

航空輸送の安全にかかわる情報の中間報告
(平成 29 年度上半期)

平成 30 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 29 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航空事故は発生しておらず、重大インシデントが 1 件発生しています。

○重大インシデント (1 件)

発 生 日 時	平成 29 年 9 月 5 日 11 時 00 分頃
発 生 場 所	東京国際空港 C 滑走路
運 航 者	日本航空
航 空 機	ボーイング式 777-300ER 型 (JA743J)
出発地/最初の着陸予定地	東京国際空港/ニューヨーク
便 名	JAL6
搭 乗 者	乗務員 18 名、乗客 233 名 (計 251 名)
概 要	東京国際空港C滑走路から離陸の際、第1 (左側) エンジン (ゼネラル・エレクトリック式GE90-115B型) に不具合が発生したことを示す計器表示があったため、緊急事態を宣言し引き返し、12時09分に同空港のA滑走路に着陸し、自走にて駐機場に移動した。同機が離陸したC滑走路は、付近の芝から白煙が発生したため消火活動を実施するとともに、エンジンの部品等が散乱していることから、清掃及び点検のため11時00分から12時47分まで閉鎖された。 (発動機の破損 (破片が当該発動機のケースを貫通した場合に限る。) に準ずる事態であり、重大インシデントに該当)
負 傷 者	なし
機体の損壊等	なし
備 考	運輸安全委員会が調査中

(平成 29 年 12 月末現在)

1-2 航空事故・重大インシデントの発生数の推移

平成 28 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 4 年度と比較したものを図 1 に示します。

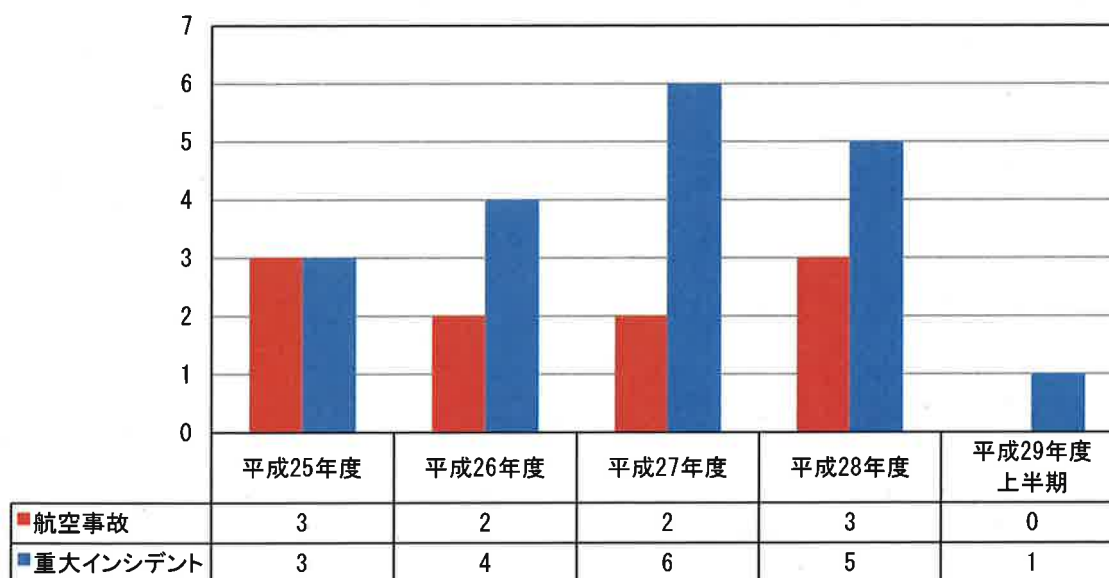


図 1 : 本邦航空運送事業者による航空事故・重大インシデントの発生件数の推移

2. 航空法第 111 条の 4 の規定による報告の概況（平成 29 年度上半期）

航空法（昭和 27 年法律第 231 号）第 111 条の 4 及び航空法施行規則（昭和 27 年運輸省令第 56 号）第 221 条の 3 の規定等に基づき、本邦航空運送事業者は、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。）が発生した場合には、当該事態の概要及びこれに対する措置に加え、これらの事態が発生した要因及び再発防止策について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。

国土交通省航空局では、このような航空事故、重大インシデント及び安全上のトラブル（以下これらをまとめて「安全上のトラブル等」といいます。）に関する情報（以下「安全情報」といいます。）の共有による予防安全対策への活用を促進するため、当該報告の中で、特にヒューマンエラーによる事象が多く報告されていることを踏まえ、ヒューマンエラーに関するワーキンググループを開催し、航空会社とともに分析・情報共有のための活動を平成 29 年 10 月より開始しました。また、航空法第 111 条の 4 の規定による報告制度が創設され 10 年以上が経過したことから、これまでに蓄積された安全情報を有効活用するため、多様な観点から分析する取組みを行っています。

