

航空輸送の安全にかかわる情報の中間報告  
(令和5年度上半期)

令和6年4月  
国土交通省航空局

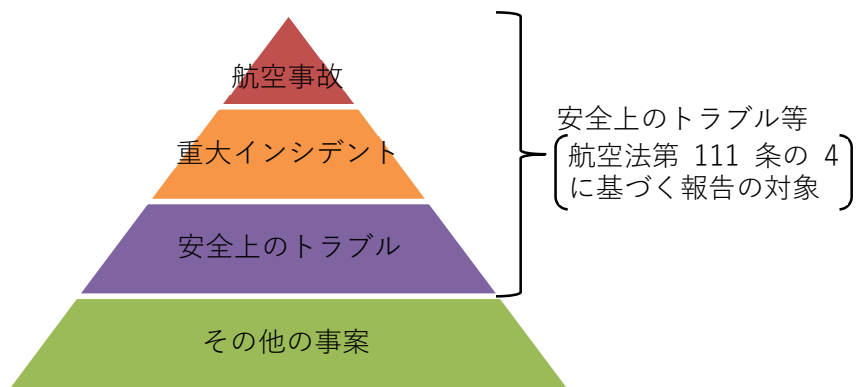
1. 航空事故・重大インシデントの発生の概況

令和5年4月1日から9月30日までの6か月間に、本邦航空運送事業者において航空事故が0件、重大インシデントが1件発生しました。概要は、以下のとおりです。

- 航空事故 (0件)
- 重大インシデント (1件)
  - 日本航空 585 便 (東京国際空港→函館空港、ボーイング式 767-300 型、JA614J、乗員 9 名・乗客 249 名搭乗) は、7 月 12 日 8 時 00 分東京国際空港を離陸し、函館空港への着陸を 2 回試みたが、視界不良により着陸できず、新千歳空港に目的地を変更した。新千歳空港の南西約 50 キロメートル、高度約 4,000 メートル付近において、残りの燃料が少なくなったため、航空交通管制上の優先権を要請の上、9 時 45 分同空港に着陸した。

2. 安全上のトラブル等の報告の概況

航空法 (昭和 27 年法律第 231 号) 第 111 条の 4 及び航空法施行規則 (昭和 27 年運輸省令第 56 号) 第 221 条の 3 の規定等に基づき、本邦航空運送事業者は、①航空事故、②重大インシデント及び③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 (以下「安全上のトラブル」といいます。) が発生した場合には、当該事態の概要及びこれに対する措置に加え、これらの事態が発生した要因及び再発防止策について国



に報告することが義務付けられています。これは、航空事故等を防止する手段として、航空事故や重大インシデントの原因を究明して再発防止を図るだけでなく、安全上のトラブルのような航空事故や重大インシデントに至らなかった事案に関する情報についても航空関係者で共有し、予防安全対策に活用していくことが重要なためです。

(1) 安全上のトラブル等についての報告の概況

本邦航空運送事業者から、令和5年4月1日から9月30日までの6か月間に発生した航空事故、重大インシデント及び安全上のトラブル（以下これらをまとめて「安全上のトラブル等」といいます。）について、合計407件（航空事故0件、重大インシデント1件、安全上のトラブル406件）の報告がありました。報告された全ての事案の概要については、別冊のとおりです。これらの報告について、航空法施行則第221条の2の分類に従って集計したものを表1に示します。また、この他に、航空機使用事業者から、同期間に発生した安全上のトラブル等について29件の報告がありました。

表1：安全上のトラブル等の報告件数<sup>※1</sup>（航空法施行規則の分類<sup>※2,3</sup>）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計	(参考)令和4年度		
								上半期計	総数	
航空事故	0	0	0	0	0	0	0	3	8	
重大インシデント	0	0	0	1	0	0	1	2	3	
安全上のトラブル	53	63	70	54	87	79	406	658	1097	
① 航行中の構造損傷	0	1	0	0	0	0	1	1	2	
② 航行中のシステムの不具合	5	9	11	12	16	15	68	79	138	
③ 航行中の非常用機器等の不具合	1	7	0	2	4	1	15	10	22	
④ 運用限界の超過、経路・高度の逸脱	5	9	10	5	10	9	48	58	104	
⑤ 機器からの指示による急な操作等	18	16	20	13	24	16	107	112	197	
⑥ その他	運航規程関連	6	2	2	1	6	3	20	85	115
	整備規程関連	7	6	7	5	5	18	48	47	89
	その他	11	13	20	16	22	17	99	266	430
計	53	63	70	55	87	79	407	663	1108	

(参考)

航空機使用事業者からの報告 <sup>※4</sup>	2	3	12	6	4	2	29	17	37
航空事故	0	0	1	0	1	1	3	0	4
重大インシデント	0	2	2	3	0	0	7	1	5
安全上のトラブル	2	1	9	3	3	1	19	16	28

