

空港の安全に関わる情報  
(令和元年度)

令和2年10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、令和元年度（平成31年4月～令和2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	12
1. 空港（公共用ヘリポートを除く）	12

## 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、空港の設置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若しく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若しく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

- ・作業若しく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日以上の休業となった事態
- ・旅客が死傷した事態
- ・航空機と、空港施設、車両又はその他の物件等(地上作業が関係した航空機を含む)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

- ・人若しくは車両が、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
- ・航空情報により閉鎖された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

- ・舗装面の陥没又は冠水等若しくは管理上の不備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若しくは運用に起因する又は起因して発生したおそれのある航空機事故・重大インシデントの発生件数

(1)航空事故 : 0 件

(2)重大インシデント : 1 件

概要:

令和元年 11 月 30 日 ピーチ・アビエーション機(エアバス式 A320-214 型)は、ソウル(仁川)を離陸し、管制官から着陸許可を受けて東京国際空港 A 滑走路に進入又は着陸の際、同滑走路の横断許可を受けていない作業車両が同滑走路に進入した。

事故等の種類: 他の航空機が使用中の滑走路への着陸に準ずる事態

調査状況 : 運輸安全委員会にて調査中

死傷者数 : 無し

2. 2 安全上の支障を及ぼす事態の発生件数

(件)

	令和元年度													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	5	7	8	12	11	8	9	6	5	1	6	6	84	
制限区域内事故		3	6	3	6	1	2	1	3			2	27	
施設・設備の破損	1	1	1	7	4	5	3	2	2	1	2	1	30	
無許可・誤進入	4	3	1	2	1	2	4	3			4	3	27	
空港道路の管理不備													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)

	令和元年度													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	0	3	6	3	6	1	2	1	3	0	0	2	27	
作業員の死傷		2	3	1	4		1	1	2			2	16	
旅客の死傷				1		1			1				3	
航空機の損傷		1	3	1	2		1						8	

(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

(件)

	令和元年度													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	1	7	4	5	3	2	2	1	2	1	30	
舗装破損			1	6	4	1		1		1		1	15	
消火能力の低下		1		1		3	3		1		1		10	
その他	1					1		1	1		1		5	

(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)

	令和元年度													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		
無許可・誤進入	4	3	1	2	1	2	4	3	0	0	4	3	27	
無許可進入	3	2	1	1		2	4	3			4	3	23	
誤進入	1	1		1	1								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

- ・令和元年度の発生はなかった。

### 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作業若しく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日以上の休業となった事態

番号	発生日	報告機関	発生場所	事態の概要
1	5月21日	関西国際空港	その他	作業員2名で左右に分かれコンテナをULDラックから引き出す際に、右側の引き出す勢いが強く、反動で左側が奥に戻る動きをし、左側作業員の指がコンテナとラック支柱の間に挟まり、怪我をした。
2	5月28日	中部国際空港	エプロン	給水作業中、脚立から降りようとした際に、片足が脚立上部に引っかかり転倒し、着地の際に右手をつき、右手首を骨折した。
3	6月5日	大阪国際空港	その他	草刈作業中、梱包機が不具合を起こしたため作業員①が同機に登り修理をはじめ、一部の部品(パイプ)を外して同機上に置いた。作業員②が作業を手伝うべく同機に登る際に、当該パイプをつかんだため、バランスを崩し転倒し、着地時に手首を骨折した。
4	6月22日	東京国際空港	エプロン	作業員がハイリフトローダーに車輪止めを置くため徒歩により移動した際、コンクリート間の黒いゴム状のガスケット目地に足を取られ転倒し、左手首を強打し、骨折した。
5	6月23日	中部国際空港	エプロン	トローイングタグ車にてパレットドリーをメインデッキローダーへ後退で装着する際、アクセルとブレーキを踏み間違え、急発進で後退したため、後方にいた作業員(誘導者)がパレットドリーとメインデッキローダーに脚を挟まれ、骨折した。
6	7月9日	関西国際空港	エプロン	脚格納室内での整備作業中、脚を滑らせバランスを崩し、付近のフレームを握ったものの体を支えきれず、滑落した。落下点にあった作動油缶に胸を強打し、骨折した。
7	8月10日	成田国際空港	その他	フォークリフトで貨物捜索のため貨物が置かれていたエリア内で前進・後退を繰り返しながら貨物間を走行中、後退の際に歩行中の警備員と接触した。
8	8月19日	福岡空港	その他	ソーティングエリアにて、コンテナドリーをけん引する為に、当該コンテナドリーに連結されたトローイングタグ車を、反対側(出庫側)へ付け替えるため、タグ車とドリーとの接続ピンを外したところ、傾斜によりドリーが車両通行帯側へ移動し出した。それを止めようとしたところ、ドリーに押され、エプロン照明灯柵とドリーに挟まれた。
9	8月19日	東京国際空港	エプロン	給油終了作業の際に、脚立から降りようとしたところ、足を踏み外して転落し、右手首を強打し、骨折した。
10	8月20日	東京国際空港	エプロン	トローイングタグ車を発進させた際、連結されたパレットドリーの間で別の作業員が立っていることに気づかず発進させたため、当該作業員がドリーに押され負傷(脹脛打撲)した。
11	10月26日	大阪国際空港	その他	草刈作業終了後、刈草梱包機を清掃中に、回転しているローラーの付着物を除去しようとした際に、腕がローラーに巻き込まれ、腕を骨折した。
12	11月15日	大阪国際空港	エプロン	ハイリフトローダーを足場として機体外部の清掃中に、足場と機体の隙間から転落し、腰と肩を強打し、骨折した。

