

平成 12 年 1 月 31 日制 定（空航第 89 号、空機第 85 号）
平成 13 年 9 月 28 日一部改正（国空航第 834 号、国空機第 671 号）
平成 17 年 3 月 25 日一部改正（国空航第 1202 号、国空機第 1106 号）
平成 20 年 3 月 27 日一部改正（国空航第 1307 号、国空機第 1345 号）
平成 23 年 6 月 30 日一部改正（国空総第 454 号）
平成 26 年 9 月 26 日一部改正（国空航第 450 号、国官参事第 1036 号、国空機第 775 号）
令和 2 年 11 月 4 日一部改正（国空航第 2190 号、国官参事第 582 号、国空機第 749 号）
令和 4 年 3 月 29 日一部改正（国空航第 3034 号、国官参事第 824 号、国空機第 1165 号）
令和 6 年 3 月 27 日一部改正（国空安政第 2944 号、国官参航安第 1219 号、国空無機第 238411 号、国空機第 729 号）
令和 6 年 5 月 31 日一部改正（国官参航安第 178 号）
令和 8 年 9 月 25 日一部改正（国官参航安第 450 号）

航 空 局 長

重大インシデントに関する機長報告の処理要領

1. 目 的

この要領は、航空法（以下「法」という。）第 76 条の 2 に基づき、機長から報告される航空法施行規則（以下「規則」という。）第 166 条の 4 各号に掲げる事態（以下「重大インシデント」という。）の報告を受けた際の処理について定めることを目的とする。

2. 重大インシデント

重大インシデントの具体的内容については、以下のとおりとする。

（1）閉鎖中の滑走路等^{※1}からの離陸又はその中止

- ・閉鎖中の滑走路から離陸を行った又は離陸滑走を開始した後に中止した事態^{※2}
- ・他の航空機等が滑走路の外に出る前に離陸を行った又は離陸滑走を開始した後に離陸を中止した事態
- ・国土交通大臣から指示された滑走路とは異なる滑走路^{※3}から離陸を行なった又は離陸滑走を開始した後に中止した事態
- ・誘導路から離陸を行なった又は離陸滑走を開始した後に中止した事態^{※4}

※1 閉鎖中の滑走路等とは、規則第 166 条の 4 第 1 号イからニまでに掲げる場所（閉鎖中の滑走路、他の航空機等が使用中の滑走路、法第 96 条第 1 項の規定により国土交通大臣から指示された滑走路とは異なる滑走路^{※3}及び誘導路）をいう。

※2 津波警報又は大津波警報発表時の避難を目的とした離陸又はその中止であつて、航空機の航行の安全に影響を及ぼさず、かつ、地上又は水上の人又は物件の安全に影響を及ぼさなかった事態については、含まれないこととする。

※3 法第96条第1項の規定による国土交通大臣からの指示には、法第137条第3項第1号の規定により国土交通大臣の権限が防衛大臣に委任されている空港等において、防衛大臣が行う指示を含む。

以下に掲げる者からの指示は法第96条第1項によるものではないが、これらの者から指示された滑走路とは異なる滑走路からの離陸等については、航空機の航行の安全に影響を及ぼし、又は影響を及ぼすおそれ大きいと認められることから、規則第166条の4第18号に規定する前各号に掲げる事態に準ずる事態として取り扱う。

- ・日米地位協定に基づき米国政府が航空交通管制業務を行う空港等においては、米国政府
- ・外国の空港等においては、国際民間航空条約の定める標準方式に従い外国政府又は航空交通の指示に関する権限について委任された者