※1 一つの要因により複数の人や機材又は運航便等に影響があった事案については、複数の報告が報告件数として計上されています。

※2 複数の項目に該当するとして報告された事案については、代表的な項目において集計しています。

※3 要因分析の進捗に伴い、続報において報告の項目が変更される場合等があります。

※4 航空運送事業を営んでいる事業者において発生した事案であっても、航空機使用事業に係る安全上のトラブル等として報告された事案については、航空機使用事業からの報告の欄に計上しています。

(参考)

「安全上のトラブル等」とは、次に掲げる事態をいいます。(航空法施行規則第 221 条の 2)

- (1) 航空事故 (航空法施行規則第 221 条の 2 第 1 号)  
(例) 墜落、火災、航空機による人の死傷、大修理を要する航空機の損傷等  
(航空法第 76 条第 1 項並びに航空法施行規則第 165 条の 2 及び第 165 条の 3 参照)
- (2) 重大インシデント (航空法施行規則第 221 条の 2 第 2 号)  
(例) 閉鎖中の滑走路等への着陸の試み、オーバーラン、機内の気圧の異常な低下等  
(航空法第 76 条の 2 及び航空法施行規則第 166 条の 4 参照)
- (3) 安全上のトラブル
  - ① 航行中に発生した航空機の構造の損傷 (航空法施行規則第 221 条の 2 第 3 号イ)  
(例) 到着後の機体点検にてテール・スキッドに接触痕を発見
  - ② 航行中に発生したシステムの不具合 (航空法施行規則第 221 条の 2 第 3 号ロ)  
(例) エンジントラブル、通信・電気系統のトラブル
  - ③ 航行中に発生した非常用機器等の不具合 (航空法施行規則第 221 条の 2 第 3 号ハ)  
(例) 火災・煙の検知器の故障
  - ④ 運用限界の超過又は経路・高度からの逸脱 (航空法施行規則第 221 条の 2 第 3 号ニ)  
(例) 決められた限界速度の超過
  - ⑤ 緊急操作等を要した事態 (航空法施行規則第 221 条の 2 第 3 号ホ)  
(例) 航空機衝突防止装置等の指示に基づく操作
  - ⑥ その他の安全上の支障を及ぼす事態 (航空法施行規則第 221 条の 2 第 4 号)  
(例) 無申告危険物の誤輸送、運用許容基準の不適切な適用、アルコールに係る不適切事案

## (2) 安全上のトラブル等の航空運送事業者別の発生の状況

令和 5 年 4 月 1 日から 9 月 30 日までの期間に発生した安全上のトラブル等を航空運送事業者別に集計したものを表 2 に示します。

表2：安全上のトラブル等の報告件数<sup>※5</sup>（航空運送事業者別）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計	(参考)令和4年度	
								上半期計	総数
全日空グループ	17	18	19	11	25	17	107	227	363
全日本空輸	9	15	15	9	18	13	79	160	254
エアー・ジャパン	1	1	0	1	0	0	3	25	27
ANA ウィングス	7	2	4	1	7	4	25	42	82
日本航空グループ	21	17	25	24	25	23	135	225	369
日本航空	15	5	15	12	13	14	74	182	282
ジェイエア	1	0	2	4	6	3	16	11	25
日本トランスオーシャン航空	0	8	5	5	4	3	25	15	32
日本エアコミューター	1	1	1	1	0	1	5	6	9
琉球エア・コミューター	0	1	1	0	1	1	4	7	12
北海道エアシステム	1	0	0	1	0	0	2	1	1
ZIPAIR Tokyo	3	2	1	1	1	1	9	3	8
日本貨物航空	4	2	1	0	2	2	11	18	36
スカイマーク	2	7	9	7	11	20	56	34	56
AIRDO	0	1	1	2	2	2	8	16	27
ソラシドエア	1	5	2	2	1	3	14	13	25
スターフライヤー	3	3	5	2	3	0	16	14	33
Peach・Aviation	1	2	2	1	3	4	13	25	45
ジェットスター・ジャパン	1	2	0	0	1	3	7	14	22
スプリング・ジャパン	0	1	4	1	2	0	8	3	6
アイベックスエアラインズ	0	4	1	0	2	3	10	21	35
フジドリームエアラインズ	1	0	1	2	6	2	12	18	29
オリエンタルエアブリッジ	1	0	0	2	1	0	4	10	16
天草エアライン	0	0	0	0	0	0	0	2	4
新中央航空	0	0	0	0	0	0	0	2	3
東邦航空	0	0	0	0	0	0	0	1	1
その他の航空運送事業者 <sup>※6</sup>	1	1	0	1	3	0	6	21	34
計	53	63	70	55	87	79	407	663	1108

(参考)

航空機使用事業者 <sup>※7</sup>	2	3	12	6	4	2	29	17	37
------------------------	---	---	----	---	---	---	----	----	----

### (3) 安全上のトラブル等の機種別の発生の状況

令和5年4月1日から9月30日までの期間に発生した安全上のトラブル等を機種別に集計したものを表3に示します。

※5 一つの要因により複数の人や機材又は運航便等に影響があった事案については、複数の報告が報告件数として計上されています。

※6 国内定期航空運送事業又は路線を定めて一定の日時により航行する航空機により行う国際航空運送事業のいずれも営んでいない航空運送事業者からの報告は、その他の航空運送事業者の欄に計上しています。

