

空港の安全にかかわる情報
(平成 30 年度)

令和元年 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30年度（平成30年4月～平成31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	13
1. 公共用空港	13

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. 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30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30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	8	9	10	18	11	10	4	10	3	6	12	13	114	
制限区域内事故	5	3	2	5	3	1	2	10	3	4	6	5	49	
施設・設備の破損	1	5	6	6	5	6	2	0	0	2	3	3	39	
無許可・誤進入	2	1	2	7	3	3	0	0	0	0	3	5	26	
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30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	5	3	2	5	3	1	2	10	3	4	6	5	49	
作業員の死傷	1	1	0	1	1	0	0	5	3	4	3	2	21	
旅客の死傷	2	0	1	1	1	0	1	3	0	0	1	0	10	
航空機の損傷	2	2	1	3	1	1	1	2	0	0	2	3	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30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	5	6	6	5	6	2	0	0	2	3	3	39	
舗装破損	1	1	2	6	4	5	1	0	0	0	0	1	21	
消火能力の低下	0	3	3	0	0	1	1	0	0	2	2	1	13	
その他	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	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)

	平成30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	2	1	1	6	3	3	0	0	0	0	2	5	23
無許可進入	2	1	1	5	3	1	0	0	0	0	2	3	18
誤進入	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	2	5

(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30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作業又は工事に従事する者が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	4月13日	成田国際空港	エプロン	航空機前方のレドームを開けて中にある気象レーダー用の部品を交換中、整備用ステップから転落した。
2	5月23日	東京国際空港	エプロン	手荷物搭載作業の際、コンテナ内の手荷物が地上に落下するのを防ごうと腕を伸ばした際、コンテナドアが落下し左腕を挟まれた。
3	7月11日	中部国際空港	エプロン	同僚を送迎するために、車両通行帯を走行し、右折時に運転手が左方向の遠心力により、自身が運転する車両の左側に転落し、その際に当該車両により、右足甲をひかれて負傷した。
4	8月12日	紋別空港	その他	消火訓練における、高圧放水体制をとり水圧を上げたところ、水圧を上げすぎたため、筒先員が管槍を支えきれず、激しく動いた管槍が筒先員にあたり負傷した。
5	11月7日	那覇空港	エプロン	メインデッキローダーの作動油漏れを確認するため、下側から上部を点検しようとした際、油膜が付着したフレームに乗せた足がを滑り転倒した。
6	11月11日	福岡空港	エプロン	ベルトローダー車を機側に装着する際、無人でベルトローダー車が動きだし(5~6m)機体との間に作業員が挟まれた。
7	11月21日	成田国際空港	エプロン	ベルトローダーのベルト沿いに高所まで上り、セキュリティシールを剥がした後に、足がもつれ約2メートルの高所から転落した。
8	11月24日	中部国際空港	エプロン	ハイリフトローダー上でハンドリング状況を見守っていたところ、貨物室から取り出した空のパレットを避けようと後ずさりした際に、足を踏み外して落下した。
9	11月24日	東京国際空港	エプロン	PBBの上部に昇り点検作業を行い作業を終えた作業員がハシゴで下りる際、体制を崩し約7.7m転落した。
10	12月11日	成田国際空港	エプロン	航空機整備作業完了後、アクセスドアを閉めようとした際、ドアを避けようとして約2.2mの脚立上から足を踏み外し、転落した。
11	12月11日	東京国際空港	エプロン	貨物の搭載を終え、ベルトローダー部分を伝って地上へ降りようとしたところ、ベルトローダーの末端まで来ていることを失念し、足を踏み外し85cmの高さから落下した。
12	12月12日	成田国際空港	エプロン	作業員が、コックピットへ向かうためにステップ車を上りかけた時、雨により足が滑ってステップ1段目を踏み外し、地面に右ひざを強打した。
13	1月17日	八尾空港	エプロン	整備士がセスナ機を格納庫へトローイング作業中、エアータグ(トローイング器材)が跳ね上がり、エアータグを操作していた整備士が落下し負傷した。