なお、法第96条の2第1項の規定により、国土交通大臣から入手した航空機の航行に関する情報は、国土交通大臣からの指示に含まない。

※4 誘導路のうち空港等の管理者が回転翼航空機の離陸に関して支障がないと選定した場所からの離陸又はその中止は、含まれないこととする。

(2) 閉鎖中の滑走路等^{※1}又は道路その他の航空機が通常着陸することが想定されない場所への着陸又はその試み

- ・閉鎖中の滑走路に着陸を行った又は着陸を試みた事態
- ・他の航空機等が滑走路の外に出る前に、着陸を行った又は着陸を試みた事態
- ・国土交通大臣から指示された滑走路とは異なる滑走路^{※3}に着陸を行なった又は着陸を試みた事態
- ・誘導路又は道路その他の通常着陸することが想定されない場所に着陸を行なった又は着陸を試みた事態^{※5}

※5 次に掲げる事態は含まれないこととする。

- ・空港等の管理者が回転翼航空機に着陸に関して支障がないと選定した場所への着陸又はその試み
- ・航空機乗組員が安全な飛行の継続が困難であると判断し、地上の人又は物件に対して、危害を及ぼすおそれなく着陸できると選定した場所への予防的な着陸又はその試みであつて、地上の人又は物件に対し危害を及ぼさなかったもの

(3) 着陸時において発動機覆い、翼端その他の航空機の脚以外の部分が地表面に接触した事態

- ・着陸時において発動機覆い、翼端その他の航空機の脚以外の部分が地表面に接触した事態※⁶

※6 着陸時に脚が引き込まれた、又は脚を下げずに着陸したことによるものを含む。また、テールスキッド等の地表面との接触を想定して設計されている部位又は一次構造部分以外の部位（アンテナ、ドレインマスト等の突起物を含む。）が地表面に接触した事態であって損傷がこれらの部位に限定されるものは、含まないこととする。

(4) オーバーラン、アンダーシュート及び滑走路からの逸脱（航空機が自ら地上走行できなくなった場合に限る。）

- ・脚等の損傷のため、又は非舗装地帯に進入した結果脚が埋没したため、自ら地上走行できなくなった事態（滑空機にあつては、脚等を損傷した場合に限る。）

(5) 非常脱出スライドを使用して非常脱出を行った事態

- ・非常脱出スライドを使用して非常脱出を行った事態

(6) 飛行中において地表面又は水面への衝突又は接触を回避するため航空機乗組員が緊急の操作を行った事態

- ・地表面又は水面への衝突又は接触を回避するために、緊急に機首上げ、旋回等の操作を行った事態

(7) 発動機の破損（破片が当該発動機のケースを貫通した場合に限る。）

（タービン発動機）

- ・発動機の破片が当該発動機のケースを貫通した事態

（ピストン発動機）

- ・発動機の内部部品が破損し、破片がクランクケース及びシリンダーを貫通した事態

(8) 飛行中における発動機（多発機の場合は、規則第166条の4第8号イ又はロに掲げる航空機の区分に応じ、当該イ又はロに定める数以上の発動機）の継続的な停止又は出力若しくは推力の損失（動力滑空機の発動機を意図して停止した場合を除く。）

- ・多発機における規則第 166 条の 4 第 8 号イ又はロに掲げる航空機の区分に応じ、当該イ若しくはロに定める数以上の発動機又は単発機における発動機の停止又は必要とされる出力若しくは推力を得ることができなかった事態（訓練等において発動機を意図的に停止又は出力若しくは推力を低下させ、かつ、必要とされる出力又は推力を回復することができる場合を除く。）
- ・規則第 166 条の 4 第 8 号ロの国土交通大臣が定める数は、二とする。

(9) 航空機のプロペラ、回転翼、脚、方向舵、昇降舵、補助翼又はフラップが損傷し、当該航空機の航行が継続できなくなった事態

- ・以下に掲げる事態により、航行が継続できなくなった事態（鳥獣等との衝突によるものを除く。）

(プロペラ)

- ・プロペラの折損又は変形により、機体の制御が困難となった事態

(回転翼)

- ・回転翼外皮の剥離その他回転翼の損傷により、機体の制御が困難となった事態

(脚)

- ・折損その他脚構造の損傷により、自走できなくなった事態（タイヤの損傷により自走できなくなったものを除く。）

(方向舵、昇降舵、補助翼又はフラップ)

