

空港の安全にかかわる情報  
(平成 29 年度)

平成 3 0 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29年度（平成29年4月～平成30年3月）に発生した、空港分野（空港施設・運用業務）にかかわる安全情報及び空港等に対する安全監査実施状況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
III. 安全監査実施状況（平成27年度～平成29年度）	12
1. 公共用空港	12
2. 公共用ヘリポート	15
3. 非公共用飛行場／非公共用ヘリポート	17

## 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(ICAO)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](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。

(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

- ・平成29年度の発生はなかった。

### 2. 2 安全上の支障を及ぼす事態の発生件数 (件)

	平成29年度													合計
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月		
安全上の支障を及ぼす事態	7	4	6	12	21	7	9	4	10	10	3	5	98	
制限区域内事故	3	2	3	4	4	2	2	1	5	2	2	0	30	
施設・設備の破損	1	1	2	7	11	3	3	0	3	4	1	3	39	
無許可・誤進入	3	1	1	1	6	2	4	3	2	4	0	2	29	
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 (件)

	平成29年度													合計
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月		
制限区域内事故	3	2	3	4	4	2	2	1	5	2	2	0	30	
作業員の死傷	0	1	1	3	2	0	1	0	1	1	1	0	11	
旅客の死傷	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
航空機の損傷	2	1	2	1	2	2	1	1	4	1	1	0	18	

(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 (件)

	平成29年度													合計
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月		
施設・設備の破損	1	1	2	7	11	3	3	0	3	4	1	3	39	
舗装破損	0	1	0	3	10	2	3	0	0	1	1	1	22	
消火能力の低下	1	0	1	3	0	0	0	0	3	2	0	1	11	
その他	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	0	1	6	

(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 (件)

	平成29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	3	1	1	1	6	2	4	3	2	4	0	2	29
無許可進入	3	0	1	1	5	2	4	3	1	3	0	2	25
誤進入	0	1	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	4

(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

- ・平成29年度の発生はなかった。

2. 4 公共用ヘリポートの報告発生状況

- ・平成29年度の発生はなかった。(平成26年度より発生していない)

### 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	5月18日	中部国際空港	その他エプロン	PBBメンテ作業中に、作業員がドライブコラム回転部に手を巻き込まれ、負傷した。
2	6月29日	旭川空港	その他	肩掛式草刈機による作業中発生した事故である。作業員Aは、作業員Bに対して指示を行うため左後方から接近したが、作業員Bはその存在に気づくことができず、刈払機の刃が作業員Aに接触し負傷した。
3	7月7日	那覇空港	その他	大型化学消防車の洗車作業をしていた作業員が脚立から排水溝へ落下し、負傷した。
4	7月22日	成田国際空港	エプロン	航空機への荷物搬入作業の際、右足は貨物室に、左足はベルトローダー(BL)車に掛け、またがる状態で荷物をずらそうとした際、バランスを崩し地上に転落し負傷した。
5	7月23日	高知空港	エプロン	給油作業終了後、機側から給油車に戻る際に、給油ホースを誤って踏んで転倒した。
6	8月8日	鹿児島空港	エプロン	作業員Bとともに航空機からトローバーを切り離す作業を実施している時、無人のタグ車がバックし、背を向けて作業を実施していた作業員Aがタグ車とトローバーに右足を挟まれ、負傷した。
7	8月28日	中部国際空港	エプロン	航空機への荷物搬入作業の際、右足は貨物室に、左足はベルトローダー(BL)車ベルトコンベアの先端に置き、取り降ろし作業を行っていたところ、BAGのキャスターがカーゴネットに引っ掛かり、作業員の足元を押し出す状況となり、BL車右先端より後ろ向き状態で地上に転落し負傷した。
8	10月26日	東京国際空港	その他	鳥防除業務作業員が作業中に、コンクリートブロックに乗ったところ、バランスを崩し転倒し負傷した。
9	12月29日	鹿児島空港	エプロン	航空機をトローイングトラクターで押した際、左側主脚が折り畳まれて機体が左側に倒れ、このとき当該社整備士1名が左主翼の下敷きとなり、地面に挟まれて負傷した。(その後死亡)
10	1月22日	東京国際空港	場周道路	車両がスポット24番前カーブにおいて通路を逸脱し、コンクリート壁面に衝突した。
11	2月6日	成田国際空港	エプロン	到着機のタイヤおよびブレーキ交換の整備作業中に左手親指の先端を負傷した。

#### 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	4月9日	成田国際空港	エプロン	到着便に搭乗していた旅客が、当該機から降機して第一ターミナルビルへ移動するためランプバスに乗車する際に転倒し左足を負傷した。