（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）の不適切な適用

2-1 安全上のトラブル等の発生件数

平成 29 年 4 月 1 日から 9 月 30 日までに、本邦航空運送事業者において航空事故の発生はなく、重大インシデントが 1 件、安全上のトラブルが 529 件の合計 530 件の安全上のトラブル等が発生しました^{注 1)}。

(報告された全事案の概要については、別冊を参照下さい。)

注 1) 平成 29 年度上半期に本邦航空運送事業者から報告された安全上のトラブル等は 664 件ありましたが、例えば、マニュアルの誤記等によって複数の航空機に誤った部品が取り付けられた場合のように、同一の原因によって発生した複数の事案に対して複数の報告が行われたものについては、特に断りのない限り、本報告では発生件数を 1 件として計上しています。

(1) 安全上のトラブル等の月別発生件数

本邦航空運送事業者における安全上のトラブル等の月別の発生件数を表 1 に、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ものを表 2 に示します。

表 1 : 安全上のトラブル等の月別の発生件数

	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	計 (H28.4~H28.9)	(参考) H28 上半 期合計
航空事故	0	0	0	0	0	0	0	1
重大インシデント	0	0	0	0	0	1	1	3
安全上のトラブル	99	91	84	87	90	78	529	543
計	99	91	84	87	90	78	530	547

表 2 : 安全上のトラブルの分類別件数

	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	計 (H28.4~H28.9)	(参考) H28 上半 期合計
① 航行中の構造損傷	0	1	2	0	0	0	3	2
② 航行中のシステム不具合	20	28	18	14	18	15	113	129
③ 航行中の非常用機器等の不具合	5	7	4	6	4	4	30	17
④ 運用限界の超過経路・高度の逸脱	10	2	4	6	6	5	33	41
⑤ 機器からの指示による急な操作等	19	18	23	14	28	19	121	133
⑥ その他	45	35	33	47	34	35	229	221
計	99	91	84	87	90	78	529	543

(2) 航空運送事業者別発生件数

航空運送事業者別の安全上のトラブルの等の発生件数を表3に示します。

表3：安全上のトラブル等の事業者別の発生件数

(参考)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計 (H29.4~H29.9)	H28上半 期合計
全日空グループ	33	23	20	24	28	20	148	139
全日本空輸	22	14	15	13	19	11	94	96
エアー・ジャパン	1	1	0	2	4	2	10	7
ANA ウイングス	10	8	5	9	5	7	44	37
日本航空グループ	19	21	16	15	28	18	117	133
日本航空	12	12	8	9	15	12	68	81
日本トランスオーシャン航空	3	2	1	1	4	0	11	6
日本エアコミューター	1	3	0	0	1	0	5	15
ジェイエア	3	2	5	3	5	6	24	17
琉球エアコミューター	0	2	1	2	2	0	7	6
北海道エアシステム	1	0	1	0	1	0	3	8
日本貨物航空	8	7	8	7	4	8	42	26
スカイマーク	4	4	6	3	2	8	27	37
エア・ドゥ	4	0	2	2	7	2	17	21
ソラシドエア	3	1	4	0	1	0	9	12
スターフライヤー	3	11	5	0	3	6	28	23
ピーチ・アビエーション	3	4	5	3	3	3	21	29
ジェットスター・ジャパン	4	6	3	2	4	3	22	20
バニラ・エア	0	2	3	3	1	1	10	10
春秋航空日本	4	4	5	16	2	2	33	23
エアアジア・ジャパン ^{注2)}	0	0	0	0	1	0	1	3
アイベックスエアラインズ	4	1	4	7	2	1	19	33
フジドリームエアラインズ	6	5	1	1	2	2	17	13
オリエンタルエアブリッジ	0	0	1	0	0	3	4	3
天草エアライン	1	0	0	1	0	0	2	2
その他の航空運送事業者	2	2	1	3	2	2	12	20
計	99	91	84	87	90	79	530	547

※参考

航空機使用事業者 ^{注3)}	2	3	7	3	3	3	21	25
-------------------------	---	---	---	---	---	---	----	----

注2) エアアジア・ジャパンは、平成29年10月29日より運航を開始しました。

注3) 航空運送事業を営んでいる事業者において発生した安全上のトラブル等であっても、航空機使用事業に係る安全上のトラブル等として報告された事案については、航空機使用事業者の欄で計上しています。

(3) 安全上のトラブル等の機種別発生件数

本邦航空運送事業者における機種別の安全上のトラブル等の発生件数を表4に示します。

表4：安全上のトラブル等の機種別の発生件数

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計 (H29.4~H29.9)	(参考) H28 上半期 合計
	B737-400/-500	7	6	1	5	4	4	27
B737-700/-800	17	15	20	22	22	16	112	131
B747 系列	8	7	8	7	4	8	42	26
B767 系列	9	9	5	11	11	13	58	53
B777 系列	11	7	11	4	8	5	46	40
B787 系列	7	4	3	7	7	4	32	45
A320 系列	16	25	18	9	17	13	98	92
DHC-8-100~300	0	0	1	0	0	3	4	8
DHC-8-400	6	8	5	7	4	2	32	23
CRJ	4	3	6	8	3	2	26	40
ERJ170/190	9	5	4	3	6	7	34	22
ATR	1	0	0	1	0	0	2	2
SAAB340B	2	0	1	0	2	0	5	19
その他の航空運送事業機	2	2	1	3	2	2	12	20
計	99	91	84	87	90	79	530	547

