

平成 26 年 9 月 11 日制定（国官参事第 886 号）
平成 29 年 3 月 10 日一部改定（国官参事第 1204 号）
平成 31 年 1 月 31 日一部改定（国官参事第 1251 号）

航空事業安全室長

航空法第 111 条の 4 に基づく安全上の支障を及ぼす事態の報告要領細則

I. 目的

本細則は、「航空法第 111 条の 4 に基づく安全上の支障を及ぼす事態の報告について」（平成 18 年 9 月 26 日付け、国空航第 530-2 号、国空機第 661-2 号）に規定した航空法（昭和 27 年法律第 231 号）第 111 条の 4（同法第 124 条において準用する場合を含む。）に基づく報告並びに航空法施行規則（昭和 27 年運輸省令第 56 号。以下、「規則」という。）第 221 条の 2 第 3 号及び第 4 号の具体的な事例の要領の細目的な事項を定めるものである。

II. 定義

本細則における用語の定義は、次のとおりとする。

- 1 「運航」とは、航空機を本来の目的に従って活動させることをいう。
- 2 「航行中」とは、地上走行（牽引車による牽引を含む）を開始したときから地上走行を終了するまでの間をいう。
- 3 「運航整備」とは、航空機が到着してから、次の飛行に出発する前までの間に行う整備点検作業（定時整備を除く。）をいう。
- 4 「定時整備」とは、使用時間、飛行回数等により周期を設定し、一定期間内に実施する各種作業の総体をいう。
- 5 「特別整備」とは、定時整備及び運航整備等通常行われる整備作業以外のものをいう。
- 6 「装備品整備」とは、装備品に関する整備作業をいう。
- 7 「非常設備、非常用装置、非常用装備品、救急用具」とは、規則第 150 条に規定される救急用具、「本邦航空運送事業者が行う航空運送事業に使用される大型飛行機に係る装備等の要件」（平成元年 12 月 1 日付け、空航第 769 号・空検第 928 号）に示されるもの及び酸素供給装置をいう。

III. 規則第 221 条の 2 第 3 号及び第 4 号の具体的な事例

規則第 221 条の 2 第 3 号及び第 4 号に定める事態に該当するかどうかの判断を行うに当たっては、以下に掲げる内容及び別添 1 を参考にすること。ただし、以下に掲げる事態

のうち、航空法（昭和 27 年法律第 231 号。以下「法」という。）第 76 条第 1 項各号に掲げる事故及び法第 76 条の 2 に規定する事態（重大インシデント）に該当するものは、規則第 221 条の 2 第 3 号及び第 4 号に定める事態には該当しないものとする。また、規則第 221 条の 2 第 3 号及び第 4 号に定める事態に該当するか否かについて疑義が生じた場合は、国土交通省航空局安全部航空事業安全室まで問い合わせること。

1 規則第 221 条の 2 第 3 号に定める事態とは、次に掲げる事態のいずれかに該当する場合をいう。

1.1 規則第 221 条の 2 第 3 号イ：「航空機の構造が損傷を受けた事態」とは、航空機の機体構造部分（※1）が損傷を受けた事態（※2）又は脱落した事態であって、当該損傷が構造修理（スムースアウトを除く。）を必要とし、そのまま修理を持ち越すことが許容されないもの（ただし、翼端（回転翼を含む）、尾部等を滑走路、地上の物件等に接触させて損傷した場合（※3）にあつては、修理を持ち越すことが許容されていても報告対象とするが、離着陸時に尾部を接触させた場合を除き、修理を持ち越さずに修理した場合にあつては、報告対象としない。）をいう。なお、本事態については、航行中に発生若しくは発見したもの又は運航整備中に発見したものであつて、当該航空機の修理が規則第 5 条の 6 の表に掲げる作業区分のうち小修理又は大修理に該当する場合のみが対象となる。

※1 「機体構造部分」とは、一次構造部分（主翼、胴体、尾翼、操縦翼面、操縦装置、着陸装置等）及び二次構造部分（フェアリング、ノーズレドーム、主翼前縁及び後縁フラップ、着陸装置格納扉等）をいう。

※2 FOD（鳥衝突等）及び被雷により損傷を受けた場合は、報告対象としない。

※3 離着陸の際、テイルスキッドを滑走路に接触させた事態は、擦過傷程度の損傷があること及び尾部の接触自体が航空機の正常な運航に安全上の影響を及ぼす事態に該当することから、報告対象とする。

1.2 規則第 221 条の 2 第 3 号ロ：「航空機に装備された安全上重要なシステムが正常に機能しない状態となった事態」とは、次に掲げる事態のいずれかに該当する場合（ただし、航行中に発生若しくは発見したもの又は運航整備中に発見したものに限る。）をいう。