番号	発生日	報告機関	発生場所	事態の概要
14	1月20日	成田国際空港	エプロン	連絡車で走行中、前方のトーイングトラクターが一時停止したことに気付かず、ブレーキを踏んだものの間に合わずに追突した。
15	1月25日	東京国際空港	エプロン	整備士が左舷灯の交換作業を終え、シザース式整備作業車に備えられている階段から前向きで降りていたところ、約2.5mの高さから落下した。
16	1月29日	松山空港	エプロン	コンテナの蓋を閉めようとしたところ、蓋に左手中指を挟んでしまい、中指先端を7mmほど切断した。
17	2月5日	東京国際空港	エプロン	工事車両が場周道路を走行していたところ、C滑走路脇(16L付近)の場周道路上で駐車していたバックホウと衝突してしまった。
18	2月7日	大阪国際空港	エプロン	ハイリフトローダーの梯子の中段にて、足を梯子とブリッジプラットホームの間に置いていたため、プラットホームが下降した時に梯子につま先を挟まれた。
19	2月26日	関西国際空港	エプロン	貨物搭載作業を行っていたところへ、別作業員が作業フォローのためトーイングトラクターで向かったところ、作業員の右足を踏んでしまった。
20	3月9日	成田国際空港	エプロン	パレットドリーへのトーパーを左、右の順番で跨ぎ移動しようとした際に、右足がトーパーに引っ掛かり左半身側から地面に向け転倒した。
21	3月22日	中部国際空港	エプロン	持っていた軍手が落ち、それを拾得するためベルトローダー最上段横の隙間から地上に飛び降りたところ、バランスを崩し着地時に左手を骨折してしまった。

②旅客の死傷

番号	発生日	報告機関	発生場所	事態の概要
1	4月8日	那覇空港	エプロン	乗客がパッセンジャーステップ車から降機中、下から5段目の階段で転倒し、地面に右側頭部を打ち出血した。
2	4月13日	関西国際空港	エプロン	降機する際に、パッセンジャーステップ車上部(地面から2/3程度の高さ)において転倒した。
3	6月7日	福岡空港	エプロン	搭乗客がパッセンジャーステップ車を利用して搭乗中、階段の上から3段目でつまずいてバランスを崩し、搭乗客の肩に掛けていた鞆で右膝を強打した。
4	7月7日	成田国際空港	エプロン	旅客が降機中、パッセンジャーステップ車の下段辺りから足を踏みはずし、顔面から滑り込むように転倒した。
5	8月5日	成田国際空港	エプロン	旅客が降機中、パッセンジャーステップ車の下から2～3段目より足を踏み外して転倒した。
6	10月22日	名古屋飛行場	エプロン	旅客が降機中、パッセンジャーステップ車の下から10段目付近で転倒し、ランブまで落下した。
7	11月1日	鹿児島空港	エプロン	旅客が降機中、パッセンジャーステップ車の最下部より3段目あたりにて足を踏み外し、前方向へ転倒した。
8	11月1日	百里飛行場	エプロン	搭乗する旅客が、パッセンジャーステップ車の階段を上りきったところの踊り場の傾斜部分に躓き、航空機の入口に顔面から転倒し強打した。
9	11月6日	成田国際空港	エプロン	旅客が降機中、パッセンジャーステップ車のステップを踏み違えて階段から落下した。
10	2月14日	成田国際空港	エプロン	旅客が降機中、パッセンジャーステップ車の下から2段目にて足を踏み外し手から地面に転落した。