※参考

航空機使用事業機 ^{注4)}	2	3	7	3	3	3	21	25
-------------------------	---	---	---	---	---	---	----	----

注4) 航空運送事業を営んでいる事業者において発生した安全上のトラブル等であっても、航空機使用事業に係る安全上のトラブル等として報告された事案については、航空機使用事業機の欄で計上しています。

2-2 報告された事案への対応

平成29年度上半期に航空法第111条の4に基づいて本邦航空運送事業者から報告された安全上のトラブル等のうち、

- ① 運輸安全委員会において原因等の調査が行われる重大インシデント
- ② 重要度が高く、要因や再発防止対策等について情報共有の必要が高いと認められた主要な安全上のトラブル

について、事案の概要、航空運送事業者による対策、国土交通省航空局による措置等は、別添のとおりです。

2-3 安全上のトラブルの内容別分類

本邦航空運送事業者において発生した個々の安全上のトラブルの要因を分析し、内容別に分類し、集計したものを表5に示します。

表5：安全上のトラブルの内容別分類

内容	件数 (H29.4~H29.9) 注5)
機材不具合	182
ヒューマンエラー	189
運航乗務員	46
客室乗務員	6
整備従事者	89
地上作業員	42
製造	6
その他	0
回避操作	99
TCAS RA (航空機衝突防止装置の回避指示) に基づく回避操作	86
GPWS (対地接近警報装置) に基づく回避操作	13
発動機の吸引による損傷	9
部品脱落	4
危険物の誤輸送等注6)	17
その他	29
計	529

注5) 分類別の件数は、要因分析の進捗等に伴い、今後変更されることがあります。

注6) 危険物の漏洩^{えい}を含みます。

2-4 安全上のトラブル等についての評価・分析

平成29年12月21日に開催された第22回航空安全情報分析委員会^{注7)}において、平成29年度上半期に航空運送事業者等から報告された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。

安全情報の分析に基づく国土交通省航空局の今後の取組みについては、4.に記載したとおりです。

注7) 「航空安全情報分析委員会」は、航空運送事業者等から報告された安全情報を評価・分析し、安全性向上のため講ずべき予防安全対策について審議・検討するために設置された委員会で、航空技術に関する専門家や学識経験者及び航空局安全部関係者で構成されています。

3. 航空運送事業者等への指導監督状況（平成 29 年度上半期）

1. 平成 29 年度上半期に実施した安全監査の状況

(1) 安全監査の基本的な考え方

航空局では、本邦航空運送事業者及び本邦航空機使用事業者（以下「航空運送事業者等という。」）の本社、運航・整備の基地及び訓練施設及び実際の運航便に対して立入り検査を行い、会社の業務が適切に行われていることを管理部門から現場に至るまで確認し、規定に従っていない事案などは是正が必要だと認められた場合には、その都度改善するよう指導しています。

(2) 安全監査の実施状況

平成 29 年度上半期は、航空運送事業者 68 社（うち定期航空運送事業者は 25 社）*及び航空機使用事業者 9 社の本社・基地を対象に、237 件の安全監査を行いました。また、航空運送事業者等を対象に、実際の運航便に搭乗して行う監査を 1,891 回行いました。（※事業者数については、平成 29 年 11 月末時点で休止中事業者を除くもの）

この結果、不適切として会社に対し是正を求めた事案（不適切事項）は 141 件ありました。航空局では引き続き不適切事項への対策が着実に講じられていることを安全監査等を通じて確認していきます。

(3) 不適切事項の内訳（特定本邦航空運送事業者）

認められた不適切事項 141 件のうち、特定本邦航空運送事業者の不適切事項は 47 件あり、その内訳は、安全管理関係が約 12%、運航関係（運航乗務員、客室乗務員、運航管理、地上取扱業務及び危険物取扱業務に係るもの）が約 43%、整備関係（整備管理、整備従事者・整備作業、整備施設・予備品に係るもの）が約 45%でした。また、これらの安全監査で認められた不適切事項の主な事例を表 6 に示します。