1.2.1. 発動機、プロペラ、回転翼及び補助動力装置

- a. 飛行中の 1 基以上の発動機のフレームアウト、停止及びその可能性がある重大な不具合
- b. 発動機、プロペラ、回転翼、補助動力装置及びエア・スターターにおける高速

- 回転部品のオーバースピード又は速度調節が不可能となるような不具合
- c. 発動機又は発動機に関連した装置及び構造の損傷又は不具合のうち、以下のいずれかに該当する事態
- ① 内部部品の外部飛散
 - ② 制御できない火炎の発生又は高温ガスの放出
 (Tail Pipe Fire、トーチング等の残留燃料に着火した場合及び航空機乗組員の操作に起因するホット・スタートを除く。)
 - ③ 逆推力の不作動又は意図しない作動
 (「逆推力の意図しない作動」とは、操縦者が意図しなかったにもかかわらず逆推力装置が作動した場合をいう。なお、展開後収納できなかった場合は報告対象としない。)
 - ④ 推力又は回転数の制御不能
 - ⑤ 発動機架構造の損傷
 (そのまま修理を持ち越すことが許容されないものに限る。)
 - ⑥ 発動機の構造部材又は重要装備品の一部又は完全な喪失
 - ⑦ 乗客を行動不能にする有毒性の高密度ガス又は生成物の発生
 - ⑧ 通常の操作手順では発動機を停止できない不具合
 - ⑨ 発動機リミッター又はリミッターを制御する装置が必要な場合に作動しなかった場合又は不用意に作動した場合
 - ⑩ 発動機の異物吸引による損傷 (FOD)
 (当該損傷の修理をそのまま持ち越すことが許容されないものに限る。)
- d. プロペラ系統の損傷又は不具合のうち、以下のいずれかに該当する事態
- ① 航空機乗組員の操作とは逆方向の推力の発生
 - ② プロペラの一部の飛散
 - ③ プロペラの過大なアンバランス
 - ④ **Minimum In-flight Low-pitch Position** 未満への意図しないプロペラ・ピッチの変化
 (操縦者の意図とは関わりなくプロペラ・ピッチが「**Minimum In-Flight Low-pitch Position** 未満」まで変化した場合を報告対象とする。)
 - ⑤ プロペラ・フェザリングの不作動
 - ⑥ プロペラ・ピッチ変更の不作動
 - ⑦ 可動範囲における意図しないプロペラ・ピッチの変化
 - ⑧ 制御できない不安定なトルク又はプロペラ回転速度
 - ⑨ プロペラ関連部品の飛散
- e. 回転翼及び回転翼関連部品の重大な不具合
- ① 回転翼制御の不調の要因となる主回転翼のギアボックス及びその付属部

品の損傷又は欠陥

② 尾部回転翼、トランスミッション及び同等のシステムの損傷

f. 補助動力装置の重大な不具合

① ETOPS、MEL 等の要件により、補助動力装置が運航中作動していることが必要とされている場合において、補助動力装置が停止又は故障した場合

② 補助動力装置を停止しようとしたときにこれを停止することができなかった場合

③ 飛行中、補助動力装置が必要なときにこれを始動することができなかった場合

1.2.2. 与圧系統

a. 機内の減圧

b. 飛行計画の大きな変更を要した与圧系統の機能不良

（ 「飛行計画の大きな変更」は、巡航中における巡航高度変更に限定しない。
また、与圧系統の機能が維持できないため、出発空港等へ引き返した場合を含む。）

c. 扉若しくは窓が完全には閉じていないまま又は完全に閉じていることを確認できないまま航行した場合

1.2.3. 自動操縦装置

a. 自動操縦装置による機体制御に重大な支障が生じた場合

b. 自動操縦装置の切断機能の不作動

1.2.4. 通信・通話

a. 飛行中すべての通信手段が機能喪失した事態

b. 機内放送（PA : Passenger Address）が使用できないような機内放送装置（Passenger Address System）の故障
（緊急脱出の際に支障が生じるものに限る。）

1.2.5. 電気系統

a. 1 系統以上の主電気配電系統の機能喪失

発電機の不具合のうち、ラムエアタービン等非常用発電系統に該当する事態は、1.3.2.aによる報告対象とする。また、補助動力装置の場合は1.2.1.f①による報告対象とする。ただし、発電機に不具合が発生したものの、他の電源により主電気配電系統の機能喪失に至らない場合を除く。
なお、発電機が複数故障した場合は、重大インシデントに該当する可能性があることに注意する必要がある。