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	事態の概要
1	4月3日	東京国際空港	エプロン	フードローダーからドリンクカートが滑り落ち、航空機に接触した。
2	4月28日	中部国際空港	エプロン	ハンドリングをしていた冷暖房車が車両を前進させようとした際に、ギアの入れ間違いにより、誤って後退させてしまい、機体に接触した。胴体部分右側に1.5m程度の傷をつけた。
3	5月15日	東京国際空港	エプロン	燃料及び貨物搭載の際、機体が沈み込んだ事で、機体下部にあった整備用ステップに、空調ダクトを接続するため開いていたパネルが接触した。
4	5月23日	成田国際空港	エプロン	貨物の取り降ろしの為にベルトローダーを装着後、作業員が当該ベルトローダーの右側セーフティーレールと機体胴体部が接触していることに気付いた。ただちにベルトローダーを動かし、機体を確認したところ、8cmの塗装皮膜の削れが確認出来た。
5	6月25日	新千歳空港	エプロン	作業員が航空機下部を通過しようとしたところ、航空機下部にあるアンテナと作業員の身体(首の付け根部分)が接触しアンテナを折損した。
6	7月7日	関西国際空港	エプロン	航空機を別スポットにトーイングするための準備作業を行っていた際に、手順の誤りから航空機が意図せず移動し、航空機側のドアとPBBが接触し損傷した。
7	7月8日	那覇空港	エプロン	ベルトローダーを機体へ装着するため、ゆっくりブレーキ操作を行いながら停止位置(機体の約15cm手前)への接近操作を行ったが、ベルトローダー車の先端部分のラバー部が約50cm機体の下にのめり込む状態で接触した。
8	7月28日	成田国際空港	エプロン	整備作業のため高所作業車両を配置し、作業台をペンダント(有線のコントローラー)にて上昇中、一旦作業台の停止操作を行ったが、停止せず、非常停止ボタンの操作にて緊急停止したが、間に合わず作業台の囲いと航空機が接触した。
9	8月3日	東京国際空港	エプロン	スポットからプッシュバックする際、旋回が早すぎたため、航空機の左メインギアがスポット横に設置してある誘導路灯に接触し、タイヤを損傷した。
10	9月3日	東京国際空港	エプロン	整備士が作業台を、オープンした状態の右メインギアドア下方に設置する際、作業台を固定するためにロックハンドルを手前に引いて固定脚を伸ばしたところ、固定脚を伸ばすことで上昇した昇降装置の一部とドアエッジが接触した。
11	10月7日	成田国際空港	エプロン	整備作業のため、高所作業車を機体前方にセットする際、アウトリガーをセットする為、車外の操作SWを操作したところ、エンジンの回転数が上昇すると同時に車両が前進し作業台手摺及び手摺チェーンで機体に損傷を与えてしまった。
12	11月23日	小松飛行場	エプロン	航空機にベルトローダー車を装着し、シフトレバーをニュートラルに入れサイドブレーキをかけて停車した後、ベルトローダー車から降車してその場を離れたところ、ベルトローダー車が前進してルーフ上部のクッションラバー部分が貨物室ドア下部に接触した。
13	11月29日	八尾空港	エプロン	テールローターの振動測定を実施していたが、太陽光が作業の妨げとなったため布地を使用して太陽光を遮断して作業を行ったところ、テールローターに布地が吸い込まれテールローター及びその周辺部品を損傷させた。
14	2月6日	大阪国際空港	エプロン	到着便にPBBを装着する際、位置がずれそうになった為、一旦後退して再装着を試みたところ、操作レバーを誤った方向に操作してしまい、PBBバンパーと機体が接触させた。

