誘導路 | 飛行場面点検時にアスファルト舗装の破損を発見し、緊急補修を実施した。 |
| 22 | 9月25日 | 関西国際空港 | 誘導路 | 飛行場面点検時にアスファルト舗装の破損を発見し、緊急補修を実施した。 |
| 23 | 1月18日 | 成田国際空港 | 誘導路 | パイロットレポートがあり、現地確認にてコンクリート舗装目地の破損を確認し、緊急補修を実施した。 |
| 24 | 2月14日 | 東京国際空港 | 誘導路 | パイロットレポートがあり、現地確認にてコンクリート舗装の破損を確認し、緊急補修を実施した。 |

②消防用の機材又は車両の突発的な障害により、空港の消火能力が低下した事態

| 番号 | 発生日 | 報告機関 | 発生場所 | 事態の概要 |
|----|--------|--------|--------|---|
| 1 | 4月4日 | 対馬空港 | 消防車庫 | 日常訓練使用のため稼働しようとしたところ、エンジンが始動しない状態となった。 |
| 2 | 4月5日 | 宮崎空港 | 消防車庫 | 始業点検後に稼働しようとしたところエンジンが始動しない状態となった。 |
| 3 | 4月24日 | 新千歳空港 | 消防車庫周辺 | 試験放水実施後の車両移動の際、シフトレバーが不動となり走行出来ない状態となった。 |
| 4 | 6月7日 | 秋田空港 | 消防車庫 | 始業点検後に稼働しようとしたところエンジンが始動しない状態となった。 |
| 5 | 7月12日 | 新千歳空港 | 消防車庫周辺 | 放水訓練中にエンジン始動が出来ない状態となった。 |
| 6 | 7月29日 | 女満別空港 | 消防車庫 | 始業時点検において、エンジンが始動しない状態となった。 |
| 7 | 10月17日 | 大館能代空港 | 滑走路 | 放水訓練中にエンジン停止し始動が出来ない状態となった。 |
| 8 | 1月22日 | 福島空港 | 消防車庫 | 始業時点検において、エンジンが始動しない状態となった。 |
| 9 | 1月28日 | 仙台空港 | 消防車庫 | 消防車庫のシャッターが不動となり、出動態勢を確保することが出来なくなり消火能力が低下した。 |
| 10 | 2月10日 | 能登空港 | 消防車庫前 | 定期便待機時にエンジンが始動しない状態となった。 |

| 番号 | 発生日 | 報告機関 | 発生場所 | 事態の概要 |
|----|-------|-------|-------|---|
| 11 | 2月29日 | 女満別空港 | 消防車庫 | ドレンホースから水漏れが発生していることが発見され、タンク水量が確保できない状態となり消火能力が低下した。 |
| 12 | 3月10日 | 岡山空港 | 消防車庫前 | 定期便待機時にエンジンが始動しない状態となった。 |

③空港用地内の作業において空港施設等を誤って破損させ、当該施設が使用不能となった事態、又は復旧の不備等により当該施設が実運用時間内に使用不能となった事態

| 番号 | 発生日 | 報告機関 | 発生場所 | 事態の概要 |
|----|--------|------|------|---|
| 1 | 10月22日 | 徳島空港 | 着陸帯 | 着陸帯の草刈作業中に誤って、滑走路末端識別灯を破損させ、点灯出来ない状態となった。 |