1.2.6. 操縦系統

- a. フラップ又はスラット等の非対称な作動
(Indicationの不具合等、誤表示であることが明確な場合を除く。)
- b. 主操縦系統又は関連タブ及びロックシステムにおける作動の制限、固着、鈍い反応又は反応の遅れ
- c. 操縦舵面の意図しない動き
(「意図しない動き」とは、操縦者の意図に反して舵面(flight control surface)が動いた、若しくは動かなかった場合、又は操縦者の意図を超えて舵面が動いた場合をいう。)
- d. 操縦系統の機械的結合の分断又は故障
- e. 操縦性の低下
- f. 飛行中の航空機乗組員用座席の調節機能の喪失
(操縦に支障が生じるものに限る。)

(注) スポイラーについては、a、c、d又はe項のいずれかに該当する場合を報告対象とする。

フラップについては、a、d又はe項のいずれかに該当する場合に報告対象とする。

1.2.7. 燃料系統

- a. 燃料搭載量の表示が喪失又は誤表示となる燃料油量計系統の故障
- b. 燃料の損失、火災の危険又は装備品若しくは滑走路の重大な汚染のおそれがある燃料の漏洩
- c. 燃料放出機能の喪失のおそれがある燃料放出系統の故障又は欠陥
- d. 燃料の供給又は分配に重大な支障をきたした燃料系統の故障又は欠陥
- e. 燃料移送機能の喪失又は使用可能燃料の一部使用不可

1.2.8. 油圧系統

- a. 1系統の油圧系統の機能喪失
(ETOPS運航に限る)

- b. 主油圧系統の一部を隔離するシステムの故障

1.2.9. 防除氷系統

- a. 各種感知器の加熱システムのうち、2個以上の機能喪失
- b. 航空機の性能又は操縦性に重大な影響を与えた機体への異常な氷の付着
(防除氷系統が正常に機能している状況で機体への異常な氷の付着があった場合を含む。)

1.2.10. 表示、警報

- a. 警報機能 (Red Warning) の機能喪失
(「Red Warning」とは、直ちに修正操作を必要とする警報を指し、Warning Message Appear、Warning Light の点灯又は Aural Warning をいう。なお、TCAS 及び GPWS の故障を含め、警報機能の喪失に該当する不具合が発生した場合は報告対象とする。)
- b. グラス・コクピットにおける表示及び警報機能を有する2個以上の表示装置又はコンピュータの機能喪失又は故障

1.2.11. 着陸装置、ブレーキ及びタイヤ

- a. ブレーキにおける火災の発生
(消火作業を要する場合に限る。)
- b. ブレーキ性能の重大な機能喪失
- c. 機体の直進走行に重大な支障をきたした非対称なブレーキの作動
- d. 非常脚装置の不作動
- e. 意図しない着陸装置又は脚格納室扉の展開又は引込
(「意図しない着陸装置又は脚格納室扉の展開又は引込」とは、操縦者の意図に反して脚等が展開され、又は引き込まれた場合をいう。)
- f. 着陸装置又は脚格納室扉の不確実な展開又は引込
(「着陸装置又は脚格納室扉の不確実な展開又は引込」とは、操縦者が脚等の展開又は引込を意図したにもかかわらず、脚等が確実に展開されず、又は引き込まれなかった場合をいい、センサー、電線等の不具合により誤って表示された場合を含む。ただし、誤表示が直ちに修正された又はその場で明らかに誤指示であることが確認された場合を除く。)
- g. 複数のタイヤの破裂

1.2.12. 航法システム及びエア・データ・システム

- a. 飛行計画上必要な航法システムの機能喪失又は同システム内の複数の装置の

故障

- b. 飛行計画上必要なエア・データ・システムの機能喪失又は同システム内の複数の装置の故障

1.2.13. 酸素供給

- a. 操縦室における酸素供給機能の喪失
- b. 一人以上の乗客に対する酸素供給機能の喪失
- c. 客室乗務員に対する酸素供給機能の喪失

1.2.14. 抽気系統

- a. 機体構造の損傷を誘引した抽出空気の漏洩
- b. すべての抽気系統が機能喪失した事態
(飛行計画上抽気系統の作動が必要な場合に限る。)
- c. 抽出空気の漏洩を検知できない抽出空気漏洩感知システムの故障

1.2.15. 視界

- a. 操縦室風防の着氷や亀裂等により、航空機乗組員の視界が大きく妨げられた事態
(Wiper が不作用となった場合等、視界が大きく妨げられたと航空機乗組員が判断した場合は、報告対象とする。)