番号	発生日	報告機関	発生場所	事態の概要
15	2月8日	関西国際空港	エプロン	コンテナ搭載のため機体にハイリフトローダーを接近させた際、アクセルを離した が停止せず、ブレーキも効かない状態となった。 衝突回避のため左にハンドルを切ったもの間に合わず、機体カーゴドア付近と ハイリフトローダーの運転席防護柵が接触した。
16	3月13日	成田国際空港	エプロン	手荷物を搭載後、誘導員による誘導により、航空機に装着していたベルトロー ダー車を離脱させようとしたが、前後進スイッチが誤っている事に気が付かない まま、アクセルを踏んだため、車両は前進し始めベルトローダー車のベルト部の 手すりが航空機に接触した。
17	3月13日	成田国際空港	エプロン	航空機の胴体上部にあるアンテナ検査のため、高所作業車を航空機中央付近 に設置させ、検査終了後に車両を離脱させる際、前進し左旋回時に、機体に接 触し、航空機及び車両が損傷した。
18	3月21日	成田国際空港	エプロン	成田国際空港内エプロンのW誘導路上にて、プッシュバック中の航空機と誘導 路上で待機中の航空機同士が接触し、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	4月24日	福岡空港	誘導路	A誘導路(E2～E3誘導路間)において、アスファルト舗装の剥離が発生し、運航 に支障があるため同誘導路を閉鎖し緊急補修を実施した。
2	5月5日	東京国際空港	滑走路	航空管制運航情報官の定時点検においてC滑走路(C4-C5間)で舗装不具合 を発見した旨連絡あり、基盤施設土木担当職員にて現場を確認したところ、アス ファルト舗装の破損(ポットホール)を確認したことから緊急補修を実施した。
3	6月19日	東京国際空港	滑走路	航空管制運航情報官の定時点検においてC滑走路(A4-A5間)で舗装不具合を 発見した旨連絡あり、基盤施設土木担当職員にて現場を確認したところ、アス ファルト舗装の破損(剥離2箇所)を確認したことから緊急補修を実施した。
4	6月22日	東京国際空港	滑走路	航空管制運航情報官の定時点検においてC滑走路(A3-A4間)で舗装不具合を 発見した旨連絡あり、基盤施設土木担当職員にて現場を確認したところ、アス ファルト舗装の破損(剥離)を確認したことから緊急補修を実施した。
5	7月3日	新千歳空港	誘導路	パイロットレポートによりD6誘導路で舗装剥離の通報があり、運航情報官の現 場確認後に施設運用管理官(基盤施設担当)で緊急補修を実施した。
6	7月13日	大阪国際空港	滑走路	バードストライクにおける運用グループの臨時点検中(9:25)に、B滑走路W2 誘導路交差点付近で路面剥離を発見し緊急補修を実施したが、その後(16:00) 当該箇所が再び剥離し、再度緊急補修を実施した。
7	7月16日	東京国際空港	滑走路	航空管制運航情報官の定時点検においてB滑走路(A滑走路-A誘導路間)で舗 装の剥離を発見した旨連絡あり、基盤施設土木担当職員にて現場を確認したと ころ、アスファルト舗装剥離を確認し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
8	7月20日	東京国際空港	誘導路	運用開始前にG誘導路(H1-H2誘導路間)の緊急補修を実施したが、日中の気温が高くなることが予想されたため補修箇所の経過観察を行っていたところ、舗装剥離(わだち掘れ、線状クラック等4箇所)が生じ緊急補修を実施した。(10:35) その後も気温が30℃を超えたことから継続的に経過観測を行っていたところ、4箇所のうち1箇所に再度破損が生じ緊急補修を実施した。(15:40)
9	7月22日	仙台空港	誘導路	昼の定時場面点検にてB6誘導路にわだち掘れが発生していることを発見したことから設備グループ担当者へその旨を報告し、現場確認を行った結果、緊急的な補修が必要と判断し補修作業(応急措置)を実施した。
10	7月22日	福岡空港	滑走路	雷雨通過後(16:30)滑走路の点検を行ったところ、W4誘導路付近において落雷によるアスファルト舗装の剥離が発生したため、滑走路を閉鎖し、緊急補修(常温合材による仮復旧)を実施、当日の夜間に加熱合材で復旧を実施した。
11	8月13日	調布飛行場	滑走路	調布飛行場周辺で雷雨が発生し付近に多数の落雷があり、小康状態となったことから滑走路点検を行うため出動したが、滑走路付近に落雷があり即座に退避した。 その後、再度滑走路点検に出動し、滑走路中央部に落雷と思われる剥離(穴)を発見したことから緊急補修を実施した。
12	8月14日	福岡空港	誘導路	運用開始前の運航情報官のRWチェックにおいて誘導路(W7、W8交差部付近)に、アスファルト舗装の剥離を発見したため、同誘導路を閉鎖し、緊急補修(常温合材による仮復旧)を実施、当日の夜間に加熱合材で本復旧を実施した。
13	8月20日	関西国際空港	誘導路	NKIAC運用部からR-T/W上に舗装一部剥離があると通報があり、土木担当職員が現場確認したところ舗装の浮き、剥離、一部鉄筋の露出を確認したことから清掃を実施し、航空機の車輪は通行しないがトーイングトラクターの通行があることから、NKIAC運用部より緊急補修の要請があり補修を実施した。
14	8月29日	東京国際空港	誘導路	トーイングカーオペレーター(運航情報官経由)より、W誘導路(#34後方)で舗装の破損を発見した旨報告あり、基盤施設担当にて現場を確認したところ、アスファルト舗装の破損(隆起、亀甲状ひび割れ)を確認したことから緊急補修を実施した。
15	9月1日	関西国際空港	誘導路	NKIAC運用部からS2-4間 J4-T/W上に舗装剥離があると通報があり、NKIAC運用部と土木担当職員が現場確認したところ舗装の浮き、一部剥離の恐れを確認したことから緊急閉鎖し応急処理をNKIAC運用部と協議し決定しJ4部分閉鎖の上、ダッシュペープにて応急復旧作業を実施した。
16	9月7日	東京国際空港	誘導路	パイロットレポート(運航情報官経由)より、C誘導路(E9交差部)で舗装の破損を発見した旨報告あり、基盤施設土木担当職員にて現場を確認したところ、アスファルト舗装の破損(剥離、亀甲状ひび割れ)を確認したことから緊急補修を実施した。
17	9月21日	東京国際空港	誘導路	運航情報官の定時点検においてB4誘導路で舗装の破損を発見した旨報告あり、基盤施設土木担当職員にて現場を確認したところ、アスファルト舗装の破損(隆起、亀甲状ひび割れ)を確認したことから緊急補修を実施した。
18	9月22日	東京国際空港	誘導路	トーイングオペレーター(運航情報官経由)より、W誘導路の#214後方で舗装の破損を発見した旨報告あり、基盤施設土木担当職員にて現場を確認したところ、アスファルト舗装の破損(剥離、亀甲状ひび割れ)を確認したことから緊急補修を実施した。
19	9月23日	東京国際空港	誘導路	航空管制運航情報官の定時点検においてL2誘導路(L交差部)で舗装の破損を発見した旨報告あり、基盤施設土木担当職員にて現場を確認したところ、アスファルト舗装の破損(剥離、亀甲状ひび割れ)を確認したことから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
20	10月2日	東京国際空港	誘導路	航空管制運航情報官の定時点検においてA誘導路(W4-W5間)で舗装の破損を発見した旨報告あり、基盤施設土木担当職員にて現場を確認したところ、アスファルト舗装の破損(剥離、亀甲状ひび割れ)を確認したことから緊急補修を実施した。
21	3月19日	新千歳空港	滑走路	運航情報官の定時場面点検においてA滑走路南側で舗装剥離跡があると通報があり、施設運用管理官(基盤施設担当)へ補修依頼があった。