※7 航空運送事業を営んでいる事業者において発生した事案であっても、航空機使用事業に係る安全上のトラブル等として報告された事案については、航空機使用事業の欄に計上しています。

表3：安全上のトラブル等の報告件数<sup>※8</sup>（機種別）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計	(参考)令和4年度	
								上半期計	総数
B737-400/-500	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B737-700/-800	8	22	24	21	31	32	138	116	215
B747 系列	4	2	1	0	2	2	11	18	35
B767 系列	3	3	3	7	8	7	31	58	105
B777 系列	3	1	6	2	3	3	18	37	58
B787 系列	16	13	11	8	9	12	69	95	180
A320 系列	7	11	10	5	9	9	51	70	129
A350	2	1	4	1	2	1	11	18	24
A380	0	0	0	0	0	0	0	1	1
DHC-8-200	1	0	0	1	1	0	3	9	13
DHC-8-400	3	3	1	1	4	2	14	31	62
ERJ170/175/190	1	0	3	6	11	4	25	29	52
CRJ700	0	4	1	0	2	3	10	21	35
ATR42/72	2	1	1	2	0	1	7	9	14
SAAB340B	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Do228	0	0	0	0	0	0	0	1	2
その他の航空運送事業機 <sup>※9</sup>	3	2	5	1	5	3	19	150	183
計	53	63	70	55	87	79	407	680	1145

(参考)

航空機使用事業機 <sup>※10</sup>	2	3	12	6	4	2	29	17	37
-------------------------	---	---	----	---	---	---	----	----	----

#### (4) 報告された安全上のトラブル等への対応

国土交通省航空局（地方航空局を含みます。以下同じです。）では、これらの安全上のトラブル等の全てについて、本邦航空運送事業者等において適切な要因分析が行われ、必要な対策がとられていることを確認しています。令和5年4月1日から9月30日までの期間に本邦航空運送事業者において発生した安全上のトラブル等のうち、

- ① 航空事故及び重大インシデント
- ② 重要度が高く、要因や再発防止策等について情報共有の必要性が高いと認められた主要な安全上のトラブル

（以下①及び②を合わせて「主要事案」といいます。）についての事案の概要、航空運送

※8 一つの要因により複数の人や機材又は運航便等に影響があった事案については、複数の報告が報告件数として計上されています。

※9 飛行機による国内定期航空運送事業及び路線を定めて一定の日時により航行する飛行機により行う国際航空運送事業のいずれも営んでいない航空運送事業者からの報告は、その他の航空運送事業機の欄に計上しています。

※10 航空運送事業を営んでいる事業者において発生した事案であっても、航空機使用事業に係る安全上のトラブル等として報告された事案については、航空機使用事業機の欄に計上しています。

事業者による対策、国土交通省航空局の措置等は、別添 1 のとおりです。また、令和元年度から令和 4 年度までの主要事案のうち、これまでに進展のあったものを別添 2 に示します。

(5) 安全上のトラブルの内容別分類

令和 5 年 4 月 1 日から 9 月 30 日までの期間に本邦航空運送事業者において発生した個々の安全上のトラブルの要因を分析し、内容別に分類し、集計したものを表 4 に示します。

表 4：安全上のトラブルの内容別件数<sup>※11,12,13</sup>

	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	計	(参考)令和 4 年度	
								上半期計	総数
機材不具合	9	22	13	21	29	23	117	146	245
ヒューマンファクター事案 <sup>※14</sup>	17	17	21	11	18	31	115	157	307
運航乗務員	6	7	9	2	7	7	38	4	12
客室乗務員	0	2	0	1	0	0	3	69	133
整備従事者	9	6	10	6	7	21	59	24	52
地上作業員	2	2	0	2	3	3	12	2	4
製造	0	0	0	0	1	0	1	5	8
その他	0	0	2	0	0	0	2	4	12
回避操作	14	13	20	12	21	14	94	97	170
航空機衝突防止装置の回避指示(TCAS RA)に基づく回避操作	12	8	19	10	21	13	83	88	145
対地接近警報装置(GPWS)に基づく回避操作	2	5	1	2	0	1	11	9	25
発動機の異物吸引による損傷	1	1	2	0	1	1	6	2	5
部品脱落	0	0	2	0	4	0	6	6	13
危険物の誤輸送等 <sup>※15</sup>	8	7	7	10	7	9	49	198	297
アルコール事案	1	1	3	0	2	1	8	59	65
運航乗務員	0	0	1	0	0	1	2	51	51
客室乗務員	0	0	0	0	1	0	1	7	10
運航管理者等	1	0	0	0	0	0	1	0	1
整備従事者	0	1	2	0	1	0	4	1	3
その他	3	2	2	0	4	0	11	9	23
計	53	63	70	54	87	79	406	658	1,097