- 1.3 規則第 221 条の 2 第 3 号ハ：「非常用の装置又は救急用具が正常に機能しない状態となった事態」とは、次に掲げる事態のいずれかに該当する場合（ただし、航行中に発生若しくは発見したもの又は運航整備中に発見したものに限る。）をいう。

1.3.1. 防火系統

- a. 火災・煙の検知機能の喪失又は検知機能が低下するおそれがある警報装置の故障又は欠陥

「検知機能が低下するおそれ」とは、複数のセンサーにより火災等を検知しているエリア（貨物室等）において、一部のセンサーの故障又は欠陥のために当該エリアにおける火災等の検知機能が低下するような場合をいう。ただし、Fail Safe の目的で 2 系統装備されている場合で、そのうちの 1 系統に故障又は欠陥が生じたものの同検知機能が低下しない場合を除く。

- b. 実際に火災又は煙が発生しても警報を発生しなかった場合

1.3.2. 非常装置等

- a. 非常用発電系統の故障
- b. 非常用油圧系統の故障
- c. ラムエアタービンの意図しない作動

（「ラムエアタービンの意図しない作動」とは、操縦者が意図していないにもかかわらず、ラムエアタービンが展開した場合をいう。なお、操縦者が意図したにもかかわらずラムエアタービンが展開しなかった事態は、1.3.2.a 又は 1.3.2.b に該当する。）

- d. 緊急脱出信号発生装置、すべての非常脱出口及び非常用照明灯を含む非常設備、非常用装置、非常用装備品又は救急用具の故障

（酸素供給装置にあつては、予備として装備されている同装置等を使用することによって、安全上の低下が認められなかった場合は、報告対象としない。Pre-Flight Check時に発見されたEmergency Path Light等の消灯は、報告対象とする。ただし、Bulb切れであつて消灯の状態が、Operation及びMaintenanceの項目が設定されていない運用許容基準（MEL）を適用できる場合を除く。なお、定時整備中に発見した同様の不具合は、2.2の報告対象とする。）

- e. 緊急脱出信号発生装置、すべての非常脱出口及び非常用照明灯を含む非常設備、非常用装置、非常用装備品又は救急用具の不適切な操作
- f. 各系統に組み込まれた保護機能又は非常用システムの不作動又は故障
- g. 救急用具の不足
(規則第150条に規定する数量を満たさない場合)

1.3.3. 航空機、装備品若しくは搭乗者の安全を損なうおそれ又は緊急脱出を著しく阻害するおそれのある手荷物の収納若しくは貨物の搭載

1.4 規則第 221 条の 2 第 3 号ニ：「運用限界の超過又は予定された経路若しくは高度からの著しい逸脱」 とは、次に掲げる事態のいずれかに該当する場合をいう。

1.4.1. 飛行規程に定める運用限界を超えた事態

- a. 運用限界を超えた結果、機体に損傷を生じ、又は重要なシステムの装備品に損傷を生じた場合
- b. 運用限界を超えた結果、操縦性に影響を与えた事態
- c. 搭乗者限界を超えて航行した事態
- d. その他、運用限界を超えた事態

（突風等により瞬間的に運用限界を超えた場合で、航空機乗組員による計器表示等のモニターに失念等がなく、通常の操作により運用限界内に調節が行われた場合を除く。）

1.4.2. 経路又は高度の逸脱

- a. 誤ったデータの入力又はデータベースの使用による経路又は高度からの著しい逸脱
- b. 航空機乗組員の操縦に関係なく発生した、意図しない経路又は高度からの著しい逸脱
- c. その他経路又は高度からの著しい逸脱

(注) 「経路又は高度からの著しい逸脱」とは、次に掲げるものをいう。

- ① 航空路の幅を逸脱したもの
- ② 直行経路、出発経路、到着経路若しくは待機経路(以下「経路等」という。)から著しく逸脱したもの又は経路等から逸脱し飛行禁止区域、飛行制限区域その他の航法上特に注意を要する区域に接近若しくは侵入したもの(国土交通大臣の許可を受けた場合を除く。)
- ③ 承認された巡航高度から当該高度における垂直間隔最低基準の2分の1以上の高度を逸脱したもの

- 1.5 規則第 221 条の 2 第 3 号ホ：「イからニまでに掲げるもののほか、緊急の操作その他の航行の安全上緊急の措置を要した事態」とは、次に掲げる事態のいずれかに該当する場合(ただし、航行中に発生又は発見したもの及び運航整備中に発見したものに限る。)をいう。