番号	発生日	報告機関	発生場所	事態の概要
13	12月13日	仙台空港	その他	鳥防除業者が、鳥防除のため空砲を撃った際、空砲が銃内で破裂し、頬の切り傷と内耳(蝸牛)の腫れによる聴覚障害を負った。
14	12月24日	札幌飛行場	エプロン	ラバトリー車両のはしごを登り切った後、よろめいたため、自らジャンプして地上へ降りたところ、足を強打し、骨折した。
15	3月11日	関西国際空港	エプロン	カーゴスペースでの作業後、降機する際に、ドア下の脚立が倒れていたことから、カーゴドアに手をかけ、ぶら下がるように降りようとしたところ手を滑らせ落下。着地時に肘を打ち、骨折した。
16	3月18日	東京国際空港	エプロン	航空機のバッテリー交換作業の際に、機外でバッテリーを受け取った作業員が、体勢を崩し、脚立から転落し、骨折した。

## ②旅客が死傷した事態

番号	発生日	報告機関	発生場所	事態の概要
1	7月21日	関西国際空港	エプロン	パッセンジャーステップにより搭乗する際、1段目に脚を上げきれず、足の半分しか乗せることができなかったことから踏み外し、左足をステップに打ち付けた。医療機関の受診の結果、左下腿挫創と診断された。
2	9月30日	鹿児島空港	エプロン	到着旅客が、降機後、旅客送迎バスに乗り込むため、ランプ内を歩行中、バスの手前でバランスを崩し転倒、左手首を骨折した。
3	12月25日	成田国際空港	エプロン	到着旅客がステップ車にて降機中、階段部分で足を踏み外して転倒、脚を骨折した。

## ③航空機と、空港施設、車両又はその他の物件等（地上作業が関係した航空機を含む）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	事態の概要
1	5月6日	成田国際空港	エプロン	出発便へのULD搭載作業のためハイリフトローダーを航空機へ装着する際に、進入経路が貨物室入り口に対して前方(右)よりであったため、正対させるハンドル操作をしながら進入したところ、航空機に近づきすぎ、プレーキも間に合わず、航空機と接触した。
2	6月1日	大阪国際空港	エプロン	到着便へのPBBの接続操作中、位置修正をする際に、ホイールの向きを誤認したため、誤った方向にギアを操作してしまい、PBBと機体を接触させた。
3	6月8日	仙台空港	滑走路	エンジン試運転のため航空機を閉鎖中のA-RWYへトーイングした。その後、風向に正対させるべくトーイングにより方向転換させる際、機体前輪が滑り、航空機けん引車と機体が接触した。
4	6月11日	鹿児島空港	エプロン	出発便搭乗終了後、パッセンジャーステップ車が機体から離れる際に、スロープの屋根部分が翼後縁のスタティックディスチャージャー(放電索)に接触・損傷させた。当該便及び折り返し便が欠航となった。
5	7月20日	成田国際空港	エプロン	到着便へのPBBの接続操作中、警告音が鳴ったため、再装着のため位置修正を行う際に、警報内容を確認せず操作を続けたため(実際はホイール回転角度異常)、PBBと機体を接触させた。
6	8月26日	天草飛行場	エプロン	到着便到着後の降機作業の際に、コンテナのドアと、航空機の貨物室のドアが接触した。