- ・方向舵、昇降舵、補助翼又はフラップの損傷により、機体の制御が困難となった事態

(10) 航空機に装備された一又は二以上のシステムにおける航空機の航行の安全に障害となる複数の故障

- ・油圧システム、電気システム等の航行の安全に重要なシステムにおいて、複数の系統を有する場合の二系統以上の故障並びに油圧システムの単一故障及び電気システムの単一故障の同時発生等複数のシステムにまたがる複数の故障が発生した事態であって、航空機の航行の安全に障害が発生したもの

(11) 航空機内における火災又は煙の発生及び発動機防火区域内における火災の発生

- ・航空機内において火災若しくは煙が発生した事態（瞬時のものを除く。）又は発動機防火区域内において火災が発生した事態であって、航空機に備え付けの消火器等により火災及び煙を消すことができたもの

(12) 航空機内の気圧の異常な低下

- ・機内の与圧が異常に低下した事態であって、酸素マスクの使用を必要としたもの

(13) 緊急の措置を講ずる必要が生じた燃料の欠乏

- ・緊急事態の宣言を必要とした燃料の欠乏を生じた事態（発動機（多発機の場合は、規則第 166 条の 4 第 8 号のイ又はロに掲げる航空機の区分に応じ、当該イ又はロに定める数以上の発動機）の停止につながるような燃料が枯渇するおそれがあったものに限る。）

(14) 気流の擾乱その他の異常な気象状態との遭遇、航空機に装備された装置の故障又は対気速度限界、制限荷重倍数限界若しくは運用高度限界を超えた飛行により航空機の操縦に障害が発生した事態

- ・次に掲げる事態により機体の制御が困難となった、又は高度、速度若しくは飛行経路を大幅に余儀なく変更したもの（ETOPS 運航において一発動機停止後にこれらを変更した場合を除く。）
 - ・タービュランス、ウィンドシア、落雷等の異常な気象状態に自機が遭遇したことにより航空機の操縦に障害が発生した事態
 - ・操縦系統、発動機操作系統等の故障により航空機の操縦に障害が発生した事態
 - ・法第 10 条第 3 項の規定により指定された運用限界のうち対気速度限界、制限荷重倍数限界又は運用高度限界を超えた飛行により航空機の操縦に障害が発生した事態
 - ・着陸装置の故障により、航空機の離着陸に障害が発生した事態

(15) 航空機乗組員が負傷又は疾病により運航中に正常に業務を行うことができなかった事態

- ・航空機乗組員が負傷又は疾病により運航中に操縦、管制との通信等航空機の運航に関する業務を正常に行うことができなくなった事態

(16) 物件を機体の外に装着し、つり下げ、又は曳航している航空機から、当該物件が意図せず落下し、又は緊急の操作として投下された事態

- ・物件を機体の外に装着し^{※7}、つり下げ、又は曳航している航空機から、当該物件が意図せず落下した事態（地上又は水上の人又は物件の安全に影響を及ぼさなかった事態^{※8}を除く。）

- ・物件を機体の外に装着し^{※7}、つり下げ、又は曳航している航空機から、当該物件が緊急の操作として投下された事態（地上又は水上の人又は物件の安全に影響を及ぼさなかった事態^{※8}を除く。）

※7 機体の外に装着した物件とは、法定検査（耐空証明、修理改造等）を受検し合格した航空機部品を除く物件とする。

※8 地上又は水上の人又は物件の安全に影響を及ぼさなかった事態として想定されるものは次のとおり。

山、海水域、河川・湖沼、森林等の、地上又は水上の人又は物件が存在する可能性が低い場所の上空での飛行中において、つり下げ物件が意図せず落下し、又は緊急の操作として投下された事態であって、地上又は水上の人又は物件の安全に影響がないことが確認された場合