※11 複数の分類に該当する事案については、代表的な分類において集計しています。

※12 要因分析の進捗に伴い、分類を変更する場合があります。

※13 一つの要因により複数の人や機材又は運航便等に影響があった事案については、複数の報告が報告件数として計上されています。

※14 例えばヒューマンファクター事案（運航乗務員）には、運航乗務員のヒューマンファクターが関与した事案のみならず、運航乗務員にかかわる間接部門のヒューマンファクターが関与した事案も含まれています。

※15 危険物の誤輸送等には、危険物の漏洩<sup>もれ</sup>を含みます。

## (6) 安全上のトラブル等についての評価・分析

令和5年12月22日に開催された第34回航空安全情報分析委員会<sup>※16</sup>において、令和5年4月1日から9月30日までの期間に航空運送事業者等において発生した安全上のトラブル等について審議した結果、それぞれの事案について関係者により必要な対応がとられており、引き続き適切にフォローアップを行っていくべきことが確認されました。

安全情報の分析に基づく国土交通省航空局の今後の取組みについては、4. に記載のとおりです。

---

※16「航空安全情報分析委員会」は、航空運送事業者等から報告された安全情報を評価・分析し、安全性の向上のため講ずべき予防安全対策について審議・検討するために設置された委員会で、航空技術に関する専門家や学識経験者及び航空局安全部関係者で構成されています。

### 3. 航空運送事業者等への指導監督状況

#### (1)安全監査の基本的な考え方

航空局では、本邦航空運送事業者及び本邦航空機使用事業者（以下「航空運送事業者等という。」）の本社、運航・整備の基地及び訓練施設及び実際の運航便に対して立入り検査を行い、会社の業務が適切に行われていることを管理部門から現場に至るまで確認し、規定に従っていない事案などは是正が必要だと認められた場合には、その都度改善するよう指導しています。

#### (2)安全監査の実施状況

令和5年度上半期は、令和5年9月末時点で休止中又は事業を開始していない事業者を除く航空運送事業者68社（うち定期航空運送事業者は24社）及び航空機使用事業者11社の本社・基地を対象に、196件の安全監査を行いました。また、航空運送事業者等を対象に、実際の運航便に搭乗して行う監査を1,449回行いました。

この結果、不適切として会社に対し是正を求めた事案（不適切事項）は12件ありました。これらの安全監査で認められた不適切事項の主な事例を表5に示します。

航空局では引き続き不適切事項への対策が着実に講じられているかどうか、安全監査等を通じて確認していきます。



表5：不適切事項の主な事例及び是正処置（本邦航空運送事業者）

部門	不適切事項の概要	主な是正処置
整備関係	<p>整備規程附属書には、作業器具は使用の都度、使用者が員数点検及び状態確認を行う旨が規定されている。</p> <p>しかし、格納庫において、工具箱から持ち出されていた工具に対し、使用前点検表に使用者の氏名等が記録されず、員数点検及び状態確認が行えていなかった。</p>	<p>①管理台帳に登録されている全ての設備について、臨時点検を行い、員数に不足がないこと及び適切に管理されていることを確認。</p> <p>②記載を失念した整備作業員に対し、安全管理規程及び整備規程の再教育を実施</p> <p>③恒久対策として、整備課の職員に対しても、上記と同内容の再教育を実施。</p>
運航関係	<p>「アルコール検査実施要領（運航乗務員編）」（届出規程）において「検知器の周囲にアルコール成分を発するものを配置しないこと。」と定めている。</p> <p>しかし、運航乗務員がアルコール検査を実施するカウンターテーブル上（手の届く範囲）に、アルコール濃度の高い除菌ウェットティッシュが置かれていた。</p> <p>なお、除菌ウェットティッシュは、新型コロナウイルス感染症対策として運航用端末（アルコール検査とは無関係）の使用の際に用いるために配置されていた。</p>	<p>①当該ウェットティッシュをアルコール検査実施テーブルより即時撤去。</p> <p>②緊急点検を実施し全ての基地にアルコールを含む物品がアルコール検査実施場所の周囲に無いことを確認。</p> <p>③アルコール検査の関係者に対し、注意喚起文書を発信。</p> <p>④本件につき各部門の本部長あるいは組織長等に注意喚起。</p> <p>恒久対策として、</p> <p>⑤定期安全教育において、各従事者がアルコール検査実施場所におけるアルコール製品の使用制限に係る内容を追加。</p> <p>⑥アルコール検査を実施者に対する「初期教育」にも同内容を追加。</p>

#### 4. 安全性向上に向けた今後の取組み

第34回航空安全情報分析委員会において、令和5年6月に開催した第33回航空安全情報分析委員会において重要性及び必要性が確認された「安全性向上に向けた今後の取組み」について、その進捗を報告し、ポストコロナによる需要回復・拡大にも留意しつつ、安全上のトラブル等の航空安全情報の分析に基づく、機材不具合への対応、ヒューマンエラー防止への取組み及び航空機衝突防止装置の回避指示（TCAS RA）や対地接近警報装置（GPWS）による回避操作に係る情報の収集・共有を進めるとともに、安全情報の一層の活用により、個々の航空運送事業者の特徴に応じた監査を実施するなど、更なる輸送の安全確保に向けた取組みを進めることが必要であるとの評価を受けました。