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	5月4日	大館能代空港	車庫	始業前点検時において、運転室内ポンプ操作ボタンのランプが点灯しない状態となり、放水不能となった。
2	5月9日	八丈島空港	車庫	エンジン始動に必要なセルモーターが故障し、走行訓練のため出庫しようとしたところエンジンがかからなかった。
3	5月22日	南紀白浜空港	車庫	朝の走行訓練では異常が認められなかったが、15時30分に車両点検のため、エンジンを始動させたところ走行不能となっていた。
4	6月8日	八丈島空港	車庫	空港の運用時間終了後、車庫入れのためエンジンを始動し、後進レンジに入れ3m程後進したが、突然エンジンが停止した。再始動を試みるも、セルモーターのみが回りエンジンが始動しなかった。
5	6月18日	女満別空港	車庫	車両待機時の点検において、化学消防車からのオイル漏れを発見したが、部品の調達・取り付けに1ヶ月以上かかった。
6	6月25日	富山空港	滑走路	放水訓練時にポンプ駆動系のエアが入らず、経験のない症状だったため機械故障と思い込んだ。
7	9月16日	徳之島空港	滑走路	化学消防車のレスポンスタイムを測定中、滑走路の北側でエンジンが停止し走行不能となり、エンジン始動を何度か試すうちに一時的に改善し、滑走路から退去した。
8	10月18日	種子島空港	車庫	運用終了後、化学消防車(6000ℓ級)を消防車庫に収納する際、電気系統のトラブルによりエンジン不動となった。
9	1月4日	種子島空港	車庫	定期便の運航に合わせて待機のため消防車両のエンジンを始動したが電気系統のトラブルにより数秒で停止した。
10	1月8日	八丈島空港	車庫	消防車庫内での点検実施中に、バッテリーの劣化によりエンジンが始動しない状況となった。
11	2月4日	八丈島空港	車庫	消防車庫内で待機中、セルモーターの故障によりエンジンが始動しない状況に至った。
12	2月27日	石見空港	車庫	リモコンによるタレットの操作が不能となったことから修理作業を行うため、タレットの制御用コンピュータ部品を交換している最中に電源が入らなくなり、放水ができない状態となった。
13	3月25日	紋別空港	車庫	始業点検で化学消防車1号車のセルモーターが回らず、エンジンが始動しなかった。

