

空港の安全にかかわる情報
(平成 26 年度)

平成 27 年 7 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26年度（平成26年4月～平成27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. 対象とする事態	2
2. 報告発生状況	3
3. 主要な事案及びこれに対する措置	5
4. 安全上の支障を及ぼす事態報告一覧	9

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

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. 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

- ・旅客の死傷
- ・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
- ・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

- ・滑走路又は誘導路の舗装面が剥離、陥没、ひび割れ、隆起、轍ぼれ、平坦性が損なわれた等があり、緊急補修実施等のための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

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

- ・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

- ・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壊したことに等して、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を下表に示す。

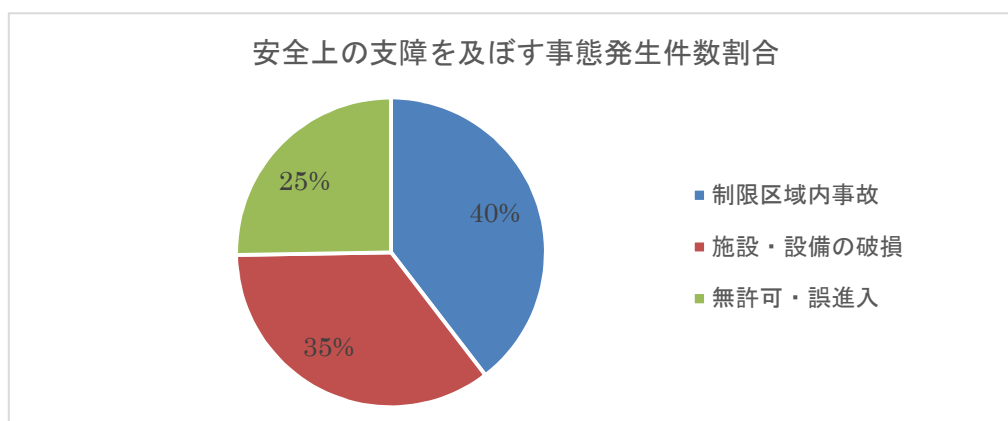
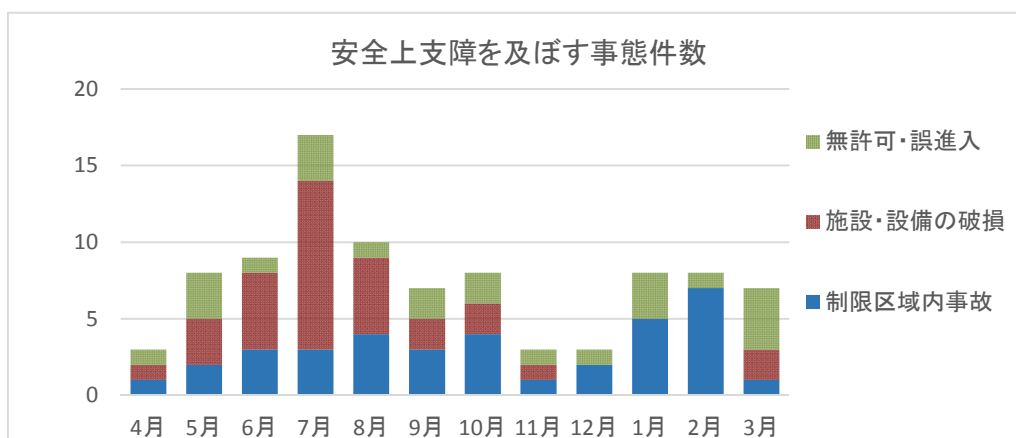
表 1.1 航空機事故・重大インシデント月別発生件数

	平成26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
航空事故	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
重大インシデント	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1

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。

表 1.2 安全上の支障を及ぼす事態の月別発生件数

	平成26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	3	8	9	17	10	8	8	3	3	8	8	7	92
(1)制限区域内事故	1	2	3	3	4	3	4	1	2	5	7	1	36
(2)施設・設備の破損	1	3	5	11	5	3	2	1	0	0	0	2	33
(3)無許可・誤進入	1	3	1	3	1	2	2	1	1	3	1	4	23
(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26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
事故の分類	1	2	3	3	4	3	4	1	2	5	7	1	36
①人が死亡又は重傷	0	1	0	1	3	1	1	0	2	4	4	1	18
②旅客の死傷	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	4
③航空機の損傷	1	0	3	2	1	1	2	1	0	1	2	0	14