表 6：不適切事項の主な事例及び是正処置（特定本邦航空運送事業者）

部門		不適切事項の概要	主な是正処置
安全管理		安全管理規程に基づく規定改訂の管理のためのチェックリストを使用していなかった。	関連規定を改訂し、チェックリストの使用に関する要領を明確化。
運航	運航乗務員	模擬飛行装置による随時訓練の訓練記録が適切に記録されていなかった。	関連規定を改訂し、訓練記録の記入要領を追記するとともに管理方法を明確化。
	客室乗務員	先任客室乗務員任用訓練の訓練実施記録が適切に管理、保管されていなかった。	関連規定を改訂し、管理職の確認後に保管するとともに管理方法を明確化。
	地上取扱業務	防除雪氷液の領収検査において、メーカー製造規格を満足しない検査結果のまま領収され、使用されていた。	関連規定を改訂し、領収検査の実施状況を明確化するとともに今冬前に教育訓練を実施。
整備	直接	器材庫に適切な品質表示がない、はんだが保管されていた。	関連規定を改訂し、確認項目を明確化するとともに教育訓練を実施。
	間接	海外委託先の確認主任者の定期訓練が実施されていなかった。	関連規定を改訂し、定期訓練の要件を明確化するとともに自社として訓練を実施。

(参考：国内の航空運送事業者等一覧)

特定本邦航空運送事業者(客席数100又は最大離陸重量5万kgを超える航空機を使用する航空運送事業者)

【15社：本省航空局が担当】

- ・全日本空輸
- ・エアー・ジャパン
- ・ANAウイングス
- ・日本航空
- ・日本トランスオーシャン航空
- ・日本貨物航空
- ・スカイマーク
- ・エア・ドゥ
- ・ソラシドエア
- ・スターフライヤー
- ・ピーチ・アビエーション
- ・ジェットスター・ジャパン
- ・バニラ・エア
- ・春秋航空日本
- ・エアアジア・ジャパン*

※：エアアジア・ジャパンは、平成29年10月29日より運航を開始しました。

上記以外の航空運送事業者等

【34社：東京航空局が担当】

○定期航空運送事業者：5社

- ・フジドリームエアラインズ
- ・アイベックスエアラインズ
- ・北海道エアシステム
- ・新中央航空
- ・東邦航空

○定期以外の航空運送事業者*：21社

- ・朝日航洋
 - ・新日本ヘリコプター
 - ・本田航空
- など

○航空機使用事業者*：8社

- ・アジア航測
 - ・共立航空撮影
 - ・東北エアサービス
- など

【28社：大阪航空局が担当する事業者】

○定期航空運送事業者：5社

- ・日本エアコミューター
- ・ジェイエア
- ・オリエンタルエアブリッジ
- ・琉球エアコミューター
- ・天草エアライン

○定期以外の航空運送事業者*：22社

- ・中日本航空
 - ・第一航空
 - ・大阪航空
- など

○航空機使用事業者*：1社

- ・学校法人 君が淵学園

※：平成29年11月末休止中事業者除く

4. 安全性向上に向けた取組み

第 22 回航空安全情報分析委員会において、平成 29 年 6 月 30 日に開催した前回の同委員会において重要性及び必要性が確認された「安全性向上に向けた今後の取組み」について、その進捗を報告し、引き続き、安全上のトラブル等の航空安全情報の分析に基づく、機材不具合への是正対策、ヒューマンエラー防止に向けた取組み、TCAS RA や GPWS による回避操作に係る情報収集を進め、各事案への対応を適確に行うとともに、安全情報の一層の活用により、個々の航空運送事業者の環境に応じた監査を実施するなど、更なる輸送の安全確保に向けた取組みを進めることが必要であるとの評価を受けています。

主要な事案及びこれに対する措置

事案番号	発生日	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置
事業者名	型式				
(1)航空事故(航空法施行規則第 221 条の 2 第 1 号)					
平成 29 年度上半期において航空運送事業者による航空事故はありませんでした。					
(2)重大インシデント(航空法施行規則第 221 条の 2 第 2 号)					
1	H29.9.5	東京国際空港C滑走路から離陸の際、第1(左側)エンジン(ゼネラル・エレクトリック GE90-115B型)に不具合が発生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引き返し、同空港のA滑走路に着陸した。同機が離陸したC滑走路は付近の芝から白煙が発生したため消火活動を実施するとともに、エンジンの部品等が散乱していることから、清掃及び点検のため同滑走路が一時閉鎖された。	運輸安全委員会により調査中	①取り卸したエンジンを点検した結果、エンジン内部後方の低圧タービンブレードの一部に欠落が確認されたため他の同型の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現在、繰り返し検査を実施中。 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する。 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。
日本航空	ボーイング式 777-300ER 型				