(3) 誤った操作、運用により航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態

①人又は車両が、管制機関等の進入許可が必要な区域に無許可で進入した、又は管制機関等との連絡体制を維持すべき状態において維持できなくなった事態

| 番号 | 発生日 | 報告機関 | 発生場所 | 事態の概要 |
|----|--------|--------|-------------|--|
| 1 | 4月9日 | 東京国際空港 | 誘導路 | 航空機除雪車が、管制官の許可が必要な誘導路横断通路を横断する際、管制官からの許可を受けずに横断した。 |
| 2 | 5月7日 | 新千歳空港 | 誘導路 | 旅客輸送用の大型バスが走行訓練中、航空機走行区域(誘導路)に進入した。 |
| 3 | 5月16日 | 大阪国際空港 | 誘導路 | 鳥獣防除業務の定例パトロールにて、駆除した鳥の回収の際、着陸帯内を徒歩で移動中に誘導路帯付近まで進入した。 |
| 4 | 7月21日 | 秋田空港 | 誘導路 | 工事用重機への給油の依頼を受け給油車が、給油場所へ移動する際、無許可で誘導路を経由し移動した。 |
| 5 | 7月21日 | 中部国際空港 | 誘導路 | 航空会社職員(旅客担当)が、オープンスポットに駐機中の出発予定の航空機に書類を届けるため、徒歩でスポット誘導路を渡り、当該スポットまで移動した。 |
| 6 | 7月28日 | 旭川空港 | 滑走路(着陸帯等含む) | 深夜、急患搬送のため運用状態にあった誘導路及び滑走路に、維持管理業務の請負者が管制官の許可を受けことなく進入した。 |
| 7 | 9月16日 | 与那国空港 | 滑走路(着陸帯等含む) | 空港管理事務所職員が、フライトサービスセンターに連絡することなく着陸帯に入場して、維持作業(草刈)を行っていた。空港管理事務所はフライトサービスからの航空機着陸予定時刻の連絡を受け、退避させようとしたが間に合わず着陸した航空機から車両が滑走路脇にある旨の指摘を受けた。 |
| 8 | 9月30日 | 東京国際空港 | 誘導路 | 高所作業車が、管制官の許可が必要な誘導路横断通路を横断する際、管制官との無線通信において、管制官からの無線呼出符号の確認を横断許可と思ひ込み、許可を受けずに横断した。 |
| 9 | 10月22日 | 東京国際空港 | 誘導路 | 工事業者が閉鎖誘導路誤進入防止のためのカラーコーンを設置する際に、誤って運用中の誘導路に立入り、カラーコーンを設置した。 |
| 10 | 10月28日 | 東京国際空港 | 誘導路 | 航空機牽引車が夜間駐機スポットからローディングスポットに移動するために航空機をトイング中に、管制官から指示を受けた経路以外の閉鎖誘導路に無許可進入した。 |

| 番号 | 発生日 | 報告機関 | 発生場所 | 事態の概要 |
|----|--------|--------|-------------|---|
| 11 | 11月5日 | 女満別空港 | 滑走路(着陸帯等含む) | 空港管理事務所の車両が、管制官からのバードスイープの要請により、当該滑走路に進入する際、管制官の許可を受けずに進入した。 |
| 12 | 12月8日 | 中部国際空港 | 誘導路 | 出発の機体点検を行っていた運航乗務員が、当該スポット後方のスポット誘導経路に進入、横断し、オープンスポットまで徒歩で移動した。 |
| 13 | 12月9日 | 仙台空港 | 誘導路 | ヘリコプターの機体整備に伴うエンジン試運転を実施するため、エプロンから試運転場まで移動する際、管制官の許可なく誘導路に進入した。 |
| 14 | 12月21日 | 東京国際空港 | 誘導路 | 旅客サービス車が、管制官の許可が必要な誘導路横断通路を横断する際、管制官との無線通信において、管制官からの無線呼出符号の確認を横断許可と思い込み、許可を受けずに横断した。 |
| 15 | 1月19日 | 東京国際空港 | 誘導路 | 工業者が閉鎖誘導路誤進入防止のためのカラーコーンを設置する際に、誤って運用中の誘導路に立ち入り、カラーコーンを設置した。 |
| 16 | 1月20日 | 東京国際空港 | 誘導路 | 舗装補修等工事において、滑走路上の工事箇所へ立ち入る際に、工事車列が長大になることから二陣に分かれて誘導路を横断する際、先に第一陣のみが管制官の横断許可を得て横断完了したが、本来保安道路上で待機すべき第二陣が、管制官の横断許可を得ず第一陣に引き続き当該誘導路を横断した。 |
| 17 | 2月17日 | 大阪国際空港 | 誘導路 | 地上作業員がオイルリーク痕情報を得て現地確認中にスポット導入線に沿ってその痕跡をたどって確認を行っていたところ、エプロン誘導路に進入した。 |
| 18 | 2月25日 | 福岡空港 | 滑走路(着陸帯等含む) | 滑走路横断を伴う航空機の牽引中に管制官から滑走路手前待機の指示があったが、停止位置を見誤り誘導路停止線標識を越えて滑走路側に進入した。 |
| 19 | 3月4日 | 鳥取空港 | 滑走路(着陸帯等含む) | 気象装置点検に際し、フライトサービスセンターに連絡することなく着陸帯に入場して作業をおこなっていた。同時間帯、着陸帯で訓練中のヘリコプターが作業者を視認し、フライトサービスセンターに確認したところ、無許可であることが判明したものの。 |