(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26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
施設破損	1	3	5	11	5	3	2	1	0	0	0	2	33
①舗装破損	0	0	5	9	5	2	1	0	0	0	0	2	24
②消防機材・車両不具合	1	3	0	2	0	1	1	1	0	0	0	0	9

(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26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	1	3	1	2	2	1	1	3	1	4	23
無許可進入	1	1	0	2	0	2	2	1	0	3	0	3	15
誤進入	0	2	1	1	1	0	0	0	1	0	1	1	8

(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. 主要な事案及びこれに対する措置

3. 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

重大インシデント

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
8月12日 12時33分	吉岐空港 滑走路	滑走路上でバードストライク後の清掃作業中、ヘリコプターが当該滑走路に着陸した。	無し	<ul style="list-style-type: none"> ・車両から離れる際、無線機を携帯しなかったことにより清掃作業員が速やかに退避できなかった。 ・滑走路上で作業中であり、運航者に空港の運用情報を提供していたにもかかわらず着陸を強行した。 	車両から離れる際にはハンディ無線機を携帯するよう周知。 具体的な内容： ①無線機はすぐに取り出せるよう作業着のポケット等に携帯。 ②2名体制時の通信担当者の確認。 ③無線機携帯状態の相互確認。	空港管理者が執った措置を確認した。

3. 2 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

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
人の死傷	10月14日 16時25分	中部国際空港 エプロン	作業員がベルトローダーのフードをセットする際に、足をサイドガイドに引っかかりベルトローダーから転落した。	重傷	<ul style="list-style-type: none"> ・ベルト上で振り返った際、強風に煽られバランスを崩した。 ・ベルトの端に乗っており、サイドガイドに足を引っかけた。 	<ul style="list-style-type: none"> ・業務連絡を発行し、ベルトローダーベルト部の歩行及びフードセット時のおける注意喚起を実施。 ・ベルト歩行部分の着色を検討。 	各空港管理者に対し、事例周知を実施した。空港管理者が執った措置を確認した。
人の死傷	1月5日 19時58分	中部国際空港 エプロン	整備用高所作業車を後退しながら誘導していたところ、後方を通行中のコンテナドリーに接触し転倒した。その後コンテナドリーの後輪に足を引かれ負傷した。	重傷	<ul style="list-style-type: none"> ・車両誘導に係る手順が無かった。 ・エプロン作業に係る情報共有が不足していた。 	<ul style="list-style-type: none"> ・整備士もハンドリング部門の便間事前ミーティングに参加し、情報共有を図る。 ・整備部門に対し、車両の移動が完了するまで軌道に入らないよう通達を発行。 ・ハンドリング部門に対し、車両発進前に周辺の状況確認をするよう周知。 ・整備部門の手順書に新たに、車両誘導に係る内容を掲載。 	各空港管理者に対し、事例周知を実施した。空港管理者が執った措置を確認した。
人の死傷	1月15日 17時47分	中部国際空港 消防車庫	消防業務担当者が車両点検中に車両上部から転落し、負傷した。	重傷	転落の直接原因については、本人が転落のショックで思い出せないことから、作業におけるハザードを洗い出し対策を執った。	<ul style="list-style-type: none"> ・車両上部で作業を行う際は、安全管理要員を作業員が見える位置に配置。 ・同様の点検時は要員を増やす。 ・車両上部の滑り止め加工のあるエリアにマーキングし、行動範囲を当該エリアに限定。 	各空港管理者に対し、事例周知を実施した。空港管理者が執った措置を確認した。
人の死傷	2月15日 13時35分	成田国際空港 エプロン	機内清掃作業員がPBBのサービスステアから降りていたところ、地上から3段目の階段から転落し、負傷した。	重傷	<ul style="list-style-type: none"> ・手摺りをつかんでいなかった。 ・ゴミ袋を両手に持っていた。 	<ul style="list-style-type: none"> 社内文書を出し、以下の2点を注意喚起した。 ・両手に荷物やごみを持つてのサービスステア昇降は禁止する。 ・サービスステア昇降の際には、片手は必ず手摺をつかむようにする。 	各空港管理者に対し、事例周知を実施した。空港管理者が執った措置を確認した。
人の死傷	3月12日 12時26分	函館空港 エプロン	搭載作業員がベルトローダーから降りる際、車体に足を降ろしたところで滑って転倒し、右頭部を地面に強打した。	重傷	<ul style="list-style-type: none"> ・航空貨物の送り状が剥がれた際、作業責任者を始めとする他作業従事者への連絡・報告を実施せず、位置的に不利な当該作業員が自ら対処した。 ・冬期の屋外作業において足元が滑り易い状況で、ベルト上を小走りで降りるなど、危険認識が不足していた。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本事案の詳細について文書にて職場内に周知。 ・異常事態を認識した時の作業員間の連絡手順を見直し。 ・冬期屋外作業時の注意点について手順書に盛り込んだ。 ・事故事例研究会を緊急開催し、所属作業員による事象の掘り下げを実施。 	各空港管理者に対し、事例周知を実施した。空港管理者が執った措置を確認した。