事案番号	発生日	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置
事業者名	型式				
(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)					
2	H29.6.14	出発時、左主翼の先端を搭乗橋の階段に接触させた。	運航乗務員による地上走行中の注意が不十分であった。	(1)個別対応 当該運航乗務員に対し、組織長により嚴重注意を実施した。 (2)組織的対応 ①全運航乗務員に対し、乗員部長通達を発行し事例周知及び注意喚起を行い、職制による路線モニターを実施した。 ②再発防止についてグループディスカッションを行った。	会社の要因分析及び対策内容を確認した。
	琉球エアークミューター ボンバルディア式 DHC-8-402 型				
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)					
3	H29.4.28	飛行中、第 2 (右側) エンジン(ゼネラル・エレクトリック式 GEnx-1B70 型)の滑油量が低下した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、滑油系統の通気孔配管に漬れが確認され、通気の流路が狭められた為、軸受けを潤滑する滑油圧力が上昇し、その結果、エンジンの滑油が外に漏れ出したものと推定される。	①当該エンジンを交換した。 ②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。 ③取り卸したエンジンの不具合解析結果をもって、必要な対策を実施する。	会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。
	日本航空 ボーイング式 787-8 型				
4	H29.5.6	上昇中、第 2 (右側) エンジン(プラット・アンド・ホイットニー・カナダ式 PW150A 型)に不具合が発生した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 2 エンジン・ギアボックス内部の軸受けが損傷したことによりギアの噛み合いが外れ、回転が伝わらなくなり ギアボックスに装備される補機類の駆動が停止したものと推定される。	①当該エンジンを交換した。 ②他の同型エンジンについてエンジンの点検を実施し、問題がないことを確認した。 ③不具合の監視には、滑油の分光分析が有効であることから、定期的実施する。	会社の要因分析及び対策内容を確認した。
	日本エアコミューター ボンバルディア式 DHC-8-402 型				

事案番号	発生日	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置
事業者名					
型式					
②航行中のシステム不具合(続き)					
5	H29.5.8	上昇中、脚上げ操作を実施したが、前脚が確実に格納されていないこと及び前脚格納室の扉が確実に閉じられていないことを示すライトが点灯したため目的地を変更した。	点検の結果、前脚作動器のシリンダ内壁が摩耗し、内部で作動油が漏れたことにより完全に脚が上がらず、当該事象に至ったものと推定される。	①当該脚作動器を交換した。 ②使用回数の多い脚作動器の交換を実施する。 ③同様構造を持つ脚扉作動器において改修型が開発中であることから、今後の動向について監視する。	会社の要因分析及び対策内容を確認した。
日本エアコミュニケーター					
ボンバルディア式 DHC-8-402 型					
6	H29.5.12	飛行中、第1(左側)エンジン(ロールス・ロイス式Trent 1000-K2 型)の滑油量及び滑油圧力が低下した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、目的地を変更した。	点検の結果、エンジンの主軸を保持する軸受けに不具合が確認され、滑油が漏れ出たと推定される。	①当該エンジンを交換した。 ②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。 ③不具合の兆候を監視し、取り卸したエンジン軸受けの不具合解析結果をもって、必要な対策を実施する。	会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。
全日本空輸					
ボーイング式 787-9 型					
7	H29.7.26	上昇中、第1(左側)エンジン(ゼネラル・エレクトリック式CF6-80C2B6F 型)の回転数が低下した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、エンジンへ燃料を供給するためのホースから燃料漏れが確認され、エンジンへの燃料供給が減少し回転数が低下したものと推定される。	①当該ホースを改良型に交換した。 ②他の同型エンジンについて点検を実施し、改良型のホースが使用されており、問題がないことを確認した。	会社の要因分析及び対策内容を確認した。
全日本空輸					
ボーイング式 767-300F 型					

事業番号	発生日	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置
事業者名					
型式					
②航行中のシステム不具合(続き)					
8	H29.8.3	飛行中、第2(右側)エンジン(CFMインターナショナル式CFM56-5-A型)に振動が発生するとともに、同エンジンの滑油圧力が低いこと及び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、目的地を変更した。	点検の結果、エンジンの主軸を保持する軸受けに不具合が確認され、滑油が漏れ出たと推定される。	①当該エンジンを交換した。 ②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。 ③取り卸したエンジン軸受けの不具合解析結果をもって、必要な対策を実施する。	会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。
全日本空輸					
エアバス式 A320-211型					
9	H29.8.10	運航整備中、第2(左翼)スポイラーが浮いている状態を発見した。	点検の結果、操縦索が破断していることが確認された。破断部はプーリーの接触部に位置しており、繰り返しの接触により操縦索の摩耗が進行したことから当該部の強度が低下して破断に至ったものと推定される。	①当該操縦索の交換を実施した。 ②保有機全機について、同様の操縦索の交換を定期点検に併せて実施した。	会社の要因分析及び対策内容を確認した。
日本トランスオーシャン航空 ボーイング式 737-400型					