（17）航空機から脱落した部品が人と衝突した事態

- ・航空機から脱落した部品が人と衝突した事態

3. 機長からの報告等

機長からの重大インシデントに関する発生の通報及び機長報告は、航空安全推進室において受理し、航空安全推進室は以下に従い処理を行うものとする。

（1）初期情報の取扱い

航空安全推進室は、重大インシデントが発生したおそれがある旨の初期情報を受けた場合は、空港事務所、空港出張所、航空局内の関係課、運航者等と連絡をとりつつ、事実関係の確認を行うものとする。

（2）報告の取扱い

航空安全推進室は、（1）の初期情報が一又は複数の航空局内の課（以下「関係課」という。）の所掌に関連する場合には、速やかに関係課に通知するとともに、関係課とともに当該初期情報に係る事態が重大インシデントに当たるかどうかの判定を行うものとする。判定の結果、重大インシデントに当たる場合には、航空安全推進室は、運輸安全委員会へ通報する。また、関係課の協力のもと、法第76条の2に基づく重大インシデントに関する機長報告（当該航空機の利用者から入手した情報を含む。）として、次のイ～ヌに掲げる事項を確認し、国土交通省内関係職員に対し別添様式により報告し、当該重大インシデントの概要を公表することとする。なお、運輸安全委員会への通報については、必ずしも国土交通省内関係職員に対する報告と同時に進行する必要はなく、重大インシデントに当たると

の判定後、直ちに行うことを妨げない。

- イ 機長の氏名、所属及び住所
- ロ 重大インシデントが発生した日時及び場所
- ハ 航空機の国籍、登録記号、無線呼出符号及び型式
- ニ 航空機の使用人
- ホ 運航者、便名、出発地及び到着地
- ヘ 搭乗者数（乗務員数及び乗客数）
- ト 人の負傷又は物件の損壊の状況
- チ 航空機の損壊の程度
- リ 事態の概要
- ヌ その他参考事項

上記のりの事項については、当該通報に係る重大インシデントごとに、必要に応じて以下の具体的な事項について確認するものとする。

- ① 閉鎖中の滑走路等^{*1}からの離陸又はその中止
 - ・使用した滑走路（使用した滑走路が国土交通大臣から指示された滑走路と異なる場合には、使用した滑走路及び指示された滑走路）又は誘導路の名称
 - ・滑走路を使用中の他の航空機等に関する事項（航空機の場合は運航者名、国籍、型式及び登録記号等（これらの事項が判明できないときは、当該他の航空機の特徴を示すもの）、航空機以外の場合は、車両・人等の種類、所属及び立ち入り目的等）（滑走路を当該他の航空機等が使用中に事態が発生した場合に限る。）
 - ・滑走路を使用中の他の航空機等を発見したとき又は当該他の航空機等と最も接近したときにおける当該他の航空機等と自機との位置の距離（滑走路を当該他の航空機等が使用中に事態が発生した場合に限る。）
- ② 閉鎖中の滑走路等^{*1}又は道路その他の航空機が通常着陸することが想定されない場所への着陸又はその試み
 - ・進入方式（ILS 進入、VOR 進入、ADF 進入等）
 - ・進入経路
 - ・着陸し、若しくは着陸を試みた滑走路（当該滑走路が国土交通大臣から指示された滑走路と異なる場合には、着陸し、若しくは着陸を試みた滑走路及び指示された滑走路）、誘導路の名称又は道路等の場所
 - ・滑走路を使用中の他の航空機等に関する事項（航空機の場合は運航者名、国籍、型式及び登録記号等（これらの事項が判明できないときは、当該他の航空機の特徴を示すもの）、航空機以外の場合は車両・人等の種類、所属、立ち入り目的等）（滑走路を当該他の航空機等が使用中に事態が発生した場合に限る。）
 - ・滑走路を使用中の他の航空機等を発見したとき又は当該他の航空機等と最も接近したときにおける他の航空機等と自機との位置の距離（滑走路を当該他の航空機等が使用

中に事態が発生した場合に限る。)