(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	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	10月6日 3時45分	東京国際空港 誘導路	・ランウェイチェック時において、舗装の異常を発見し施設管理担当が現場確認し、舗装破損(1.2×0.5m)を確認した。	・過去にクラック補修を実施していたが、その後劣化が進行したクラックから降雨が浸水した部位に、繰返し荷重が載荷し破損した。	同誘導路内での類似箇所の補修を実施。	各空港管理者に対し、事例周知を実施した。
舗装破損	3月10日 12時40分	東京国際空港 誘導路	・ランウェイチェック時において、舗装の異常を発見し施設管理担当が現場確認し、舗装破損(1.2×0.5m)を確認した。	・本件箇所においては、PPC版とAs舗装の境界部であり、PPC版の目地部から侵入した雨水が境界部のAs舗装下層部へ侵入し、そこへ航空機走行による繰返し荷重によってAs舗装の粒状化が発生、破損に至ったものと推測。	排水対策を実施し再破損防止を図るとともに、点検頻度を増やし突発的な舗装破損に至る前に補修の検討を実施。	各空港管理者に対し、事例周知を実施した。
消火能力低下	10月21日 8時0分	八尾空港 消防車庫 車両規格： 3,000ℓ級	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。	バッテリーの劣化。	バッテリー交換時期の管理及び日常的な充電を行う。	各空港管理者へ事例周知を実施した。
消火能力低下	11月19日 15時5分	富山空港 消防車庫 車両規格： 12,500ℓ級	日常点検時にエンジンが始動しない状態となった。	エンジン始動セルモーターリレーの故障	2ヶ月後に車検となりことから、その際に点検整備を行う、また他の消防関係車両においても点検整備を実施した。	各空港管理者へ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	9月26日 11時45分	東京国際空港 誘導路	連絡車により、別のスポットにいる整備士を迎えに行く際、管制官の許可を受けずにスポット誘導経路を横断した。	無し	・当該者に対するスポット付近での車両運用に係るルール等の教育が不十分だった。	・社内文書により本事案の社内周知を実施し、注意喚起を行った。 ・当該者に対し制限区域安全管理規程及び車両運転の再訓練後、社内運転試験を実施。	各空港管理者に対し、事例周知を実施した。空港管理者の執った措置を確認した。
無許可進入	11月22日 5時40分	東京国際空港 誘導路	航空機へのサービス車両が誘導路を横断するために設けた通路の横断時に管制官からの待機指示を横断許可と取り違い通行した。	無し	サービス車両の運転手が横断許可を要求した際に管制官からの「待機指示」に係る無線交信にノイズがあり、聞き取りにくい状況であったにも関わらず、再確認を行わず自ら「横断許可」と判断してしまった。	・無線交信内容が不明瞭な場合は再確認を行い、独自判断をしないよう注意喚起を実施。 ・当事者へ対し安全教育及び理解度の試験を実施。 ・有資格者全員に同様の安全教育を実施。	各空港管理者に対し、事例周知を実施した。空港管理者の執った措置を確認した。
無許可進入	3月11日 10時20分	小松空港 エプロン	コンパススイングチェックのため、別スポットへトーイングする際に、管制官の許可を受けずにエプロン誘導路へ進入した。	無し	本拠地空港と出張先空港のトーイング手順の違いから、整備士がグラウンドコントロールに許可を取ることを失念してしまった。	・「トーイングフローチャート」を作成し、他空港からの出張整備士に対してオリエンテーション教育にて周知徹底。 ・フローチャートに基づき、整備士、航空機牽引車のドライバー及び運航担当者間でトーイング作業の手順で相互確認徹底。 ・本事例を系列の全空港所に周知。 ・当該整備士に対し所属教育担当者による制限区域安全知識教育を実施した。	各空港管理者に対し、事例周知を実施した。空港管理者の執った措置を確認した。
無許可進入	3月28日 10時10分	熊本空港 エプロン	スポット入れ替えの際に、管制官の許可なくトーイングをした。	無し	・前勤務地と同様の手順と勘違いし、航空機牽引車の運転手が許可を受けたものと思込んだ。 ・熊本空港独自のトーイング手順を定めておらず、トーイング手続きを転入整備士や応援整備士に周知していなかった。 ・コックピット整備士と航空機牽引車との間の確認行為が不足していた。	当該空港に特化したトーイング要領を作成し、以下を明記。 ・管制官、コックピット間の交信方法、確認会話例 ・管制許可取得の物理的、ビジュアル的な合図方法 ・原則として、無線通信有資格者による作業とする 転入者や応援者に対する教育訓練シートに「トーイング要領」を追加し、在籍整備士に対しては、同要領を用いた訓練・教育を実施。 運航、旅客、貨物、ハンドリング等全ての部門に事例共有。	各空港管理者に対し、事例周知を実施した。空港管理者の執った措置を確認した。