番号	発生日	報告機関	発生場所	事態の概要
7	8月26日	中部国際空港	エプロン	到着便をトーイングするためにPBBの離脱操作を実施中に、近接程度を見誤ったため、L2PBBと第1エンジン上部が接触した。
8	10月20日	成田国際空港	その他	トーパーレストラクターにより、航空機を格納庫からスポットへ移動させるため前輪をセットしたところ、エラーが表示された。復旧させるべく操作したところ、アームが展開してしまい、勾配により航空機が移動し始めた。すぐに車輪止めをセットし移動を止めたものの、機体の一部が損傷した。

(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（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

番号	発生日	報告機関	発生場所	事態の概要
1	6月15日	新潟空港	誘導路	定時の場面点検でC5誘導路上にポットホールが発見されたため、誘導路を閉鎖して緊急補修を実施。過去実施された誘導路改良工事における施工確認用に採取されたコアの跡埋めの上層部分が飛散したものと推測
2	7月19日	名古屋飛行場	滑走路	運航開始前の場面点検で舗装破損が発見されたため、滑走路を閉鎖して緊急補修を実施。落雷が原因と推測される。
3	7月21日	鹿児島空港	滑走路	運航前の場面点検で舗装破損が発見されたため、滑走路を閉鎖して緊急補修を実施。落雷が原因と推測される。
4	7月3日	大阪国際空港	誘導路	運航者よりエプロン誘導路E3～4の間に、舗装隆起の通報があったことから、現場確認。誘導路を閉鎖して、緊急補修を実施
5	7月4日	東京国際空港	誘導路	トーイングのオペレータよりE7誘導路において、灯器周りの舗装不具合の通報があったことから、現場確認。誘導路を閉鎖して緊急補修を実施
6	7月14日	関西国際空港	誘導路	定時の場面点検にて、A5誘導路で舗装剥離を発見。近傍の合材プラントが閉まっていたことから、誘導路を閉鎖しての緊急補修は、最小限に留め、2時間おきに現場確認。合材出荷が可能になった7/15昼間に本補修を実施
7	7月22日	関西国際空港	誘導路	定時の場面点検にて、P誘導路で舗装の剥離のおそれのある箇所を発見したことから、現場確認。誘導路を閉鎖して緊急補修を実施
8	8月23日	広島空港	誘導路	運航開始前の場面点検で舗装破損が発見されたため、誘導路を閉鎖して緊急補修を実施。落雷が原因と推測される。

番号	発生日	報告機関	発生場所	事態の概要
9	8月25日	東京国際空港	誘導路	運航開始前の場面点検でK誘導路で舗装破損を発見されたため、現場確認。誘導路を閉鎖して緊急補修を実施
10	8月25日	東京国際空港	誘導路	運航開始前の場面点検でA誘導路に舗装破損が発見されたため、現場確認。誘導路を閉鎖して緊急補修を実施
11	8月25日	東京国際空港	誘導路	パイロットレポートにより、W11誘導路の舗装破損の通報があったことから、現場確認。誘導路を閉鎖して緊急補修を実施
12	9月25日	成田国際空港	誘導路	トーイングのオペレータよりC誘導路において、灯器周りの舗装の浮き発見との通報があったことから 現場確認。誘導路を閉鎖して緊急補修を実施
13	11月26日	東京国際空港	誘導路	運航開始前の場面点検でA誘導路に舗装破損が発見されたため、現場確認。誘導路を閉鎖して緊急補修を実施
14	1月27日	新潟空港	誘導路	昼間の場面点検でC3誘導路に舗装破損が発見されたため、現場確認。灯火基台の撤去跡の舗装が剥離したものであり、誘導路を閉鎖して緊急補修を実施
15	3月14日	成田国際空港	誘導路	地上走行中のパイロットよりP3誘導路の舗装破損の報告があったことから、現場確認。破損箇所はコンクリート舗装であり、本格補修まで経過観察中であつたため、誘導路を閉鎖しての補修は緊急補修に留め、後日、アスファルトによる応急補修を行い、後日コンクリートによる本格補修を実施