事案番号	発生日	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置
事業者名					
型式					
②航行中のシステム不具合(続き)					
10	H29.8.12	飛行中、与圧系統に不具合が発生したため、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、左側主脚格納室内の配管の一部が破損し、客室内空気が流出したことが確認された。配管の破損は、過去に実施した配管継手部の改修作業における溶接部と近隣の既存の溶接部との距離が近かったため、溶接部近傍のひずみ及び疲労特性の低下が通常よりも大きく、溶接部より破断したと推定される。	①当該配管の交換を実施した。 ②同型機全機について、配管の点検を実施し、割れが確認された配管の交換を実施した。 ③継手部の改修を実施した配管を、設計変更が行なわれ溶接部の間隔が広がったものと交換する。	会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。
全日本空輸					
ボーイング式 777-200 型					
11	H29.8.14	進入中、自動操縦を解除した際に機体が機首上げしようとする動きを確認した。	点検の結果、操縦システムを制御するコンピュータの一部に不具合が発生し、当該事案に至ったものと推定される。	①当該コンピュータの交換を実施した。 ②コンピュータの交換後、経過観察を行い、不具合が再発しないことを確認した。 ③取り卸したコンピュータの不具合解析の結果、異常が認められなかったことから、不良の原因特定には至らなかったため、システムの信頼性を継続的な監視を検討する。	会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。
ピーチ・アビエーション					
エアバス式 A320-214 型					
12	H29.8.26	進入中、高揚力装置を下げた際、高揚力装置に不具合が発生したことを示す計器表示があったため、着陸復行を行った。	点検の結果、高揚力装置を駆動するギアボックスの駆動伝達部が給油不足で摩耗していることが確認され、高揚力装置の作動に不具合が発生したものと推定される。	①当該ギアボックスの交換を実施した。 ②同型機全機について、ギアボックスの点検を実施し、問題がないことを確認した。 ③定期点検に併せて給油を実施し、経過を観察することとする。	会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。
日本航空					
ボーイング式 767-300 型					

事案番号	発生日	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置
事業者名					
型式					
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 29 年度上半期において、特記すべき事項はありませんでした。					
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)					
13	H29.4.9	離陸後、機体が右側に旋回を開始し、出発経路を逸脱した。	運航乗務員が飛行管理装置へ滑走路情報の入力を誤った。	(1)個別対応 当該運航乗務員に対し、注意喚起、随時訓練及び社内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、組織長による事例周知及び座学訓練を実施した。 ②全運航乗務員に対し、本事案を課題とした基本操作、確認行為の徹底を行い、路線モニターを実施した。	会社の要因分析及び対策内容を確認した。
日本貨物航空 ボーイング式 747-8F 型					
14	H29.4.29	降下中、減速時に高揚力装置下げ速度を超過した。	管制機関からの減速指示に対し、スピードブレーキの使用による減速では不十分であったため、速度をよく確認せず高揚力装置の操作を行ってしまった。	(1)個別対応 当該運航乗務員に対し、事案の振り返り及び確実な操作手順等に関する座学訓練を実施した後、シミュレータによる訓練を実施した。 (2)組織的対応 ①全運航乗務員に対し、部長通達による事例周知及び注意喚起を実施した。 ②定期訓練の内容に当該事象を含め、不安全事故を組み込み、訓練を実施していく。	会社の要因分析及び対策内容を確認した。
ピーチ・アビエーション エアバス式 A320-214 型					

事案番号	発生日	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置
事業者名					
型式					
④運用限界の超過、経路・高度の逸脱(続き)					
15	H29.6.27	飛行中、管制指示高度を逸脱して降下し、航空機衝突防止装置が作動した。	飛行高度が計画よりも高かったことから、操縦担当の運航乗務員が他機への上昇指示を自機への降下指示と誤解するとともに、早く降下したいとの思いから運航乗務員間での共通認識を得ぬまま降下したものと推定される。	<p>(1)個別対応 当該運航乗務員に対し、嚴重注意を行ない管制指示における通常操作手順について教育を行った。</p> <p>(2)組織的対応</p> <p>①全運航乗務員に対し、組織長による対面形式の指導を行い、管制の指示に対する認識の共有の在り方、基本的操作の重要性について事例周知及び注意喚起を実施した。</p> <p>②管制通信の方法を具体的に明示する目的で、指針となる関連教材の改訂を行った。</p> <p>③次年度定期訓練に管制通信に関する項目を組み込み継続的に訓練を実施していく。</p>	会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。
スカイマーク					
ボーイング式 737-800 型					

事案番号	発生日	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置
事業者名					
型式					
⑤緊急操作(航空法施行規則第221条の2第3号ホ)					
平成29年度上半期において、特記すべき事項はありませんでした。					
⑥その他(航空法施行規則第221条の2第4号)					
16	H29.8.10	上昇中、中央ギヤレー内コンテナの一部が落下した。	客室乗務員による離陸前の安全確認において、当該コンテナの状態を点検したものの、据え付けのコンテナとの思い込みにより、固定ロックに気づかず固定ロックが外れたままの状態での離陸したため、当該事象に至ったものと推定される。	(1)個別対応 当該客室乗務員に対し、事例周知及び注意喚起を行った。 (2)組織的対応 ①全客室乗務員に対し、周知文書を発行し、事例紹介及び注意喚起を行った。 ②離着陸前の安全確認の重要性を認識する目的で動画を視聴し固定ロックの確実な確認について再認識を図った。 ③今年度の定期安全教育及び新安全教育においても当該コンテナについての留意点を資料に反映した。	会社の要因分析及び対策内容を確認した。
日本航空					
ボーイング式 787-8型					