主要事案の概要及びこれに対する措置  
(令和5年度上半期に発生したもの)

別添1

・1. 航空事故(航空法施行規則第221条の2第1号)

対象なし。

・2. 重大インシデント(航空法施行規則第221条の2第2号)

事案番号	5-1	事業者名	日本航空
発生日時	令和5年7月12日09時35分頃	発生場所	新千歳空港の南約46km(25nm)
出発地/最初の着陸予定地	東京国際空港/函館空港	便名	JAL585
航空機	ボーイング式767-300型(JA614J)	機体の損壊等	なし
搭乗者	乗員9名、乗客249名	負傷者	なし
概要	当該機は、函館空港への着陸を2回試みたが、視界不良により着陸できず、新千歳空港に目的地を変更したが、巡航中、社内規定に定める着陸時に残存させる予備燃料4300lbs(1500ftで30分間待機が可能な燃料)を下回る可能性があると判断し、管制に対して「MAYDAY FUEL」を宣言し、新千歳空港に着陸した。着陸時の残存燃料は3400lbs(約25分間待機が可能な燃料)であった。		
航空会社による要因分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>・函館空港の天候が予想外に悪化したことに起因し、着陸に向けた2回の進入を決定するにあたり、着陸できない場合に代替空港に向かう事態までを考慮したFUEL MANAGMENTが一部十分に実施できなかった等の複合的な要因が積み重なって発生した。</li> <li>・Final Reserve Fuelについて、その設定背景や重要度についての理解、着陸時の残存燃料がFinal Reserve Fuel未満となる事態を未然に防ぐための対応が組織的に十分ではなかった。</li> </ul>		
航空会社による対策	<p>&lt;個人への対策&gt;</p> <p>実運航におけるより慎重な各種の判断、検討の必要性をレビューする機会とすべく、以下の項目について所属組織内での振り返りを実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・飛行計画段階における搭載燃料判断プロセス</li> <li>・進入/着陸復行後、再度進入の可否を判断する際の確認ポイント、考え方</li> <li>・着陸時点でFinal Reserve Fuelを確保する重要性の再確認</li> <li>・「MAYDAY FUEL」宣言の重大度に関する再確認</li> </ul> <p>&lt;組織的な対策&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全グループ社員に事象概要周知文書を発行</li> <li>・Final Reserve Fuelの明確化、現場への浸透促進</li> <li>・Alternate Fuel計算時の使用滑走路に関する考え方を整理、改訂</li> <li>・Decision Fuel (Fuel Management) の考え方の再整理と現場への浸透促進</li> </ul>		
航空局の措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・会社の要因分析及び再発防止策を引き続きフォローする。</li> <li>・運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、航空会社に対し必要なフォローを実施する。</li> </ul>		
備考	運輸安全委員会が調査中。		

### 3. 安全上のトラブル

#### ① 航行中の構造損傷(航空法施行規則第 221 条の 2 第 3 号イ)

事案番号	発生日	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置
事業者名					
航空機					
5-2	R5.5.11	<p>定時整備において、左発電機の接地(アース)取付構造部材に不具合(腐食及び割れ)が発見された。</p>	<p>機体設計製造者(ATR社)に当該部位の不具合発生について確認したところ、他社での同様事例は確認されなかった。不具合発生要因については、防食皮膜が不十分であった可能性が考えられる。</p>	<p>○不具合を取り除くため、取付部の穴径を拡大し、オーバーサイズのアスナーを取り付けた。 ○不具合発生箇所については、2年毎に目視点検及び繰返しの非破壊検査(初回 36,000 総飛行回数、以降、8,000 飛行回数毎)を実施する。</p>	<p>会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。</p>
日本エアコミューター					
ATR 式 42-500 型 (JA02JC)					

② 航行中のシステム不具合(航空法施行規則第 221 条の 2 第 3 号ロ)

事案番号	発生日	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置
事業者名 航空機					
5-3	R5.6.24	<p>進入時にスピードブレーキレバーを操作したところ、オートスピードブレーキの不具合を示すメッセージが表示されたため、進入復行を行い、着陸装置を上げるための操作を実施したが、着陸装置の不具合を示すメッセージが表示され、両側の主脚が上がらなかった。再度着陸装置の操作を行ったところ、全て着陸装置を下げることはできるが、両側の主脚を上げることができない状況であった。脚下げに問題はなかったため、通常着陸した。</p>	<p>主脚と車輪の位置関係を所定の角度に維持するための装置(アクチュエーター)を分解検査した結果、内部のゴム製部品とテフロン製部品が製造時から逆に取付けられていたことが判明した。この箇所からアクチュエーター内部での作動油漏れが発生し、アクチュエーターが制御されなくなり、主脚と車輪の位置関係を所定の角度に維持できなくなったものと考えられる。</p> <p>オートスピードブレーキの不具合を示すメッセージ及び着陸装置の不具合を示すメッセージが表示され、主脚が上がらなかったのは、この主脚と車輪の位置関係が所定の角度に維持されなかったことが関係したものと考えられる。</p>	<p>○アクチュエーターの製造者から、同種不具合の懸念があるアクチュエーターの製造番号が共有された。会社が運航する同型機に搭載されているアクチュエーターで該当するものは最大 9 個あり、今後、交換に必要となるアクチュエーターを入手次第、交換を実施する。</p>	<p>○会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。</p> <p>○同型機を運航している本邦他社に対し、情報共有を行った。</p> <p>なお、本邦他社では同種不具合は発生していない。</p>
<p>日本航空 ボーイング式 787-8 型(JA848J)</p>					