②閉鎖区域に航空機が誤って進入した事態

| 番号 | 発生日 | 報告機関 | 発生場所 | 事態の概要 |
|----|--------|--------|------|---|
| 1 | 5月13日 | 大阪国際空港 | 誘導路 | 到着機がオイルリーク清掃のため閉鎖していた誘導路に進入した。 |
| 2 | 9月2日 | 東京国際空港 | 誘導路 | 出発のためエプロンから滑走路へ地上走行していた航空機が、管制官からの指示と異なる、閉鎖中の誘導路に誤進入した。 |
| 3 | 9月22日 | 関西国際空港 | 誘導路 | 出発のためエプロンから滑走路へ地上走行していた航空機が、管制官からの指示と異なる、閉鎖中の誘導路に誤進入した。 |
| 4 | 10月23日 | 東京国際空港 | 誘導路 | 出発のためエプロンから滑走路へ地上走行していた航空機が、管制官からの指示と異なる、閉鎖中の誘導路に誤進入した。 |
| 5 | 1月2日 | 新千歳空港 | 誘導路 | 着陸後エプロンへ地上走行していたプライベートジェット機が管制官から指示された誘導路から逸脱し、閉鎖中のスポットを横断した。 |
| 6 | 3月14日 | 成田国際空港 | 誘導路 | 着陸後エプロンへ地上走行していた航空機が誤って廃止されている誘導路に進入した。 |

4. 安全情報報告（抜粋）

（1）制限区域内において、地上での作業又は地上の施設若しくは物件に起因する人の死傷、又は航空機が損傷した事態

| 区分 | 発生日時 | 発生場所 | 発生事案概要 | 負傷者 | 原因 | 講じた措置及び対策 | 航空局の措置 |
|-----------------|----------------|----------------|--|-----|---|--|---|
| 制限区域内事故（作業員の死傷） | 4月6日 20時35分 | 成田国際空港 エプロン | ULDをハイリフトローダーからパレットドーリーに移送した際、ULD後方に作業員がいることに気づかず、作業員をパレットドーリーとULDの間に挟んだ 負傷した作業員は、救急車により病院へ搬送され、左脚膝下部筋肉損傷（骨折はなし）と診断された。 | 重傷 | ・ローダーへのドーリーの寄り付き間隔が空いていたこと(50cm程度)により、作業員がローダーとドーリーの間に入ってしまった。 ・ローダー操作者がULD後方（ドーリー側）に作業員がいることに気づかなかった。 ・作業員がローダー操作者の死角になる箇所を把握していなかった。 ・作業員がローダー操作者に連絡を取ることなくローダー操作者の死角に入って作業を行った。 | 1.ローダーへのドーリー寄り付き間隔は、10cmから15cm位とし、必要以上に間隔を開けないことを徹底する。 2.やむを得ず作業で死角場所に入る場合は、必ずローダー操作者と連絡を取ってから作業を行うことを徹底する。 3.ローダー操作者から死角となる位置を検証し、作業員に周知徹底する。 4.上記1から3を作業手順書に挿入し、改訂後速やかに周知教育を全員に実施する。 5.本事例をグループ毎に分析し、危険予知訓練（グループ討議）を行う。 6.安全管理の徹底 1)基準に則り再発防止策遵守状況を確認し徹底する。 2)取締役・部長による座学の安全教育を実施する。 3)事故対策を浸透させ継続性を持たせるため、安全パトロールの実施を年間運営計画に盛り込み実施する。 | 空港管理者が執った措置を確認した。 各空港管理者に対し、事例周知を実施した。 |
| 制限区域内事故（作業員の死傷） | 5月6日 17時45分 | 青森空港 その他 | 到着便荷捌き場において、カーゴトラックから受託手荷物を降ろす作業中、グラウンドハンドリングスタッフが車両の昇降台から降りた際、足を下ろした先にあった段差で足をくじき、右足首靭帯を損傷した | 重傷 | ① 昇降台から降りる際、昇降用ステップに片足をかけ、他方の足で降りるべきところ、ステップにかけるべき足を下ろしたため。（三点確保がなされていなかった） ② 足を下ろした先に段差があったが、段差を示す塗装が薄くなっていたこともあり、段差に気づかなかった。 | ① 事業所内で昇降台から降りる際の三点確保の徹底を周知した。 ② 薄くなった塗装を再塗装（空港ビル）し、段差に黄色のテープ（当該事業）を貼った。 | 空港管理者が執った措置を確認した。 各空港管理者に対し、事例周知を実施した。 |
| 制限区域内事故（作業員の死傷） | 6月20日 0時10分 | 関西国際空港 エプロン | 作業員がトーイングによるスポット移動作業を終え、航空機からトーバーを切り離す場合にはトーバーのタイヤを降ろしてトーバーを接地させる必要があるにもかかわらず、タイヤを降ろさずに切り離したため、宙に浮いた状態となったトーバーが右足の小指の上に落下した。 | 重傷 | トーバー離脱時の手順は、トーバー先端が地面に接地することを防ぐため、トーバー中ほどのタイヤを接地させた上で、航空機牽引車側の連結ピンを抜くこととなっているが、作業員Aが先に連結ピンを抜いたため、作業員Bは航空機からトーバーを外せる状況と誤解し、トーバーを離脱させたところ、トーバー先端が作業員Bの右足に落下した。 | ・本事案をふまえて、基本作業、各作業員の役割、危険ポイント等を網羅した動画を作成し、再教育を実施 ・本事案は過去事例として、新規従事者への座学教育時に周知する ・実技訓練前には手順の理解度を口頭にて確認する | 空港管理者が執った措置を確認した。 各空港管理者に対し、事例周知を実施した。 |