1.5.1. 航空機の緊急操作を要した事態

- a. 失速からの回復操作(耐空類別が「飛行機 輸送 T」である航空機に限る。)
- b. 離陸時に、臨界点速度(V_1)付近又は臨界点速度(V_1)を超えた速度で発生した安全を損なう又はそのおそれのある事態
(離陸中止、発動機出力の低下、タイヤの破損等。ただし、FOD(鳥衝突)等)により離陸を中止した場合を除く。)
- c. 異常姿勢からの回復操作
- d. 対地接近警報装置(GPWS)の警報に基づく回避操作
- e. 航空機衝突防止装置(TCAS)の回避指示(RA)に基づく回避操作

TCAS RAの指示には従ったが、上昇、降下、上昇率又は降下率の変更等の回避操作を実施していない場合を除く。

なお、TCAS RAに基づく回避操作を行った事態を報告する際には、可能な限り以下の詳細・周辺情報を「安全上の支障を及ぼす事態報告書」（別添2）に記載すること。

【事態の説明欄】

- ① RA 作動時の自機の飛行の状況
- ② RA 作動時の相手機の飛行の状況
- ③ RA の種類（Descend、Climb、Adjust V/S 等）
- ④ RA 作動前における相手機に関する航空管制機関からの情報の提供の有無
- ⑤ 相手機の視認の有無
- ⑥ 相手機の特徴（種類、型式等）

【不具合に関する要因分析、関連要因、再発防止対策欄】

RA が作動したと考えられる原因、RA が作動しなかった場合に相手機と接近する危険の有無

- f. 機材不具合又は航空機乗組員の異常により、管制機関に対し非常事態を宣言した事態

（ 「非常事態を宣言した事態」とは、「MAYDAY」又は「PAN-PAN」を宣言した場合をいう。）

1.5.2. 非常用の装置又は器具を使用した事態

- a. 火災警報の作動
（誤作動の場合を含む。ただし、誤作動が直ちに確認された場合を除く。）
- b. 消火装置の作動
- c. 緊急事態に対処するために非常設備、非常用装置、非常用装備品又は救急用具を使用した事態及び緊急操作を行った事態
- d. 航空機乗組員が航行中に酸素マスクを使用した事態
（通常の操作手順として酸素を使用する場合を除く。）

- 2 規則第 221 条の 2 第 4 号：「前三号に掲げるもののほか、航空機の構造の損傷、非常用の装置の故障、装備品又は部品の誤った取付け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」とは、次に掲げる事態のいずれかに該当する場合をいう。なお、本事態については、航行中に発生又は発見したもの及び整備中（運航整備、定時整備（A 整備、C 整備等）、特別整備、装備品整備等）に発見したもののすべてを含む。

2.1 航空機の構造の損傷

一次構造部分の亀裂、腐食、座屈、剥離等による損傷又は止め具が同時に複数個緩んだ場合若しくは外れた場合であって、規則第 5 条の 6 に規定する作業区分のうち大修理に該当する修理を要するもの。

（製造者のマニュアル、サービス・ブレイク等により修理方法が定められていない損傷が認められた場合に限る。ただし、FOD（鳥衝突等）及び被雷により損傷を受けた場合は、報告対象としない。）

2.2 非常用の装置の故障

緊急脱出信号発生装置、すべての非常脱出口及び非常用照明灯を含む非常設備、非常用装置、非常用装備品又は救急用具の故障（「整備規程審査実施要領細則」（平成 12 年 1 月 28 日付け、空機第 74 号）に規定する整備間隔又は限界使用時間の超過を含む）。ただし、1.3.2.d に該当するものを除く。

（酸素供給装置にあつては、予備として装備されている同装置等を使用することによって、安全上の低下が認められなかった場合は、報告対象としない。）

2.3 装備品又は部品の誤った取付け

航空機製造者又は装備品製造者により取り付けることが認められていない誤った装備品又は部品が取り付けられていた事態

（製造者は認めているが、運航者が認めていない部品を取り付けた場合に、点検間隔の相違を生ずるなどにより安全上の支障を及ぼす事態となる場合は、報告対象とする。）

2.4 その他（航空機構成部品の外れ）

当該構成部品が外れることにより搭乗者が負傷するおそれのある航空機構成部品が外れた事態

（航行中に発生したものに限る。なお、「航空機構成部品」とは、ギャレー、座席等を構成するもの（カート、リキッドコンテナ等）を含み、航空機に装備する部品全てをいう。）

2.5 その他（安全上の支障を及ぼす事態）

2.5.1 運航規程、整備規程等

航空機の運航又は整備に関し運航規程若しくは整備規程又はそれらの附属書（国土交通大臣又は地方航空局長の認可を受けたもの）によらない事態で、次に掲げるもの。

2.5.1.1 運航規程に関する以下の事態

a. 資格等関係

- ① 航空機乗組員又は客室乗務員が資格、乗務要件又は乗務割を満足しない状態、若しくは業務に従事する時間等の制限を超えた状態で乗務した事態
- ② 運航管理者が資格要件等を満足しない状態又は業務に従事する時間等の制限を超えた状態で飛行計画を承認した事態