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4日	山口宇部空港	エプロン	航空機牽引車のシフトレバーの誤操作により、当該牽引車が前進したため、機体トバーカップリングとノーズギアボトムエリアが接触し損傷した。
2	4月11日	成田国際空港	ハンガー	トバーレストーイングカーを機体から離脱させるため、Swivel Arm(ノーズタイヤを抱え込む装置)を開いたところ、機体が動き出しチョークも効かず、ハンガー大扉に当たり、垂直尾翼と水平尾翼が損傷した。
3	5月7日	中部国際空港	エプロン	駐機中の航空機からステップ車の離脱作業を行っている際に、ステップ車先端のゴムバンパーが当該機のL1ドア左下に設置してあるTATセンサーに接触し、同センサーが損傷した。
4	6月13日	成田国際空港	エプロン	メインデッキローダーを移動させた際、当該車両の一部が当該航空機に接触し、左翼フラップフェアリングが損傷した。
5	6月15日	東京国際空港	エプロン	整備作業のため、シザーズ式整備作業車の作業台を上昇させた際、当該車両の手摺部分を航空機の右翼フラップに接触し損傷した。
6	7月31日	新千歳空港	エプロン	貨物搭載が終わり、右側フォワードカーゴドアを閉じる際、ハイリフトローダーの安全柵を外し忘れたため、カーゴドアと安全柵が接触し損傷した。
7	8月1日	成田国際空港	エプロン	整備用プラットフォームを機体に接近させるため、降下させた際、プラットフォーム基部が航空機のR1ドアに接触し損傷した。
8	8月3日	屋久島空港	エプロン	ボーディングスロープを航空機へ設置する際、機体のステップとボーディングスロープの作業レバーが接触し損傷した。
9	9月16日	東京国際空港	エプロン	作業員が航空機の前方貨物ドアを開いた際、当該ドアの最下部をハイリフトローダーの手摺に接触させ損傷した。
10	9月30日	大阪国際空港	エプロン	B777-300ER型機への給油後、給油車退去(誘導者なし)のため給油位置より前進して左ハンドルを切った際、右後方上部のリフター柵が航空機の左翼エンジンカバーと接触しエンジンカバーを損傷した。
11	10月24日	成田国際空港	エプロン	整備のため昇降式高所作業車を左翼下部へ1名でセットし、安全柵を倒し作業台を上昇させる際、作業台右後方と左翼下面のアクセスパネルが接触し損傷した。
12	11月15日	東京国際空港	エプロン	フードローダーの荷台操作者が航空機側ドアが閉鎖されていることを視認した後、荷台を上昇させたが、上昇中に解放されたドアに荷台プラットフォームが接触し損傷した。
13	12月11日	新千歳空港	エプロン付近	スポットからハンガーへ移動の際、左翼リーディングエッジの一部がハンガー入り口のスライド扉に接触し損傷した。
14	12月22日	成田国際空港	エプロン	タイヤ交換作業と同時にフラップの不具合による作動点検のため、タイヤ交換準備のための車両を翼の下にセットした状態で、フラップの作動点検を行いフラップを作動させた際、フラップフェアリングとタイヤ交換車の屋根が接触し損傷した
15	12月25日	屋久島空港	エプロン	到着した航空機から受託手荷物等を下ろすため、フォークリフトに乗せた荷物搭載用パレットを航空機側へ近づけた際に、機体の貨物室ドア付近とパレット前方左側先端が接触した。
16	12月29日	青森空港	エプロン	機体除雪作業中に、左エンジンのFAN COWLに除雪車のゴンドラのーが接触し損傷した。

番号	発生日	報告機関	発生場所	発生事案概要
17	1月1日	鳥取空港	エプロン	到着便に対し、汚水抜き取り作業を実施するため汚水車を機体に後進装着する際、汚水車作業台の安全柵が機体に接触し損傷した。
18	2月1日	新千歳空港	エプロン	デアイシング車両により、航空機の右側主翼の霜取り作業を行い作業終了後、デアイシング車を後退させる際、隣に駐機中の航空機に接触し損傷した。