| 区分 | 発生日時 | 発生場所 | 発生事案概要 | 負傷者 | 原因 | 講じた措置及び対策 | 航空局の措置 |
|-------------------------|-----------------|----------------|---|-----|---|---|---|
| 制限区域内 事故(航空機 の損傷) | 11月3日 20時10分 | 小松飛行場 エプロン | 地上作業を請け負う事業者の作業員が、到着便の汚水タンクの給排水作業を実施していた際、機体右側後方の汚水パネルに給水ホースを接続させたまま汚水車を発進させ、当該ホースが接続された金属製のアダプタを損傷させた。事故発生時、共同作業員は機内で汚水タンクへの薬剤投入作業を実施していた。 | 無し | 当該作業員は、当該ホースを接続した状態で、他の作業(後方水タンクへの給排水作業及び前方水タンクへの給排水作業)を実施しており、当該他の作業を実施中に、機体右側後方汚水パネルへホースを接続したままであることを失念して汚水車を発進させた。 | ・当該事象の職場周知を行い、注意喚起と基本事項(外周点検、汚水作業に関するマニュアル)の遵守の徹底を行った。 ・汚水作業については、本来2名で実施していることから、汚水作業終了時に当該作業員2名がホースの取り外しを完了していることを、同時に相互確認する。機内での汚水タンクへの薬品投入及びその確認作業については、その後実施する。 ・乗車前の外周点検を徹底する。 | 空港管理者が執った措置を確認した。 各空港管理者に対し、事例周知を実施した。 |
| 制限区域内 事故(航空機 の損傷) | 12月28日 12時5分 | 福岡空港 エプロン | 航空機牽引後、牽引車を切り離れたが、当該牽引車が無人のまま後退を始め、トパーに接触、その後トパーが航空機のタイヤに接触した。 ・運転手は当該機を牽引後、トパーから牽引車を切り離し、一旦2m程前進させ停車した。当該牽引車から降車しトパーと航空機を切り離す作業を実施していたところ、無人の当該牽引車が後退を始め、航空機から切り離れた直後のトパーに接触。トパーが航空機の前輪タイヤを押す形となった。これにより前輪タイヤに接触痕が付いた。機体点検の結果、脚、その他には損傷はなく、接触痕のあるタイヤ(2本)を交換した。 ・当該機は、ノーズギア脚柱への影響確認のため、後続便への投入を見合わせ、他の代替機にて運航を継続した。 | 無し | ・車両取扱い手順の不遵守(通常、トーイングトラクターを航空機から切り離れた後、同車両から降車する場合は、ギアをニュートラル、エンジンを切り、パーキングブレーキ、車輪止めを施してから次の作業に移るところ、エンジンは切らずに、パーキングブレーキのみを施し、車輪止めはしていなかった。また、ギアがニュートラルになっていることも確認していなかった。) ・車両自体に故障・整備不良等は認められなかった。 | ① 全社員に対して、安全品質情報を発行し以下の点を周知した上で、体験型KYTドリルを実施。 ・シフトレバーをニュートラル若しくはパーキング位置にしたことを必ず確認し、シフトロックプレート付きの車両はシフトロックプレートの確実な実施 ・サイドブレーキの実施(2度引きの実施) ・エンジンカット ・チョークの実施 ② 当事者に対して、車両操作を禁止し安全フォローアップ教育を実施 | 空港管理者が執った措置を確認した。 各空港管理者に対し、事例周知を実施した。 |
| 制限区域内 事故(航空機 の損傷) | 1月29日 11時30分 | 中部国際空港 エプロン | A320の貨物搭載のためハイリフトローダーを横付けする際、当該車両の運転席下部にある足場が右翼付け根(フェアリング)に接触した。 到着機からコンテナを降ろすため、機体後方右側貨物ドアを開け、ハイリフトローダー車(以下HL車とする)を装着。ギアをニュートラルに切り替え、アウトリガーを張り出したところHL車運転席下部にある足場が機体に接触し、大きさ5cm×5cm×深さ1cm未満程度のへこみが生じた。 足場は伸縮式のもので、装着時は通常出しているものではないが、何らかの要因で45cmほど伸びており、アウトリガーで車体が持ち上がった際にこの部分が接触した。 | 無し | HL車運転者が、足場が車体前方に出ていることに気付かず、航空機へ装着させてしまった。 足場が出ていた原因は不明。(当事者は前便(A330)でも同じ車両を使用していたが足場の使用はしておらず、また出ていたかどうか記憶がない。前日の使用者は出ていなかったことを確認したとのこと。) 当該社の推定では、車両走行等の振動で動いたくらいしか考えられないとのこと。 | ・課員全員に対して本事象の報告 ・当該社では足場を必要とする航空機はハンドリングしないことから、同型車の足場を撤去した ・当事者の車両運転資格停止 ・作業手順書の変更を協議中(乗車前点検及び装着前に、航空機装着の際に接触する可能性があるものがないか確認することを明記予定) ・GSEメーカーと同型車の設計に関する調査と修正について協議中 | 各空港管理者に対し、事例周知を実施した。 |