4. 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

日付	報告機関	発生場所	事態の概要
5月6日	福岡空港	エプロン	到着便の搭降載作業のため、トーイングトラクターを運転し、車両通行帯からスポットに入ろうとしたところ前方から歩いてきた作業員と接触した。
7月14日	宮崎空港	エプロン	スポット警備員が、急なスポット変更により、隣のスポットに徒歩で移動しようとしたところ、航空機牽引車のミラーに安全ベストが引っかかり転倒した。
8月4日	関西国際空港	エプロン	貨物搭載作業のため、ハイリフトローダーのメインプラットフォームをコンテナドーリーの高さに合わせようと、降下させた際、当該車両の脇にいた誘導者の足がハイリフトローダーと地面の間に挟まれた。
8月8日	東京国際空港	エプロン付近	貨物上屋前荷捌きエリアにて、フォークリフトがコンテナ整列のため後退した際に、立哨警備を終えて、待機室に向け歩行中の警備員に接触した。
8月10日	東京国際空港	GSE通路	業務車両が、前方の一時停止線から走行を始めたばかりのトーイングトラクターに連結された最後尾のコンテナドーリーに追突した。
9月21日	富山空港	エプロン付近	作業員がトラックの運転席から降りる際、濡れたステップで足を滑らせ落下し負傷した。
10月14日	中部国際空港	エプロン	作業員がベルトローダーのフードをセットする際に、足をサイドガイドに引っかけてベルトローダーから転落した。
12月14日	三沢空港	誘導路	施設維持工事作業員が、誘導路中心線灯の人力除雪中に転倒し負傷した。
12月18日	大阪国際空港	エプロン	到着便の貨物取り下ろし時に、作業員が当該ドーリー連結部をまたごうとした際、連結部につまずき転倒し負傷した。
1月4日	大阪国際空港	手荷物荷捌場	手荷物仕分け場のサークルベルト上の残留荷物確認の歩行時に床に残置された荷物に躓き転倒し負傷した。
1月5日	中部国際空港	エプロン	整備用高所作業車を後退しながら誘導していたところ、後方を通行中のコンテナドーリーに接触し転倒した。その後コンテナドーリーの後輪に足を引かれ負傷した。
1月15日	中部国際空港	消防車庫	消防業務担当者が車両点検中に車両上部から転落し、負傷した。
1月31日	東京国際空港	GSE置場	作業員が航空機用防除雪氷液の付着した、業務車両洗車中に上部天板から落下し負傷した。
2月15日	成田国際空港	エプロン	機内清掃作業員がPBBのサービスステアから降りていたところ、地上から3段目の階段から転落し、負傷した。
2月18日	中部国際空港	エプロン	メインデッキローダーから飛び降りる際、足下にあったビニールに足をとられ、右膝を地面に強打し、負傷した。
2月24日	那覇空港	エプロン	整備士が同社所有の小型機の飛行前点検において、プロペラを手で回した際に、プロペラが後頭部を強打し頭部表面骨折の重傷を負った。
2月25日	成田国際空港	エプロン	整備士が整備中に吹き出したオイルにより吹き飛ばされ頭部を地面にぶつけた。
3月12日	函館空港	エプロン	搭載作業員がベルトローダーから降りる際、車体に足を降ろしたところで滑って転倒し、右頭部を地面に強打した。