② 航行中の非常用機器等の不具合(航空法施行規則第 221 条の 2 第 3 号ハ)

事案番号	発生日	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置
事業者名					
航空機					
5-4	R5.5.20	夜間駐機中の点検作業における非常用灯火の作動点検において、客室内の通路ライトの一部及び左右主翼上の非常用ライトが通常 15 分間連続して点灯すべきところ、数分後に消灯する不具合が確認された。	作動点検において数分後に消灯したこと並びに通路ライト及び左右主翼上の非常用ライトに電力を供給するバッテリーの交換によって不具合が復旧していることから経年劣化による当該バッテリーの容量低下と推定する。	当該機に対する予防整備処置として、機体就航時から装備されている交換実績のないバッテリーの交換を実施した。なお、当該バッテリーはメーカーによる耐用年数の設定はなく、作動点検にて健全性を確認しているところ、今後は同種事例の発生状況を監視し、以後の発生状況に応じて独自の点検間隔を設定する等の対策を行うこととする。	会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。  同種事例が多発していることからより厳しい点検間隔を設定する等の検討を指示した。
日本トランスオーシャン航空					
ボーイング式 737-800 型 (JA01RK)					

③ 運用限界の超過、経路・高度の逸脱(航空法施行規則第 221 条の 2 第 3 号ニ)

事案番号	発生日	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置
事業者名					
航空機					
5-5	R5.5.4	米国の空港から出発時、管制からデータリンクで経路変更の指示が入り、経路の変更内容を確認し、機上システムにダウンロードした。離陸時の最初の経路ポイントが消失していることに気付かず離陸し、経路を大きく逸脱していることに気付いた管制官から確認を受け、レーダー誘導を受けて予定経路に戻った。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・機長及び副操縦士は、管制からの経路変更内容を確認していたが、変更された部分のみに意識が傾注し、離陸後から最初の経路ポイントが消失していることに気付いていなかった。</li> <li>・機長及び副操縦士は、米国におけるデータリンクによる出発承認の運用で、経路をダウンロードすると、機上システム上、離陸後の経路が消失する仕様であること認識が無かった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 個別対応                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該運航乗務員(機長及び副操縦士)に対し座学と実運航で座学訓練内容を理解しているか確認した。</li> <li>・米国出発時のデータリンクによる管制承認経路のダウンロード取得による注意喚起を再度周知した。</li> </ul> </li> <li>② 組織対応                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・全運航乗務員に本事案を周知した。</li> </ul> </li> </ul>	会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。
全日本空輸					
ボーイング式 777-300ER 型					

④ 機器からの指示による急な操作等(航空法施行規則第 221 条の 2 第 3 号ホ)

⑤ その他(航空法施行規則第 221 条の 2 第 4 号)

事案番号	発生日	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置
事業者名 航空機					
5-6	R5.9.11	<p>出発時、左エンジンが始動できなかったためスポットへ引き返した。</p> <p>引き返し後の整備士による点検において、前日の整備作業により4個のエンジン関連のサーキットブレーカー(以下「CCB」)を復旧させず、抜いたまま(Open)にしていたことが確認された。</p>	<p>作業者は、遅番帯への申し送り準備に気持ちが移行していたため、作業を急ぐあまり、左右に並んだCCBの安全留具を一気に外し、安全留具の数と復旧した CCB の個数を照合せず、CCB を指差呼称して確認しなかったため CCB 復旧漏れに気付かなかった。</p>	<p>(個人に対する対策)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・作業者に対して、CCB 復旧時の確認の重要性について再周知した。</li> <li>・作業者自らが重要性に対する意識付けを図れるよう、CCB 復旧時の確認忘れ防止対策を策定するとともに職場内に周知するための資料を作成した。</li> </ul> <p>(組織に対する対策)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運航整備部及び機体点検整備部控室の大型モニターに CCB 復旧時の具体的な確認方法を放映し、各整備従事者に対して確認の重要性について意識付けを図った。</li> <li>・過去の不適切事例の再周知を行い、各整備従事者に対して、当該重要性を再認識させた。</li> <li>・個人で実施している CCB 復旧時の具体的な確認方法を全整備従事者から収集し、良好な方法を各整備従事者に共有した。</li> </ul>	<p>会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。</p>
<p>日本航空 ボーイング式 737-800 型</p>					