(注) 運航規程又は同附属書において定められている資格要件等を報告対象とする。

b. 性能計算関係

- ① 許容される離陸（着陸）性能上の重量を超えて離陸（着陸）した事態

（緊急の措置として当該重量を超えた場合を除く。
なお、「離陸（着陸）性能上の重量」とは、使用する滑走路の条件、離陸経路、航路上の障害物等により制限される重量をいう。）

c. 出発前の確認関係

- ① 事実と異なる内容によって、出発前の確認を行った事態
- ② 運用許容基準（MEL）の適用が不適切な状態で運航した事態
（整備規程に関する事態を含む。）

d. 安全阻害行為（規則第164条の16に規定する事態関係）

乗務中の乗務員が、安全阻害行為等を行った事態

（業務で搭乗する整備士又は運航管理者等の行為を含む。）

e. 身体検査基準関係

- ① 航空機乗組員が、身体検査基準に適合しないまま航空業務を行った事態
- ② 航空機乗組員が航空機の正常な運航ができないおそれのある医薬品を服用して航空業務を行った事態

（「航空機乗組員の使用する医薬品の取扱いに関する指針」（平成17年3月30日付け、国空乗第491号）によらず、医薬品を使用した場合を報告対象とする。）

- ③ 航空機乗組員が、麻酔剤その他の薬品の影響で正常な運航ができない恐れがある状態で航空業務を行った事態

f. 酒精飲料関係

- ① 航空機乗組員が、酒精飲料の影響で正常な運航ができないおそれがある状態で航空業務を行った事態
- ② 航空機乗組員が、酒気を帯びた状態（アルコールが検知された状態を言う。）で飛行勤務を行ったことが確認された事態

③ 航空機乗組員が、運航規程又は同附属書に基づくアルコール検査を適切に行わずに飛行勤務を行った事態

④ 航空機乗組員が、運航規程又は同附属書に定められている飲酒禁止期間内に飲酒を行った事態

2.5.1.2 整備規程に関する以下の事態

a. 整備間隔等関係

機体及び装備品等の整備間隔又は装備品等の限界使用時間（Life Limited Parts の時間限界）を超えて運航した事態

（ 装備品等の限界使用時間にあつては、整備規程及び同附属書において、限界使用時間を定めることとなっているものを報告対象とする。）

b. 耐空性改善通報

耐空性改善通報の整備作業要求等によらず運航した事態

（ただし、一時的に延長が認められている場合を除く。）

c. 資格関係

確認主任者等の資格要件（限定の範囲）を満足しない者が整備後の確認を行った事態

d. 検査/整備関係

① 法定検査（耐空証明、修理改造、予備品証明検査等）を受検せず運航した事態

（ただし、法第11条第1項ただし書等の手続きを適切に行った場合を除く。）

② 航空機に対し整備又は改造したにも関わらず、適切な認定事業場等による確認を得ず運航した事態

③ 事実と異なる整備内容によって、整備の確認又は航空機基準適合証の発行を行った事態

（ただし、自社整備に限る。）

2.5.2 その他

a. 航空交通の指示関係

① 航空交通の指示を得ず滑走路に進入した事態

② 航空交通の指示を得ず離陸滑走（着陸）した事態

③ 管制通信が 30 分以上途絶した事態

（ 途絶した事態とは、航空交通の指示に従う必要があるにもかかわらず、当該指示を聴取していなかった場合をいう。）

b. 一部部品の脱落関係

「航空機に係る不具合の報告・通報について」（平成13年1月26日付け、国空

機第4号) に規定するカテゴリー I に該当する事態

c. 危険物関係

法第 86 条第 1 項によらず、同項の物件を輸送した事態。

(ただし、搭乗者が身につけ、携帯し、又は携行する物件であって、「航空機による爆発物等の輸送基準等を定める告示」別表第 18 に掲げる物件を、同表に定める数量、要件等によらず輸送した場合を除く。)