- ・地上の人又は物件の概要（人又は物件等の種類、当該人又は物件との位置関係及びこれらに被害を生じた場合には当該被害の内容）（誘導路又は道路等に着陸した場合であって、着陸場所の付近に人又は物件があったときに限る。）
- ③ 着陸時において発動機覆い、翼端その他の航空機の脚以外の部分が地表面に接触した事態
- ・損傷の概要
 - ・事態が発生するに至った自機の進入経路
 - ・進入時から事態が発生するに至るまでの自機の姿勢及び対気速度（対地速度）の時間経過の概要
 - ・事態が発生したときの気象の状態
 - ・航空機の脚以外の部分が接触した地表面の状況
- ④ オーバーラン、アンダーシュート及び滑走路からの逸脱（航空機が自ら地上走行できなくなった場合に限る。）
- ・事態が発生するに至った自機の進入経路及び滑走路経路
 - ・進入時から事態が発生するに至るまでの自機の姿勢及び対気速度（対地速度）の時間経過の概要
 - ・事態が発生したときの気象及び滑走路路面の状態
- ⑤ 非常脱出スライドを使用して非常脱出を行った事態
- ・非常脱出を行う必要性が生じた原因
 - ・非常脱出スライドを使用した非常口の数及び位置
 - ・非常脱出を行った搭乗者の人数（負傷者がある場合はその人数）
 - ・非常脱出を行ったときの自機の損傷の程度その他の自機の状態
- ⑥ 飛行中において地表面又は水面への衝突又は接触を回避するため航空機乗組員が緊急の操作を行った事態
- ・飛行計画上の飛行経路
 - ・回避操作の内容及び回避操作を行う必要性の生じた原因
 - ・飛行経路及び回避経路
 - ・地表面又は水面へ最も接近したときのこれらと自機との位置関係
- ⑦ 発動機の破損（破片が当該発動機のケースを貫通した場合に限る。）
- ・発動機の破損の概要
 - ・当該発動機の型式、製造番号、製造年月日、総使用時間(TT)及びオーバーホール後の使用時間(TSO)
 - ・事態が発生したときの自機の高度及び対気速度
 - ・事態が発生したときの当該発動機の推力又は出力及び計器の指示（記録できた場合に

限る。)

- ⑧ 飛行中における発動機（多発機の場合は、規則第 166 条の 4 第 8 号イ又はロに掲げる航空機の区分に応じ、当該イ又はロに定める数以上の発動機）の継続的な停止又は出力若しくは推力の損失（動力滑空機の発動機を意図して停止した場合を除く。）
 - ・ 発動機の作動状況の概要
 - ・ 当該発動機の型式、製造番号、製造年月日、総使用時間（TT）及びオーバーホール後の使用時間（TSO）
 - ・ 事態が発生したときの自機の高度及び対気速度
 - ・ 事態が発生したときの当該発動機に係る計器指示（記録できた場合に限る。）
- ⑨ 航空機のプロペラ、回転翼、脚、方向舵、昇降舵、補助翼又はフラップが損傷し、当該航空機の航行が継続できなくなった事態
 - ・ 損傷の概要
 - ・ 当該損傷が自機の航行に及ぼした影響
- ⑩ 航空機に装備された一又は二以上のシステムにおける航空機の航行の安全に障害となる複数の故障
 - ・ 故障したシステムの名称及び故障の概要
 - ・ 当該故障が自機の航行に及ぼした影響
- ⑪ 航空機内における火炎又は煙の発生及び発動機防火区域内における火炎の発生
 - ・ 火炎又は煙の発生箇所及び機内の被害等の状況
 - ・ 消火等の措置の状況
- ⑫ 航空機内の気圧の異常な低下
 - ・ 与圧システムの作動状況の概要
 - ・ 事態が発生したときの自機の高度及び対気速度
 - ・ 事態が発生した前後の航空機内の気圧（客室高度）（気圧の最小値（客室高度の最大値）を含むこと。）
 - ・ 酸素マスクの使用状況（自動展開の有無を含むこと。）
 - ・ 負傷者の発生状況
- ⑬ 緊急の措置を講ずる必要性が生じた燃料の欠乏
 - ・ 飛行の概要及び燃料の欠乏に至った原因（機材の不具合等があった場合には記載すること。）
 - ・ 出発前の搭載燃料の量及び事態が発生したときまでに消費した燃料の量
 - ・ 持久時間に換算した着陸時の残燃料の量
 - ・ 事態が発生したときの気象の状態