## 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	5月14日	宮古空港	車庫	消防車車庫を清掃後、車両を車庫へ入庫しようとした際、エンジンが始動しなかった。
2	7月5日	利尻空港	車庫	車両待機中、放水ポンプの起動スイッチの不具合により、放水不能となった。
3	9月2日	天草飛行場	車庫	走行放水訓練後、車庫前で点検・清掃を行い、車庫に入庫しようとギアをバックに入れたところ、走行不能となった。
4	9月22日	石見空港	車庫	運用時間前の車両点検時に、消防車両のエンジンが始動しなかった。
5	9月28日	南紀白浜空港	車庫	慣熟訓練のため、消防車庫から車両を出庫させる際、エンジンが始動しなかった。

番号	発生日	報告機関	発生場所	事態の概要
6	10月3日	福島空港	車庫	トランスミッションのディスプレイにエラー表示が点灯し、エンジンは動くがギアが入らず、走行不能となった。
7	10月6日	石見空港	車庫	運用時間前の車両点検時に、消防車両のエンジンが始動しなかった。
8	10月8日	神戸空港	車庫	出勤訓練後、洗車を行うため一度エンジンを停止し、洗車完了後に車庫に入庫するため、エンジンを始動させようとしたところ、始動しなかった。
9	12月26日	神戸空港	誘導路付近	運航終了後の夜間走行慣熟訓練時に、前進不可・後進のみ可という状態となった。
10	2月11日	仙台空港	車庫	朝の点検終了後、車庫へ入庫する際、運転席側の第3軸のタイヤが駆動しなくなった。

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	4月13日	東京国際空港	誘導路	灯火工事で使用した補修材の硬化剤を、説明書に記された分量を添加しなかったため硬化せず。その対処のため、誘導路閉鎖が延長となった。
2	9月2日	東京国際空港	誘導路	誘導路中心線灯の配管工事で、埋め戻しにグースアスファルトを充填したが、硬化していなかったことから、硬化するまでの間、誘導路閉鎖を延長した。
3	11月19日	東京国際空港	誘導路帯	トンネル築造工事におけるシールド掘削箇所の直上の誘導路帯で、直径5m×深さ2mの陥没が発見されたことから、当該誘導路を閉鎖した。
4	12月26日	成田国際空港	滑走路	運航開始前の点検時、灯火2灯(滑走路末端補助灯・誘導路灯各1灯)を破損させてしまい、補修の間、滑走路を閉鎖した。
5	2月4日	熊本空港	誘導路	誘導路改良工事で、前夜の施工箇所の端部に段差が見受けられた。広範囲のため、日中の補修は不可のため、終日誘導路を閉鎖した