(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	5月19日	東京国際空港	誘導路	早朝点検において、J誘導路付近で舗装の不具合を発見。現場を確認したところ、アスファルト舗装の剥離が確認され、緊急補修を実施した。
2	7月5日	中部国際空港	誘導路	バードパトロール中に、E2スポット誘導経路上のコンクリート舗装面に角欠けを発見。緊急補修を実施した。
3	7月10日	東京国際空港	誘導路	運行情報官の定時点検においてL11誘導路付近で、アスファルト舗装の隆起を確認。緊急補修を実施した。
4	7月20日	東京国際空港	誘導路	パイロットレポートに基づき、現場を確認したところ、W5誘導路付近でアスファルトの隆起を確認。緊急補修を実施した。
5	8月10日	東京国際空港	滑走路	定時点検においてA滑走路(L11誘導路付近)で舗装不具合を発見、アスファルトの隆起を確認したため、緊急補修を実施した。
6	8月10日	東京国際空港	誘導路	パイロットレポートに基づき、現場を確認したところ、A誘導路付近でアスファルトの剥離を確認。緊急補修を実施した。
7	8月10日	那覇空港	誘導路	パイロットレポートに基づき、現場を確認したところ、E1誘導路付近でアスファルト舗装(PPC版端部のスラブと既存アスファルト舗装の境界)の剥離を確認したため、緊急補修を実施した。
8	8月10日	新千歳空港	誘導路	定時点検においてD1誘導路で舗装不具合を発見、アスファルトの剥離を確認したため、緊急補修を実施した。
9	8月10日	新千歳空港	誘導路	パイロットレポートに基づき現場を確認したところ、早朝運用開始前に補修したD1誘導路アスファルトの再剥離を確認。緊急補修を実施した。
10	8月15日	東京国際空港	誘導路	パイロットレポートに基づき、現場を確認したところ、E誘導路付近でアスファルトの剥離を確認。緊急補修を実施した。
11	8月15日	新千歳空港	誘導路	パイロットレポートに基づき現場を確認したところ、D1誘導路でアスファルト舗装の剥離を確認したため、緊急補修を実施した。
12	8月18日	新千歳空港	誘導路	パイロットレポートに基づき、現場を確認したところ、J3誘導路でアスファルト舗装の剥離を確認したため、緊急補修を実施した。
13	8月20日	東京国際空港	誘導路	パイロットレポートに基づき、現場を確認したところ、A誘導路でアスファルトの剥離を確認。緊急補修を実施した。
14	8月21日	東京国際空港	誘導路	定時点検においてE誘導路で舗装不具合を発見、アスファルトの剥離を確認したため、緊急補修を実施した。
15	9月2日	那覇空港	誘導路	パイロットレポートに基づき、現場を確認したところ、E8誘導路でアスファルトの剥離を確認。緊急補修を実施した。
16	9月30日	東京国際空港	誘導路	定時点検においてA誘導路の舗装不具合を発見。アスファルトの剥離を確認したため、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
17, 18	10月17日	東京国際空港	誘導路	パイロットレポートに基づき、現場を確認したところ、A誘導路でアスファルトの剥離2箇所確認。緊急補修を実施した。
19	10月23日	東京国際空港	誘導路	定時点検においてE誘導路の舗装不具合を発見。アスファルトの剥離を確認したため、緊急補修を実施した。
20	1月16日	新千歳空港	滑走路	B滑走路において、雨水の凍結融解による剥離が発生したため、緊急補修を実施した。
21	2月10日	成田国際空港	誘導路	飛行場面点検時にW10誘導路付近で骨材の飛散を発見し、緊急清掃を実施した。
22	3月30日	成田国際空港	滑走路	B滑走路のB4誘導路交差部付近で、滑走路標識の塗装と思われる破片の散乱を発見し、緊急清掃を実施した。

## 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9日	八丈島空港	滑走路近傍	化学消防車の走行訓練中、滑走路の手前10mの地点でエンジンが停止、走行不能となった。(原因は、燃料噴射ポンプの不具合)
2	6月3日	岡山空港	消防車庫	放水訓練を実施後、放水ポンプエンジンを停止できなくなり、その状態で消防庁舎に帰庁。ポンプエンジンを停止させるため、走行用エンジンを停止したところ、再始動できなくなった。(原因は、キーシリンダーからメインスイッチの間のヒューズ切れ)
3	7月7日	南紀白浜空港	消防車庫	朝の点検では異常は見られなかったが、車両走行確認のためエンジンを始動し出発しようとしたところ、走行できなくなっていた。(原因は、エアタンク空気圧力低下によりパーキングブレーキがロック状態だったもの。及び、それを知らせるエアメーター警報ブザー、パーキングブレーキスイッチの故障)
4	7月12日	鹿児島空港	消防車庫	仕業点検時にエンジンを始動しようとしたところ、エンジンがかからなかった。(原因は、セルモーターブラシ焼損による故障)
5	7月30日	函館空港	消防車庫	消防車のフロント・リア、リレーバルブからの空気漏れにより、制動に必要な空気圧が確保できなくなった。(原因は、エアタンク内で生じた錆がはがれ、リレーバルブに挟まったことによるバルブの開閉不良。)
6	12月29日	松山空港	消防車庫	勤務交代の点検において、イグニッションキー内部回路の接触不良により、エンジンを始動できなかった。
7	12月8日	種子島空港	消防車庫	始業前点検時において、エンジンが始動するが、ギアが入らない状態となり、走行不能となった。
8	12月22日	利尻空港	消防車庫	始業前点検において、消火剤漏れがあり、消火ポンプが使用できなかった。
9	12月31日	山形空港	エプロン	化学消防車の訓練走行中、走行不能となった。(原因は、トランスファー(動力分配機構)の破損)
10	1月6日	福江空港	その他	空港消防署が化学消防車定期放水試験を実施しようとしたところ、放水不能であることが判明した。(原因は、メインコントローラーのポンプ出力にかかるヒューズ切れ)
11	3月6日	山口宇部空港	誘導路	車両走行点検において右側エンジンが停止し誘導路上で走行不能となり、エンジンの再稼働を試みるが左側エンジンは稼働するものの、右側エンジンは稼働せず走行不能となった。