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	5月11日	広島空港	誘導路	始業点検として日々行う消防車輛の航空機事故等発生時における緊急出動を想定した走行訓練において、消防庁舎前から保安道路を経由し、P2誘導路に進入したところで車両が横転し誘導路が閉鎖となった。
2	6月14日	東京国際空港	滑走路	パイロットレポートにより、C誘導路(E3-4誘導路間)においてAs 舗装の不具合の報告があり、空港事務所で現地を確認したところ沈下(4.5m×7.4m 平均t=6cm)を確認し、緊急補修を行った。
3	8月10日	松山空港	滑走路	四国整備局が発注した誘導路地盤改良工事において、薬液注入後P5誘導路に直径約5.5m、最頂部約10cmの隆起が生じ、舗装面のすり付け最大勾配を逸脱したことから応急補修工事を実施した。
4	2月27日	東京国際空港	滑走路	GSE置場工事箇所(C-3ゲート付近)において、バックホウによる掘削作業の際に旅客ターミナルビル(北サテライト)に供給している給水管を破損させた。
5	3月13日	長崎空港	滑走路	誘導路中心線灯設置工事において、灯火と舗装との隙間にゴム系樹脂を充填する作業を行っていたが、運用時間開始までにゴム系樹脂が硬化せず、T6及びP5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	事態の概要
1	4月11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。
2	4月17日	徳之島空港	滑走路	徳之島空港管理事務所の職員が、定時点検のため点検車両で滑走路へ進入したが、その際鹿児島FSCへ無線連絡をしないまま、滑走路へ無断進入した。
3	5月23日	中部国際空港	誘導路	連絡車両が事務所に帰る際に経路を見失い、E2-T/Wを無許可のまま横断し沖止めスポットまで走行した。
4	6月13日	関西国際空港	エプロン	パレットドリー4台を連結したトーイングトラクターがABLを越えてスポット誘導経路内へ進入。トーイングトラクター運転手は進入後、スポット誘導経路内で転回し、車両を駐車させた。
5	7月9日	北九州空港	誘導路	非自走パッセンジャーステップ車をトーイングトラクターにて牽引するにあたり、非自走ステップ車は車両通行帯を通行できないと勝手に思い込み、誘導路の走行時の許可は不要と誤認し、無許可で誘導路を走行した。
6	7月15日	仙台空港	誘導路	工事業者が場周道路より「D1誘導路を経由して、A滑走路を通りPAPIまで」の走行許可を要求したが、管制塔は当該車両が滑走路を経由せずPAPIIIに向かうと思い込み、走行許可をしたが、請負者は滑走路を含めた走行許可と誤認し、D1からA滑走路へ走行を開始したところ、停止線を越えた辺りで、管制塔より待機指示を受け停止した。

番号	発生日	報告機関	発生場所	事態の概要
7	7月22日	新千歳空港	滑走路	誘導路にて舗装改良工事を行っていた工事業者が、作業終了のため退場しようとした際、管制塔の許可を得ず、A4より滑走路へ進入した。
8	7月24日	成田国際空港	誘導路	誘導路M2手前まで走行し、ランプコントロールへ確認したところ、「M2でグラウンドコントロール(グラウンド)へコンタクトしS2をリクエストするように。」と指示を受けたが、ドライバーはこのランプからの指示を、グラウンドからの横断許可と思い込み、管制官からの許可を受けずに、M2から誘導路に進入してしまった。
9	7月29日	長崎空港	滑走路	運航終了後、維持工事業者にて実施する点検における車両走行時に、点検開始前の管制官への進入許可要求(無線連絡)を失念し、管制官の進入許可無く誘導路及び滑走路へ進入した。
10	8月2日	成田国際空港	誘導路	工事車両が誘導路進入許可を得ず、B誘導路及びB8誘導路へ進入した。
11	8月6日	中部国際空港	誘導路	ピジターバスで入場したハンドリング会社職員が、本来立ち会うべき機体が、スポット誘導経路(E2)を挟んだ向かい側のスポットに到着した航空機であることに気づき、徒歩でスポット誘導経路(E2)を横断した。
12	8月23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K・Jを横断した。
13	9月21日	石見空港	滑走路	定期便を利用する乗客に限定した、滑走路内での記念撮影を行うため、職員の運転する車両が、滑走路進入許可の連絡をせずに滑走路へ無断で進入した。
14	2月3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K・Jを横断した。
15	2月14日	東京国際空港	誘導路	立会業務をするため、A滑走路より当日閉鎖区間(W4～W6)へ進入するつもりが勘違いをし、オープン区間(G～W4)へ進入してしまった。
16	3月5日	仙台空港	誘導路	サウス地区Rエリアのスポットにおいて、コンパスチェックを行った際に、機体の機軸方位を確認する作業員1名がR-エリア内から西側A2誘導路方向に向かい、無線交信なしでA2誘導路を横断した。
17	3月19日	仙台空港	誘導路	サウス地区Rエリアのスポットにおいてコンパスチェックを行った際に、機体の機軸方位を確認する作業員2名が作業に集中するあまり、Rエリア内から西側A2誘導路方向へ管制官との無線交信なしでA2誘導路に進入した。
18	3月24日	成田国際空港	誘導路	管制管轄区域である誘導路横断道(J-TWY及びC-TWY)へ車両が許可なく進入するした。