(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

①人若しくは車両が、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1日	大阪国際空港	誘導路	車両が、大型防音壁とスポットの間にあるエプロン境界線(ABL)を、管制所への無線連絡を実施せずに横断した。
2	4月3日	大阪国際空港	誘導路	作業員が、大型防音壁とスポットの間にあるエプロン境界線(ABL)を、管制塔への無線連絡を実施せずに徒歩にて横断した。
3	4月29日	那覇空港	誘導路	誘導路上でトーイング中にトローバーが外れたため、車両の停止と誘導路での処置について管制塔から許可を受けたが、その作業にかかる作業員が、試運転エリアから当該位置まで、誘導路を管制塔の許可無く徒歩で移動した。
4	5月2日	中部国際空港	その他	当事者が、航空機との書類受け渡しのため、405番スポット付近に車両を駐車したが、到着スポットが26番である(実際には405番)と勘違いし、徒歩でスポット誘導経路を横断して26番スポットに向かった。
5	5月25日	佐賀空港	誘導路	ヘリコプター運搬用トレーラーを先導する車両が、エプロンから誘導路へ向かう際、無許可で誘導路へ進入した。
6	6月11日	調布飛行場	誘導路	整備士が、エプロンでの整備作業中に、作業で使用したビニール袋等が風で、誘導路付近の草むらへ飛ばされたため、それらを回収しようとして、誘導路を無断で横断した。
7	7月1日	函館空港	誘導路	整備員が到着機をスポットへ誘導する準備の際、スポット位置をエプロン誘導路付近に書かれたスポット番号及び導入線の位置と誤認し、P3誘導路へ管制官の許可無く徒歩にて進入した。
8	9月20日	那覇空港	誘導路	航空機をけん引中の車両が、E2誘導路進行し滑走路手前で待機するよう管制指示を受け、E2誘導路へ進行した際、停止位置標識を超えて停止した。
9	9月26日	天草飛行場	その他	空港管理者の車両が空港で定める進入許可が必要な区域(進入表面直下部分の場周道路)に無許可で進入した。
10	10月2日	東京国際空港	誘導路	調査作業の車両が、調査作業のため閉鎖されていた誘導路の範囲を超えて、無許可で閉鎖されていない誘導路を走行した。
11	10月9日	大館能代空港	滑走路	灯火点検車両が、無許可で滑走路を走行した。通常の灯火点検の際には滑走路を含む範囲を点検するが、この時は航空機の到着予定があったため、滑走路を除く進入灯等のみを範囲としていたところ、作業者は通常どおりと思い込んでいた。
12	10月30日	成田国際空港	誘導路	警備車両が待機所から警備場所へ向かう途中、濃霧による視界不良のため走行ルートを逸脱し、誤ってA誘導路に進入した。
13	10月31日	佐渡空港	滑走路	定時点検のため点検車両で滑走路へ進入したが、その際仙台FSCへの連絡をしないまま、無断で進入した。
14	11月5日	東京国際空港	滑走路	工事用車両が、閉鎖中のB滑走路を走行中、運用中のA滑走路(B滑走路との交差点)を無許可で横断した。

番号	発生日	報告機関	発生場所	事態の概要
15	11月23日	成田国際空港	誘導路	飛行場面点検車両が、走行訓練を行う際に、管制所からの許可を得ずに誘導路を走行した。
16	11月30日	東京国際空港	滑走路	工事用車両が、閉鎖中のB滑走路を走行中、運用中のA滑走路(B滑走路との交差点)を無許可で横断した。
17	2月14日	石見空港	滑走路	定期便出発前のバードパトロールのため車両で滑走路へ進入したが、その際大阪FSCへの連絡をしないまま、無断で進入した。
18	2月20日	新島空港	滑走路	夜間救急訓練機が訓練を終えて離陸後、臨時灯火の撤収のため滑走路へ進入したが、その際東京FSCへの連絡をしないまま、無断で進入した。
19	2月22日	大阪国際空港	誘導路	定時点検中の車両が、保安道路と交差する複数の誘導路の横断許可を管制所へ求めたところ、誘導路W9の手前で待機と指示を受けたが、同指示を失念し、誘導路W9を無許可で横断した。
20	2月29日	那覇空港	誘導路	作業員Aの運転する工事用車両が、工事区域から、誘導路を走行して工事区域外へ向かうべく監督者Bが誘導路の走行許可を管制所へ求めたところ、待機の指示を受けた。Bが走行許可を受けたらAに合図すると打ち合わせたが、別な監督者Cの別な動作をBからの合図と誤認したAは、車両を移動させ、無許可で誘導路を走行した。
21	3月18日	那覇空港	誘導路	パッセンジャーステップ車が走行する経路を誤り、B誘導路へ許可無く進入した。東西エプロン間の経路にはアンダーパスがあるが、高さ制限のためパッセンジャーステップ車は迂回経路を走行する必要があるところ、その経路を誤った。
22	3月22日	那覇空港	誘導路	航空機の運航に合わせ閉鎖時間が変更(後ろ倒し)となった誘導路へ、工事車両が閉鎖時刻前(当初予定の閉鎖時刻後)に無許可で進入した。
23	3月28日	新千歳空港	誘導路	清掃作業に向かうため車両通路を走行していた車両が、車両通路と交差するG誘導路を無許可で横断した。