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	6月23日	東京国際空港	滑走路	航空機牽引車が航空機をトローリングする際、A滑走路上(誘導路L2付近)において走行不能となったため、当該滑走路を1時間閉鎖した。
2	8月18日	東京国際空港	その他	仮設場周柵門扉基礎の撤去作業中、警備センサー用埋設ケーブルを切断した。周辺の警備センサーと管理カメラが停止し、立哨警備を30時間行った。
3	1月25日	東京国際空港	着陸帯	貯水槽の設置工事において、工事車両が着陸帯でスタックした。当該工事車両の移動のため、滑走路を1時間閉鎖した。
4	3月26日	東京国際空港	滑走路	航空灯火・電気技術官の夜間工事において配管設置後、舗装の埋め戻しを行わず、早朝のランウェイチェックでも見落とし、2日後の昼間のランウェイチェックで発見し、緊急補修のため滑走路を1時間30分閉鎖した。
5	7月13日	大分空港	滑走路	滑走路地盤改良工事において、改良材(固結材)の圧入時に滑走路が隆起する事象が発生。規定縦断勾配を逸脱し、運用開始までに復旧できなかったため、滑走路を7時間閉鎖した。
6	9月5日	名古屋空港	着陸帯	着陸帯における草刈り作業中、灯火工事により、設置されていた誘導路灯の仮設ケーブルを誤って草刈り作業で切断した。誘導路W7の誘導路灯が不点となった。

(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	発生事案概要
1	4月1日	大阪国際空港	エプロン	急患搬送に伴い、車両2台(救急車及びタクシー)を当該機到着スポット52番まで先導する際、ランプ車両通路を逸脱した上、飛行場管制所の許可なくABLをこえエプロン誘導路R6を横断した。
2	4月19日	東京国際空港	誘導路	作業員がスポット114番からスポット115番まで移動する際、管制塔の許可を得ず誘導路Vを徒歩で横断した。
3	4月29日	中部国際空港	エプロン	沖止めのオープンスポットから整備車両が、PTB側に戻ってくる際に、ブッシュバックした航空機によりサービスレーンがふさがれていたため、サービスレーン以外のスポット誘導経路を管制官の許可なく横断した。
4	6月19日	函館空港	滑走路	午後の定時点検において、誘導路T3～T1までの走行許可を得ていたがT2誘導路点検中に管制官の許可を得ることなく停止位置標識を超えて滑走路に一部進入した。
5	7月13日	大分空港	誘導路	工事車両が、中央門から車両通行帯、スポット5より後方P2誘導路、P1誘導路、T1誘導路経由、滑走路内工事場所へ向かった際、管制機関からの許可を受けずに誘導路を走行した。(当時は滑走路は閉鎖されていたが、誘導路はオープンの状態であった。)
6	8月2日	東京国際空港	誘導路	トーバレス航空機牽引車が航空機を牽引し、スポット302番からスポット57番に向け走行中、誘導路K及び誘導路Eの交差点付近において管制塔との無線交信が不可となり、走行許可が伝達できない状態となった。
7	8月14日	大阪国際空港	誘導路	機材トラブルにより、誘導路で停止した航空機を移動させるため、牽引車が機側に向かった際、ランプ車両通路を走行せず、管制塔の許可なくR6を横断した。

番号	発生日	報告機関	発生場所	発生事案概要
8	8月19日	成田国際空港	滑走路	ケータリング車両が、通常ルートの通行止めに伴い、緊急時用ルートにて空港内へ入場し、場周道路を進行したが、ターミナルへの連絡通路があると思い込み、緊急車両通行帯を走行し、A滑走路着陸帯に無許可で進入した。
9	8月24日	成田国際空港	誘導路	誘導路において立往生している航空機のため、担当整備士が機体状況の確認を行うため整備連絡車両にて機側へ向かったところ、R～S1 誘導路を管制官の許可なく横断してしまった。
10	8月29日	東京国際空港	誘導路	車両が、管制塔の許可を受けずに誘導路横断通路を走行し、誘導路J及びKを横断した。
11	9月5日	中部国際空港	エプロン	オープンスポットへ移動する際、サービスレーンを渡る必要があることは認識していたが、車両により横断しなければならないところを、徒歩で横断してしまった。
12	9月12日	中部国際空港	滑走路	臨時点検実施の際、管制所よりA6北側保安道路に入って待機するよう指示を受け、当該保安道路に進入しようとするも保安道路の入り口が確認できず、誤って一時的に停止線を越えて滑走路側に進入した。
13	10月4日	東京国際空港	滑走路	航空機牽引車が航空機を牽引し、スポットN24からスポットRU4に向け走行中、誘導路Tにおいて管制塔からA滑走路手前待機を指示されていたが、停止線を見過ごして滑走路に進入した。
14	10月15日	東京国際空港	誘導路	警備車両が機側警備担当者を当該スポットへ搬送した際、誤って車両通路ではない場所を走行し、誘導路を無許可で横断した。
15	10月19日	東京国際空港	誘導路	車両が、管制塔の許可を受けずに誘導路横断通路を走行し、誘導路Jへ進入した。
16	10月22日	福江空港	滑走路	除草作業をしていた車両が、作業現場から管理事務所へ戻る際に、福岡FSCへ無線連絡をしないまま滑走路へ進入した。
17	11月1日	新千歳空港	誘導路	臨時点検中、管制官より誘導路B8N上で待機するよう指示があり、誘導路B8Nで旋回しB滑走路向きに停止したが、停止位置を確認したところ、停止位置標識から4mほどA滑走路側に進入していた。
18	11月1日	東京国際空港	誘導路	工事作業員が、誘導路の閉鎖開始時間を誤り、供用中のA誘導路(W誘導路交差点)に無許可進入し、設置した。
19	11月10日	那覇空港	誘導路	維持工事における巡回点検時に、新人教育に意識が集中してしまい、緊急機によりA5誘導路が一時閉鎖解除状態であったことを失念し、管制塔の許可を得ず、A5誘導路に進入し閉鎖区域を示すカラーコーンを誤った位置に設置した。
20	12月13日	関西国際空港	誘導路	駐機中の航空機の本No.2エンジン保護カバー1枚が風によりA12誘導路上へ飛散し、乗務員(外国人)が飛散物回収のため誘導路に徒歩にて進入していた。
21	1月12日	大阪国際空港	滑走路	車両において、臨時点検を実施していた折、B誘導路点検中に管制指示により、A滑走路横断後、格納庫前に一旦離脱した。離脱後、管制塔から「E1からSPOT6点検支障なし。」と許可を受け、当該車両は点検中断地点から点検を再開したが、当該車両がA滑走路停止線を越えたエリアに無許可で進入した。
22	1月18日	東京国際空港	誘導路	車両が、管制塔の許可を受けずに誘導路横断通路を走行し、誘導路J,Kを横断した。