IV. 報告の期限

- 1 発見した日から起算して 3 日以内の報告とは、発生日を含め 3 日以内で、行政機関の休日を除くため、土曜日に発生した事態の報告期限は水曜日となる。なお、規則第 221 条の 3 に遅滞なく報告しなければならない旨規定されていることに留意すること。
- 2 自社整備工場又は委託先の工場等を含む整備中において不具合が発見された場合の報告期限については、発見した日から起算して遅くとも 7 日以内（装備品整備で発見されたものは 14 日以内）とする。
- 3 C 整備等重整備において不具合が発見された事態に係る報告の起算日については、製造者が大修理と判断した日等、大修理が確定した日である。なお、製造者の判定内容にかかわらず報告対象となる事案については、当該不具合が発見された日を起算日として報告すること。
- 4 誤部品が取り付けられていたことに係る報告の起算日については、誤部品が取り付けられていたことを発見した日である。
- 5 海外で発生又は発見された事態の報告については、報告の受理は日本時間で行うため、報告期限を計算する上で起算開始時間も日本時間とする。
- 6 監査等において、過去に報告対象となる事態が発生していたことが判明した事態の報告期限は、当該事態が発生していたことが判明した日から 3 日以内とする。

V. 報告の様式

ASIMS システムによる報告を行う場合には、当該システムに接続した際のウェブ画面上の報告様式に従って記載することとし、電子メール又はファクシミリにより報告する場合には別添 2 により報告すること。また、報告の際には、必要に応じ、関連する規程、図面、写真等を添付すること。なお、報告様式への記載に際しては以下の事項に留意すること。

- 1 様式中、該当しない項目については、その記入を省略することができるが、太枠の項目は必ず記入すること。なお、「該当しない項目」とは、当該不具合とは関係のない項目（例. 胴体に損傷が発見された事例に関する報告で発動機データに係る項目等）をいう。
- 2 「事態番号」の欄は、報告事案について年度毎に付した通し番号を記入すること（同一

事案について第 2 報以降の報告をする場合については、第 1 報と同じ通し番号を記入すること。)

- 3 「航空運送事業に係る不具合 Yes/No」の項目については、航空運送事業として行う運航は基本的には「Yes」である。なお、運送事業と使用事業の両方を実施している事業者が使用事業として運航したものは、「No」となる。なお、製造者や代理店等が運航者となって空輸の際に発生したものは、報告対象としない。
- 4 「不具合に対する要因分析、関連要因、再発防止対策」の欄は、原因等を調査中の場合にあつては「調査中」と記入し、再発防止対策等を検討中の場合にあつては、「検討中」と記入すること。
- 5 「要因分析の進行状況」の欄は、省略不可であり必ず記入する必要がある。なお、原因等を調査中又は再発防止対策等を検討中である場合にあつては、「未了」と記入し、原因等の調査及び再発防止対策等の検討が終了した場合は、「完了」と記入すること。
- 6 「報告書の進行状況」の欄は、すべての必要項目の記入が終了していない(続報の必要がある)場合にあつては、「未了」と記入し、要因分析や再発防止策等が完了し、全ての必要項目の記入が終了した(続報の必要がない)場合にあつては、「完了」と記入すること。

VI. 報告時の注意事項

- 1 運航・整備の業務の管理の受委託が行われている場合の報告会社については、別添 1 を参照すること
- 2 事業機に登録されていない航空機を航空運送事業者又は航空機使用事業者が運航する場合、当該事業者が事業編入を目的とする新規機材を領収後に行う空輸飛行において発生した不具合であつて、規則第 221 条の 2 第 3 号又は第 4 号に該当する場合は、報告対象とする。
- 3 同じ事態が 2 便連続して繰り返し発生した場合については、その事態又は飛行毎に報告対象とする。
- 4 「航行中に発生若しくは発見」とは、定期運航、訓練飛行、試験飛行等の区別はなく航空運送事業者又は航空機使用事業者が行う全ての運航に関して適用される。従つて、試験飛行中に発生又は発見された不具合であつて、安全上の支障を及ぼす事態に該当する場合は、報告対象とする。
- 5 訓練、試験等の目的で計画的に発生させた事態であつても、当該事態が計画の範囲を超えて規則第 221 条の 2 第 3 号又は第 4 号に該当することとなった場合は、報告対象とする。
- 6 「航行中に発生」した事態等発生又は発見された時期を限定しているものについては、運航整備中に発見されかつ、「航行中に発生」していないことが確認された場合等、報告対象とされている時期に発生又は発見されていないものは、報告対象としない。なお、