事案番号	発生日	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置
事業者名 航空機					
5-7	R5.8.25	<p>団体旅客搭乗のため、旅行業者がチェックインカウンターで手続きを行った。</p> <p>チェックイン担当者は、業者に搭乗券を手交する際、出発時刻の 30 分前までに最終人数(小児の内訳)の報告が必要である旨を伝えたが、当該便の離陸まで業者からの最終報告が無く、チェックイン担当者、カウンター責任者及びデスク担当者の最終チェックでも最終人数(小児の内訳)確認が漏れたまま離陸し、結果的に Weight and Balance が許容範囲を超えていた。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・チェックイン担当者が、最終人数の確認が必要な団体の有無をすぐに把握できなかったため、業者に対しても催促の連絡が取れなかった。</li> <li>・カウンター責任者及びデスク担当者も同時間帯に出発便が複数重なっている中、スタッフからの問い合わせ等の対応で業務が煩雑となり、最終確認が完了していないことを見逃していた。</li> </ul>	<p>事案発生空港の対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・最終人数確認未完了の「団体確認票」をすぐに判別できるようカウンターの目立つ場所に箱を設置し、出発の近い順に並べる手順を導入した。</li> <li>・確認漏れ防止として、カウンター責任者及びデスク担当者のPC端末に注意喚起用のポップアップを追加した。</li> </ul> <p>全体的対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事例を全国内空港へ共有し、注意喚起を行った。</li> <li>・団体の取扱い件数の多い一部の空港に対し、「団体確認票」のために追加すべき項目の意見収集を実施の上、取扱規定に定める「団体確認票」を改訂した。</li> </ul>	<p>会社の要因分析及び対策内容を確認した。</p>
<p>日本航空 ボーイング式 737-800 型</p>					

**主要事案の概要及びこれに対する措置**  
(令和4年度以前に発生したもののうち進展のあったもの<sup>注1</sup>)

別添2

**1. 航空事故(航空法施行規則第221条の2第1号)**

事案番号	3-1	事業者名	スターフライヤー
発生日時	令和4年1月16日19時48分頃	発生場所	岡山県倉敷市上空、高度8,500メートル
出発地/最初の着陸予定地	東京国際空港/北九州空港	便名	SFJ87
航空機	エアバス式A320-214型(JA24MC)	機体の損壊等	なし
搭乗者	計56名	死傷者	乗客1名が重傷(肋骨骨折)
概要	<p>飛行中、機体が動揺し着席していた搭乗旅客1名が右わき腹をひじ掛けに打ち付け、負傷した。 【発覚の経緯】 1月28日旅客の配偶者から負傷について連絡があった。飛行データの解析等を実施し、飛行中の負傷の可能性は否定できないと判断したため、航空局へ報告(1月31日)、その後、2月4日に航空事故認定された。</p>		
航空会社による要因分析	<p>飛行データ解析などにより、岡山上空(巡行時)で発生した横揺れが影響したものと考えられる。また、受傷した旅客からシートベルトは着用していたものの、いきなり右に揺れてアームレストに右脇腹を強打したとの情報提供があった。なお、シートベルトの着用方法に関しては、同ベルトに緩みがあったかについては、覚えていないとのことであった。</p>		
航空会社による対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・揺れに関する乗客への情報提供及び着席中の座席ベルトの常時着用を促すアナウンスを積極的に実施するように、運航乗務員及び客室乗務員に対し業務連絡を発出するとともに、ハンドブックを改定した。</li> <li>・キャビン・アテンダント・マニュアルの改訂により、運航乗務員と客室乗務員とのブリーフィングにおいて、揺れに関する情報やアナウンスの内容及びタイミングについて、積極的に情報交換することとした。</li> <li>・揺れへの備えに特化したビデオを製作し、安全ビデオの後に機内で放映することとした。</li> <li>・同社の運航安全ニュースで本事故の周知を行うとともに、全ての運航乗務員及び客室乗務員は、グループミーティングで本事故についてディスカッションを行った。</li> </ul>		
航空局の措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・航空会社の要因分析及び再発防止策が適切に実施されていることを確認した。</li> </ul>		
備考	令和5年6月29日に運輸安全委員会から航空事故調査報告書(AA2023-4)が公表された。		