## ②航空情報により閉鎖された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	4月30日	東京国際空港	誘導路	出発機が管制官から誘導路L-L15-A滑走路-A14の走行指示を受けたが、Lから閉鎖されていた誘導路L14へ誤進入した。
2	5月5日	那覇空港	誘導路	出発機が、東側スポットからスポットアウト後、東側誘導路がノータム閉鎖のため滑走路36を南下走行し、誘導路E6S 経由 誘導路E7への走行を指示されたが、誤って誘導路E5へ進入した
3	7月12日	中部国際空港	誘導路	出発機が、エンジン試運転のために閉鎖されていた誘導路への走行を管制官より指示され、通過した。(なお、その際、試運転を行う航空機は当該区域にまだ到着していなかった。)
4	8月22日	東京国際空港	誘導路	航空機をけん引するトローリング車両が、作業のために閉鎖されていた誘導路への走行を管制官より指示され、当該誘導路へ進入した。

### Ⅲ. 安全監査実施状況

#### 1. 空港（公共用ヘリポートを除く）

##### （1）安全監査の種類と目的

###### ①定期検査

航空法第 47 条に基づき航空法施行規則第 92 条で規定する保安上の基準に従い、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立入検査。定期検査は 3 年に 1 回を標準とする。ただし、ヘリポートでは 6 年に 1 回を標準とする。

###### ②SMS 監査

安全に係るリスクの管理状況など、SMS に限って、その適切な遂行の確保を目的に実施する立入検査をいう。SMS 監査は大規模空港を対象に 3 年に 1 回を標準とする。

###### ③臨時検査

新空港の供用開始又は空港管理者に変更があり、空港施設・運用業務の安全確保の実効性又は継続性を確認する場合に実施する初回の立入検査。

##### （2）安全監査実施空港数

令和元年度	大規模空港	国等管理空港	地方等管理空港	計
定期検査の実施空港	2	7	21	30
SMS 監査の実施空港	3	-	-	3
臨時検査の実施空港	0	0	2	2

##### （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、及び航空法に基づき策定した指針や関係基準等に適合していないと認められた事項。

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。

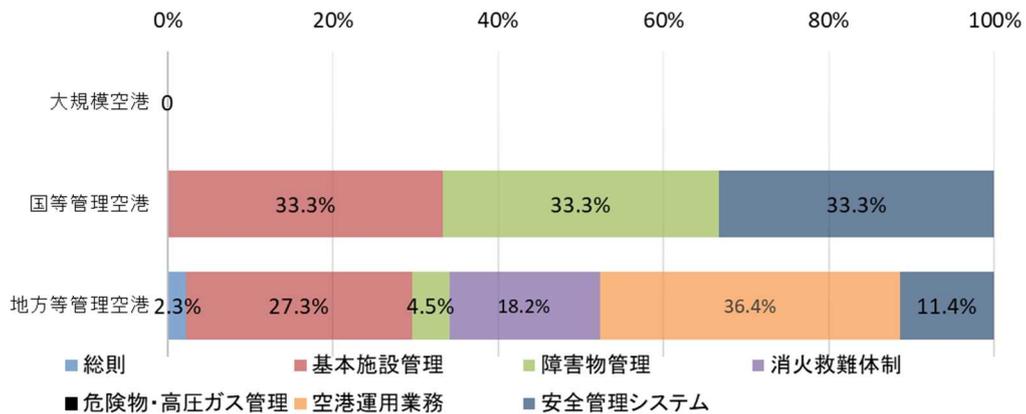
###### ① 定期検査における不適切事項

令和元年度	大規模空港	国等管理空港	地方等管理空港	計
定期検査における不適切事項	0	6	44	50

#### ・ 不適切事項の内訳

不適切事項（50 件）のうち、大規模空港（2 空港）は 0 件、国等管理空港（7 空港）は 6 件、地方等管理空港（21 空港）は 44 件となっている。

なお、検査項目別の構成比は次のとおりである。



(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とおり。

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・高圧ガス管理	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
安全管理システム	安全管理体制、定期的な安全教育 等