(2) 空港の施設、設備、機器等の突発的な不具合により航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態

| 区分 | 発生日 | 発生場所・箇所 | 発生事案概要 | 原因 | 講じた措置 | 対策 (作業方法の見直し、点検強化等) | 航空局の措置 |
|----------------|------------------|---------------|---|---|---|---|---|
| 舗装破損 | 7月21日 17時15分 | 東京国際空港 誘導路 | パイロットレポートが有り、現地を確認したところ、誘導路に舗装破損(わだち)(2.7×5.3m・1.7×2.2m)を確認し、当該誘導路を閉鎖、運用調整を実施し夜間に緊急補修を実施した。 | ・高温により軟化した曲線部に載荷し、わだち及び側方流動が発生し破損。老朽化により層間の付着が低下していたと想定。 | ・舗装補修((2.7×5.3m厚さ14cm・1.7×2.2m厚さ15cm)改質Ⅱ型20mm)を実施 | ひび割れ発生の有無に関して重点的に点検を実施する。 | 空港管理者が執った措置を確認した。 各空港管理者に対し、事例周知を実施した。 |
| 舗装破損 | 8月16日 5:30 | 東京国際空港 誘導路 | ランウェイチェックにおいて、誘導路に舗装破損を発見し、緊急補修を実施した。 | 過去補修の施工目地より、雨水が浸水し繰り返し載荷し、アスファルトと骨材の付着が低下し破損したものと想定 | ・現地確認 ・緊急補修(1.5×1.0m×厚さ13cm(加熱合材改質Ⅱ再生)) | ひび割れ発生の有無に関して重点的に点検を実施しクラックの浸水対策として注入材充填を実施及び計画的補修を実施する。今後予定している誘導路の補修の範囲内。 | 空港管理者が執った措置を確認した。 各空港管理者に対し、事例周知を実施した。 |
| 舗装破損 | 1月18日 11時37分 | 成田国際空港 誘導路 | パイロットレポートにより、誘導路(コンクリート舗装)において目地材の突出がみられるとの報告があった。 | 目地材収縮により発生した隙間に雨水が浸水・耐水したところに載荷し、水圧により目地材を押し上げたものと推測 | ・現地確認 ・当該目地材を撤去し運用再開 ・同日夜間に周辺部の目地材を撤去 | ・水抜きのスリッドを施工 ・目地の充填を実施 | 空港管理者が執った措置を確認した。 各空港管理者に対し、事例周知を実施した。 |
| 消防能力の低下 | 4月24日 9時00分 | 新千歳空港 消防車庫 | 試験放水実施後の車両移動の際、シフトレバーが動かなくなった。 | マスタクラッチ油圧センサー異常(非常走行装置は作動) | ・関係機関連絡 ・4月27日部品交換により復旧 | 同年度に配備されている他の消防車車両の同部品の交換を実施。 | 空港管理者が執った措置を確認した。 各空港管理者に対し、事例周知を実施した。 |
| 施設等破損 (その他) | 10月22日 22時50分 | 徳島空港 着陸帯 | 着陸帯草刈り作業中に誤って、滑走路末端識別灯を破損させ、点灯出来ない状態となった。 | ・2台で作業しており、後続の機材に気を取られ周辺の確認がおろそかになった。 ・監視員は草刈機が大回りしていることに気付くのが遅れた。 | ・関係機関連絡 ・漏電対策 | ・狭隘箇所では1台での作業とする ・機材リターン時の誘導員を配置する ・作業範囲の明示方法を現行スプレーからボール(反射テープ付)に変更 ・監視員に当日作業範囲の事前確認の徹底を再教育 ・各種構造物の配置状況を全作業員に再教育 | 空港管理者が執った措置を確認した。 各空港管理者に対し、事例周知を実施した。 |