事案番号	4-2	事業者名	ANA ウイングス
発生日時	令和4年6月25日13時29分	発生場所	徳島空港より西南西約40キロメートル 高度約5,100メートル
出発地/最初の着陸予定地	熊本空港/大阪国際空港	便名	ANA1626
航空機	ボンバルディア式DHC-8-402型(JA854A)	機体の損壊等	なし
搭乗者	計74名	死傷者	客室乗務員1名が重傷(仙骨骨折)
概要	<p>当該機は、熊本空港を離陸し、大阪国際空港へ向け巡航中、上記場所付近で気流の擾乱による機体の揺れに遭遇し、客室乗務員1名が機体後方ギャレーで作業中に転倒し、腰を床に強打したことにより負傷した。</p>		
航空会社による要因分析	<p>・飛行記録データおよび地上の気象レーダーの分析から、機上気象レーダーに表示されていたエコー近傍、または、機上気象レーダーでは確認できなかった発達中の対流雲の直上を通過した際、機体の揺れに遭遇し、客室乗務員が負傷したものと推定される。</p>		
航空会社による対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全社員に向け「Turbulence による客室内負傷リスク低減に向けて」および「Turbulence パンフレット」を発行した。</li> <li>・全運航乗務員に対して、本事案の概要を周知し、機上気象レーダーの活用を含め気象状況の変化に対する対応及びベルトサインの運用方法を再確認させた。</li> </ul>		
航空局の措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・航空会社の要因分析及び再発防止策が適切に実施されていることを確認した。</li> </ul>		
備考	令和5年10月26日に運輸安全委員会から航空事故調査報告書(AA2023-7)が公表された。		

注1 令和4年度以前の主要事案については、「航空輸送の安全にかかわる情報の報告(令和4年度)」のとりまとめ時点からの変更点を下線で示します。

事案番号	4-3	事業者名	ソラシドエア
発生日時	令和4年7月16日8時37分	発生場所	那覇空港より南西約120キロメートル 高度約7,800メートル
出発地/最初の着陸予定地	那覇空港/新石垣空港	便名	SNJ41
航空機	ボーイング式737-800型(JA807X)	機体の損壊等	なし
搭乗者	計135名	死傷者	客室乗務員1名が重傷(左足甲(小指中足骨)の骨折)
概要	当該機は、那覇空港を離陸し、新石垣空港に向け上昇中、上記場所付近で機体が動揺したことにより客室乗務員が転倒し、負傷した。		
航空会社による要因分析	飛行記録データから、揺れの前後では比較的スムーズな状態であったが、揺れの発生後に風と外気温度の急激な変化が記録されており、予期せぬ揺れにより客室乗務員が負傷した可能性があるものと推定される。		
航空会社による対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・同社全員に対し、事故概要及び「飛行の安全」、「お客様の安全」及び「作業の安全」の徹底の注意喚起した。</li> <li>・客室乗務員に対し、機内サービス中の揺れに対する対処方法(本事案の両手でトレイを持っていた場合の対処を含む。)の周知及び客室乗務員業務マニュアルに安全確保の具体的な手順の追加設定した。</li> <li>・運航乗務員に対し、気象情報の詳細な分析と予測による安全策の実施、機上気象レーダーを使った雲の状態の把握と回避方法の決定、発達した雲を回避時は、垂直回避は最後の手段とすること及び客室サービス中の客室乗務員と連絡を密にして、注意喚起を行うことでリスク認識を共有することなどについて周知した。</li> </ul>		
航空局の措置	・航空会社の要因分析及び再発防止策が適切に実施されていることを確認した。		
備考	令和5年10月26日に運輸安全委員会から航空事故調査報告書(AA2023-7)が公表された。		

## 2. 重大インシデント(航空法施行規則第221条の2第2号)

### 3. 安全上のトラブル

- ① 航行中の構造損傷(航空法施行規則第221条の2第3号イ)
- ② 航行中のシステム不具合(航空法施行規則第221条の2第3号ロ)
- ③ 航行中の非常用機器等の不具合(航空法施行規則第221条の2第3号ハ)
- ④ 運用限界の超過、経路・高度の逸脱(航空法施行規則第221条の2第3号ニ)
- ⑤ 機器からの指示による急な操作等(航空法施行規則第221条の2第3号ホ)



参考 法人番号一覧

法人名	法人番号
アイベックスエアラインズ株式会社	法人番号 5010601030068
朝日航洋株式会社	法人番号 7010601041419
株式会社エアー・ジャパン	法人番号 7010801013977
株式会社オンリーユーエア	法人番号 3010001086522
オリエンタルエアブリッジ株式会社	法人番号 9310001008713
株式会社ジェイエア	法人番号 4120901030138
ジェットスター・ジャパン株式会社	法人番号 3040001076850
株式会社ジャネット	法人番号 5090001004565
スカイマーク株式会社	法人番号 7010801019529
株式会社スターフライヤー	法人番号 6290801006558
スプリング・ジャパン株式会社	法人番号 7010601043349
全日本空輸株式会社	法人番号 1010401099027
株式会社ソラシドエア	法人番号 2350001002669
トキエア株式会社	法人番号 4010001211244
日本エアコンピューター株式会社	法人番号 1340001007760
日本貨物航空株式会社	法人番号 5010401051099
日本航空株式会社	法人番号 7010701007666
日本トランスオーシャン航空株式会社	法人番号 3360001001727
株式会社フジドリームエアラインズ	法人番号 6080001011660
株式会社北海道エアシステム	法人番号 2430001024432
琉球エアーコンピューター株式会社	法人番号 7360001002234
株式会社 AIRDO	法人番号 6430001021797
ANA ウイングス株式会社	法人番号 8010801020386
Peach・Aviation 株式会社	法人番号 7120101047384
株式会社 ZIPAIR Tokyo	法人番号 6040001105648