番号	発生日	報告機関	発生場所	発生事案概要
23	1月21日	東京国際空港	滑走路	T8誘導路フィレット拡幅工事作業終了後、着陸帯 I に存在するハンドホール付近で、ケーブルが絡まり、断線しそうになったので、管制塔の許可を得ず、作業員2名が着陸帯 I に進入し、絡まったケーブルを解く作業を行った。
24	3月12日	成田国際空港	誘導路	警備員先導のもと重機を搬入しようとしたところ、先導を命じられた警備員が目的地を勘違いし、誤ったルート在先導した結果、供用中のC誘導路を管制官の許可を得ることなく進入した。
25	3月16日	函館空港	誘導路	スポットで機体整備中の整備士が、機内に仮置きしたダンボール箱2個を持って帰投する際、ダンボールの中から書類及びビニール袋が誘導路に風で飛ばされたため、徒歩で追いかけてエプロン境界線を越えて誘導路へ無許可で立ち入った。

## 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	発生事案概要
1	5月3日	東京国際空港	誘導路	当該機はプッシュバックした後、管制官から誘導路P8→B→L11の走行指示を受け、地上走行を開始したが、閉鎖中の誘導路B5に誤進入した。
2	8月24日	成田国際空港	誘導路	当該機は、A滑走路(16R)へ向けて誘導路を走行していたが、W誘導路(W9からW10の間)にある廃止された旧W10誘導路に誤進入した。
3	12月10日	東京国際空港	誘導路	航空機牽引中の牽引車がトローリング中に、管制官から誘導路A経由、A4Bを進行しA滑走路手前での待機を指示されたが、閉鎖中の誘導路A2へ進入した。
4	1月29日	東京国際空港	誘導路	到着機がスポットへ向かう際、管制官から「誘導路L→M→P8」と指示されたが、「誘導路L→M→P」と走行して閉鎖中の誘導路Pへ進入した。

### Ⅲ. 安全監査実施状況

#### 1. 公共用空港（平成27年度～平成29年度）

##### （1）安全監査の種類と目的

###### ①定期検査

3年に1回、航空法第47条に基づき、保安上の基準に基づく空港施設・運用業務の適切な遂行の確保を目的に実施する検査。

###### ②SMS監査

3年に1回、大規模空港を対象に、安全に係るリスクの管理状況など、SMSに限り、その適切な遂行の確保を目的に実施する監査。定期検査と異なる年度で行う。

###### ③臨時検査

空港管理者に変更があり、空港施設・運用業務における安全の確保の実効性や継続性を確認する場合に行う検査。

##### （2）安全監査実施空港数

###### ①定期検査の実施空港数

	平成27年度	平成28年度	平成29年度
大規模空港 (8空港)	3	2	3
国等管理空港 (23空港)	8	7	8
地方等管理空港 (64空港)	21	21	22