(3) 誤った操作、運用により航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態

| 区分 | 発生日時 | 発生場所 | 発生事案概要 | 負傷者 | 原因 | 講じた措置及び対策 | 航空局の措置 |
|-------|-----------------|---------------|---|-----|--|--|---|
| 無許可進入 | 4月9日 13時44分 | 東京国際空港 誘導路 | 航空機除雪車が、管制官の許可が必要な誘導路横断通路（誘導路H及びGを横断するために設けられた車両通路）を横断する際、管制官からの許可を受けずに横断した。 また、横断後の通報も行わなかった。 | 無し | <ul style="list-style-type: none"> ・運転者及び同乗者（無線担当）は、管制官との無線交信を開始する際、車両呼出名称「〇〇車両9号」を「〇〇車両」と省略して交信を開始した。 ・管制官からの応答を「横断に関する許可指示」と思い込み、聞き返しや復唱することなく指示内容の確認を怠ったまま横断を開始した。 ・横断中、管制官からの呼出があったにも関わらず、横断支障なしとの思い込みとエンジン騒音等の影響を受け、呼出に気づくことができなかった。 | <ol style="list-style-type: none"> 1. 誘導路横断通路の走行要領書を改訂し、以下の注意点を明記した。 <ul style="list-style-type: none"> ・車両呼出名称は省略せずに伝えること。 ・管制官からの指示内容を復唱すること。 ・聞き取ることができなかった場合は聞き返し、管制官からの指示を正確に受けること。 ・横断前後の無線スイッチON、OFFを明記し、横断中は管制官からの指示を常に聞き取ること。 2. 保有している2台の携帯無線機に上記走行要領書を貼り付け、無線機使用時には手順を確認することとした。 3. 運転者及び同乗者に対し、再教育を実施した。 | 空港管理者が執った措置を確認した。 各空港管理者に対し、事例周知を実施した。 |
| 無許可進入 | 10月22日 0時13分 | 東京国際空港 誘導路 | 工事作業員が閉鎖誘導路への誤進入防止のためのカラーコーンを設置する際に、誤って運用中の誘導路に立入り、閉鎖区域とは異なる場所にカラーコーンを設置した。 | 無し | <ul style="list-style-type: none"> ・職員みの作業であったことと、普段の作業とは異なるイレギュラーな作業だったため当日の作業計画書を作成しなかった。 ・書面を作成せず、ホワイトボードにカラーコーンの個数のみを記載して打ち合わせを行ったため、当事者が前々日の場所と同じであると誤認した。 ・使用するカラーコーンの個数は決めていたが、車両に必要な以上の数量が積載されていたため、置きすぎに気付けなかった。 | <ul style="list-style-type: none"> ・軽微な作業であっても作業計画書を作成確認し携帯する。 ・作業計画書を使用してカラーコーンの個数を再度確認する。 ・カラーコーン設置者とは別の確認者を設け、2人以上で確認する。 ・現場への持出品を明示したチェックシートを作成し、使用する。 | 空港管理者が執った措置を確認した。 各空港管理者に対し、事例周知を実施した。 |