②旅客の死傷

日付	報告機関	発生場所	事態の概要
5月12日	高知空港	エプロン	降機中、旅客がステップで足を踏み外し転倒した。顔面に裂傷を負った。
9月15日	名古屋飛行場	エプロン	到着旅客がターミナルビルに向かう際、エプロンルーフの外側を誘導し、旅客はエプロンルーフを固定しているワイヤーに足を引っ掛けて転倒し負傷した。
10月4日	成田国際空港	エプロン	整備車両と旅客搭乗のバスが接近し、バス運転手が急ブレーキ操作をし、車内で転倒等により旅客が負傷を負った。
2月14日	成田国際空港	エプロン	パッセンジャーステップ車の階段を上っていた旅客が階段に躓き落下し、後頭部を負傷した。

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

日付	報告機関	発生場所	事態の概要
4月8日	東京国際空港	エプロン	カーゴドアをクローズする際、カーゴドア下部がハイリフトローダーのガイドレール取手部に接触した。
6月4日	八尾空港	エプロン	エンジン動力付きトーイング機材のエンジンをかけたまま持ち場を離れた際に、トーイング機材が動き出し、前方に駐機してあった小型機のエレベーターに接触した。
6月7日	東京国際空港	エプロン	ブーム式整備作業車を使用して航空機の機体上部の点検作業を実施していたところ、突風により作業台が煽られ機体に接触した。
6月23日	大阪国際空港	エプロン	フードローダーを航空機に接近させる際、フロアマットがずれ、ブレーキとアクセルを同時に踏み込んでしまい、フードローダーが通常の停止位置を超えて停止し、その際、機体右後方下部の整流板と接触した。
7月14日	八尾空港	エプロン	エンジン動力付きトーイング機材にて自社機をバックでトーイング中、側溝の段差により機首が跳ね上がり、機体尾部のタイダウンスキッドが機体格納用昇降機の台に接触した。
7月24日	関西国際空港	エプロン	航空機牽引車をトーパーに接続しようとしたところ、取り付け位置で停止することができず、当該車両がトーパーに接触し、その反動でトーパーは押し出され、航空機に損傷を与えた。
8月17日	関西国際空港	エプロン	スポット内で、給油車両が、給油終了後、航空機に燃料ホースを接続したまま発車したため、航空機側の給油口レセプタクルが破損した。その際、ホース内に残っていた燃料が漏洩した。
9月16日	大阪国際空港	エプロン	フードローダーの荷台を上昇させた際、機体とのクリアランスが狭くなっていることに気付き、上昇を停止させたが、間に合わず、車両のプラットフォーム床面が機体に接触した。
10月23日	関西国際空港	エプロン	パッセンジャーステップ車を人力で航空機から離そうとした際、立てていたトーパーが倒れて、航空機ノーズギアのホイールキャップに接触した。
10月29日	成田国際空港	エプロン	航空機ドアにステップ車を装着する際に、レバー操作を誤り、航空機に接触しドア周辺が破損した。
11月5日	大阪国際空港	エプロン	ベルトローダーを装着させる際に、ベルトローダーに装備されている脱落防止の保護柵が航空機のエンジンカバーに接触し破損させた。
1月30日	成田国際空港	エプロン	GPUプラグを航空機に接続した際、接続部から火花が発生し、航空機側のプラグ差し込み口が破損した。
2月14日	新千歳空港	エプロン	旅客降機中、PBBの警報が鳴ったため、当該警報を止め、スイッチを操作したところ、意図せずPBBが上昇し始め航空機(B737-800)のドアと接触した。
2月16日	新千歳空港	エプロン	駐機中の機体からPBBを離脱させる際、強風により機首が左(PBB側)に動きだし、PBBと接触した。