###### ②SMS監査の実施空港数

	平成27年度	平成28年度	平成29年度
大規模空港	2	1	3

###### ③臨時検査の実施空港数

	平成27年度	平成28年度	平成29年度
大規模空港	—	2	—
国等管理空港	—	—	1

### (3) 不適切事項

定期検査等において、航空法の保安上の基準や航空法に基づく関連基準等に適合していないと認められた事項をいう。

不適切事項が確認された場合、空港管理者は、一定期間内に不適切事項を改善するための計画を策定し、提出する必要がある。

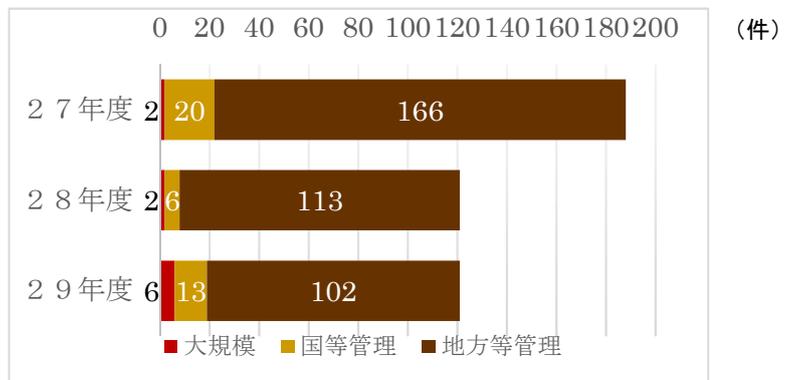
#### ①定期検査における不適切事項

過去3年間（全空港管理者）の定期検査における不適切事項について、「大規模空港」、「国等管理空港」、「地方等管理空港」に着目して整理した。

#### ・ 不適切事項の内訳

不適切事項（430件）のうち、大規模空港（8空港）の割合は2%、国等管理空港の割合は9%、地方等管理空港の割合は89%となっている。

平成27年度定期検査（対象32空港）の不適切事項は188件であったが、平成28年度定期検査（対象30空港）と、平成29年度定期検査（対象33空港）の不適切事項は、両年度共に121件となっている。

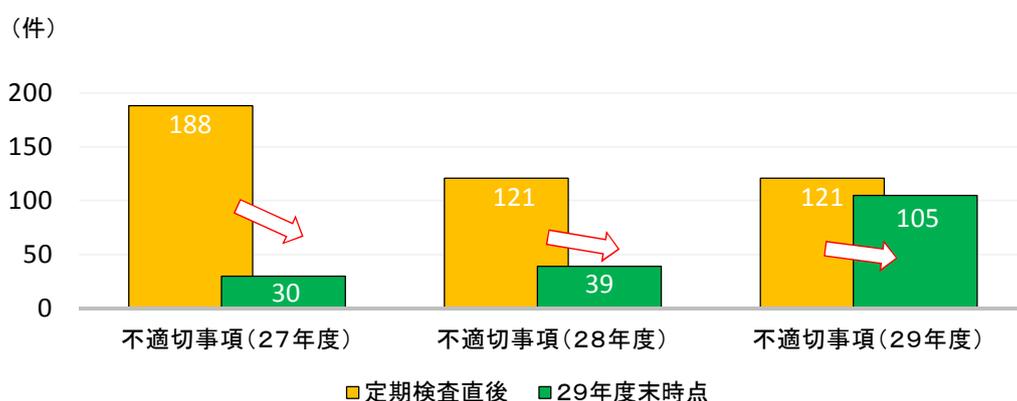


②定期検査において確認された不適切事項の是正状況

不適切事項に対する是正が完了した場合は、航空局もしくは地方航空局が是正内容を確認し、妥当性を確認できた場合に、不適切事項の処理が完了する。

・ 不適切事項の是正状況

平成 29 年度に確認した不適切事項は、検査後の期間が浅いため、未是正分が一定程度残っているが、平成 27 年度、28 年度については、空港管理者等の努力によりその大半が是正されている。



(4) 検査実施時の検査項目と主な検査内容

検査対象となる検査項目と主な内容は以下の表の通り。

表中の「空港保安管理規程とは」、航空法の保安上の基準に従って空港の管理を適切に行うために、空港管理者が定める空港の管理運用を行うための規程である。

検査項目	検査内容(主なもの)
総則	空港保安管理規程の管理状況 等
基本施設等管理	基本施設の管理状況、維持管理・更新計画 等
障害物管理	制限表面の監視、新たな開発の監視 等
消火救難体制	消火救難体制の整備、空港緊急時対応計画 等
危険物・高圧ガス	危険物の貯蔵・取扱・運搬、高圧ガスの取扱 等
空港運用業務	制限区域立入り・車両使用の取扱 等
安全管理システム	安全管理体制、定期的な安全教育 等