事案番号	発生日	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置
事業者名					
型式					
⑥その他(続き)					
17	H29.4.3	離陸後、空気調和装置に不具合が発生した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、空気調和系統のネジに緩みがあり、当該部からの空気漏れが確認された。当該箇所に係わる作業を平成29年1月に実施されており、当該作業の申し送りに不備があったため、作業品質不具合によって当該事象に至ったものと推定される。	<p>①作業品質通報を発行し、ネジの締め付けを必ず行うことを周知した。</p> <p>②当該部位の締結を確実に確認するために作業手順書に作業項目を追加した。</p> <p>③作業員間の申し送りに使用する申し送りシートに運用手順を明確化した。</p>	会社の要因分析及び対策内容を確認した。
日本航空					
ボーイング式 777-200型					
18	H29.6.13	運航整備中、発電機の運用許容基準の適用に不備があった。	運航整備委託先の担当整備士が故障探求及び運用許容基準の内容確認が不十分のまま作業を完了させた。	<p>(1)委託先への対応</p> <p>①当該整備士に対し、品質保証特別教育を実施した。</p> <p>②全整備従事者に対し、作業品質情報を発行し、事例周知及び注意喚起を行った。</p> <p>③部長通達を発行し、運用許容基準適用時には当該便担当者による相互確認を徹底するよう周知した。</p> <p>④運用許容基準再確認シートを用いてMEL適用時に運送事業者(JTA)と再確認を実施することとしている。</p> <p>(2)自社の対応</p> <p>①運用許容基準適用時の確認要領を規程化した。</p> <p>②品質情報を発行し、事例の周知および注意喚起を行った。</p>	会社の要因分析及び対策内容を確認した。
日本トランスオーシャン航空					
ボーイング式 737-800型					

事案番号	発生日	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置
事業者名	型式				
⑥その他(続き)					
19	H29.6.28	委託先の確認主任者が必要な認定を受けずに業務に従事したことが判明した。	委託先において、既にシステム上、資格取得・発令済であること、訓練が全て終了していたことから、従事が可能であると判断してしまった。	<p>(1)委託先への対応</p> <p>①整備業務の管理者、資格発令者及び資格発令待機者に対し、委託先業務規程及び委託元確認主任者名簿に記載があり、確認主任者カードを保有する者のみが、確認主任者業務への従事が可能であることを再認識させた。</p> <p>②業務規程を改定後に発行される確認主任者カードが、本人に手渡された日付でシステム入力するよう徹底した。</p> <p>(2)自社の対応</p> <p>①委託先管理責任者は、委託管理の一環として確認主任者の指名が適切に行われていることを確認し毎月報告することとする。</p> <p>②委託先に対する確認主任者訓練資料及びリカレント訓練資料へも、委託元確認主任者名簿に記載があり、確認主任者カードを保有する者のみが、確認主任者業務への従事が可能であることを反映した。</p>	会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。
全日本空輸	ボーイング式 777-300ER 型				

事案番号	発生日	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置
事業者名					
型式					
⑤その他(続き)					
20	H29.7.10	社内調査の結果、乗客用座席のシートベルトが左右逆に取り付いていることが判明した。	当該座席のシートベルトを交換した際に作業員の認識が不足していたことから、マニュアルで指定されていた位置と逆に取り付けたものと推定される。	①社内文書を発行し、全ての関係者に対して、事例周知及び注意喚起を行った。 ②現行のマニュアルに加え、シートベルトの取り付け要領を明確にするため改訂し明記した。 ③シートベルトの不具合について、現業部門発行の文書にて客室部門と情報共有を行った。	会社の要因分析及び対策内容を確認した。
エア・ドゥ					
ボーイング式 767-300型					
21	H29.4.24	貨物の搭載作業において、別便の貨物を搭載させたことにより、実際の重心位置と一致しない状態で運航した。	委託先の貨物搬送担当者は搭載指示書が届かないまま、次便のカートに取り付けられた表示の確認も行わずに搬送したため、当該事象に至ったものと推定される。	(1)委託先への対応 ①便毎でカートに異なる色のシートをかけ分別を徹底する。 ②搭載指示書が届かない状態で搭載作業を開始しないよう徹底する。 (2)自社の対応 搭載指示書に記載されているカート番号と実際に搭載するカート番号を照合し確認することとする。	会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。
全日本空輸					
ボーイング式 777-300ER型					
22	H29.5.21	危険物輸送前に委託先の担当者が、書類に一部の危険物を記載しなかったため、記載書類に記載されていない危険物が輸送された。	委託先の担当者が当該危険物を別便に搭載すると思い込み記載書類への記載を行わなかった。	①委託先に危険物の表示、個数確認の実施を徹底するよう注意喚起を行った。 ②搭載する危険物を確実に把握、管理する手順として、自社による最終確認の手順を追加した。	会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。
日本貨物航空					
ボーイング式 747-8F型					