整備中において発生したもので適切な措置が取られなかったものは、報告対象とする。

- 7 整備中のヒューマンエラーにより発生した事態について、直ちに気づいて然るべき措置が執られたものは報告対象としないが、当該事例について気づかないまま又は然るべき措置が執られない状態で運航し、その後に発見された場合は、報告対象とする。
(例：L4&R4 DOOR BATT PACK SW が整備中に DISARM とされ、そのままの状態
で運航が行われていたことが確認された事態については、1.3.2.e「非常設備、非常用装
置の不適切な操作」に該当する。)
- 8 定時整備中に発見した不具合事態については、規則第 221 条の 2 第 4 号に該当する事
態のみ報告対象とし、第 3 号にのみ該当する場合は、報告対象としない。
- 9 時間管理及び期限管理部品の交換作業において発見された事態については、規則第 221
条の 2 第 3 号又は第 4 号に該当する場合に報告対象とする。
- 10 整備中に発生した不具合などで、法第 111 条の 4 に基づく報告対象に該当しないもの
のうち、自主的な報告又はサーキュラー6-001「航空機に係る不具合報告・通報につい
て」及び同 6-002「航空機故障報告制度」の報告として提出されたものについても、必
要に応じて航空局としてフォローアップしていくこととなる。

附 則（平成 26 年 9 月 11 日）

本細則は、平成 26 年 10 月 1 日から適用する。

附 則（平成 29 年 3 月 10 日）

本細則は、平成 29 年 3 月 14 日から適用する。

附 則（平成 31 年 1 月 31 日）

1. 本細則は、平成 31 年 1 月 31 日から適用する。
2. この通達の適用の際、現に航空運送事業の許可又は航空機使用事業の許可を受けてい
る者にあつては、平成 31 年 3 月 31 日までの間、なお従前の例により航空法（昭和 27
年法律第 231 号）第 111 条の 4（同法第 124 条において準用する場合を含む。）の報告
を行うことができる。

管理の受委託等を行っている場合における報告会社

		航行中	運航整備中	定時整備中	備考
(1)自主運航		○	○	○	
(2) 共同運送	(2-1)相手方が本邦航空運送事業者	× (相手方が報告)	× (相手方が報告)	× (相手方が報告)	航空運送事業と整理せず
	(2-2)相手方が外国航空運送事業者	× (相手方も報告不要)	× (相手方も報告不要)	× (相手方も報告不要)	航空運送事業と整理せず
(3) 共同運航	(3-1)相手方が本邦航空運送事業者	○ (相手方は報告不要)	○ (相手方は報告不要)	○ (相手方は報告不要)	
	(3-2)相手方が外国航空運送事業者	○ (相手方は報告不要)	○ (相手方は報告不要)	○ (相手方は報告不要)	
(4) 共同引受	(4-1)自らが実運航事業者	○ (相手方は報告不要)	○ (相手方は報告不要)	○ (相手方は報告不要)	
	(4-2)自らが非実運航事業者	× (相手方が報告)	× (相手方が報告)	× (相手方が報告)	安全規制非適用
(5) 管理の受委託	(5-1)運航のみの管理の委託	○ (受託者からの報告に基づき報告)	○	○	
	(5-2)整備のみの管理の委託	○	○ (受託者からの報告に基づき報告)	○ (受託者からの報告に基づき報告)	
	(5-3)運航及びそれに伴う整備の一括した管理の委託	○ (受託者からの報告に基づき報告)	○ (受託者からの報告に基づき報告)	○ (受託者からの報告に基づき報告)	

注1：管理の受委託が行われている場合においては、管理の受託者が管理の委託者に報告に係る業務を委託することを妨げない。

注2：共通事業機に係る事態については、当該事態の発生時又は発見時に当該共通事業機について管理権を有している事業者が報告すること。

事態名：

通達のカテゴリ番号： (複数記載可)

不具合部位：機体／発動機／プロペラ／Component (機械)／Component (電気)

・第1部位： (ATA番号：)

・第2部位： (ATA番号：)

事態の説明：

事態の処置：

備考

:

気象状況：計器気象状態 (IMC)／有視界気象状態 (VMC)

Rain／Fog／Icing／Snow／Turbulence／Thunderstorm／Windshear／Hail

／その他 ()／不明

上記気象の程度 (Light／Moderate／Severe)

雲高 (ft) 視程 (m) 滑走路視距離 (m)

滑走路の状態：Dry／Wet／Ice／Snow／Slush／その他 ()／不明

機体の総飛行時間・総飛行サイクル : 時間 サイクル

前回 C 整備からの飛行時間・飛行サイクル : 時間 サイクル

部品名 :

部品番号 :

部品製造番号 :

発動機型式 :

発動機製造番号 :

発動機の総飛行時間・総飛行サイクル : 時間 サイクル

発動機の前回オーバーホール、修理、点検からの飛行時間・飛行サイクル

: 時間 サイクル

CATⅢ航行の適用の有無 : Yes/No

ETOPS 運航の適用の有無 : Yes/No

不具合に対する要因分析、関連要因、再発防止対策

:

要因分析の進行状況 :

添付図面の有無 : Yes (枚) /No

報告書の進行状況 :