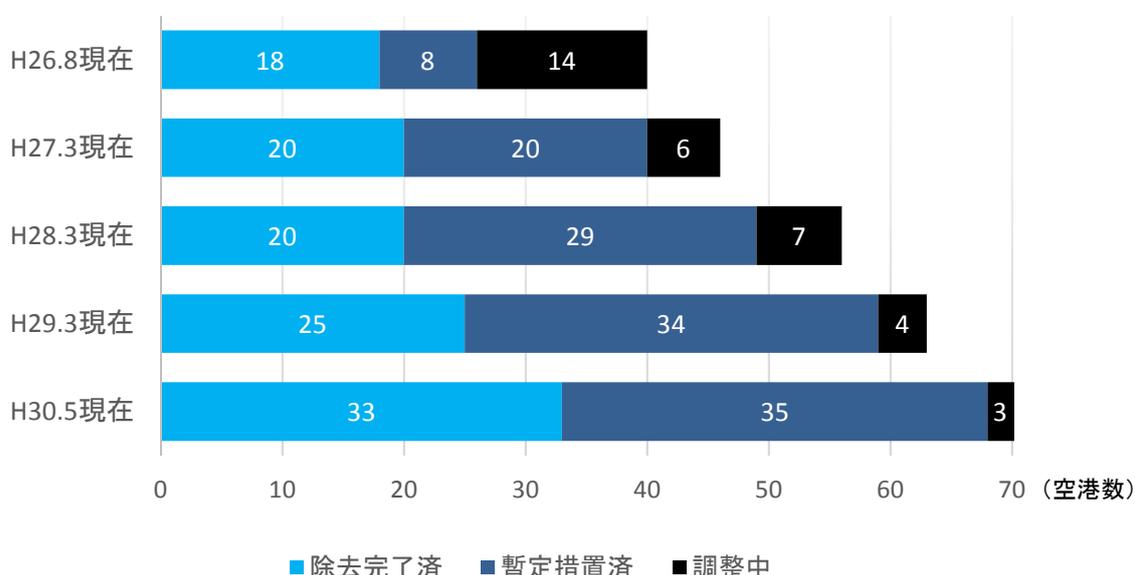
## (5) 空港の安全監査に伴う効果（制限表面）

平成 26 年 4 月に「空港保安管理規程（セイフティ編）ガイドライン」を策定基準化し、制限表面の測量調査を最低 5 年に 1 回と義務づけた。

制限表面の突出物件を発見した際、当該物件が除去されるまでの空港の安全確保に必要な暫定手順を定めている。（計器飛行方式への影響判定⇒航空情報の発行等）

平成 30 年 5 月現在、最新の測量結果精査中を除く、制限表面の突出物件が発見された 38 空港のうち 35 空港で、上記暫定措置の完了が確認されている。

### 障害物件のフォローアップ対象空港



- ▶ 除去完了済：障害物件の除去が完了しており、航空情報も解除済
- ▶ 暫定措置済：計器飛行方式の影響判定及び航空情報発出済
- ▶ 調整中：測量データ精査中等により、暫定措置未完了

※定期検査対象 95 空港のうち、27 空港は制限表面の突出物件がないことが確認されている。

## 2. 公共用ヘリポート（平成 26 年度～平成 28 年度）

### (1) 定期検査の周期と項目

公共用ヘリポートの定期検査については、公共用空港同様 3 年に 1 回行っていたが、規程改正に伴い平成 29 年度から 6 年に 1 回の実施となったため、平成 29 年度の定期検査は該当なし。なお、検査項目は、公共用空港と同一である。