(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

日付	報告機関	発生場所	事態の概要
6月4日	成田国際空港	誘導路	パイロットレポートがあり、現地確認にてアスファルト舗装の破損を発見し緊急補修を実施した。
6月10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発見し緊急補修を実施した。
6月15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発見し緊急補修を実施した。
6月25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発見し緊急補修を実施した。
6月29日	東京国際空港	誘導路	制限区域安全点検にて、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月8日	東京国際空港	誘導路	制限区域安全点検にて、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月9日	静岡空港	滑走路	制限区域安全点検にて、アスファルト舗装の破損を発見し緊急補修を実施した。前日の落雷によるものと推定。
7月11日	大阪国際空港	誘導路	制限区域安全点検にて、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月11日	関西国際空港	誘導路	制限区域安全点検にて、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月11日	関西国際空港	誘導路	制限区域安全点検にて、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月12日	東京国際空港	誘導路	制限区域安全点検にて、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月19日	小松空港	誘導路	制限区域安全点検にて、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月30日	東京国際空港	誘導路	制限区域安全点検にて、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月31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発見し緊急補修を実施した。
8月4日	関西国際空港	誘導路	制限区域安全点検にて、コンクリート舗装の破損を発見し緊急補修を実施した。
8月12日	関西国際空港	誘導路	制限区域安全点検にて、アスファルト舗装の破損を発見し緊急補修を実施した。
8月13日	成田国際空港	誘導路	グラウンドハンドリング事業者より、舗装に異常がある旨の連絡があり、現地確認にてアスファルト舗装の破損を発見し緊急補修を実施した。
8月20日	関西国際空港	誘導路	制限区域安全点検にて、アスファルト舗装の破損を発見し緊急補修を実施した。
8月24日	関西国際空港	誘導路	制限区域安全点検にて、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月2日	成田国際空港	誘導路	制限区域安全点検にて、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月9日	東京国際空港	誘導路	グラウンドハンドリング事業者より、舗装に異常がある旨の連絡があり、現地確認にてアスファルト舗装の破損を発見し緊急補修を実施した。
10月6日	東京国際空港	誘導路	制限区域安全点検にて、コンクリート舗装の破損を発見し緊急補修を実施した。
3月8日	関西国際空港	滑走路	制限区域安全点検にて、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月10日	東京国際空港	誘導路	制限区域安全点検にて、アスファルト舗装の破損を発見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

日付	報告機関	発生場所	事態の概要
4月14日	八丈島空港	消防車庫前	走行訓練を終了し、帰所後メインタレットの脱落を発見、タレット操作不能のため消火能力低下となった。
5月2日	福島空港	消防車庫前	始業点検において、消火薬剤が放出できない状態となり、消火能力低下となった。
5月22日	福島空港	消防車庫前	試験放水実施時において、消火薬剤が放出出来ない状態となり、消火能力低下となった。
5月26日	富山空港	消防車庫前	始業点検において、ポンプスイッチが作動しないため、放水できない状態となり、消火能力低下となった。
7月2日	富山空港	消防車庫前	始業点検において、メインタレットが右に向いたまま操作不能となり、通常放水できない状態となり、消火能力低下となった。
7月21日	松山空港	消防車庫	始業点検において、ポンプ室付近にエア漏れが発見され、通常の運転が出来ない状態が確認され、消火能力低下となった。
9月24日	紋別空港	消防車庫	始業点検において、ハンドル操作不能となり、通常の走行ができない状態となり、消火能力低下となった。
10月21日	八尾空港	消防車庫	始業点検時にエンジンが始動しない状態となり、消火能力低下となった。
11月19日	富山空港	消防車庫	日常点検時にエンジンが始動しない状態となり、消火能力低下となった。