- ⑭ 気流の擾乱その他の異常な気象状態との遭遇、航空機に装備された装置の故障又は対気速度限界、制限荷重倍数限界若しくは運用高度限界を超えた飛行により航空機の操縦に障害が発生した事態
- ・事態が発生したときの自機の姿勢、高度及び対気速度
 - ・事態が発生したときの気象状態（気流の擾乱その他の異常な気象状態と遭遇した場合に限る。）
 - ・故障した装置の名称及び故障の概要（航空機に装備された装置が故障した場合に限る。）
 - ・対気速度限界、制限荷重倍数限界又は運用高度限界の超過量（これらを超過した場合に限る。）
 - ・航空機の操縦に発生した障害の内容（航空機の損壊等があった場合にはその概要）
- ⑮ 航空機乗組員が負傷又は疾病により航行中に正常に業務を行うことができなかった事態
- ・当該航空機乗組員の氏名及び資格
 - ・当該航空機乗組員が正常に業務を行うことができなかった原因
- ⑯ 物件を機体の外に装着し、つり下げ、又は曳航している航空機から、当該物件が意図せず落下し、又は緊急の操作として投下された事態
- ・落下し、又は投下された物件の概要（形状、大きさ、重さ、量、材質等）
 - ・事態が発生した時の自機の位置及び高度
 - ・物件が落下し、又は投下された場所
 - ・物件が落下し、又は投下されたときの状況
- ⑰ 航空機から脱落した部品が人と衝突した事態
- ・脱落した部品の概要（形状、大きさ、材質等）
 - ・事態が発生した時の自機の位置及び高度
 - ・衝突時の状況

附 則

この要領は、平成 12 年 2 月 1 日から適用する。

附 則（平成 13 年 9 月 28 日 国空航第 834 号、国空機第 671 号）

この要領は、平成 13 年 10 月 1 日から適用する。

附 則（平成 17 年 3 月 25 日 国空航第 1202 号、国空機第 1106 号）

この要領は、平成 17 年 3 月 25 日から適用する。

附 則（平成 20 年 3 月 27 日 国空航第 1307 号、国空機第 1345 号）

この要領は、平成 20 年 4 月 1 日から適用する。

附 則（平成 23 年 6 月 30 日 国空総第 454 号）
この要領は、平成 23 年 7 月 1 日から適用する。

附 則（平成 26 年 9 月 26 日 国空航第 450 号、国官参事第 1036 号、国空機第 775 号）
この要領は、平成 26 年 10 月 1 日から適用する。

附 則（令和 2 年 11 月 4 日 国空航第 2190 号、国官参事第 582 号、国空機第 749 号）
この要領は、令和 2 年 11 月 5 日から適用する。

附 則（令和 4 年 3 月 29 日 国空航第 3034 号、国官参事第 824 号、国空機第 1165 号）
この要領は、令和 4 年 4 月 1 日から施行する。

附 則（令和 6 年 3 月 27 日 国空安政第 2944 号、国官参航安第 1219 号、国空無機第 238411 号、国空機第 729 号）
この要領は、令和 6 年 3 月 29 日から適用する。

附 則（令和 6 年 5 月 31 日 国官参航安第 178 号）
この要領は、令和 6 年 6 月 1 日から適用する。

附 則（令和 8 年 9 月 25 日 国官参航安第 450 号）
この要領は、令和 8 年 9 月 30 日から適用する。