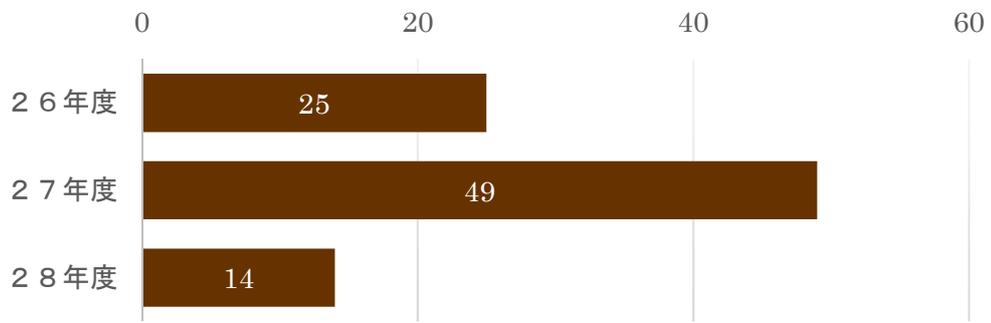
(2) 定期検査実施数

	平成26年度	平成27年度	平成28年度
公共用ヘリポート (20)	7	7	6

(3) 不適切事項

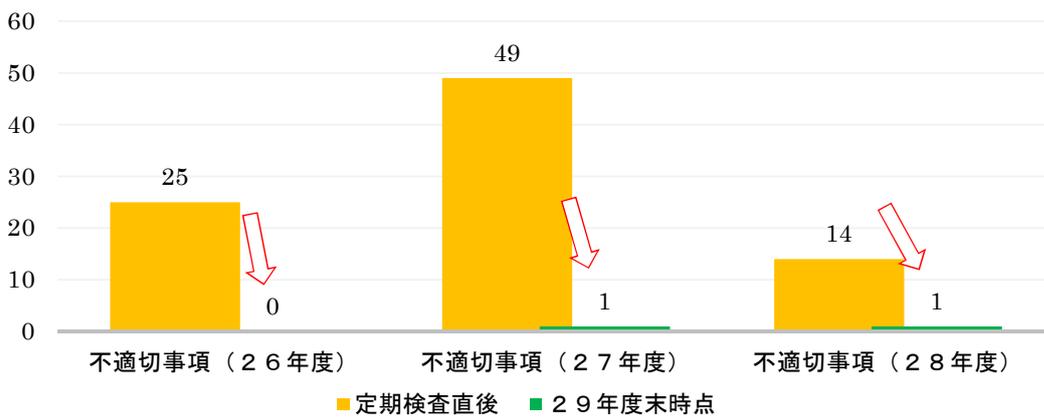
①不適切事項の内訳（年度別）

平成26年度から28年度までの不適切事項の総数は88件となっている。



②不適切事項の是正状況

公共用ヘリポートでは、不適切事項に対する是正率が高い。



### 3. 非公共用飛行場・ヘリポート

#### (1) 定期検査周期

非公共用飛行場・ヘリポートの定期検査については、6年に1回実施している。

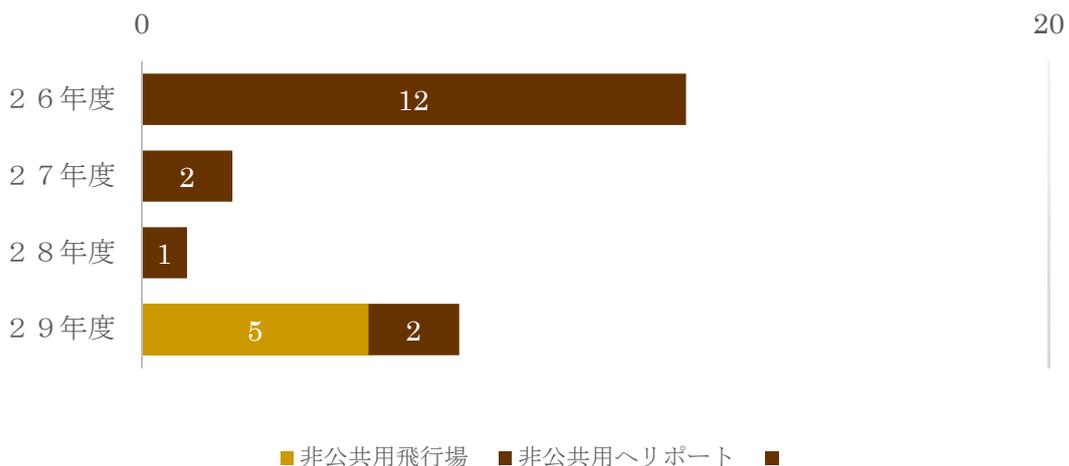
#### (2) 定期検査実施数

	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度
非公共用 飛行場 (3飛行場)	1	1	—	1
非公共用 ヘリポート (54)	12	15	13	14

#### (3) 不適切事項

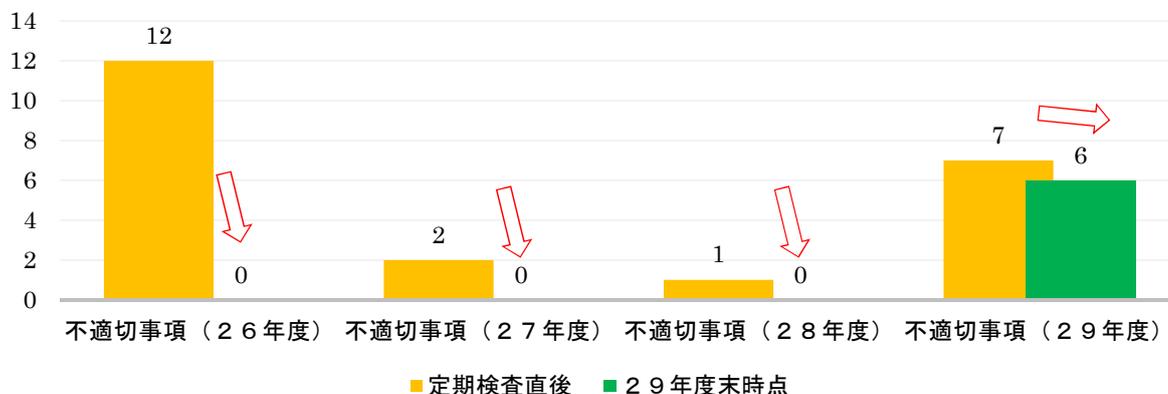
##### ①不適切事項の内訳（年度別）

平成26年度から28年度までの不適切事項の総数は22件となっている。



②不適切事項の是正状況(年度別)

平成 29 年度分については、検査後の期間が浅いため、未是正分が一定程度残っているが、平成 26 年度から 28 年度については、全て是正されている。



(4) 検査実施時の検査項目と主な検査内容

検査対象となる検査項目と主な内容は以下の表の通り。

検査項目	検査内容(主なもの)
基本施設等管理	基本施設の管理状況、維持管理・更新計画 等
障害物管理	制限表面の監視、新たな開発の監視 等
消火救難体制	消火救難体制の整備、緊急時対応計画 等
場内管理	設備機能確保のための点検・清掃の実施状況 等