(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いじけなくなった事態

日付	報告機関	発生場所	事態の概要
4月11日	三沢空港	誘導路	施設維持工事の工事監督者が無線交信により管制官に対し、誘導路への進入許可を得て作業を開始したが、進入許可を受けていない他の誘導路に進入した。
5月26日	調布空港	着陸帯周辺	飛行場標識の状態調査のため、空港管理職員が業者2名を引率し、運用時間終了と思い込み、無許可で緑地帯に進入した。
7月12日	新潟空港	着陸帯	有害鳥獣防除業務請負者が、落鳥回収のため、管制官の許可を受けて滑走路脇の着陸帯に進入したが、無線機を携帯しなかったため、管制官からの退避指示に回答することができず、退避が遅れた。
7月16日	新千歳空港	誘導路	不法侵入事案対応訓練終了後、消防車庫へ戻る際、管制官の指示とは別の誘導路に進入し、走行した。
9月26日	東京国際空港	誘導路	連絡車により、別のスポットにいる整備士を迎えに行く際、管制官の許可を受けずにスポット誘導経路を横断した。
9月26日	中部国際空港	誘導路	雨水升調査のためエプロン誘導路境界線を越え、無許可で誘導路に進入した。誘導路を走行中の航空機が、当該作業員を発見し、誘導路上で停止した。
10月1日	東京国際空港	誘導路	航空機を別のスポットへトローイングする際に、管制官の許可を受けずにプッシュバックし、エプロン誘導路に進入した。
10月5日	松山空港	誘導路	航空機を別のスポットへトローイングする際に、管制官の許可を受けずにプッシュバックし、エプロン誘導路に進入した。
11月22日	東京国際空港	誘導路	航空機へのサービス車両が誘導路を横断するために設けた通路の横断時に管制官からの待機指示を横断許可と取り違え通行した。
1月13日	東京国際空港	誘導路	東京国際空港発機の到着空港から部品欠落の連絡を受け、出発経路上の点検中に、管制官から許可を受けていない範囲に進入した。
1月15日	大阪国際空港	誘導路	鳥獣防除業務請負者が、保安道路を通行し定例のパトロールを実施中に管制官の許可を得ずに保安道路と交差する誘導路を横断した。
1月23日	神戸空港	滑走路	制限区域安全点検の際、管制官から進入許可を受けていない滑走路に誤って進入した。
3月11日	小松空港	エプロン	コンパススイングチェックのため、別スポットへトローイングする際に、管制官の許可を受けずにエプロン誘導路へ進入した。
3月13日	大阪国際空港	エプロン	業務車両での移動中に、誤って管制許可が必要なエプロン誘導路を横断した。
3月28日	熊本空港	エプロン	スポット入れ替えの際に、管制官の許可なくトローイングをした。

②閉鎖区域に航空機が誤って進入した事態

日付	報告機関	発生場所	事態の概要
5月2日	東京国際空港	誘導路	着陸した航空機がエプロンへ向かう途中にノータムで閉鎖中の誘導路に誤進入した。
5月27日	那覇空港	誘導路	着陸した航空機がエプロンへ向かう途中にノータムで閉鎖中の誘導路に誤進入した。
6月26日	新千歳空港	誘導路	離陸機が滑走路に向かう途中、閉鎖中の誘導路を走行した。管制官は当該誘導路が供用中であると誤認していた。
7月12日	那覇空港	誘導路	着陸した航空機がエプロンに向かう途中にノータムで閉鎖中の誘導路に誤進入した。
8月2日	東京国際空港	誘導路	離陸機が滑走路に向かう途中、閉鎖中の誘導路に誤進入した。
12月27日	那覇空港	誘導路	離陸機が滑走路に向かう途中、閉鎖中の誘導路へ誤進入した。
2月10日	東京国際空港	誘導路	離陸機が滑走路に向かう途中、閉鎖中の誘導路へ誤進入した。
3月4日	東京国際空港	誘導路	到着した航空機(ビジネス機)が、閉鎖中の誘導路及びスポット上を走行した。