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	事態の概要
1	7月30日	成田国際空港	誘導路	着陸後、建設中の誘導路に誤って進入し、自走で離脱が出来なくなった。当該機を牽引車により駐機場へ移動するまで6時間にわたりB滑走路が閉鎖されることとなった。
2	9月2日	東京国際空港	誘導路	着陸後、管制官の指示に従い地上走行していたところ、閉鎖中の誘導路A11に進入した。
3	9月8日	東京国際空港	誘導路	出発するため、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、閉鎖されていた誘導路B5へ誤進入した。
4	3月11日	東京国際空港	誘導路	出発するため、プライベート機(外航)が管制官から誘導路N4-N-T7の走行指示を受け地上走行開始し、B滑走路の横断許可を受けた後、誘導路B7-L-L4の走行指示を受けたが、B7から誤って閉鎖誘導路L9へ誤進入した。
5	3月29日	東京国際空港	滑走路	着陸後、A滑走路を横断する経路(A7-A滑走路-L7)を指示されたが、A7誘導路から閉鎖中のA滑走路に誤って進入した直後停止した。ほぼ同時機に管制官は誤進入に気づき現在地待機を指示した。

Ⅲ. 安全監査実施状況

1. 公共用空港（平成30年度）

（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

平成30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	3	8	21	32
SMS監査の実施空港	2	-	-	2
臨時検査の実施空港	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。

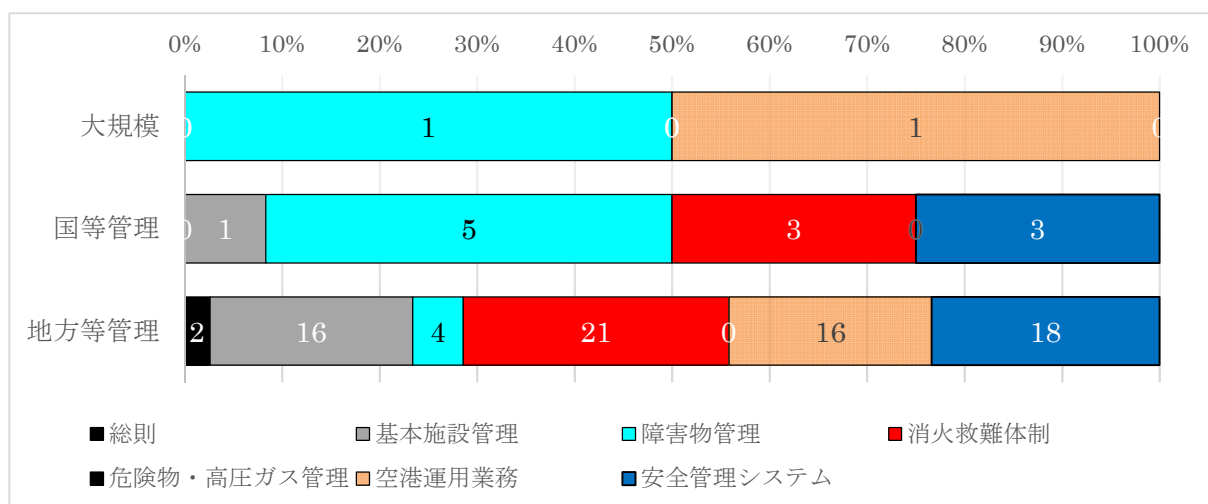
①定期検査における不適切事項

平成30年度（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。

平成30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	2	12	77	91

・ 不適切事項の内訳

不適切事項（91件）のうち、大規模空港（3空港）は2件、国等管理空港（8空港）は12件、地方等管理空港（21空港）は77件となっている。



(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	空港管理保安規程の管理状況 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