事案番号	発生日	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置
事業者名					
型式					
⑤その他(続き)					
23	H29.8.23	古い重量重心位の計算プログラムを使用して計算したため、実際の重心位置と一致しない状態で運航した。	運航管理基地から、各運航基地へ新しい計算プログラムが提供され、各基地にてコンピュータへ入力する作業は完了したものの、一つの基地では古いプログラムを削除せず誤って使用してしまった。	<p>①各基地において、新しい計算プログラムへ移行し、適切に運用していることを確認した。</p> <p>②運航部長から、各基地に対して、事例周知及び注意喚起を行った。</p> <p>③当該プログラム更新作業において、作業項目を確認するチェックリストを作成し、適切な手順による作業の実施及び完了が確認できる体制を整えた。</p> <p>④当該基地において、過去事例等を活用した安全・危機意識の向上を図る教育を実施するとともに、実施された作業が的確に申し送られるよう書面による情報共有体制を整えた。</p>	会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。
フジドリームエアラインズ					
エンブラエル式 ERJ170-200STD 型					
24	H29.9.7	成田国際空港到着後の点検において、左主翼上の非常口用の脱出用スライドの収納箇所のパネル(約30cm・60cm×約147cm、重量約3kg、ファイバーグラス製)の脱落が判明した。 9月8日にも同一の事案が発生した。	9月6日にも当該パネルが浮き上がる不具合が発生している。6日及び7日は、脱出用スライド及びパネル等が一体となった装置の不具合と考え、当該装置を交換したが、8日にも同様の事案が発生したことから、機体側のシステムについても調べた結果、脱出用スライド装置に高圧空気を供給するボトルから配管内に空気が漏れ、パネルのロックが解除されたものと推定される。	<p>①脱出用スライド装置、当該ボトル及びこれを制御する装置等も交換した。</p> <p>②当面の対策として、毎便、当該パネルの取り付け状態について、点検を実施。</p> <p>③製造メーカー(ボーイング社及びゾディアック・シンガポール社)にて詳細検査を行い、全日本空輸がメーカーとともに空気漏れの原因の追求及び恒久対策の促進を図っていくこととしている。</p>	会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。
全日本空輸					
ボーイング式 767-300 型					

参考：法人番号一覧

事業者名	法人番号
アイベックスエアラインズ株式会社	法人番号 5010601030068
朝日航洋株式会社	法人番号 7010601041419
アジア航測株式会社	法人番号 6011101000700
天草エアライン株式会社	法人番号 7330001015387
エアアジア・ジャパン株式会社	法人番号 6180001113372
株式会社エアー・ジャパン	法人番号 7010801013977
大阪航空株式会社	法人番号 1122001018025
オリエンタルエアブリッジ株式会社	法人番号 9310001008713
鹿児島国際航空株式会社	法人番号 8340001000833
学校法人君が淵学園	法人番号 7330005001391
共立航空撮影株式会社	法人番号 6012401013623
株式会社ジェイエア	法人番号 4120901030138
四国航空株式会社	法人番号 6470001001812
ジェットスター・ジャパン株式会社	法人番号 3040001076850
春秋航空日本株式会社	法人番号 7010601043349
新中央航空株式会社	法人番号 6050001025250
新日本航空株式会社	法人番号 3340001007271
新日本ヘリコプター株式会社	法人番号 7010001045846
スカイマーク株式会社	法人番号 7010801019529
株式会社スターフライヤー	法人番号 6290801006558
全日本空輸株式会社	法人番号 1010401099027
株式会社ソラシドエア	法人番号 2350001002669
第一航空株式会社	法人番号 3122001019260
つくば航空株式会社	法人番号 8050001015877
東邦航空株式会社	法人番号 7010601031312
株式会社東北エアーサービス	法人番号 4370001001394
中日本航空株式会社	法人番号 3180001031924
株式会社ノエビアアビエーション	法人番号 1122001018677
日本貨物航空株式会社	法人番号 5010401051099
日本エアコンピューター株式会社	法人番号 1340001007760
日本航空株式会社	法人番号 7010701007666
日本トランスオーシャン航空株式会社	法人番号 3360001001727
バニラ・エア株式会社	法人番号 6010401095509
ファーストエアートランスポート株式会社	法人番号 9010601037175
株式会社フジドリームエアラインズ	法人番号 6080001011660
株式会社北海道エアシステム	法人番号 2430001024432
本田航空株式会社	法人番号 5030001056587
琉球エアーコンピューター株式会社	法人番号 7360001002234
ANA ウイングス株式会社	法人番号 8010801020386
株式会社 AIRDO (エア・ドゥ)	法人番号 6430001021797
Peach Aviation 株式会社 (ピーチ・アビエーション)	法人番号 7120101047384